ESPECIAL RALLY
NACIONAL Y MUNDIAL
Informe Total '86

CORSA

Nº 1072 del 21 al 27 de enero de 1987 - Argentina: $ 2,30 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs 1.350.

PARIS-DAKAR AL DIA



SUPERCONCURSO "20 AÑOS"

¡GANATE UN KART!

PARA EMPEZAR A CORRER

GRATIS con este ejemplar reclame el Tomo I

LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

Las revistas de Mauro

CORSA

Año XXI N° 1072
Del 21/1 al 26 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 Stepancich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Letteri

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), Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Colascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.

SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament **(Nueva York)**.

LABORATORIO
Jefe: Omar García

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

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: Fernanda Costanzó
Publicidad exclusiva: Background S.R.L., Florida 670, 2° piso, of. 59. Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

DEPARTAMENTO PROMOCION
Jefe: Héctor S. Bustos

AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

ULTIMO MOMENTO

FORMULA UNO AL DIA

MAS SOBRE NEUMATICOS – Luego de la reunión de Londres entre los constructores de la F.1 y los responsables de **Goodyear**, mucho eco quedó en el ambiente, principalmente a causa de la contrariedad evidenciada por los socios de FOCA. El hecho de haber tenido que aceptar sin chistar las exigencias e imposiciones de la casa de Akron, puso de mal humor a varios, que a falta de alternativas, debieron suscribir el compromiso con Goodyear. Sin dudas lo que más dolió son los **600.000 dólares** que deberá desembolsar cada escudería, de las cuales el 50 por ciento deberá pagarse **antes del GP de Brasil** y el resto a **mitad de temporada**. A fin del Campeonato, GY devolverá el importe de los neumáticos no utilizados durante el año. La única contrapartida de los constructores será el hecho de no tener que llevar la publicidad de la casa estadounidense, llegando algunos a amenazar con **borrar la marca** blanca de los neumáticos, como muestra de contrariedad.

Con respecto a los equipos con contrato publicitario (**Ferrari, Williams, Lotus y McLaren**), los americanos llegaron a un acuerdo mediante el cual dichos teams serán los únicos en no tener que pagar por el caucho a consumir.

Con respecto al aspecto técnico, GY eliminará los técnicos que pone a disposición de cada escuadra en los GP, entregando sólo los neumáticos montados y balanceados, con la eventual asistencia de un ingeniero que estará a disposición de todos los **equipos** en general. En razón de que recién a mediados de febrero estarán listos los primeros neumáticos "monotipo", y como muchos autos están aún sin terminar, se resolvió desplazar los tests de **Jerez** para el **16 al 21 de febrero**. Referente a los ensayos de **Jacarepaguá**, se decidió realizarlo sólo **15 días antes** de la carrera, ya que los constructores no estaban dispuestos a hacerse cargo del doble traslado.

Otra cosa que se supo con respecto a neumáticos es que en función al monotipo ofrecido por GY, los autos con motores **turbo** deberán obligatoriamente realizar un **reemplazo a mitad** de carrera, en tanto que los **aspirados** podrán **evitar la detención** en boxes. De todos modos lo interesante es que los ingenieros de los distintos equipos deberán volver al viejo sistema de trabajo en función de los neumáticos, y no como hasta ahora en que el caucho se construía en función de las características de los chasis. Esto, además de nivelar, seguramente provocará más de una sorpresa, con chasis que se adaptarán mejor que otros a la "monogema".

NOTICIAS DEL LIGIER-ALFA – Se supo que el próximo **28** del corriente será **presentado oficialmente** el nuevo **Ligier JS 29** con motor **Alfa Romeo**. Esto ocurrirá en **Paul Ricard** y además de **René Arnoux**, también **Laffite** girará sobre el auto. Tras este test del piloto parisino, **Guy Ligier** tomará definitivamente una decisión sobre la segunda butaca de su equipo. Al parecer Laffite no ha podido resolver del todo algunos problemas con la articulación inferior de sus piernas, seriamente afectadas por el accidente de Brands Hatch. En vista de ello, Ligier le ofreció a su piloto el puesto de **Director Deportivo** del team, pero el francés, pese a sus **44 años**, quiere intentar la continuidad al volante. Con respecto a **Pironi**, son reducidas las posibilidades de llegar a un acuerdo con Ligier. Influye el hecho de que si bien el ex ferrarista no ha perdido la rapidez sobre un F.1, ciertas secuelas de su brutal accidente le impiden mantener durante un tiempo prolongado la secuencia de vueltas veloces. Pero más importante que esto es para Guy Ligier, el aspecto económico, ya que las pretensiones de Pironi son muy altas a juicio de Ligier, quien además se encuentra, como todos sus pares, con el problema de afrontar el costo de los neumáticos en el '87. Quien tiene posibilidades de hacer equipo con Arnoux es el italiano **Piercarlo Ghinzani**, ya que además de sus condiciones de piloto experimentado y cuidadoso del medio, cuenta con el aval de Alfa Romeo, quien se haría cargo del costo contractual. El único problema de Guy Ligier es convencer a sus sponsors –casi todos franceses– por la inclusión de un piloto italiano.

Con respecto al nuevo JS29 proyectado por **Michel Tétu**, ya está bastante avanzado. El monocasco fue construido en Gran Bretaña por la firma Advance Composit, y a diferencia del JS27, está hecho en una sola pieza, siendo más liviano y resistente. Por otra parte, el bastidor no hará las veces

LANCIA CONFIRMA SU PROGRAMA '87 – A través de un comunicado oficial, el team Lancia ha confirmado su programa de participaciones en las 11 **pruebas** que conforman el **Campeonato Mundial de Rally** para **Marcas**. Si bien el detalle puede sufrir alguna modificación en razón del desarrollo del Campeonato, resulta importante para nosotros que en **Argentina** la escuadra Lancia-Martini estará presente con su mayor poderío, poniendo en carrera **4 autos** para **Alen, Biasion, Kankkunen y Recalde**. Veamos el detalle del programa Lancia '87 para rally. **Montecarlo**, Biasion, Saby, Kankkunen; **Suecia**, Alen, Ericsson, Kankkunen; **Portugal**, Alen, Biasion, Kankkunen; **Safari**, Preston; **Córcega**, Biasion, Saby; **Acrópolis**, Alen, Biasion, Kankkunen; **Olympus**, Alen, Biasion, Kankkunen; **Argentina**, Alen, Biasion, Kankkunen, Recalde; **1.000 Lagos**, Alen, Kankkunen; **San Remo**, Alen, Biasion, Kankkunen; **Inglaterra**, Alen, Ericsson, Kankkunen.

Además, Biasion participará con un **Delta HF 4WD** oficial en el **Rally de Costa Esmeralda** por el Campeonato Europeo.

LA MUERTE DE PEDERZANI – Uno de los últimos románticos del automovilismo de monoplazas falleció la semana pasada. Nos referimos a **Luciano Pederzani**, creador de los famosos **Tecno** victoriosos en F.3, F.2 y que llegaron también a la F.1. Pederzani, que el 17 de febrero iba a cumplir 61 años, dejó de existir en su Bologna natal, a causa de un problema cardíaco.

Propietario de una industria metalmecánica y activo piloto de karting. Pederzani inició su actividad como constructor haciendo sus propios karts, que luego se convertirían en sinónimo de suceso. En 1964 construyó el inédito Tecno **K 250** (monoplaza con motor Ducati y transmisión por cadena) que generó una especialidad nueva, aún vigente en Italia. Dos años más tarde hizo el primer F.3, que **Carlo Facetti** llevó al debut. Con algunas revisiones y la incorporación del desconocido **Clay Regazzoni**, los Tecno se mostraron prometedores en la temporada argentina del '67. Ese año Regazzoni y **Moser** ganarían la Copa de las Naciones en **Hockenheim**, mientras que **Jaussaud** se imponía en el GP de Mónaco al año siguiente. En el '69 fue **Ronnie Peterson** quien llevó al triunfo a un Tecno en el clásico GP monegasco de F.3. El paso a la F.2 se dio en el '68 con Regazzoni, sobreviniendo los éxitos de **Cevert** en el '69 y del suizo en el Campeonato Europeo del '70.

En el '72 Pederzani dio el gran paso, presentando un F.1 con motor 12 cilindros boxer de propia fabricación, proyecto en el cual contó con la anecdótica colaboración de Ferrari, quien aportó la colaboración de **Mauro Forghieri**. **Nanni Galli** y **Derek Bell** No pudieron hacer mucho con el chasis tubular, y en el '73 sobrevino la incorporación de **Chris Amon** como piloto y **David York** como D.D., tras lo cual York generó cierta polémica con el bastidor y logró hacer construir un monocasco en Inglaterra. Esta situación disgustó bastante a Pederzani, quien decidió retirarse a fin de temporada, concluyendo así el rico ciclo de los Tecno.

EURO F3 CON EL O.K. DE F.I.S.A. – Tras un período de arduas negociaciones, la European Formel Driver Association regentada por el americano **Daniel Partell**, logró el **OK** de **FISA** para la concreción de una serie europea destinada a la F.3. Ya **6 países** le han dado el visto bueno al proyecto (**Italia, Francia, Suecia, Alemania, Suiza y Gran Bretaña**), y ahora se está definiendo el calendario.

BENNETTS A LAS FUENTES – Luego de la desafortunada experiencia en F.3000 con el brasileño Gugelmin, el exitoso **Dick Bennetts** ha decidido volver con su West Surrey Racing a la categoría de los grandes triunfos: la F.3 inglesa. Este año, Bennetts presentará un nuevo **Ralt RT31/87-VW** para la joven promesa belga: **Bertrand Gachot**. Este piloto fue, junto al inglés Blundell, gran animador del Europeo de F.F.2000.

Recordemos que Bennetts llevó al **Campeonato Inglés de F.3** a **Stefan Johansson** en el '80, a **Jonathan Palmer** en el '81, a **Ayrton Senna** en el '83 y a **Gugelmin** en el '85, y al subcampeonato '82 a "**Quique Mansilla**", sin olvidar que en el '86 debía guiar al canadiense Bertrand Fabi, que perdiera trágicamente la vida mientras probaba. Fue a raíz de ello que decidió el paso a F.3000, y ahora retoma la categoría de sus grandes éxitos.

BUENOS AIRES REEMPLAZADA – Se confirmó que con una prueba en el madrileño circuito de **Jarama** será reemplazada la carrera de Argentina que debía abrir el certamen '87 de **Sport Prototipos**. La competencia española se realizará el **22 de marzo**, y actualmente **Jurgen Barth** está tratando de definir en **Jerez** el segundo "round" del Campeonato. De este modo **Oscar Larrauri** iniciará en Jarama la temporada europea '87. Mientras está al aguardo de la confirmación de su intervención en las **24 Horas de Daytona** por el torneo **IMSA** americano. Lo que sí ha definido **Walter Brun** es que su equipo utilizará neumáticos **Goodyear** en el '87, abandonando definitivamente las radiales francesas. Las pruebas previstas en Paul Ricard no se realizaron aún.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de carrocería, utilizándose a este respecto una envoltura casi integral. Una novedad importante del nuevo Ligier es que el motor Alfa será totalmente autoportante y, gracias a las reducidas dimensiones del 4 cilindros milanés, el auto se beneficiará con una notable mejoría aerodinámica.

Mientras se espera la presentación, la **Alfa Corse** continúa trabajando en banco para lograr confiabilidad en el potente impulsor, que aún manifiesta problemas de roturas a pleno régimen. Con respecto a la continuidad del programa Alfa Romeo en F.1, la reciente puesta en marcha a partir del 1° de enero, de la "Alfa Lancia Industriale SPA", no ha hecho más que confirmar el respeto por los compromisos suscriptos. La nueva sociedad, encabezada por **Vittorio Ghidella** (presidente) y **Piero Fusaro** (Vice), ha confirmado a Gianni Tonti como director general de Alfa Corse. Por otra parte, Fusaro (ex director de Ferrari) es a su vez el coordinador de los programas deportivos de todo el **Grupo Fiat**. Como es sabido, en Turín aún no han digerido el desafío de **Enzo Ferrari** con su "Ferrari made in England" que, pese a la abierta oposición del Ing. Ghidella, el veterano constructor modenés pudo llevar adelante gracias a la libertad de decisiones que legalmente tiene en los temas deportivos. Por ello la cúpula turinesa vería con buenos ojos una exitosa presencia "Made in Italy" en la F.1, y es por ello que muchos piensan en un F.1 **todo Alfa** con motor aspirado para el **'88**. Sin embargo tienen prioridad las exigencias de marketing de la nueva sociedad, y debido a esto, también se está evaluando un proyecto todo Alfa para **Indy**, ya que **USA** será objeto de un próximo ataque por parte de la nueva "ALI".

ECCLESTONE Y LOS LOLA – Habiendo quedado con el material del team de Carl Hass, el presidente de FOCA está intentando darle una utilización al mismo. Más allá de los eficaces bastidores Lola, lo que vale son los "bonus" de FOCA a que tiene derecho el equipo por los puntos conseguidos en el '86. Estos chasis podrían incorporar sin problemas a los motores turbo de **Brian Hart**, y es por eso que Ecclestone le ofreció a **Mike Earle** la gestión de un nuevo equipo. Earle, "team manager" del equipo Onyx que compite con los March oficiales en F.3000, está analizando la propuesta y le ha ofrecido a **Emmanuele Pirro** la primera plaza del eventual team. El italiano, ex piloto de Earle, podría aportar sponsors para el proyecto, pero sucede que a su vez Pirro está evaluando la posibilidad del segundo **Arrows** junto a **Cheever**.

Siguiendo con Arrows, digamos que se trabaja apresuradamente sobre el nuevo A10 que debutará en Brasil. Responsable del proyecto es el británico Ross Brawn, 32 años, proyectista del team FORCE en el '86 junto a Neil Oatley, y militante anteriormente en Williams. Brawn, flamante incorporación de Arrows, declaró que las primeras pruebas del A10 se realizarán en marzo y que se está trabajando con mucho cuidado en el tema aerodinamia, que por otra parte es su especialidad.

Pasando al terreno comercial, se supo que la tabacalera americana Barclays, auspiciante del team Arrows en el '86, pasará a ocupar el lugar de Denim (cosméticos masculinos italianos) en el equipo **Williams**, decorando parte del auto y del buzo de los pilotos.

¿Y LA SEGURIDAD? – Un tema que pasó desapercibido dentro del paquete de decisiones de la última reunión del C.E. de FISA, está relacionado con el **G.P. de Mónaco** y posiblemente suscite más de una polémica. Haciéndose eco de la presión de los constructores, este año el clásico G.P. monegasco verá a **26 autos** en línea de partida, según lo dispuesto por FISA. Pese a que la dimensión del circuito apenas permite 20 autos en la largada, **Ecclestone** demostró su intacto poderío, protegiendo el interés de sus pares menores que se verían privados de la gran vidriera promocional que es la carrera mediterránea. Si bien la pregunta es obvia, no se puede evitar hacerla: ¿dónde están los "desvelos" de la FISA por la seguridad del deporte automovilístico?

OTRO F.1 PARA EL '88 – Siguiendo con la invasión de nuevos equipos a la máxima categoría, ahora es el turno, en los anuncios, del team francés ROC. El equipo, regenteado por **Fred Stalder** –que hiciera motores para F.2 en la década del '70, sin mayor suceso, y que ahora presenta autos en el certamen francés de producción–, ha ordenado el monocasco en fibra de carbono a una empresa francesa, mientras en Alemania se trabaja en el novedoso motor que impulsará el auto. Luego de haber llevado un **Audi 200 Turbo** al título francés con **Xavier Lapeyre** en el '86, Stalder y los técnicos germanos que hicieron el auto, decidieron dar en conjunto el gran paso. Construirán un motor de **10 cilindros en V** que resulta de acoplar en teoría dos motores de 5 cilindros Audi. Prometieron presentación oficial en setiembre y debut para el '88.

VIAJES Y PRUEBAS – Pese a estar aún en período de vacaciones, sorpresivamente arribó la semana pasada a Londres el brasileño **Ayrton Senna**. Si bien no le hizo mucha gracia cambiar los 40 grados de **San Pablo** por el bajo cero londinense, el paulista estaba bastante preocupado por la incertidumbre económica del team Lotus y la consecuente postergación del programa previsto con respecto al nuevo auto. Tras una charla a fondo con **Peter Warr** y **Gerard Ducarouge**, Senna dejará clarificados sus próximos pasos.

En tanto, **Lotus** espera firmar en estos días el contrato con la tabacalera Reynolds, mientras sigue sin conocerse la decisión de **McLaren** con respecto a su segundo piloto. Lo único que se sabe de esta casa, es que esta semana realizará ensayos en **Jerez** (el circuito está reservado de **19 al 23 de enero**) con **Alain Prost**, a efectos de "testear" novedades en los motores **TAG-Porsche**. Por su parte, **Ferrari** continúa inactiva en pista, en parte por la abundante nieve caída sobre toda la península itálica, y además por la gran cantidad de tareas que se realizan en sus talleres. Mientras en **Guilford** (G.B.) se trabaja sobre los modelos del nuevo auto, en **Maranello** se están efectuando diversas modificaciones sobre el del '86, a efectos de "testear" luego distintos elementos que se incorporarán al chasis del '87. Estas pruebas comparativas se realizarán en **Fiorano** antes de los tests generales de Jerez.

Rally Mundial

MAZDA CON TODO



A la izquierda, el Mazda Familia 4WD con Salonen y Harjanne en su elemento, la nieve. Abajo, el Subaru RX Turbo de Bourne-Scott, 2° en Grupo A en el Olympus. Derecha, el team Suzuki que debutó en los EE.UU. en 1986, uno de cuyos autos ganó la clase hasta 1.300 cm³ en Grupo A.





Mazda se ha lanzado con todo a la obtención del **Campeonato Mundial de Rally '87**. Y las lógicas ambiciones no son gratuitas, sino que están sustentadas en tres importantes pilares como son un eficiente vehículo, el modelo **Familia 4WD** de 1,6 litros con turbocompresor; un experimentado y jerarquizado equipo de pilotos, integrado por el ex Campeón Mundial **Timo Salonen** y el sueco Ingvar Carlsson, y un vasto programa de carreras que comprenderá la participación en 10 de las 11 del Mundial de **Marcas**, comenzando por el ya iniciado **Rally de Montecarlo**.

Todas estas particularidades del equipo nipón fueron anunciadas recientemente en una reunión de prensa que sirvió para la presentación oficial. Allí las figuras centrales fueron la Mazda Familia 4WD que, encuadrada dentro de las normas de la FISA y con sus denunciados **235-240 HP**, asoma como uno de los grandes candidatos de la temporada, y Timo Salonen, la más flamante e importante incorporación en el rubro humano. El finlandés sigue en este su retorno a las huestes japonesas (recordar que años atrás inició su trayectoria deportiva mundial sobre los Nissan), teniendo como navegante a **Seppo Harjanne**. En cambio, **Ingvar Carlsson** cambió de ladero, siendo el mismo desde esta temporada **Per Carlsson**, que pese a la similitud del apellido, no guarda ningún parentesco con el sueco.

También, y como resultaba lógico, asistió a esta reunión **Achim Warmbold**, director deportivo de Mazda, quien además de destacar el optimismo existente en el equipo con relación a la entonces inminente temporada, anunció que posiblemente y "**por razones comerciales y promocionales**", en algunas carreras se incorpore un tercer auto a la dotación oficial, mencionando a **Carlos Reutemann** para el Rally de **Argentina**.

Mazda será entonces la gran carta de las marcas niponas en su pretensión de obtener por primera vez en el historial el trofeo de Marcas en el Mundial de Rally. Sus colegas compatriotas no tendrán tantas ambiciones ni actividad. De ella lo más importante estará a cargo de **Toyota**, empresa que pese a no haber, hasta el momento, oficializado sus planes para 1987, ya inició en **Kenya** las pruebas con el modelo **Supra**. Por su parte, **Subaru** informó que apenas intervendrá en contadas competencias con modelo **RX Turbo** de tracción integral, en tanto la participación de **Mitsubishi**, Isuzu y Suzuki será aislada.

Informe y fotos: Martín Holmes

Revista CORSA N° 1072. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, 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 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesus 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.

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

Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

Código Postal 1092

Concesión N° 7.970

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

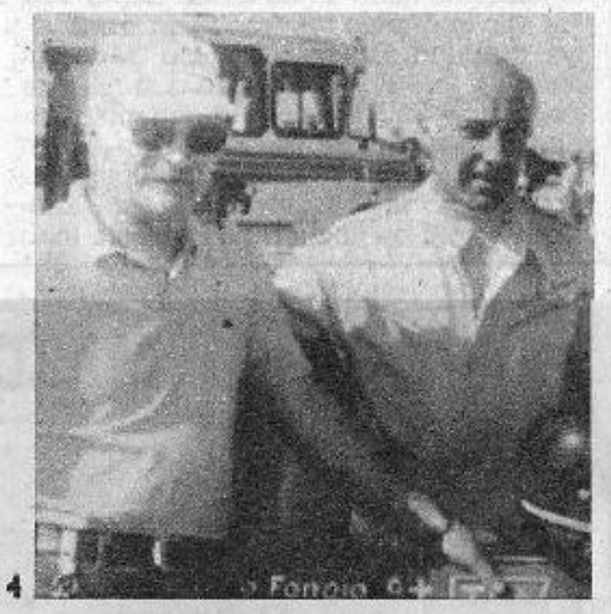
Turismo Carretera

EN SANTA TERESITA, para Debutantes y No Ganadores

FIORDA, A TODA COS







1) *El oscuro Dodge que llevó a Héctor "Tilín" Fiorda a su primera victoria en Turismo Carretera.* **2(** *El rostro del ganador, que antes corría en Turismo Nacional, y que desde hace tiempo alterna en el T.C.* **3)** *Gustavo Brescia ganó la segunda serie, pero en la final quedó tempranamente afuera.* **4)** *Un reaparecido: Cacho Fangio, que corrió con el Torino de Rangone, quien lo acompaña en la foto.* **5)** *Tampoco se le dio a Marcelo Polinori, quien ganó la serie inicial, abandonando en la final.*

Esas diez o doce mil personas que llegaron hasta el semipermanente "Triángulo del Tuyú" son la muestra más elocuente del poco interés que despertó esta competencia para No Ganadores y Debutantes. El público, con ese olfato tan especial, prefirió aprovechar el domingo tomando sol en la playa, antes que ser testigo de un espectáculo sin los ingredientes suficientes.

Para colmo, el problema no fue sólo de cantidad, ya que de todos modos con treinta participantes pudo haberse conformado un buen espectáculo. Faltó también calidad, pues los pilotos que habitualmente forman parte del pelotón de punta aun sin ser ganadores, faltaron a la cita. De ese grupo sólo aparecieron por Santa Teresita, **Marcelo Polinori, Gustavo Brescia** y **Héctor Fiorda**. Nada más... Otros como Marcos, Paolucci, Caparrós Urretavizcaya, Saiz, Sasso, Colabello, Pacchialat o Mazzacane, faltaron a la cita. E indudablemente, eso restó el brillo que esta competencia merecía.

Además, otro de los aspectos que nos parecieron inadecuados para esta oportunidad fue el diagrama utilizado. Creemos que con dos series por suma de tiempos, o directamente con una final, se habría reducido el esfuerzo de los participantes y de los autos. De todos modos, en ese sentido el balance final resultó medianamente aceptable, aunque en la parte deportiva la carrera dejó mucho que desear.

POLINORI Y BRESCIA EN LAS SERIES

Observando la integración de ambas baterías, y de acuerdo con lo desarrollado el año anterior, era indudable que tanto Polinori como Brescia eran "número puesto" en cada una de las mangas. Lo de ellos no sorprendió a nadie, pero lo que sí sorprendió fue lo de **Altuna** (con "fierros" de Castellano), lo de **"Cacho" Fangio** (tras diez años de ausencia) a bordo del **Torino** de Rangone, lo de **Lavari**, que quiere integrarse a la categoría, y lo del tenaz **"Tito" Delconte** en la serie inicial, y lo de **Luppi, Urquiza, Duarte, C. Lynn**, y **De la Mata** con un Dodge ex Castellano, en la siguiente. Pero deportivamente, muy poco de relieve mayor, o nada.

FIORDA SALIO DE PERDEDOR

Para la final, los candidatos seguían siendo Polinori y Brescia, aunque aquí los pronósticos fueron barridos ya que Brescia comenzó a acusar una persistente falla en el motor de su **Dodge** y no alcanzó a completar un giro, mientras que Polinori pudo girar sólo durante la primera mitad del recorrido, también con algunas heridas en su **Chevrolet**.

Ante este panorama, **Hector "Tilín" Fiorda** se llevó los laureles desde atrás. Partió en la sexta fila pues en su serie el Dodge falló continuamente, y desde allí impuso el ritmo de punta a partir de la vuelta inicial, funcionando sin ningún acoso, perfectamente informado desde boxes, por lo que pudo regular la carrera. Detrás de él se encolumnaron casi sin problemas, Altuna, Urquiza, Lavari y **Becco** (atendido por Oyhanart). Como dato ilustrativo baste decir que sólo los cuatro primeros cumplieron con la totalidad del recorrido. En síntesis, la pobreza "paseó" por Santa Teresita.

ALMEJITAS

DESCLASIFICACION - Al comprobarse una transgresión al Reglamento Técnico en el auto de **León Urquiza**, que había sido tercero en carrera, éste resultó desclasificado.

VENTA – **"Ya tengo casi concretada la venta del Dodge con el que gané el Gran Premio"**. Lo dijo Pedro Doumic y el futuro adquirente es **Aurelio Martínez**.

REGRESO – Fue el de **Oscar "Cacho" Fangio**, quien tras diez años de inactividad retornó al T.C. con el **Torino** de **Omar Rangone**, que hasta el Gran Premio '86 estuvo en manos de Pernía. En la serie tuvo un brillante trabajo llegando tercero, pero en la final sólo dio dos vueltas, debido a que sufrió un principio de incendio en el motor.

¿CAMBIARA DE IDEA? – Antes de largar, **Héctor Fiorda** anunció que tanto el **Dodge** como otro **Chevrolet** que posee, estaban **en venta**, y que mientras no apareciera ningún interesado, él iba a concurrir sólo a las competencias de autódromos. ¿Qué dirá ahora... luego de su victoria?

DESGLOSE – De los treinta participantes, 17 lo hicieron con **Dodge**, 7 con **Chevrolet**, 4 con **Torino** y 2 con **Ford**.

RETRASADO – El **Chevrolet** de **Carlos Calamante** llegó a Santa Teresita el sábado luego de las 20 horas, una vez clausurado el Parque Cerrado. Igual corrió.

¿T.C. y T.C. 2000 JUNTOS? – También por los boxes de Santa Teresita se confirmó que en marzo el **Turismo Carretera** correrá en el Autódromo. Las fechas podrían ser el 8 o bien el **15**. Pero lo interesante es que, en esa ocasión, el T.C. compartiría la programación con el T.C. 2000. Pavada de festival...

QUEJAS – Fueron muchos los asistentes a la competencia, que se quejaron por el costo de la entrada. **"Por este espectáculo lo lógico hubiera sido cobrar cinco australes, no ocho como debimos pagar"**, dijeron.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

'TA

Se inició el ciclo '87 con escaso público y sin la mayoría de los que generalmente están "prendidos". Circuito con mejoras, muy bien presentado y una victoria que pocos presagiaron.

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Perrupato y Duilio Caro



3



5

CLASIFICACION

Competencia para No Ganadores – Circuito: Triangulo del Tuyú de 9.150 metros, 2 series a 7 vueltas y final a 14 vueltas – Recorrido total: 128,1 Km 18-1-87.

PRIMERA SERIE
(7 vueltas)

Polinori, 22m06s42/100 (Promedio: 173,836 Km/h); Altuna, 22m22s95; Fangio, 22m27s32; Lavari, 22m31s68; Delconte, 22m41s93; Accastelli, 23m18s96; Fiorda, 23m46s87; Palazzo, 23m59s85; Torre, 22m22s67 (6 v.); Piccinini, 13m35s22 (4v.), Di Benedetto, 13m59s50 (3 v.), Becco, 6m45s63 (2v.); Pinanelli, 3m32s73 (1v.)

No registró paso: Iacono.

No largó: Moretti

Record de vuelta: Polinori en la 5ta. vuelta en 3m07s00/100 a 176,149 Km/h.

SEGUNDA SERIE
(7 vueltas)

Brescia, 22m05s44/100 (Promedio: 173,964 Km/h); Luppi, 22m25s18; Urquiza, 22m40s19; Duarte, 23m23s96; Lynn, 23m44s30; De La Mata, 24m30s20; Aranzana, 24m40s77; Bautista, 24m56s33; Moretti, 21m22s93 (6v.); Oubiña, 22m05s48; Bautista (h.), 22m06s32; Dotta, 22m08s26; Banegas, 22m29s99; Santonocito, 17m17s58 (5 v.); Nicieza, 7m07s02 (2v.); C. Calamante, 3m27s54 1 v.).

Recargos: Santonocito y Dotta recargados con 30 segundos.

Record de vuelta: Brescia en la 3ra. vuelta en 3m06s38/100 a 176,375 Km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	27	Héctor Fiorda	Dodge	43m47s21/100	14
2°	51	Francisco Altuna	Dodge	43m56s56	14
3°	90	Edgardo Lavari	Chevrolet	44m42s08	14
4°	61	Angel Becco	Ford	42m09s01	13
5°	85	Carlos Lynn	Dodge	43m40s82	13
6°	75	José Palazzo	Dodge	43m56s52	13
7°	89	Carlos Aranzana	Dodge	43m58s94	13
8°	119	Alberto De La Mata	Dodge	44m21s26	13
9°	55	Antonio Bautista	Chevrolet	45m30s74	13
10°	123	Alberto Moretti	Torino	46m14s97	13
11°	120	Norberto Torre	Torino	43m04s48	12
12°	99	Roberto Oubiña	Dodge	43m33s83	12
13°	69	Luis Delconte	Chevrolet	32m40s09	10
14°	121	Oscar Duarte	Chevrolet	30m01s34	9
15°	184	Eduardo Accastelli	Dodge	34m14s29	9

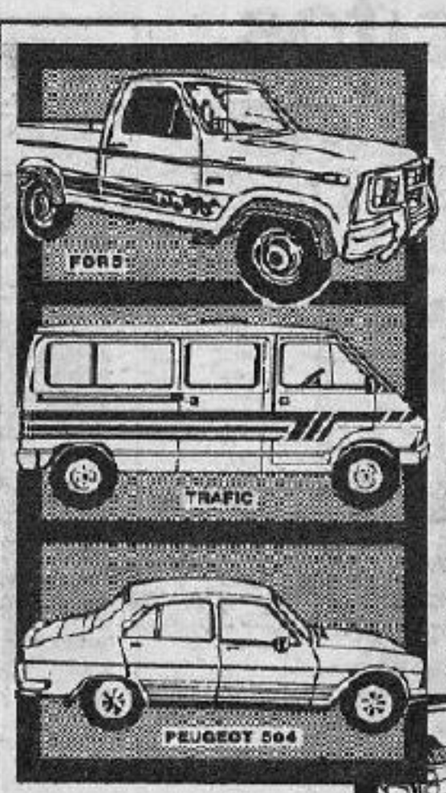
No clasificaron: Luppi (8v.); Polinori (7 v.), Bautista A. (h) (4 v), Dotta y Fangio O. (2 v); Banegas (1 v.).

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO
GUARDAPLAST
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT 505/604, RENAULT 11/12 y NOTOS
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATEO"
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3052/3957/6634/8959

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

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS
IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7433 • CAPITAL



lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



TRIMBRITE PRODUCTS
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

Ferrea
RACING PARTS - U.S.A.
Competition Parts - Asesoramiento
"Tato" Ferrea atenderá personalmente su consulta sobre Autos de Carrera.
En EE. UU. dirigirse a:
5095 NE 12 Ave. – Ft. Lauderdale, FL 33334
Teléfono: (305) 491-4445
En Bs. As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
Olavarria 2950 – Caseros – Bs. As.
Teléfono: 750-8627



Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO

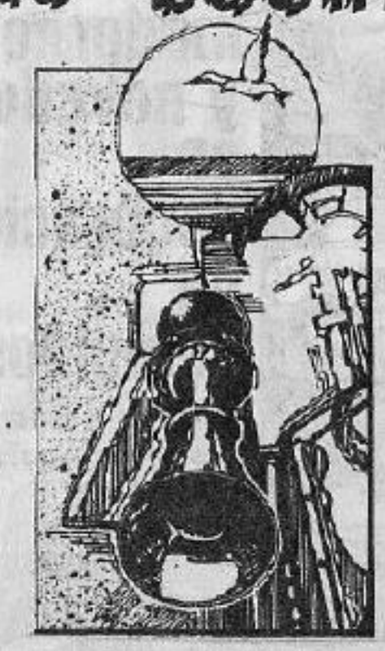
¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto, lancha, casa, etc. con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.
...y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado.
DECORACION de VEHICULOS



AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3324, CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

EDDIE PUBLICITARIA SRL, Córdoba 443, 1° P. "A". Tel. 311-6164

Toquecitos de bocina



DOS ADELANTADOS DEL MUNDIAL DE MOTOS

Se trata del español **Antonio López López**, *presidente de la Federación Española de Motociclismo y Vice de la Comisión de Carreras de Pista de la Federación Internacional de Motociclismo, y del inglés* **Trimbly**, *secretario de IRTA, que es la Asociación de Constructores y Equipos de Motociclismo.*

Además de observar el estado del Autódromo Municipal, López efectuará charlas técnicas con el grupo dirigente organizativo. Por su parte, Trimbly se interiorizará de los aspectos de seguridad y comodidades que ofrece la infraestructura del circuito metropolitano para el asentamiento de los distintos equipos.

Falta aún bastante para el 4 de octubre, fecha designada para el retorno del **Gran Premio de la República Argentina** *a los calendarios del* **Campeonato Mundial de Motociclismo**. *Sin embargo en los próximos días, seguramente el sábado 24, arribarán al país dos importantes personalidades con el fin de interiorizarse de ciertos aspectos relativos a la competencia.*

MAS DE NUESTRA CENA



2



3



4



1

Como ya es archisabido el pasado 29 de diciembre, en el restaurente "Las Tejas", **CORSA** *reunió a los Campeones, sus preparadores, máximos dirigentes de categorías y autoridades de nuestro automovilismo, en torno de una larga mesa, con la finalidad de agasajarlos y, de paso, brindar por el '87. Revivamos nuevamente aquel encuentro, en estas cuatro fotos: 1) El ingeniero Rafael Sierra, Guillermo Maldonado y Reinaldo Cozzani, alzan sus copas para el brindis... ¡Salud! 2) Con entrecerrados y soñadores ojos, nuestro colaborador Duilio Caro (El "morocho" de San Justo) entrega al "Muñequito" Claudio Manozzo un poster del Campeón de Karting (... él mismo, claro). Observan Willy Pérez y el Ing. Sierra, mientras Eduardito Neira no sabemos si saluda el paso de un piloto de rally o simplemente se tapa la cara. 3) Guillermo Madero y Eduardo Lonati, Campeones en la Clase 3 del Rally Provincial Bonaerense, y Leopoldo Cumini, piloto y presidente de la Fórmula Entrecor. 4) Y con esto, basta por hoy...: Oscar Fineschi, Campeón de la Fórmula Sierra, quiere su poster, pero el "Negro" Neira, encargado de la entrega, se resiste a entregárselo, ensayando una de sus habituales peroratas sin sentido. Paciencia, Fineschi... Paciencia.*

Turismo Competición 2000

RENAULT Y FORD ARMAN SUS EQUIPOS PARA EL '87

Las dos grandes marcas que protagonizaron la temporada '86 de T.C.2000, **Ford** *y* **Renault**, *son también noticia en vísperas del comienzo de la temporada '87.*

En principio, por parte de Renault se daba por descontada la participación de **Juan María Traverso** *y* **Ernesto Soto** *en el equipo oficial, aunque rumores que ganaron la calle días pasados aseguraban que el "Flaco" podría volver a integrar las huestes de la marca del óvalo.*

Ante tal situación nos pusimos en contacto con **Luis Garicoits** *de Relaciones Públicas y Prensa y actualmente a cargo de la gestión deportiva de la marca Renault Argentina, quien nos manifestó:* ***"Nos encontramos a la espera de las nuevas pautas para elaborar el presupuesto de este año. Tendremos dos autos y los pilotos serán Traverso y Soto, si bien no hay contrato firmado con ninguno de los dos. En realidad, en la temporada pasada tampoco los hubo. Ahora bien, si Traverso tuvo algún contacto con Ford, ese tema se deberá charlar oficialmente con él, pero por el momento no tenemos ninguna confirmación de esa versión".***

Hasta aquí la palabra del rombo, pero por el lado del óvalo, **Pablo Caccaglio** *(presidente de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford) asegura que ellos en ningún momento tuvieron contacto con Traverso, como para que éste integre su equipo '87 de T.C.2000. También aclaró que no está definido quién será el preparador oficial de la marca. Hubo charlas con* **Herceg, Carlos Akel** *y* **Roberto Del Campo** *como para definir el panorama, pero por el momento no hay resolución. Sin embargo, Caccaglio aseguró que en quince días la situación estaría definida y que la C.D.C.F. tendría dos autos en su equipo.*

A pesar de lo declarado por Garicoits y Caccaglio, los rumores que consignaban el pase del Flaco cobraron forma la semana anterior afirmando que "un emisario de ejecutivos de Ford" se habría entrevistado con Traverso (que se encontraba de vacaciones en Pinamar) ofreciéndole un puesto importante en el equipo de T.C.2000 para 1987... ¿Será cierto?

Por último las versiones más firmes (que ganaron los boxes en la competencia de T.C. en Santa Teresita) daban como preparador físico oficial de un equipo Ford "oficialisismo" de la Comisión, de T.C.2000, a **José Miguel Herceg**, *quien habría "pedido" dos autos que serían confiados a* **María Gayraud** *y* **Jorge Oyhanart**. *¡Qué tal!*

También se comentó que un tercer auto integraría este team, el que conduciría **José Luis Bessone**, *pero no en carácter oficial sino que contaría con la asistencia particular del "Polaco".*

En resumen se puede decir que hasta el momento el "number one" de Renault (como del ranking) seguirá siendo Traverso –que habría redefinido su vinculación al rombo, la semana última– y el de Ford, Gayraud, aunque habrá que ver qué arreglan por su parte Bessone y Akel. Claro está que seguiremos la búsqueda de evidencias: pero de algo estamos seguros y queda demostrado con lo expuesto: el automovilismo sigue generando noticias aún en las vacaciones, y sin duda alguna, el ambiente mantiene vivo el interés por la categoría "vedette" del '86 y que amenaza con serlo también en el '87.

DARAY VUELVE AL T.C.

Rubén Daray tiene ya todo dispuesto para afrontar la próxima temporada de **Turismo Carretera.** Se desempeñará con el **Dodge** que el año anterior estuvo en manos de **Gonzalo de Quesada,** contando con el aporte de **Omar Wilke** en la preparación del motor, mientras que el resto de la mecánica estará a cargo de Daray, que sentará sus reales en el taller de **Garibaldi**, en Don Torcuato. Esa será la única actividad del piloto de San Isidro, que tal como cuando corría en T.C.2000 y en el C.A.P., contará con el respaldo publicitario de Morgan y Eli/Fel.

SCARAZZINI VOLVIO SOLO

Alberto Scarazzini regresó de su viaje a Alemania, donde tomó contacto con diversas personas vinculadas con el quehacer de la F-3 bajo cuyos lineamientos correrá la F-2 Sudamericana esta temporada. "Cachi" trajo diferentes elementos pero no pudo venir con el conocido preparador **Siegfried Spiess**, en virtud del mucho trabajo que éste tiene en Alemania, sumado a un incendio parcial sufrido en su taller de Francfort.

MOURAS-BALESTRINI-OTTAVIANI

A la par que continuará con **Chevrolet en T.C. ("Este año me 'tiraré' al Campeonato")** con la preparación de **Jorge Pedersoli**, **Roberto Mouras** también se vinculará con el **Turismo.** No lo hará como piloto sino como patrocinante de un Gacel de la Clase 2, que conducirá **Raúl Ottaviani** y de cuya preparación se encargará **Omar Cingolani** con elementos desarrollados por **Rafael Balestrini**, quien por su parte también seguirá junto a **Breard** y **Maggi**, y además colaborará con **don Ernesto Bessone, Omar Bonomo** y el mendocino **Pravata.**

SANCHO Y BAKST EN EQUIPO

A partir de la temporada '87, **Daniel Sancho** formará equipo con **Ariel Bakst** para correr en sendos **Datsun 280 ZX**, los que serán atendidos por **Juan Abraham** en Rosario. A tal efecto, Bakst formalizó la compra de la coupé que fuera utilizada por el cordobés José Cano.

ACLARACIONES REGLAMENTARIAS

La Sub-Comisión Técnica de la C.D.A. del **Automóvil Club Argentino**, tiene en su poder el **Reglamento Técnico de T.C.2000** a fin de redactar correctamente algunos puntos del mismo que daban lugar a interpretaciones incorrectas. Valga como referencia el sonado caso de la **suspensión trasera del auto de Juan Pablo Zampa**, que provocó un repaso general del reglamento por parte de las autoridaddes. Además ya se ha concedido el nuevo peso mínimo para los autos con motores varilleros, que para esta temporada será de **900 kg.** De acuerdo con lo informado por la APTC 2000, en próximos días estarán listas las nuevas especificaciones técnicas.

TURRION EN EL CAMBIO

El carhuense **Jorge Turrión** (ex F.2 Codasur, ex-F.2 del SO, ex-exitoso motociclista) vende el **Datsun 280 ZX** de su propiedad, que fuera anteriormente del "Chango" Fernandino. La máquina es una pinturita, y de venderla, Turrión decidiría su continuidad en el automovilismo optando por comprar un **Nissan 300 ZX** o alquilar un **T.C.2000.** Los interesados pueden contactarlo llamando al Tel. (0936) 2034.

BONOMO AGASAJADO

El pasado 15 del corriente, en el club **Habana**, un grupo de amigos del barrio de **Villa Devoto** agasajó a **Omar Darío Bonomo**, con motivo de la conquista del título en la Clase 2 de Turismo. Al ágape asistieron preparadores, mecánicos y figuras del ambiente, y por supuesto, la charla giró en derredor de los "fierros".

RECONOCIMIENTO ACCIDENTADO

El pasado viernes, mientras **Gastón Perkins** *y* **Gabriel Raies** *recorrían la ruta del Desafío de los Valientes a bordo de sendos* **Regatta 85**, *sucedió un accidente. Los pilotos esraban reconociendo el tramo que va desde Mina Clavero a Giulio Cesare mientras que colaboradores de ambos se encargaban de cortar la ruta explicando a los turistas las razones del cierre, pero uno de estos paseantes hizo caso omiso a la recomendación, ingresando en la zona de prueba con su automóvil en el que también viajaba su familia.* **Perkins**, *al verlo venir, logró esquivarlo, pero Raies no tuvo la misma suerte, golpeando de frente contra dicho vehículo y provocando algunas heridas a sus ocupantes...*

Sociales

GAYRAUD DARA EL "MAL" PASO

Lo habíamos visto reiteradas veces durante los últimos días, aunque **Mario Gayraud** *nada nos comentó sobre el tema... Hasta que el pasado jueves recibimos la participación de su casamiento con la señorita* **María Leticia Garat**. *La ceremonia se llevará a cabo en la Parroquita Nuestra Señora de Luján, de Pigüé, el próximo 31 de enero. Vayan para María Leticia y Mario, nuestro sincero deseo de felicidad.*



Mario y María Leticia, que el 31 de enero formalizarán su enlace

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.

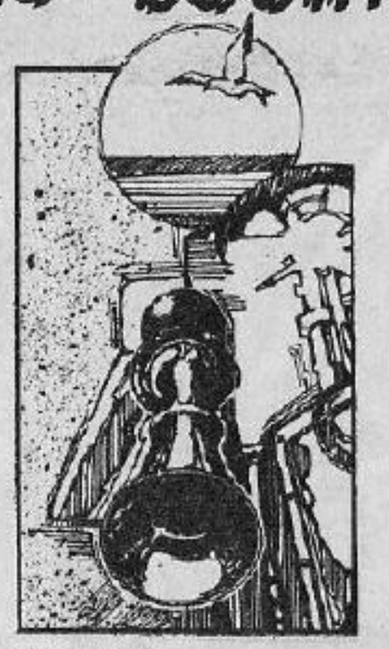
IIIF

Faneco

Neumáticos

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

Toquecitos de bocina



RANDO VENDE

Gabriel Rando tiene en venta un chasis A.D.A. de **Fórmula Renault**, el que se entrega con **dos motores de 1.400 cm3** y preparación **Rullo, caja TCM** con todas las relaciones, y un importante **stock de repuestos**. Los interesados pueden llamar a los teléfonos 620-2520 o 632-3830.

POSIBILIDAD

El equipo **Autodelta**, que en 1986 tuvo brevemente **como piloto en T.C.2000** a **Miguel Etchegaray** sobre un **Renault 18**, habría estado a punto de ampliarse con la incorporación de **José Luis Di Palma**, lo que pronto fue desmentido. Pero lo que sí es concreto, es que en lo sucesivo el Renault 18 citado incorporará como novedad la trompa que se utiliza en las coupés Fuego, siguiendo un consejo de **Oreste Berta**.

REFORMAS EN LOS DATSUN

*Recientemente, el **Club Argentino de Pilotos** aprobó las reformas propuestas para la presente temporada en los **Datsun 280 ZX**. Dichas modificaciones se basan en una trompa más aguzada, a la que se le incorporará un faldón. Llevará también tres cavidades, de las que una refrigerará el radiador, y las otras dos, los frenos. Además, los soportes del alerón trasero serán diferentes, si bien se utilizará la misma "hoja" que en la temporada anterior. En cuanto a los guardabarros traseros, tendrán un buche más generoso, y en el techo se podrá colocar un deflector de aire. La cola del auto tendrá un corte más aerodinámico y se colocarán canalizadores de aire en las ventanillas traseras.*

SIGUEN LOS SALUDOS

A pesar de que ya transcurrió la mitad del mes de enero, continúan llegando a nuestra redacción tarjetas con los tradicionales saludos de fin de año. En los últimos días recibimos las de Susana y Reinaldo Cozzani; Carmelo Cordovana, piloto de rally; Departamento Competición de C.E.S.; Alejandro Pagani, piloto de F.R.A.; Juan B. Macchi, Gerente de Relaciones Públicas de Renault Argentina; Osvaldo Antelo, preparador; Gustavo Brescia, piloto de T.C.; Taller Palermo Viejo; Enrique Cammarata y Jorge Birkner; Adela G. Katz de Varsky, de VCC; Fernando Algañaraz, presidente de la AAAS; Héctor Lavabre, de Lavabre Producciones; Luis y Mario Paolucci; Ricardo Risatti; Sandra Gallelli, de Buelax Producciones; Jorge Recalde; Gabriel y Osvaldo Massei, pilotos de F-Entrecor; Norberto Caballero, piloto de Turismo; San Lorenzo Automóvil Club; Kiyoshi Tarashima, de Nissan Motor Co. Ltd.; José Luis Paolucci, piloto de T.C.; Oscar Alaux, piloto de T.C.; Héctor Petruchelli, de Neumáticos Petruchelli; Oscar López Qucipo, de Molysil Argentina; N. Baptista, del Montevideo Classic Car Club, y Carlos Enrique Mura, de Autodelta. A todos ellos, gracias y ¡felicidades!

CORDOBA INFORMA

El Córdoba Automóvil Club hará disputar durante el corriente año un torneo de Turismo Pista con características especiales, ya que contará con puntos para el Campeonato Provincial que organiza la Federación Regional N° 5.

Este certamen denominado "Torneo Especial Renault Argentina", constará de seis fechas a disputarse en el Autódromo Oscar Cabalén con puntaje a determinar por la F.R.A.D. N° 5, y estará reservado a las clases 1, 2 y 3 de Turismo Pista. La entidad organizadora se encuentra además en tratativas para lograr la televisación en diferido de las competencias.

La recaudación total por venta de entradas generales de cada fecha es un punto para destacar, ya que el 50% de la misma será destinado a premios en efectivo para los pilotos.

Además, como incentivo especial para los pilotos habrá un Renault 11 Turbo (importado, seminuevo, donado por Renault Argentina) que será sorteado entre todos aquellos que participen del torneo. A tal efecto, cada piloto obtendrá los números para este sorteo, en cada competencia en que participe y en razón de los puntos que en ellas obtenga.

Una idea más que interesante que el C.A.C. pone en práctica con el claro objeto de reflotar el automovilismo pistero cordobés, que tantos valores diera al automovilismo argentino y que con esta propuesta seguramente seguirá brindando.

FANGIO Jr. CORRE CON FITTIPALDI EN MIAMI

*Tan sorpresivo como breve fue el reciente viaje de **Juan Manuel Fangio II** a los Estados Unidos. El pasado lunes 12, el sobrino del quintuple Campeón Mundial tomó el avión con destino a Miami, y ya el jueves 15 por la tarde estaba de regreso en el país para contarnos los motivos de tan relampagueante travesía.*

"Me llamaron de Miami para asistir a la presentación de la carrera de GTP y del auto que representará a la ciudad, que conduciré junto a Emerson Fittipaldi. El coche es un Ford Probe GTP, con motor Zakspeed V8 de 5,8 litros y potencia de 700 HP. La carrera se disputará el fin de semana del 28 de febrero y 1° de marzo en Miami, y casi con seguridad probaré el auto unas semanas antes en el circuito de Morosso. Es una buena oportunidad que espero poder aprovechar."

*Fue ésta la novedad más importante, pero no la única que se trajo "Juan Manuelito" de su corto viaje a los Estados Unidos: **"También arreglé mi situación con el equipo de Dan Gurney, para participar en las carreras de larga duración del IMSA, con un Toyota Turbo 600 de la clase GTO. Debutaré a fin de mes en Daytona, compartiendo el auto con Dennis Asses y Chris Cord. Para esta carrera retornaré a los Estados Unidos el próximo 27 de enero".***

*Queda aún por definir su continuidad en el certamen de American Racing Series: **"Estamos trabajando bastante sobre ese tema, con algunos sponsors. Las cosas van bien y espero poder concretarlas a la brevedad porque me interesa, y mucho, seguir en esa categoría, que es el paso previo a los autos Indy del certamen CART".***

SOMMI "SE PROBO" EL DALLARA-ALFA

*El viernes 16 de enero rodó por primera vez en el país en el circuito de Estancia Chica, el **Dallara-Alfa Romeo** con que **Gustavo Sommi** afrontará la temporada 1987 de **Fórmula Dos Sudamericana**. Esta primera puesta en pista sirvió como complemento de los trabajos iniciados en el taller de Chascomús, en los que el equipo comenzó a familiarizarse con el auto, desmontando y volviendo a montar diversos elementos como por ejemplo las suspensiones progresivas.*

*Estas primeras vueltas en pista se llevaron a cabo con las cubiertas **Michelin** tal cual se utilizan en Europa.*



Las rondas iniciales de la prueba marcaron la necesidad de "levantar" las suspensiones, ya que el auto rozaba el piso con su parte inferior en varios sectores, lográndose la altura ideal en sólo dos paradas, con dos series ininterrumpidas de 15 rondas cada una. Luego se cambiaron las relaciones de caja, con lo que en una nueva sesión de 20 giros se obtuvieron tiempos que oscilaron entre 38s45/100 y 38s80/100, pero siempre sin exigir la máquina, que además estaba equipada con filtro en la toma de aire para el motor, lo cual restringe la entrada de aquél al mismo.

*Las primeras impresiones vertidas por **Sommi**, quien ya había girado en el auto durante su estada en Italia, fueron de admiración por lo rígido del conjunto, y la necesidad de una mejor preparación física por parte de los pilotos, ya que esta misma rigidez castiga mucho más que los autos usados anteriormente aquí, lo que agregado a la mayor duración que tendrán las carreras de F.2, requerirá un esfuerzo superior.*

Ante la consulta sobre las diferencias con el chasis Berta utilizado hasta ahora, manifestó que aquél era mucho más fácil de manejar, pero que el futuro producto de Alta Gracia, con seguridad encontrará un rendimiento similar al del Dallara.

Texto y foto: Carlos R. Varela

"TC ...LA REVISTA" Y SUS PREMIOS

Como ya es tradicional al fin de cada temporada, "TC ...la revista" procedió a premiar a Campeones y Subcampeones de T.C., T.C.2000, T.C. del Oeste, T.C. Bonaerense, T.C. Biplaza y T.C. Roqueperense, distinguiendo también a la A.C.T.C. y la A.P.T.C. 2000, a los pilotos Urretavizcaya, Spinello, Nesprías, Salgado, José L. Di Palma, Doumic, M. Calamante, Angeletti, Mazzacane, Jáuregui y a los colegas, W. Contreras, J. Legnani, N. Cucci y H. Granato. En la foto vemos al responsable de dicha publicación, José Luis Barraza, junto a Oscar Angeletti.



A.C.R.A. Y LA F-2 SUDAMERICANA

*Según nos informara su Presidente, Sr. **Carlos Kechichian**, la **Asociación Concesionarios Renault Argentina** delineó su panorama en lo que a la F-2 Sudamericana se refiere. Habrá apoyo para **Kissling** y **Guerra**, a quienes se proveerá de motores desarrollados por **Oreste Berta**, y de algunos elementos para los nuevos autos. También está en los planes de A.C.R.A. el apoyo a **José Luis Di Palma** y a **Osvaldo Antelo**, cuyo monoplaza sería conducido por **Osvaldo "Cocho" López**.*

EL PUBLICO EN LAS CARRERAS

Esta interesante estadística proviene del equipo "Campeones" (Radio El Mundo y Canal 2 de La Plata), y está basada en estimaciones visuales y también de acuerdo con la venta de entradas declarada por cada organizador en las últimas cuatro temporadas, siempre tomando como base cda una de las diferentes categorías de nuestro automovilismo "pistero". Además, en el caso del Turismo y la Fórmula Renault Argentina, no se mencionan cifras del año 1985, ya que corrieron en forma compartida con el C.A.P. (Turismo), y con T.C. 2000 y T.C. (F.R.A.), mientras que en la temporada 1986 la F.R.A. alternó con el T.C. 2000 y la F-Entrecor, y con el T.C. cuando éste corrió en autódromos.

PUBLICO POR TEMPORADA

Categoría	1983	1984	1985	1986
T.C.	431.000 (14)	523.000 (18)	443.900 (17)	449.000 (15)
F-2 Sudam.	138.700 (12)	110.200 (11)	148.000 (12)	117.000 (10)
T.C. 2000	66.300 (11)	117.500 (12)	199.000 (12)	187.500 (12)
C.A.P.	161.700 (16)	189.300 (17)	169.100 (17)	110.700 (14)
F.R.A.	15.360 (7)	14.260 (6)	—.—	—.—
Turismo	19.930 (7)	6.950 (4)	—.—	36.000 (12)
TOTAL	832.990 (67)	961.210 (68)	960.000 (58)	900.200 (63)

Los números entre paréntesis indican la cantidad de carreras disputadas en el año.

PROMEDIO DE PUBLICO POR CARRERA

Categorías	1983	1984	1985	1986
T.C.	30.786	29.056	26.112	29.933
F-2 sudam.	11.558	10.018	12.333	11.700
C.A.P.	10.106	11.132	9.947	7.907
T.C. 2000	6.027	9.792	16.583	15.625
Turismo	7.847	1.737	—.—	3.000
F.R.A.	2.194	2.377	—.—	—.—
TOTAL	11.419	10.685	16.243	13.633

PORCENTAJE ANUAL DE CADA CATEGORIA

Categoría	1983	1984	1985	1986
T.C.	52%	54%	46%	50%
F-2 Sudam.	17%	11%	15%	13%
T.C. 2000	8%	12%	21%	21%
C.A.P.	19%	20%	18%	12%
F.R.A.	2%	2%	—.—	—.—
Turismo	2%	1%	—.—	4%

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

scapes tecnicos

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

scapes tecnicos ZONA MENDOZA
LA CASA DEL DODGE 1500:
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
TEL. 24-6814

scapes tecnicos ZONA CORDOBA
TURBO-SILEN:
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

BUZOS ANTIFLAMA J/S

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

CUBIERTAS WALTRAC BFGoodrich

·PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO
TEL.
541-2694
70-6387



PROVA

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



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

LLANTAS DE COMPETICION AERO

- 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

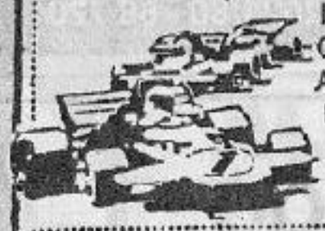
También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES



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

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

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

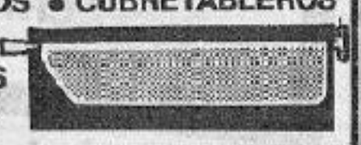
Casa ZAGAGLIA S.A.

FABRICA DE AUTOPARTES DE TAPICERIA
TODAS LAS MARCAS



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

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



Envíos al interior

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

HORACIO AMORTIGUACION TOTAL

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior



Fabrica. Administración.
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464.
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR
"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7948

R.I.D.A.C. REPUESTOS CITROEN

STOCK COMPLETO PARA CASAS DE REPUESTOS
ENVIOS AL INTERIOR
Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570

BUZOS ANTIFLAMA

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
● ACCESORIOS AUTOPISTA ●

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

AUTO-TINT POLARIZADO

UNICO LEGITIMO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
CONSULTE TEL. 782-9966
COLOCAMOS EN EL ACTO



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

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

H.B. Producciones. Arda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

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

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

SERGIO TACCHINI
BALESTRINI
Sportfila®
Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:

AUTOFIX®
PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 68-7204 - Cap.

Regálese algo muy especial...
Hotel Dos Reyes
CATEGORIA INTERNACIONAL
...su estadia en el hotel más moderno, suntuoso y confortable de Mar del Plata!
Hotel Dos Reyes
AV. COLON 2129 - TEL. 24574-25708-28694-35610-43260
TELEX 39902 DVREY ARG. MAR DEL PLATA - ARGENTINA



Rally Codasur en Punta del Este

DESBORDARA EL LAGO?

Gran interes existe por parte de pilotos de ambas orillas del Rio de la Plata, e incluso de otros paises como Paraguay, Chile y Brasil, por correr el 3er Rally del Lago, prueba inicial del campeonato sudamericano de la especialidad que se correra con epicentro en Punta del Este (con largada y llegada en Montevideo) entre los días 11 y 14 de febrero próximos.

El trayecto

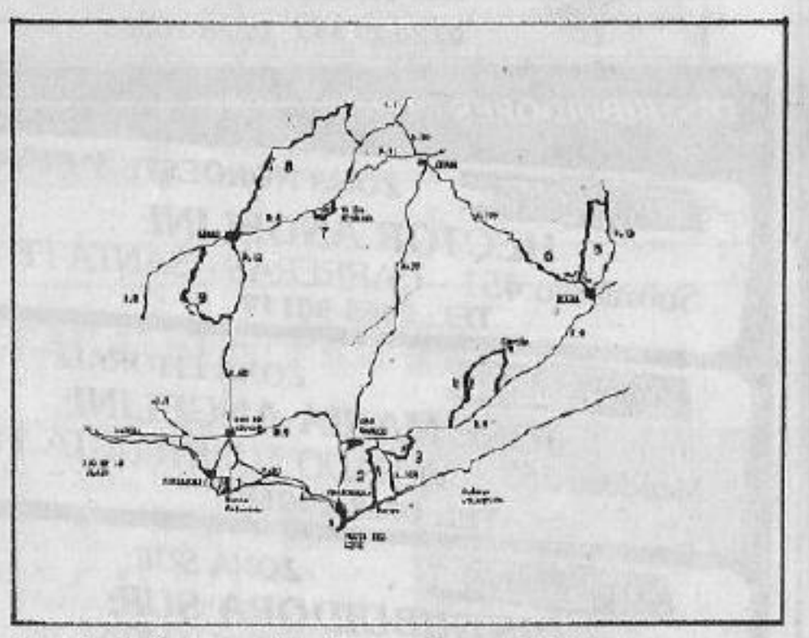
Tras la largada simbólica en Montevideo en horas de la noche, el primer tramo de velocidad, PC 1 clasificatorio, se hará en un trazado de aproximadamente 8 kilometros en Punta Colorada, cerca de Piriápolis; tras él, los autos irán en enlace a Punta del Este donde quedarán en Parque Cerrado hasta las primeras horas del jueves, cuando con 8 PP.CC. se complete **la primera etapa que tendrá un total de** 521 Kms. de los cuales 227 **Kms** corresponden a las 9 PP.CC. Se disputaran varias pruebas ya corridas en 1986, como los primes "de la Barra", "Manantiales", "Sierras de Garzon", parte de la "Rocha-Alguá" y "La Panorámica", más otros sin antecedentes.

La segunda etapa es prácticamente igual, ya que tiene ligeras variantes. Se disputara el viernes, con largada y llegada en Punta del Este.

La tercera y última etapa, se largará en Punta del Este el sábado y terminará en Montevideo. Comprende 8 PP.CC. con **111,23** Kms mas 171 **Kms** de enlaces.

Los Inscriptos

Este año se espera un verdadero "desborde" en el rubro inscripciones. A dos días de la apertura de las mismas ya habian formalizado este trámite unas veinte tripulaciones, entre ellas las encabezadas por los uruguayos Gustavo Trelles, Fernando Cammarota, Julio Verges, Luis Etchegoyen, Eduardo Benech, Fosco Rossi (todos con VW Gol 1.6), Daniel Quirino (con el R-12 de Torras), Domingo De Vitta (Escort XR3) y Jorge Pitia (Chevette). También figuran ya inscriptos los brasileños Paulo Lemos, Claudio Antúnez (Gol 1.6) y Ricardo Costa (Gol 1.8), el chileno Cristobal Geyger (Renault 18) y los argentinos Carlos Saúl Menem y German Arballo (R-18).



Recorrido de la primera etapa: la segunda es casi idéntica.



De la **argentina han comprometido su participación** Miguel Torras (debutando con un R-18), Ricardo Bussi y el ministro de Gobierno de San Luis, Angel Ruiz (Peugeot 504 GRII), el cordobés Ricardo Pasi (R-18), y entre una gran cantidad de bonaerenses, los campeones Lonati, Gora, Rica, Guerrero, a los que se sumarán Marino, Batistesa, Marcelo Foche, Cárlos Odón, los primos Maisonnave, Osvaldo Piñeyro, Carmelo Cordovana, Alejandro Muzzin y los cordobeses Rolandi, con el Gacel que fuera de Altamirano. También se anuncia la participacion de un equipo oficial de VW de Brasil.

Miscelanea. Las inscripciones, cuyo costo para los argentinos sera de U$S 70 hasta el 2 de febrero, pueden formalizarse por intermedio de Martin Salaberry (TE 01-567-3565 ó 566-3015) a quien se deberá comunicar también la via elegida para el traslado para facilitar los tramites respectivos.

Los organizadores estan tratando de conseguir descuentos en hotelería y trasporte fluvial para morigerar los costos de participación de los extranjeros. Una estimación de CORSA (que participará por intermedio de Carlos Neira, como navegante) establecio en alrededor de U$S 1.100 el costo de participación, incluyendo traslados, 650 litros de nafta (para recorrer la ruta, correr y un auxilio), comidas y alojamientos (no en Punta del Este, porsu...) para pilotos y dos auxiliares.

La organización corre por cuenta del Club Uruguayo de Rally conjuntamente con el Automovil Club Uruguayo. La dirección del C.U.R. es Juan Paullier 1244, Montevideo, TE 40-5764.

Por una resolución de los organizadores, será permitida la participacion de pilotos con licencias de la Federacion Regional Nº 1.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Taller Integral del Automotor



Autos Nacionales e Importados

Mecánica y Electricidad
de Merlino y Pastrana

CHAPA Y PINTURA
Sistema convencional y bicapa



"45 años al servicio de su automotor"

IBERA 2555 Tel.: 70-6432 CAPITAL FEDERAL

Best Service in Cars

B — VOLVO

S — MERCEDES BENZ

C — B.M.W

MANUELA PEDRAZA 3465 TEL. 542-5522

TALLER MARINO



Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos
Amortiguadores - Suspenciones

Murillo 1267 Tel.: 855-5935

Servicio especializado Repuestos

Alfa Romeo

Afinación de motor con Instrumental WEBER

MONROE 2325 - T.E. 784-9136 — MANSILLA 3191 - T.E. 824-5088

Envíos a todo el país

GOMERIA

"El Faro"

de Héctor Ormello

VTA. DE CAMARAS Y CUBIERTAS
BALANCEO

RUTA 8 KM. 55 - PILAR

DISTRIBUIDOR DE CERRAJERIA

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS

PEDRO JORGE CHAKER

REPUESTOS PARA CERRAJERIA
DEL AUTOMOTOR
ACCESORIOS

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR

DONADO 3172 Alt. Av. Congreso 4200

☎ 542-1599
541-9392

ALFONSO VEGA

Mecánica General
Encendido - Carburación
Afinación de motores
Electricidad

Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

11 de Setiembre 2234 (1428) Capital
Tel.: 783-4996/5055 784-5535

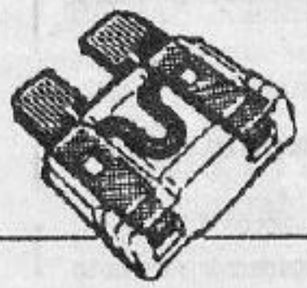
Tarjetas de Crédito

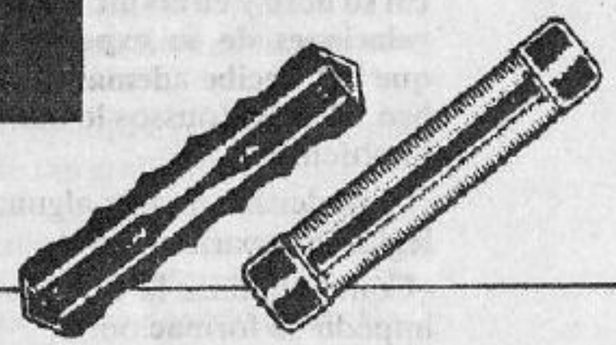
ENVIOS AL INTERIOR

FUSIBLES

GEN ROD

CALIBRADOS Y CONTROLADOS





BOLIVAR 765 C.P 1704 R.MEJIA T.E 654-5219

RADIADORES "FABIAN"

Fábrica – Reparación – Uta y Colocación en el Acto.
Todas las Marcas y Modelos Nac. e Importados
Maquinas Viales y Estacionarios

Caños de Escape Originales y Equipos para Competición
Fábrica y Service de Aire Acondic.

Cesare 235 - 795-2400/2500 Vte. López

¿Cómo se hace?

Gracias al descubrimiento de dos médicos alemanes, los doctores Hay y Walb, sabemos hoy que para formar grasas, algunos alimentos **deben combinarse juntos** en nuestro organismo.

Por ejemplo, todo el mundo sabe que la manteca engorda. Pero usted puede comer tanta manteca como desee en el transcurso de una comida sin engordar un gramo, si no la acompaña al mismo tiempo con pan, papas, u otros alimentos que Demis Roussos le indicará en su libro (el cual usted podrá leer y experimentar completamente por nuestra cuenta).

Evidentemente, no está obligado a hacer 5 comidas diarias.

Ud. probablemente no tiene un apetito tan feroz como el de Demis Roussos, ni quizás 53 kilos de más. Por lo tanto no es indispensable comer cinco veces por día. Pero, es **indispensable,** si se desea adelgazar 1,5 a 2 kg. por semana, no consumir al mismo tiempo ciertos alimentos en la misma comida.

¿Cuáles son los alimentos que NO DEBEN ser ingeridos en una misma comida?

El libro de Demis Roussos, escrito en colaboración con la nutricionista especializada en dietética Veronique Skawinska, le indica:

1) Todos los alimentos que forman grasas cuando son ingeridos juntos en una misma comida (lo cual es preciso evitar).

2) Todos los alimentos que no forman grasas cuando no son ingeridos juntos en una misma comida (y que pueden ser ingeridos a voluntad).

Otras "revelaciones".

En su libro y **en las últimas revelaciones de su experiencia que Ud. recibe además del libro,** Demis Roussos le indica también:

–El poder mágico de algunas legumbres para su salud.

–Cómo eliminar la celulitis e impedir su formación.

–Extraordinarias recetas que le hacen adelgazar comiendo como un rey. Por ejemplo las famosas recetas de ensaladas Demis Roussos, pescados asados, diferentes verduras, carnes y tortas, etc. (57 recetas en total).

–La utilización de las plantas.

–Y sobre todo cómo permanecer delgado. Las últimas y extraordinarias revelaciones de Demis Roussos (que no encontrará en los comercios).

Esta es mi propuesta.

Lea y experimente los consejos de Demis Roussos y de Veronique Skawinska, completamente por nuestra cuenta, y sin ningún compromiso. Si Ud. no pierde al menos 1,5 kg. por semana y a partir de la primera semana, devuélvanos el libro antes de 3 meses y le devolveré un cheque por ₳ 15,99.- a más tardar 5 días después de haber recibido su libro. Esto sin condiciones y sin hacerle ninguna pregunta, así Ud. no corre ningún riesgo haciendo esta prueba.

Lea esto, solo si duda en hacer esta prueba libre y sin ningún compromiso.

1) Esta prueba es libre. Deberá pagar ₳ 15,99 solo si pierde al menos 1,5 kg. por semana. Y es Ud. quien juzga.

2) Ud. come todo cuanto desea. La única restricción: no comer juntos en el curso de una misma comida los alimentos que Demis Roussos le indicará.

3) ¡EXITO TOTAL! Ud. lo puede verificar viendo a Demis Roussos ayer (148 kg.) y hoy (95 kg.).

4) Desbordará de energía. Es la ventaja que le proporciona la alimentación disociada. Este es el secreto de la extraordinaria vitalidad del presidente Reagan.

5) Cuando no tenga kilos de más, se sentirá mejor. Estara más saludable y en consecuencia más linda, más seductora, gustará más. Una nueva vida comenzará para usted.

6) Adelgazar, recuperar su silueta, le costará la mitad que llenar de nafta el tanque de su auto. La elección es suya, viajar en automóvil o volver a ser delgada comiendo tanto como desee.

Corte y envíe el cupón al pie de página HOY MISMO. Hágalo ahora. No correrá el peligro de olvidarlo.

Jean Paul Perrin

IMPORTANTE

A causa de la naturaleza especial de esta oferta enteramente a nuestro cargo, la garantizo solamente por 20 días.

La increíble transformación de Demis Roussos



Demis Roussos AYER



Demis Roussos HOY

Todo el mundo vió las fotos de Demis Roussos antes y después de haber seguido el método que le ha permitido perder 53 kilos haciendo 5 comidas diarias (con un pollo entero en la cena).
El revela los secretos de su "régimen sin privaciones" en su libro "Cuestiones de peso", que puede recibir como prueba sin compromiso a través del cupón al pie de página.

REGALO GRATUITO

Si Usted envía el cupón antes de los 5 días, recibirá además un pequeño regalo. ¡UNA SORPRESA!

GARANTIA FORMAL

Los libros de Demis Roussos que fueran devueltos como máximo 90 días después de su recepción serán reembolsados con un cheque por ₳ 15.99.- a más tardar 5 días después de su recepción.

Centro Franco Argentino de Venta Directa al Consumidor
Paraguay 794, piso 1°, (1057) Capital Federal - Casilla de Correo 5507 - C.P. 1000 - Buenos Aires

CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA Y SIN COMPROMISO

Para ser enviado sin ningún compromiso a:
Centro Franco Argentino de Venta Directa al Consumidor:
Paraguay 794, 1er. Piso - Buenos Aires. 1057
Casilla de Correo 5507 - C.P. 1000 Buenos Aires

DR 10022

☐ Si, me interesa la propuesta de experimentar totalmente por cuenta de ustedes, entendiendo que:

1 - Debo perder por lo menos 1½ kg. por semana.
2 - Si no pierdo este peso, desde la primera semana, o si por cualquier causa no estuviera completamente entusiasmada, tendré 90 días para devolver mi ejemplar y me reembolsarán un cheque por valor de ₳ 15.99.- sin hacerme ninguna pregunta.
Con esta garantía quisiera me enviaran en un paquete sin indicaciones exteriores el método de Demis Roussos al precio especial de promoción, de solo ₳ 15.99.-

Junto a este cupón envío:

☐ Cheque
☐ Giro postal

(orden **Centro Franco-Argentino de Venta Directa al Consumidor**).

Por el valor de ₳ 15,99.- más ₳ 4 para gastos postales, o sea, un valor de ₳ 19.99.

☐ Prefiero pagar el método al cartero al precio de ₳ 19.99 más los gastos de contrarreembolso.

o solicítelo por
Teléfono al 313-6387/8435

APELLIDO: _____
NOMBRE: _____
DIRECCION: _____
LOCALIDAD: _____ Cod. Postal _____
PROVINCIA: _____

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

11649

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Otro testimonio más que confirma que ahora se puede, gracias al descubrimiento de dos médicos, adelgazar mucho y rápido sin inconvenientes y comiéndo a gusto.

Yo adelgacé 34 kilos en 6 meses gracias al método de Demis Roussos

Entrevista exclusiva de la Sra. Andrée CHARRIER, Ciudad de Moulins en el Chateau-d'Olonne (Vendée)

Pocos libros han dado tanto que hablar como el de Demis Roussos "Cuestión de peso". Hay que reconocer que las revelaciones del célebre cantor, que ha perdido 53 kilos haciendo 5 comidas por día (con un pollo entero en la comida) dan mucho para reflexionar. Miles de hombres y mujeres al sufrir la gordura (e incluso la obesidad) han aplicado este método. Los testimonios de pérdidas de peso espectaculares no cesan de afluir. Si usted también necesita bajar de peso, seguramente el caso de la Señora Charrier va a interesarle.





ABRIL 85: 102 Kg. OCTUBRE 85: 68 Kg.

"Por fin recobré el placer de ser coqueta".

"Desde que llevo el talle 44 (¡en lugar del 54!) nuevamente tengo ganas de salir, de ser elegante. Es verdaderamente una nueva vida la que se abre ante mí".

Pregunta: –Señora Charrier, al verla ahora, nadie puede imaginar que usted ha podido llegar a pesar... ¿cuántos kilos me dijo?

Respuesta: –¡102 kilos! Debo decir que siempre he sido "rellenita". A los 20 años pesaba 72 kilos. Era, sin duda, demasiado, pero como mi peso era estable, no me preocupaba... y además mi futuro marido me encontraba atractiva de esa manera...

P.: –¿Qué sucedió después?

R.: –Las cosas empezaron a echarse a perder en mi segundo embarazo. Tuve un parto complicado que me ensanchó la pelvis. Después tomé la píldora...

P.: –...es lo que la hizo engordar?

R.: –Quizás. Pero para ser franca fue sobre todo ¡la repostería! Fuera de las comidas, no paraba de pellizcar: pan, chocolate, tortas...

P.: –¿Fue en ese momento que decidió adelgazar?

R.: –No, un poco más tarde. Tuve un tercer y después un cuarto hijo. Cada vez aumentaba más kilos, no me atrevía a mirarme en el espejo. ¡Por el contrario era la gente la que me miraba por la calle! Yo lloraba por eso. Estaba al borde de la depresión.

P.: –¿Qué hizo entonces?

R.: –Probé varios métodos... tisanas, medicamentos, pastillas para adelgazar. Pero al menor cambio, ¡recuperaba los pocos kilos perdidos! Y mi estado depresivo empeoraba.

P.: –¿Fue entonces cuando leyó el libro de Demis Roussos?

R.: –Sí. Una revista habló de él. Lo compré y ¡debo decir que estaba anonadada al ver que él había podido perder 53 kilos sin dejar de comer como un ogro! Si yo no lo hubiera visto con mis propios ojos, en la televisión, la transformación radical que obtuvo en algunos meses, ¡no lo hubiera creído!

P.: –¿Y ahora lo cree?

R.: –¡Por supuesto! ¡Y Ud. mismo ve los resultados! Seguí escrupulosamente los consejos del libro, sin hacer ninguna excepción, incluso cuando estaba invitada a cenar.

A partir de los primeros días, mi vientre era menos voluminoso, mis caderas menos gordas, me sentía netamente mejor. Y no estaba para nada alterada psiquicamente.

P.: –¿Cómo está ahora?

R.: –En 6 meses pasé de 102 kilos a 68 kilos. Llevo el talle 44 en lugar del 54. Soy de nuevo coqueta. Descubrí otra vida, aquella en donde se tiene la chance de poder ser elegante. Y mis hijos están muy contentos de tener una madre más linda.

P.: –¿Quiere agregar algún comentario más?

R.: –Simplemente esto: es a Demis Roussos a quien le debo mi transformación. Y todas las mujeres (y todos los hombres) que necesitan bajar de peso harían bien en leer su libro.

¿Cuál es entonces el Increíble secreto para adelgazar de Demis Roussos?

Ud. come tanto como quiera. Todo lo que quiera. La única restricción: no puede comer juntos ciertos alimentos en el transcurso de una misma comida.

Por ejemplo: puede comer un bife tan grande como lo desee con la cantidad de legumbres verdes que apetezca. Pero no puede, **en el transcurso de una misma comida**, agregar pan (o frituras).

Es por eso que Demis Roussos hace 5 comidas por día. De esta manera él puede comer de todo: manteca, patés, frutas, postres –y tantos como quiera– ¡por ejemplo un pollo entero o un salmón asado de un kilo y medio en la cena!.

IX RALLY PARIS-DAKAR

DRAMA, SORPRESAS

Con permanentes golpes de escena, la novena edición de la París-Dakar sigue brindando un importante caudal de novedades. Accidentes, pérdidas de rumbo, roturas mecánicas y hasta polémicas descalificaciones provocan constantes variaciones en la clasificación de la prueba y por lo tanto mantienen vivo el interés por saber quién será el primero en arribar a las playas de Dakar.

Luego de dejar atrás el temible desierto del Tenere, los competidores dispusieron del único día de descanso en Agades, continuando luego por Nigeria, Mali y ahora Mauritania. Tras 14 etapas cumplidas al cierre de este despacho, aun restaban 3.072 km para el final y todavía no estaba dicha la última palabra.

AUTOS: PESE AL SUSTO, SIEMPRE VATANEN

El team **Peugeot** consolidó la posición de sus hombres fuertes, pese a que no han estado faltos de complicaciones. **Ari Vatanen** mantiene la vanguardia en la General pese al tumbo de la 13ra. etapa que le significó una hora de retraso. Por su parte **Mehta** consiguió recuperar el tercer puesto en la suma, tras las 4 horas perdidas en la última etapa sobre el Tenere. Expectante en el segundo puesto estaba el francés **Zaniroli** –ganador de la edición '85– con el único **Range Rover** en condiciones de aspirar al triunfo.

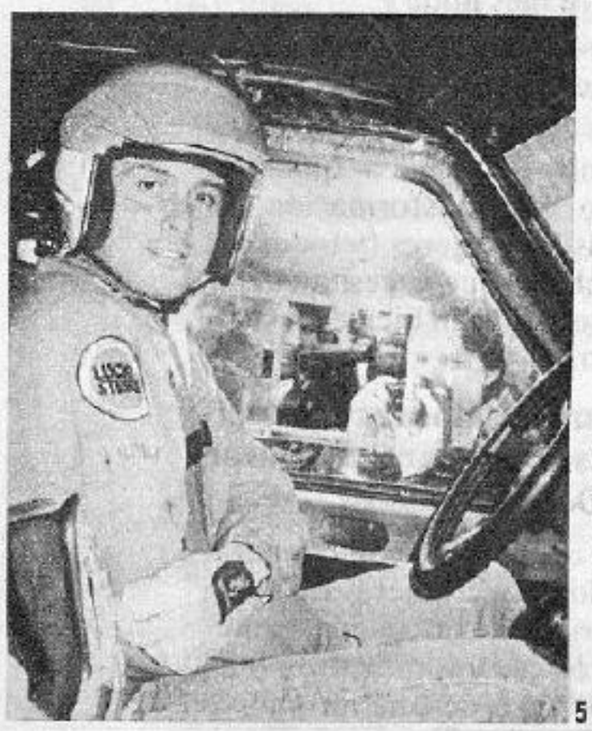
En la 8va. etapa había triunfado el francés **Rigal** con uno de los **Mitsubishi** oficiales, pero arribando como escoltas (Vatanen, Zanussi y Mehta) los Peugeot accedían al uno-dos en la General. Zaniroli, con una hora de retardo, resignaba el segundo puesto en la suma a manos del Kenyana, en una jornada aciaga para los Rover. **Tambay** perdía también una hora al quedarse sin tracción delantera y sufrir varias atascadas en la arena, mientras desaparecía **Raymondis**, el tercer piloto de la marca inglesa. Otro famoso que se retrasaba en el Tenere era **Jacky Ickx**, con problemas de transmisión en su **Lada**.

La novena etapa significó el arribo a Agades y por tanto el día de descanso.

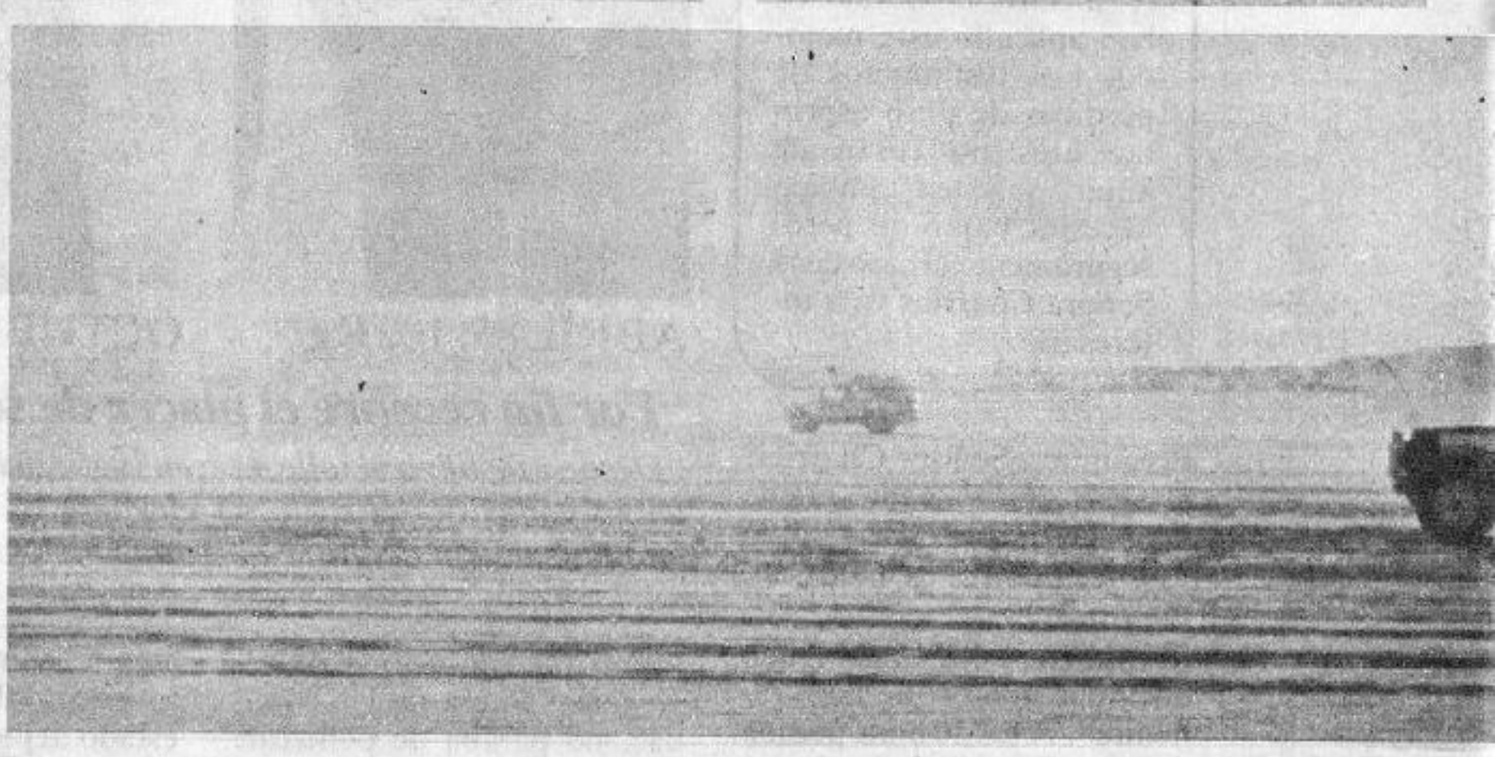








1) *Vatanen se apea del 205 GR averiado mientras Goroux reposa en el interior tras la etapa entre Gao y Tombouctu, donde volcaron..*
2) *La Cagiva de Hubert Auriol, en pleno desierto de Niger.*
3) *El imponente DAF de De Rooy, rumbo a Tahoua.* 4) *El Renault 18 Break 4 x 4 argentino de Gonzalez Virgili-Gil-Buteler, que abandonó en el desierto de El Golea junto con su similar de Gomez-Sarthe-Sair.*
5) *Patrick Tambay en su Range. También ganó la 15a..*
6) *La conquista del desierto..*



XXVII RALLY DE MONTECARLO

COMIENZO ACCIDENTADO...Y PARA LANCIA

En estos momentos se halla en pleno desarrollo el Rally más famoso del mundo, que comenzó el sábado 17 con las "marchas de aproximación" partidas desde cinco ciudades distintas de Europa (Barcelona en España –20 autos–, Montecarlo –80–, Lausana en Suiza –40–, Bad-Hamburgo en Alemania Federal –30– y Sestriere en Italia –20–) y que tuvo el domingo 18 la primera jornada efectiva de competencia, con la prueba de clasificación Grenoble-Grenoble.

Este Rally de Montecarlo, como es sabido, resulta muy diferente a los precedentes, por ser la primera prueba del Campeonato Mundial 1987, que se efectúa con nuevos reglamentos, reservado a máquinas de los Grupos A y N con la prohibición de las del B.

También en el plano deportivo hay innovaciones, con la reducción del número de Pruebas Especiales y de la duración de las mismas, así como la obligación de interrupciones nocturnas entre una etapa y otra. Esto ha llevado a una rediagramación del recorrido clásico, que ha mutilado ciertas pruebas tradicionales, haciendo desaparecer entre ellas, una de las que se habían convertido en punto fijo de atracción: la famosa noche de Turini, ahora cancelada.

En cuanto a los autos, esta competencia era muy esperada para poder efectuar confrontaciones entre los varios coches nuevos que hasta ahora no habían sido vistos en competencia directa. Y los primeros tramos, en la tarde del domingo, tuvieron el valor de revelar el valor de cada uno, resaltando las cualidades de los **Lancia Delta HF 4WD** que, para las condiciones en que se desarrollaron las pruebas, resultaron siempre los más veloces.

Sin embargo fue posible apreciar que también el **Mazda 323**, el **Audi 200** Quattro y el **Ford Sierra 4x4** tienen óptimo potencial para los caminos nevados, y todo esto deja prever que el Campeonato Mundial 1987 será realmente muy abierto, particularmente cuando sobrevengan los rallies sobre terrenos diferentes como tierra o asfalto.

En lo que hace al primer día efectivo de Montecarlo '87, se deben resaltar los inconvenientes ocurridos en las pruebas especiales iniciales, bajo la forma de embotellamientos de tránsito que impidieron el desarrollo completo de las mismas. La primera, de apenas dos kilómetros, insertada en el programa para respetar la obligación de contra con un PC transmitido por TV, transcurría en el Alpe de Huez, el camino en subida que en 1986 vieró el clamoroso éxito de Hinault y Lemond en el Tour de France ciclístico. Sin embargo, este trayecto termina en la cima de la montaña, y para volver al valle no había sino un desvío reducido. Y fue justamente en el cruce, donde un autobús se atravesó en la senda nevada y no pudo ser removido de allí. Así es que sólo 23 máquinas pudieron efectuar la prueba, mientras todas las demás quedaron bloqueadas. Lo mismo sucedió en el segundo "especial", y el tercero debió ser directamente anulado, dirigiéndose todos los competidores al cuarto para intentar disminuir el retardo acumulado.

Por lo tanto, ni en la primera ni en la segunda PC pudo verse a los Grupo N, acerca de los cuale existía la curiosidad de saber qué podían hacer ante los Grupo A. Y a los concursantes que no pudieron realizar los dos primes iniciales se les asignaron tiempos ficticios –según reglamento– para salvar la equidad de la carrera.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Néstor Palmetti
Fotos: Sygma y Martin Holmes

Y ESCANDALO »

Vatanen ganó la etapa pero su compañero Mehta sufrió cuatro horas de retraso por problemas eléctricos y sucesivas quedadas en la arena, pasando de 2do. a 5to. en la General. El italiano Zanussi en su rol de "asistencia veloz" perdió otro tanto al tener que asistir al africano. Pese a algunos problemas, Zaniroli recupero el segundo lugar, capitalizando el retraso de Mehta. Asombró pasando al tercer puesto el japonés **Shinozuka**, que tripula el Mitsubishi usado por Zaniroli en el '86 y que cuenta con un navegante excelente como es el francés **Fenouil**, organizador del Rally de los Faraones. En tanto, Ickx rompía el diferencial de su Lada y perdía otras siete horas.

Tras dos etapas durísimas, la caravana arribó a Niamey –capital de Nigeria– sin grandes novedades, a no ser por la victoria parcial de Zanussi en la undécima etapa. En la siguiente –atravesando Mali– llega el triunfo de **Patrick** Tambay en el Range Rover que tumbara en la 4ta. etapa y que lo relegara bastante en la clasificación. De todos modos el piloto de F.1 se muestra muy a gusto con la experiencia africana. En este etapa se registra el avance de Mehta al cuarto puesto a expensas del Mitsubishi de Rigal que se retrasa.

En el **13er.** parcial sobrevienen el accidente de Vatanen, capotando el finlandés a 100 km de la largada, tras sortear una duna. Piloto y navegante consiguen poner en orden la maquina y continúan normalmente pese a la hora perdida. Mehta gana el tramo y avanza otro puesto en la General, superando a Shinozuka por sólo tres minutos. En este parcial se registra el abandono de Ickx con problemas de motor (rotura de pistón) que no pueden ser reparados por falta de repuestos, ya que el camión de asistencia había abandonado días antes.

La 14ta. etapa fue otro suceso parcial de Mehta, en el tentativo de acortar diferencias con Zaniroli. En medio de arenas movedizas y dunas poco consistentes, el francés Rigal sufrió un grave accidente, que además de provocar su abandono inmediato, le reportó serias lesiones. El piloto del Mitsubishi fue transportado por un avión de la organización hacia Dakar para recibir mejor atención.

En la categoría **Camiones** sigue haciendo de las suyas el holandés **Jean De Rooy** con el monstruoso **DAF Turbo Twin II**. Gracias al chasis de aluminio y los dos motores co doble turbo (1 000 CV en total, el oficial de la DAF consigue viajar a **200 kms** en el desierto, superando en varias especiales a los Peugeot **205** de **Jean Todt**. Al cierre, **De Rooy** ocupaba el 8vo. lugar en la General conjunta y estaba "cortado" con respecto a sus pares de categoría.



MOTOS: CAGIVA, ENTRE DESCLASIFICACION Y LIDERAZGO

Tras la polémica desclasificación del italiano **De Petri**, el team Cagiva recuperó la sonrisa cuando, al final de la 14ta etapa, el francés **Hubert Auriol** consiguió arrebatarle la punta de la General a su connacional **Neveu** de team **Honda** Francia. A este punto la carrera parecía destinada a definirse entre las bicilíndricas, pese a los esfuerzos de **Orioli y Terruzzi**, únicos sobrevivientes del team Honda Italia. Este equipo, a diferencia del francés, prefirió apostar a la tradicional **600** monocilíndrica, mientras los galos consiguieron de la H.R.C. el desarrollo de la **NXR 780** de 2 cilindros en V con 75 CV, con algunos kilos menos que el año pasado, merced a un chasis más liviano. En tanto, Auriol está usufructuando la nueva versión de la **Cagiva Elefant 860**, impulsada por el motor **Ducati** de 2 cilindros en L, que junto al 1.050 cm3 de **BMW** son los más potentes del parque (ambos declaran 83 CV). Luego de 2 años de experiencia en esta carrera, Cagiva ha renovado el chasis, consiguiendo ganar kilos y maniobrabilidad gracias al empleo de aleaciones especiales.

Con respecto al desarrollo de la carrera, **Lalay** (Honda) y **Rahier** (BMW) ganaron las dos etapas finales en el Tenere, consiguiendo el belga pasar al tercer puesto en la General, ante el retraso del italiano De Petri por una caída en la novena etapa. Tras la jornada de descanso en Agades, sobrevino la polémica. A poco de iniciarse la Decima Etapa, **Patrick Verdoy** (Director de la Organización) anunció la desclasificación de las Cagiva y de De Petri y Gualdi y de la Honda del francés **Gilles Lalay**. Con respecto a las motos italianas, Verdoy comunicó que tras pruebas fehacientes (un video y fotografías) se determinó que entre los dos pilotos del team hubo intercambio de máquina en la tercera etapa, cosa estrictamente prohibida por el reglamento. Verdoy afirmó que al no haberse realizado al fin de esa etapa la comprobación de la numeración de chasis y motor, en función de las pruebas que documentan el cambio de número entre las motos, la organización decidió la inmediata desclasificación de ambos.

Por supuesto que la gente de Cagiva no se quedó conforme con la decisión y presentó una protesta formal. Luego, decía De Petri: **"Esto es injusto y extraño. ¿Por qué recién ahora la desclasificación, cuando el presunto hecho ocurrió varios días atrás? ¿Por qué nos comunican la descalificación a poco de largar la etapa, cuando ayer tuvimos todo el día de descanso? Ahora la protesta sirve de poco. Para mi la carrera se terminó"**. Los directivos de la casa italiana plantearon en la protesta, que la documentación esgrimida por los organizadores pueden sugerir sospecha pero que de ninguna forma es probatoria, cosa que debió hacerse verificando los números de chasis y motor. Como se ve, la polémica no es sólo patrimonio del rally convencional...

Con respecto a Lalay, la cosa no pasó a mayores porque el francés arribó a la meta de la Novena Etapa con el motor apagado (prohibido por el reglamento) y empujado por su coequipier **Charliat**. Además del 4to. y 5to. en la General, a esta altura la carrera sufría las pérdidas de los italianos **Balestrieri** y **Rinaldi**. El primero, a causa de las heridas recibidas tras una caída con su Honda 600, que obligaron a su traslado a Italia. El segundo, por un motivo similar, finalizando con una luxación bastante seria y dejando fuera de carrera a la **Suzuki 650** oficial.

De la décima a la décimotercera etapas no hubo grandes cambios en la General, ya que Neveu, Auriol y Rahier decidieron viajar juntos a efectos de evitar pérdidas de rumbo. Por ello las diferencias no se modificaron mucho. Para destacar, la victoria parcial de **Franco Picco (Yamaha T 660** monocilíndrica) en la 11ma., y de Claudio Terruzzi (Honda 600) en la 12da., imponiéndose ambos a las bicilíndricas de mayor potencia y velocidad.

La gran novedad se produjo en la 14ta. etapa, cuando Auriol decidió atacar y se despegó de la dupla Neveu-Rahier. Estos tuvieron problemas de orientación y perdieron una hora con respecto al ganador de la etapa y nuevo puntero de la General. Así, Neveu no solo perdió los 28 minutos de ventaja sino que quedó 35 minutos detrás de la Cagiva y sólo le quedaba atacar en Mauritania. Para destacar es que Auriol, al ganar la etapa, fue 37 min. mas rápido que Mehta, vencedor del parcial en la clase Autos. Pero con más de 3.000 km por recorrer, aun no estaba dicha la última palabra.

CLASIFICACIONES GENERALES (tras 14 etapas)

Autos: 1°) Vatanen-Giroux (Peugeot) con 24h35m16s de penalización 2°) Zaniroli-Lopes (Range Rover) a 2h02m53s, 3°)Mehta-Doughty (Peugeot) a 2h37m38s, 4°) Shinozuka-Fenouil (Mitsubishi) a 3h48m33s, 5°) Canellas-Ferrán (Range Rover) a 5h29m49s.

Motos: 1°) Hubert Auriol (Cagiva E 860) con 60h58m58s de penalización. 2°)Cyril Neveu (Honda NXR 780) a 35m05s, 3°)Gaston Rahier (BMW GS 1050) a 1h24m11s, 4°)Edy Orioli (Honda 600)a 2h19m59s.

En cambio, en la prueba que ya sí fue disputada por todos, las prestaciones resultaron regulares en general, y se tuvo la sorpresa de ver coches del Grupo N insertarse en las primeras posiciones, cosa no totalmente inesperada.

Asimismo, al fin de la segunda PC el **Lancia Saby-Fauchille** (ganador del primero en 10m60s, 1 segundo adelante de Biasion-Siviero, 4 de Kankkunen-Piironen, 21 de Salonen-Harjanne y 25 de Röhrl-Geistdörfer) protagonizó un ligero incidente con el auto de un espectador que venía en sentido contrario, y el golpe alteró levemente la suspensión anterior, repuesta en su lugar de inmediato por los auxilios.

Ya en la cuarta PC fue que ciertas máquinas del Grupo N resultaron más veloces que otras del Grupo A. Y en el curso de la quinta, que concluyó la jornada de apertura "a fondo", se verificó el primer gran golpe de escena con el retraso enorme acumulado por el Mazda de **Salonen** (de más de tres cuartos de hora).

El recorrido común de las pruebas de lunes y martes, y la prueba final del jueves, aclararán en definitiva la situación, también en cuanto a la confiabilidad de los autos, todavía no comprobada. Por ahora, lo que se podría decir es que los Lancia Delta HF parecían ser las máquinas más eficaces y equilibradas de esta nueva generación de coches de rally, y que su altura, sobre trazados diversos, podrían estar los Audi y Ford Sierra, además de los Mazda para los cuales, sin embargo, queda la incógnita de una confiabilidad que en los primeros tramos de este Montecarlo no ha sido brillante.

Además compiten, aunque obviamente fuera de Campeonato, **Citroën Visa Mille Pistes de Grupo B**, comportándose muy bien. Pero oficialmente, como decíamos, para la categoría son hoy simples exponentes del pasado.

Franco Lini
(Desde Montecarlo)

IX RALLY PARIS-DAKAR

Sobre el traicionero piso –permanentemente cambiante– de Cergy-Pontoise, al norte de Paris, el Peugeot 205 Turbo 16 Grand Raid de Zanussi-Arena, perseguido por el Toyota FJ60 de Pescarolo-Fourticq en el espectacular prólogo clasificatorio de la travesía africana. Cien mil personas fueron testigos...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Eduardo Enrique Neira
Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández, Miguel Tillous, Francisco José (Fotovelocidad) y E.E.N.

CORDOBA SIGUE SIENDO CAPITAL

Saldo positivo, aunque con algunos puntos oscuros en los que nada tuvieron que ver los protagonistas. Gran poder de convocatoria y escasa repercusión periodística. Si bien la distribución geográfica de las nueve pruebas fue interesante, se notó cierto predominio de zonas cordobesas, cuyos nativos –al igual que en las cuatro últimas temporadas– se llevaron el título en las tres clases en juego, siendo esta vez Trossero, Bescham y Raies.



Ernesto Soto, tras el retiro del equipo Renault, volcó sus desvelos en la categoría TC 2000. El ex campeón participó apenas en dos pruebas, contabilizando un abandono y un triunfo, este último en San Luis, tras dura porfía con Gabriel Raies.

Fueron nueve competencias a lo largo de once meses, y en general se puede hablar de un balance positivo, si bien los puntos oscuros para la categoría fueron varios, aunque muy pocos, responsabilidad de los protagonistas. En efecto, el rally nacional volvió a mostrarse como una especialidad fuerte, de gran poder de convocatoria, capaz de alinear en una partida a más de cien autos y conformar espectáculos coherentes, gracias a la competitividad demostrada en sus tres clases, si bien a diferentes niveles.

Las once competencias pautadas a principio del certamen se redujeron a dos, luego de las deserciones como organizadoras de las entidades tucumana y sanjuanina, las cuales no pudieron asumir las responsabilidades que habían previsto. Pese a ello, el campeonato tuvo una interesante distribución geográfica, aunque predominaron las competencias cordobesas (una tercera parte del total), donde el número de participantes promedió los 112 (contra un promedio nacional de 83). Ello habla a las claras de cuál es el verdadero polo del rally argentino. Por añadidura, los tres campeones nacionales fueron cordobeses, tal como sucedió en los últimos cuatro años en todas las clases.

Por otra parte, esta fue la primera temporada en la que no participó oficialmente ningún equipo de fábrica, quedando en manos de los particulares –tres o cuatro con algún apoyo de una terminal automotriz– la responsabilidad de concretar buenas competencias. *Esa ausencia fue muy notable.* La decisión de Renault Argentina de volcarse primordialmente al TC-2000 (en detrimento del rally) y seguir apoyando a la Fórmula Renault y a la F-2 Codasur, dejó tan solo a tres pilotos "semioficiales" en la especialidad: Gabriel Raies, quien comenzó con la esperanza de ganar con su R-18 al menos seis, de los rallies que compusieran el año; Mario Stillo y Miguel Torras, en la clase intermedia, la iniciaron con la idea de ganar el campeonato, aunque en su caso, la oposición sería más fuerte. El retiro de Renault dejó a Jorge Recalde y a Ernesto Soto sin los medios técnicos como para seguir en el nivel al cual están acostumbrados, y tan solo el segundo de ellos participó en dos competencias en todo el año: Villa Dolores (donde abandonó luego de insinuarse como potencial ganador) y San Luis (rally en el que se impuso luego de pelear duramente con Gabriel Raies en los primeros tramos). Recalde, en cambio, prefirió dedicarse a consolidar sus planes para el campeonato mundial, lo que hizo a partir del Rally de Argentina.

Por esa circunstancia, nombres bien conocidos y casi sinónimos de rally, no contribuyeron a la difusión de la categoría, la cual encuentra en ese ítem una de las mayores dificultades que debe superar. **Las razones son sencillas: el auge de la televisión en el automovilismo, acerca sin más trámite, toda la actividad nacional a cada ciudad de la Argentina**, mientras que el rally no ha podido encontrar su lugar en el automovilismo –espectáculo televisado– pese a que su propuesta es, al menos, una de las más atractivas por la variedad y cantidad de participantes, escenarios y marcas en disputa.

Asimismo, gran parte de la prensa escrita le retacea su apoyo, postergándola en función de otras especialidades, muchas de las cuales, han surgido (o re) gracias a ese aparatito que las lleva a "El país". **El rally argentino solo conoce un momento de gloria por año: el Rally de la Argentina, pese a que ¡ah! no es integrante del campeonato argentino, sino solo del mundial.**

Justamente, esa falta de difusión, es una de las principales responsables de que no haya grandes empresas dispuestas a utilizar el rally como elemento promocional, pese a que se ha demostrado su excelencia en este rubro. Así hubo ocasiones "casi históricas", tales como la primera victoria nacional de un Volkswagen Gacel GL, que fue absolutamente ignorada, cuando Alfredo Altamirano lo hizo ganar en la clásica Vuelta de la Manzana. Sin embargo, cuando ese mismo auto se impuso en competencias de pista (con televisión) fue anunciado –justificadamente– con bombos y platillos por el fabricante. **Es obligación de los dirigentes de la categoría y de los del automovilismo nacional buscar las alternativas válidas para que la especialidad retome el lugar que le corresponde en el público de todo el país.** Por el momento, solo CORSA es el único medio nacional que –como siempre– está en todas las competencias pese a que la televisión cordobesa (Canal 10) hace ingentes esfuerzos para proveer de imágenes a otras regiones (Buenos Aires incluida).

NUEVOS AUTOS, NUEVAS ESPERANZAS

El Renault 18, en sus versiones GTX, Edición Limitada y TX, fue el protagonista indiscutido en la clase mayor. Ninguna novedad respecto de lo que viene sucediendo desde 1981, por cierto. La temporada se caracterizó por la cantidad de autos de estos modelos que participaron, logrando así en varias ocasiones un número respetable de participantes en la división de más cilindrada. **Sin embargo, el desarrollo técnico del mismo fue virtualmente detenido a los niveles de la temporada pasada.** No hubo nada nuevo, ni en su preparación motriz, ni en la de sus suspensión o carrocería. Quizás una mayor cantidad de R-18 utilizaron intercambiadores de calor o radiadores de aceite, pero, salvo eso, no hubo más novedades en el frente. Los Peugeot 504 GR TN, tuvieron pocos representantes, el mejor de los cuales resultó el veterano Gastón Perkins, quien condujo el 504 mejor preparado en su conjunto qe jamás hayamos visto. Así fue como pudo establecer promedios de más de 160 km/h en las rectas entrerrianas, único escenario nacional donde se lo vio. Los otros autos de esta versión que se destacaron fueron los del puntano Carlos Bassi, Normando Pecci, Oscar Germani y "Dino" Landriscina, aunque sin poder competir con sus rivales del rombo. Posiblemente esta circunstancia cambie con futuros modelos. El Fiat Regatta 2000 (motor diálbero, similar al del Lancia Beta 2000 italiano) quizá pueda ser homologado para la segunda mitad del '87 ó, con mayor seguridad para el '88. Por otra parte, la anunciada nueva motorización del Volkswagen



1



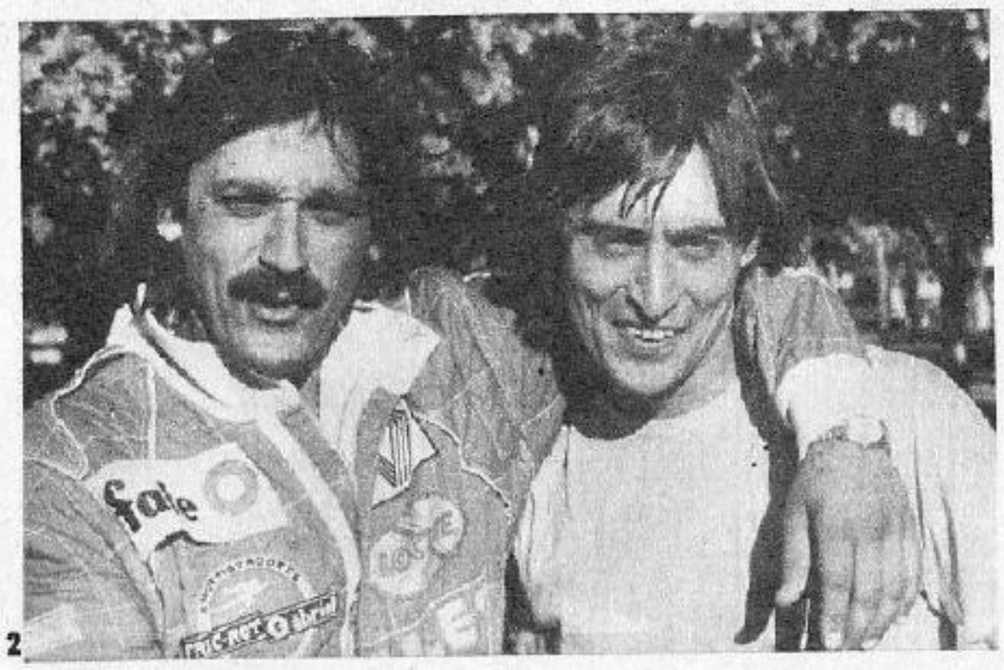
4



5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





2



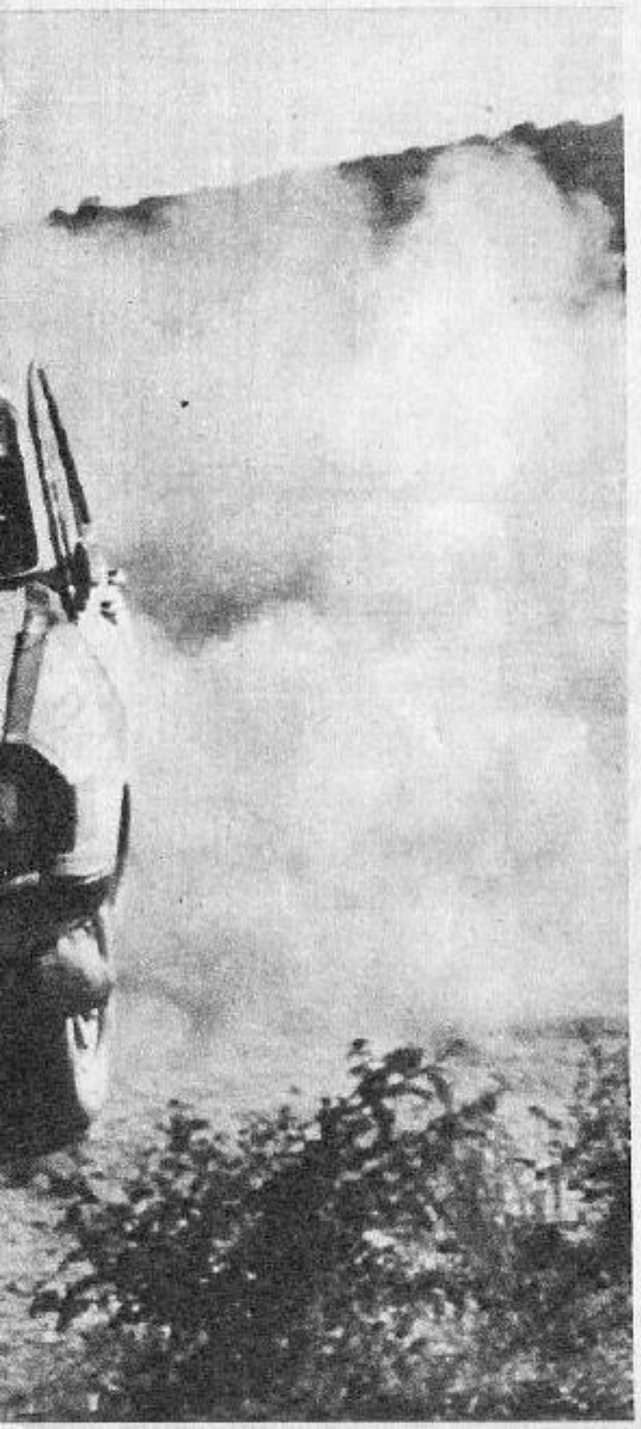
3



7



5



6



8



9



10

¡ESTAMOS EN EL AIRE!... dijeron los interesados. En **7**, Lonati comienza a volcar en el Tuyu. En la foto **8**, falta un rato para que aterrice "Peco" Belmiro en La Rioja. En la **9** se produce el arribo a tierra de Carlitos Meriem, en sus pagos, mientras que en **10** el que vuela es Dino Landriscina (pronúnciese Landrisina).

---

1) Miguel Torras uno de los "semioficiales" de Renault, con su R-12. 2) Una pareja campeona: Gabriel Raies y Jorge Bescham. 3) El "128" 1100 de Angel Martínez navegado por Silvestro. Subcampeón en la Clase 1. 4) Horacio Badra observando mientras su SE 1500 es sometido a reparaciones durante el Rally de Villa Dolores. 5) Dos caras no muy conocidas: Maciel y Lonati, de la Clase 3. 6) El cordobés Mario Stillo, segundo en el campeonato de la Clase 2. Junto con "Pichurito" el mas firme defensor del R-12.

Gacel, al cual se le incorporarán 200 cm³ más, o la fabricación del VW Carat (muy parecido al Audi 80, aunque más pequeño) pueden transformarse en una verdadera alternativa para la Clase Tres, pero tampoco habrá que olvidar el rediseño que Pininfarina realizó sobre el Peugeot 504 GR, aunque difícilmente incorpore novedades más allá de su carrocería.

La Clase Dos, en cambio, sí tuvo grandes novedades en este pasado año. En la Vuelta de la Manzana debutó el Fiat Regatta 85 que, solucionados los inconvenientes con la suspensión delantera, sorprendió con su fortaleza y velocidad, aunque a esa sólo le siguió otra presentación nacional, en el Rally Día de la Bandera. Luego ese auto quedó en Bariloche y el Valle del Río Negro, prefiriendo protagonizar el campeonato de la zona. En el '86 no tuvo imitadores. Pero en el '87 la cosa cambiará, puesto que el campeón Jorge Bescham y Omar De Giovanni, se presentarán en sendos Regatta.

Los R-12 TS, por su parte, siguieron con sus argumentos habituales, aunque con algunos problemas de frenos delanteros que se hicieron muy obvios a comienzos de la temporada, mientras que fueron constantemente superados en potencia y velocidad máxima por los temibles Fiat Súper Europa 1.5, esa "pasada en limpio" del 128 que sirvió para ganar el certamen de pilotos. Los ususarios principales fueron el propio Bescham, De Giovanni, Badra, Tubal, y Cecchetto. Otros, como Colosi y Piazza no tuvieron mayor fortuna. Tampoco las novedades técnicas abundaron sobre la mecánica peninsular.

El "sprinter" del año en la división intermedia fue Alfredo Altamirano. El piloto de Río Tercero, quien desarrolló el Volkswagen Gacel, ganó 35 primes a lo largo del año –convirtiéndose en que más victorias tuvo en la clase–, entre los cuales se cuentan 5 "clasificatorios", esos donde todos aceleran como en ninguna otra ocasión y que determinan el orden de largada para la primera etapa. En varias pruebas fue el hombre a batir, pero salvo en la Vuelta de la Manzana, no pudo ganar en otro rally. Esas frustraciones provocaron que anunciara su retiro del rally, algo que no es seguro que concrete, si bien la pista lo ha vuelto a atraer. Tan solo otros dos VW Gacel han podido ganar algún prime: los de Santángelo y Flores (Manzana y Tuyú, respectivamente), aunque también este modelo siguió aumentando en la preferencia de los pilotos.

En cuanto a la clase menor, poco hay que comentar. Los Fiat 128 "mil-cien" no solo fueron mayoría, sino que tampoco se encontraron con mayor resistencia por parte de otros autos. Tan sólo los Fiat 147 CL5 tuvieron algún momento de gloria, gracias, principalmente, a su defensor barilochense: Osvaldo Pirles, quien obtuvo sendos triunfos en la Vuelta de la Manzana y el Rally de La Rioja. Tampoco en esta temporada el 147/Spazio tuvo una gran cantidad de pilotos. Posiblemente sigue vigente la razón dada en 1985: costo inicial elevado. Aunque quizá a ello habría que sumarle una puramente deportiva: no es un auto sencillo de manejar y fueron pocos los que se adentraron en sus secretos. Otros autos, tales como Daihatsu Cha-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







LOS PILOTOS MAS RAPIDOS

Los 153 primes disputados se repartieron de esta forma en las tres clases, incluyendo algunos empates, por lo cual la suma de los ganadores puede no coincidir con los PPCC.

CLASE TRES

Gabriel Raies: 80
Héctor Hernández: 23
Eduardo Chiavarolle: 13
Ernesto Soto: 11
Gastón Perkins: 8
Hernán Maciel: 4
Lucio Bonaldi: 3
Edgardo Pancello: 3
Carlos Díaz Mayer: 2
Normando Pecci: 1
Marcelo Foche: 1
Carlos Bassi: 1
Jorge Chali: 1
Carlos Croce: 1
Ricardo Passi: 1
Carlos Veronesi: 1
Eduardo Lonati: 1

CLASE DOS

Alfredo Altamirano: 35
Jorge Bescham: 32
Mario Stillo: 29
Miguel Torrás: 27
Omar De Giovanni: 15
José Cecchetto: 4
Horacio Badra: 4
Miguel Tubal: 3
Rubén Del Campo: 1
Horacio Santángelo: 1
Carlos Bravo: 1
Ignacio Gonzalez: 1
Juan Flores: 1

CLASE UNO

Rudi Trossero: 22
Angel Martínez: 19
Osvaldo Damilano: 18
Hugo Rosso: 17
José L. Grasso: 15
Morcillo: 10
Osvaldo Pirles: 9
Raúl Nizzo: 6
José Gómez: 5
Castro: 4
Jorge Quinteros: 4
Raúl Caligari: 3
Raúl Siracusa: 3
Iván Saina: 2
José Angelini: 2
Rocchi: 1
Mario Albonetti: 1
Santiago Suárez: 1
Roberto Drudi: 1
Jorge Bua: 1
José Sassi: 1
Torres: 1
Jorge Minetti: 1
Eduardo Rica: 1
Daniel Velázquez: 1
Alejandro Garay: 1
Martina: 1

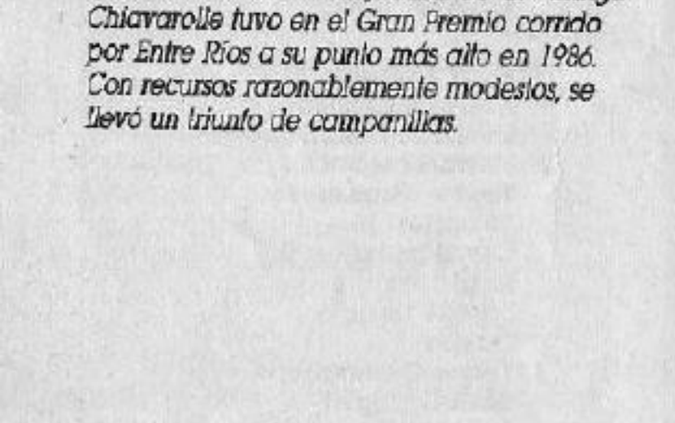
Arriba, a la izquierda, Alfredo Altamirano con su nuevo Gacel, el que fue estrenado en San Luis. El piloto de Río Tercero fue siempre (o casi) el rival a vencer, ganando 35 PP.CC. Sin embargo sólo ganó un rally: la Vuelta de la Manzana. Derecha: Edgardo Pancello, uno de los entusiastas "particulares-particulares" que se vale del R-18. Demostró buenas condiciones. Abajo: apabullante el dominio del "señor de las tinieblas". "Satanás" comenzó el año con cuatro victorias, para terminar la temporada con sucesivas frustraciones, producto de correr contra sí mismo, pero sin mezquinar la presión de su pie derecho. Todo un campeón Gabriel Raies.

11



12





13

11- El barilochense Carlos Bravo, pionero entre los usuarios del fiat Regatta (con motor 1500). De entrada cosechó buenos resultados con el nuevo auto. 12- Omar De Giovanni, como viene sucediendo en los últimos años está siempre entre los más veloces. 13- El espíritu del rally: a chapolear en el barro para que un R-12 siga en carrera. No importa el esfuerzo que demande, ni la mojadura. 14- El "Gringo" Chiavarolle tuvo en el Gran Premio corrido por Entre Ríos a su punto más alto en 1986. Con recursos razonablemente modestos, se llevó un triunfo de campanillas.

LUCES Y SOMBRAS

El recorrido más lindo: el del Rally de La Rioja.
El campeón más "cantado": Gabriel Raies.
El público más "CORSA": el cordobés.
La "gauchada" más grande: la de De
El rally con más participantes: 24 Horas de Villa Carlos Paz, con 130 autos.
El rally con menos participantes: Coronel Suárez, con 54 autos.
La diferencia menor en una victoria: Trossero a Martínez, por 26 segundos en Coronel Suárez.

La mayor frustración: la de los barilochenses que no pudieron hacer "su" rally.
La mayor sorpresa: el Gran Premio del ACA realizado en Entre Ríos. Por lo grata.
La prueba mejor organizada: la Vuelta de la Manzana. Aunque las hechas por ACRYR fueron excelentes.

La mejor sala de prensa: la montada en General Roca para la Manzana.
El día de menos abandonos: la última etapa del G.P. Tan sólo uno: el de Odriozola.
Los autos más discutidos: algunos R-18 que poseían un agregado en la toma de aire del carburador.
El piloto más polémico: Alfredo Altamirano. Algunos dijeron que no es tan veloz. No... que va a ser... solo ganó 35 primes...

Giovanni a Bescham, cuidándole las espaldas en la última etapa del Gran Premio.
El rally con menor porcentaje de abandonos: Pagos del Tuyú. Abandonó el 44,44% de los participantes.
El piloto más eficiente: Gabriel Raies: ganó 80 primes sobre 154 disputados.

14



rade no pudieron en momento alguno acceder a los puestos de privilegio. Al parecer, con el retiro de Matteucci, Janovich, Chali, Silvi y Cecchetto, de su conducción no hubo quien quisiera intentarlo seriamente.

En lo estrictamente deportivo fue un año interesante. La lucha en la Clase Dos le dio a la categoría el ingrediente indispensable para que fuese seguida con atención. Lo logrado por Bescham no extraña a nadie y, en todo caso, la pregunta sería ¿cómo no lo obtuvo antes? La respuesta está dada en la confiabilidad de su auto, recién optimizada en el '85, aunque ya sin chances para disputar entonces el campeonato con Torrás. Este año, empezó con el pie derecho –excepción hecha de los dos rallies iniciales, donde abandonó– y realmente Bescham tuvo que batirse continuamente por este logro. Lo hizo con Torrás, Stillo y Altamirano, principalmente, y, en algún momento también con Omar De Giovanni. **Puso todo de sí para ser campeón y ganó el premio mayor.**

Es su tercer título nacional y, al parecer el panadero de Córdoba está llamado a encaminarse en la senda de los grandes pilotos de ruta. Es rápido e inteligente y tiene la dosis de vehemencia suficiente para ser esperado al borde del camino. Sin embargo, sus rivales también tienen dotes similares.

La demostración más cabal de la paridad, fue dada porque se llegó a la última carrera sin tener el título definido en esta clase. Pese a todo, al compromiso anual faltaron dos pruebas, las que podrían haber cambiado en algo el panorama de haberse disputado.

En la clase mayor, el esperado dominio de **Raies** fue confirmado por sus inapelables cuatro victorias iniciales. Luego, la noche... Roturas y fallas demoraron la consagración de Gabriel como campeón, aunque no le fue dificultoso –habida cuenta de la ventaja acumulada– mantenerse en la cima del campeonato. **Ninguno de sus rivales tuvo la consistencia como para luchar por el certamen.**

Eso sí, hubo quien peleó mano a mano con él en condiciones técnicas similares. Tal el caso de Gastón Perkins en el Gran Premio, o Erneso Soto en Villa Dolores y San Luis. Pero solo fueron actuaciones esporádicas. En cambio, Eduardo Chiavarolle logró dos hitos importantes: ganar la Clase Tres –aunque retrasado en la general– en el Pagos del Tuyú e imponerse sobre todos los demás autos, en el Gran Premio del Automóvil Club Argentino. Su andar en ambos lugares fue veloz y consistente. Sin embargo, la mayoría de los habituales participantes de la división: Pancelo, Macie, Passi, Bonaldi, Sosa, Chali, Díaz Mayer y Hernández, mostraron diversidad de estilos y resultados. De todos ellos, fue el pampeano Héctor Hernández quien más progresó. Debutó en el Rally de La Rioja con un R-18 GTX, y obtuvo su primera victoria en el Día de la Bandera. Otras actuaciones que podrían haber alcanzado mayor éxito fueron las de Eduardo Lonati (Campeón Bonaerense) y la de Carlos Veronesi. Sin embargo, a ambas les faltó lo imprescindible: continuidad.

Para el 87, difícilmente cambie mucho el panorama, pero algo está claro: con regularidad puede llegarse a buenos resultados, habida cuenta de lo sucedido en el '86.

En la clase menor, la torta estuvo mucho más repetida. El título de Rudi Trossero en su tercer año de pilotaje fue logrado ante rivales muy encocados.

Como dijimos, Pirles fue el más serio, aunque también otros candidatos habrán develado al de Villa Carlos Paz, pese a que ninguno encaró la temporada con tantas ínfulas como él. Angel Martínez fue, a la postre quien más se acercó, pero sin el objetivo de pelear por el certamen, en condiciones normales. Osvaldo Damilano y Hugo Rosso (este es el campeón saliente) ganaron casi cuarenta primes entre ambos, cifra llamativa por cierto. Los 27 nombres que se impusieron en los P.C. dan una idea clara de la paridad y competitividad de la división. Es la escuela perfecta, y más aun considerando la extensión de homologación del Fiat 128 1100, el auto de la uno por excelencia.

CODASUR: EL LLAMADO DE LAS FRONTERAS

Aunque la actividad nacional, en general tiene un pasar bastante lógico, comienzan a verse esfuerzos para compararse con el exterior. Sin buscar las soñadas metas europeas, muchos de los pilotos argentinos comenzaron a mirar "allende los ríos" y concurrieron a competencias en Uruguay y Bra-

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.*

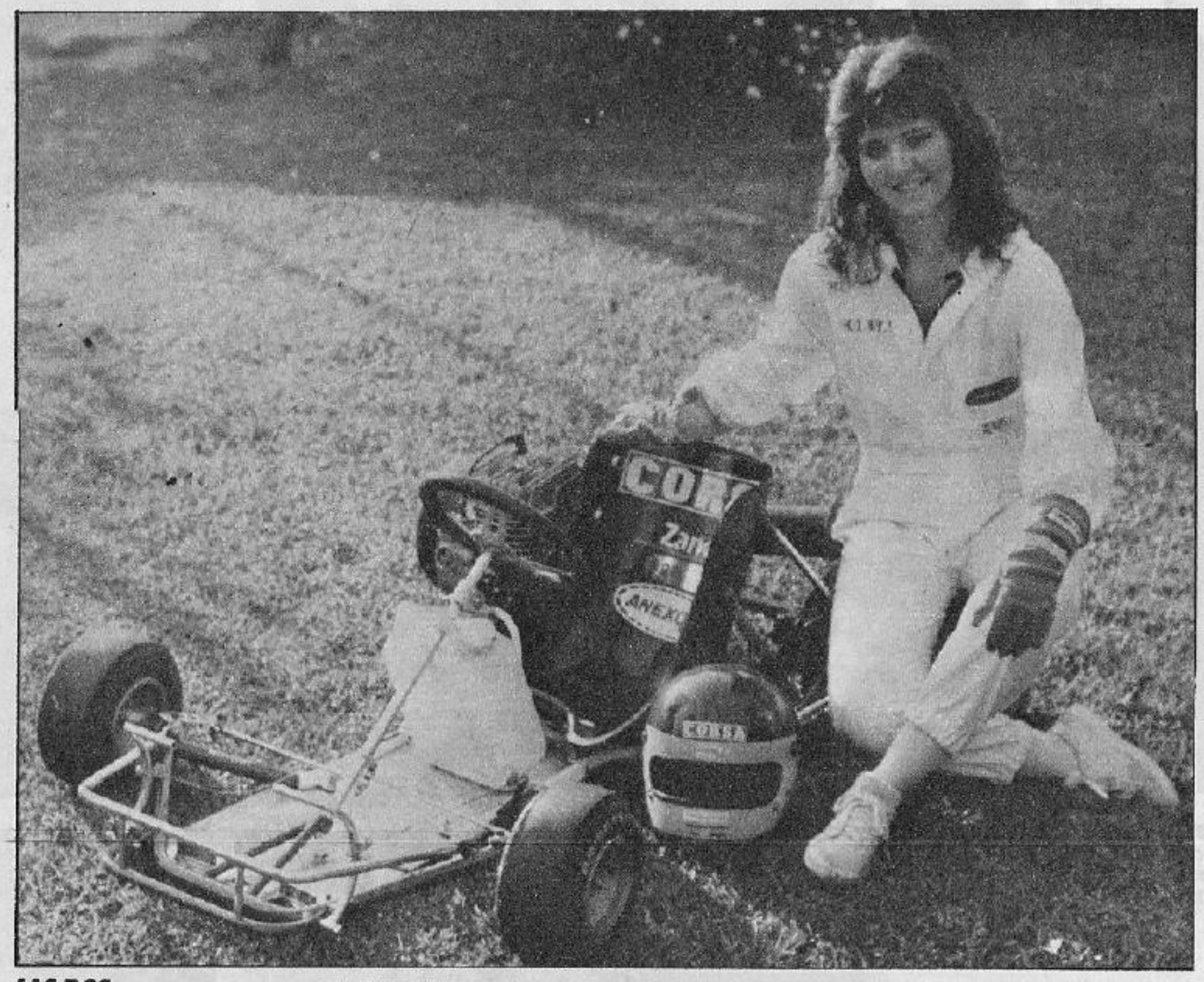
Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los ***chicos de 12 a 16 años*** *que quieran participar en* ***Karting Promocional 125 cm³ Standard.*** *Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.*

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 12 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!!***

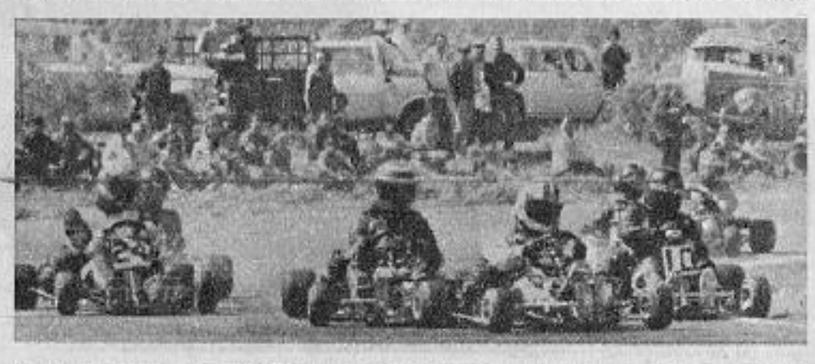
LAS DOS PREGUNTAS DEL MES

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°

sil, tratando de buscar nuevos horizontes. Sin embargo, todavía esta integración no se ha dado en la medida suficiente para una comparación válida. Solo hubo tres oportunidades de hacerlo: El Rally del Lago en Punta del Este, el Rally de Brasil en Gramado y el Rally Día de la Bandera en Córdoba. Solo el primero y el último de los mencionados tuvieron un plantel de autos regularmente apropiado. En cambio, la realización brasileña mostró algunas falencias dadas por la inexperiencia. Recursos, no les faltan. La prohibición de realizar rallies en Paraguay, así como la funesta elección concretada por los chilenos para hacer su fecha Codasur, determinaron que el carácter sudamericano fuese olvidado. Esto podría mejorar en el corriente año.

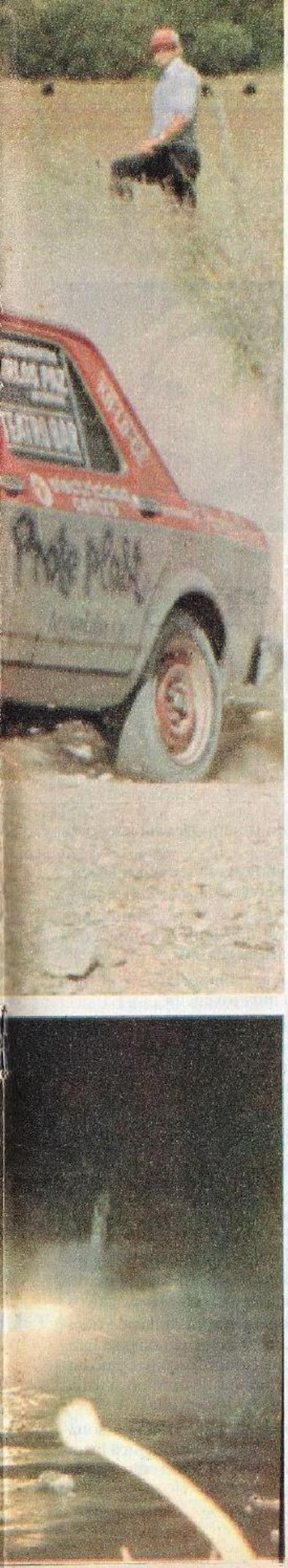
Por otra parte, los torneos regionales continúan aumentando en importancia y, tal como hemos propuesto en CORSA, ha llegado el momento de integrarlos al certamen nacional, a menos que prive en ellos el conocido criterio de tantas categorías zonales, que indica que es mejor destacarse en un ámbito pequeño que intentar competir en el mayor. O sea, nivelar hacia abajo...

Asimismo, es hora de que el rally sea manejado con más coherencia. Pese a la eliminación del Grupo B en los rallies internacionales y la adopción de medidas de seguridad, el rally argentino aún permite primes extensos y altísimos promedios. **No es coherente que haya primes de 161 km/hora en el Gran Premio, cuando ese mismo organizador (el ACA) es consciente de que en el Rally de Argentina no se deben permitir primes donde los autos superen los 110 km de promedio.** Eso puede revertirse y en forma sencilla. Asimismo, las distancias mínimas de enlace, muchas veces no permiten estructurar un recorrido coherente. ¿Por qué no eliminar esa imposición y que haya la menor cantidad posible de enlaces en cada rally? De esa manera, los costos de participación descenderían aún más, y los tramos de velocidad aumentarían su importancia relativa. En cuanto a las modificaciones técnicas, el reglamento del Grupo A sigue teniendo pequeñas, pero insólitas diferencias con el utilizado internacionalmente. ¿Por qué no integrarnos totalmente en ese sentido?

En el '87, los cambios que tendrá la actividad nacional nos serán grandes, pero se debe tener conciencia que, a diferencia del anterior, fueron pedidas muy pocas fechas por las distintas entidades. Tan solo ocho, tres de las cales corresponden a una entidad: la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally. Esto es consecuencia de los altos costos que deben afrontar las entidades que pretenden organizar competencias con el actual y perimido esquema. **Es hora de que se aplique la solución.** ■



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





En la **foto mayor**, *el Fiat 128 "millocento" de Rudy Trossero. El de Villa Carlos Paz logró el campeonato en su tercer intento.* **Al lado**, *el barilochense Osvaldo Pirles, uno de los pocos que optó por el Fiat 147 en la clase menor, mostró ser muy veloz, aunque no fue a todas.* **A la izquierda**, *dramático momento del Rally de Coronel Suárez: el local Arroqui, trata denodadamente de sacar a su R-12 de un gran charco en el clasificatorio.* **Arriba**, *el binomio Bescham-García aterrizando tras un lomo en el sur bonaerense. Los campeones hicieron valer la potencia y velocidad del Super Europa.*











¡Una de cada cinco mujeres caerá en sus brazos!

–Sin pedirle casamiento

He aquí cómo descubrir de un solo golpe de vista... llevarla a confesarle sus necesidades sexuales antes de haber terminado de comer con ella... para gozar con ella todo lo que desee...

Quizás éste sea el libro más asombroso que se haya publicado sobre el arte de seducir a las mujeres. Le revela una pila de detalles psicológicos y prácticos que le permitirán llevar a su cama a tantas jóvenes y lindas chicas como lo desee. Aun sin ser ni rico, ni joven, ni buen mozo. Esta es la manera:

1) Ahora, hoy mismo de cada cinco mujeres que conozca, hay una que busca un amante. No está satisfecha de las relaciones sexuales con su marido o su amante actual. Desea impacientemente encontrar al hombre capaz de darle la impresión de que ella es una verdadera mujer. Es como una "bomba de tiempo" que no tuviera detonador.

2) Y el detonador puede ser usted... si es capaz de comprender las "señales silenciosas" emitidas por esta mujer... si conoce las técnicas para establecer el primer contacto, de una manera que no sea molesta ni para ella ni para usted... si conoce las preguntas claves, aparentemente inocentes, que deberá hacerle para conocer los detalles de su vida sexual como si los leyera en un libro –y convertirse al mismo tiempo, para ella, en el único capaz de comprender las ideas libertinas que pueblan sus sueños, y de las cuales jamás ha osado hablar con su marido o con su amante.

3) Una vez que usted conozca las técnicas de aproximación mental de la atracción sexual, le llevará dos días, (a veces 2 horas), en lugar de dos meses llegar a su objetivo. Y lo logrará fácilmente con el tipo de chicas que jamás ha osado abordar hasta el momento: modelos publicitarias, azafatas, mannequins, etc...

Más aún: ni su edad, ni su físico, ni sus dificultades financieras tienen ninguna importancia, como así tampoco el hecho de ya estar casado. Y su conquista estará tan encantada que será ella la que le suplicará que se quede si usted tiene la intención de dejarla. Las razones son éstas:

¡Usted será guiado paso a paso –desde la primera sonrisa hasta el último beso antes de dormirse a su lado!

Todo lo que usted debe –o desea– saber es explicado en este libro, hasta el más mínimo detalle. Por ejemplo:

* Cuáles son los temas con los que cualquier hombre puede iniciar con éxito una conversación con cualquier chica.

* Dos cualidades que usted quizás posee (o que puede adquirir fácilmente) y que son más importantes para una mujer que la belleza, la juventud y el dinero.

* Cómo lograr que una simple amiga se convierta en una amante apasionada.

* 7 consejos para eliminar lo que quizás pueda ser percibido como negativo en su comportamiento.

* Cómo adivinar en pocos minutos si una chica siente deseos de acostarse con usted.

* 3 casos vividos que le harán comprender instantáneamente cómo tener el éxito asegurado cuando intenta "levantarse" una chica.

* Cómo lograr seducir a las chicas que rechazan a todo el mundo.

* Un test de 10 preguntas para saber si una mujer de más edad colmará sus deseos.

* Cómo comportarse con una chica muy jovencita.

* Por qué una belleza excepcional responderá más fácilmente a sus intentos que una chica cualquiera.

* 7 cosas que deberá hacer cotidianamente, 4 en forma periódica y 3 ocasional, para tener éxito con las mujeres.

* Técnicas probadas para "levantar" en la pileta, en el esquí, en el tenis, en un restaurant, en las plazas, en las discotecas, etc.

* Cómo descubrir los lugares en los que hay más chicas que chicos.

* Cómo evitar pérdidas de tiempoo con una chica que no se interesa en el amor físico (o cómo hacerle cambiar de opinión si usted está interesado en ella).

* Cómo componer una personalidad para darle a una chica la impresión de ser diferente de los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

otros hombres... y docenas de otros consejos y técnicas que le permitirán aventajar de un día para otro a los mejores conquistadores que usted conozca.

Secretos que actúan como un imán para atraer a las mujeres a su cama

* Cómo pasar por un héroe el día que conoce a una chica.
* Por qué las mujeres desconfían de los hombres demasiado buenos mozos.
* Trucos que siempre funcionan para que una chica esté contenta de ser abordada en la calle, en un supermercado, en un restaurant.
* Lo que usted debe hacer en la oficina, con una nueva empleada el mismo día de su ingreso.
* Por qué usted nunca debe "levantarse" una sola chica por vez.
* Cómo hacer que una chica se interese por usted haciéndole confidencias... y aun muchos otros "trucos" probados cuya eficacia podrá verificar fácilmente.

Experimente sin compromiso la eficacia de estas técnicas, *juzgue usted mismo.*

¿Usted es tímido? ¿Tiene una mala opinión de sí mismo? ¿Piensa que algunas chicas son demasiado lindas para usted?
Lea este libro sin compromiso. Experimente durante un mes entero las técnicas probadas de Eric Weber. Intente con las chicas más lindas (incluyendo las que ya tienen compañía).

No arriesga nada. Esta es mi propuesta.

Usted debe constatar con qué facilidad llega a "romper el hielo"... a evitar que una chica "lo mande a paseo" cuando la aborda por primera vez a lograr que se interese por usted, aun si no está libre actualmente... a obtener que se acueste con usted sin hacerse rogar, en mucho menos tiempo del que se imagina.
En caso contrario devuelva el libro, y yo me comprometo aquí por escrito a enviarle, en los 5 días después de haberlo recibido de vuelta, un cheque por el valor de ₳ 14,99. Por lo tanto usted no arriesga absolutamente nada, con excepción de obtener de las mujeres lo que a menudo no le dan a los otros hombres.
Sería una verdadera lástima privarse de ello. Pruebe: no arriesga nada. Hágalo incluso por simple curiosidad. El libro de Eric Weber no se vende en librerías. Para recibirlo discretamente por correo envíe hoy mismo el cupón de ensayo adjunto. Hágalo hoy mismo para estar seguro de no olvidarse.

Garantía

Usted deberá quedar completamente satisfecho con los resultados obtenidos gracias al libro "Como seducir a las mujeres"; en caso contrario tiene 30 días para devolverlo y yo me comprometo personalmente a enviarle un cheque por el valor de ₳ 14.99 en el término de los 5 días después de haberlo recibido devuelta. No se le pedirá ninguna explicación. Esta es una garantía formal y escrita.

Si usted duda en hacer esta prueba, lea lo siguiente:

1) Esta prueba es libre.
   Le costará ₳ 14.99 solamente si usted queda completamente satisfecho de sus resultados en 30 días.
2) Su edad, su aspecto físico, su posición social, o situación de fortuna no tienen ninguna importancia.
3) Las técnicas descriptas en el libro han sido comprobadas. Están claramente explicadas y son fáciles de poner en práctica instantáneamente.
4) Millares de personas como usted han pagado con gusto cientos de australes para seguir los "seminarios" de Eric Weber. Todo lo que allí se enseña está contenido en este libro.

Importante

No deje este libro en su biblioteca. ¡A las mujeres que irán a su casa no les gustaría saber cómo ha hecho para seducirlas!

Regalo

El truco del hombre tímido para seducir a las mujeres

Este truco es bien simple y super eficaz. Funciona prácticamente siempre... y usted ni siquiera precisa tomar la iniciativa. ¡Es la mujer que viene a usted!
Para recibir este regalo junto con el libro "Cómo seducir a las mujeres" bastará enviar el cupón acompañado de un cheque o de un giro postal.

Un segundo regalo Gratuito

Si usted envía el cupón acompañado de un cheque o de un giro postal, recibirá un segundo regalo: un truco inédito para encontrar mujeres en un momento "realmente psicológico".
Rendimiento extraordinario garantizado. Usted puede conservar estos 2 regalos aunque devuelva el libro después de su prueba de 30 días.
Envíe hoy mismo el cupón para una prueba. Usted no se arrepentirá.

☎ Pídalo por teléfono al 313-8387
También disponible en nuestras oficinas en:

Centro Franco- Argentino de Venta Directa al Consumidor
(Sector Eric Weber) - Paraguay 794 - 1er. piso - (1057) Capital
Casilla de Correo 5507 - (1000) Buenos Aires

CUPON PARA 30 DIAS DE PRUEBA GRATUITA

SM 40029

Centro Franco- Argentino de Venta Directa al Consumidor
(Sector Eric Weber) - Paraguay 794 - 1er. piso - (1057) Capital
Casilla de Correo 5507 - (1000) Buenos Aires

Si, deseo comprobar la eficacia de las técnicas descriptas en "Cómo seducir a las mujeres". Se sobreentiende que debo quedar completamente satisfecho. En caso contrario le enviaré el libro en el término de 30 días y se me reintegrará su valor completo, sin disusión. No se me pedirá ninguna explicación. Bajo esta garantía formal sírvanse enviármelo en un envoltorio discreto sin marcas exteriores. Por el valor de ₳ 14,99 más ₳ 4 para gastos postales, o sea un total de ₳ 18,99

☐ Cheque
☐ Giro
} orden: **Centro Franco-Argentino de Venta Directa al Consumidor.**

☐ Pagaré al cartero al recibir la encomienda ₳ 18,99 más los gastos de contrarreembolso.

APELLIDO: _____
NOMBRE: _____
DIRECCION: _____
LOCALIDAD _____ Cod.Postal _____
PROVINCIA: _____

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA 10766

BALANCE 1986
Rally Mundial

Por Eduardo E. Neira
Informe y fotos: Martín Holmes

Después de tanto esperarla, la gran "Guerra de las Galaxias" se había desatado... Todos los grandes "imperios" cotejaban fuerzas con sus armas más potentes... y peligrosas. Y de pronto, justificando por fin tanta advertencia como había sido formulada "desde afuera", la situación escapó hasta del control más depurado... y las "superpotencias" tambalearon. Una manada desbocada fue declarada culpable del desastre. Quinientos caballos eran demasiado...
Trescientos, ¿serán adecuados?

POR 200 CABALLOS LOCOS...





En la foto mayor, Alen-Kivimaki en "la mejor carrera de mi vida" –segun Markku– cuando creían estar definiendo el Campeonato '86 bajo la lluvia constante del Olympus. Sin embargo, el sensacional "pleito" entre Kankkunen y Alen (arriba, previo a largar la última) se dirimiría en la FISA... Abajo, el futuro, simbolizado en los campeones del Grupo A: Eriksson-Diekmann y el VW Golf GTI 16v.



Durante varias temporadas, digamos que a partir de principios del '84, se suponía que 1986 sería, por lejos, el mejor año del rally mundial. Varias razones había para ello. La decisión de trocar los famosos grupos 1, 2, 3 y 4 por la más sencilla división A, B y N descolocó a muchas fábricas y, salvo muy pocas, la gran mayoría respondió con cierta parsimonia para encarar el desafío que significó el cambio de reglamentación. Por ello

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



no fue sino hasta este año que los proyectos de varios grupos oficiales surgieron a la competencia, materializándose en "monstruos" únicamente aptos para el concreto fin de correr en rallies del Campeonato Mundial. Otras escuderías intentaron "saltarse" el paso por el **Grupo B**, pensando en dedicarse al ahora abortado proyecto del Grupo S, la archiespecializada división en que la FIA pensaba agrupar a los autos que lucharían entre sí por el certamen, una especie de prototipos donde todas las experimentaciones podrían realizarse casi sin límite para la imaginación de proyectistas e ingenieros. Algo así como sucede en F-1 o Endurance.

Sin embargo, la realidad hizo que todos los planes evolutivos de equipos y directivos viraran radicalmente. En vez de dirigirse hacia prototipos capaces de acelerar en dos segundos de 0 a 100 km/h, la tendencia derivó hacia el otro lado. Y hubo razones de peso para esto. La primera alarma fue dada quizá por una circunstancia que pasó inadvertida: los pilotos más capaces del mundo tenían dificultades para aprovechar totalmente las capacidades técnicas de sus propios autos. Así lo expresó, por ejemplo, **Walter Röhrl** –bicampeón mundial, ¡ojo!– en algunas declaraciones referidas al **Audi Sport Quattro**, el cual contaba desde 1985 con 500 **HP**, potencia que, vale recordar tenían los motores aspirados de la F-1 no hace mucho tiempo. Considerándolo retrospectivamente, esa sensación de Röhrl era alarmante. Luego, los accidentes graves fueron "in crescendo". **Bettega** en **Córcega**, **Vatanen** en la **Argentina**, **Biasion** en pruebas para el Safari, y llegaron a su punto culminante en **Portugal '86**, cuando un **Ford RS200** se descontroló matando en su ida de ruta, a varios espectado-

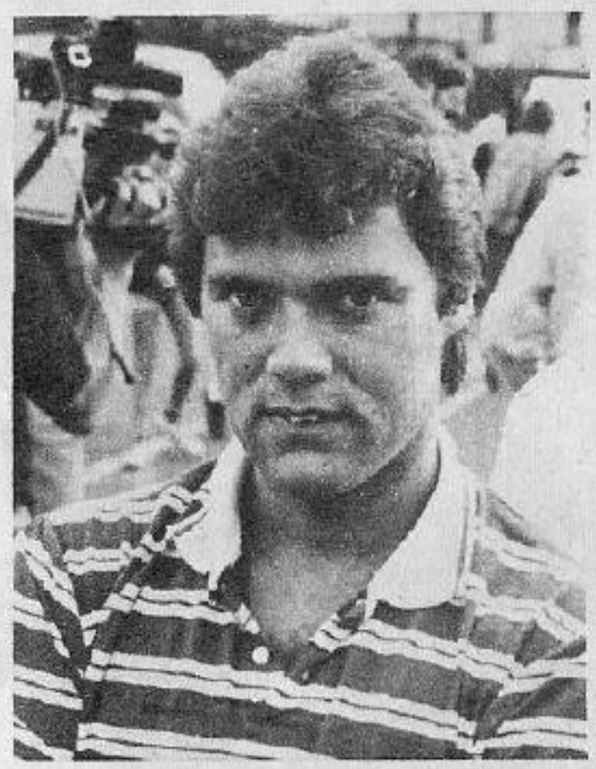
res. Ahí quedó claro que las cosas deberían cambiar. Poco después, otro accidente fatal: el sufrido por **Toivonen** y **Cresto** en **Córcega**. Este piloto estaba considerado no sólo como uno de los mejores, sino también como uno de los más rápidos (no siempre ambos términos son sinónimos). La cuestión terminaba de aclararse definitivamente mientras el **Lancia Delta S4** en ruinas todavía humeaba: había llegado el momento de tomar una decisión. El equilibrio estaba roto. Los autos eran muy potentes para transitar por los caminos de los rallies, y los pilotos no acertaban a dominarlos totalmente.

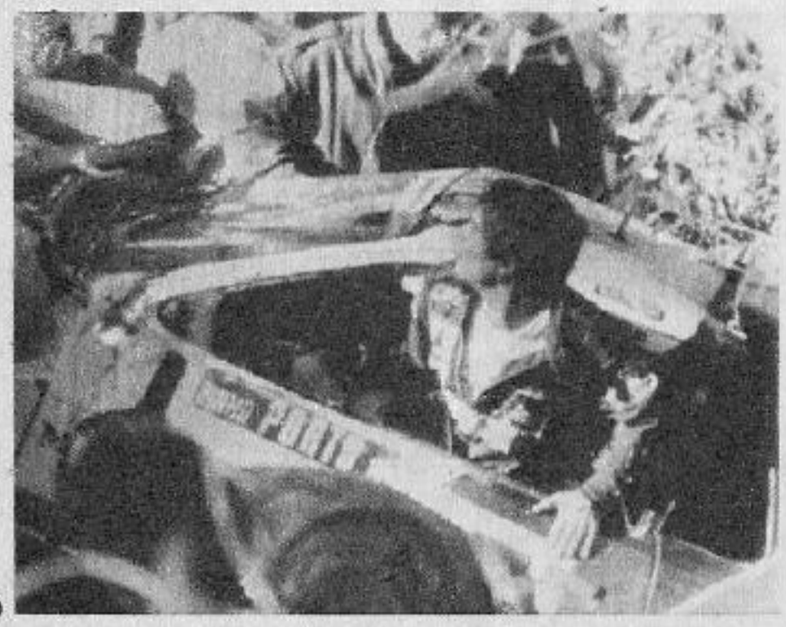
Pero matices... La cuestión puede considerarse desde otro punto de vista. Los autos de Grupo B son los más potentes y eficaces que jamás hayan circulado por los diferentes tipos de camino que componen los rallies mundiales. Su estructura está calculada para resistir sin daño alguno las más grandes solicitaciones, y cuando llegan después de correr un prime a un auxilio, la mayor parte de los cambios se realiza en sus suspensiones. Pueden aguantar golpes que destrozarían al más robusto de los camiones, si bien su aspecto no delata esta cualidad. Pero, circulando por caminos estrechos, su capacidad de aceleración es exigida continuamente –de hecho, es la mayor virtud que deben poseer– y no siempre circulan por donde el piloto manda. No sólo demandan nervios de acero sino reflejos que, a velocidades máximas –digamos 200 km/h, los que se logran en menos de igual cantidad de metros– no alcanzan. Por ello, fueron condenados, a partir de Córcega, a disputar pruebas de clasificación donde el promedio no exceda los 110 km/h. Y a partir del 1° de enero pasado, fueron desterrados del torneo mundial. Este se disputará con automóviles del **Grupo A**. A favor tendrán éstos su menor potencia y capacidad de reacción, lo que se traducirá probablemente, en menores promedios. Pero también frenarán menos y su célula de supervivencia –harto robusta en los Grupo B– se verá seriamente afectada, por lo que los inconvenientes podrán repetirse, aunque en forma ampliada. En cuanto a las consideraciones económicas, un auto de Grupo A muy difícilmente sirva para más de un rally, conducido al máximo nivel. La exigencia es tan grande que al cabo de cualquier prueba, un golpe regular servirá para inutilizarlo para ser manejado por un piloto "hiperveloz". Tampoco la atracción del espectáculo será la misma. Tres años sirvieron para acostumbrar al público de todas las latitudes, al manejo brutal y a las performances de "las bestias" de 500 HP. Es un regreso a las fuentes, en buena parte.

EL "MATCH" DE TURNO

Otra vez la temporada rallística ha respondido a los parámetros que tuvo desde hace años: dos equipos protagonizaron el Campeonato, dejando a los demás el papel de "partenaires". **Peugeot**-Talbot y **Lancia** fueron las "prima-donnas" del '86. Ambos, con argumentos suficientes para ganar el certamen, tuvieron todo lo necesario: autos, pilotos, respaldo económico y planificación adecuada. Quizá Peugeot se hubiese supuesto en inferioridad de condiciones, puesto que logró también el Campeonato anterior, por la cuestión del relajamiento *a posteriori* de una gran conquista y todo eso... Pero no. En absoluto. Antes de terminar la temporada '85, **Jean Todt**, su manager y creador del actual team –proyecto 205 incluido– ya había planificado el Campeonato '86, incluyendo en su equipo a **Juha Kankkunen**, un piloto que sólo tenía como antecedente el haber ganado un par de carreras africanas sobre un clásico y potente **Toyota Celica Twin-Cam Turbo** de tracción trasera. Kankkunen no comenzó mal su temporada: un octavo puesto en **Montecarlo** no está nada mal... sobre todo si es la primera vez que allí se compite, y se lo hace sobre un auto radicalmente diferente al anteriormente usado. **Henri Toivonen** fue el ganador mientras que **Timo Salonen** estrenaba su título mundial con un segundo lugar, colocando al mejor Peugeot. La nieve y el hielo de **Suecia** le dieron la oportunidad a la reciente adquisición de Todt, de demostrar sus kilates. Exactamente veinte, igual que los puntos que obtuvo para el torneo, postergando a **Markku Alen** y su Lancia. Ambos lucharían hasta el final, aunque por entonces no sabían que su lucha no la decidirían transpirando en sus butacas, manejando, sino que sería definida en los "paquetes" salones de la FIA en París. En **Portugal**, luego del accidente acaecido en el primer prime de la carrera, todos los pilotos de equipos oficiales se retirarían, ganando la prueba, el **R.5 Turbo** de **Joaquim Moutinho**. El Safari finalizó con la victoria de **Waldegaard** y su Toyota Turbo, quedando tercero Alen (con un Lancia **Rally 037**, en la única competencia donde este auto fue usado en el año por el equipo Lancia-Martini) y cuarto Kankkunen. Este no concurrió a Córcega, desperdiciando una oportunidad de sumar puntos importantes. Pero no podía saber que Alen, al igual que todo el equipo Lancia, se retiraría luego de la muerte de Toivonen y Cresto... En **Acrópolis**, luego de luchar durante toda la prueba, Alen abandonó fallando tres primes, con el motor roto, y Kankkunen, puntero desde el prime N° 18, llegaría a la culminación del N° 46 (y último) en punta. Repitió su victoria en **Nueva Zelanda** (y otra vez Alen fue segundo), y en **Argentina**, lugar donde Peugeot pensaba asegurarse el título, Kankkunen le pegó con la rueda trasera izquierda a una piedra antes de llegar a Charbonnier, y si bien pudo finalizar aquel tramo en la segunda jornada, ya no tenía esperanzas. El triunfo fue para **Biasion**, pero Alen volvió a acumular quince unidades en su haber. El Rally de los **Mil Lagos** es un gran momento para los pilotos finlandeses. Alen estaba en punta pero falló en la última etapa, y Kankkunen volvió a superarlo. **San Remo** fue una verdadera farsa donde pagaron justos por pecadores y el demoradísimo resultado final sólo fue: la anulación de la


1


3

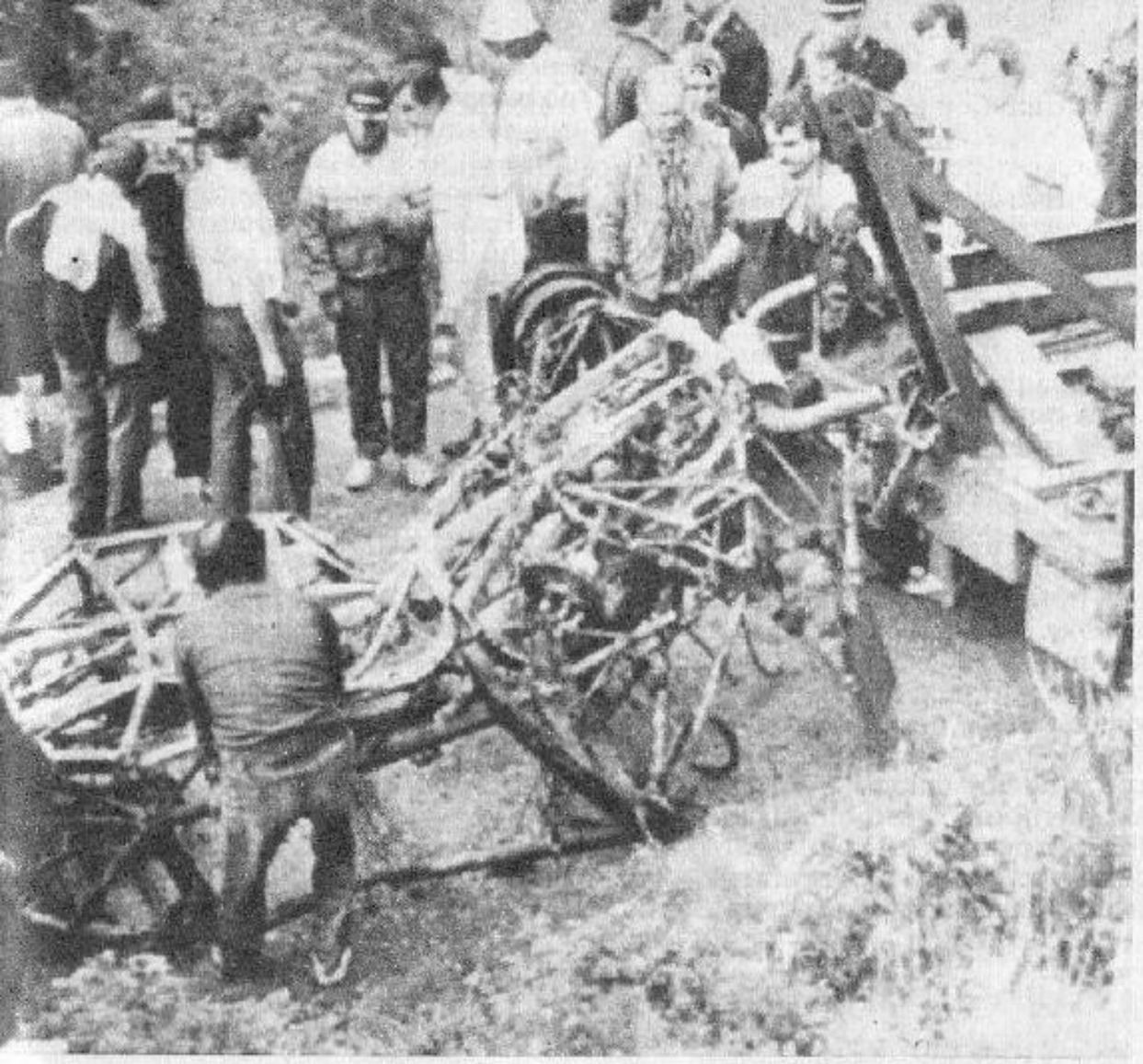

6


7


8


9

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

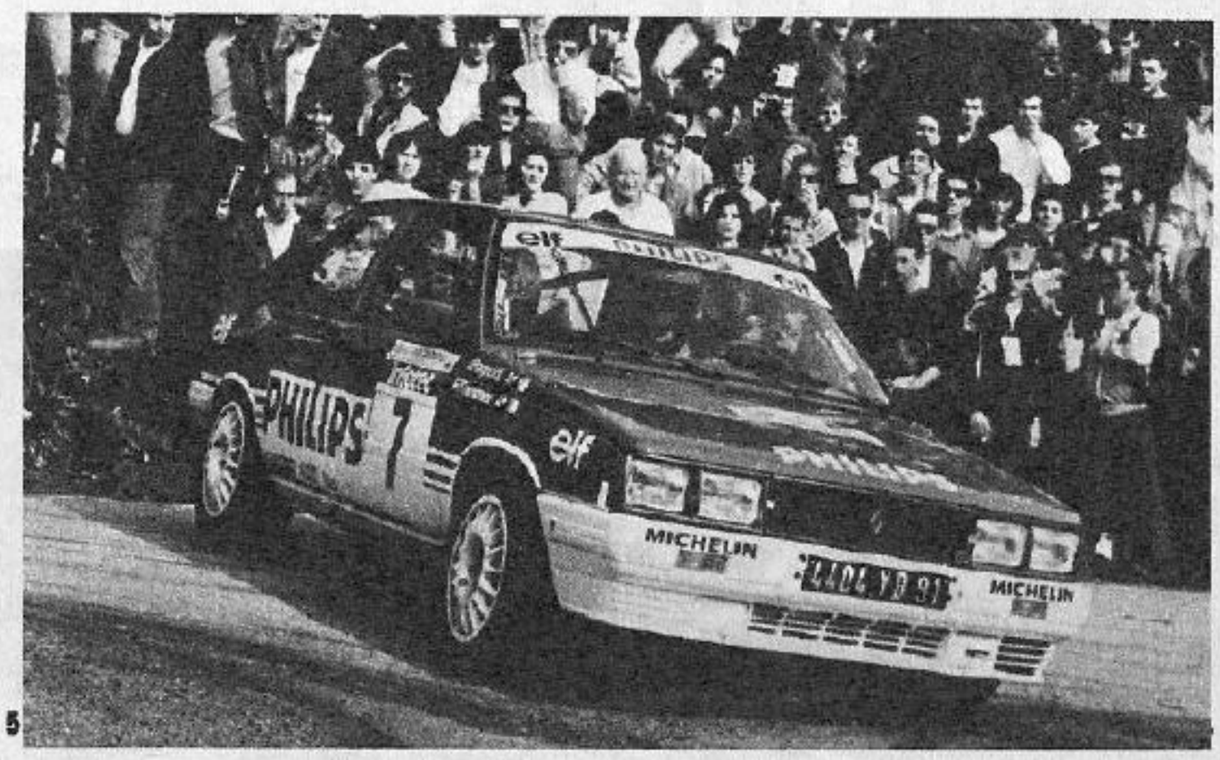




2



4



5



10

1) El sobrecogedor testimonio de la tragedia: el esqueleto del Lancia Delta 84 de Toivonen-Cresto, muertos en el incendio que sobrevino al brutal despiste cuando punteaban la Vuelta de Córcega... Y pensar que muchos aseguraban que no había quien controlara a estos "superaulos" como Henri Toivonen. 2) Biasion-Siviero, festejando en Argentina su primera victoria mundial. 3) El sueco Lars-Erik Thorp (25), a gusto en Africa. 4) La nueva esperanza de Lancia: el Delta HF 4WD de Grupo A. 5) El Renault 11 Turbo de Ragnotti-Timonier, otro candidato y con buenos antecedentes. 6) Azorado, Joaquim Santos sale de su Ford RS200 en Portugal, tras atropellar a treinta personas... 7) El Mazda Familiar 4WD de Mitlen-Bellefleur ganando su grupo en el Olympus. 8) Otro Grupo A interesante: el Fiat Uno Turbo. 9) Kankkunen-Piironen en Acrópolis. Ver pollerías... 10) El MG Metro 6R4 de Wilson-Harris en San Remo, con todo el público

carrera a todos los efectos... Tal como si no se hubiese corrido. La exclusión de los Peugeot oficiales, alegando que ciertos aditamentos cumplían funciones aerodinámicas, fue el motivo de apelaciones, juicios y, finalmente, la decisión de eliminar la carrera del calendario '86. Pero el anuncio se realizó luego de corrida la última carrera del año, el **Olympus** Rally, en los **Estados Unidos**, adonde tanto Lancia como Peugeot apuntaron sus baterías. Aquélla, para terminar la temporada con al menos un título mundial, para darle a Kankkunen la misma satisfacción que ya había conocido como marca por partida doble en el '85 y el '86. Ganó Alen, en una competencia que lo tuvo como uno de los dos protagonistas excluyentes junto a su rival. Pero la satisfacción por el cetro obtenido le duró muy poco... Y Kankkunen resultó coronado oficialmente.

RECUERDOS DEL FUTURO

De los demás equipos, ninguno pretendió lidiar con los dos principales. El retiro de **Audi**, provocado por diversas razones luego de Córcega, dejó el campo libre. Sin embargo, otro team germano tomó su lugar: **Volkswagen**. Aunque en este caso, sus armas estaban destinadas a obtener el Campeonato de Pilotos de Grupo A, con los Volkswagen **Golf GTI** (de 8 y 16 válvulas) de **Kenneth Eriksson** y **Franz Wittmann**. Con ellos dominó ampliamente el G.A., ya que la escasa contra la tuvo por parte de equipos que no concurrieron a la enorme mayoría de las pruebas como hizo el equipo VW. **Rudolf Stöhl** tuvo cierta continuidad con dos modelos diferentes de Audi: el **90 Quattro** y el **80** Quattro. Pero no pudo contra la robustez y la excelente relación peso-potencia de sus rivales. Otros autos interesantes compitieron en la misma división, tales como los **Renault 11 Turbo** de **Oreille** y **Ragnotti**, preparados ambos con diferentes criterios aunque, por los resultados, idénticamente satisfactorios. Asimismo, el **Mazda Familiar FWD**, debutante en Montecarlo, primera del año, fue una de las grandes novedades y que, seguramente, será mejor aprovechada en el próximo torneo, donde Timo Salonen –nada menos– estará a cargo de una unidad. Para entonces, también participará el Lancia Delta **HF FWD**, auto que debutará en Montecarlo y que será el instrumento del equipo oficial para ganar el Campeonato. Su contrapartida francesa no será vista, al menos hasta el '88, ya que el equipo Peugeot prefiere dedicarse en el '87 a "sacarle el jugo" al 205 Turbo 16 en pruebas tales como el raid París-Dakar, la trepada americana del Pikes Peak, la prueba Hong Kong-Pekín o el Rally de los Faraones, todas competencias donde los autos de Grupo B no ven prohibida su intervención.

El Campeonato del '87 promete para los argentinos ser de los más ricos en novedades. La confirmada presencia de **Jorge Recalde** sobre un **Lancia Delta HF FWD** del equipo **Jolly Club** es una esperanza bien concreta, sobre todo a la luz de su participación excelente en la última edición del Rally de Argentina, donde rápidamente le tomó la mano a uno de los monstruos de que tanto hemos hablado al principio de estas páginas. Su auto estará preparado –al igual que todos los del Jolly Club en Grupo A– por el "atelier" **Abarth** en Turín y contará con idéntica tecnología a su servicio. Asimismo, la atención en carrera será

En el cuartel general de Ford en Boreham, Inglaterra, descansan el furioso pasado (!), representado en el RS 200 Grupo B, y el promisorio porvenir en los Sierra XR4x4 (cuatro puertas) y RS Cosworth (dos puertas) de Grupo A. Hermoso marco neozelandés para el Audi 80 Quattro de Stöhl, defendiendo al mismo equipo austriaco que integró Recalde en San Remo (recordar que en Argentina el cordobés corrió para Lancia). Y el sueco Kenneth Eriksson consagrándose Campeón Mundial de G.A. en el R.A.C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

similar a las del team oficial. Es la gran oportunidad de Recalde y de los argentinos: para ver a un compatriota en una interesante campaña rallística mundial.

En cuanto al **Rally de Argentina**, único contacto directo del país con la actividad automovilística mundial, pronto se conocerá el recorrido, el cual descontamos volverá a tener a **Córdoba** como epicentro. Y una vez más volveremos a extasiarnos con las maravillas que pueden hacer estos autos. Aunque tengan 200 caballos menos que aquellos "monstruos", para repartir a discreción entre cuatro ruedas.



LUCES Y SOMBRAS

Lo más atractivo: El duelo que hasta el último prime de la carrera final mantuvieron Kankkunen y Markku Alen. Lástima que después la definición (inversa) llegó en las oficinas de la FISA.
Lo más lamentable: Los graves accidentes que motivaron limitaciones en los recorridos y la exclusión, a partir de 1987, de los "superautos" del Grupo B.
Lo más impactante: Las muertes de Henri Toivonen y Sergio Cresto mientras lideraban el Rally de Córcega.
Lo más espeluznante: El despiste del auto de Joaquim Santos durante el Rally de Portugal, que ocasionó varios muertos entre los espectadores.
La decisión más humana: La de los principales participantes de retirarse de dicho rally.
La decisión menos humana: La de los organizadores de Portugal de seguir adelante con el rally se al grave accidente.
Lo irrisorio: La definición del Campeonato Mundial de Pilotos en las oficinas de la FISA.
La parodia: Los controvertidos sucesos del Rally de San Remo.
El retiro: El del equipo Audi.
La consagración: La de Juha Kankkunen al conquistar el Campeonato en su segundo año con continuidad en la categoría.
La decepción: La de Markku Alen, que otra vez vio escapar la posibilidad de consagrarse Campeón Mundial. Posibilidad que incluso disfrutó por unos días hasta que la FISA decidió anular el resultado del Rally de San Remo.
La novedad: El Olympus...
Los especialistas: Björn Waldegaard y Toyota, que ganaron las dos carreras disputadas en Africa.
El nuevo ganador: Massimo Biasion, que hizo su estreno victorioso en el Rally de Argentina.
La novedad: El cambio de reglamento, con la eliminación de los superautos para la temporada 1987.
La polémica: La que Peugeot tuvo con la FISA como consecuencia de las modificaciones reglamentarias. Incluso hay un juicio de por medio.



RALLY MUNDIAL

54° RALLY DE MONTECARLO

18 al 24 de enero. Cuatro etapas: 980 + 418 + 1764 + 832. Total: 3.984 km. 36 primes.

POS.	Nº	GR.	PILOTO/NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	7	B	**Henri Toivonen/Sergio Cresto**	**Lancia Delta S4**	**10h11m24s**
2°	1	B	Timo Salonen/Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16 E2	10h15m28s
3°	6	B	Hannu Mikkola/Arne Hertz	Audi Sport Quattro E2	10h18m46s
4°	2	B	Walter Rohrl/Christian Geistdorfer	Audi Sport Quattro E2	10h20m59s
5°	4	B	Juha Kankkunen/Juha Piironen	Peugeot 205 Turbo 16 E2	10h39m47s
6°	8	B	Bruno Saby/Jean-Francois Fauchille	Peugeot 205 Turbo 16 E2	10h46m54s
7°	13	B	Salvador Servia/Jorge Sabater	Lancia 037 Rally	10h58m32s
8°	25	A	**Alain Oreille/Sylvie Oreille**	**Renault 11 Turbo**	**11h23m47s**
9°	22	A	Kenneth Eriksson/Peter Diekmann	VW Golf GTI	11h26m56s
10°	20	A	Franz Wittman/Matthias Feltz	VW Golf GTI	11h32m08s
18°	30	N	**Jacques Panciatici/"Tilber"**	**Alfa Romeo 33 4x4**	**12h07m11s**

Largaron 156 autos, llegaron 65. 11 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 85,13 km/h.

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO/NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
3	Markku Alen/Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	Semieje
5	Tony Pond/Rob Arthur	MG Metro 6R4	Accidente
9	Massimo Biasion/Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	Accidente
10	Michele Mouton/Terry Harryman	Peugeot 205 Turbo 16	Presión de aceite
11	Malcom Wilson/Nigel Harris	MG Metro 6R4	Transmisión
14	Ingvar Carlson/Jan-Olof Bohlin	Mazda Familia 4WD BFMR	Caja de velocidades
15	Jean-Claude Andruet/Annick Peuvergne	Citroen BX4TC	Accidente
16	Achim Warmbold/"Bicho"	Mazda Familia 4WD BFMR	Motor
17	Philippe Wambergue Jean Bernard Vieu	Citroen BX4TC	Suspensión

36° RALLY DE SUECIA

14 al 16 de febrero de 1986. Dos etapas. 644 + 1.026 km. Total: 1.670 km. 30 primes.

POS.	Nº	Gr.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo
1°	4	B	**Juha Kankkunen-Juha Piironen**	**Peugeot 205 Turbo E2**	**5h09m19s**
2°	3	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	5h11m13s
3°	8	B	Kalle Grundel-Benny Melander	Ford RS 200	5h15m35s
4°	12	A	**Mikael Ericsson-Reinhard Michel**	**Audi 90 Quattro**	**5h24m39s**
5°	13	A	Gunnar Pettersson-Arne Pettersson	Audi Coupe Quattro	5h24m57s
6°	10	B	Jean Claude Andruet-Annick Peuvergne	Citroen BX 4 TC	5h33m05s
7°	15	A	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	Volkswagen Golf GTI	5h34m30s
8°	19	A	Roger Ericsson-Per Rosendhal	Subaru RX Turbo	5h38m01s
9°	27	A	Bjorn Johansson-Anders Olsson	Opel Kadett GSI	5h41m22s
10°	18	A	Soren Nilsson-Ake Gustavsson	Audi 90 Quattro	5h42m51s
13°	39	A	Susanne Kottulinsky-Christina Torner	Volvo 240 Turbo	5h53m57s
24°	53	N	Jacques Panciatici-"Tilber"	Alfa Romeo 33 4x4	6h24m00s

Largaron 107 autos, llegaron 62. 6 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 108,17 km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
1	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Ford RS 200	Motor
2	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16 E2	Perdida de aceite
5	Henri Toivonen-Sergio Cresto	Lancia Delta S4	Motor
6	Ingvar Carlsson-Jan-Olof Bohlin	Mazda Familiar 4WD BFMR	Elementos electrónicos
7	Per Eklund-Dave Whittock	MG Metro 6 R4	Motor
9	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6 R4	Motor
11	Philippe Wambergue-Jean Bernard Vieu	Citroën BX 4 TC	Motor

19° RALLY DE PORTUGAL

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

POS.	Nº	Gr.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo
1°	14	B	**Joaquim Moutinho-Edgar Fortes**	**Renault 5 Turbo**	**7h50m44s**
2°	18	B	Carlos Bica-Cándido Junior	Lancia Rally	8h04m11s
3°	22	A	**Giovanni Del Zoppo-Loris Roggia**	**Fiat Uno Turbo**	**8h07m36s**
4°	30	A	Jorge Ortigao-Pedro Pérez	Toyota Corolla GT	8h10m26s
5°	20	B	"Tchine"-Gilles Thimonier	Opel Manta 400	8h13m04s
6°	61	N	J. Sebastien Couloumies-Claudine Causse	**Peugeot 205 GTI**	**8h36m27s**
7°	32	A	Ramiro Fernandes-Antonio Monteiro	Fiat Abarth 130	8h40m26s
8°	49	B	Giovanni Recordati-Freddy Delorme	Opel Manta 400	8h47m31s
9°	36	N	Antonio Segurado-Fernando Prata	Renault 11 Turbo	8h49m18s
10°	34	N	Antonio Coutinho-Antonio Manuel	Toyota Corolla GT	8h50m44s

9 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 84,12 km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
1	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2	Retiro vol.
2	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	Retiro vol.
3	Walter Röhrl-Christian Geisldorfer	Audi Sport Quattro E2	Retiro vol.
4	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Ford RS 200	Retiro vol.
5	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	Retiro vol.
6	Tony Pond-Rob Arthur	MG Metro 6 R4	Retiro vol.
7	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T16 E2	Retiro vol.
8	Henri Toivonen-Sergio Cresto	Lancia Delta S4	Retiro vol.
10	Kalle Grundel-Benny Melander	Ford RS 200	Retiro vol.
12	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6 R4	Retiro vol.
15	Joaquim Santos-Miguel Oliveira	Ford RS 200	Accidente
16	Marc Duez-Willy Lux	MG Metro 6 R4	Retiro vol.

34° SAFARY RALLY

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

POS.	Nº	Gr.	Piloto - Navegante	Marca	Tiempo
1°	2	B	**Bjorn Waldegaard-Fred Gallagher**	**Toyota Celica TC Turbo**	**5h06m**
2°	10	B	Lars Erik Torph-Bo Thorszelius	Toyota Celica TC Turbo	5h34m
3°	3	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Rally	6h12m
4°	8	B	Erwin Weber-Gunter Wagner	Toyota Celica TC Turbo	6h20m
5°	1	B	Juna Kankkunen-Juha Pilronen	Peugeot 205 T16 E2	7h12m
6°	5	A	**Mike Kirkland-Robin Nixon**	**Subaru RX Turbo**	**7h37m**
7°	19	A	Frank Tundo-Quentin Thomson	Subaru RX Turbo	8h11m
8°	6	B	Shekhar Mehta-Rod Combes	Peugeot 205 T16 E2	8h12m
9°	20	B	Greg Criticos-Marzio Bravos	Lancia Rally	9h05m
10°	27	B	John Hellier-David Williamson	Lancia Rally	9h11m

Largaron 67 autos, llegaron 16.

5 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 94,80 Km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

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

30° VUELTA DE CORCEGA RALLY DE FRANCIA

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

Pos.	Nº	Gr.	Piloto - Navegante	Marca	Tiempo
1°	5	B	**Bruno Saby-Jean François Fauchille**	**Peugeot 205 T16 E2**	**11h52m44s**
2°	11	B	Francois Chatriot-Michel Perin	Renault 6 Maxi Turbo	12h06m32s
3°	14	A	**Yves Loubet-Jean Marc Andrié**	**Alfa Romeo GTV6**	**12h45m59s**
4°	7	A	Jean Ragnotti-Pierre Thimonier	Renault 11 Turbo	12h56m12s
5°	35	B	Jean Claude Torre-Patrick Delafoata	Renault 5 Turbo	13h02m33s
6°	29	B	Paul Rouby-Jean Louis Martin	Renault 5 Turbo	13h03m46s
7°	38	B	Michel Neri-Roch Demedardi	Renault 5 Turbo	13h06m00s
8°	19	A	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	13h21m21s
9°	47	B	Gilbert Casanova-Philippe Martini	Talbot Samba Rally	13h21m32s
10°	24	B	Christian Gardavot-Reny Levivier	Porsche 911 SC	13h27m40s
11°	85	N	**Patrick Bernardini-José Bernardini**	**BMW 325i**	**13h33m53s**

Largaron 122 autos, llegaron 31.

8 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 85,74 Km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

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

33° RALLY DE ACROPOLIS

2 al 4 de junio de 1986 - Recorrido total: 1.890,34 Km (38 primes. 574 Km).

CLASIFICACION

POS.	Nº	Gr.	Piloto - Navegante	Marca	Tiempo
1°	5	B	**Juha Kankkunen-Juha Piironen**	**Peugeot 205 T16 E2**	**7h20m01s**
2°	8	B	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S 4	7h21m38s
3°	9	B	Bruno Saby-Jean Fauchile	Peugeot 205 T16 E2	7h29m55s
4°	15	B	Saeed Al Hajri-John Spiller	Porsche 911 SC RS	8h11m11s
5°	16	B	"Stratissino"-Costas Fertakis	Nissan 240 RS	8h20m51s
6°	35	A	Rudolph Stohl-Reinhard Kaufmann	Audi Cupé Quattro	8h24m44s
7°	23	A	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	8h27m55s
8°	12	B	George Moscheus-Dimitris Vazakas	Nissan 240 RS	8h28m34s
9°	25	A	Franz Wittman-Matthias Feltz	VW Golf GTI	8h34m22s
10°	24	A	Michel Reynert-Stefano Cassina	Fiat Uno Turbo	8h40m00s
22°	54	B	Pascale Neyret-Carole Cerboneschi	Citroen Visa 1000 Pistes	10h03m51s

Largaron 102 autos, llegaron 34

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TODAS LAS CARRERAS DE 1986

8 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 78,29 Km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	Piloto - Navegante	Marca	Motivo
1	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2	Suspensión
2	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Peugeot 205 T16 E2	Accidente
3	Markku Alen-Tikka Kivimaki	Ford RS 200	Motor
6	Kalle Grundel-Benny Melander	Lancia Delta S 4	Rueda
10	Giovanni Del Zoppo-Loris Roggia	Ford RS 200	Suspensión
11	Mikael Ericsson-Claes Billstam	Fiat Uno Turbo	Suspensión
14	Jean C. Andruet-Annick Peuvergne	Lancia Delta S 4 Citroën BX4TC	Accidente

16º RALLY DE NUEVA ZELANDA

6 al 8 de julio de 1986 — 1.983 km.

Pos.	Nº	Gr.	Piloto/Navegante	Marca	Tiempo
1º	3	B	Juha Kankkunen/Juha Piironen	Peugeot 205 T 16 E2	5h43m45s
2º	2	B	Markku Alen/Ilkka Kimivaki	Lancia Delta S 4	5h45m25s
3º	4	B	Massimo Biasion/Tiziano Siviero	Lancia Delta S 4	5h53m36s
4º	6	B	Mikael Bricsson/Claes Billstam	Lancia Delta S 4	5h56m37s
5º	1	B	Timo Salonen/Seppo Harjanne	Peugeot 205 T 16 E2	6h16m36s
6º	16	B	Neil Alport/Rodger Freeth	Mazda RX 7	6h27m27s
7º	11	A	Kenneth Eriksson/Peter Diekmann	VW Golf GTI	6h34m15s
8º	20	B	Paddy Davidson/Mike Carmichael	Nissan 240 RS	6h36m18s
9º	8	B	Reg Cook/Wayne Jones	Nissan 240 RS	6h38m12s
10º	12	A	Rod Millen/John Bellefleur	Mazda Familiar 4WD BFMR	6h40m03s

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

Piloto/Navegante	Marca	Causa
Tunda-Doughty	Subaru RX 4WD Turbo	Salida de ruta
Eyre-McFarlane	Mazda RX7	Salida de ruta
Kikland-Nixon	Subaru RX 4WD Turbo	Retiro voluntario
Bourne-Scott	Subaru RX 4WD Turbo	Retiro voluntario
Stewart-Parkhill	Audi Quattro A2	Tanque de combustible roto

6º RALLY DE ARGENTINA

6 al 9 de agosto. 2.101,75 km. 27 primes (626,57 km).

POS.	Nº	Gr.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo
1º	5	B	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	6h36m26s
2º	3	B	Markku Alen-Ilka Kivimaki	Lancia Delta S4	6h36m50s
3º	2	B	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Peugeot 205 T 16 E2	6h40m42s
4º	6	B	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	Lancia Delta S4	6h41m33s
5º	10	A	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	7h22m17s
6º	26	A	Rudolf Stöhl-Reinhard Kaufmann	Audi Coupé Quattro	7h30m06s
7º	9	A	Franz Wittman-Matthias Feltz	VW Golf GTI	7h36m30s
8º	12	A	José Celsi-Elvio Olave	Subaru 4WD RXT	7h48m44s
9º	8	A	Ernesto Soto-Martin Christie	Renault 18 GTX EL	7h51m43s
10º	7	B	Basil Criticos-Surinder Thatti	Opel Manta 400	8h02m44s

Largaron 149 autos, llegaron 50. 5 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 90,19 km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
4	Bruno Saby-Jean F. Fauchille	Peugeot 205 T16 E2	Motor
53	Carlos Menem-Rubén Valentini	Renault 18 GTX EL	Accidente
16	Miguel Torrás-Luis Oyola	Renault 12 TS	Semieje
30	Enrique Oribe-Adolfo Cecacchi	Subaru 1.8	Biela
1	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T16 E2	Suspensión
11	Mario Stillo-Fernando Stella	Renault 12 TS	Caja de vel.
14	Gabriel Raies-Raúl Campana	Renault 18 GTX EL	Autoblocante
29	Rubén Del Campo-Daniel Griwieniec	Renault 12 TS	Semieje
33	Carlos Bassi-Roberto Syriani	Peugeot 504 GR TN	Motor

36º RALLY MIL LAGOS

Tres etapas Jyvaskyla-Jyvaskyla 48 primes 1 cancelado 1.353,49 km (381,84km de primes) 5 al 7 de setiembre de 1986.

Pos.	Grupo	Nº	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1	B	1	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2	3h32m45s
2	B	3	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T16 E2	3h33m90s
3	B	2	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	3h34m30s
4	B	5	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Peugeot 205 T16 E2	3h36m22s
5	B	7	Mikael Ericsson-Claes Billstam	Lancia Delta S4	3h41m11s
6	B	4	Kalle Grundel-Benny Melander	Lancia Delta S4	3h42m35s
7	B	8	Per Eklund-Dave Whitlock	MG Metro 6R4	3h43m43s
8	B	17	Harri Toivonen-Cedric Wrede	MG Metro 6R4	3h52m19s
9	A	14	Lasse Lampi-Pentti Kuukala	Audi Coupé Quattro	3h54m25s
10	B	9	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6R4	3h56m02s
21	N	36	Peter Geflel-Kaj Hakkinen	Mazda Familia FWD	4h13m56s
55	B	85	Marjo Salonen-Tuula Karkkulainen	Citroen Visa 1000 Pistes	4h49m53s

Largaron 164, llegaron 81.
6 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 107,65 km/h.

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	Piloto/Navegante	Marca	Causa
6	Ingvar Carlsson-Jan Olof Bohlin	Mazda Familiar FWD	Motor
15	Mikael Sundstrom-Voitto Silander	Fiat Uno Turbo	Amortiguadores
16	Gunnar Petterson-Björn Cederberg	Audi Coupe Quattro	Accidente

18º RALLY COSTA DE MARFIL

24 al 27 de septiembre de 1986. Dos etapas. 3.764 km.

POS.	Nº	Gr.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo
1º	3	B	Björn Waldegaard-Fred Gallagher	Toyota Celica TC Turbo	1h29m
2º	1	B	Lars Erik Torph-Bo Thorszelius	Toyota Celica TC Turbo	1h37m
3º	5	B	Erwin Weber-Gunter Wagner	Toyota Celica TC Turbo	2h27m
4º	18	B	Robin Ulyate-Ian Street	Toyota Celica TC Turbo	3h05m
5º	9	B	Samir Asset-Christian Boy	Open Manta 400	3h25m
6º	2	B	Wilfried Wiedner-Franz Zeheiner	Audi Quattro A2	3h30m
7º	12	A	Rudolf Stöhl-Reinhard Kaufmann	Audi 80 Quattro	5h20m
8º	4	B	Alain Ambrosino-Daniel Le Saux	Nissan Z 240 RS	5h31m
9º	29	A	Patrick Copetti-Jean M. Dionneau	Toyota Corolla 16v	10h39m
10º	16	B	Martial Yace-Paul Yace	Mitsubishi Lancer Turbo	14h28m
11º	26	A	A. Kady-S. Mafall	Toyota Corolla 16v	17h26m

Largaron 49 autos, llegaron 11. 4 pilotos de prioridad A.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
7	Eugene Salim-Clemen Konan	Opel Manta	Suspensión
11	Patrick Tauziac-Claude Papin	Mitsubishi Starion Turbo	Suspensión

35º R.A.C. RALLY

4 etapas 2.505,47 km. 45 primes. 16 al 19 de noviembre de 1986.

POS.	Nº	Gr.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo
1º	1	B	Timo Salonen-Seppo Harianne	Peugeot 205 T16 E2	5h21m11s
2º	3	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	5h22m33s
3º	5	B	Juha Kankkunen-Juna Piironen	Peugeot 205 T16 E2	5h27m16s
4º	11	B	Mikael Sundstrom-Voitto Silander	Peugeot 205 T16 E2	5h27m42s
5º	6	B	Kalle Grundel-Benny Molandr	Ford RS 200	5h29m32s
6º	4	B	Tony Pond-Rob Arthur	MG Metro 6 R4	5h30m14s
7º	17	B	Per Eklund-Dave Whilock	MG Metro 6 R4	5h33m12s
8º	15	B	Jimmy McRae-Ian Grindrod	MG Metro 6 R4	5h35m08s
9º	14	B	David Llewelin-Phil Short	MG Metro 6 R4	5h40m38s
10º	7	A	Ingvar Carlsson-Jan Olof Bohlin	Mazda Familiar 4WD	6h00m33s
15º	32	B	Louise Aitken-Walker Ellen Morgan	Nissan 240 RS	6h11m45s
39º	137	N	David Maslen-Andrew Balfour	Mazda Familiar 4WD	6h56m57s

7 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 96,63 km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
2	Stig Blomqvist-Bruno Bergfund	Ford RS 200	Turbocompresor
9	Mikael Ericcson-Claes Billstam	Lancia Delta S4	Motor
12	Mark Lovell-Roger Freeman	Ford RS 200	Incendio
16	Russell Brookes-Mike Broad	Opel Manta 400	Motor
18	Sting Andervang-Dave West	Ford RS 200	Accidente
19	Marc Duez-Willy Lux	MG Metro 6 R4	Pistón
20	Harri Toivonen-Nel Wilson	MG Metro 6 R4	Motor
21	Harald Demuth-Steve Bond	Audi Sport Quattro	Motor

OLYMPUS RALLY

4 al 7 de diciembre. 1.345 km. 39 primes (527 km).

POS.	Nº	Gr.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo
1º	2	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	5h28m10s
2º	1	B	Juha Kankkunenn-Juha Piironen	Peugeot 205 Turbo 16 E2	5h29m36s
3º	5	B	John Buffum-Neil Wilson	Audi Sport Quattro	5h50m24s
4º	4	B	Lars-Erik Torph-Bo Tharszelius	Toyota Celica TC Turbo	5h56m29s
5º	3	B	Bjorn Waldegarde-Fred Gallogher	Toyota Celica TC Turbo	5h58m32s
6º	11	B	Paolo Alessandrini-Alessandro Alessandrini	Lancia Delta S4	6h01m55s
7º	8	A	Rod Millen-John Bellefleur	Mazda Familiar 4WD	6h12m55s
8º	10	A	"Possum" Bourne-Jim Scott	Subaru RX Turbo	6h20m27s
9º	16	A	Clive Smith-Harry Ward III	Toyota Corolla 16V	6h32m13s
10º	47	N	Paul Choinier-Tom Grimshaw	Audi Quattro 4000S	6h45m28s

Largaron 60 autos, llegaron 26. 4 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 96 km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
7	John Woodner-Tony Sircombe	Peugeot 205 Turbo 16	Accidente
12	Steve Millen-Hans Thosznelius	Toyota Celica TC Turbo	Accidente
14	Doug Shepheard-Virginia Reese	Toyota Corolla FX	Dirección
15	Chad Dimarco-Kevin Gormley	Subaru RX Turbo	Caja de vel.
19	Nobuhiro Tajima-Jean Lindamood	Suzuki Cultus	Accidente

RALLY MUNDIAL

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

PILOTO (País)	Montecarlo	Suecia	Portugal	Safari	Córcega	Acrópolis	N. Zelanda	Argentina	Mil Lagos	Costa de Marfil	R.A.C.	Olympus	Total
Juha Kankkunen (SF)	8	20	–	8	–	20	20	–	15	–	12	15	118
Markku Alen (SF)	–	15	–	12	–	–	15	15	12	–	15	20	104
Timo Salonen (SF)	15	–	–	–	–	–	6	–	20	–	20	–	63
Bjorn Waldegaard (S)	–	–	–	20	–	–	–	–	–	20	8	–	48
Massimo Biasion (I)	–	–	–	–	–	15	12	20	–	–	–	–	47
Lars Erik Torph (S)	–	–	–	15	–	–	–	–	–	15	–	–	40
Bruno Saby (F)	6	–	–	–	20	12	–	–	–	–	–	–	38
Mikael Ericsson (S)	–	10	–	–	–	–	10	–	8	–	–	–	28
Kalle Grundel (S)	–	12	–	–	–	–	–	–	6	–	8	–	26
Kenneth Eriksson (S)	2	4	–	–	5	4	4	8	–	–	–	–	25
Erwin Weber (D)	–	–	–	10	–	–	–	–	–	12	–	–	22
Stig Blomqvist (S)	–	–	–	–	–	–	–	12	10	–	–	–	22
Henri Toivonen (SF)	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20
Joaquim Moutinho (P)	–	–	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20
Rudolph Stohl (A)	–	–	–	–	–	6	–	6	–	4	–	–	16
Carlos Bica (P)	–	–	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	15
François Chatriot (F)	–	–	–	–	15	–	–	–	–	–	–	–	15
Hannu Mikkola (SF)	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12
Giovanni Del Zoppo (I)	–	–	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12
Yves Loubet (F)	–	–	–	–	12	–	–	–	–	–	–	–	12
John Buffum (USA)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12	12
Walter Rohrl (D)	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
Jorge Ortigao (P)	–	–	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
Jean Ragnotti (F)	–	–	–	–	10	–	–	–	–	–	–	–	10
Saeed Al Hajri (Q)	–	–	–	–	–	10	–	–	–	–	–	–	10
Jorge Recalde (PA)	–	–	–	–	–	–	–	10	–	–	–	–	10
Robin Ulyate (EAK)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	–	–	10
Mikael Sundstrom (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	–	10
Gunnar Petterson (S)	–	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
"Tchine" (MC)	–	–	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
Mike Kirkland (EAK)	–	–	–	8	–	–	–	–	–	–	–	–	8
Jean-Claude Tone (F)	–	–	–	–	8	–	–	–	–	–	–	–	8
"Shatissino" (GR)	–	–	–	–	–	8	–	–	–	–	–	–	8
Per Eklund (S)	–	–	–	–	–	–	–	–	4	–	4	–	8
Samir Assef (RL)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–	8
Franz Wittmann (A)	1	–	–	–	–	2	–	4	–	–	–	–	7
Jean-Claude Andruet (F)	–	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
Jean Coulounies (F)	–	–	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
Frank Tundo (EAK)	–	–	–	6	–	–	–	–	–	–	–	–	6
Paul Rouby (F)	–	–	–	–	6	–	–	–	–	–	–	–	6
Neil Allport (NZ)	–	–	–	–	–	6	–	–	–	–	–	–	6
Wilfried Wiedner (A)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	–	–	6
Tony Pond (GB)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	–	6
Paolo Alessandrini (I)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	6
Rod Millen (NZ)	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	4	5
Salvador Servia (E)	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
Ramiro Fernández (P)	–	–	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
Shekhar Mehta (EAK)	–	–	–	4	–	–	–	–	–	–	–	–	4
Michel Neri (F)	–	–	–	–	4	–	–	–	–	–	–	–	4
Alain Oreille (F)	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3
Roger Ericsson (S)	–	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3
Giovanni Recordani (I)	–	–	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3
George Maschous (GR)	–	–	–	–	–	3	–	–	–	–	–	–	3
Paddy Davidson (NZ)	–	–	–	–	–	–	3	–	–	–	–	–	3
José Celsi (RCH)	–	–	–	–	–	–	–	3	–	–	–	–	3
Hani Toivonen (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	3	–	–	–	3
Alain Ambrosino (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	–	–	3
Jimmy McRae (GB)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	–	3
"Possum" Bourne (NZ)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3
Bjorn Johansson (S)	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
Antonio Segurado (P)	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
Greg Criticos (EAK)	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	2
Gilbert Casanova	–	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	2
Reg Cook (NZ)	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	–	–	2
Ernesto Soto (RA)	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	–	2
Patrik Copetti (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	2
David Llewellin (GB)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	–	2
Clive Smith (NZ)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	2
Soren Nilsson (S)	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Antonio Coutinho (P)	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
John Kellier (EAK)	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Christian Gardaret (F)	–	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	1
Michel Raynet (I)	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–	1
Basil Criticos (GR)	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	1
Marcial Yace (CI)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	1
Ingvar Carlsson (S)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–	1
Paul Choiniere (USA)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

MARCA													
Peugeot	17	20	–	10	20	20	20	14	20		20		137 (151)
Lancia	20	17	–	14	–	17	17	20	16		17		122 (136)
Volkswagen	9	10	–	–	9	11	13	14	–		–		66
Audi	14	15	–	–	–	–	–	–	–		–		29
Ford	–	14	–	–	–	–	–	–	–		10		24
Toyota	–	–	–	20	–	–	–	–	–		–		20
Renault	–	–	–	–	16	–	–	–	–		–		16
Subaru	–	–	–	13	–	–	–	–	–		–		13
Citroën	–	10	–	–	–	–	–	–	–		–		10
Mazda	–	–	–	–	–	–	–	–	–		9		9
Austin Rover	–	–	–	–	–	–	–	–	–		8		8

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS GRUPO "A"

PILOTO (País)													
Kenneth Eriksen (S)	10	9	–	–	8	11	13	13	11	–	11	–	86
Rudolf Stohl (A)	5	–	–	–	–	13	8	11	–	13	–	–	50
Franz Wittmann (A)	7	–	–	9	–	6	–	6	–	–	–	–	32
Rod Millen (NZ)	–	–	–	–	–	–	11	–	–	–	–	13	24
Lasse Lampi (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	13	–	8	–	21
Alain Oreille (F)	13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13
Mikael Ericsson (S)	–	13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13
Giovanni Del Zoppe (I)	–	–	13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13
Mike Kirkland (EAK)	–	–	–	13	–	–	–	–	–	–	–	–	13
Yves Loubet (F)	–	–	–	–	13	–	–	–	–	–	–	–	13
Ingvar Carlsson (S)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13	–	13
Jorge Ortigao (P)	–	–	10	–	1	–	–	–	–	–	–	–	11
Jean Ragnotti (F)	–	–	–	–	11	–	–	–	–	–	–	–	11
Patrick Copetti (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	11	–	–	11
Gunnar Petterson (S)	–	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
Frank Tundo (EAK)	–	–	–	10	–	–	–	–	–	–	–	–	10

RALLY NACIONAL

CORONEL SUAREZ

Bomberos Voluntarios de Coronel Suárez - 14 Pruebas de Clasificación - 28/2 al 2/3

PC 1: Santa María -**Balneario**- **8,95 km. Clase 3**: Raies, 5m17s a 101,64 km/h. **Clase 2:** Torrás, 5m26s a 98,83 km/h. **Clase 1**: Pirles, 6m19s a 90,23 km/h.
PC 2: Ruta 67 -**Ea Santa Ana**- **75 km. Clase 3**: Raies, 28m31s a 128,34 km/h. **Clase 2**: Bescham, 28m39s. **Clase 1**: Martínez, 34m22s.
PC 3: Dufaur-Ruta 76-39,10 km. Clase 3: Raies, 17m54s a 129,28 km/. **Clase 2:** Bescham, 18m39s a 125,79 km/h **Clase 1**: Trossero, 21m26s a 109,455 km/h.
PC 4: Villa Ventana -Villa Ventana- 7,5 km. Clase 3: Raies, 5m48s a 77,58 km/h. **Clase 2**: Torras, 5m30s a 129,26 km/h. **Clase 1**: Trossero, 6m08s.
PC 5: Sierra de la Ventana -Villa Arcadia- 26,10 km. Clase 3: Raies, 13m04s a 123,29 km/h. **Clase 2**: Stillo, 13m02s a 120,153 km/h. **Clase 1**: Trossero, 15m56s a 98,284 km/h.
PC 6: Ruta 76 -Ruta 85- 37,85 km. Clase 3: Raies, 14m41s a 128,69 km/h. **Clase 2: Bescham, 14m47s. Clase 1**: Trossero, 17m43s.
PC 7: Santa María -San José- 19,65 Km. Clase 3: Raies, 10m25s a 127 km/h. **Clase 2**: Stillo, 10m42s. **Clase 1**: Trossero, 12m27s.
PC 8: Santa María -San José- 19,65 km. Clase 3: Raies, 9m46s a 126,42 km/h. **Clase 2**: Torrás, 10m12s. **Clase 1**: Rica, 11m59s.
PC 9: Ruta 67 -Ea Santa Ana- 75 km. Clase 3: Raies, 27m11s a 127,21 km/h. **Clase 2:** Stillo, 30m14s. **Clase 1**: Trossero, 35m07s.
PC 10: Dufaur -Ruta 76- 39,10 km. Clase 3: Raies, 18m04 a 127,62 km/h. **Clase 2:** Bescham, 18m52s. **Clase 1**: Martínez, 21m25s.
PC 11: Villa Ventana -**Villa Ventana- 7,5 km. Clase 3**: Raies, 5m04s. **Clase 2**: Torrás, 5m08s a 117,49 km/h. **Clase 1**: Pirles, 6m12s.
PC 12: Acc. Sierra de la Ventana -Villa Arcadia- 26,10 km. Clase 3: Raies, 14m17s. **Clase 2**: Torrás, 13m48s a 117,19 km/h. **Clase 1**: Martínez, 15m42s.
PC 33: Ruta 76 -Ruta 85- 37,85 km. **Clase 3**: Raies, 14m30s. **Clase 2:** Torras, 14m19s a 120,19 km/h. **Clase 2**: Trossero, 15m18s.
PC 14: Bathurst -San José- 28,20 km. **Clase 3**: Raies, 18m54s a 126,97 km/h. **Clase 2**: Del Campo, 13m57s. **Clase 1**: Trossero, 15m50s.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	1	**Raies, Gabriel/Campaña, Raúl**	Renault 18 GTX	3	3h20m26s
2º	3	**Stillo, Mario/Stella, Fernando**	Renault 12	2	3h27m51s
3º	14	Del Campo, Ruben/Rosso	Renault 12	2	3h31m
4º	7	Torrás, Miguel/Quiroz, Ruben	Renault 12	2	3h40m17s
5º	42	Gera, Pablo/Aliberti, Miguel	Renault 12 TS	2	3h40m18s
6º	16	Altamirano, Alfredo/Haedo, O.	VW Gacel GL	2	3h41m47s
7º	6	Fleré, Janes/Schroeder	Renault 12	2	3h44m30s
8º	17	Maciel, Hernan/Maciel, Luis	Renault 18 GTX	3	3h46m36s
9º	26	Miglio, Alejandro/Farias, Manuel	Renault 12 TS	2	3h47m35s
10º	21	Badra, Horacio/Torres	Fiat SE 1.5	2	3h49m42s
11º	20	Peral, Julio/Zubillaga, Horacio	Peugeot 504 TN	3	3h55m51s
12º	37	Cisneros, Alejandro/Díaz, Jorge	Renault 12 TS	2	4h00m59s
13º	35	**Trossero, Rudy/Guerrero, Rodolfo**	**Fiat 128 1100**	1	4h01m12s
14º	63	Martinez, Angel/Silvestro, R.	Fiat 128 1100	1	4h01m38s
15º	59	Ricca, Eduardo/Elordi, Manuel	Fiat 147 CL5	1	4h04m34s
16º	38	Bartoni, / Duprat	Renault 12 TS	2	4h04m58s
17º	23	Tata, Angel/Schae,	VW Gacel GL	2	4h06m46s
18º	30	Pirles, Osvaldo/Albandoz, Carlos	Fiat 147 CL5	1	4h12m10s
19º	29	Gómez, Jose/Hecknann	Fiat 128 1100	1	4h22m18s
20º	52	Capisano, /Seanove,	Fiat 128 1300	2	4h22m39s
21º	60	Sisterna, Lino/Picco, Oscar	Fiat 128 1300	2	4h23m53s
22º	39	Gómez Juan C./Diaz Sosa, Pedro	Renault 12 TS	2	4h27m36s
23º	41	Tavolaro, Jorge/Kelly	Fiat 128 1300	2	4h30m20s
24º	34	Febre, Alejandro, Avendaño, José	Fiat 128 1100	1	4h36m02s
25º	46	Díaz, /Valverde,	VW Gacel GL	2	5h10m38s
26º	64	Glatre, /Contignola,	Fiat 128 1100	1	5h17m32s
27º	56	Digerónimo, Fabián / Pardo	Fiat 128 1100	1	6h19m49s

Largaron 61 autos. llegaron 27.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
3		Landriscina, Dino/Valles, Héctor	Peugeot 504 GR TN	Caja
2		Cechetto, José/Carreras, Justo	Fiat SE 1.5	
2		Deglovanni, Oman/Aguirre	Fiat SE 1.5	
2		Santángelo/Horacio/Carbonari, Jorge	Volkswagen Gacel GL	
2		Bescham, Jorge/García, José	Fiat SE 1.5	Salida de pista
2		Tubal, José/Valerio, Carlos	Fiat SE 1.5	Carter
2		Maisonnave, Hugo/Maisonnave, E.	VW Gacel GL	Palier

VUELTA DE LA MANZANA

Asociación Volantes de General Roca - 16 Pruebas de Clasificación - Tres etapas. 1.493,14 km. 29-30-31 marzo '86.
PC. 1: Cervantes-Ing. Huergo. Clase 3: Raies, 16m43 a 104,48 km/h. **Clase 2:** Stillo, 17m43 a 98,585 km/h. **Clase 1**: Grosso, 20m31 a 85,130 km/h.
PC. 2. Villa Regina-Otto Krause. Clase 3: Raies, 24m50 a 102,41 km/h., **Clase 2: Torrás, 26m00 a 97,823** km/h. **Clase 1**: Grosso, 30m05 a 84,545 km/h.
PC. 3. Gral. Roca-I.N.T.A.. Clase 3: Raies, 45m59 a 102,03 km/h. **Clase 2**: Torras, 47m27 a 98,883 km/h. **Clase 1**: Pirles, 55m44 a 84,186 km/h.
PC. 4. Allen-Fernández Oro. Clase 3: Raies, 09m58 a 103,84 km/h, **Clase 2**: Stillo, 9m59 a 103,67 km/h. **Clase 1**: Pirles, 11m45 a 86,085 km/h.
PC. 5. Cervantes-Ing. Huergo. Clase 3: Raies, 17m42 a 98,677 km/h. **Clase 2**: Torras, 18m05 a 96,586 km/h. **Clase 1**: Gómez, 19m20 a 90,341 km/h.
PC. 6. Villa Regina-Otto Krause. Clase 2: Stillo, 08m20 a 95,616 km/h. **Clase 3**: Varonesi, 08m25 a 97,669 km/h. **Clase 1**: Pirles, 09m40 a 82,427 km/h.
PC. 7: Luis Beltrán-Lamarque. Clase 3: Raies, 14m08 a 121,96 km/h. **Clase 2**: Stillo, 14m56 a 115,43 km/h. **Clase 1**: Grasso, 17m44 a 97,206 km/h.
PC. 8. Luis Beltrán-Valle Azul. Clase 3: Raies, 33m25 a 156,46 km/h. **Clase 2**: Torrás, 35m45 a 146,24 km/h. **Clase 1**: Pirles, 42m59 a 121,63 km/h.
PC. 9: Valle Azul-Paso Córdoba. Clase 3: Raies, 33m51 a 147,45 km/h. **Clase 2**: Torrás, 36m13 a 137,82 km/h. **Clase 1**: Pirles, 44m34 a 111,99 km/h.
PC. 10: Canteras Gral. **Roca-I.N.T.A. Clase 3**: Raies, 21m24 a 100,40 km/h. **Clase 2**: Torras, 21m22 a 100,55 km/h. **Clase 1**: Pirles, 25m14 a 85,149 km/h.
PC. 11: Camino Curaco-El Cuy. Clase 3: Raios, 46m47 a 143,38 km/h. **Clase 2**: Badra, 51m01 a 131,48 km/h. **Clase 1**: Pirles, 57m32 a 116,59 km/h.
PC. 12: Est. Arostegui-Angostura. Clase 3: Raies, 38m22 a 153,43 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 39m46 a 148,02 km/h. **Clase 1**: Martinez, 46m48 a 126,78 km/h.
PC. 13: Angostura-Naupa Huen. Clase 3: Raies, 35m01 a 132,26 km/h. **Clase 2**: Santángelo, 36m37 a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

130,03 km/h. **Clase 1**:Angelini. 43m22 a 106,79 km/h.
PC. 14: **Naupa Huen-Aguada Guzmán. Clase 3**: Raies. 33m16 a 117,07 km/h. **Clase 2**: Altamirano 35m07 a 110,90 km/h. **Clase 1**: Suárez. 40m02 a 97,283 km/h.
PC. 15: **Aguada Guzmán-Trica Co. Clase 3**: Raies. 35m37 a 158,63 km/h. **Clase 2**: Bravo. 38m41 a 146,06 km/h. **Clase 1**: Martínez. 45m06 a 125,28 km/h.
PC. 16: **Camino Curaco-Aeropuerto. Clase 3**: Raies. 10m45 a 98,679 km/h. **Clase 2**: Altamirano. 11m37 a 91,317 km/h. **Clase 1**: Angelini. 12m47 a 82,983 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	1	Raies,G.-Campaña, R.	**Renault 18 GTX G.L.**	3	**6h24m46s**
2º	15	Altamirano,A.-Haedo,O.	**VW Gacel G.L.**	2	**6h54m13s**
3º	27	Badra,H.-Torres	Fiat 128 1300	2	7h02m38s
4º	18	Schmid,F.-López Piccioni J.	Renault 12 TS	2	7h12m28s
5º	21	Landriscina,D.-Valles,H.	Peugeot 504 GRTN	3	7h14m14s
6º	56	García Jurio, H.-González,J.	VW Gacel GL	2	7h16m05s
7º	24	Pancello,E.-Goy, J.	Renault 18 GTX	3	7h17m46s
8º	19	Bravo,G.-Molina,O.	Fiat Regatta 85	2	7h23m21s
9º	17	Mastromarino,C.-Jawerbaum,E.	VW Gacel GL	2	7h23m47s
10º	63	Sala,A.-Minardi,C.	Renault 12 TS	2	7h24m20s
11º	54	Tubal,M.-Valerio,C.	Fiat 128 1300	2	7h28m55s
12º	9	Hernández, H.-Coggiola,R.	Peugeot 504 GRTN	3	7h29m11s
13º	97	Otero,R.-Dalceggio,J.	Renault 18 GTX	3	7h49m20s
14º	57	Santangelo,H.-Carbonari,J.	VW Gacel GL	2	8h01m16s
15º	22	Ferat,J.-Zubillaga,H.	Peugeot 504	3	8h03m07s
16º	47	**Pirles,O.-Albandoz,C.**	**Fiat 147 CLS**	1	**8h04m01s**
17º	62	Debasa,M.-Debasa,J.	Renault 12 TS	2	8h08m26s
18º	42	Gómez,J.-Gil,M.	Fiat 128 1100	1	8h16m50s
19º	64	Erizuela,L.-Bualo,R.	Renault 12 TS	2	8h18m02s
20º	39	Martínez,H.-Silvestro,R.	Fiat 128 1100	1	8h25m32s
21º	85	Angelini,J.M.-Chiarotto,D.	Fiat 128 1100	1	8h28m47s
22º	99	Salem,J.-Salem,R.	Renault 12 TS	2	8h54m57s
23º	38	Sciangula,J.-Yañez,L.	Fiat 128 1100	1	9h17m03s
24º	36	Suárez,S.-Paglianci,O.	Fiat 147 CL5	1	9h17m06s
25º	67	Mancini,R.-Navarro,R.	Renault 12 TS	2	9h19m40s
26º	82	Merlo,E.-Ibáñez,J.C.	Fiat 147 CL5	1	9h33m04s
27º	86	Bonilla,A.-Heredia,V.	Fiat 128 1100	1	9h34m33s
28º	83	Stienzi,J.-Filsinger,J.	Fiat 128 1100	1	9h48m33s
29º	87	Martínez,J.C.-Colli,C.	Fiat 128 1100	1	9h53m16s
30º	80	Gómez,M.-Gómez,A.	Fiat 128 1100	1	10h05m43s
31º	100	Calendino,R.-Gentile,R.	Fiat 128 1100	1	10h24m00s

Largaron 92 autos, llegaron 31.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
53	3	Veronesi,Carlos/Del Buono,Jorge	Renault 18 GTX E.L.	
5	2	Torras,Miguel/Oyola,Luis	Renault 12 TS	
4	2	Stillo,Mario/Stella,Fernando	Renault 12 TS	Pallier
12	2	Lovagnini,Osvaldo/De Rioja,Juan C.	VW Gacel GL	

VILLA DOLORES

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally - 17 Pruebas de Clasificación - Dos etapas - 796,60 km. - 25-26-27/4/86

PC 1: **Las Chacras -San Javier-** 15,23 km. **Clase 3**: Solo. 11m55s a 76,682 km/h. **Clase 2**: Altamirano. 13m12s a 69,402 km/h. **Clase 1**: Nizzo. 14m34s a 62,732 km/h.
PC 2: **El Pueblito -Las Rosas-** 7,27 km. **Clase 3**: Raies. 5m25s a 80,529 km/h. **Clase 2**: Stillo. 5m57s a 73,31 km/h. **Clase 1**: Rosso. 6m20s a 68,873 km/h.
PC 3: **Sarmiento -El Faro-** 37,58 km. **Clase 3**: Chiavarolle. 22m53s a 98,25 km/h. **Clase 2**: Bescham. 22m51s a 98,68 km/h. **Clase 1**: Damilano. 23m35s a 95,34 km/h.
PC 4: **Chamico -Ambul-**, 24,66 km. **Clase 3**: Raies. 23m34s a 62,78 km/h. **Clase 2**: Bescham. 24m30s a 60,39 km/h. **Clase 1**: Damilano. 26m15s a 56,37 km/h.
PC 5: **Ambul -San Lorenzo-** 25,76 km. **Clase 3**: Raies. 16m16s a 95,02 km/h. **Clase 2**: Stillo. 16m58s a 91,64 km/h. **Clase 1**: Rosso. 18m40s a 82,80 km/h.
PC 6: **Cura Brochero-Nono.** 19,15 km. **Clase 3**: Raies. 12m34s a 113,87 km/h. **Clase 2**: Bescham. 12m58s a 110,36 km/h. **Clase 1**: Damilano. 14m12s a 100,77 km/h.
PC 7: **Sarmiento -El Faro-** 37,58 km. **Clase 3**: Raies. 20m44s a 108,75 km/h. **Clase 2**: Bescham. 21m31s a 104,79 km/h. **Clase 1**: Rosso. 24m27s a 92,22 km/h.
PC 8: **Chamico -Ambul-**. 24,66 km. **Clase 3**: Raies. 24m02s a 61,56 km/h. **Clase 2**: Stillo. 25m02s a 59,11 km/h. **Clase 1**: Torres. 26m41s a 55,45 km/h.
PC 9: **Ambul -San Lorenzo**. 25,76 km. **Clase 3**: Raies. 16m10s a 95,60 km/h. **Clase 2**: Bescham. 16m34s a 93,30 km/h. **Clase 1**: Sassi. 18m32s a 83,40 km/h.
PC 10: **Cura Brochero -Nono-**. 19,15 km. **Clase 3**: Raies. 12m43s a 90,35 km/h. **Clase 2**: Stillo. 13m03s a 88,95 km/h. **Clase 1**: Rosso. 14m13s a 80,82 km/h.
PC 11: **Sarmiento -El Faro-** 37,58 km. **Clase 3**: Raies. 20m47s a 108,49 km/h. **Clase 2**: Bescham. 21m36s a 104,47 km/h. **Clase 1**: Damilano. 24m26s a 92,28 km/h.
PC 12: **Cura Brochero -Nono-**. 19,15 km. **Clase 3**: Raies. 12m22s a 92,82 km/h. **Clase 2**: Bescham. 13m03s a 88,05 km/h. **Clase 1**: Rosso. 14m02s a 81,88 km/h.
PC 13: **Las Chacras -San Javier**. 15,23 km. **Clase 3**: Raies. 12m22s a 73,89 km/h. **Clase 2**: Badra. 13m03s a 70,02 km/h. **Clase 1**: Damilano. 14,05 km/h.
PC 14: **La Tapia -Piedra Pintada-** 8,53 km. **Clase 3**: Raies. 4m07s a 124,32 km/h. **Clase 2**: Bescham. 4m24s a 116,32 km/h. **Clase 1**: Damilano. 4m56s a 103,74 km/h.
PC 15: **Sarmiento -El Faro-**, 37,58 km. **Clase 3**: Raies. 20m44s a 108,75 km/h. **Clase 2**: Bescham. 21m63s a 103,04 km/h. **Clase 1**: Damilano. 24m10s a 93,30 km/h.
PC 16: **Cura Brochero -Nono-**. 19,15 km. **Clase 3**: Raies. 12m39s a 90,83 km/h. **Clase 2**: Bescham. 13m14s a 86,83 km/h. **Clase 1**: Damilano. 14m23s a 79,88 km/h.
PC 17: **Las Chacras-San Javier-**. 15,23 km/h. **Clase 3**: Raies 13m22s a 68,36 km/h. **Clase 2**: Bescham. 13m29s a 67,77 km/h. **Clase 1**: Velázquez 15m12s a 60,12 km/h.
PC 18: **Las Tapias -Piedra Pintada**. 8,53 km. **Clase 3**: Raies. 4m11s a 122,34 km/h. **Clase 2**: De Giovanni 4m33s a 112,48 km/h. **Clase 1**: Caligari, 5m13s a 98,11 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	3	**Raies, Gabriel/Campaña, Raúl**	**Renault 18 GTX**	3	**4h29m02s**
2º	11	**Bescham, Jorge/García, José**	**Fiat 128 1500**	2	**4h38m35s**
3º	6	Stillo, Mario/Stella, Fernando	Renault 12 TS	2	4h40m56s
4º	9	Altamirano, Alfredo/Haedo, Oscar	VW Gacel GL	2	4h46m10s
5º	12	Badra, Horacio/Teyssedeu, Hugo	Fiat 128 1500	2	4h48m17s
6º	22	De Giovanni, Omar/Aguirre	Fiat 128 1500	2	4h50m09s
7º	35	Tubal, José/Valerio, Carlos	Fiat 128 1500	2	4h52m47s
7º	16	Recalde, José/Murano, Jorge	Renault 12 TS	2	4h52m47s
8º	77	Luna, Alfredo/Argüello, Aldo	Renault 12 TS	2	4h54m29s
9º	23	Schmidt, Federico/Gramaglia, Miguel	Renault 12 TS	2	4h57m03s
10º	38	Perfumo, Carlos/Martina	VW Gacel GL	2	5h05m06s
11º	68	Canton, José/Guidone	Renault 12 TS	2	5h06m03s
12º	31	Plazza, Carlos /Vacchiani, Diego	Fiat 128 1500	2	5h08m40s
13º	**24**	**Rosso, Hugo/Valentini, Rubén**	**Fiat 128 1100**	1	**5h10m54s**
14º	66	Germani, Oscar/Peretti, Horacio	Peugeot 504 GRTN	3	5h13m48s
15º	51	Damiano, Osvaldo/Machuca	Fiat 128 1100	1	5h16m13s
16º	32	Luna Raúl/Luna, Ricardo	Renault 12 TS	2	5h17m17s
17º	73	Pigliacampo, Sebastián/Vettorazzi, R.	Renault 12 TS	2	5h22m54s
18º	78	Panero, Edgardo/Ribe Nill, Roberto	Renault 12 TS	2	5h24m10s
19º	62	Caligari, Raúl/Pinetti, Adrián	Fiat 128 1100	1	5h26m30s
20º	63	Morcillo, Carlos/Rossi, Aldo	Fiat 128 1100	1	5h26m45s
21º	106	Bordon, Juan/Altamirano, E.	Fiat 128 1100	1	5h31m23s
22º	57	Sciangula, José/Yanez, Luis	Fiat 128 1100	1	5h32m21s
23º	49	Velázquez, Daniel/Pomata, Alberto	Fiat 128 1100	1	5h34m01s
24º	45	Salgado Nash, Juan/Salgado Nash, I.	Fiat 128 1100	1	5h37m55s
25º	101	Ghilardi, Aldo/González, Jorge	Fiat 128 1100	1	5h39m55s
26º	82	Harte, Eduardo/Dinizo, Daniel	Fiat SE 1,5	2	5h46m26s
27º	110	Bua, Jorge/López, Marcelo	Fiat 128 1100	1	5h48m37s
28º	86	Recalt, Alco/Moyano, Oscar	Fiat 128 1100	1	5h54m38s
29º	54	Gómez, José/Heckmann	Fiat 128 1100	1	5h57m21s
30º	117	Benallo, Raul/Cena, Carlos	Fiat 128 1100	1	6h10m30s
31º	75	Sisterna, Lino/Picco, Omar	Fiat SE 1,5	2	6h22m58s
32º	96	Pucheta/Pucheta	Fiat 128 1100	1	6h28m09s
33º	103	Sas, Jaime/Volta, José	Daihatsu Charade	1	6h32m35s
34º	112	Escariz, Horacio/Dumont, Julio	Renault 12 TS	2	6h34m49s
35º	98	Avaca, Humberto/García Torre, Fidel	Fiat 128	1	6h39m44s
36º	85	Massera, Hugo/Cerutti, Sergio	Fiat 128 1100	1	6h53m21s

Largaron 103 autos, llegaron 37.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
8	2	Flere, Janez/Schroeder, Sigfrido	Renault 12 TS	Dirección
58	1	Trossero, Rudy/Guerrero, Rodolfo	Fiat 128, 1100	Transmisión
1	3	Chiavarolle, Eduardo /Berca, Mario	Renault 18 GTX E.L.	Bba. de aceite
43	1	Pirles, Osvaldo/Albandoz, Carlos	Fiat 147 1100	Fuera de ruta
7	2	Cechetto, José/Carrera, Justo	Fiat SE 1,5	Electricidad
25	3	Topa, José/Topa, Carlos	Peugeot 504	Suspensión
5	2	Del Campo, Rubén/Del Buono, Jorge	Renault 12 TS	Frenos
18	2	Colosi, Sergio/García, Hugo	Fiat 1,5 SE	Motor
4	2	Maineri, Juan/García, José	VW Gacel GL	Choque
39	2	Santangelo, Horacio/Carbonari, Jorge	VW Gacel GL	Amortiguadores

LA RIOJA

Auto Club de La Rioja - 18 pruebas de clasificación - Dos etapas - 991,10 km - 16-17-18/5/86

PC.1: Va. **Sanagasta-Las Padercitas**, 13,16 km. **Clase 3**: Raies. 8m09 a 96,88 km/h. **Clase 2**: De Giovanni. 8m23 a 94,19 km/h. **Clase 1**: Damilano. 9m01 a 87,57 km/h.
PC.2: **Punta de los Llanos-Tama**, 40,79 km. **Clase 3**: Raies. 16m34 a 147,73 km/h. **Clase 2**: Bescham. 16m45 a 146,11 km/h. **Clase 1**: Trossero. 19m51 a 123,29 km/h.
PC.3: **Tama-S.Rita de Catuna**, 85,29 km. **Clase 3**: Raies. 50m46 a 100,80 km/h. **Clase 2**: Cechetto. 52m34 a 97,35 km/h. **Clase 1**: Morcillo. 57m36 a 88,84 km/h.
PC.4: **S.Rita de Catuna-Loma Blanca**, 48,26 km. **Clase 3**: Raies. 23m28 a 123,39 km/h. **Clase 2**: Bescham. 24m16 a 119,32 km/h. **Clase 1**: Morcillo. 33m50 a 103 km/h.
PC.5: **Punta de los Llanos-La Rioja**, 88,55 km. **Clase 3**: Raies. 31m18 a 169,74 km/h. **Clase 2**: De Giovanni. 33m32 a 158,74 km/h. **Clase 1**: Trossero. 40m17 a 131,89 km/h.
PC.6: **Puerto Alegre**-El Ombú. 37,38 km. **Clase 3**: Raies. 29m29 a 76,07 km/h. **Clase 2**: Cechetto. 30m49 a 72,78 km/h. **Clase 1**: Morcillo. 33m50 a 66,29 km/h.
PC.7: **Río de la Punta-Ruta 75**, 14,2 km. **Clase 3**: Raies. 7m28 a 114,10 km/h. **Clase 2**: Cechetto. 7m53 a 108,07 km/h. **Clase 1**: Siragusa. 10m04 a 84,63 km/h.
PC.8: **San Pedro-Anjullón** 7,41 km. **Clase 3**: Raies. 6m22 a 69,83 km/h. Clase 2: De Giovanni. 6m24 a 69,47 km/h. **Clase 1**: Quinteros. 7m17 a 61,04 km/h.
PC.9: **Pinchas-Va. Sanagasta**, 47,38 km. **Clase 3**: Raies. 26m57 a 105,48 km/h. **Clase 2**: Cechetto. 27m47 a 102,32 km/h. Clase 1: Morcillo. 30m55 a 91,95 km/h.
PC.10: **Puerto Alegre-El Ombú**, 37,38 km. **Clase 3**: Raies. 30m27 a 73,66 km/h. **Clase 2**: De Giovanni. 30m44 a 72,98 km/h. **Clase 1**: Trossero. 33m50 a 66,29 km/h.
PC.11: **Río de la Punta-Ruta 75**, 14,2 km. **Clase 3**: Raies. 7m42 a 110,65 km/h. Clase 2: Bescham. 8m39 a 98,50 km/h. **Clase 1**: Siragusa. 10m40 a 79,89 km/h.
PC.12: **San Pedro-Anjullón**, 7,41 km. **Clase 3**: Raies. 6m24 a 69,46 km/h. **Clase 2**: Bescham. 6m29 a 68,57 km/h. **Clase 1**: Trossero. 7m24 a 60,08 km/h.
PC.13: **Pinchas-Va. Sanagasta**, 47,38 km. Clase 3: Raies. 27m07 a 104,83 km/h. Clase 2: De Giovanni. 28m12 a 100,80 km/h. **Clase 1**: Trossero. 31m06 a 91,40 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	1	**Raies, Gabriel-Campaña, Raúl**	**Renault 18**	3	**4h32m11s**
2º	4	**Bescham, Jorge-García, José**	Fiat SE 1,5	2	4h45m40s
3º	12	De Giovanni, Omar-Quiroz, Rubén	Fiat SE 1,5	2	4h47m50s
4º	28	Tubal, Miguel-Valerio, Carlos	Fiat SE 1,5	2	4h48m54s
5º	8	Altamirano, Alfredo-Haedo, Oscar	VW Gacel GL	2	4h58m54s
6º	23	Demelchiore, Alfredo-Varela, José	Peugeot 504 TN	3	5h01m27s
7º	14	Schmid, Federico-López Piccione, Juan	Renault 12 TS	2	5h04m45s
8º	26	Brunello, Roberto-Koller, Raúl	Renault 12 TS	2	5h14m31s
9º	52	Panero, Eduardo-Ribenill, Roberto	Renault 12 TS	2	5h25m30s
10º	46	**Pirles, Osvaldo-Albandoz, Carlos**	**Fiat 147 CL5**	1	**5h31m45s**
11º	41	Ghilardi, Aldo-Gonzalez, Jorge	Fiat 128-1100	1	5h31m31s
12º	35	Trossero, Rudy-Guerrero, Rodolfo	Fiat 128-1100	1	5h32m36s
13º	60	Saina, Iván-Rocca, Victor	Fiat 128-1100	1	5h35m18s
14º	80	Quinteros, Jorge-Saltadi, Javier	Fiat 128-1100	1	5h35m18s
15º	44	**Martínez, Angel-Silvestro, Osvaldo**	Fiat 128-1100	1	5h38m56s
16º	49	Mezher, Rodolfo-Rodríguez, Juan C.	Peugeot 504 GRTN	3	5h38m25s
17º	42	Siragusa, Raúl-Borgioli, Adolfo	Fiat 147-CL5	1	5h44m61s
18º	18	**Dechecchi, Adolfo-Dechecchi, Gustavo**	Subaru 1800	3	5h45m59s
19º	79	**Bonato, Raúl-Chiodi, Roberto**	Fiat 128-1100	1	5h38m56s
20º	66	Minelli, Jorge-Carranza, Marcelo	Fiat 128-1100	1	5h49m58s
21º	56	Drudi, Roberto-León, Antonio	Fiat 128-1100	1	5h51m29s
22º	62	Seleme, Jorge-Reyes, Elvio	Fiat 128-1100	1	6h02m06s
23º	30	Rearte, José-Gullino, Alicia	Fiat 128-1100	1	6h04m33s
24º	38	Gómez, Pablo-Ghi, Jan	Fiat 128-1100	1	6h04m50s
25º	64	Sisterna, Lino-Picco, Oscar	Fiat 128-1100	1	6h14m15s
26º	59	Lorin, Sergio-Mari, Carlos	Fiat 128-1100	1	6h33m50s

Largaron 62 autos, llegaron 26.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
11	3	Landriscina, Dino-Valles, Hector	Peugeot 504 TN	Bomba de aceite
19	3	Maciel, Hernán-Maciel, Luis	Renault 18 GTX E.L.	Diferencial
22	3	Salman, Enrique-Bracco, Juan	Renault 18 GTX E.L.	Embrague
5	2	Cecchetto, José-Carreras, Justo	Fiat 1,5 SE	Block
25	2	Plazza, Carlos-Vacchiani, Dario	Fiat 1,5 SE	Bomba de agua
3	2	Stille, Mario-Stella, Fernando	Renault 12 TS	
17	3	Menem, Carlos-Valentini, Rubén	Peugeot 504 GRTN	Vuelco

RALLY NACIONAL

DIA DE LA BANDERA

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally - 24 Pruebas de clasificacion - Dos etapas - 1.200 km - 12-15/6/86.

PC.1: G. Cabrera-12 de octubre. 7,20 km. Clase 3: Raies, 5m15 a 82,29 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 5m18 a 81,51 km/h. **Clase 1**: Damilano, 5m49 a 74,27 km/h.

PC.2 y PC.3: no se efectuaron.

PC.4: El Durazno-Cuchilla Nevada. 38,29 km. Clase 3: Raies, 26m28 a 86,80 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 27m21 a 84,00 km/h. **Clase 1**: Rosso, 30m06 a 76,33 km/h.

PC.5: Cuchilla Nevada-Bajo del Pungo. 54,86 km. Clase 3: Hernández, 49m40 a 66,27 km/h. **Clase 2**: Torrás, 44m36 a 73,80 km/h. **Clase 1**: Castro, 48m58 a 67,22 km/h.

PC.6: Bajo del Pungo-Molinari. 12,520 km. Clase 3: Hernandez, 7m04 a 106,30 km/h. **Clase 2**: Torrás, 6m47 a 110,74 km/h. **Clase 1**: Siragusa, 7m25 a 101,29 km/h.

PC.7: El Durazno-Cuchilla Nevada. 38,29 km. Clase 3: Hernandez, 28m29 a 80,66 km/h. **Clase 2**: Stillo, 27m40 a 83,04 km/h. **Clase 1**: Castro, 30m36 a 75,08 km/h.

PC.8: Cuchilla Nevada-Bajo del Pungo. 54,860 km. Clase 3: Maciel, 46m50 a 70,28 km/h. **Clase 2**: Stillo, 44m56 a 73,26 km/h. **Clase 1**: Rochi, 49m44 a 66,18 km/h.

PC.9: Bajo del Pungo-Molinari. 12,52 km. Clase 3: Hernandez, 7m07 a 105,56 km/h. **Clase 2**: Torrás, 6m47 a 110,74 km/h. **Clase 1**: Castro, 7m34 a 99,28 km/h.

PC.10: Va. Pan de Azucar-Cosquin. 6,35 km. Clase 3: Hernández, 5m47 a 65,88 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 5m25 a 70,34 km/h. **Clase 1**: Castro, 5m48 a 65,88 km/h.

PC.11: El Rosario-Ascochinga. 28,58 km. Clase 3: Pancello, 26m52 a 66,06 km/h. **Clase 2**: Stillo, 27m27 a 72,59 km/h. **Clase 1**: Grasso, 26m03 a 68,13 km/h.

PC.12: La Pampa-Todos los Santos. 31,36 km. Clase 3: Hernandez, 29m28 a 63,86 km/h. **Clase 2**: Stillo, 27m28 a 68,50 km/h. **Clase 1**: Nizzo, 29m05 a 64,70 km/h.

PC.13: Todos los Santos-Charbonier. 26,76 km. Clase 3: Hernandez, 21m18 a 75,41 km/h. **Clase 2**: Stillo, 19m45 a 81,33 km/h. **Clase 1**: Damilano, 21m a 76,49 km/h.

PC.14: Cuchi Corral-San Marcos Sierra. 38,12 km. Clase 3: Hernandez, 32m51 a 69,73 km/h. **Clase 2**: Stillo, 30m13 a 75,69 km/h. **Clase 1**: Trosero, 32m40 a 70,02 km/h.

PC.15: San Marcos Sierra-Capilla del Monte. 20,47 km. Clase 3: Hernández, 21m16 a 57,75 km/h. **Clase 2**: Stillo, 19m19 a 64,08 km/h. **Clase 1**: Nizzo, 20m40 a 59,43 km/h.

PC. 16: El Rosario-Ascochinga. 28,58 km. Clase 3: Pecci, 21m31 a 64,67 km/h. **Clase 2**: Stillo, 24m10 a 70,96 km/h. **Clase 1**: Damilano, 25m23 a 67,56 km/h.

PC.17: La Pampa-Todos los Santos. 31,36 km. Clase 3: Pancello, 29m34 a 62,96 km/h. **Clase 2**: Stillo, 27m02 a 69,60 km/h. **Clase 1**: Damilano, 28m58 a 64,95 km/h.

PC.18: Todos los Santos-Charbonier. 26,77 km. Clase 3: Hernández, 21m43 a 73,96 km/h. **Clase 2**: Stillo, 19,29 a 82,44 km/h. **Clase 1**: Damilano, 21m03 a 76,30 km/h.

PC.19: Tanti-Cosquin. 29,95 km. Clase 3: Hernández, 15m50 a 79,39 km/h. **Clase 2**: Stillo, 14m21 a 87,60 km/h. **Clase 1**: Damilano, 15m29 a 81,18 km/h.

PC.20: Va. Pan de Azúcar-Villa Verde. 23,80 km. Clase 3: Hernandez, 21,43 a 65,76 km/h. **Clase 2**: Stillo, 19m41 a 72,49 km/h. **Clase 1**: Damilano, 20m50 a 68,54 km/h.

PC.21: Río Ceballos-Pérez Tabocada. 15,44 km. Clase 3: Hernández, 16m24 a 59,49 km/h. **Clase 2**: Stillo, 15m03 a 61,55 km/h. **Clase 1**: Grasso, 16m09 a 57,13 km/h.

PC.22: El Manzano-El Rosario. 32,88 km. Clase 3: Hernández, 39m49 a 49,55 km/h. **Clase 2**: Stillo, 37m15 a 52,96 km/h. **Clase 1**: Damilano, 39m49 a 49,55 km/h.

PC.23: Villa Bustos-Cosquin. 9,56 km. Clase 3: Pancello, 6m21 a 90,33 km/h. **Clase 2**: Stillo, 6m11 a 92,77 km/h. **Clase 1**: Damilano, 6m39 a 86,26 km/h.

PC.24: Va. Pan de Azúcar-Cosquin. 6,35 km. Clase 3: Hernández, 5m46 a 66,07 km/h. **Clase 2**: González, 5m31 a 69,91 km/h. **Clase 1**: Sciangula, 6m59 a 63,68 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
	9	Lemos-Cezar	VW Gol-1600		7h39m59s
1°	8	**Stillo-Stella**	**Renault 12 TS**	2	**7h40m54s**
	11	Antunes-Klein	VW Gol-1600		7h56m12s
2°	33	Maccari-Paz	Renault 12 TS	2	8h16m05s
3°	16	**Hernández-Schroeder**	**Renault 18 GTX E.L.**	3	**8h17m07s**
4°	37	González-Mammana	Fiat SE 1500	2	8h22m47s
5°	66	**Trossero- Guerrero**	**Fiat 128 - 1100**	1	**8h23m32s**
	27	Oribe-Melga	VW Gol - 1600		8h24m39s
6°	51	Grasso-Ellera	Fiat 128 - 1100	1	8h26m20s
7°	41	Damilano-Machuca	Fiat 128 - 1100	1	8h31m37s
8°	39	Sciangula-Yañez	Fiat 128 - 1100	1	8h31m53s
9°	38	Tinnacher-Perugini	Renault 12 TS	2	8h36m29s
10°	35	Surra-Zucchini	Renault 82 TS	2	8h38m06s
11°	101	Benedetti-Carranza	Fiat 128 - 1100	1	8h41m50s
12°	31	Pancello-Pancello	Renault 18 GTX	3	8h44m00s
13°	54	Martinez-Silvestro	Fiat 128 - 1100	1	8h44m03s
14°	57	Bordon-Altamirano	Fiat 128 - 1100	1	8h49m19s
15°	99	Rocali-Moyano	Fiat 128 - 1100	1	8h50m13s
16°	84	Flores-Mulli	Fiat SE - 1500	2	8h51m00s
17°	68	Pirles-Albandoz	Fiat 147 CL5	1	8h51m18s
	19	Napout-Barua	Ford Escort 1600		8h56m32s
18°	70	Drudi-León	Fiat 128 - 1100	1	8h58m22s
19°	15	Pecci-Martinez	Peugeot 504 GRTN	3	9h01m08s
20°	47	Morcillo-Rossi	Fiat 128 - 1100	1	9h03m21s
21°	123	Luján-Luján	Fiat 128 - 1100	1	9h07m47s
22°	82	Cáceres-Galli	Renault 12 TS	2	9h09m06s
23°	58	Bonaldi-Merlo	Fiat 147 CLS	1	9h09m59s
24°	126	Bruno-Vaca	Renault 12 TS	2	9h25m56s
	24	Quirino-Quirino	Daihatsu Charade		9h29m43s
25°	107	Gómez-Ghi	Fiat 128 1100	1	9h30m51s
26°	25	Mezher-Rodriguez	Peugeot 504 GRTN	3	9h33m42s
2°	104	Puechela-Puchela	Fiat 128 1100	1	9h37m48s
28°	89	Delagot-Achal	Renault 12 TS	2	9h43m39s
29°	79	Carballo-Sivadon	Fiat 128 1300	2	9h52m01s
30°	128	Lario-Londero	Fiat 128 1100	1	10h08m04s
31°	97	Gordillo-Ferreyro	Fiat 128 1100	1	10h28m27s

Largaron 97, llegaron 31 (Solo Campeonato Nacional)

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
18	Bravo-Piconi	Fiat Regatta 85	Caja de velocidades
1	Raies-Campana	Renault 18 GTX	Motor (lubricación)
7	Bescham-Garcia	Fiat SE 1,5	Tapa de cilindros
5	Cecchetto-Carrera	Fiat SE 1,5	Vuelco
17	Marassa-Garcia	Renault 12 TS	Vuelco
20	Schimid-López Piccioni	Renault 12 TS	Pallier
30	Maciel-Maciel	Renault 18 GTX	Caja de velocidades
10	Altamirano-Guerra	VW Gacel GL	Pallier (caja)

SAN LUIS

Automóvil Club de San Luis - 12 Pruebas de Clasificación - Tres etapas - 733,90 km - 12-13-14/9/86

PC 1: San Roque -Ruta 20. 6,89 km. Clase 3: Soto, 4m35s a 90,198 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 4m40s a 88,585 km/h. **Clase 1**: Morcillo, 5m30s a 75,164 km/h.

PC 2: Durazno-Funes. 6,89 km. Clase 3: Raies y Soto, 7m55s a 82,004 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 8m07 a 79,984 km/h. **Clase 1**: Trossero y Pirles, 9m08 a 70,822 km/h.

PC 3: San Roque -Ruta 20. 6,89 km. Clase 3: Soto, 4m35 a 90,198 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 4m50 a 85,535 km/h. **Clase 1**: Albonetti, 5m29s a 75,39 km/h.

PC 4: Totoral -San Francisco. 61,27 km. Clase 3: Soto, 46m48 a 75,552 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 49m39 a 74,041 km/h. Clase 1: Trossero, 9m15 a 65,588 km/h.

PC 5: Quiraz -Chacras. 54,85 km. Clase 3: Raies, 32m26 a 101,469 km/h. **Clase 2:** Stillo, 32m43 a 100,591 km/h. **Clase 1**: Garay, 39m13 a 83,919 km/h.

PC 6: Chacras -P. Tamborero, 81,57 km. Clase 3 Soto, 50m58 a 96,026 km/h. **Clase 2**: Stillo, 52m59 a 92,372 km/h. **Clase 1**: Trossero, 1h28s a 80,254 km/h.

PC 7: Trapiche -P. Funes. 29,57 km. Clase 3: Raies, 20m51 a 85,093 km/h. **Clase 2**: Altamirano, 21m13 a 83,624 km/h. **Clase 1**: Trossero, 24m18 a 73,011 km/h.

PC 8: San Roque -Ruta 20. 6,89 km. Clase 3: Soto 4m37 a 89,546 km/h. **Clase 2**: Badra, 4m52 a 84,945 km/h **Clase** 1: Grasso, 5m23 a 76,791 km/h.

PC 9: Tortoral -Carolina, 23,77 km. Clase 3: Soto, 15m15 a 93,520 km/h. **Clase 2**: Badra, 15m45 a 90,550 km/h. **Clase 1**: Morcillo, 18m07 a 78,724 km/h.

PC 10: Carolina -La Tora. 78,52 km. Clase 3: Soto 48m18 a 97,542 km/h. **Clase 2**: Stillo, 50m50 a 92,678 km/h. Clase 1: Grasso, 56m56 a 84,355 km/h.

PC 11: **Saladino-Riocito. 26,21 km. Clase 3**: Soto, 15m03 a 104,490 km/h. **Clase 2**: Beecham, 16m04 a 97,880 km/h. **Clase** 1: Grasso, 17m14 a 91,252 km/h.

PC 12: Trapiche -P. Funes. 29,57 km. Clase 3: Soto, 20m55 a 84,823 km/h. **Clase 2**: Beecham, 22m07 a 80,218 km/h. **Clase 1**: Grasso, 23m40 a 74,912 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1°	2	**Soto/Christie**	**Renault 18 GTX EL**	3	**4h32m37s**
2°	5	**Stillo/Stella**	**Renault 12 TS**	2	**4h51m38s**
3°	7	Torrás/Oyola	Renault 12 TS	2	4h58m25s
4°	16	Schmid/Gramaglia	Renault 12 TS	2	5h02m19s
5°	10	Bescham/Garcia	Fiat SE 1,5	2	5h03m03s
6°	12	Altamirano/Guerra	Volkswagen Gacel	2	5h05m31s
7°	22	Tubal/Valerio	Fiat SE 1,5	3	5h06m37s
8°	67	Sosa/Pardo	Renault 18 TX	3	5h20m48s
9°	29	Matiar/Vidal	Renault 18 GTX	3	5h25m39s
10°	34	Pancello /Pancello	Renault 18 GTX	3	5h26m05s
11°	45	Miglio/Farias	Renault 12 TS	2	5h27m23s
12°	17	**Grasso/Ellera**	**Fiat 128 1100**	1	**5h28m39s**
13°	27	Trosero/Guerrero	Fiat 128 1100	1	5h29m42s
14°	47	A.Sala/Bizzochi	Renault 12 TS	2	5h29m46s
15°	41	Del Bosco/Pino	Renault 12 TS	2	5h31m24s
16°	49	Morcillo/Rossi	Fiat 128 1100	1	5h35m10s
17°	66	Basavilbaso/Giaimerlera	Fiat 125 B	3	5h37m35s
18°	56	Libcak/Amann	Fiat 128 1100	1	5h38m13s
19°	97	Saina/Rocca	Fiat 128 1100	1	5h39m04s
20°	61	Sciangula/Yanez	Fiat 128 1100	1	5h40m18
21°	55	Albonetti/Volta	Fiat 128 1100	1	5h41m08s
22°	38	Luna(p)/Argüello	Renault 12 TS	2	5h42m01s
23°	64	Martini/Brunetto	Fiat 125 B	3	5h50m45s
24°	86	Alba/Diaz	Fiat 128 1100	1	5h52m33s
25°	68	Passi/Gait	renault 18 GTX	3	5h54m24s
26°	37	Campra/Narvaja	Renault 18 GTX	3	5h56m48s
27°	101	Sisterna/Picco	Fiat 128 1100	1	6h03m16s
28°	84	Oste/Cabrera	Fiat 128 1100	1	6h10m08s
29°	39	Mezher/Puggioni	Peugeot 504 TN	3	6h12m47s
30°	75	Planas/Turra	Renault 12 TS	1	6h13m47s
31°	104	Velasco/Gaona	Renault 12 TS	2	6h19m26s
32°	96	Negrini/Lungo	Fiat 128 1100	1	6h28m36s
33°	48	Delagot/Scarpatti	Renault 12 TS	2	6h35m10s
34°	88	Palma/Campos	Fiat 128 1100	1	6h47m08s
35°	93	Limina/Dellacarbon	Fiat 128 1100	1	6h47m34s
36°	92	Escudero/Solano	Fiat 128 1100	1	6h55m24s
37°	73	Scarpatti/Monchini	Fiat 128 1300	2	7h29m55s

Largaron 83 autos, llegaron 37.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	PC	CAUSA
26	1	Rosso,Hugo/Valentini, Rubén	Fiat 128 1100	8	Junta
3	3	Hernández, Héctor/Schroeder, Sigrido	Renault 18 GTX E.L.	2	Biela
9	2	Maccari, Héctor/Paz, Alberto	Renault 12 TS	3	Sda. ruta
60	1	Pirles, Osvaldo/Albandoz, Carlos	Fiat 147 CL5	4	Caja
103	2	Menchini/Piccianne, Juan	Renault 12 TS	4	Pistón
23	2	Celis, Carlos/Tentiri, Sergio	Renault 12 TS	5	Altern.
15	3	Bassi, Carlos/Syriani, Roberto	Peugeot 504 GRTN	7	Caja
1	3	Raies, Gabriel/Campaña, Raúl	Renault 18 GTX EL	11	Pallier
6	2	Badra, Horacio/Machuca, Victor	Fiat 128 1,5 SE	11	Motor

PAGOS DEL TUYU

Asociación Madariaguense de Automovilismo - 17 Pruebas de Clasificación - Tres etapas - 543,37 km - 3-4-5/10/86

PC 1: Feria Nº 1 -Circuito El Rebelde. 25,150 km. Clase 3: Chiavarolle, 13m33 a 111,365 km/h. **Clase 2**: Altamirano y Torras 14m05 a 107,148 km/. **Clase** 1: Grasso, 16m14 a 92,957 km/h.

PC 2: Laguna Grande -Circuito El Rebelde. 29,450 km. Clase 3: Lonati, 16m40 a 106,020 km/h. **Clase 2**: Bescham, 16m34 a 106,660 km/h. **Clase** 1: Minelli, 18m51 a 93,740 km/h.

PC 3: La Providencia -Los Horcones. 31,450 km. Clase 3: Raies, 14m38 a 128,952 km/h. **Clase 2**: Bescham, 14m53 a 126,786 km/h. **Clase 1**: Rosso, 16m50 a 112,094 km/h.

PC 4: Ruta 14 -Acc. Cno. Juancho- Cariló. 33,300 km. Clase 3: Raies, 13m10 a 151,747 km/h. **Clase 2**: Bescham, 13m45 a 145,309 km/h. **Clase 1**: Rosso, 16m06 a 124,099 km/h.

PC 5: Mar Azul -Mar de las Pampas. 6,400 km. Clase 3: Raies, 4m05 a 94,041 km/h. **Clase 2**: Torras, 04m17 a 89,650 km/h. **Clase 1**: Rosso, 04m47 a 80,297 km/h.

PC 6: Cariló -Valeria del Mar. 5,700 km. Clase 3 Raies, 03m30 a 97,714 km/h. **Clase 2**: Torras, 03m36 a 95 km/h **Clase 1**: Rosso, 03m56 a 86,949 km/h.

PC 7: Pinamar -Montecarlo 12,750 km. Clase 3: Chiavarolle, 06m02 a 126,796 km/h. **Clase 2**: Torras, 06m05 a 125,753 km/h. **Clase** 1: Grasso, 07m45 a 98,710 km/h.

PC 8: Cno. Acco. Monanticles - Los Horcones. 23,450 km. Clase 3: Raies, 11m37 a 121,119 km/h. **Clase 2**: Stillo y Bescham, 11m43 a 120,085 km/h **Clase 1**: Trossero, 14m05 a 99,905 km/h.

PC 9: Laguna Grande - Circuito El Rebelde. 29,450 km. Clase 3: Raies, 15m59 a 110,553 km/h. **Clase 2**: Bescham, 16m05 a 109,229 km/h. **Clase 1**: Trossero, 18m48 a 93,989 km/h.

PC 10: Laguna Grande -Circuito El Rebelde. 29,450 km. Clase 3: Raies, 15m57 a 110,784 km/h. **Clase 2**: Flores, 16m24 a 107,744 km/h **Clase** 1: Morcillo, 18m54 a 93,492 km/h.

PC 11: La Providencia -Los Horcones. 31,450 km. Clase 3: Raies, 14m33 a 129,691 km/h. **Clase 2**: Stillo y Bescham, 15m08 a 124,692 km/h. **Clase 1**: Trossero, 17m52 a 105,616 km/h.

PC 12: Ruta 74, Acc.Cno. Juancho -Cruce Rutas 74 y 56. 12,150 km. **Clase 3**: Raies, 05m43 a 127,522

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

km/h. **Clase 2**: De Giovanni y Bescham, 06m59 a 121,838 km/h. **Clase 1**: Gómez y Morcillo, 07m09 a 101,958 km/h.
PC 13: **El Tala-Cno. Interferias**, 16,550 **km. Clase 3**: Rales, 07m18 a 36,027 km/h. **Clase 2**: Bescham, 07m37 a 130,372 km/h. **Clase 1**: Morcillo, 09m09 a 108,525 km/h.
PC 14: **Laguna Grande -Circuito El Rebelde**, 29,450 **km. Clase 3**: Rales, 15m44 a 112,309 km/h. **Clase 2**: Torras, 16m03 a 110,093 km/h. **Clase 1**: Morcillo, 19m03 a 92,756 km/h.
PC 15: **La Providencia -Los Horcones. 31,460 km. Clase 3**: Rales, 14m35 a 129,394 km/h. **Clase 2**: Torras, 15m00 a 125,800 km/h. **Clase 1**: Caligaris, 17m56 a 105,223 km/h.
PC 16: **Ruta 74, Acc.Cno. Juancho -Cruce Rutas 74 y 75. 12,150** km. **Clase 3**: Rales, 05m44 a 127,151 km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 06m01 a 121,163 km/h. **Clase 1**: Sciangula y Trossero, 07m15 a 100,552 km/h.
PC 17: **El Tala -Camino Interferias. 16,550 km. Clase 3**: Rales, 07m22 a 134,795 km/h. **Clase 2**: De Giovanni y Torras, 07m40 a 129,522 km/h. **Clase** 1: Caligari, 09m15 a 107,351 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	2	Bescham/Garcia	Fiat SE 1,5	3	3h12m37s
2º	9	Stilo/Stella	Renault 12 TS	2	3h14m39s
3º	4	De Giovanni O./Lopez Piccioni	Fiat SE 1.5	2	3h16m00s
4º	7	Torras/Oyola	Renault 12 TS	2	3h16m49s
5º	12	Flores/Abineme	VW Gacel GL	2	3h18m44s
6º	1	Chiavarolle/Ribe Nill	Renault 18 GTW	3	3h19m10s
7º	2	Rales/Campaña	Renault 18 GTX	3	3h20m12s
8º	45	Lonati/Madero	Renault 18 TX	3	3h21m24s
9º	11	Maineri/García	VW Gacel GL	2	3h23m27s
10º	23	Maciel/Maciel	Renault 18 GTX	3	3h23m40s
11º	21	Gorman/Peretti	Peugeot 504 GRTN	3	3h26m43s
12º	48	Faini/Faini	Renault 12 TS	2	3h27m57s
13º	25	Pancello/Pancello	Renault 18 TX	3	3h31m26s
14º	22	Díaz Mayer/Valles	Renault 18 GTX	3	3h34m07s
15º	49	Corzo/Rubey	Fiat SE 1.5	2	3h38m31s
16º	58	Battistesa/Liberatore	VW Gacel GL	2	3h45m40s
17º	42	Trossero/Guerrero	Fiat 128 1100	1	8h48m57s
18º	68	Morcillo/Rossi	Fiat 128 1100	1	3h50m40s
19º	37	Caligaris/Pinotti	Fiat 128 1100	1	3h55m19s
20º	41	Sciangula/Yañez	Fiat 128 1100	1	3h57m41s
21º	36	Martinez/Silvestro	Fiat 128 1100	1	3h59m18s
22º	64	Greco/Albertal	Renault 12 TS	2	3h59m33s
23º	24	Passi/Gait	Renault 18 GTX	3	4h00m26s
24º	70	Arguello/Yacovino	Fiat 128 1100	1	4h01m20s
25º	53	Miranda/Miranda	Renault 12 TS	2	4h04m57s
26º	26	Abella Nazar/Aschiero	Renault 12 TS	2	4h07m00s
27º	50	Escariz/Fontana	VW Gacel GL	2	4h08m07s
28º	73	Secul/Lobera	Fiat 128 1100	1	4h09m43s
29º	51	Muzzin/Buzzelli	Renault 12 TS	2	4h12m28s
30º	34	Bulgos/Achinelli	Fiat 147 CLS	1	4h13m19s
31º	43	Sisterna/Pico	Fiat 128 1100	1	4h13m25s
32º	74	Capellini/Pedernera	Fiat 147 CLS	1	4h16m34s
33º	52	Abarca/Rochettri	VW Gacel E.L.	2	4h18m47s
34º	38	Isidro/Emau	Fiat 128 1100	1	4h34m49s
35º	66	Payro/Payro	Fiat 128 1100	1	5h56m43s

Largaron 63 autos, llegaron 35.

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
14	2	Schmid, Fernando/Gramaglia, Miguel	Renault 12 TS	Alternador
23	3	Maciel, Hernán/Maciel Luis	Renault 18 GTX E.L.	Carburador
5	2	Cecchetto, José/Carreras, Justo	Fiat SE, 1.5	Biela
47	3	Maglione, Horacio/De los Santos	Peugeot 504 TN	
15	2	Colosi, Sergio/Pérez	Fiat SE 1.5	Empantanado
16	2	Tubal, Miguel/Valerio, Carlos	Fiat SE 1.5	
17	2	Garcia Jurjo, H./Gonzalez, Jorge	VW Gacel GL	
30	1	Pirles, Osvaldo/Albandez, Carlos	Fiat 147, GL5	Motor
3	2	Altamirano, Alfredo/Guerra, Carlos	VW Gacel GS	Motor
19	1	Rosso, Hugo/Valentini, Rubén	Fiat 128 1100	Caja

24 HORAS

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally - 16 Pruebas de Clasificación - Dos etapas - 580,39 km. 16-17/11/86

PC 1: **Icho Cruz - Cruce Ea. Cáceres - 7,82 km. Clase 3**: Rales, 8m21s a 56,19 Km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 8m28s a 55,41 Km/h. **Clase** 1: Bua, 9m06s a 51,56 Km/h.
PC 2: **Cruce Cno. Casvalango - El Pantanillo - 5,48 Km. Clase 3**: Croce, 4m04s a 80,85 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 4m14s a 77,67 km/h. **Clase 1**: Rosso, 4m29s a 73, 34 km/h.
PC 3: **El Durazno - Cuchilla Nevada - 38,49 Km. Clase 3**: Chiavarolle, 26m46s a 82,28 Km/h. **Clase 2**: Torras, 26m41 a 86,55 Km/h. **Clase** 1: Rosso, 29m12s a 79,09 Km/h.
PC 4: **Cuchilla Nevada - Agua Fria - 63 Km. Clase** 3: Chiavarolle, 49m18s a 76,67 Km/h. **Clase 2**: Torras, 48m37s a 77,75 Km/h. **Clase 1**: Grasso, 54m41s a 69,12 Km/h.
PC 5: **Rio Guasta - Taninga 31,09 Km. Clase 3**. Raies, 24m11s a 77,13 Km/h. **Clase 2**: Torras, 23m35s a 79,10 Km/h. **Clase 1**: Rosso, 25m20s a 73,63 Km/h.
PC 6: **Chamico - Ambul - 24,59 Km. Clase 3**: Maciel, 24m49s a 59,45 Km/h. **Clase 2**: Torras, 24m07s a 61,17 Km/h. **Clase 1**: Rosso, 25m50s a 57,11 Km/h.
PC 7: **Ambul - San Lorenzo - 26,21 Km. Clase 3**: Diaz Mayer, 16m13s a 96,97 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 16m40s a 94,36 Km/h. **Clase 1**: Rosso, 18m01s a 87,29 Km/h.
PC 8: **Ambul - San Lorenzo - 26,21 Km. Clase 3**: Diaz Mayer, 17m09s a 91,70 Km/h. **Clase 2**: Tubal, 17m18s a 90,90 Km/h. **Clase 1**: Nizzo, 18m09s a 86,64 Km/h.
PC 9: **Cura Brochero-Nono 19,15 km. Clase 3**: Maciel 14m28s a 79,70 km/h. **Clase 2**: Bescham 13m28s a 85,32 km/h. **Clase 1**: Rosso, 14m28s a 79,70 km/h.
PC 10: **Mina Clavero-Giulio Cesare - 22,26 km. Clase 3**: Maciel, 23m59s a 55,69 km/h. **Clase 2**: Tubal, 23m38s a 56,51 km/h. **Clase 1**: Nizzo, 24m23s a 54,77 km/h.
PC 11: **El Condor - Cuesta Blanca - 34,50 Km. Clase 3**: Bassi, 30m59s a 66,81 Km/h. **Clase 2**: Bescham, 28m22s a 72,97 Km/h. **Clase 1**: Nizzo, 31m29s a 65,75 Km/h.
PC 12: **Yocsina - La Calera - 8,60 km. Clase 3**: Passi, 4m33s a 113,40 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 4m19s a 119,53 Km/h. **Clase** 1: Rosso, 4m44s, a 109,01 Km/h.
PC 13: **Rumy-Dumesnil - 8,61 Km. Clase 3**: Bonaldi, 8m48s a 58,70 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 8m57s a 57,72 Km/h. **Clase 1**: Drudi, 9m00s a 57,40 Km/h.
PC 14: **Villa Allende - Va. Pan de Azúcar - 22,89 km/h. Clase 3**: Bonaldi, 19m19s a 71,10 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 18m56s a 72,54 Km/h. **Clase** 1: Saina, 20m09s a 68,16 Km/h.
PC 15: **Cosquin - Tanti - 20,77 Km**. Clase 3: Bonaldi, 13m57s a 89,33 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 13m27s a 92,65 Km/h. **Clase 1**: Selangula, 15m05s a 82,62 Km/h.
PC 16: **Cavalango - El Pantanillo - 9,09 Km. Clase 3**: Chali, 8m54s a 61,28 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 8m24s a 64,93 Km/h. **Clase 1**: Saina, 8m64s a 61,28 Km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	8	Bescham, Jorge/Garcia, José Alberto	Fiat SE 1,5	2	4h55m19s
2º	15	Tubal, Miguel/Valerio, Carlos	Fiat SE 1.5	2	4h58m54s
3º	6	Altamirano, Alfredo/Gerra, Carlos	VW Gacel 65	2	5h08m54s
4º	4	Maccari, Oscar/Paz, Angel	Renault 12 TS	2	5h09m40s
5º	50	Nizzo, Raúl/Cali Carlos	Fiat 128 1100	1	5h15m22s
6º	28	Bonaldi, Lucio/Merlo, Ricardo	Renault 18 GTX	3	5h15m57s
7º	11	Bassi, José Carlos/Syriani, Roberto	Peugeot 504 GRTN	3	5h16m56s
8º	27	Passi, Ricardo/Gait, Ernesto	Renault 18 GTX	3	5h17m13s
9º	36	Chali, Jorge/Gait, Eduardo	Renault 18 GTX	3	5h17m22s
10º	19	Rosso, Hugo/Quiroz, Rubén	Fiat 128 1100	1	5h21m00s
11º	59	Morcillo, Claudio/Rossi, Aldo	Fiat 128 1100	1	5h23m17s
12º	47	Saina, Iván/Roca, Victor	Fiat 128 1100	1	5h27m02s
13º	70	Veglia, Néstor/Garola, Jorge	Renault 18 GTX	3	5h28m22s
14º	88	Piazza, Carlos/Vacchiani Diego	Fiat SE 1.5	2	5h29m00s
15º	91	Mazzochi, Raúl/Mazzochi, Héctor	Renault 12 TS	2	5h29m04s
16º	12	Pecci, Daniel/Perugini, Sergio	Peugeot 504 GRTN	3	5h29m14s
17º	46	Drudi, Roberto/León, Antonio	Fiat 128 1100	1	5h30m40s
18º	65	Sciangula, José/Yañez, Luis	Fiat 128 1100	1	5h30m49s
19º	14	Mastromarino, C./Bortoletto, A.	VW Gacel GL	2	5h31m00s
20º	58	Martinez, Angel/Silvestro, Raúl	Fiat 128 1100	1	5h32m59s
	77	Armesto, Jose/Lopez, Claudio	VW Gol		5h36m28s
21º	44	Panero, Edgardo/Boaglio, Roberto	Renault 12 TS	2	5h37m22s
22º	55	Sassi, José/Garcia, Mateo	Fiat 147 CL5	1	5h37m58s
23º	54	Libak Osvaldo/Ammann, Fernando	Fiat 128 1100	1	5h38m21s
24º	135	Maselli, Alberto/Macias, Fabio	Fiat 128 1100	1	5h39m19s
25º	81	Cerban, Gabriel/Parino, Ricardo	Renault 12 TS	2	5h39m40s
26º	89	Escariz, Horacio/Fontana, Eduardo	VW Gacel GL	2	5h39m52s
27º	146	Calegaris, Raúl/Pinotti, Adrian	Fiat 128 CLI	1	5h43m07s
28º	20	Trosero, Rudy/Gerrero, Rodolfo	Fiat 128 1100	1	5h43m09s
29º	123	Gómez, Pablo/Patoso, Guillermo	Fiat 128 1100	1	5h46m16s
30º	39	Cáceres, Alberto/Galli, Marcelo	Renault 12 TS	2	5h47m16s
31º	62	Mariano, Cesar/Gullino, Ricardo	Fiat 128 1100	1	5h47m22s
32º	101	Pucheta, Juan/González, Mario	Fiat 128 1100	1	5h50m33s
33º	41	Mauvecin, Carlos/Garcia, Santiago	Renault 12 TS	2	5h52m37s
34º	64	Sisterna, Lino/Picco, Oscar	Fiat 128 1100	2	5h53m50s
35º	72	Vincenti, Walter/Vincenti, Rolando	Honda Prelude	3	5h54m04s
36º	119	Febre, Alejandro/Cecchelo, Roque	Fiat 128 1100	1	5h54m42s
37º	68	Ghilardi, Aldo/Gonzalez, Jorge	Fiat 128 1100	1	5h55m20s
38º	110	Dólivo, Rojer/Dolivo, Oscar	Fiat 128 1100	1	5h55m51s
39º	48	Albonetti, Mario/Volta, José	Fiat 128 1100	1	5h56m46s
40º	90	Casadey, Carlos/Oviedo, Victor	Renault 12 TS	2	5h56m49s
41º	112	Machado, Daniel/Guazman, Daniel	Fiat 128 1100	1	6h09m31s
42º	71	Croco, Carlos/Riveri, Carlos	Peugeot 504 TN	3	6h11m54s
43º	114	Musri, Carlos/Baragnolo, Jorge	Daihatsu Charade	1	6h13m43s
44º	134	Haarcher, Enrique/Carrizo, Omar	Renault 12 TS	2	6h16m07s
45º	87	Olmas, Manuel/Leimgrumber, J.	Renault 12 TS	2	6h17m09s
46º	96	Rama, Juan/Gariglio, Guillermo	Fiat 128 1100	1	6h18m24s
47º	108	Serverdija, Ivan/Avil Hector	Fiat 128 1100	1	6h19m05s
48º	144	Grillo, Juan/Guissi, Carlos	Fiat 128 1100	1	6h22m02s
49º	73	Gaicta, Juan C./Belluzo, Daniel	Peugeot 504 TN	3	6h38m02s
50º	145	López, Eduardo/Avila, Alejandro	Fiat 128 1100	1	6h38m43s
51º	128	Corvalán, Santiago/Gody, Juan C.	Fiat 128 1100	1	7h00m55s
52º	125	Lario, Mauricio/Vera, Miguel	Fiat 128 1100	1	7h01m49s
53º	137	Gariglio, Ricardo/Schmidl, Oscar	Fiat 128 1100	1	7h27m08s
54º	132	Parussa, Sergio/Mazzola, Roberto	Fiat 128 1100	1	7h40m11s

Largaron 128 autos, llegaron 54 (solo Campeonato Nacional)

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	PC	CAUSA
6	2	Badra, Horacio/Bizzochi, Roberto	Fiat 1.5 SE	3	Caja
7	2	Cecchetto, José/Carreras, Justo	Fiat 1.5 SE	4	Distribuidor
10	2	De Giovanni, Omar/Piccionne, Juan	Fiat 1.5 SE	4	Motor
88	2	Recalde, José/Seppey, Oscar	Renault 12 TS	5	Suspensión
5	2	Stillo, Mario/Stella, Fernando	Renault 12 TS	5	Biela
1	3	Raies, Gabriel/Campaña, Raúl	Renault 18 GTX E.L.	6	Caja
17	2	Schmid, Fernando/Gramaglia, Miguel	Renault 12 TS	6	Tren delantero
9	2	Torras, Miguel/Oyola, Luis	Renault 12 TS	7	Caja

GRAN PREMIO

Automóvil Club Argentino - 26 Pruebas de Clasificación - Dos etapas - 1.632,23 Km 11-12 y 13/12–86.
PC 1: **1º de Mayo - Las Pepas - 27.740 km. Clase 3**: Raies, 11m a 151,309 Km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 11m26s a 145,574 Km/h. **Clase 1**: Quinteros, 13m07s a 126,892 Km/h.
PC 2: **Raices - Alm. Iglesias - 33,210 Km. Clase 3**: Perkins, 12m49s a 155,469 Km/h. **Clase 2**: Bescham y Tubal 13m16s a 150,196 Km/h. **Clase 1**: Quinteros, 15m05s a 132,106 Km/h.
PC 3: **Maria Grande - Tabossi - 25,560 km. Clase 3**: Perkins, 11m08s a 137,749 Km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 11m27s a 133,939 Km/h. **Clase 1**: Quinteros, 12m43s a 120,598 Km/h.
PC 4: **Sosa - La Picada - 35,360 Km. Clase 3**: Perkins, 16m38s a 127,551 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 16m26s a 129,103 Km/h. **Clase 1**: Martinez, 19m09 a 110,789 Km/h.
PC 5: **Quebracho - Seguí - 17,020 Km. Clase 3**: Perkins, 6m41s a 152,798 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 6m39s a 153,564 Km/h. **Clase** 1: Sciangula, 7m58s a 128,184 Km/h.
PC 6: **Seguí - El Pueblito - 46,380 Km**. Clase 3: Perkins, 22m41s a 122,680 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 22m14s a 125,163 km/. **Clase 1**: Martinez y Martina, 26m04s a 106,757 km/h.
PC 7: **Crucecitas - Maciá - 43,390 Km. Clase 3**: Chiavarolle, 21m02 a 123,775 Km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 21m27s a 121,371 Km/h. Clase 1: Martinez, 24m16s a 107,283 Km/h.
PC 8: **Villa Mantero - Aldea San Antonio - 23,220 Km/h**. Clase 3: Chiavarolle, 9m44s a 143,137 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 9m55 a 140,491 Km/h. Clase 1: Martinez, 11m38s a 120,623 Km/h.
PC 9: **Aldea San Antonio - Talia - 40,370 Km/h. Clase 3**: Perkins, 17m45s a 136,462 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 17m54s a 135,318 Km/h. Clase 1: Grasso, 21m10s a 114,435 Km/h.
PC 10: **Camino Aero Club - Pronunciamiento - 23,600 Km. Clase 3**: Perkins, 7m58s a 142,74. **Clase 2**: Altamirano, 9m49s a 144,244 Km/h. **Clase 1**: Sciangula, 11m42s a 121,26 Km/h.
PC 11: **Pronunciamiento - Santa Anita - 52,650 Km. Clase 3**: Chiavarolle, 22m19s a 141,55. **Clase 2**: Altamirano, 21m40s a 145,800 Km/h. **Clase 1**: Grasso, 25m47s a 122,521 Km/h.
PC 12: **Santa Anita - Las Moscas 24.070**. Clase 3: Chiavarolle, 11m36s a 124,143 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 9m55s a 140,491 km/h. **Clase 1**: **Martinez**, 11m33s a 120,623 km/h.
PC 13: **Villaguay - Lucas Norte - 54,739 Km. Clase 3**: Chiavarolle, 21m04s a 155,877 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 22m18s a 147,256 Km/h. Clase 1: Graso, 26m04s a 125,927 Km/h.
PC 14: **Lucas Norte - Federal - 56,280 Km/h. Clase 3**: Perkins, 20m56s a 161,312 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 21m54s a 154,192 Km/h. **Clase 1**: Martinez, 26m44s a 126,314 Km/h.
PC 15: **La Virgen - Los Charrúas - 60,560 Km. Clase 3**: Chiavarolle, 23m17s a 156,060 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 22m28s a 161,733 Km/h. **Clase 1**: Gómez, 27m04s a 134,246 Km/h.
PC 16: **Suspendido**
PC 17: **San Salvador - Hambis - 46,990 Km. Clase 3**: Hernandez, 22m01s a 128,058 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 20m51s a 135,223 Km/h. Clase 1: Gómez, 24m59s a 112,851 Km/h.
PC 18: **C. del Uruguay - Colonia Elia - 20,980 Km. Clase 3**: Chiavarolle, 9m29s a 132,73 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 9m30s a 132,505 Km/h. **Clase 1**: Martinez, 11m a 114,436 Km/h.

RALLY NACIONAL

PC 19: Colonia - Gualeguaychú - 38,960. Clase 3: Hernández, 15m11s a 153,958 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 16m27s a 151,301 Km/h. **Clase 1:** Gómez, 18m19s a 127,621 Km/h.
PC 20: Gualeguaychú - Perdices - 37,250 Km. Clase 3: Hernández, 15m50s a 141,158 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 15m34s a 143,576 Km/h. **Clase 1:** Martínez, 18m26s a 121,248 Km/h.
PC 21: Perdices - Las Mercedes - 35,260 Km. Clase 3: Hernández, 17m49s a 118,743 Km/h. **Clase 2**: Torras, 17m10s a 123,239 Km/h. **Clase 1**: Martínez, 20m02s a 105,604 Km/h.
PC 22: Las Mercedes - E. Carbó - 26,280 Km. Clase 3: Hernández, 11m21s a 138,925 Km/h. **Clase 2**: Altamirano, 11m02s a 142,912 Km/h. **Clase 1:** Martínez 13m07s a 120,213 Km/h.
PC 23: E. Carbo - Larroque - 29,020 Km. Clase 3: Hernández, 13m42s a 127,095 Km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 13m37s a 127,873 Km/h. **Clase 1**: Martínez, 15m32s a 112,074 Km/h.
PC 24: Villa Eleonora - Urdinarrain - 28,220 Km. Clase 3: Hernández, 13m46s a 122,993 Km. **Clase 2**: De Giovanni, 13m17s a 127,468 Km/h. **Clase 1**: Martínez, 15m28s a 109,474 Km/h.
PC 25: Urdinarrain - Aldea de San Antonio - 16,770 Km. Clase 3: Hernández, 7m04s a 142,387 Km/h. **Clase 2**: De Giovanni, 7m03s a 142,723 Km/h. **Clase 1**: Martínez, 8m25s a 119,549 Km/h.
PC 26: Aldea San Antonio - Talita - 40,370 Km/h. Clase 3: Foche y Chiavarolle emp. 19m31s a 124,109 Km/h. **Clase 2**: Torras, 18m47s a 128,955 Km/h. **Clase 1**: Martínez, 21m23s a 113,807 Km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1º	4	**Chiavarolle, E./Ribe Nill. R.**	**Renault 18 GTX**	**3**	**6h28m18s**
2º	11	**Torras, M./Oyola, L.**	**Renault 12 TS**	**2**	**6h37m56s**
3º	2	Hernández, H./Schoroder S.	Renault 18 GTX	3	6h40m46s
4º	12	De Giovanni, O./López Piccioni	Fiat SE 1.5	2	6h46m01s
5º	7	Bescham, J./García, J.	Fiat SE 1.5	2	6h50m14s
6º	9	**Altamirano, A./Guerra, C.**	VW Gacel GS	2	7h02m48s
7º	18	Bonaldi, L/Merlo, R.	Renault 18 GTX	3	7h09m17s
8º	54	Frecha, C./Chainty, J.	Fiat SE 1.5	2	7h09m29s
9º	73	Etchepare, J./Salga, L.	VW Gacel GL	2	7h16m35s
10º	50	Foche, M./Madero, G.	Renault 18 TX	3	7h19m33s
11º	37	**Martínez, A./Silvestro, O.**	**Fiat 128 1100**	1	**7h34m05s**
12º	42	Gómez, J./Heckmann Saez	Fiat 128 1100	1	7h42m25s
13º	74	Maranzana, P./Blava, S.	Renault 12 TS	2	7h42m39s
14º	38	Lambrecht, U./Scaiola, S.	Fiat 147 GLS	1	7h50m45s
15º	56	Tenorio, F./Rossi, M.	Renault 12 TS	2	7h50m47s
16º	69	Garay, A./D'Ambrosio	Fiat 128 1100	1	8h33s
17º	33	Panero, E./Boaglio, R.	Renault 12 TS	2	8h06m48s
18º	71	Massera, H./Aceba, J.C.	Renault 12 TS	1	8h42m22s
19º	77	Peñalba, O./Rivas, N.	Fiat 128 1100	1	8h42m22s
20º	67	Testa, R./Pedemero, A.	Fiat 128 1100	1	8h51m46s
21º	51	Fontana, A./Cid, C.	Renault 18 TX	3	9h23m20s
22º	72	Uranga, R./Gras, N.	Fiat 128 1300	2	9h47m28s
23º	65	Cornu, J./Mior, J.	Fiat 128 1100	1	10h09m52s

PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	CLASE	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	PC	CAUSA
1º	3	Perkins, Gastón-Muzio, Daniel	Peugeot 504 TN	15	Tapa de cilindros
3º	3	Raies, Gabriel-Campaña, Raúl	Renault 18 GTX	15	Tapa de cilindros
8º	2	Stillo, Mario-Stella, Fernando	Renault 12 TS	4	Termos. 3ra. cilindro
15º	3	Lonati, Eduardo-Del Buono, Jorge	Renault 18 GTX	4	Punta del eje trasero
21º	1	Grasso, Luis-Ellera, José	Fiat 128 1100	14	Arbol de levas
17º	3	Veronesi, Carlos-Carbonari, Jorge	Renault 18 GTX	4	Pistón pinchado

CAMPEONATO ARGENTINO
PILOTOS
CLASE UNO

Piloto	Chel.Suárez	Vía.Manzana	V.Dolores	La Rioja	Bandera	San Luis	P.del Tuyú	24 Horas	Gran Premio	Total
Trassero	20	—	—	12	25	15	20	—	—	92
A. Martínez	15	12	—	6	7,5	—	8	4	25	77,5
Pirles	10	20	—	20	3	—	—	—	—	53
Marcillo	—	—	10	—	—	12	15	12	—	49
Sciangula	—	8	6	—	13,5	6	10	6	—	49,5
J. Gómez	8	15	—	—	—	—	—	—	19	42
Grasso	—	—	—	—	19	20	—	—	—	39
Rosso	—	—	20	—	—	—	—	—	15	35
Damiano	—	—	15	—	—	—	—	—	—	30
Saina	—	—	—	10	—	8	—	10	—	28
Galgan	—	—	12	—	—	—	—	12	—	24
Nizzo	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20
Ghilardi	—	—	2	15	—	—	—	—	—	17
Lambrech	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15
Bordon	—	—	8	—	5	—	—	—	—	13
Garay	—	—	—	—	—	—	—	—	12,5	12,5
Ricca	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Libaak	—	—	—	—	—	10	—	2	—	12
Drudi	—	—	—	1	1,5	—	—	8	—	10,5
Angelini	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Benedetti	—	—	—	—	10	—	—	—	—	10
Peñalba	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Quintanos	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8
Testa	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5	7,5
Favre	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Suárez	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5
Argüello	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Cornu	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
Giolfre	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Merlo	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
Velázquez	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Siragusa	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
Recalt	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
Albanetti	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
Sisterna	—	—	—	—	—	2	2	—	—	4
Secul	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Digesónimo	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Bonilla	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Salgado Nash	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3

	Chel.Suárez	Vía.Manzana	V.Dolores	La Rioja	Bandera	San Luis	P.del Tuyú	24 Horas	Gran Premio	Total
Benatto	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Alba	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Buigas	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Sassi	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Silenzi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Minetti	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
J.sC. Martínez	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Bua	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Oste	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Capellini	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Maselli	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

CAMPEONATO ARGENTINO
PILOTOS
CLASE DOS

Piloto										
Bescham	—	—	20	20	—	10	20	20	15	105
Stillo	20	—	15	—	25	20	15	—	—	95
Altamirano	8	20	12	10	—	8	—	12	12,5	82,5
Torras	13	—	—	—	—	15	10	—	25	62
De Giovanni	—	—	8	15	—	—	12	—	19	54
Tubari	—	3	6	12	—	6	—	15	—	42
Schmid	—	12	2	8	—	12	—	—	—	34
Maccari	—	—	—	—	19	—	—	10	—	29
Badra	3	15	10	—	—	—	—	—	—	28
Del Campo	15	—	—	—	—	—	—	—	—	15
González	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15
Finnacher	—	—	—	—	12,5	—	—	—	—	12,5
Gora	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
García Jujo	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Mastromarino	—	6	—	—	—	—	—	4	—	10
Panero	—	—	—	4	—	—	—	3	3	10
Sarra	—	—	—	—	10	—	—	—	—	10
Frecha	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Miglio	4	—	—	—	—	4	—	—	—	8
Bravo	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Flores Juan	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8
Plazza	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
Flores, José	—	—	—	—	7,5	—	—	—	—	7,5
Etchepare	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5	7,5
A. Sala	—	4	—	—	—	3	—	—	—	7
Flere	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Brunello	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6
Maineri	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Mazzochi	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Cáceres	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5
Maranzana	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
José Recalde	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Luna (p)	—	—	3	—	—	1	—	—	—	4
Bruno	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
Faini	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Tenorio	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Defagot	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Corzo	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Cisneros	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Santángelo	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Del Bosco	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Ballistesa	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Cerbán	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Carballo	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	1,5
Massera	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	1,5
Bortoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Debasa	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Perfumo	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Greco	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Escanz	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

CAMPEONATO ARGENTINO
PILOTOS
CLASE TRES

Piloto										
Raies	20	20	20	20	—	—	15	—	—	95
Pancello	—	12	—	—	19	10	6	—	—	47
Chiavarolle	—	—	—	—	—	—	20	—	25	45
Héctor Hernández	—	—	—	—	25	—	—	—	19	44
Bonaldi	—	—	—	—	—	—	—	20	15	35
Maciel	15	—	—	—	—	—	10	—	—	25
Germani	—	—	15	—	—	—	8	—	—	23
Pecci	—	—	—	—	16	—	—	6	—	21
Soto	—	—	—	—	—	20	—	—	—	20
Passi	—	—	—	—	—	—	4	3	12	19
Peral	12	—	6	—	—	—	—	—	—	18
Landriscina	—	15	—	—	—	—	—	—	—	15
Domeichiore	—	—	—	15	—	—	—	—	—	15
Sosa	—	—	—	—	—	15	—	—	—	15
Bassi	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15
Mezher	—	—	—	12	—	2	—	—	—	14
Foche	—	—	—	—	—	—	—	—	12,5	12,5
Maitar	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12
Lonatti	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12
Hugo Hernández	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Decchechi	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10
Chani	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TODAS LAS CARRERAS DE 1986

	Chel.Suárez	Vta.Manzana	V.Dolores	La Rioja	Bandera	San Luis	P.del Tuyú	24 Horas	Gran Premio	Total
Fontana	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Otero	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Basavilbaso	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8
Veglia	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
Martini	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Díaz Mayer	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Croce	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Campra	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Galota	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3

CAMPEONATO DE NAVEGANTES

CLASE UNO

Navegante										
Guerrero	20	—	—	12	25	15	20	—	—	92
Silvestro	15	12	—	6	7,5	—	8	4	25	77,5
Albandoz	10	20	—	20	3	—	—	—	—	53
Rossi	—	—	10	—	—	12	15	12	—	49
Yañez	—	8	6	—	12,5	6	10	6	—	48,5
Ellera	—	—	—	—	19	20	—	—	—	39
Valentini	—	—	20	—	15	—	—	—	—	35
Roca	—	—	—	10	—	8	—	10	—	28
Beckman	8	—	—	—	—	—	—	—	19	27
Ponotti	—	—	12	—	—	—	12	—	—	24
Cali	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20
J. Gonzáles	—	—	2	15	—	—	—	—	—	17
Gil	—	15	—	—	—	—	—	—	—	15
Machuca	—	—	15	—	—	—	—	—	—	15
Quiroz	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15
Scarlola	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15
Altamirano	—	—	8	—	5	—	—	—	—	13
D'Ambrosio	—	—	—	—	—	—	—	—	12,5	12,5
Elcardi	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Carranza	—	—	—	2	10	—	—	—	—	12
Amann	—	—	—	—	—	10	—	2	—	12
Leon	—	—	—	1	1,5	—	—	8	—	10,5
Chiarotto	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Rivas	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Scifardi	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8
Pedemera	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5	7,5
Avedano	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Pagliaci	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Yacovino	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Mioz	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
Costignola	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Ibáñez	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
Pomata	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Borgioli	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
Moyano	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
Volta	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
Piso	—	—	—	—	—	2	2	—	—	4
Lombera	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Pardo	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Heredia	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Salgado Nash	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Chiodi	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Diaz	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Achinelli	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
M. Garcia	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Fisinger	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Cordi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Diniso	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Cabrera	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
A. Pedernera	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Macias	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

CAMPEONATO DE NAVEGANTES

CLASE DOS

Navegante										
J. Garcia	—	—	20	20	—	10	20	20	15	102
Stella	20	—	15	—	25	20	15	—	—	95
López Picciani	—	12	—	8	—	—	12	—	19	51
Ayola	—	—	—	—	—	15	10	—	25	50
Valerio	—	3	6	12	—	6	—	15	—	42
Guerra	—	—	—	—	—	8	—	12	12	32
Rasdo	8	—	12	10	—	—	—	—	—	30
Paz	—	—	—	—	19	—	—	10	—	29
Quiroz	12	—	—	15	—	—	—	—	—	27
Valentini	—	20	—	—	—	—	—	—	—	20
Tones	3	15	—	—	—	—	—	—	—	18
Rosso	15	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Manamana	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15
Gramaglia	—	—	2	—	—	2	—	—	—	14
Perugini	—	—	—	—	12,5	—	—	—	—	12,5
Alberti	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Gonzáles	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Teyssedou	—	—	10	—	—	—	—	—	—	10
Zuccini	—	—	—	—	10	—	—	—	—	10
Onainty	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Farias	4	—	—	—	—	4	—	—	—	8
Molina	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Aguirre	—	—	6	—	—	—	—	—	—	8
Abineme	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8
Vercelani	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
Mutti	—	—	—	—	7,5	—	—	—	—	7,5
Solga	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5	7,5
Schroeder	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6

	Chel.Suárez	Vta.Manzana	V.Dolores	La Rioja	Bandera	San Luis	P.del Tuyú	24 Horas	Gran Premio	Total
Jawebaum	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Koller	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6
J. Garcia (Charly)	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Mazzochi	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Boaglio	—	—	—	—	—	—	—	3	3	6
Galli	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Biava	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
Minardi	—	4	—	—	—	—	—	—	1	5
Pardo	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Argüello	—	—	3	—	—	1	—	—	—	4
Ribe Nill	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
Vaca	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
Faini	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Bartoletto	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Rossi	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Acbal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Bizzochi	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Rubey	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Díaz	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Carbonari	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Pino	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Liveratore	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Parino	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Sivadon	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	1,5
Acebal	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	1,5
Duprat	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Debasa	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Martina	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Alberial	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Fontana	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

CAMPEONATO DE NAVEGANTES

CLASE TRES

Navegante										
Campaña	20	20	20	20	—	—	15	—	—	95
Pancello	—	12	—	—	19	10	6	—	—	47
Ribe Nill	—	—	—	—	—	—	20	—	25	45
Schroeder	—	—	—	—	25	—	—	—	19	44
Merlo	—	—	—	—	—	—	—	20	15	35
Maciel	16	—	—	—	—	—	10	—	—	25
Madero	—	—	—	—	—	—	12	—	12,5	24,5
Peretti	—	—	15	—	—	—	8	—	—	23
Christie	—	—	—	—	—	20	—	—	—	20
Valles	—	15	—	—	—	—	4	—	—	19
Gali	—	—	—	—	—	4	3	12	—	19
Zubillaga	12	6	—	—	—	—	—	—	—	18
Varela	—	—	—	15	—	—	—	—	—	15
Martinez	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15
Pardo	—	—	—	—	—	15	—	—	—	15
Syrani	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15
Rodriguez	—	—	—	12	—	—	—	—	—	12
Vidal	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12
Coggiola	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Decchechi	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10
Gali	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10
Cid	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Dalceggio	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Glaimeriera	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8
Garcia	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
Brunetto	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Peruggini	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Riveri	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Narvaja	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Belluzo	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Puggioni	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2

CAMPEONATO DE MARCAS

Marca	Chel.Suárez	Vta.Manzana	V.Dolores	La Rioja	Bandera	San Luis	P.del Tuyú	24 Horas	Gran Premio	Total

CLASE UNO

Fiat 128 1100	66	51	81	61	99,5	81	77	78	79	663,5
Fiat 147 CL5	22	30	—	20	3	—	4	3	15	97

CLASE DOS

Renault 12 TS	70	32	24	18	78,5	57	30	21	38,5	369
Fiat SE 1,5	3	3	44	47	22,5	15	35	43	39	252,5
VW Gacel	8	32	13	10	—	8	16	17	25	129
Regatta 85	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Fiat 128 1300	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	1,5

CLASE TRES

Renault 18	35	40	20	20	44	64	70	38	81,5	412,5
Peugeot 504	12	31	15	27	15	2	8	28	—	138
Fiat 125	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14
Subaru 1800	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o maquina o con letra de imprenta con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono. Y envíelo por correo a **Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central**, o deposítelo personalmente en **Av. Belgrano 624, Capital Federal.**

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

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

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

CUPON

Tiene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Lucio Bonaldi vende **FIAT 147** de Rally, listo para largar. Además block semiarmado, parrilla de suspensión, caja de dirección y repuestos varios. Total: A 8.000. Tratar en Juan B. Justo 2851, Barrio Alta Córdoba - Córdoba. Tel. (051) 712469.

Vendo **COUPE NISSAN 300 ZX** con la que corrieron en el CAP Fittipaldi y Larrauri. Hablar con Oscar Rodriguez Marsilli al Tel. (01) 797-3040.

Vendo **COUPE NISSAN 300 ZX.** Ultimo ganador en el CAP. Auto de punta. Hablar con Oscar Rodriguez Marsilli al Tel. (01) 797-3040.

interés. Av. Libertador 1912. Olivos.

Vendo **TC 2000 PEUGEOT 504.** Diseño "Pordal" motor 570. Casa Saenz. Diferencial aluminio. Todo listo. 0 Km. Sin correr. US$ 10.000. Contado, 30/60/90 sin interés.

FIAT EUROPA 1300. Motor cosma, casco nuevo. Autoblocante, suspensión regulable. Pellizza 3065. Olivos.

PEUGEOT 504. Rally o pista. Casa TCM. Autoblocante. Dos motores. Suspensión pista y rally. Repuestos varios. Pellizza 3065. Olivos.

Vendo **FIAT LIBRES 850,** gomas Michelin, caja Sáenz. "Urgente". Barato, con o sin motor. Constituyentes y Encina. Mariano Acosta. Tel. 0220-8145. Preguntar por Sergio.

Mario Serravalle vende

peonato. Tratar Tel. 0473-80279. Fernando. ADBA.

FIAT 128 RALLY 1300. Impecable. Llegó 9° Rally Arg. 1986. Todo Fades, gomas, import. Tween, master sin golpes, pap. en orden. Listo para largar. Córdoba 8008. Rosario. Tel. 041 - 390465.

128 RALLY 1300. Flamante, dueño, pap. en orden, gomas importadas, tween master fades, chapones Dural varios, sin golpes. Llegó 9°, rally Arg. '86. Ver Córdoba 8001, Rosario. Tel. 041 - 390465.

DATSUN 280 Tomás Harpe vende. Mecánica suspensión Carlos López. 12 llantas armadas inclusive lluvia. Auto de punta sin golpes. Pocas carreras. Prueba en el autódromo. Tel. 791-2276, 745-9167. Sres. Juanjo Ricardo.

LOTUS carrera 86. Ganador 2 horas. 2 motores. Balestrini 115hp 145 hp. 2 carrastas. German Pesce. Vende por cambio categoría. Tomaré auto en parte de pago, 25 de Mayo 771. San Eslozo 1642.

Vendo **FORMULA RENAULT TULIA XXIII** motor Lui, caja T.C.M. completo. Llamar en horario comercial al 0396-2241. Marcelo Diaz.

Miguel Acuña vende **2 CHASIS DAP KART** ideal categoría STD 125 o libre y 1 bre'kart en óptimo estado. Todos c/cubiertas. Preguntar financiación J.B.Justo 2230. Olivos. Tel. 797-8996 - 795-9300.

MITSUBISHI RALLY. Lancer GSR 1600, ex Alberto Baldinelli. Homologado nacional, Codasur y zonales en Clase 2. Totalmente equipado para largar. Impecable, motor Balestrini, autoblocante, repuestos, llantas, gomas, etc. Muy accesible. Cordovana Automotores, Luis Viale 214 (1414) Capital. Tel. (01) 854-4733 o tratar con Carlos Neiro, Tel. (01) 432-8428.

Ansaldo vende **TURISMO PISTA FIAT S.E 1.5** listo para largar. Mecánica Balestrini. Accesorios standard completos. Repuestos varios. C.M. Ramírez 1908. Pompeya. Cap. Fed. Tel. (01) 923-5112.

Vendo **FORMULA RENAULT TULIA** XXIII igual okm dos carreras caja Meriggi R.5 todas relaciones trompas llantas encendido Mallory. Llamar 19 a 22 hs. Tel. 294-0422.

ARENERO vendo chasis con o sin mecánica Renault Gordini a convenir. Acepto pago en dos veces peso chasis 70 Kgr jaula cano 2 pulgadas 14 N° 1153 La Plata.

RULY JOHNSTON vende Limitada Belgranense D 31. Conquisto 3 Subcampeonatos y 2 Campeonatos. Fierros indiscutiblemente ganadores listo para largar, buen precio. Llamar al tel. 0243-2193.

Vendo **COUPE CHEVY** TC falta jaula, butacas, trompa, tapa baul. Casco impecable, tren delantero completo. Diferencial, paliers flotantes, cuatro frenos a disco y varios accesorios. Tel. 25929. NQN. Llantas armadas Bojanich.

Néstor Percaz vende su **TURISMO CLASE DOS** listo para largar. Casco 85 y todo los chiches. Precio razonable. Tratar, Belgrano 218, Villalonga. Tel. 0928-92138.

Vendo **URGENTE FORM. IES** BCV listo largar. 2 motores, 2 cajas, gomas tierra y slick y demás. Fierros primer oferta razonable 0220-61044. Gral. Las Heras BA.

Vendo **COUPE FIAT 125** M.78, TC.2000 CB. Lista para largar. Varios fierros a permuta, tres juegos de gomas, carbur. Weber 44/44, múltiple Abnart. Atención primera dos carreras. Tel. 67-1619. Sr. Rodolfo.

Vendo o permuto **SPORT PROTOTIPO** chasis Sergio, frenos Pozzi, llantas Stilo, amortiguadores Horsa, motor Padovani, caja Meriggi con todas las relaciones. Repuestos varios (todo nuevo). Tel. 255-2459.

Vendo **KARTING SAPUCAY** chasis Sabekan, motor Gera. Prieto. Tratar tel. 0461-26841 San Nicolás. De 12 a 13.

Gustavo Persico vende su **FORMULA RENAULT ARGENTINA** completo o chasis solo. Santos Dumont 3630/28. Cap. Fed. Tel. 553-4553.

FORMULA 4 SANTAFESINA BRAVI ex Palmero, 2 motores Renault 1020, caja todas las relaciones, 8 llantas Stilo, trailer, permutas financiación. Córdoba 6930. Rosario. Tel. 5644279.

KART DAP ITALIANO motor Raf. preparación Acuña, ocho gomas nuevas, accesorios listo para largar. A toda prueba. Casi cero Km. Precio u$s 1.000. Borges 2563. Olivos.

RENAULT GORDINI TURISMO Grupo 2, Motor 1020, mecánica Reybet, distribuidor Dulbecio, cables Ferrazi, frenos Pozzi, caja relacionada con relaciones cuentavueltas mecánico, llantas delanteras Stilo. Consultar datos Raúl Berito Udotto. Sta. Fe Te. 21485 A 3.500.

MONOPOSTO 850 TULIA RENAULT completo urgente vendo, permuto mecánica Balbuena, llantas, Stilo, repuestos precio oportunidad financiación. Tel. 0474-22234, Salto BA. 8 a 15 hs. Sr. Maiale (ideal F.4 tucumana o zonales).

Vendo **BERTA I F.2-W** con o sin motor, 12 llantas todas las relaciones. Omar Suriani 0471-91109.

Vendo **F.2 BERTA MK3** caja TCM motor W completo o por partes. Omar Suriani 0471-91109.

Vendo permuto listo para largar, **COUPE TORINO STOCK CAR** embrague multidisco, palier flotante, escapes Silen, jaula, freno disco cuatro ruedas, parabrisa triple, 6 cubiertas, repuestos impecable. Av. Roca 801 Hurlingham.

Vendo urgente **FIAT 600 TN** mod. 79 de punta, gomas trailer, permuto auto moto calle 25 N° 666. Tel. 245265, 245151 La Plata.

Ricardo Risari vende **F.2 CODASUR BERTA RENAULT.** A 18.000 (también se puede vender por partes). Tel. (0385) 27931 o 26730. En horario comercial.

Lonati vende **RENAULT 18 DE RALLY EX RAIES.** Mod. 85 completo. Auto ganador de 5 carreras en 1986. Llamar al TE. (01) 392-1622/393-7382/245-6818.

Martín Lara vende **KARTING** (Pereira-Zanella 125 cm³) sub-campeón temporada 1986. A.P.K.P. listo para largar. Preparación Miguel Acuna. Llamar al 795-9300. El precio: A 2200.-

Patricio Lio vende **KART, CHASIS TIGER** y dos motores Zanella 125 cm³ y dos juegos de gomas "Tiempo". Todo junto por A 1.500 (una pichincha) Tratar en Spur 11, Avellaneda. TE. 204-9511.

Basavilbaso vende **FIAT 125 mod. 1979** de rally lista ara largar auto compitiendo actual zonal cordobés clase tres. Informes tel. 051-63438 o Dr. Cocca 285, B° Las Flores, Córdoba.

Vendo karting **FO-TRAK** nuevo con motor R.F. Fierros de Miguel Acuña, algunos repuestos relaciones muy bueno. Belaustegui 3418, Capital Federal, Tel. 67-9251. No te lo pierdas. Vendo urgente.

Vendo **FIAT SPAZIO** listo para largar, mecánica Pardo, lo mejor. Coche llegador todo el año. T.e. 752-5194 Sergio. De 8 a 17 hs. Hay accesorios susp. Baldinelli.

Karting competición **FOX-TRACK** motor GAE listo para largar juniors o inter, regalo de navidad, permuto por moto o ciclomotor. Badaracco 744, Ituzaingó, Tel. 623-3390.

Osvaldo Antelo vende **F2 BERTA** 5 carreras con repuestos y motores, ideal Entrecor, Tres Arroyos 3140, Capital.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CHASIS AVANTE** modelo 81 completo sin motor ni caja. Impecable ex F.R.A. llantas Stilo, cubiertas nuevas Carlinga completa A 1.600 tel. 253-7527.

Vendo **CARROCERIA COUPE CHEVROLET** 1940 cortada con jaula ideal TC Bonaerense TC 40, TC cuyano categorías zonales. Tratar Panamá 469. Tandil. TE. 0293-29651. Pcia. Bs.As.

Vendo **MOTOR RENAULT ALPINE** 1600 cc. F2 Midget o zonal. Completo c/distribuidor carburador Weber 45-45. Múltiple admisión escape. Puesto a 0 Km. Tel. 755-3344, 752-9577. Horario comercial. Sr. Juan José.

Vendo **MOTOR DODGE F.600** para F.2 biplaza o categoría similares. Jorge Palagi 244 1990-9134 0km.

Vendo **FORMULA 5 CHASIS LADI monocasco** motor Zanello, carburador Mikuni, encendido electrónico. Todo nuevo sin rodar. Una oportunidad. Listo para largar. Llamar al TE (01) 665-6805. Es digno de verse.

COMPRO CASCO FIAT 600 nuevo o usado en buenas condiciones. Domicilio 36 N° 370 La Plata. Tel. 4-1773.

Vendo **TRES CHASIS DE KARTING,** 2 Tiger y un Brekart y tres motores Zanella 125 cm³, preparación Omar Brea (fierros de punta) llamar al 652-6424 con propuestas serias.

Vendo **DOS MOTORES ZANELLA** 125 cm³ (fierros de primera) clasificados en el 4 puesto, campeonato A.P.K.P. 1986. Precio: A 450. Cada uno. Llamar al TE. 23-6143.

Vendo carrocería **FIAT Super Europa 1500** 0 km recién salida de la fábrica con certificados. T.E. 37-1632, 37-2540; seor Miguel Olazabal 1359, Capital. A 2.150.

Vendo **CIGUEÑAL WABRON 1** Frente Deescare. Dodge GTX Padovani. Botadores, distribución Silen, carrocería, tapa de la rodillo Benavidra. Motor 70%. Completo cilindro Rasen Brown, múltiple Narrelo. Dif. completo 2 trompas escape Rogiero black gordo a multidisco Paral. Caños. S50 Reda. A 20.000 a tratar. Tel. 207-5213.

Caja Puente Saenz vendo **CINCO VELOCIDADES** nueva ex S.P. y F1.N. A 2.500. Tel. 798-4483.

Benini Escap
FABRICACION Y COLOCACION DE
ESCAPES ESPECIALES Y
DEPORTIVOS.
COMPETICION
Melo 4130 - Florida - (1602) Tel: 760-1173

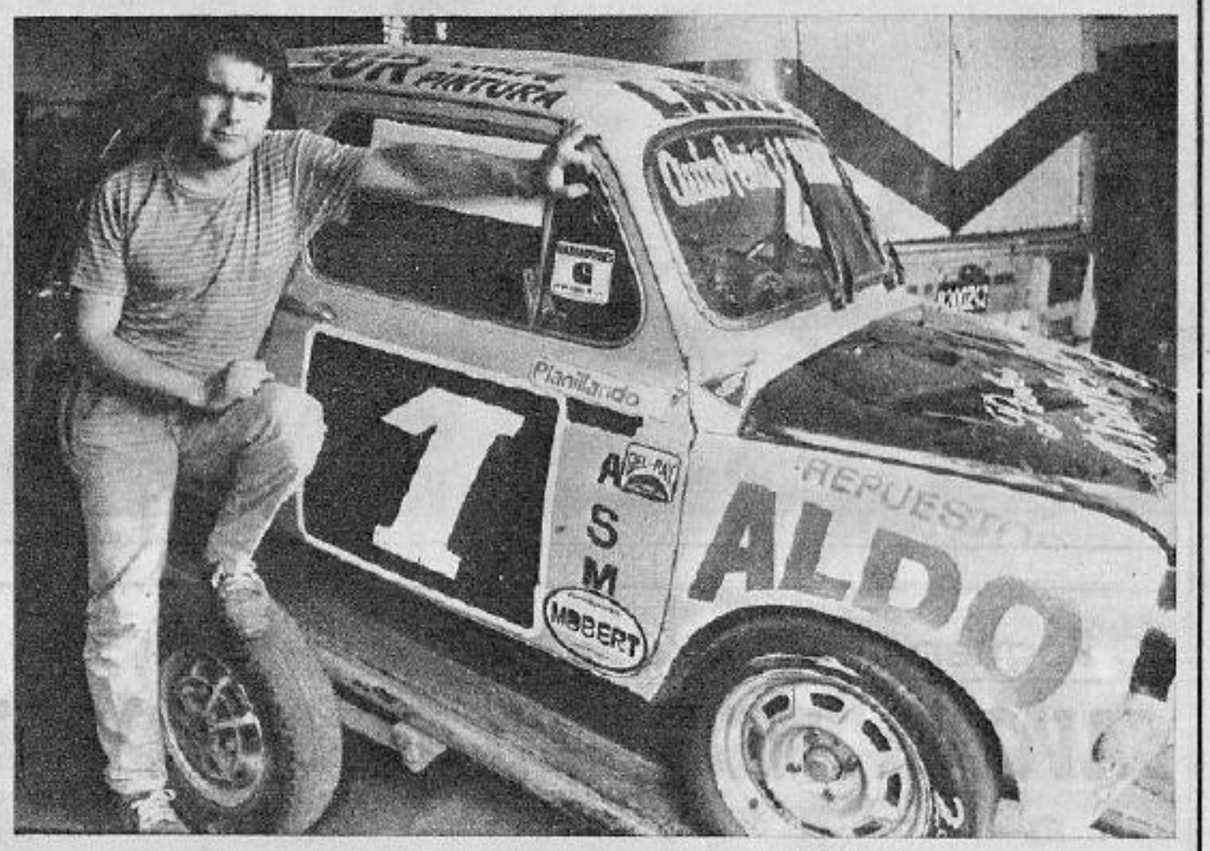
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Ano III Nº 139 — 21 de enero de 1987

Campeón de Fiat 600 Standard Mejorado

JUAN CARLOS LUIS, AGARRO LA MANIJA



Juan Carlos Luis, campeon de Fiat 600 SM, con apoyo de la peña La Manija.

No fue el pasado uno de los mejores años de la categoría Standard Mejorado en lo que respecta a la cantidad de autos; sin embargo este grupo que desenvuelve su actividad principalmente en el ámbito metropolitano brindó muy buenos espectáculos.

Esto le da brillo al título logrado por **Juan Carlos Luis** (36 años, casado con Mabel y padre de Gabriela, 15 y Carlitos, 11), representante de la ciudad de Lanús. Luis aunó los dos elementos esenciales en su máquina: velocidad con confiabilidad: su record del '86 lo demuestra ya que de un total de 16 carreras, sumó puntos en nada menos que 15, con 5 triunfos, 4 segundos puestos, 2 terceros, 2 cuartos, 1 quinto y 1 octavo.

El piloto-mecánico es apoyado por un grupo de amigos reunido en la Autopeña La Manija, y reconoce tener en su casa –en su familia– el principal apoyo para el éxito.

"Fue un año de experiencias muy positivas, incluso compartidas con mi rival más difícil, Carlos Boni, con quien llegamos a definir el torneo en la última fecha. Tampoco puedo dejar de lado el aporte del Tano Picetti, quien en los últimos años compartió conmigo la conducción del auto cuando se hicieron carreras de dos pilotos.

La atención de su auto se hace en el taller que tiene en Lanús, pero en las últimas carreras con gran influencia del preparador Juan Carlos Tomalino. La leva campeona es de Bamse, la tapa de cilindros está hecha por Pancho y las suspensiones son obra de los hermanos Franco, de La Plata.

"Con otros preparadores y pilotos presentamos un pedido para que se reforme el reglamento. Los principales puntos serían la instalación de frenos a disco y barras estabilizadoras, teniendo en cuenta primordialmente a seguridad, y atendiendo a que estos autos están circulando a velocidades muy superiores a las originales y que con alguna evolución técnica se evitarían algunos de los numerosos vuelcos que se producen prácticamente en todas las carreras..."

La idea de Juan Carlos Luis para el futuro, es vender el auto campeón y seguir su campaña en otra categoría nacional, que podría ser Datsun 280 o la Clase 2 de Turismo con un VW Gacel:

"Spazio SM no me convence porque resulta demasiado cara para ser zonal; dejando de lado los viáticos, su costo no es muy inferior al que involucra correr en Turismo. Por eso muy pocos pilotos de 600 pasaron a Spazio; yo compré uno y después lo vendí. Es un paso adelante pero demasiado corto y yo pienso en algo más grande y con mayor repercusión."

(Carlos Ramón Varela)

Midget en Bahía Blanca

VILLAR Y SALABERRY ARRANCARON GANANDO

Bahía Blanca, BA - Los pilotos locales Omar Villar y Juan Carlos Salaberry fueron los ganadores en las dos primeras reuniones del Campeonato Estival nocturno de **Midget**, 32ª temporada del Club Midgistas del Sur fiscalizada por la Federación Regional 3, del Sudoeste, que se lleva a cabo los sábados por la noche en la pista "Roberto Coccia" del Club Tiro Federal de esta ciudad.

La **fecha inaugural** contó con la participación de una treintena de midgets, tras las acostumbradas series; semifinales, repechajes y finales de perdedores, se disputó la gran final con la participación de los ocho mejores pilotos de la noche.

En la **final** a ocho vueltas, Villar aprovechó bien la "pole" y se fue en punta. No sucedió lo mismo con el favorito Salaberry, que se demoró en largar y fue superado por Hugo Schmidt, a quien después no pudo alcanzar. Villar se mantuvo siempre en la vanguardia, aguantando bien algunos avances de Schmidt que sin embargo no dieron resultado, por lo que la carrera terminó de la siguiente manera:

1º **Omar Villar (Medina-Peugeot 504/Bahía Blanca) 2m09s09**; 2º Hugo Schmidt (Medina-VW 1500/Bahía Blanca) 2m09s40; 3º Juan C. Salaberry (Medina-VW 1500/Bahía Blanca) 2m10s29; 4º Daniel Vicente (Medina-Jeep IKA/Bahía Blanca) 2m11s28; 5º Adolfo Ortiz (Medina/VW 1500/Bahía Blanca); 6º Francisco Palma (Medina-Peugeot 504/Bahía Blanca) 7º Juan C. Stork (Medina-Fiat 1600/Cabildo) y 8º Fabián Colturi (Colturi VW 1500/Cnel. Dorrego).

1º Juan C. Salaberry (Medina-VW 1500/Bahía Blanca) 2m13s34/100; 2º Daniel Vicente (Medina Jeep IKA, Bahía Blanca) 2m13s60; 3º Omar Villar (Medina-Peugeot 504/Bahía Blanca) 2m14s30; 4º Fabián Colturi (Colturi-VW 1500/Cnel Dorrego); 5º Fabrián Rossini (Canelón-Jeep IKA/Bahía Blanca); 6º Francisco Palma (Medina-Peugeot 504/Bahia Blanca); 7º Adolfo Ortiz (Medina-VW 1500/Bahía Blanca) y 8º Gustavo Zennaro (Zennaro-Fiat 125/Bahía Blanca).

Cumplidas las dos primeras fechas, lideraba el campeonato Salaberry Juan Carlos, con 47 puntos, seguido por Villar, con 45 y Daniel Vicente con 40.

En la **segunda fecha**, disputada el último sábado de 1986, la **final** tuvo una culminación insólita: coronando una noche de brillantez, venía ganando el dorreguense Fabián Colturi, quien había picado muy bien en la largada. Pero faltando media vuelta su motor canto el no va más y cuando Colturi estaba trasponiendo la raya de sentencia con el envión fue sobrepasado por todos lados por tres de sus rivales; ganó Juan Carlos Salaberry, quien casi simultáneamente con el banderazo sufre la rotura de la dirección por lo que su auto se cruza; afortunadamente para él, la carrera ya estaba ganada.

Speedway en Bahía Blanca

CON EUROPEOS Y TODO

Bahía Blanca, BA - Desde el primer domingo de enero se está disputando en ésta una temporada de Speedway de alcances internacionales. Efectivamente, todos los domingos por la noche, hasta el mes de marzo, la pista del Club Tiro Federal se puebla con el característico y atronador ruido de los "japs" y de las motos de producción nacional que les sirven de complemento.

Organizan en conjunto el Automoto Club Bahía Blanca y el Punta Alta Automóvil Club, con un éxito tal que este año se ha logrado una cifra record de inscriptos: 37 pilotos en la clase 500 cc y 50 en la de 200 cc. Es decir un total de 87 motociclistas, entre los que sobresalen europeos (con justificados blasones) y especialistas argentinos.

En la clase del medio litro, la quintaesencia del speedway, se destacan los italianos Giusspe Marzotto y Armando Castagna (este último campeón de la temporada anterior), el inglés John Davis, los alemanes Stefan Deser, Peter Hehler y Karlsten Hilge y el austriaco Walter Grubmüller, junto a los bahienses Matías Ferreras, Sergio Martínez, Jorge Zinni y Norberto Aristegui; los puntaltenses Oscar Alfredo Ilacqua y Héctor Schwindt y los porteños Ricardo y Rubén Meabe, entre otros.

En 200 cc junto al campeón de la temporada pasada, Nelson Muldon, de Oriente, se presentarán fierreros de la zona y de otras como Carhué, Henderson, Tornquist, Pigüé, Daireaux, y aun de la provincia de Neuquén.

La tradición dice que en Bahía el sábado a la noche es para el midget. El domingo, para el speedway...

RANKING FIAT 600 SM PARA 1987



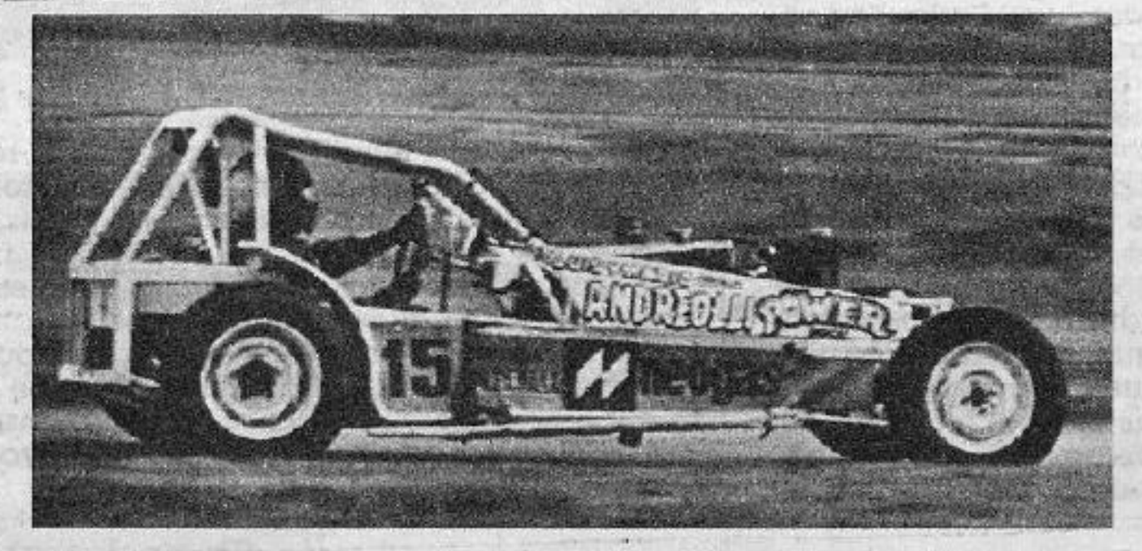
1 - Juan Carlos Luis (205)
2 - Carlos Boni (178)
3 - Guillermo Nadín (118)
4 - Osvaldo Testai (101)
5 - Jorge Pérez (97)
6 - Mario Fulcheri (91)
7 - Juan Cuello (64)
8 - Néstor Clusas (43)
9 - Roberto Perono (40)
10 - Norberto Picetti (36)
11 - Miguel Gagliardo (34)
12 - Carlos Sarrode (33)
14 - Bernardo Harpe (32)
15 - Marcelo Brazun (30)
16 - Angel Choury (28)
17 - Daniel Blanco (28)
18 - Roberto Rodeles (26)
19 - Claudio Punteri (24)
20 - Juan C. Ballesteros (24)
21 - José Ramogida (23)
22 - Héctor González (20)
23 - Jorge Abad (20)
24 - Carlos Latorre (20)
25 - Rubén Vázquez (17)
26 - Javier Bussolo (16)
27 - Ernesto Priolo (15)
28 - Pedro Gil (15)
29 - Juan Binnewies (15)
30 - Juan C. Sánchez (10)
31 - Marcelo Alvarez (10)
32 - Fernando Lobo (6)
33 - Ricardo Seif (6)
34 - José María Sevilla (6)

Nota: Obtuvieron puntos en 1986 19 pilotos más, la cifra entre paréntesis corresponde a los puntos obtenidos en el pasado torneo.

TC Roqueperense en Gral. Alvear

SAVONA Y GALAZZI EN EL CORONACION





"El Viento", la maquina de Carlitos Savona, ganador en el Coronación del TC Roqueperense, Clase "A". (Fotos Garis)

Una cara nueva, la de Horacio Galazzi, ganador en la "B". Es de Pedernales.

Las Aromas, Norberto de la Riestra, BA - Los pilotos **Carlos Savona** (en la Clase "A") y **Horacio Galazzi** (en la "B") fueron los ganadores de la jornada de cierre de la temporada 1986 de la categoría **TC Roqueperense**. Esta fue el Premio Coronación disputado en el Circuito La Rueda, de la ciudad de **General Alvear**, a mediados de diciembre pasado.

Campeones se consagraron el lobense **Pablo Sala** (que incursiona desde hace años en la Fórmula Renault Argentina) en la Clase "A" y el veterano piloto de Junín don Raúl Fulcheri en la "B". En proximas ediciones daremos los rankins y posiciones finales de los torneos completos.

Clase "B"

En las **pruebas de clasificación** matutinas, **Raúl Fulcheri** superó por apenas una centésima de segundo al local Víctor Manzor. Hubo tres series a doce vueltas, ganadas por Fulcheri, Mario Vezzosi y Horacio Galazzi. En la **final** se asistió a una culminación espectacular, ya que Galazzi triunfó sobre Vezzosi por la escasa diferencia de 3/10 de segundo. Esta fue la clasificación final tras las 30 vueltas estipuladas:

1° Horacio Galazzi (Chevrolet/Pedernales) 20m 33s 09/100; 2° Mario Vezzosi (Chevrolet/Urdampilleta) 20m 33s 39; 3° Rubén Laurelli (Chevrolet/Chivilcoy) 20m 57s 34; 4° Oscar Palazesi (Chevrolet/Navarro) 21m 03s 18; 5° Raúl Fulcheri (Chevrolet/Junin) 21m 03s 85; 6° César González (Falcon/Chivilcoy); 7° Hugo Alvarez (Chevrolet/Pedernales); 8° Walter Guilinea (Chevrolet/Las Heras); 9° Juan Carlos Malcorra (Chevrolet/XX), y 10° Victor Manzor (Chevrolet/Gral. Alvear).

Clase "A"

Sólo diez competidores clasificaron en esta clase. Pero en las **pruebas de clasificación** del primero al décimo existió apenas un segundo de diferencia, aunque ésta fue de medio segundo entre el primero (**Jorge Castellani**) y el segundo (José Luis Borda). Las **series**, dos, fueron para Oscar Sabella y para José Luis Borda.

En la **final** tuvo un brillante desempeño el chivilcoyano **Carlos Savona** (otro hombre que supo años ha incursion en la FRA), ya que habiendo largado en la **última fila**, superó a todos sus rivales para vencer holgadamente a Sabella. Su mayor virtud fue capitalizar errores ajenos, haciendo todo bien.

1° Carlos Savona (Chevrolet/Chivilcoy) 19m 57s 38/100; 2° Oscar Sabella (Chevrolet/Moquehuá) 20m 03s 04; 3° Ricardo Di Cunto (Chevrolet/Chivilcoy) 20m 05s 55; 4° Pablo Sala (Falcon/Lobos) 20m 09s 47; 5° Gerardo Vicente (Chevrolet/Elvira) 20m 29s 84; 6° Guillermo Del Barrio (Chevrolet/Roque Perez), y 7° Jorge Castellani (Chevrolet/Ernestina).

(Informe de Marcelo Devoto)

CALENDARIO DE TURISMO GRUPO 2

Fue dado a conocer el calendario del Turismo Grupo Dos de la Pcia. de Santa Fe. 8/3, Rosario; 26/4, Casilda; 10/5, Rosario; 24/5, San José de la Esquina; 7/6, Firmat; 5/7, Rosario; 19/7, Bigand; 16/8, San José; 23/8, María Juana; 20/9, Rosario; 4/10, Rosario; 11/10, San Lorenzo, y en noviembre el Gran Premio Coronación.

Manejo Institucional en Tucumán

¿DOS CONDUCCIONES?

San Miguel de Tucumán - Casi con la finalización del año pasado, exactamente el 5 de diciembre, fue fundada una nueva entidad directriz de la actividad, la flamante **Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo**.

El acto de creación –protocolizado ante la escribana pública nacional Susana del V. Díaz Márquez de Augier– recibió su espaldarazo entre los días 22 y 23 de diciembre, cuando la nueva entidad logró su personería jurídica, aprobación de los estatutos y poder deportivo y policial de los medios oficiales correspondientes. Fijó su domicilio provisorio en la avda. Roca 1663 de esta ciudad, en los altos.

Al darse a conocer los testimonios respectivos, se consignó que la FTAD queda facultada para desarrollar y fiscalizar el automovilismo deportivo, a nivel provincial, con total y absoluta autonomía. Sobre el particular se informó que dicha Federación requirió ante la CDA del ACA su afiliación a nivel nacional y la delegación del poder respectivo en lo que hace al automovilismo regional.

Aquí cabe recordar la vigencia también para esta zona de la **Federación del Deporte Motor N° 9**, por lo que cabe suponer que, con sentido constructivo, nuevos vientos soplaran durante el devenir de la próxima temporada. Cordura y flexibilidad se imponen ante la crucial emergencia.

(Informe de Harry W. Gray)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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

DATSUN · NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

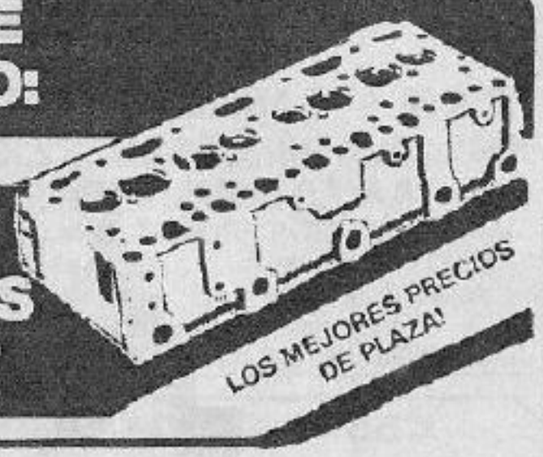
RECIEN LLEGADAS DE JAPON: *LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.*

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

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

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 1/24 1/12



automundo

- 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.

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132

PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - R.W. - INNOCENTI MINI - FORD -

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

(ABARTH - ALCUATTI - FITTATORE)

- 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)

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

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

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

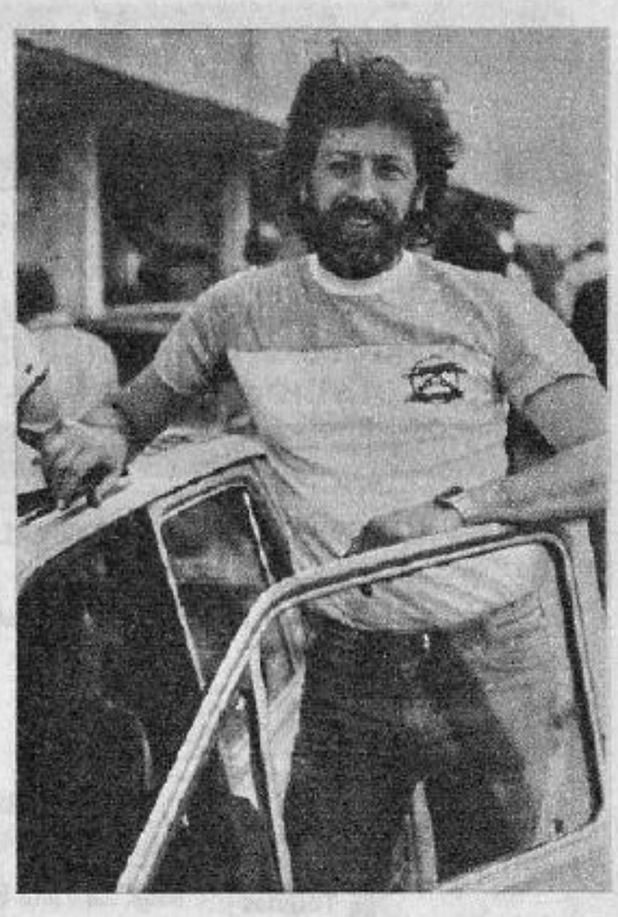
Prov. UNIDAS 4618. TEL. 651-9936 ● SAN JUSTO

El Zonal Cuyano en el Balance '86

NO FUE UN AÑO BRILLANTE



La foto es de archivo y tomada en la última carrera del zonal sanjuanino de 1985. Fernando Persia volvió a festejar ahora. Campeón Grupo 2 hasta 850.



Héctor Llobel, subcampeón tras el consagrado Roberto Patti en Turismo Nacional Fiat IAVA.

Mendoza. - Finalizada la temporada 1986 del Campeonato Zonal Cuyano, no cabe menos que hacer un somero balance que describa lo que aconteció a lo largo del año automovilístico. En líneas generales podemos decir que estos meses no derrocharon brillantez, aunque hay que reconocer que las perspetivas para 1987 son auspiciosas. Vayamos por partes.

La presentación de **Stock Car** dio oportunidad al público cuyano de observar un espectáculo diferente, ofrecido por autos que tienen un parentesco en su concepción con los clásicos TC modernos de la pampa húmeda, aunque dotados de menos caballos bajo los capots. Son máquinas muy bien presentadas, de las marcas tradicionales, lo que logra el interés del público. Como dato para refrendar esto digamos que Ford, Chevrolet, Torino y Dodge están representadas en los cuatro primeros puestos del campeonato. Aunque en la temporada pasada todos los cultores del Stock Car fueron de San Juan, en el año en curso varios mendocinos entrarán a la lucha, con lo que la categoría tendrá, indudablemente, otro motivo de interés.

El **Grupo 2 hasta 850 cm³** resultó la sorpresa de la temporada pasada. Más de 20 autos en pista por presentación (Fiat 600 y Renault 850) hizo de cada competencia un hecho realmente interesante. Sin embargo estuvieron ausentes hechos negativos, como roces y pinas, por lo que cabe una felicitación a los pilotos por el comportamiento, que deberá ser extensivo a los preparadores por la salud mecánca de estos exponentes.

Para el **Turismo Nacional Fiat IAVA**, 1986 no fue un buen año. El alejamiento de algunas de sus más importantes figuras –que están compitiendo, casos Rousselle, Basualdo y el mismo campeón Patti– en categorías nacionales le restó brillo y lucimiento al torneo. Por otra parte, y como atenuante, debe tenerse en cuenta que el pasado fue un año de transición de esta interesante categoría por el cambio de reglamento que la equiparará con la Clase 2 del Turismo Pista dentro del Grupo A. Lo positivo del TN fue la lucha por el subcampeonato entre sanjuaninos y mendocinos y lo más negativo, la escasez de autos en las grillas de largada. Hay que replantearla para el futuro.

La **Fórmula Renault Cuyana**, en el año de la adopción del reglamnto de la similar nacional (la FRA), tuvo un buen desempeño, con carreras muy peleadas, las que adolecieron empero de cantidad necesaria de autos. Interesa al público, lo que no es poco.

Por último, una mención especial para las entidades organizadoras y voto de aplauso para ellas: Asociación Volantes del Este, Automóvil Club Mendoza y Asociación Sanjuanina de Volantes. Realizaron su trabajo con excelencia, no registrándose deficiencias dignas de ser tenidas en cuenta. Ojalá el párrafo podamos reiterarlo dentro de un año.

En sus principales posiciones, los campeonatos terminaron así:

Stock Car (8 competencias): Campeón, Ramón Suárez (Ford Falcon/San Juan) 60 puntos; subcampeón, Daniel Navas (Chevrolet/San Juan) 50; 3º José Martín (Torino/San Juan) 33, y 4º Alejandro Aguilar (Dodge/San Juan) 24 puntos.

Grupo 2 (11 competencias): Campeón, Fernando Persia (Fiat/San Juan) 42 puntos; subcampeón, Héctor "Cacho" Juan (Fiat/San Juan) 37; 3º José González (Fiat/San Juan) 27, y 4º Armando Aubone (Fiat/San Juan) 23 puntos.

TN Fiat IAVA (8 competencias): Campeón, Roberto Patti (Palmira, Mza) 48 puntos; subcampeón, Héctor Llobel (Mendoza) 37; 3º Juan Robledo (San Juan) 23, y 4º Miguel Foreste (Mendoza) 15 puntos.

Formula Renault (7 competencias): Campeón, Daniel Bustos (Reybet/Mendoza) 43 puntos; subcampeón, Juan Manuel Basco (Lui/Palmira, Mza.) 34; 3º Jorge Serrano (Lui/Mendoza) 31,5; 4º Alejandro Giménez (Reybet/Mendoza) 18 puntos. En este caso damos los preparadores de cada uno de los pilotos.

En próximo envío daremos a conocer los rankings completos en vigencia.

(Informe de Sergio Consoli)

Karting Sapucay, Federación Regional Nº 2

LOS NUMEROS PARA EL '87

1 Sergio Dimaro	Sabe	Mercedes	29 Mauricio Llamosas	Vara	Mercedes	57 Jose Lopez	Vara	Luján
2 Orilio Calandrelli	Granata	Carlos Keen	30 Roberto Balbo	Vara	Gral. Rodriguez	58 Oscar A. Laresca	Vara	Mercedes
3 Gabriel Bertoli	Bertoli	Torres	31 Ernesto Rosli	Rosli	Suipacha	59 Aldo Gonzalez	Vara	Mercedes
4 Juan C. Rebottaro	Granata	Villa Flandria	32 Juan A. Bianchi	Vara	Suipacha	60 Juan C. Sosa	Granata	Luján
5 Carlos Palomar	Vara	Villa Flandria	33 Daniel Casarello	Granata	Mercedes	61 Fabian Caporale	Vara	Luján
6 Horacio Plazza	Vara	Luján	34 Marcelo Quagliarello	Vara	Luján	62 Mariano Millan	Granata	Luján
7 Néstor Pais	Vara	Mercedes	35 Osvaldo Zambrano	Vara	Luján	63 Jorge Salerno	Vara	Moreno
8 Fernando Gusmerini	Vara	Villa Flandria	36 Alejandro Peroni	M-101	Luján	64 Jorge Tonti	Vara	José L. Suárez
9 Darío Di Catarina	Granata	Mercedes	37 Oscar Garcia	Vara	Pilar	65 Ricardo Rodríguez	Vara	Luján
10 Carlos Schultz	Vara	Gral. Rodriguez	38 Rolando Romero	Vara	Del Viso	66 Carlos Sposito	Granata	Luján
11 Norberto Sabaris	Vara	Villa Flandria	39 Oscar Boriti	Vara	Gral. Rodriguez	67 Alejandro Salerno	Vara	Moreno
12 Adrián Paglieri	Vara	Mercedes	40 Luis Zullo	Vara	Mercedes	68 Leonardo Erramuspe	Granata	José C. Paz
13 Rubén Zoppi	Vara	Lujan	41 Carlos Festugato	Vara	Mercedes	69 Héctor Sofia	Vara	Del Viso
14 Angel Banchero	Granata	Luján	42 Rodolfo Garcia	Vara	Lanús	70 Reynaldo Paladino	Vara	San A. de Giles
15 Aldo Galceran	Vara	San A. de Giles	43 Daniel Marcos	Vara	Mercedes	71 Walter Lavia	Granata	José L. Suárez
16 Edgardo Rossi	Vara	Del Viso	44 Miguel Romero	Granata	Gral. Rodriguez	72 Mario Wallace	Vara	Suipacha
17 Osvaldo Daniele	Granata	Villa Flandria	45 Armando Millan	Granata	Luján	73 Daniel Faubel	Vara	Moreno
18 Daniel De La Fuente	Vara	Capital Federal	46 Maximo Abraham	Vara	Carmen de Areco	74 Alfredo Lopez	Vara	Luján
19 Armando Banchero	Vara	Luján	47 Horacio Piñeiro	Granata	Luján	75 Carlos Messia	Vara	Suipacha
20 Ricardo Torrese	Vara	Villa Devoto	48 Juan Avallay	Vara	José C. Paz	76 Fernando Saporito	Vara	Moreno
21 Oscar Panlón	Vara	Mercedes	49 Osvaldo Ramella	Vara	San A. de Giles	77 Roberto De Michelis	Vara	Capital Federal
22 Omar Sánchez	Vara	Lujan	50 Miguel Agud	Vara	Bella Vista	78 Sergio Vallejos	Vara	Mercedes
23 Norberto Rossi	Vara	Del Viso	51 Eduardo Ranedo	Vara	Paso del Rey	79 Oscar Molinari	Vara	Moreno
24 Ricardo Gaggia	Granata	Mercedes	52 Juan Farías	Vara	Mercedes	80 Jorge Perez Corvalán	Vara	Moreno
25 José A. Bianchi	Vara	Chivilcoy	53 Fabio Marchesotti	Vara	Del Viso	81 Eduardo Vigliatti	Vara	Chivilcoy
26 Rodolfo De Biase	Vara	Mercedes	54 Marcelo Caporale	Vara	Luján	82 Daniel Benassai	Granata	Moreno
27 Osvaldo Faubel	Vara	Moreno	55 Daniel Lombardo	Vara	Luján	83 Claudio Acierne	Vara	Chivilcoy
28 Ricardo Sarmiento	Vara	Caseros	56 Joaquin Da Silva	Granata	Villa Flandria	84 Carlos Rumi	Vara	José C. Paz

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA HACE HISTORIA

La Historia Inédita del Automovilismo Argentino



¡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.

¡GRATIS!

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

Reclámelo en su quiosco.

CORSA

¡LA UNICA...!

editorial abril



CORSA

Gaston Rahier (B)
BMW GS
IX RALLY PARIS-ARGEL-DAKAR
Foto. F. Foincet (Sygma)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com