CORSA

MISION **IMPOSIBLE**

"TENGA" EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Nº 1028 - del 19 al 25 de marzo de 1986 - Argentina: $ 1,20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro

F.1

GUIA TOTAL '86
PARA SEGUIR EL CAMPEONATO
EL MOTOR FORD
LA NUEVA FERRARI

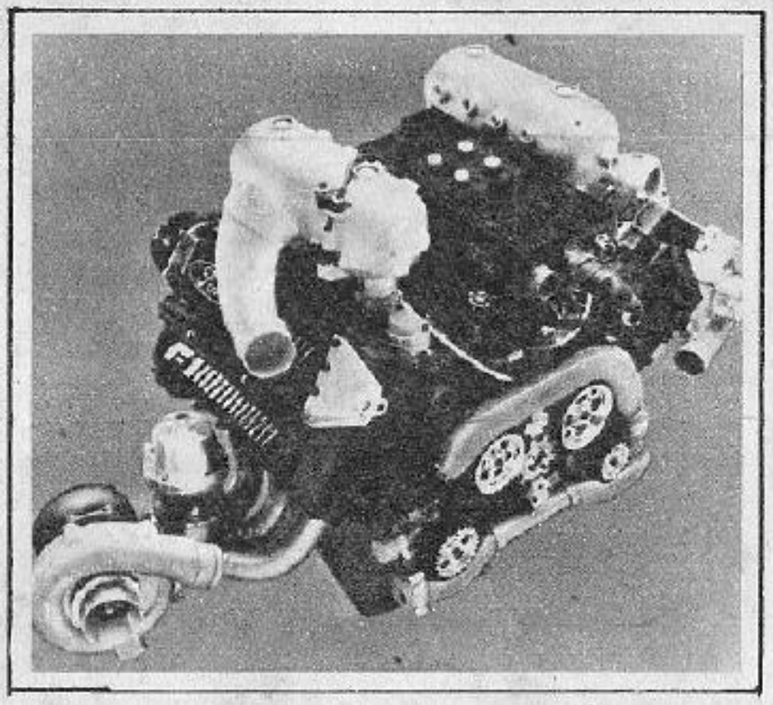
La flamante Ferrari F1/86 el día de su presentación en Fiorano. Ahí estuvimos

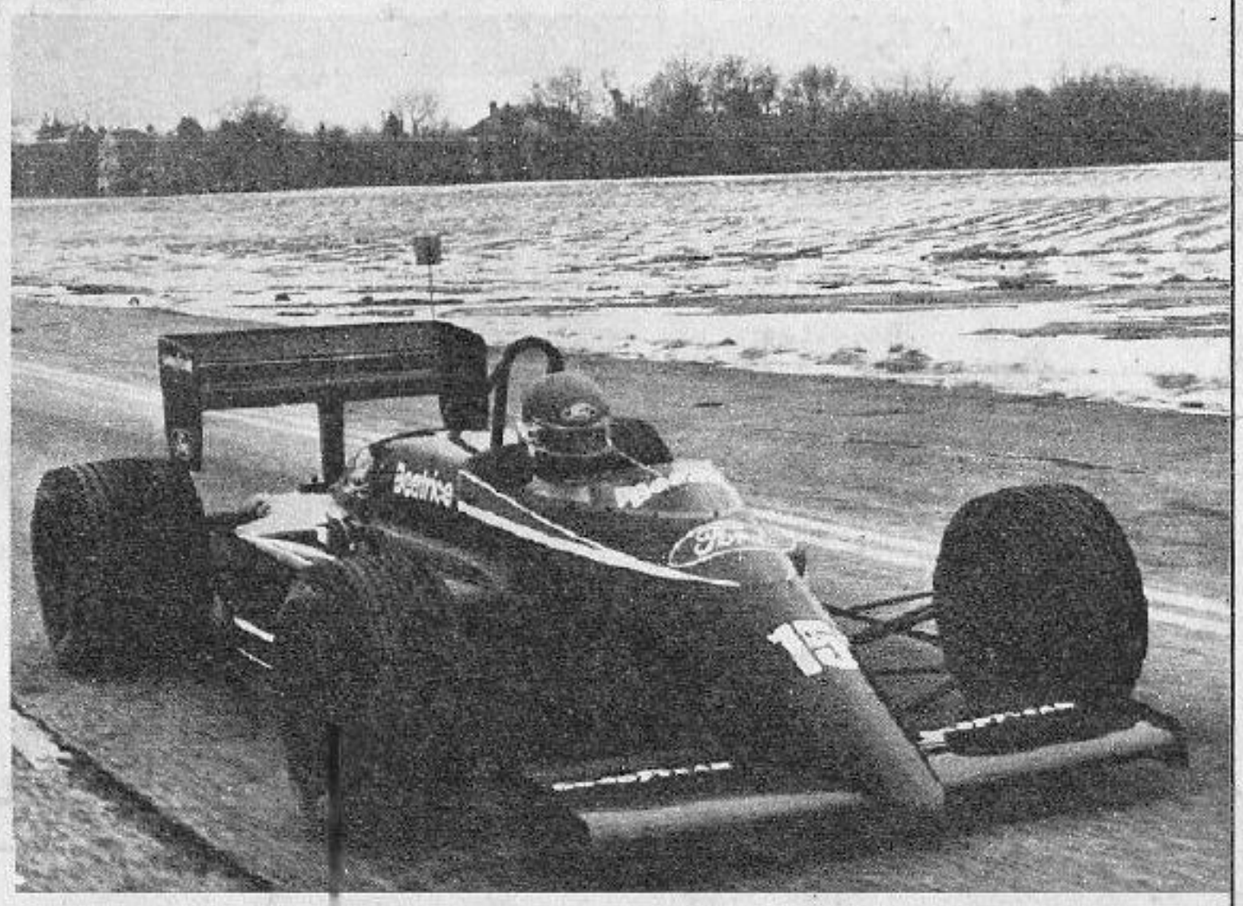
RALLY: EL MUNDIAL AL DIA
EL ANALISIS, LAS FOTOS, EL COLOR

ULTIMO MOMENTO

MOTOR FORD DE FORMULA UNO

ASI SERA EL ARMA DEL OVALO





El Force con el motor Ford recién montado y su nuevo piloto, Patrick Tambay, al volante. En la otra foto, el impulsor del óvalo en todo su esplendor...

El impulsor del que tanto se había hablado, fue finalmente presentado a los periodistas invitados a la cena que ***Ford*** *organizó en la vigilia del Salón de Ginebra, a cierta distancia de su predio. Como ya dijéramos reiteradamente, no fueron reveladas las características esenciales, salvo las evidentes (que es un 6 cilindros en V a 120°), pero al menos se pudo constatar la existencia efectiva de esta planta motriz.*

Por lo que se ve, es posible decir que Ford y ***Cosworth*** *han hecho un buen trabajo con este conjunto muy compacto que no debería dar preocupaciones a quien proyecto la máquina sobre la cual será montado. Una buena labor desarrollada en estrecha colaboración entre los hombres de la Ford de Dearborn y* ***Keith Duckworth****, que resultó más que un consultor.*

Esto, ateniéndose a las apariencias. La sustancia, en cambio, todavía es ignota. Es que no se pudo saber cuáles son las tecnicas avanzadas empleadas para las partes internas del motor, de las cuales se habla pero siempre vagamente. No fue posible conocer hasta qué punto los especialistas de Ford se han explayado en el campo del control de la gestión electrónica de todas las funciones del motor. Se puede sólo imaginar que materiales metálicos y sintéticos cerámicos de nueva generacion habrían sido ampliamente aprovechados para unas cuantas piezas (pistones, válvulas, cilindros, tapas), así como se puede suponer que las informaciones al "Calculador" de a bordo sean suministradas desde muchas partes del motor y de sus accesorios.

Todo esto se deduce de una frase captada al vuelo: ***"Hemos querido hacer un motor proyectado al futuro, que pueda ser válido por bastante tiempo".***

En cuanto al funcionamiento actual no hay nada que decir pues las pruebas efectivas en pista fueron muy breves. Las de Paul Ricard, a principios de marzo, resultaron promisorias, pero nada más. Y el debut –cuyas posibilidades barajamos en "Télex"– sobrevendrá cuando sean resueltos los inconvenientes que –según dicen– surgieron en la funcionalidad y la confiabilidad del complejo sistema electrónico de control, puesto a punto por la división experimental de Ford.

La sobrealimentación es proporcionada por dos turbocompresores ***Garrett****, actualmente entre los mejores (los adoptará asimismo Ferrari en el nuevo motor que se verá a mediados de temporada). Y tambien en este campo es posible que haya novedades en el momento de la utilización efectiva.*

En el terreno práctico, por su parte, resta observar cuál será el porvenir verdadero del equipo ***Force****, tras el redimensionamiento de los programas "faraónicos" que habían sido enarbolados. El "sponsor" principal ha dado marcha atrás aunque respetará sus compromisos, y es sintomático que sobre el coche visto en "tests" el nombre* ***"Beatrice"*** *haya sido considerablemente reducido en tamaño respecto de 1985.*

F.L.

I.M.S.A. GTP

LARRAURI ESTRENA EQUIPO EN SEBRING

Tras la breve visita a la Argentina, motivada por su casamiento producido dos sábados atrás en Granadero Baigorria, **Oscar Larrauri** se apresta a retornar a la actividad automovilística internacional. Y su primera cita será el próximo sábado 28 en los Estados Unidos, y más precisamente en Sebring, donde el piloto argentino intervendrá en la tradicional carrera de **doce horas** a celebrarse en el trazado de Florida por la tercera fecha del torneo IMSA.

Larrauri estrenará en la ocasión, equipo y compañero. En el primer caso, el team que integrará "Poppy" conduciendo un **Porsche 962**, será el estadounidense "BF Goodrich", que cuenta con el patrocinio de la homónima empresa de neumáticos local y que, según lo anunciado, tendrá a Larrauri como piloto no sólo en Sebring sino también en la siguiente carrera del certamen, a disputarse el **6 de abril** en **Road Atlanta**. Ocupará el lugar que fuese del alemán **Jochen Mass**, quien quedó marginado tras sufrir un accidente.

En cuanto al nuevo coequipier que tendrá Larrauri, será el holandés **Jar Lamers**, a quien muchos recordarán por su paso por la Fórmula Uno a principios de la década del ochenta. Carente de patrocinios, Lammers debió alejarse de la categoría mayor para recalar en el Mundial de Resistencia y la Copa Renault, donde cumplió destacadas actuaciones que demostraron la vigencia de sus condiciones que, ahora, junto con las de Larrauri, amenazan conformar un binomio con sólidas pretensiones en el torneo IMSA.

LAS ULTIMAS NOV

STREI GHIN

Finalmente fueron conformados los cuadros del **Campeonato Mundial 1986 de F-1**. Al cierre oficial de inscripciones los equipos debían indicar los nombres de sus pilotos, y todos lo hicieron regularmente. Sin embargo, oportunamente habíamos anticipado ciertas reservas sobre algunas inscripciones que nos parecían sólo formales, no sustanciales, y que eran las de Tyrrell y de Osella, que aún no habían podido concluir los acuerdos financieros que aseguraban la gestión de sus teams.

El reglamento prevé la posibilidad de cambiar dos pilotos en el curso de la temporada, para las es-

LA NU

Extrañamente, **Enzo Ferrari** se veía muy calmo hablando a los periodistas después que, sobre la pista de Fiorano, se hubiera visto la nueva Ferrari modelo **F1/86** que **Michele Alboreto** y **Stefan Johansson** conducirán desde el G.P. de Brasil.

Don Enzo no mostraba los tonos entre complacido y agresivo que le han sido habituales, y es difícil establecer si eso era debido a razones calculadas o si simplemente se trataba de una atenuación de su personalidad, a causa de la edad. Como sea, y no obstante tener motivo para estar confiado, declaró entre otras cosas: **"Estaría feliz si al fin de la temporada fuésemos otra vez segundos como ocurrió en 1985"**. Una declaración de ese tipo era realmente inesperada.

Es que la nueva máquina, aunque todavía no hubiera sido probada a fondo, parece haber eliminado los puntos débiles que le impidieron a Alboreto combatir hasta el final en la batalla contra Prost por el título mundial'85. Aquello se pudo apreciar en las pruebas de Río en febrero, cuando los motores se mostraron siempre muy confiables. Y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDADES DEL MERCADO DE PILOTOS

FF CON TYRREL, ZANI EN OSELLA

cuadras que cuentan con dos autos, salvo casos de fuerza mayor que son eventualmente examinados. Y fue valiéndose de esta norma que Tyrrell y Osella han podido realizar la sustitución respectiva de uno de los pilotos indicados en la inscripción, por el que correrá efectivamente.

Es así que en Río de Janeiro, apertura del Campeonato, en el puesto de **Eddie Cheever** estará el francés **Philippe Streiff**, que –como decimos en "Telex"– había mantenido contactos con Tyrrell desde mucho tiempo atrás, pero para cuya incorporación existían dificultades dadas por el hecho de que Streiff tiene un patrocinador personal (la "Locatel") que vende aparatos electrónicos en competencia con los de la "Data General", auspiciante del equipo. Sin embargo, con la intervención de la petrolera estatal francesa, ELF, estos inconvenientes fueron allanados, y así el piloto galo pudo seguir corriendo en F-1, mientras que para Cheever las esperanzas en este sentido se han terminado, volcándose al torneo de Endurance con el equipo oficial **Jaguar**.

Por su lado, Osella habría preferido mantener a **Ivan Capelli**, pero la necesidad de reunir fondos le hizo quedarse con **PiercarloGhinzani** que es apoyado por la "Kelemata" (productos farmacéuticos y de perfumería).

Por último señalemos que nuestras dudas acerca de la efectiva presencia de **RAM** en los GG.PP.'86, eran fundadas. El equipo inscribió un auto pero lo hizo esperando obtener respaldo de parte de un grupo australiano - neocelandés, lo que en definitiva no se produjo, hecho seguramente influido por la limitada capacidad técnica del conjunto demostrada en las pruebas de Río. Así es como la RAM ha anunciado que no participará en las primeras carreras, y es probable que renuncie del todo.

F.L.

WILLIAMS, TRASLADADO A INGLATERRA

Continúa siendo reservado el estado de ***Frank Williams*** *tras el accidente automovilístico sufrido el pasado 8 de marzo en Francia cuando retornaba del circuito de Paul Ricard. La novedad más importante producida en la semana fue su traslado del Hospital de Tomoine en Marsella, a un centro asistencial en Londres, Inglaterra, donde el conocido director deportivo se encuentra actualmente internado.*

Los médicos que asisten a Williams se han mostrado sumamente cautelosos de sus apreciaciones, limitándose a informar que ***"el paciente tiene paralizados sus piernas y un brazo"*** *y no aventurando demasiadas esperanzas sobre una total recuperación. Sobre el tema, resultaron sugestivas las expresiones vertidas días atrás por* ***Nelson Piquet****, quien comentó:* ***"La cuestión principal ahora no es saber si quedará paralítico o no, sino hacer fuerza para que sobreviva..."****.*

Doblemente doloroso, entonces, este hecho, y aún más teniendo en cuenta que Frank Williams era lo que podría definirse como todo un deportista, y cuidaba meticulosamente su estado físico. Por ejemplo, era común verlo por las mañanas, trotando a lo largo de diversos circuitos que suele visitar la F-1, en oportunidad de las jornadas de cada Grand Prix. Sin ir más lejos, para este último fin de semana tenía proyectado participar de una maratón a realizarse en Londres, para la cual abrigaba incluso expectativas de triunfo en su categoría...

Seguiremos atentos este triste proceso que ojalá se revierta, originado ya dos fines de semana atrás en las tortuosidades de un escasamente transitado camino vecinal de la Costa Azul, a bordo de un auto rentado.

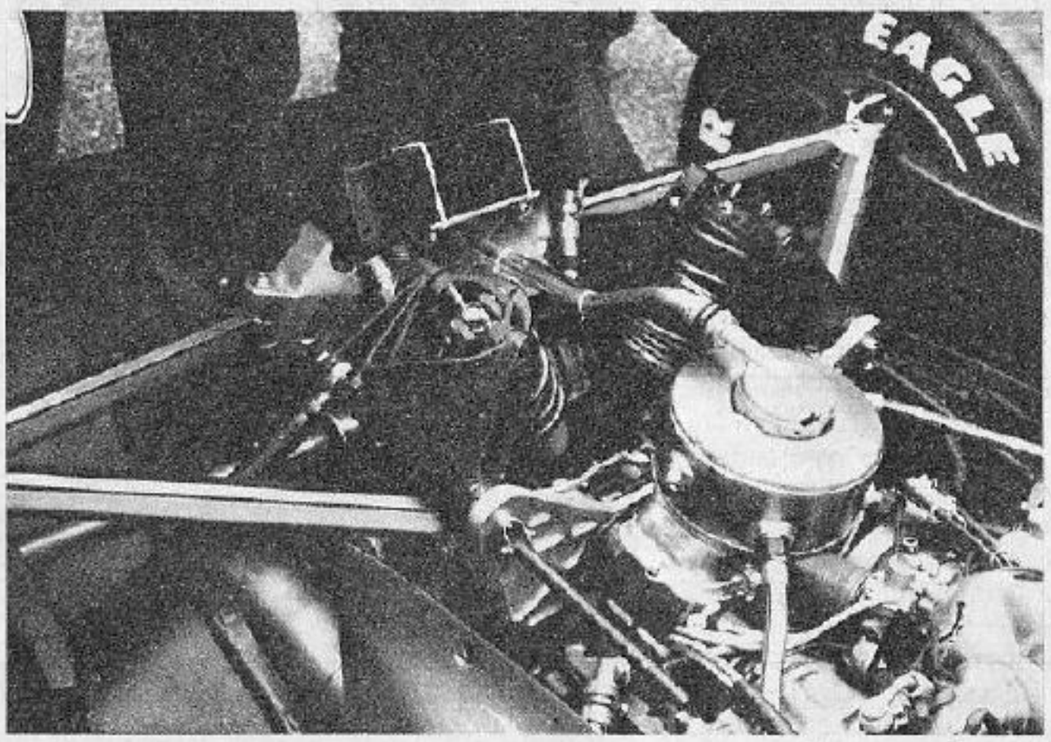
Por ahora, y desde el punto de vista estrictamente automovilístico, lo concreto es que el equipo que, a priori, se perfilaba como candidato principal al título mundial'86, encarará el Campeonato sin su líder.

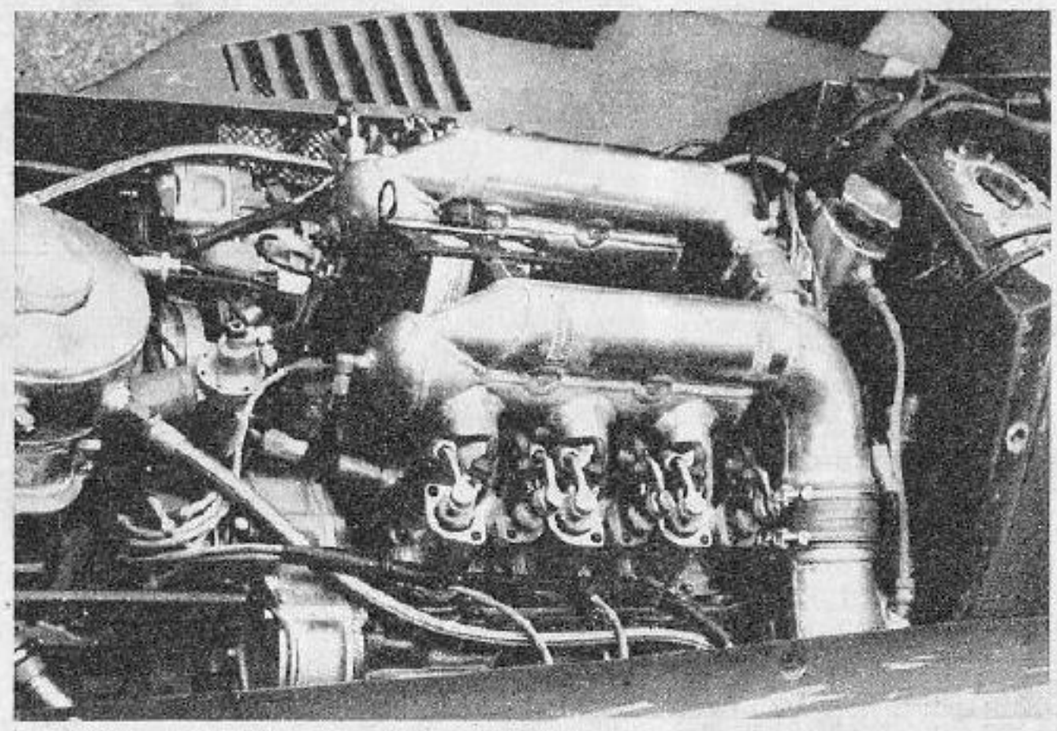
Pero convengamos que, en este momento, lo más importante es evidentemente otra cosa.

FERRARI F1/86

EVA ESPERANZA ROJA







Michele Alboreto junto al recién nacido de Maranello, en oportunidad de la presentación oficial en Fiorano. En las otras tomas apreciamos el motor, que en sus entrañas ofrece variantes. Las suspensiones traseras y sus ataques al conjunto propulsión - transmisión, y la pulcritud con que se resolvió el remate posterior para la evacuación y el mejor aprovechamiento del flujo de aire bajo y sobre el auto.

desde el punto de vista del chasis las innovaciones son tales, que es de esperar que algunas "lagunas" en cuanto a tenida y motricidad hayan sido erradicadas.

Las prácticas oficiales y la carrera de Jacarepagua, el próximo domingo, dirán si Ferrari ha vuelto al primer plano; por ahora, digamos que la tarea cumplida en Maranello en los últimos meses, parece muy buena.

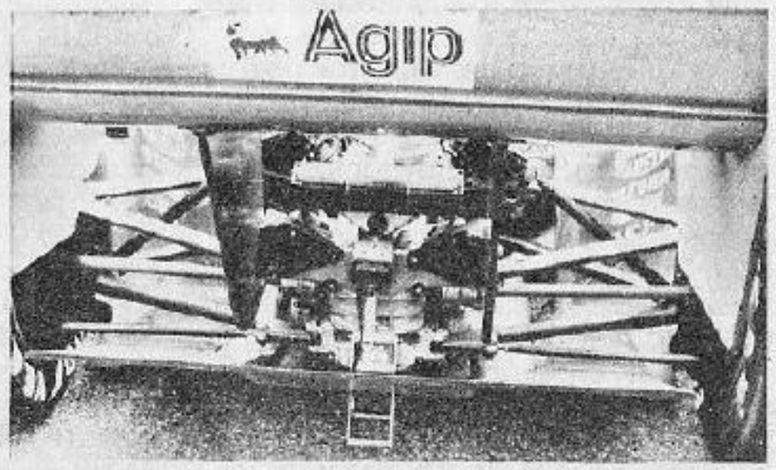
Se construyó un auto completamente nuevo. Nuevo es el **chasis**, que sigue siendo de materiales compuestos como carbono y kevlar pero sin utilización de boro como en 1985. La estructura es diferente, siempre en dos partes con la inferior reducida al fondo plano sobre el cual se apoya la "C" invertida del resto.

Nuevas son las **suspensiones**, con los amortiguadores delanteros en posición casi horizontal bajo las piernas del piloto, y con los traseros puestos en "V" a los lados de la caja de cambios. Nueva también es la disposición de los **ataques** de las suspensiones posteriores, al grupo motor-caja, con una notable limpieza del sector. Nuevos los **soportes** del alerón, ahora dobles.

Nueva, finalmente, es la **línea** general del coche, sobre todo con una sensible reducción de altura del conjunto, de unos **16 centímetros**, a fin de disminuir la sección del cuerpo central y de dar mayor flujo de aire al alerón.

Novedades, asimismo, sobre el **motor**, aunque éstas no fueron reveladas en detalle. La lubricación, especialmente la recuperación de aceite, ha sido mejorada, fueron modificadas las tapas de cilindros y también mejorados los pistones y otros elementos. Por su lado, la **Weber** ha realizado nuevos inyectores que son avanzadísimos, y la **Marelli** ha puesto a punto un complejo de control electrónico más evolucionado que en 1985.

Veremos ya en Río si las esperanzas italianas, reavivadas por esta nueva Ferrari, son justificables.



EN MAR DEL PLATA, dos temáticas difere

ROMERO COMPR BESSONE PASEA

El fueguino Carlos Romero, con el R.18 que le comprara al campeón 1985 de la Clase 3, ganó luego del recargo que se le adicionara al tiempo de Breard, que lo superó en la pista... pero a los golpes. En la Clase 2, Bessone, con su solitario Alfa, se alejó prontamente de acechanzas y redondeó un paseo triunfal cuando se quedaron sus perseguidores.



1 - Romero Breard y Maggi, golpes aparte un carrerón y golazo de la Clase 3. Foto inferior Luis Cogno debutante y merecido tercer puesto de la clase menor a la izquierda. Testa de ATC hace un mohín complaciente por piropo recibido. Bessone, exultante no cabe dentro de los laureles, ni del antiflama. Guiral no estaba para mucho y recibió un tercer puesto. Vaya por todos los que perdió en 1985. 2 - El accidente de la Clase Dos en su desarrollo. Techopp golpea el paredón de boxes, Blandini detrás... Ambos se traban en la tierra a la salida de boxes. 4. Blandini es retirado por auxiliares pero su estado no revestía gravedad. Los elementos de seguridad del automóvil funcionaron a la perfección.

Turismo puede transformarse en la "vedette" de 1986. La inminente Clase Sierra, la mejoría de la Clase 3, son esperanzas a punto de caramelo. Así, la categoría dejará de pedir votos de confianza como en 1985, y pisará fuerte con tres clases, muchas posibilidades de espectáculo originadas en paridad y confiabilidad mecánicas, y bajo costo operativo de un auto de carrera como, por ejemplo, los de la Clase Dos.

Con respecto a 1985 las cosas, según lo visto en Mar del Plata, mejoraron bastante. La **Clase Dos** llevó muchos autos y hasta se dio el lujo de montar una carrera aparte para los que no clasificaron para la final. La **Clase 3** montó el mejor espectáculo del día (Entrecor incluida) y todavía da para mucho más. Si obviamos los autazos, algo difícil para un balance objetivo, los dos Alfa; Valenti y Romero mantuvieron a la tribuna más que entretenida, expectante y entusiasmada como muy pocas veces lo hicieron los muchachos de la clase mayor.

Los **Alfa Romeo** demostraron no ser imbatibles cucos ni máquinas extraterrestres. Tienen una buena salida de abajo en las curvas muy lentas, algo de velocidad final mayor por su mejor coeficiente aerodinámico, pero necesitan de largas rectas para aprovecharlas. La paridad con los **Renault** es casi total cuando el cronómetro balancea las cosas.

Por lo tanto, **Breard** y **Maggi** tuvieron que "sudar" todo para llevarlos adelante en la pista, aunque después vino la sanción en la clasificación como comentamos en recuadro aparte. Es que **Valenti** y **Romero** los exigieron "a full" en todos lados, éste punteó en la pista y, a la hora de la verdad, Romero ganó la carrera y Valenti hizo valer sus quejas ante el Comisario deportivo

Lo de **Carlos Romero** es historia aparte. Ciento por ciento meritorio, el "**muchachito**" de la contienda. Es que, este transportista fueguino compró el auto del Campón, y "debutó" en el automovilismo nacional el viernes anterior a la carrera, corriendo por primera vez en asfalto. Así ganó la copa grande. Con el auto golpeado por los cuatro costados, con garra, con una humildad y timidez que lo llevaron a decir: "...**Y, son cosas de las carreras, ya terminó todo**". Dignidad, pocas palabras, característica actitud de quien se siente seguro de que lo hecho se concretó bien. Muy bien, diríamos.

El recargo de los diez segundos a Breard y Maggi cambió el marcador. Ganó Romero, segundo Breard y tercero **Lustig** debutando con un **R.18** (se olvidó del legendario 504) y siendo el líder de un segundo pelotón integrado por **Ciaglia, Rodríguez, Adba** y ocasionalmente Valenti. Este último fue, como decíamos, otro de los destacados, segundo de Bréard en la clasificación sabatina. Se tocaron en los primeros tramos, quedó noveno y último, remontó dos veces tras sendos despistes, llegó en ambas al pelotón de punta (Bréard-Romero-Maggi) y,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ntes...

A NACIONAL, EN IMPORTADO»

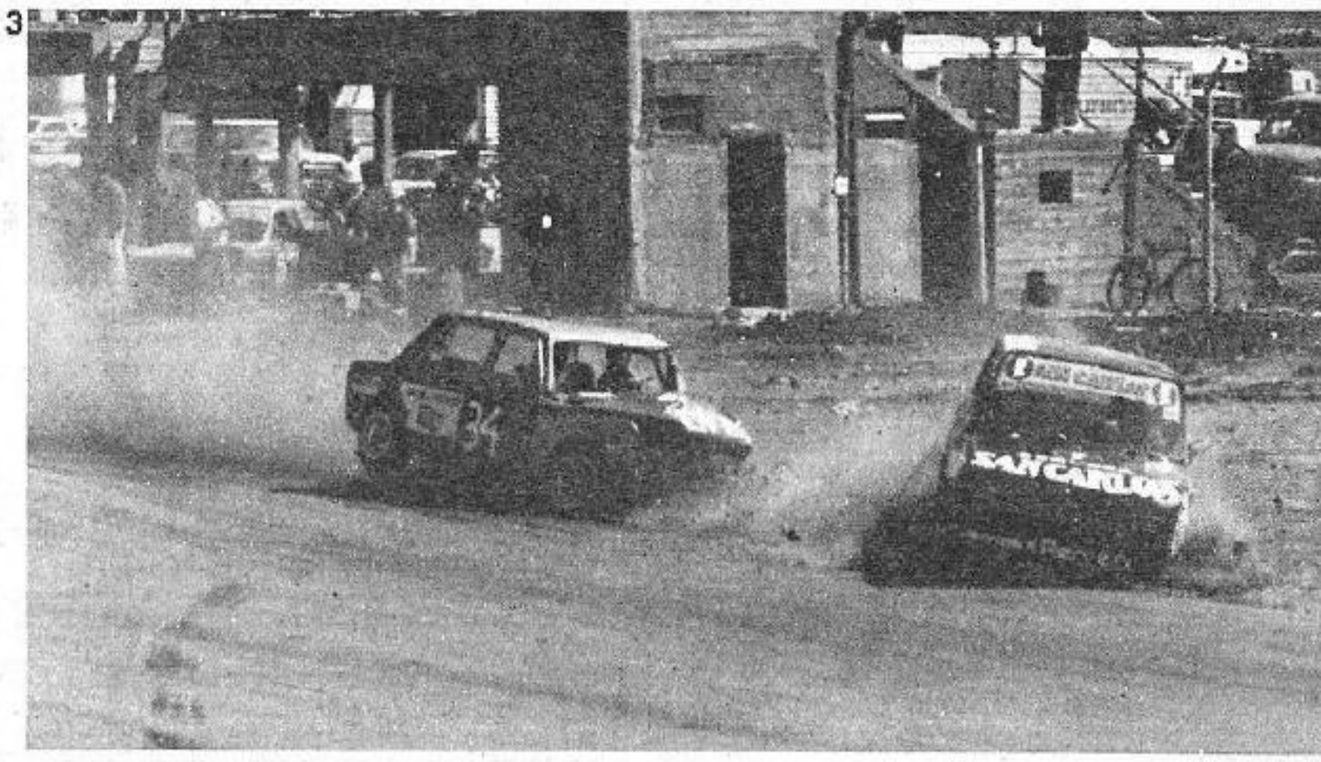
Por Julio Pérez Barbi
Fotos: Enrique Bianco y J.P.B.



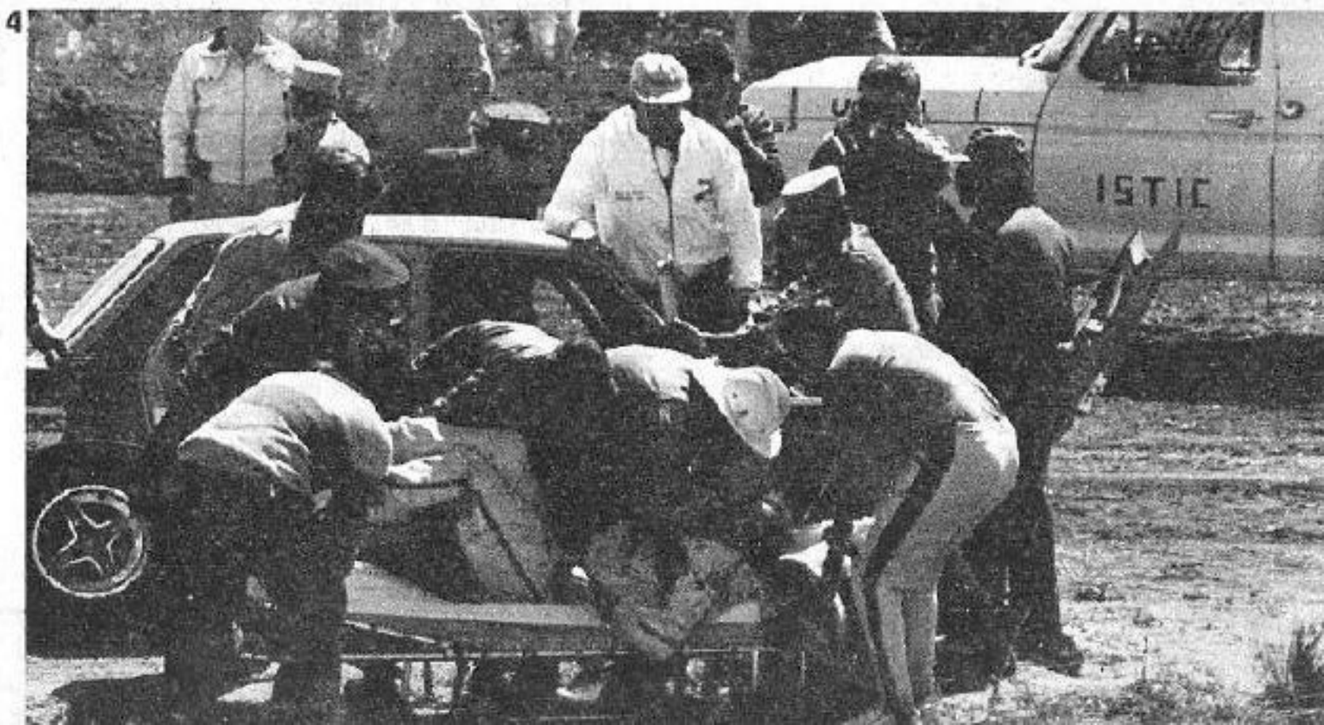
2



3



4









5 - *Bessone y Nizzo ahí no más. Sin embargo el triunfo del campeón fue contundente, ya que el cordobés quedó en tres ruedas.* 6 - *Un pasaje, con Romero escapándose apenas unos metros; Breard, Maggi y Valenti (con ruedita en el aire) lo siguen implacablemente.* 7 - *"Acá no se gana para puertas..." habrá pensado el debutante Romero. Las del otro lado, estaban igual.*

cuando estaba por arrebatarle la tercera posición a Maggi, sobrevino un roce en el último tramo del último curvón. Cuarto y a boxes con mucha bronca por lo recibido, y un montón de aplausos de la tribuna que había seguido sus aplastantes dos ascensos después del primer disgusto en la vuelta inicial.

No sé si se habrán dado cuenta, porfiados, persistentes lectores, que, de la Clase Dos no hablamos mucho más que un pito. Es que "la chica", esta vez, anduvo de mala, más o menos como la costurerita... Un triunfo aplastante de Papá **Bessone** que fue facilitado por una hecatombe mecánica detrás suyo. **Nizzo** lo siguió de cerca, sin atacarlo, hasta que perdió una rueda en un curvón; **Serravalle** largó con el motor herido y duró cuatro vueltas nada más. **Pentecoste** –como otros sufrió de un rateo, originado por el polvo de un circuito sucio que tapó algún conducto del carburador. Así fue como el "Gordo" **Guiral** "heredó" el segundo puesto que, como bien dijo, "**no sé cómo pude mantenerlo, nadie me alcanzó, venía con algo roto dentro del motor; en una carrera normal no salía ni décimo...**" Honesto el porteño.

Tercero pero meritorio fue lo de **Luis Cogno**. Exultante, con colaboradores desbordantes de alegría por el podio obtenido, abrochaba su debut en el Campeonato Argentino con un tercer puesto. Sus antecedentes, excelentes y zonales: campeón de Fiat Libre 1000 por el oeste de la provincia de Buenos Aires.

Y así pasó la primera del año de Turismo. Pinta bien. Para el 18 de mayo, en Córdoba, está previsto el debut de las cupés Sierra. Entonces sí, pueden empezar a dar los pasos definitivos hacia el afianzamiento total. Perfecta, espectacular, con todo funcionando "a mil" como ya lo exige nuestro automovilismo.

PATIO DE BOXES

En poco tiempo más aparecerán

FORMULA DOS CODASUR

A PESAR DE TODO, LA SANGRE NO LLEGARA AL RIO...

Los diferentes enfoques periodísticos que distintos medios –en especial los radiales– le estuvieron dando al meneado tema del reglamento técnico de la Fórmula Dos Sudamericana, llevó a CORSA a realizar una investigación a fondo de los hechos. Buscamos la palabra de los principales actores de los últimos sucesos y aparentemente autores de declaraciones que poco menos que daban a la categoría como al borde de un cisma total que incluso, según se dijo, haría peligrar la iniciación del torneo sudcontinental. El resultado de esa investigación dejó como resultado que, si bien hubo ciertos momentos de desubicación por parte de algunos integrantes de la categoría, una reunión realizada esta semana por los máximos responsables de la misma, a la que asistieron todos con excepción de Maldonado –quien de cualquier manera adhirió a lo conversado en ella–, habría contribuido a poner las cosas en su lugar. Las asperezas que pudieran existir fueron limadas, y el clima volvió a ser el de siempre, sin resquemores de ningún tipo. Lo hablado por cada uno de los indagados por CORSA es lo que sigue en la apretada síntesis a la cual nos obliga el espacio de este movido cierre.

GUILLERMO MALDONADO: "No quisiera volver sobre el tema. Sí, es cierto que yo hablé e hice algunas declaraciones quizás algo duras, pero el asunto fue manoseado y alguna gente no reflejó con total claridad lo que habíamos conversado en la reunión de Foz de Iguazú, y eso me hizo sentir mal, sobre todo anímica y espiritualmente, como ser humano y no como piloto o deportista. Vos bien sabés que yo gané 5 campeonatos sin dar ni pedir ventajas, y sin apartarme nunca del camino de la honestidad. Yo confié y fui un hombre de confianza en la categoría y para la categoría; aquí lo que me dolió es que se dudara de mi honestidad, que me tildaran de ventajero. Si yo llegué adonde llegué y soy lo que soy no es porque haya intentado sacar ventajas nunca. Eso lo saben bien todos aquellos que me conocen. Respecto del tema del reglamento, debo decirte que lo que resolvimos en Iguazú, ningún medio lo reflejó con exactitud. El acuerdo al que llegamos era sólo por la primera carrera o, más, te diré, por los entrenamientos y la clasificación de la primera carrera. Allí haríamos la evaluación para saber cómo seguir. Si mi auto con el motor Gacel impulsado por nafta, y con los 20 Kg menos, iba mucho mejor que el resto, antes de la carrera ya le buscaríamos solución, es decir que lo lastraríamos para llegar al peso de los demás; después también podríamos limitarle la relación de compresión, etc., hasta llegar a la paridad que todos queremos y buscamos en la categoría. Es más, incluso hablamos que Guillermo (Kissling) y Gustavo (Sommi) probarían mi auto en Florianópolis para evaluar su performance y luego definir. En Foz se hizo un pacto, que no se cumplió, no un reglamento para todo el año. Las diferencias que hubiera las íbamos a arreglar entre nosotros, en el seno de la categoría, sin denuncias, sin agresiones, sin declaraciones altisonantes. Lo que más lamento es que no sólo no se ha creído en mi palabra sino tampoco en la de Guillermo y Gustavo, que aceptaron el pacto como caballeros que son. Yo quiero dar vuelta la hoja y no volver a tratar el tema, pero como vos seguramente, para seguir investigando, vas a hablar con gente de Renault, yo te diría que lo hagas con Antelo. Yo sé que el Gordo está en contra de las ventajas, lo sé desde siempre, pero como es un tipo honesto y frontal, te lo dice de frente. Seguramente, Kissling y Sommi no querrán tocar el tema porque sólo nosotros sabemos cuánto nos duele esta situación, pero a pesar de ello, la Fórmula 2 no se va a deteriorar".

OSVALDO ANTELO: "Yo siempre estuve en contra de que hubiera dos reglamentos. Creo que debe haber uno igual para todos. En la categoría, ahora lo hemos entendido y nos estamos sentando a la misma mesa otra vez, para estudiar el nuevo reglamento técnico para 1987. Es la hora en que todos debemos convivir en paz. Admito que quizá yo no estuve muy bien días pasados cuando me hicieron escuchar por radio lo que había dicho Yoyo, y di una respuesta no muy meditada y fruto de las presiones a las cuales todos estuvimos sometidos en los últimos tiempos, con los problemas técnicos de las categorías. Ahora hay que seguir para adelante y dejar de lado los enconos".

MIGUEL DEGUIDI: "La respuesta de la categoría a todo ese clima que se pretende crear, es que ya estamos trabajando en un reglamento técnico similar para todo el mundo para el año 1987. Lamentablemente los intereses económicos de la mayoría de los integrantes de la categoría, han deteriorado su imagen. Pero no duden que la vamos a rescatar".

REINALDO COZZANI: "Es importante que se conozca que el reglamento de este año va a quedar de acuerdo con lo pactado en la reunión del ACA; es decir que, después de las dos primeras carreras donde Pimenta va a correr con el auto impulsado por el motor Gacel hecho y atendido por Yoyo, vamos a saber dónde estamos parados, y lo seguiremos emparchando hasta lograr el mejor equilibrio para la categoría, sin pensar en favorecer a nadie y mirando hacia el futuro inmediato, que para nosotros significa el reglamento igual para todos en el 87".

Néstor Carbia



*El "Quintuple" Maldonado colocando un motor Gacel en su taller modelo de Nueve de Julio, ante la atenta mirada de su flamante piloto, Josué Mejo Pimenta. Atención: lo que se ve en primer plano **no son** los resortes de válvulas, sino de la suspensión, ¿eh? **(Foto: Rogelio Cano)***

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SCAPES TECNICOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

HOT ROD

envíos al interior.

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

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco,



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

CESAR GOÑI COMPETICION

FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
Y RECTIFICACION DE MOTORES 2 y 4 TIEMPOS
CON MAQ / SIST. DIAMANTE
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL 0320-22761

MECANICA CALIANNO

SERVICIO AUTORIZADO
RENAULT

- POTENCIAMOS SU COUPE FUEGO Y R 18 CON EQUIPOS ESPECIALES ANTELO
- PREPARACION DE MOTORES Y TAPAS DE CILINDRO RENAULT
- VENTA DE REPUESTOS DE COMPETICION

Envíos al interior

NEUQUEN 56. LOMAS DEL MIRADOR. TEL. 653-7752

OSCAR M. CACERES

CIGÜEÑALES ESP. PARA COMPETICION
Turismo Carretera: Dodge, Torino 7 banc, 3 lbs, Ford 221
contrp. 188 y balanceado de motores
J. Morganti 8241 - Loma Hermosa (alt. Av. Marquez y Santos Vega)
Pdo. 3 de Febrero TEL. 769-0361

DA·DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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

Envíos al interior — Colocación en el acto

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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

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

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

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

AMORTIGUACION
HORACIO

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



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

Nuevo TEL. 543-9489

ARENERO



JAULA TUBULAR Nº 2
P/ MECANICA: GORDINI - R 4
R6 - R12 - F 600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2600 FLORIDA
(1602) BS AS

ESCAPES COBO

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

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

BUTACAS VEIGA

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

PARA:
- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS



ES UNICO

- CORLOK
- AZULEJOS
- PLASTICOS
- FORMICA,

etc.

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

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOURON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-8568

CABLES DE BUJIA
CHEFREN
PARA COMPETICION

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

ELECTRICFIL
sociedad anónima

ANDONAEGUI 2819. CAP. (1431). Tel. 52-4504

LEVAS BOSCH

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

RICAMBI ORIGINALI
Alfa Romeo

YI 1628
TEL. 91 65 53
TEL. 91 32 94
MONTEVIDEO - URUGUAY

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



NEUMATICOS DE COMPETICION

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

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

CORSA

Año XX Nº 1028
Del 19 al 25 de marzo de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel.: 30-7891/98

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

EL UNICO MEDIO RE:VISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril S.A.

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



Carlitos Romero, el muchachito de la película que vimos en Mar del Plata. Debutó, peleó como un león y fue declarado ganador al distanciarse a Breard.

Los primeros **Regatta** en la **Clase Dos**. Son muy esperados por el rendimiento previsto. Pesan solamente **50 kilos más que el Super Europa 1500**, pero tienen 100 cm³ plus y **doble árbol de levas** a su favor. Técnicamente, los muchachos esperan mucho. Habrá que ver, porque el rendimiento que se ha llegado con los 128 1300/1500 (tenida, confiabilidad, potencia) hacen todo muy exigente.

Eros Borgogno es el **largador** más solicitado del automovilismo argentino. También fue a Mar del Plata. **"Es agotador, el otro día en Gral. Roca**, ahora acá; **menos mal que viene una seguidilla de carreras cercanas..."** Y vive en Rafaela... Además de excelente largador, es un hombre de amplia experiencia en el automovilismo. **"Anoche, en el hotel, no podía entender cómo había tan poca diferencia entre los tiempos de la Entrecor, de aquí y de Rafaela, siendo los dos circuitos de longitudes parecidas... Hoy a la mañana pedí dos autos, controlé los odómetros de cada uno y descubrí que estaba mal medido. Debe tener 280 ó 290 metros menos que lo declarado"**. Insólitos descubrimientos en nuestro automovilismo.

Se realizó también una carrera para los **no clasificados** para largar la final de la **Clase Dos**, algo así como un **Premio Consuelo**. Triunfó **Martínez Parra** por medio auto sobre Celentano, en trámite divertido y digno para los de escasos recursos y abundante mala suerte.

Carlos Romero, ganador de la **Clase Tres**, fue la estrella de Mar del Plata. Le compró por **22 mil** australes el **Renault 18** a García Gómez. **"y estoy muy contento porque el auto funciona muy bien. Dobla, frena, acelera, debe ser el mejor de la categoría"** Hasta hace poco tiempo competía en Turismo en Tierra del Fuego, **"en una categoría que es standard por fuera y libre por dentro. Usamos circuitos de tierra y mi Renault 18 tenía más de 2000 cm³ y unos 180 HP... En asfalto es la primera vez que corro"**. Otro indiscutido aporte del automovilismo zonal.

LOS TOQUES: SEMPITERNO PROBLEMA DE LA CATEGORIA TURISMO

Los "toques", por no definirlos como autazos, caracterizaron durante los últimos veinte años a la especialidad. Correr con autos de estructuras seguras, reforzadas con **excelentes** barras antivuelcos, paridad **mecánica** y la baja velocidad relativa, son condimentos ideales para caer en la dulce tentación del autazo al rival que viaja delante. Simplismo práctico, rápido y efectivo que acredita la posición inmediata superior y que la mayoría de las veces pasa desapercibido o a lo sumo origina alguna discusión posterior en el Parque Cerrado. Y chau.

Pero existieron casos en que los "tentados" al pecado fueron culpados por el informe del veedor del sector, y ése fue el de Mar del Plata en la Clase 3. **Eugenio Breard** y **Jorge Maggi** perdieron sus primer y tercer puestos, respectivamente, por recargos de 10 segundos cada uno, a causa de los golpes propinados a **Valenti** (quien había elevado su queja a los CC.DD.) y/o Romero. No podemos abrir juicio fehaciente porque no vimos claramente (por nuestra ubicación en el circuito) los toques que originaron la sanción a los dos alfistas. No queremos esquivar el bulto ni mucho menos, pero las cuatro puertas y cola abolladas en el R.18 de Romero, y las dos puertas izquierdas en el de Valenti, **permiten muchas suspicacias**... Además no tenemos por que dudar de las decisiones de los comisarios deportivos sino que, además, debemos alentarlas para que estos estigmas desaparezcan en bien de la categoría. El que no pueda pasar, que no pase, que espere la oportunidad con paciencia, que consiga más HP o descubra la forma de pasarlo por abajo... Además, hay que usar esa formidable arma que es la televisión. Que los comisarios y veedores dispongan **inmediatamente** del "tape" de la discutida maniobra (si fue filmada). Así podrán actuar con más seguridad y ecuanimidad. Y de paso, taparle la boca a los pecadores...

J.P.B.

TURISMO

Autódromo Ciudad de Mar del Plata. Circuito de 3.003 metros 16-3-86

CLASE 2
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bessone, 1m21s16/100 (133,203 Km/h); Serravalle, 1m21s37; Nizzo, 1m21s57; Pentecosle, 1m21s61; Guiral, 1m21s67; Percaz, 1m21s74; Padilla, 1m21s90, Blandini, 1m22s11; Okulovich, 1m22s46; Basso, 1m22s79; Spampinato, 1m22s81; Ojeda, 1m22s85; Heguy, 1m23s07; Pernia, 1m23s11; Quiroga, 1m23s12; Ansaldo, 1m23s27; Cogno, 1m23s29; Tschopp, 1m23s33; Fosatti, 1m23s40; Cacia, 1m23s43; Inoriza, 1m23s54; Tomé, 1m23s59; Di Paolo, 1m23s77; Delgado, 1m23s85; Paolucci, 1m23s98; Carignano, 1m23s99.

No se clasificaron para la final: Martínez Parra, 1m24s48; Trejo, 1m24s97; Celentano, 1m25s07; Ruberto, 1m25s38; Biondi, 1m25s55; Primogerio, 1m26s57; Parente, 1m26s76; Baudracco, 1m26s85; Buono, 1m27s23; Manzur, 1m27s30; Menéndez Behety, 1m28s83; Doba, 1m28s87; Abiuzzi, 1m30s47.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Ernesto Bessone	Alfa Romeo 1500	27m15s95/100	20
2°	4	Jorge Guiral	Fiat 1300	27m52s28/100	20
3°	53	Luis Cogno	Fiat 1300	28m11s44/100	20
4°	46	Luis Ansaldo	Fiat SE 1500	28m25s05/100	20
5°	16	Héctor Fosatti	Fiat SE 1500	28m25s06/100	20
6°	61	Miguel Dipaolo	Fiat 1300	28m27s74/100	20
7°	63	Fabian Tomé	Fiat SE 1500	28m30s67/100	20
8°	22	José Basso	Fiat SE 1500	28m31s77/100	20
9°	68	Carlos Carignano	Fiat 1300	27m22s88/100	19
10°	79	Nestor Percaz	Fiat 1300	21m03s02/100	15
11°	80	José Heguy	Fiat 1300	21m30s25/100	15
12°	64	Oscar Paolucci	Fiat SE 1500	23m26s35/100	14
13°	18	Fernando Padilla	Fiat 1300	19m44s85/100	14
14°	39	Jorge L. Delgado	Fiat SE 1500	19m48s89/100	14

No se clasificaron: Pentecosto, Inoriza, y Cacia (10v), Nizzo (9v); Pernia (8v.); Serravalle (5v.); Quiroga (2v.).
No registraron paso: Ojeda, Spampinato, Blandini, Tschopp, Okulovich
Promedio del ganador: (provisorio) 132,165 Km/h.
Récord de vuelta: Serravalle en la 3a. 1m20s42/100 a 134,412 km/h.

CAMPEONATO

Bessone, 20; Guiral, 15; Cogno, 12; Ansaldo, 10; Fosatti, 8; Dipaolo, 6; Tomé, 4; Basso, 3; Carignano, 2; Percaz, 1.

CLASE 3
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Breard, 1m19s04/100 (136,776 Km/h); Valenti, 1m19s33; Gianni, 1m20s03; Romero, 1m20s32; Maggi, 1m20s36; Ciaglia, 1m21s08; Adba, 1m22s09; Lustig, 1m22s42; Arballo, 1m22s44; Rodríguez, 1m23s34.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	30	Carlos Romero	Renault 18	23m14s90/100	17
2°	7	Eugenio Breard	Alfa Romeo GTV	23m16s44/100	17
3°	8	Roberto Lustig	Renault 18	23m18s47/100	17
4°	4	Horacio Valenti	Renault 18	23m21s35/100	17
5°	22	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV	23m21s78/100	17
6°	9	Pablo Ciaglia	Renault 18	23m35s57/100	17

Promedio del ganador: (Provisorio) 132,489 Km/h.
Récord de vuelta: Valenti en la 5ta. 1m19s06/100 a 136,578 Km/h.

CAMPEONATO

Romero, 20; Breard, 15; Lustig, 12; Valenti, 10; Maggi, 8; Ciaglia, 6.
Próxima competencia (confirmar): el 6/4 en Santa Fe o el 13/4 en Córdoba.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Faneco

Neumáticos — IMF

NEUMATICOS DE COMPETICION

TODAS LA'S CATEGORIAS

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

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

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

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE

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



CASCOS

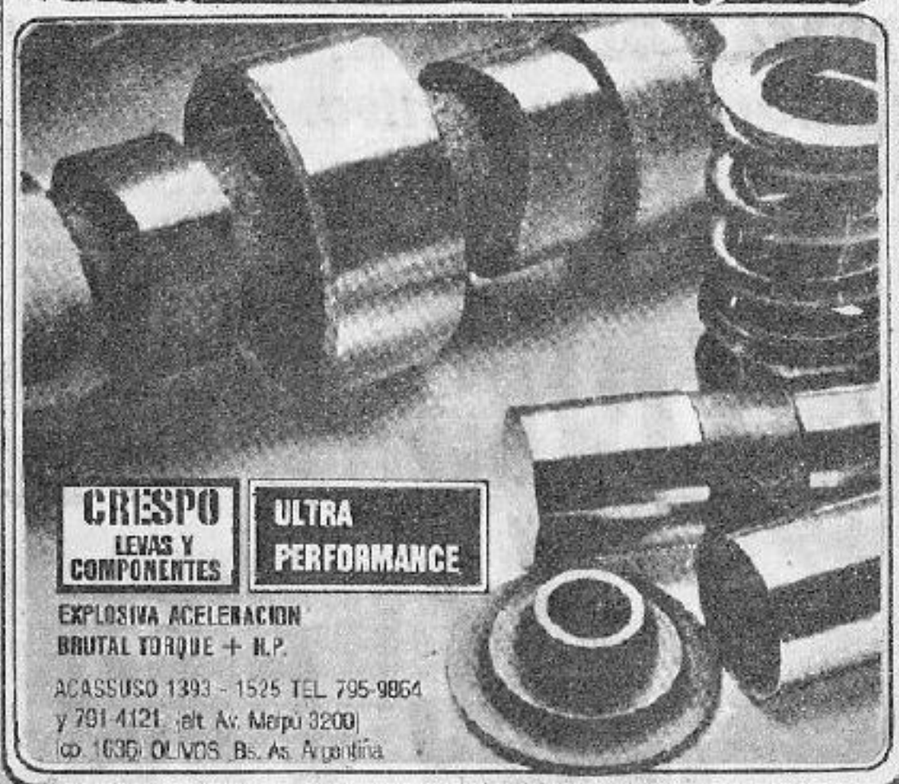
- FORMULA ONE
- BELL
- NAVA
- SIMPSON
- TIPO BELL
- TIPO SIMPSON

SISTEMAS RALLYPRIMES

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

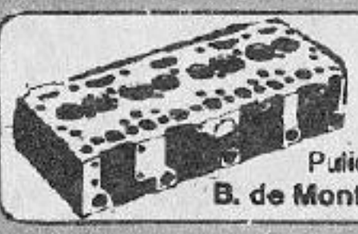
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429). BS. AS. TEL. 784-4808

FORD 2000/2300 cc
BOTADORES REGULABLES
795 - 9864 - 791 - 4121
UN EXITO



EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.
ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864 y 791-4121 (alt. Av. Maipú 3200) (cp. 1636) OLIVOS. Bs. As. Argentina

---



TAPAS DE CILINDRO
EL NEGRO JUAREZ
COMPETICION
Pulido y mecanizado para TC - TN y standard
B. de Monteagudo 1776 - MARTIN CORONADO

FORMULA 5
LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO
todos los viernes de 21 a 23 hs.
INFORMES Y REGLAMENTOS
ZUVIRIA 5889. (1439) Cap.

LO EXIJA O NO LA LEY!!
POR SU SEGURIDAD Y CONFORT
COLOQUE EN SU AUTO APOYACABEZA

TOTAUTOS UNIVERSALES Y ORIGINALES
" R. 11 " TAUNUS GHIA " V.W. GACEL "
CON SUS RESPECTIVAS ALMOHADILLAS Y COLORES
Y Ahora, también Moldeado en Poliuretano rígido, semi-rígido y flexible de acuerdo a su necesidad
OFERTA PARA TAPICEROS
Tenemos todos los modelos sin tapizar con adaptador
TOTAUTOS
CONSULTAS Y ASESORAMIENTO
ESTADOS UNIDOS 40 - Tel. 760-6477 - VILLA MARTELLI
(a pasitos de Gral. Paz y Av. del Tejar)
ADQUIERALOS EN LOS MEJORES COMERCIOS DEL RAMO

---

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



COMPETICION T.C.2000
F.RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA
NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2
CODASUR ● C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

F.A.D.E.S

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

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

TAPICERIA "CITROMEC"
TODO PARA SU CITROEN.
AMI 8 Y MEHARI
RECAMBIOS GARANTIDOS
GAONA 4046 (1702) CIUDADELA

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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





CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS

Títulos no oficiales

J. L. ANDUJAR

ingeniería automotriz
TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

● TAPAS DE CILINDRO ●
PARA F.2 ● F.RENAULT ● T.C.2000 ● AUTOS DE TURISMO
* ENTUBADOS ESPECIALES *
TAPAS POTENCIADAS PARA TODAS LAS MARCAS
REALIZADAS EN FLUJOMETRO * VALVULAS ESPECIALES * RESORTES Y PLATILLOS * ARBOLES DE LEVA * ROQUE PERES 4374. CAP.

ALFREDO LOPEZ — LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C.2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales



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

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

PEUGEOT CIUDADELA



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

---

WARNES-DODGE

WARNES 1171 - CAPITAL. TEL 855-0523 854-6655
ENVIOS AL INTERIOR
REPUESTOS Y ACCESORIOS
DODGE 1500 ● KOMBI ● VOLKSWAGEN ● GACEL ● PASSAT ●

SIMBOLO DE CALIDAD

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

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

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO
AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19.600.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

IMPORTADOS
* VISA * GS. * CX * CITROEN * ALFA * R.5 * etc.
REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS ● RECAMBIO TREN DELANTERO ● TRANSMISIONES ● SUSPENSION Envíos al interior
TEL.: 572-8404

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

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

EN MAR DEL PLATA, segunda "clase" de este flamante año lectivo. Para el hijo mayor de Di Palma empezaron las buenas notas...

NIÑO JOSE LUIS, ¡AL FRENTE!

...Y el benjamín pasó inmediatamente al frente, dio una lección impecable y no solamente sacó un "nueve" sino que se ganó el reconocimiento de la cátedra. En el entorno, la nueva categoría nacional entregó un espectáculo digno y por momentos atrayente que insinúa el esperado mejoramiento en calidad y cantidad.

"En esto hay que ser realista; si sos fantasioso, perdés. Por eso te digo que a José Luis es casi imposible ganarle". René Zanatta nos lo comentaba antes de la final, pero se palpaba en todo el parque ya que apenas la Fórmula Entrecor Nacional pisó el asfalto del circuito marplatense, empezó a notarse la diferencia entre el Berta número tres y el resto. Diferencia que, si analizamos, es casi lógica, ya que tanto el chasis como el motor R.18 que lo impulsa, son atendidos por el "Mago" de Alta Gracia. Ahora bien, sabemos que por más chasis y motor que haya, si no hay un piloto que aproveche la mecánica que tiene, ese trabajo de Oreste Berta no se vería reflejado en la pista.

José Luis fue mejorando su registro cada vez que salía a la pista. Lo hizo en la segunda tanda clasificatoria con respecto a la primera y el domingo, en "tanques llenos", bajó en casi un segundo su mejor tiempo de dial anterior.

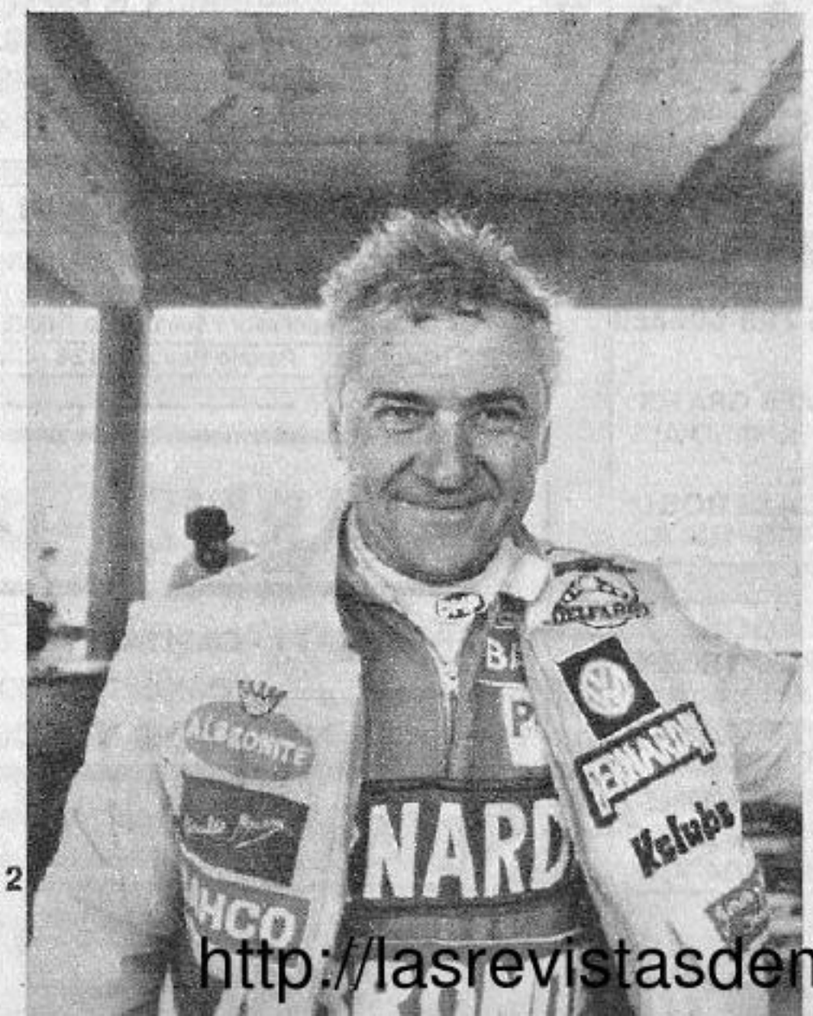
En la carrera, el "benjamín" hizo una buena largada y se fue. "En las primeras vueltas aceleré todo para sacar diferencia, después comencé a cuidar", nos comentaba el ganador. Pero detrás de él la cosa fue diferente: Héctor Lugón, Norberto Gentili, René Zanatta y Oscar Suriani, en ese orden, se disputaban las restantes posiciones de vanguardia. No tardó demasiado en aclararse el panorama. Gentili, con problemas en el motor, fue superado por Zanatta que luego comenzaría a apurar a "Rubí" Lugón. Ya promediando la competencia, éste hizo un trompo en los mixtos y Zanatta quedó segundo. Suriani, que se quedó atrás en la largada, estaba tercero después de haber superado a Gentili. Mientras tanto, el veterano campeón, Osvaldo Massei, que había largado en el décimo lugar, escalaba posiciones hasta quedar cuarto. Detrás, el averiado Gentili, Leopoldo Cumini (muy regular en todo el fin de semana) y Ricardo Grinóvero que estuvo



1

Por Rubén H. Lettieri

Fotos: Enrique Bianco y R.H.L.



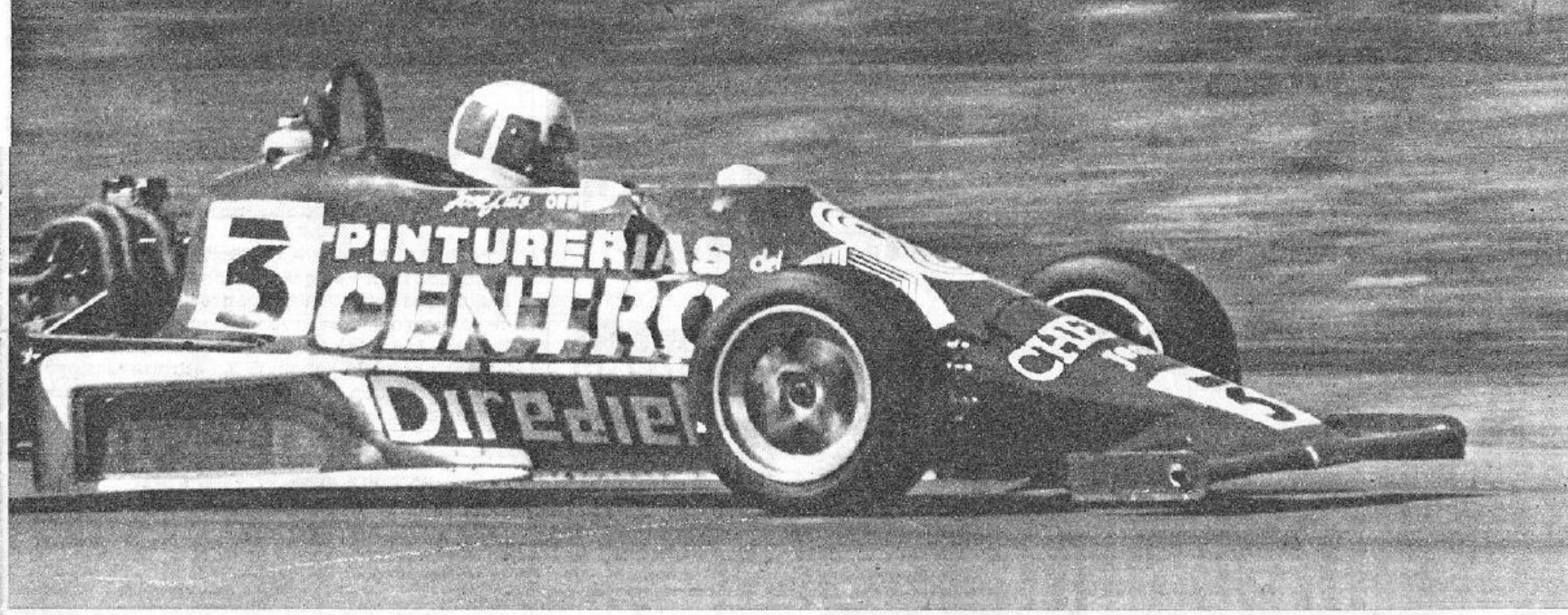
2



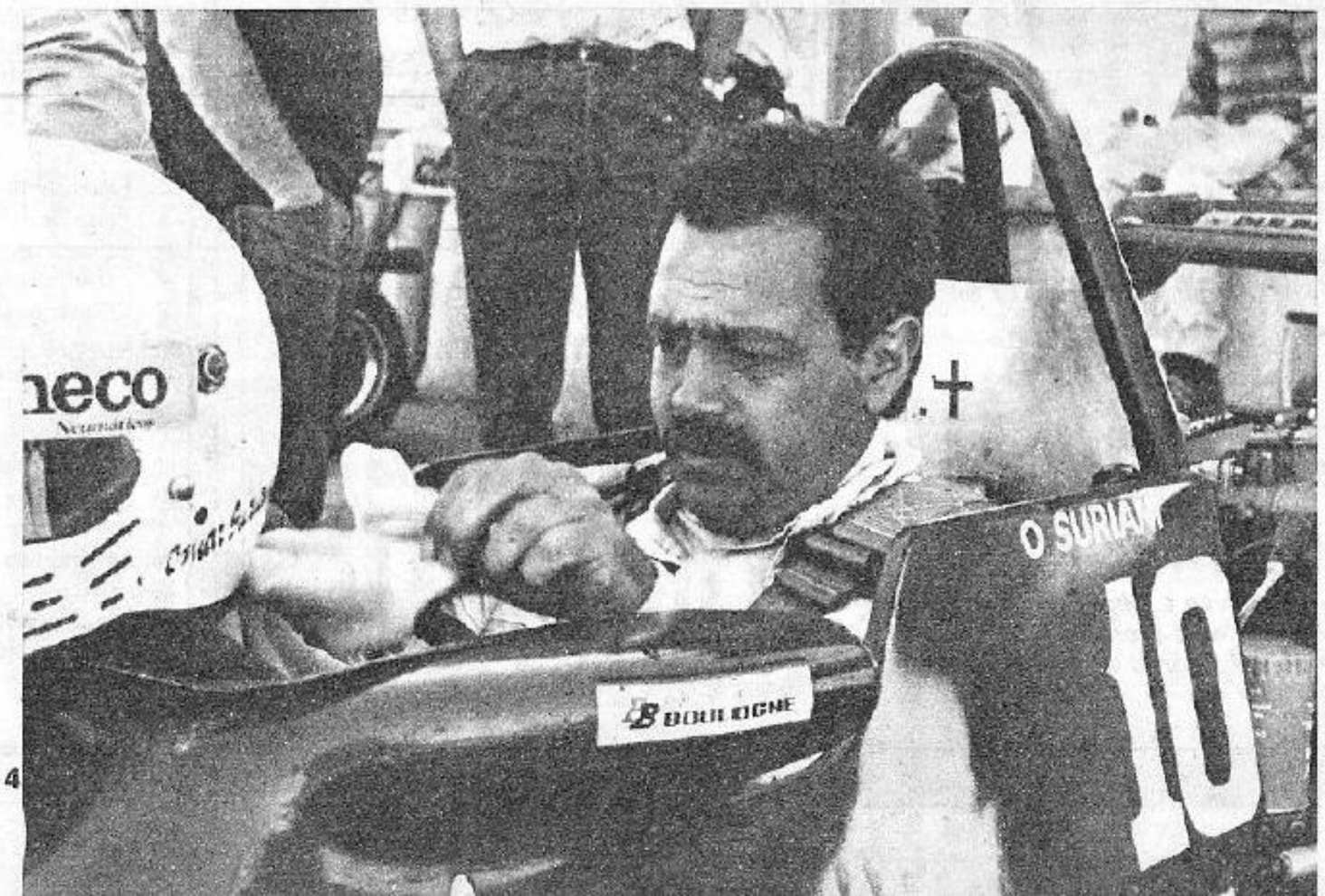
3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

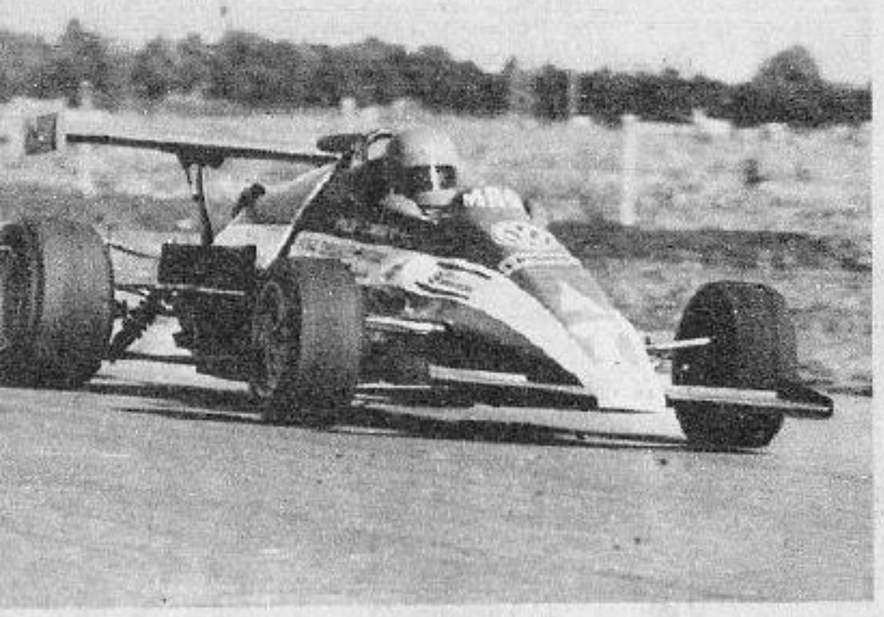








***1** - José Luis Di Palma: solvencia en la pista que le permite recuperar en el recién iniciado torneo, lo perdido en Balcarce. Nueve puntos y un 10 así de grande... **2** - Al campeón y puntero del campeonato Massei, ya no le alcanza el buzo para tanta publicidad. Agregó la campera y unos puntitos más en su haber. **3** - René Zanatta reencontrado con los puntos, hizo una carrera inteligente. **4** - Suriani fue tercero, pero sin embargo es consciente de las limitaciones de su viejo chasis.*



La incontundible y singular línea del chasis Ramos de Poldi Cumini. El presi volvió a sumar, aunque esta vez solo fue un puntito por el sexto lugar.

penando los dos días con un asunto de tenida que no pudo solucionar.

Así terminaron en una carrera entretenida, con un parque aceptable teniendo en cuenta lo sucedido en Balcarce (10 autos en carrera). Sabemos que no es lo ideal pero estamos convencidos de que, a medida que avance la temporada, se van a incorporar otros nombres. Entrecor es una categoría que viene de ser zonal y que, si cabe el término, no está todavía lo suficientemente "nacionalizada". Sin dudas, va en camino de serlo. Esperemos que así sea...

PATIO DE BOXES

EL VIERNES NO. No hubo entrenamientos para las máquinas de **Entrecor** hasta el sábado, pese a que estaban previstos el viernes por la tarde. Ello se debió a que se terminaron a último momento algunas de las muchas mejoras del Autódromo Ciudad de Mar del Plata: calles de boxes y accesos. Se están construyendo, además, baños (con agua caliente), una confitería y los mismos boxes. Por equipamiento, éste será uno de los mejores del país...

INMANEJABLE. "**Se me va de cola en todos lados. Estuve durante todo el fin de semana con este problema y no pude solucionarlo**". El desconsolado **Ricardo Grinóvero**, tampoco pudo salir a clasificar en la segunda tanda sabatina, por falencias en el encendido. En la carrera se retrasó aún más al toparse (y esquivar) a Daniel Keegan, que hizo un trompo delante suyo.

PATITA FRUSTRADO. Lamentablemente no largó **Luis Minervino** que rompió el motor el sábado, luego de establecer el cuarto registro en clasificación, detrás de Di Palma, Héctor Lugón y Omar Suriani. No pudo reparar y, al no tener otra planta motriz, se quedó como espectador. Sin dudas, una ausencia importante en la grilla dominguera.

SURIANI, CARA Y CECA. "**En la largada me quedé y luego me costó tomarle el ritmo a la carrera. Al final, faltando tres o cuatro vueltas, se me trabó la caja en cuarta, justamente cuando le estaba descontando a René**". Con un rendimiento parejo, **Omar Suriani** terminó tercero. Sin embargo, duda en presentarse en la próxima, ya que su chasis, un Berta de los más viejos, da demasiadas ventajas.

DRAMAS EN LA LARGADA. José Lugón rompió un palier en la misma largada. Su hermano "**Rubí**", con susto, cambió un neumático pinchado justo a tiempo. **Gentili**, por su parte, tuvo muchas dificultades para hacer arrancar a su Berta.

PALABRAS PRESIDENCIALES. "**Estoy satisfecho. Salió todo bien. Veo que los autos no se rompen y mejoramos notablemente con respecto a Balcarce**". El presidente de la Asociación de Pilotos de F. Entrecor, **Leopoldo Cumini**, al finalizar la jornada, pensaba ya en la próxima: "**Ya estarán Gustavo Ballario y Rubén 'Perico' Pérez, más las reapariciones de Mannini, Perlestein y Saboretti**".

FORMULA ENTRECOR NACIONAL

CLASIFICACION

Autódromo Ciudad de Mar del Plata. Circuito de 3.003 metros. 17 vueltas. Recorrido total 51,051 km. 16-3-86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Di Palma, 1m04s27/100 (168,209 km/h); Suriani, 1m04s96; Minervino, 1m05s36; H. Lugon, 1m05s37; Zanatta, 1m05s96; Cumini, 1m05s40; Keegan 1m05s85; Grinovero, 1m05s95; Beccaria 1m06s40; Gentili, 1m06s43; Homer, 1m06s52; Massey, 1m06s77; Patat, 1m07s08; Niemitz, 1m09s84; Lugon, 1m10s57; Giménez, 1m10s78.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca/Procedencia	Tiempo	Vtas
1º	3	José L. di Palma	Berta-R-18/Arrecifes	18m26s75/100	17
2º	5	René Zanatta	Berta-VW/Rafaela	18m39s49/100	17
3º	10	Omar Suriani	Berta-VW/9 de Julio	18m46s94/100	17
4º	1	Osvaldo Massey	Berta-VW/M. Juárez	18m53s57/100	17
5º	6	Norberto Gentili	Berta-VW/Casilda	18m54s57/100	17
6º	7	Leopoldo Cumini	Ramos-VW/Paraná	18m56s38/100	17
7º	27	Ricardo Grinovero	Berta-VW/Paraná	19m04s55/100	17
8º	9	Daniel Keegan	Berta-VW/Pucón	19m14s15/100	17
9º	10	Wenceslao Giménez	Berta-VW/La Paz	19m15s77/100	17
10º	17	Norberto Beccaria	Carbo-VW/Paraná	19m16s51/100	17
11º	8	David Homer	Berta-VW/Las Rosas	19m16s80/100	17
12º	16	Héctor Lugon	Berta R18/Paraná	12m33s11/100	17

No clasificaron: Patat (11º); Niemitz (5º).

No largó: J. Lugon.

Promedio del ganador: (provisorio) 168,757 km/h.

Record de Vuelta: Di Palma en la 4a. 1m03s76/100 a 169,554 km/h).

CAMPEONATO

(Disputadas dos competencias)

Massei 12 ptos.; Di Palma, Minervino, Zanatta y Gentili, 6; Suriani y Cumini, 4.

Próxima competencia: el 6 de abril, en Buenos Aires.

Desde esta semana ANTEOJITO trae

3 REVISTAS EN UNA

¡Y UNA QUE VALE POR TRES!

Suramericana



ANTEOJITO
La mejor ayuda escolar
Trapito

Para los más chiquitos y ANTEOJITO

Además, en este número:

- UNA ESCUADRA TRANSPORTADORA
- TRES ETIQUETAS ADHESIVAS
- ARCILLA PARA MODELAR

y también:

• Piedra libre para el otoño • La Capital Federal • ¿Qué es la ecología? • La aventura de Juan Díaz de Solís • Paseando por el barrio • El sistema solar.

Para ampliar los conocimientos

Estudiar es divertido con ANTEOJITO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge Castaño

FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

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

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

ADMINISTRACION Y VENTA:

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



RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

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

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

RACING PARTS

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

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

VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES

JORGE BIANCOSPINO

competicion 5

NUEVA DIRECCION

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

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Pray. UNIDAS 4618
TEL. 651-9936
SAN JUSTO

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE

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

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 **automundo** 1/24

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.

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

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ARRANQUES - DINAMOS

"TONY"

- CARGA Y VENTA DE BATERIAS

INSTALACIONES
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES
ING. T. DI TELLA 1426
(alt. Entre Ríos 1400)
AVELLANEDA

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

SUSPENSUR S.R.L.

REPUESTOS PARA SUSPENSION Y DIRECCION

LINEA COMPLETA

TARJETAS DE CREDITO

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

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

ARENEROS



Y TODO TIPO DE
VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS

Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

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

FIAT **Turin**

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

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

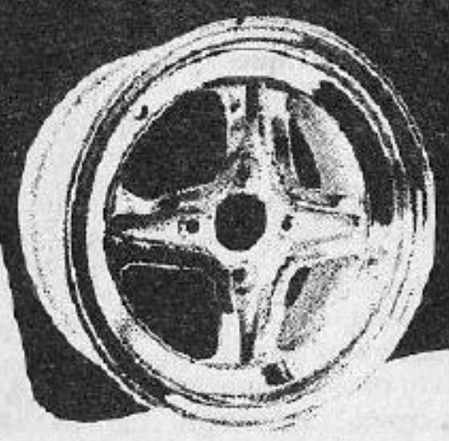
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

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

LLANTAS DE COMPETICION

AERO



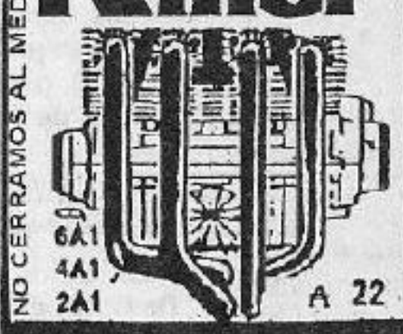
También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS
PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito

Killer



NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

Ramón Solar e Hijos

* VENTA DE REPUESTOS * RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
* ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

FERRAZZI COMPETICION

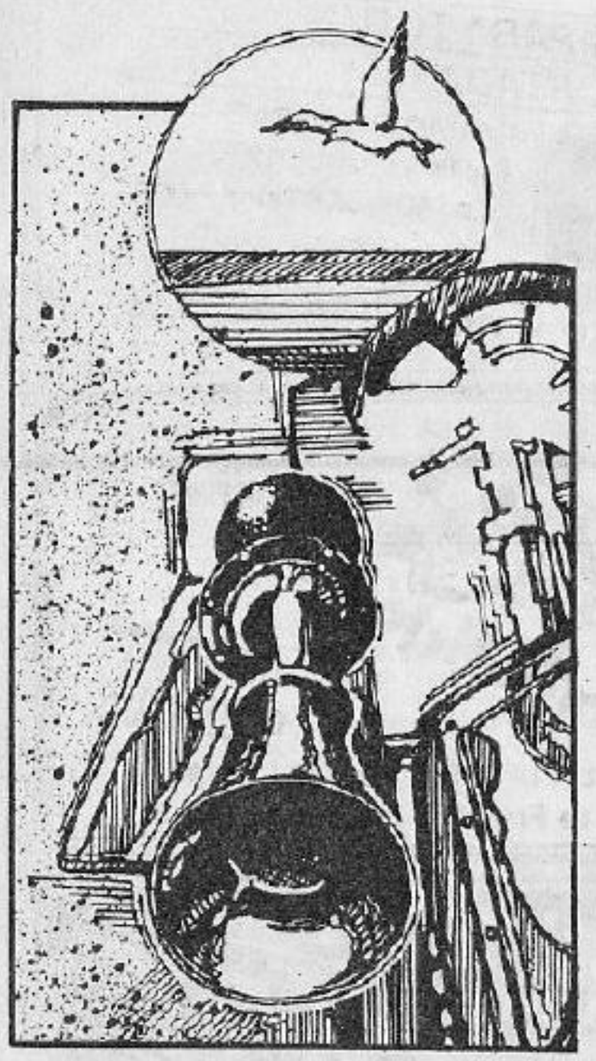


EL UNICO CABLE DE BUJIAS UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 96-6285



Toquecitos de bocina

MUNDIAL DE VELOCIDAD

La semana pasada publicamos un recuadro sobre importantes novedades para la Argentina en el Motociclismo Internacional. Se trata de la inserción en el calendario del Campeonato Mundial de Velocidad, de nuestro país, en 1987. Cabe agregar que nuestro G.P.será para las categorías 125, 250 y 500 cm³.

SAENZ Y LA AERODINAMIA

Después de probar intensamente en el autódromo de Buenos Aires la suspensión independiente en el tren trasero de su VW, el alerón y los trabajos en el nuevo motor, Eduardo Sáenz decidió hacer una nueva trompa en su auto, trabajo que fue encargado a Edgardo Fernández, colaborador de Miguel De Guidi, con quien "Pucho" está en estrecho contacto. La modificación consistió en hacer un labio muy amplio en la base de la trompa anterior y agregar a ella un deflector inferior para derivar el aire que hipotéticamente debería pasar por debajo del vehículo. "Las pruebas del 9 nos demostraron que, con el deflector, teníamos mucha carga adelante en los trazados rápidos, y decidimos sacarlo para ir a Roca –que es mucho más lento que el 9–, allí comenzamos a tener problemas con la ida de trompa del auto, y luego de las primeras pruebas le volvimos a colocar el deflector, pero la subvirancia no desapareció y no pudimos 'encontrar' el auto en todo el fin de semana. En cada viraje tenía que perdonarle al acelerador hasta que lograra hacer entrar la trompa. Vamos a tener que seguir trabajando en ese ítem con Edgardo para lograr un equilibrio general del auto." Este resumen de su fin de semana en General Roca, tal como se infiere, pertenece al propio Sáenz.

LA COSA NO ESTA TRANQUILA EN T.C.2000

"Mirá, nosotros hicimos los autos de acuerdo con la estricta letra del reglamento técnico de la categoría. Si vos vas a la CDA y pedís el reglamento, te dan el que estaba escrito en 1984. Allí no figura ninguno de los anexos (¿anexos...?) que se dice fueron agregándose a partir del año pasado con franquicias de todo tipo para cualquiera de las marcas. Es decir que un señor que no sabe nada del tema, va al ACA, pide un reglamento técnico, hace un auto, va a correr y, cuando llega al circuito, se encuentra con que los autos son totalmente diferentes a lo que él hizo, y eso nos está pasando a nosotros. Que el peso diferente para las distintas marcas, que los palieres flotantes que no son tales, que los alerones así o así, portamazas delanteros que deben ser originales y no lo son, que la suspensión independiente para los autos de eje rígido trasero original, que las tapas del 505 en los 504, etc., etc., etc.; sería para no terminar nunca. Yo no sé, realmente, con qué reglamento estamos corriendo, y creo que muchos no lo saben. Estoy muy cansado de este tema. Pienso hacer una presentación formal ante la CDA, y si no se toman medidas, en cualquier carrera y sin previo aviso voy a denunciar a todos los autos y te aseguro que, si se aplica el reglamento fríamente, no queda nadie o casi nadie clasificado." Este monólogo pertenece a Roberto del Campo quien, con un dejo de tristeza y masticando su "bronca", hablaba de esta manera en el fin de semana de General Roca.

OTRO RETORNO IMPORTANTE PARA EL RALLY

Es también –como Veronessi– de Villa Regina, y va a estar otra vez a bordo del tradicional Gacel río negrino en la Vuelta de la Manzana. "Nos faltaría algo en la suspensión y, fundamentalmente, en la caja de velocidades, pero estamos por buen camino en el desarrollo de un auto que potencialmente es muy apto y lo va a ser mucho más aún en la medida en que la fábrica homologue más elementos que le den confiabilidad al coche, como hicieron en su momento Renault y Sevel. Vamos a ver qué pasa en 'La Manzana'; voy a ir muy confiado." Con la alegría que es habitual en él, Horacio Jorge Santángelo le contaba a CORSA sus expectativas en el retorno al rally.

TORRIANI ANALIZA

"Con la nueva leva que nos hizo Romero y el trabajo que realizamos nosotros en la tapa de cilindros del VW, logramos más potencia a menos régimen y allí está el secreto de por qué el auto ahora va mucho más rápido que antes y se rompe menos. El régimen actual nunca pasa de las 7.800 rpm." Así explica Enrique "Quique", el, para algunos, sorprendente resultado de su Dodge de T.C. 2000.

DE GUIDI CAMBIA TODO

Es sabido que, cuando Miguel Angel De Guidi da rienda suelta a su imaginación y comienza a elaborar planes, es insólito y a veces convida a alguien a "volar" juntos y crean cosas "imposibles", como una Fórmula 2 Sudamericana o un neumático argentino de carreras... Ahora el tema está sobre la modificación de los Berta de Fórmula 2 y el convidado es un joven técnico argentino, con algunos años de estudios de ingeniería, fanático de los fierros de carrera, que se llama Edgardo Fernández. Además de darle lugar en su taller para que el sureño –nació muy cerca de Bahía Blanca– "vuele solo" y construya un chasis de FRA, comenzaron a modificar el Fórmula 2. De esos cambios surgió entonces que el "nuevo" auto de Miguel tiene rediseñadas las suspensiones traseras a través de una reubicación de elementos y cambios de diagramas de las mismas. Para lograr esto los amortiguadores fueron desplazados de su emplazamiento original hacia adelante, "colgándolos" de la caja T.C.M. al estilo de como Berta lo hace con las Meriggi. Por otra parte no terminó allí la tarea de la "tijera", ya que De Guidi le dio a Edgardo "piedra libre para crear", pero siempre bajo su estricta supervisión, y de ello surgió también que los dos tanques de nafta laterales han pasado a ser uno solo, central y de mayor capacidad, colocado a las espaldas del cockpit y desplazando piloto y motor también más hacia adelante. El retirar los tanques de los pontones permitió también rediseñar las alas inferiores de los mismos, con respecto a las originales. Las pruebas comenzarán en breve y allí se podrán observar los resultados de las modificaciones introducidas en el "nuevo" Berta.

DESBANDES Y EXPLICACIONES

A propósito de los tres desbandes de neumáticos, "importantes" (Traverso, Daray y Di Palma) que se produjeron en la carrera de T.C. 2000 de General Roca, consideramos importante dialogar al respecto con el proveedor de los neumáticos Paúl, José Manuel Faraoni (h). "Pepe" nos dijo al respecto: "Lo de Traverso y Daray fueron fallas nuestras en cuanto al conocimiento y vulcanizado de las gomas. Ese fin de semana entregamos más de cien cubiertas y fallaron dos o tres, lo cual es un porcentaje normal aun para las grandes productoras de neumáticos de calle, pero justo viene a ocurrir en los autos de protagonistas claves de la carrera; de cualquier manera asumimos nuestra responsabilidad. Igualmente quiero hacer una aclaración: en el caso de Di Palma no hay certeza en cuanto a que se haya desbandado, ya que Luis me dijo a mí que la goma se venía desinflando y él creyó que iba a aguantar hasta el final;

EL RINCON DEL SENSOR

VELOCIDADES MAXIMAS

El equipo "Carburando" tomó las velocidades de los autos al final de la recta opuesta del autódromo de General Roca. Los resultados de esas "carreras" fueron los siguientes: T.C.2000, en pruebas de clasificación: Serafini, 176 Km/h; Oltra, 175; Daray y Gayraud, 174; Zuain, 173; Del Río, 172; Bessone 171. En "Tanques llenos": Zuain, 182; Oltra, 180 Traverso, 179; Daray y Serafini, 178; Pisandelli, 176. FRA, en pruebas de clasificación: Ethegaray e Imposti, 174; Delgado, Fabi y Cingolani, 173, Solmi, 172; Neviani, 171; Muñiz Barreto y Paulizzi, 170. En "Tanques llenos": Etchegaray, 179, Solmi, Furlan, Cingolani y Mancuso; 177; Palmero, Bovone y Diaz, 175.

ACTIVIDAD ZONAL

PRESENTACION EN SEVEL



Con el apoyo institucional de SEVEL Argentina, que confió en la Asociación de Standard Mejorado, se abre una interesante perspectiva para el automovilismo promocional en el plano nacional y zonal. La toma ilustra el momento en que son entregados al grupo de pilotos las primeras unidades Spazio CL 1100, que correrán el campeonato 1986 con la fiscalización del Automóvil Club Argentino a través de la Federación Regional Automovilística N° 1.

En los planes de la ASM figura un futuro Campeonato Nacional monomarca que reúna, una vez al año, a los mejores de los regionales que se realizarán bajo este reglamento.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

no ocurrió así y se desbandó. Es lamentable pero es un imponderable más de los tantos que tienen las carreras". En otro orden, Faraoni nos confirmó que va a estar como piloto a bordo de una Datsun 280 ZX en el Campeonato Argentino de Pilotos, con mecánica y atención en carrera, del "Negro" Héctor Giambrone.

FORTUNATO TRABAJA PERO NO CORRE

En uno de los reiterados viajes semanales que José Fortunato realiza entre Lobos y Buenos Aires, lo encontramos ocasionalmente y le manifestamos nuestra extrañeza por su ausencia en la carrera de Roca. "Lo que ocurrió es que, con los vaivenes reglamentarios, no sabía con qué auto ir y, además, los trabajos se atrasaron en el 505 y no lo pudimos terminar. Para Santa Fe el coche vá a estar listo pero igual no pienso ir porque considero que ése es un circuito totalmente ilógico para correr en auto y no voy a arriesgar un vehículo totalmente nuevo en un lugar así". Después de casi once meses sin correr, y aunque se sale de la vaina por hacerlo, la cordura sigue privando en "Coco".

LOS "PESOS" DE ROCA

No. No temas, Raies, que no vamos a hablar del "borderó" de General Roca ni de cuánto se engrosó la cuenta bancaria la semana pasada, ni tampoco del beneficio que recibió la escuelita N° 314 de Valchetta. Cuando nos referimos a los pesos de Roca estamos haciéndolo a cuánto pesaron los T.C. 2000 después de la carrera en la revisión técnica. Las coupé Sierra XR4 del ganador (Gayraud) y la del tercero (Del Río), acusaron en las nuevas balanzas digitales adquiridas por la APTC 2000, 1.002 Kg, es decir sólo 2 kilos por encima del peso reglamentario. La de Bessone (2°) acusó 1.020 Kg, mientras que el VW de Torriani (4°) pesó 950 Kg una vez que le fue agregada el agua que se gastó durante la carrera. Por su parte, el R.18 de Zuain (6°) acusó 3 Kg por debajo del peso de la categoría, pero considerando el desgaste de neumáticos y la pérdida, por rotura, del semieje izquierdo, el comisario técnico, con buen criterio, consideró que esos kilos que faltaban estaban en esos elementos, más el agua y el aceite que se pueda haber consumido. Todo en orden, entonces. Y ojo, muchachos que esto va a continuar en todas las competencias y después de cada clasificación y carrera.

NUEVA COMISION DIRECTIVA

Recientemente, el Moto Club Argentino llevó a cabo la renovación de su comisión directiva, que ahora queda integrada de la siguiente manera: **Presidente**, Juan Carlos Enriquez; **Vicepresidente**, Orlando Martínez; **Secretario**, José Eduardo Saorín; **Prosecretario**, Rogelio Prieto; **Secretario de actas**, Alberto Pedro Mieybegue; **Tesorero**, Bruno Félix Marino Mozzoni; **Protesorero**, Carlos F. Martínez de Hoz; **Vocales titulares**, Mario Argimón Feldman, Alberto Resi Lorio, Héctor J. De Gregori, Geofrey Murison y Luis Carmelo Fiore; **Vocales suplentes**, Julio César Enriquez, Juan Angel Diez, Héctor P. Camou, Eduardo Diéguez, Lorenzo Mazza y Rómulo M. Mozzoni; **Revisores de cuentas titulares**, Miguel Hernández y Héctor M. Noya; **Revisores de cuentas suplentes**, Carlos A. Enríquez y Juan C. Camou.

CAMBIOS DE FECHA

Fue postergada la competencia de T.C. 2000 que debía realizarse el 30 del corriente en el circuito "Carlos Reutemann" de Santa Fe. Esta postergación fue resuelta por la Municipalidad de dicha ciudad, ya que la fecha original coincide con Semana Santa y habrá actos religiosos en la iglesia San Francisco que se encuentra ubicada dentro del circuito callejero.

Esto produjo un movimiento en el calendario que estaba establecido para el próximo mes, y que a continuación detallamos: T.C. 2000 iría el **6 de abril** junto al **Turismo** (esta categoría debía correr el 13 del mismo mes en el Cabalén, pero el autódromo cordobés no estará "terminado" a tiempo y, por lo tanto, se adelantaría una semana su actuación.

Ahora bien, en estas condiciones se encimaría con la fecha otorgada al **C.A.P.** (Nissan y Datsun) en **Mendoza**, y, por lo tanto, se vería afectada la televisación de una de las dos competencias. Por ello se resolvería postergar la del C.A.P. para el día 13 de abril.

Recordamos que el mismísimo 6 de abril corren también las fórmulas **Renault** y **Entrecor** en **Bs. As.**, competencias que la televisión pondrá ante sus ojos mediante algunos "flashes".

XVI VUELTA DE LA MANZANA

*Entre el 29 y el **31 de marzo** se disputará sobre caminos de la provincia de Río Negro la decimosexta edición del **Rally Vuelta de la Manzana** "Premio Lotería del Sur". Como siempre, "la Manzana" será organizada por la eficiente **Asociación de Volantes de General Roca**, que ha cambiado considerablemente el trazado de la prueba.*

*El nuevo recorrido, íntegramente realizado sobre caminos de la provincia de **Río Negro**, contempla que las tres etapas tengan su comienzo y fin en la ciudad de **General Roca**, en vez de desplazarse hacia el sur y la zona de San Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche como se hizo en los últimos años.*

*Este nuevo esquema, centraliza en el valle del Río Negro a la gran mayoría de los enlaces y pruebas de clasificación, facilitando no sólo la participación a un número superior de autos, sino que también otorga **mayor comodidad al público valletano para apreciar la competencia** durante los tres días de su desarrollo. El total de kilómetros que se recorrerán será alrededor de 1.500, disputándose **16 pruebas de clasificación**.*

La mayor parte de los primes se correrá al norte de la ruta nacional N° 22, así como también se integraron dos primes de muy alta velocidad disputados en ocasión del Rally de Argentina 1983.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

NISSAN Y DATSUN EN EL AUTODROMO

Será la "Copa Marlboro", organizada por el Vicente López Automóvil Club y fiscalizada por la CDA del A.C.A. Con gran expectativa se espera el debut de los Nissan en el circuito N° 12, y también la participación estelar de Emerson Fittipaldi.

LOS HORARIOS

Jueves 20
14 a 14.50 hs: Entrenamientos Datsun 280 ZX
15 a 15.50 hs: Entrenamientos Nissan 300 ZX
16 a 16.50 hs: Entrenamientos Datsun 280 ZX
17 a 17.50 hs: Entrenamientos Nissan 300 ZX
Viernes 21
12 a 14 hs: Verificación técnica y administrativa Datsun 280 ZX
14 a 14.50 hs: Entretenimientos Datsun 280 ZX.
15 a 15.50 hs: Entrenamientos Nissan 300 ZX
16 a 16.30 hs: Clasificación primera tanda Datsun 280 ZX
16.40 a 17.10 hs: Clasificación segunda tanda Datsun 280 ZX
17.20 a 18.20 hs: Entrenamientos Nissan 300 ZX
Sábado 22
12 a 14 hs: Verificación técnica y administrativa Nissan 300 ZX
14 a 14.50 hs: Entrenamientos Datsun 280 ZX
15 a 15.50 hs: Entrenamientos Nissan 300 ZX
16 a 16.20 hs: Primera serie Datsun 280 ZX. 10 vueltas. Circuito N° 9. 33,455 km
16.30 a 16.50 hs:Segunda serie Datsun 280 ZX. 10 vueltas. circuito N° 9. 33,455 km
17 a 17.50 hs: Entrenamiento oficial Nissan 300 ZX
18.15 a 18.45 hs: Clasificación Nissan 300 ZX
Domingo 23
10.30 a 11 hs: Presentación de pilotos Nissan 300 ZX
11.05 hs: Primera serie Nissan 300 ZX. 4 vueltas. Circuito N° 12. 22,566 km
11.25 hs: Segunda serie Nissan 300 ZX. 4 vueltas. Circuito N° 12. 22,566 km
11.50 hs: Final Datsun 280 ZX. 18 vueltas. Circuito N° 9. 60,219 km
12.20 hs: Final Nissan 300 ZX. 11 vueltas. Circuito N° 12. 62,057 km
12.50 hs: Podio.

ASI FUE LA ANTERIOR

Asociación Argentina de Automóviles Sport. Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. IX Gran Premio Coronación. Circuito N° 9. Una prueba de clasificación y una final a 18 vueltas. Recorrido total: 60,219 km. 1/12/65.

***Clasificación día sábado: Osvaldo "Cocho" López, 1m34s31**; Ohanessian 1m34s54, Oltra 1m34s59, Del Río 1m34s60, Faraoni 1m34s65, Di Palma 1m34s66, Mayorga 1m34s78, Mustafá 1m34s93, Fernandino 1m34s93, R. Marsili 1m35s09, Monguzzi 1m35s10, Olmi 1m35s12, Luaces 1m35s13, Rey 1m35s30, Gervasoni 1m35s64, Lavari 1m35s72, Musso 1m35s94, Sancho 1m36s29, Cura 1m36s34, Sapino 1m36s47, Zenclusen 1m36s67, González 1m36s89, Pujadas 1m37s35, Zeballos 1m37s88, Vido 1m37s45, Dell'Aquila 1m37s75, Baraballe 1m37s76, Capra 1m37s83, Marianovic 1m37s88, Amadeo 1m38s10, Builla 1m38s80, Heritier 1m39s17, Cocciolo 1m39s91, Rementería 1m41s01.*

***Promedio del ganador:** 127,704 km/h.*

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1°	5	Osvaldo López	28m45s62	18
2°	43	Jorge Del Río	28m52s67	18
3°	2	Esteban Fernandino	28m55s44	18
4°	7	Angel Monguzzi	28m56s33	18
5°	21	Luis Di Palma	28m56s96	18
6°	46	Silvio Oltra	29m03s49	18
7°	4	Daniel Mustafá	29m04s14	18
8°	45	Rodríguez Marsili	29m02s62	18
9°	40	José Gervasoni	29m24s48	18
10°	44	Daniel Musso	29m28s63	18
11°	33	Carlos Cura	29m31s80	18
12°	26	Daniel Sancho	29m39s33	18
13°	36	Arcadio Sapino	29m54s55	18
14°	9	Francisco Mayorga	27m48s15	17
15°	51	Daniel Dell'Aquilla	29m58s28	17
16°	62	Miguel Zeballos	30m05s27	17
17°	60	Roberto Vido	26m52s30	16
18°	12	Carlos Rey	21m36s74	13

Promedio del ganador: 126,659 km/h.
Récord de vuelta: Esteban Fernandino en la vuelta N° 17, en 1m34s73/100, a un promedio de 127,138 km/h.

NotiCORSA

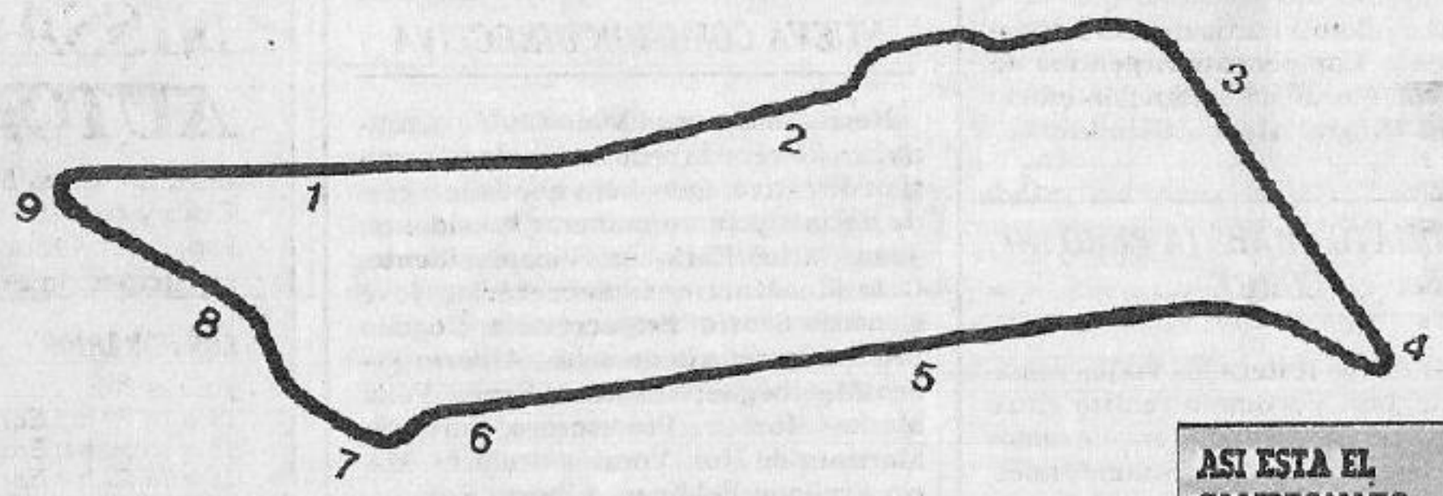
"PACO" AL OLEO

"Paco" Mayorga volvió de Europa y trajo en sus valijas un par de productos catalogados, después de experimentaciones en la fábrica Yamaha, como "la mejor línea de lubricantes del mundo". Con estos productos "Motul Motor Oil", los preparadores argentinos tendrán en sus manos otro elemento más acorde con los niveles alcanzados por la competición nacional. Se trata de Motul 300 V, un lubricante sintético para todos los motores de gasolina, de 4 tiempos. Podrá ser utilizado en automóviles y motos, motores de Turismo, rally, resistencia, velocidad, etcétera.

*El otro es un **líquido de frenos** denominado Motul Hydraulic Racing 300°C. Este es un fluido sintético para sistemas de frenado y embrague, que posee la particularidad de tener un muy alto punto de ebullición (300°C). Por este motivo es particularmente aconsejable su uso en competición, ya sea auto o moto.*

T.C. EN BAHIA BLANCA

EL PROXIMO FIN DE SEMANA



Se va la tercera... Sí, en el circuito semipermanente de Grünbeim, de 12.740 metros de extensión y organizada por el Bahía Blanca Automóvil Club, se desarrollará el domingo próximo la X Vuelta Ciudad de Bahía Blanca y la tercera competencia de esta temporada del Turismo de Carretera. CORSA y "Carburando" estarán allí, como siempre, desplegando todos sus equipos.

carburando

ASI ESTA EL CAMPEONATO DE MARCAS
(disputadas dos competencias)

Dodge	192
Chevrolet	101
Ford	89
Torino	4

ASI ESTA EL CAMPEONATO DE PILOTOS

(disputadas dos competencias)

Satriano	35,5	Nani	4
Castellano	33,5	Torrens	4
De Benedictis	25,5	Florida	3,5
Morresi	25	Salgado	3,5
M. Calamante	24	Becco	3
A. Aventín	23,5	Deambrosi	3
Oyhanart	20,5	Ducret	2,5
Doumic	20	Apella	2
Saiz	19,5	Caparrós	2
Mouras	18,5	Gardinaldi	2
Fernandino	17,5	Goyeneche	2
Angeletti	14,5	Palma	2
Ataurí	11	Polinori	2
Nesprias	11	Politano	2
Arana	9,5	Colabello	1
Brescia	9,5	Delconte	1
O. Aventín	7	A. Fernandez	1
Costa	6,5	Occhionero	1
Landa	5	Pesenti	1
Marcos	4,5	Piccinini	1
		Segad	1

LOS NUMEROS

Nº Piloto	Marca	45 Juan C. Bustos	Dodge	89 Osvaldo Villaverde	Dodge
1 Roberto Mouras	Dodge	46 Angel Becco	Ford	90 Eduardo Finocchio	Dodge
2 Emilio Satriano	Chevrolet	47 Héctor Pacchiolat	Dodge	91 Horacio Evangelista	Ford
3 Oscar Castellano	Dodge	48 Ruben P. Muñiz	Dodge	92 Daniel Perlo	Dodge
4 Juan De Benedictis	Dodge	49 José Santagati	Torino	93 Rubén Quiroga	Ford
5 Osvaldo Morresi	Chevrolet	50 Ruben Blanco	Chevrolet	94 Luis Delconte	Chevrolet
6 Oscar Aventín	Ford	51 Francisco Politano	Dodge	95 Juan Landa	Dodge
7 Eduardo Marcos	Ford	52 Carlos R. Calamante	Chevrolet	96 Marcelo González	Dodge
8 Oscar Angeletti	Dodge	53 Orlando Marques	Dodge	97 Carlos Caprile	Dodge
9 Jorge Oyhanart	Ford	54 Juan C. Spinella	Dodge	98 José A. Balda	Dodge
10 Eduardo Martínez	Dodge	55 Jorge Grugueras	Dodge	99 Roberto Caparrós	Dodge
11 Antonio Aventín	Dodge	56 Marcos Lolloco	Dodge	100 Héctor Benito	Ford
12 Gustavo Brescia	Dodge	57 Juan Occhionero	Chevrolet	101 Daniel Sacconi	Dodge
14 Gustavo Deglioltoni	Dodge	58 Mario Di Nezio	Ford	102 Jorge Reynoso	Dodge
15 José Paolucci	Dodge	59 Julio Kraidelberg	Dodge	103 Hugo Vicente	Dodge
16 Carlos Saiz	Ford	60 Osvaldo Luppi	Ford	104 Mario Segad	Dodge
17 Mariano Calamante	Chevrolet	61 Francisco Alcuaz	Dodge	105 Roberto Zanetti	Dodge
18 Miguel Ataurí	Chevrolet	62 Juan C. Deambrosi	Dodge	106 Carlos Ghiotazzi	Dodge
19 Pedro Doumic	Dodge	63 Alberto Arana	Ford	107 Jorge Ruiz	Dodge
20 Ernesto Persona (h)	Ford	64 Rozsel Vigliano	Chevrolet	108 Néstor Gardinelli	Ford
21 René Ducret	Ford	65 Ricardo Pedruzzi	Torino	109 Alberto Sabato	Dodge
22 Héctor Florda	Dodge	66 León Urquiza	Ford	110 Ulises Pouciel	Torino
23 Juan C. Nesprias	Dodge	67 Juan C. López	Dodge	111 Antonio Fernández	Dodge
24 Diego Vassolo	Dodge	68 Hugo Piccinini	Ford	112 José Gallo	Dodge
25 Osvaldo Sasso	Ford	69 Julio Salgado	Dodge	113 Ramón Aldana	Dodge
26 Jorge Martínez Boero		70 Carlos Barranco	Dodge	114 Domingo Martínez	Torino
27 Oswaldo Lynn	Chevrolet	71 Enrique Sanguinetti	Dodge	115 Julio Ca	Ford
28 José Marista	Chevrolet	72 Hugo Presenti	Dodge	116 Ruben Alessandrini	Dodge
29 Ricardo de Arzave	Dodge	Hugo Manzanare	Dodge	117 Eduardo Rodríguez	Dodge
30 Angel Banfi	Chevrolet	74 Carlos Fedrigo	Chevrolet	118 Jorge Polanco	Dodge
31 Angel Di Nezzio	Ford	75 Enrique Gallinoti	Ford	119 Rodolfo Speranza	Torino
32 José Pontoriero	Ford	76 Julio Faustino	Chevrolet	120 Luis Vigliante	Torino
33 Edgardo Caparrós	Dodge	77 Norberto Bressano	Ford	121 Carlos García	Dodge
34 Manuel Carelli	Dodge	78 Clemar Firpo	Dodge	122 Roberto Santonocito	Dodge
35 Dante Calellani	Dodge	79 Enrique Pourciel	Torino	123 José Di Benedetto	Dodge
36 Arturo Costa	Chevrolet	80 Fernando Herrali	Dodge	124 Antonio Bautista (h)	Chevrolet
37 Julio Cabello	Chevrolet	81 Roque Miraldi	Chevrolet	125 Juan Carlos Jarma	Dodge
38 Carlos A. Torres	Torino	82 Juan Bianchi	Dodge	126 Rafael Camilo	Dodge
39 Orlando Rodríguez	Ford	83 Antonio Bautista	Chevrolet	127 José Polazzo	Dodge
40 Luis Hernández	Chevrolet	84 Raúl Gil Bicella	Dodge	128 Ricardo Licropani	Dodge
41 Carlos Nani	Chevrolet	85 César Padilla	Dodge	129 Juan C. Yanetti	Chevrolet
42 Marcelo Polinori	Chevrolet	86 Jorge García	Dodge	130 Rodolfo Pérez Coccolo	Torino
43 Francisco Alfuza	Dodge	87 Enrique Bravi	Ford	131 Sergio Croso	Ford
44 Oscar Alcuaz	Chevrolet	88 Néstor Apella	Dodge	132 Jorge Daldi	Ford

LOS HORARIOS

SABADO

14.00 a 19.00 hs.: Verificación de licencias médicas y deportivas. Sellado de los autos en los talleres de la firma Reale e Hijos, sita en la calle 9 de Julio N° 22, Bahía Blanca.
20.00 hs.: Cierre de plazo para entrega de coches a Parque Cerrado.
20.30 hs.: Reunión obligatoria de pilotos y acompañantes. Se realizará en el Bahía Automóvil Club, sito en la calle Mitre 364.

DOMINGO

7.00 hs.: Apertura de Parque Cerrado.
8.30 hs.: Cierre de rutas.
10.00 hs.: Primera serie (impares) a 5 vueltas (73,700 km.)
10.40 hs.: Segunda serie (pares) a 5 vueltas (73,700 km.)
12.40 hs.: Final a 15 vueltas con los 40 mejores tiempos de ambas series. Total de recorrido: 191,100 km.

ASI FUE LA ANTERIOR

CLASIFICACION

Automóvil Club de Bahía Blanca - IX vuelta Ciudad de Bahía Blanca - Circuito semipermanente de Grunbeim, Pista Alta, de 12.400 metros - Recorrido total de la final: 186,00 km. - 24-3-85.

PRIMERA SERIE

Satriano, 19m23s02,5 vueltas: Mouras, 19m24s75; Morresi, 19m27s31; Florida, 19m28s76; Saiz,19m35s99; Brescia, 19m40s05; Marques, 19m45s54; Caparros, 19m45s74; Paolucci,19m46s88, Doumic, 19m48s30; Ataurí, 19m50s79; Angeletti, 19m52s07; Bustos 20m07s87; Miraldi 20m14s03; Bruguera, 20m15s56; A. Aventín, 20m17s07; Lynn, 20m22s62; Fedrigo, 20m48s58; Yanetti, 20m57s33; Evangelista, 21m15s54; Colabello, 21m17s11; Martinez, 22m02s20; Rodriguez, 17m55s50, 4v; Risatti, 18m02s28; Sogocho, 20m42s08; Ivaldi 10m05s09, 2v.

No registró paso: Caprile
Promedio del ganador: 192,07 km/h.
Récord de vuelta: Satriano en la 5ta. vuelta en 3m46s18 a un promedio de 197,364 km/h

SEGUNDA SERIE

Castellano, 19m00s31,5 vueltas: De Benedictis 19m08s49; Occhionero, 19m21s42; De Arzave, 19m21s83; Deambrosi, 19m25s00; O. Aventín, 19m30s62; Di Nezio, 19m32s07; Nani, 19m33s74; Blanco,19m40s56; Pacchiolat 19m45s15; Pontoriero, 19m48s78; Sasso 19m61s66; Torrens, 19m54s73; Nesprias, 20m00s05; Perlo, 20m09s78; Gonzalez, 20m11s46; Polinori, 20m15s08; Urquiza, 20m18s42; Padilla,20m36s26; Vicente, 20m50s10; Cardinali, 20m55s54; Becco, 29m56s40; Quiroga, 17m25s01, 4v; Molisia, 8m10s72,2 v; Calamante, 4m06s16, 1v; Lopez, 5m04s66

No registró paso: Spinello
Promedio del ganador: 195,736 km/h.
Récord de vuelta: Occhionero en la 5ta. vuelta en 3m46s05 a un promedio de 198,355 km/h.

FINAL

Posición	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1°	2	Oscar Castellano	Dodge	56m04s10	15
2°	9	Juan De Benedictis	Dodge	56m15s83	15
3°	5	Emilio Satriano	Chevrolet	56m18s07	15
4°	12	Gustavo Brescia	Dodge	56m43s49	15
5°	17	Osvaldo Morresi	Chevrolet	57m09s17	15
6°	26	Jose Luis Paolucci	57m19s15	15	
7°	42	Héctor Florda	Dodge	57m30s24	15
8°	11	Angel Di Nezio	Ford	57m43s72	15
9°	23	Orlando Márques	Dodge	57m45s13	15
10°	160	Jose Pontoriero	Ford	57m51s31	15

Luego se clasificaron: Caparros, 58m10s36, 15 v; Saiz, 58m19s55; Mouras, 58m35s60; Angeletti, 54m26s22, 14 v; Urquiza, 54m30s91; Blanco, 54m46s62; Perlo, 54m56s01; Torrens, 55m16s96; Bruguera, 55m18s49; Lynn, 55m23s77; Miraldi, 55m30s85; Doumic, 55m32s21; Bustos 55m35s66; Padilla 53m13s14, 13 v; Fedrigo, 54m41s89; Vicente, 55m14s85; O. Aventín, 45m19s11, 12v.

No se clasificaron: De Arzave, Ataurí, 9 v; Nani y Yanetti, 8; Nesprias, 7; Sasso, Paccialat, A. Aventín, Gonzalez, 3; Polinori, 2; Evangelista, 1

No registran paso: Occhionero y Deambrosi.
Promedio del ganador: 199,048 km/h
Récord de vuelta: Castellano en la 5ta. vuelta en 3m41s94 a un promedio de 201,135 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Néstor Carbia y Carlos Neira
Fotos: Enrique Bianco y C.R.N.

TURISMO COMPETICION 2000 Y FORMULA RENAULT ARGENTINA EN GENERAL ROCA, RIO NEGRO (9/3/86)

VALLE DE PASIONES

Ante otra muestra de vivo interés por parte del público local, que se dio cita en gran número alrededor del circuito del Alto Valle aun en los días previos, el T.C.2000 y la F.R.A. desplegaron sus apasionantes propuestas –hoy por hoy, de lo mejor que se puede pretender en el ámbito nacional– en un espectáculo que dejó mucho para seguir apreciando y analizando.



Como nos ocurre siempre, los ecos que deja una competencia son de los más variados, y nunca todo el material periodístico que somos capaces de acopiar en papeles y más papeles, nos cabe en la primera nota, y a veces tampoco en este "post carrera" que les brindamos habitualmente. T.C. 2000 y FRA en General Roca no van a ser la excepción al respecto, y revisando los apuntes de la carrera descubrimos que nos quedó un poco "de todo como en laboratorio medicinal", para no parecer antiguos con la terminología...

Después de las pruebas de clasificación del sábado, donde de **Juan María Traverso** ("pole") a Banfi (13°), había sólo 98/100, todo hacía presumir que los poco más de 2.000 metros que tiene el trazado valletano, se iban a tener que hacer "de goma" para que no hubiera roces o toques. Pareció que los muchachos se tomaron a pecho el tema de la responsabilidad, de la seguridad, de su integridad física y la de los autos, y se portaron como verdaderos profesionales que son. La conciencia de los mismos, más el llamado a la reflexión que hicieron el campeón de la categoría, **Rubén Daray**, el Director de la Prueba, y los integrantes del Colegio de Comisarios Deportivos, en la reunión de pilotos previa a la final del domingo, pareció hacerse carne en los actores, y todos se portaron *como señoritos ingleses*

Etchegaray "invade" el podio del T.C.2000 para abrazarse con "Tito" Bessone. En la foto mayor, dos cupés seguidas "a muerte" por tres Dodge "milqui" o sea Serafini y Olivi, perseguidos por Di Palma, Tomani y Crocco, que asoma la trompa por la izquierda.

MANDRINI Y DOS DECIMAS

Gustavo Mandrini fue desclasificado tras haber llegado en segundo puesto en Roca. Previamente, había sido el más rápido en pruebas de clasificación. ¿El motivo? Un exceso, en dos décimas de milímetro, en la medida del diámetro de uno de los difusores de su carburador.

Si efectivamente así fue, bien desclasificado está, ya que los reglamentos ponen precisos límites y éstos deben ser acatados. Pero –y no queremos con esto ser abogados de Mandrini en este caso– se nos ocurre una consideración acerca de la intencionalidad puesta en este hecho por el preparador. Los difusores son lo primero que se mira (hecho que los pilotos conocen) de todo, ya que es muy fácil su medición y el riesgo de una desclasificación no lo vale ni remotamente la supuesta ventaja que podrían dar esas dos décimas de milímetro en un diámetro de 24 mm. Lo que sí sucede en algunos casos es que el difusor se deforma luego de colocado y produce estos "accidentes". Tanto que en algún momento (el año pasado) se habría hablado en la Fórmula, de dar libertad a ese elemento del carburador. Se nos ocurre que una medida para que cada piloto se cure en salud, sería la de prever –con una tolerancia negativa– esa deformación, para evitar sorpresas como ésta.

del siglo pasado, claro está, porque ahora...

La largada fue ordenada, y **Gayraud**, limpiamente, superó a Traverso, y el de Ramallo tardó cuatro giros en encontrar el hueco para poder superar a su ex compañero de equipo y comenzar a escaparse a un promedio de medio segundo por vuelta, hasta que se desbandó el neumático delantero izquierdo. Así como dijimos en Balcarce que el auto más rápido era el de **Serafini**, y más allá de lo que marcan las velocidades finales tomadas en Roca, sin duda que el coche más rápido del pasado fin de semana era el de Juan María, y quizá también el más equilibrado para la carrera, ya que luego del cambio de la goma deteriorada, Traverso volvió a pista adelante de los punteros –Gayraud - **Bessone**– y, si bien éstos venían a otro ritmo en ese momento porque **Del Río**, a 8s, no los inquietaba, el "Flaco" se les volvió a escapar haciendo los mismos registros de vueltas que al principio y con parciales muy parejos. Quizá, si analizamos el potencial que tenía la **Fuego** "by Berta" –era ganadora–, los 2 puntos que cosechó Traverso al final sean magro premio para tanto esfuerzo, pero creemos que lo importante, para rescatar de esto, es que en un circuito mixto con partes rápidas y lentas, con algunas curvas que se toman como rectas, y donde la velocidad final de los autos casi nunca supera los 180 kilómetros, Traverso hizo un buen test de consumo de neumáticos en carrera, en un trazado además pequeño y tortuoso, que le abre una nueva perspectiva para saber a qué atenerse en los próximos compromisos, todos de características parecidas: Santa Fe, Concordia, Las Parejas, Resistencia, etc. Ahora sabe que, por lo menos con la puesta a punto de Roca, las gomas aguantan toda la carrera y andando "a full", tal como es su estilo.

Una de las preguntas que quedó flotando después de la carrera "manzanera" es el comportamiento de las huestes de **Herceg** en cuanto al manejo o al juego de equipo, y si "**Tito**" Bessone podría haber superado a su compañero Gayraud. A juzgar por lo visto en pista, fue muy evidente que las dos XR4 tenían un potencial si no similar, por lo menos muy aproximado entre sí y que para desequilibrarlos habría que apelar al talento de los pilotos. El hecho de haberse impartido la orden de "mantener posiciones y andar tranquilos", quita toda posibilidad de especular al respecto, pero lo que es muy evidente es que "Tito" respetó a **Mario** en todo momento, y eso quedó muy claro cada vez que debieron sortear un rezagado, ya que, cuando el ex campeón de la categoría le dejaba un "tapón", Bessone se tomaba el tiempo para superarlo asegurando la maniobra sin entrar en la desesperación para que su compañero no se escapara. Por su parte, el pigüense estableció un ritmo de carrera mucho más lento, a partir de la detención de Traverso, ya que mientras Mario hizo la punta en los tres primeros giros, con tanques llenos, con las gomas frías, los frenos ídem, etc., sus tiempos de vuelta –tomados por el equipo "Ruedas" de Radio Excelsior– fueron 52s59, 52s77 y 52s55, y cuando volvió a la punta en el giro 20 y ya con Traverso y Daray habiendo entrado a boxes a buscar caucho nuevo, **Pisandelli** en iguales condiciones con una bujía rota, Del Río tercero pero con una luz de más de ocho segundos y "aguantando" los embates de **Zuain** y **Serafini**, los tiempos de Gayraud no bajaron casi nunca de los 53 segundos por giro, según los mismos cronometros. Otro aspecto del análisis marca que, tanto Mario como Bessone adecuaron sus autos de la misma manera en cuanto a la puesta de las suspensiones, salvo un pequeño y sutil "toque" en la altura del centro de rolido, que "Tito" hizo el domingo por la mañana luego de las pruebas libres. El sábado, por el contrario, el ex bicampeón del CAP le pidió a Herceg que le colocara los mismos valores –más blandos– que tenía la coupé de Gayraud, mientras que las relaciones de caja fueron alargadas en las dos **Sierra** y quedaron iguales para la carrera. Lo concreto es que, con dos fechas disputadas, el equipo no sólo hizo el uno - dos en Gral. Roca, sino que mantiene también esas posiciones en el campeonato. Y nos preguntamos, entonces:

¿Qué va a pasar cuando el "Polaco" se avenga a trabajar en la pista de la manera que Bessone le planteaba a CORSA después de la carrera de Roca? Quizás el propio Herceg, o Traverso, o **Berta**, o Di Palma o... o... o... tengan la respuesta. ¿En Santa Fe la escucharemos?

El sábado se produjo un incidente que realmente pudo ser serio y que, quizá, de acuerdo con la opinión de los cuatro pilotos involucrados y algunos que no lo estuvieron pero pasaron por la zona del mismo en ese momento, pudo haber tenido dos orígenes casi simultáneos. El primero, lo que puede tildarse de una actitud poco práctica de **Héctor Flores**, que, habiendo roto el motor de su VW, siguió por la pista rumbo a boxes y regó la misma de aceite, más allá del "charco" que dejó en el lugar del "kaput" del motor. El segundo sería la escasa velocidad de reacción de los banderilleros de esa zona, que no advirtieron el problema, y no señalizaron como correspondía, por lo menos hasta

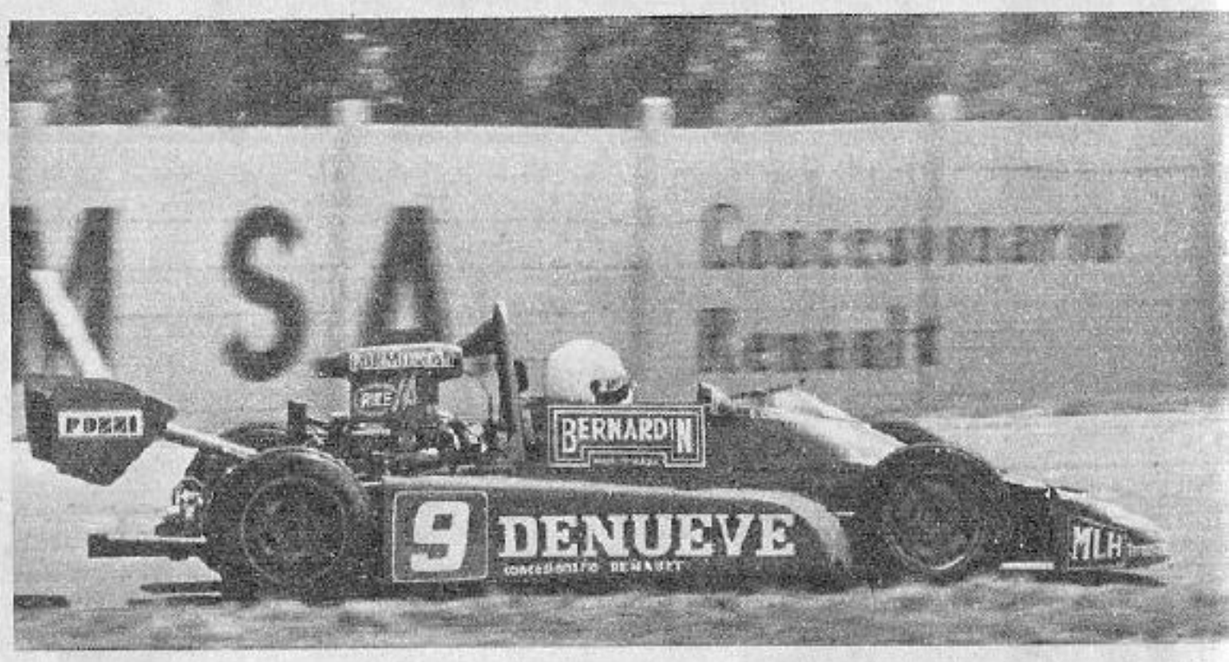
A



B



C



D



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FICHA GENERAL

Fecha: 9/3/86
Organizador: Asociación Volantes General Roca.
Lugar: General Roca, Pcia. de Río Negro.
Autoridades: Director de la Prueba, Raúl Escolar; Adjunto, Rodolfo Ceruti.
Colegio de Comisarios Deportivos: Alberto Rodríguez (Presidente, por CDA), Néstor Zannone (por CDA), y Osvaldo Rodríguez (por Federación Reg. N° 11).
Comisarios Técnicos: Dardo Filippone (TC 8000) y Juan Carlos Márgico (FRA).
Ubicación del escenario: a 6 Kms al sur de la ciudad.
Condiciones climáticas: entre 16° y 25°, vientos frescos del S.O.
Participantes: 18 en TC 2000 y 37 en FRA (clasificación) y 20 en carrera.
Público: estimado entre 12 y 13.000 personas.
Televisión: ATC y estaciones de diversos puntos del país.
Organización: Regular.
Servicio de Prensa: Pobre.
Accesos: uno alfaltado, bueno, pero insuficiente y caótico.
Infraestructura del circuito: elemental.
Estado del circuito: bueno.
Espectáculo: discretamente entretenido en TC 2000; monótono en FRA.

Turismo Competición 2000



a ENRIQUE TORRIANI

Lo de Torriani es realmente excepcional. Trabajando él, su grupo familiar y amigos. Con la colaboración de Romero en las levas, y haciendo el mismo las tapas de cilindro, dedicándose a diestro en un verano que no tuvo vacaciones ni fines de semana, mejorando los valores de amortiguación y resortes, fue llegando a este resultado que ya se preanunciaba después de haber bajado en casi dos segundos sus registros del circuito 9 en Buenos Aires, trabajando en la pista durante el mes de febrero. Luego solo le agregó el alerón trasero y nada más. Con esos elementos, el "Pelado" estuvo 9° en la primera sesión de entrenamientos del viernes, a las 1s23/100 del líder –Pisandelli– Al cabo de las tres de ese día, mantuvo la ubicación pero quedó a sólo 75/100 de los más rápidos, Zuain y "Piso". El sábado volvió a quedar 9° luego de las dos sesiones de clasificación, a 79"100 del "pole", Traverso, y el domingo llegó 4° en carrera. Qué bien va a venir esto para "Quique" cuando termine el auto nuevo, con las suspensiones independientes, y aplique toda la experiencia que ya tiene por haber trabajado en éste.

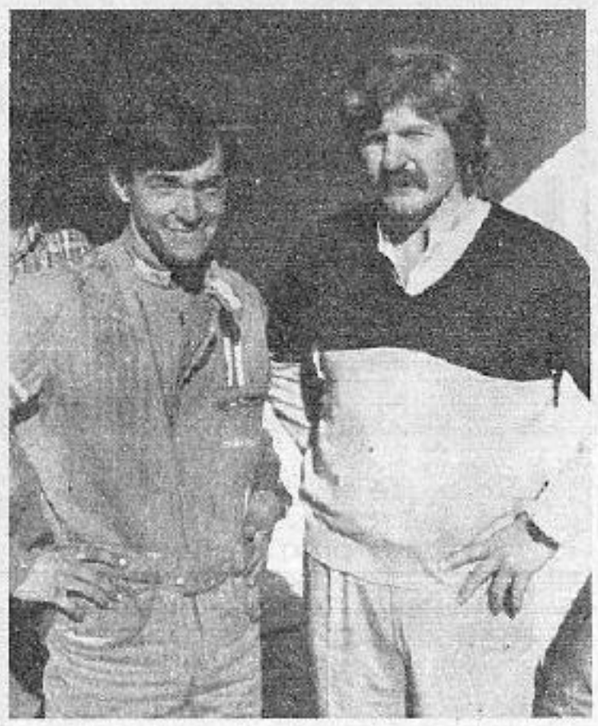
Fórmula Renault Argentina



a SERGIO SOLMI

Porque el sampedrino sigue derecho en su nueva vida automovilística "independiente" y sumó importantes 12 puntos a los 6 que había conseguido en Balcarce. Desde el noveno puesto avanzó al cuarto rapidamente y, sobre el final, contuvo con solvencia los embates de dos que querían más: Cingolani y Furlan.

E



F



G



H



I



A • *El pesaje del auto de Di Palma, bajo la atenta mirada de Akel y Bellavigna (de espaldas) el CD Alberto Rodríguez, Pisandelli, y el propio Luis, entre otros. No daba el peso, porque ¡Oh! se habían olvidado de ponerle el capot ¿puede ser?..* **B** • *Angel Banfi, ahora "en círculo cerrado, contendiendo a Daray, se quedó con el quinto puesto. El de Mariano Alfonso se asienta* **C** • *Con el nueve, Cingolani estuvo "de nueve", casi de diez, lo que significa ser segundo.* **D** • *Preciso instante en que el flaco Traverso se manda y lo deja atrás a Pisandelli, para ir en pos de Gayraud. Obsérvese el marco de público.* **E** • *Pequeñín "Gurí" Martínez y su preparador el "Colore" Ramini. El entrerriano se llevó el premio consuelo, la carrera de no clasificados.* **F** • *Con indisimulable gesto de asco el polaco Herceg mira la Fuego de Solo.* **G** • *Mandrini y Crespi (modelo Flavia) cuando todavía había sonrisas.* **H** • *Despiste de Zuain el sábado. Sólo un susto y mucha polvareda.* **I** • *Del Río delante de Zuain y Seratini. "El profe" está cada vez más cerca.*

el posterior despiste de 4 de los autos que venían detrás de Flores. El primero que llegó fue **Torriani**, quien al percatarse de lo que ocurría –vio la explosión del motor–, no sólo esquivó el reguero sino que corrió a Flores y lo tocó ex profeso en la cola para indicarle que saliera del circuito. El segundo en llegar fue **García Gómez**, que se fue abajo. Posteriormente pasó por allí **Banfi**, que hizo malabarismos, pisó la tierra pero no se fue. Luego fue **Gayraud**, el que "se cayó" pero sin tocar a nadie. Más atrás pasó **Traverso**, en medio de una gran polvareda; **Pisandelli** se fue, impactó contra el auto de García Gómez, y finalmente **Serafini** le pegó un poco a todos, cuando viajaba en una nube de tierra que no se sabía a dónde conducía ni por qué se hallaba en esa incómoda posición. Más o menos así pudimos extractar los hechos, luego de dialogar con los ocho pilotos mencionados. Flores nos dijo que no se había dado cuenta de la rotura, o por lo menos, de la gravedad de la misma, el resto coincidió en que la circunstancia no estuvo señalizada. Los autos que más sufrieron en chapa y estructura fueron los de Pisandelli, Serafini y García Gómez, los que de cualquier manera estuvieron prestos para el domingo.

UN TRABAJO DE PRIMERA

Fue el de **Jorge Omar Del Río**, cada vez más cerca de la punta. El "prote" está, gradualmente, llegando a su real nivel. Desde el viernes de Balcarce, en que tomó contacto por primera vez con la coupé Sierra para correr –ya había hecho un test en Las Parejas durante el verano con la de Pisandelli–, siempre fue evolución. En cada entrenamiento, en cada clasificación, su mano y las indicaciones que se hacen con **Akel**, **Pianetto** y sus equipos, se aprecian en mejoras constantes. Y los números son claros al respecto. En el primer entrenamiento del viernes Del Río estaba 11°, al cabo del segundo, 6°, y al finalizar el día –con tres tandas–, 5°. El sábado quedó 4° luego de las dos sesiones clasificatorias, mantuvo su ubicación en las pruebas libres del domingo, y llegó 3° en la carrera, pese a que era evidente que su motor no estaba, por lo menos, entre los 6 más veloces según la pistola detectora de "Carburando".

FRANCAMENTE HABLANDO

GENTIO. Según datos aportados por uno de los organizadores, habrían pagado entrada entre **8 y 9.000 personas**. La misma fuente estimó, sin embargo, entre 12 y 13.000 a los asistentes al espectáculo. La diferencia parecería haber estado en el gentío que ya es habitual en cada fecha, pululando por los boxes, entorpeciendo la labor de los mecánicos y reclamando "tirá la gorrita" en la ¿ceremonia? del podio. **¿Hasta cuándo, Catilina?...**

DEBUT ABSOLUTO. Juan Carlos Ramos, colega nuestro de "Ambito Financiero" (sobrino del notorio periodista y diputado frustrado Julio Ramos), se sentó en un FRA del equipo **Gurini**, sin ninguna experiencia previa. Clasificó último a 2,8 segundos del "poleman" y corrió en la de "no clasificados". Tuvo un transitar digno, sin macanas.

ORIENTAL. De Uruguay (no de Japón) vino **Fernando Mainentti** para debutar en la FRA luego de haber sido **campeón** de la **F.R. Uruguaya** en 1985. Trajo su chasis, clasificó 28° a menos de un segundo de Mandrini y quedó eliminado. Según **Néstor Gurini**, que lo secundó en boxes y le proveyó un motor Lui de su propiedad, **"el chasis que trajo es muy pesado y aquí no se puede regalar nada. Admito que el motor no resultó de los mejores, lo que indica que puede andar"**. En base a su experiencia –la-llida– Mainetti piensa replantearse sus próximas participaciones de este lado del charco.

GRANADERO ALISI. **Miguel Angel Alisi** de Granadero Baigorria, en las cercanías de Rosario, es uno más entre los muchos valores que nos dan las fórmulas de los zonales. Debutó en Balcarce (12°), se clasificó entre los veinte, largó en novena fila y se puso 12° hasta que en la quinta vuelta un toque con Torregiani lo mandó afuera. **"Lástima, porque estaba para algún puntito"**, nos dijo compungido. Su motor lo "hace" su coepueblano Norberto Ivaldi.

"NO SOY EL CAMPEON". Esto lo dijo **Walter Paulizzi**, el pampeano que sí fue subcampeón en la FR de la Región Pampeana en 1985. **"Quiero que lo aclaren porque en la nota anterior salió equivocadamente que yo era el titular.** "De todos modos, el de Quetrequén anduvo bien y en su segunda presentación nacional se llevó dos puntos, ayudado con la buena mecánica de **Nilo Lett**. De paso digamos que el campeón fue **Miguel Calamari**, de Intendente Alvear.





En la foto mayor, una panorámica con cuatro Sierra en punta: "Pisa", Del Río, Daray y "Tito" Bessone, delante de Serafini, Zuain, Del Campo, Torriani, Oltra y Di Palma. Izquierda: durante la primera vuelta, Mario Gayraud y Alfredo Pisandelli tratando infructuosamente de alejarse de la amenaza que significaba Juan Marian Traverso, quien los alcanzaría poco después. A la derecha: tercera vuelta de la FRA. Mandrini ya pasó y aparece luego "el Toto" comandando este trencito, en el que pujan Furlán, Cingolani, Neviani y, más atrás, Bovone y Pagani.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿BOXES O VILLAS MISERIA?

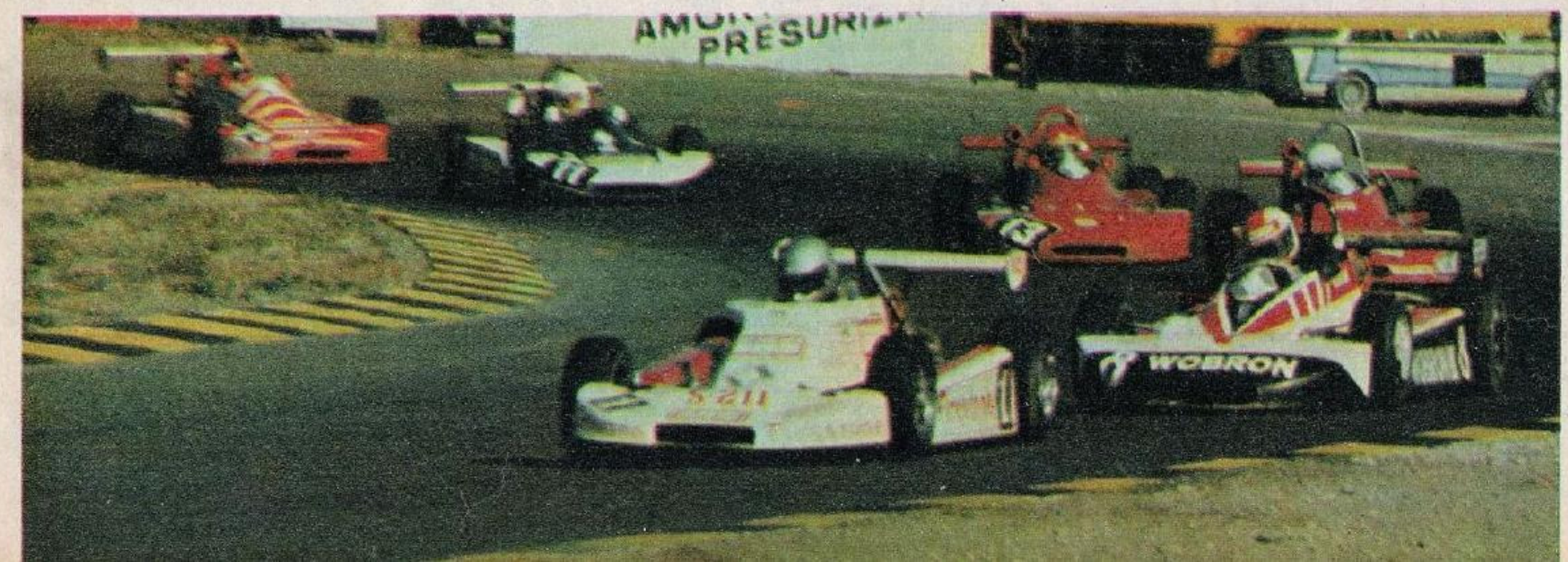
Los boxes de General Roca, como los de la mayoría de los autódromos del país, fueron incompletos e insuficientes para albergar a todos los participantes (y eso que no fue Entrecor...) por lo que, como ya es habitual, los lugares con piso de material, paredes y techo fueron otorgados a la gente del TC 2000, mientras que los monopostistas, como también es habitual, debieron arreglarse como pudieron entre el pasto y la tierra, más allá del patio de boxes.

Este panorama de General Roca no fue ni mejor ni peor que el que se vive en cualquier otra carrera, y que hace vivir por unos días en condiciones casi infrahumanas a algunos pilotos y sus mecánicos, ya que los grupos que compañan a cada auto (que llegan el miércoles y se retiran el domingo), por razones económicas muy atendibles, levantan el campamento en el mismo lugar del hecho, aprovechando los ómnibus convertidos en taller - vivienda, a los que generalmente se adosan carpas o tinglados de lona para ampliar su capacidad.

Al respecto, creemos que algo se puede hacer para mejorar la estadía de quienes son, en definitiva, los que originan el espectáculo, especialmente en el aspecto higiénico. Aparte de mejorar las instalaciones sanitarias –tanto en boxes como las destinadas al público, tomando ejemplo quizá de las del autódromo de Resistencia, rara avis en el tema–, muy poco costaría la instalación de una veintena de tachos de residuos tipo ex tambores de 200 litros y la contratación de una cuadrilla de, digamos, cuatro personas, para que se ocupe, de miércoles a domingo, de la limpieza del lugar.

Si muchas veces asistimos a los inútiles paseos de brigadas de supuestas promotoras revoleadoras de glúteos (frecuentemente alejadas de la estética) pagadas por organizadores, municipios y aun provincias, pensamos que los emolumentos de una cuadrilla higienizante no atentarían para nada contra presupuestos que sabemos son subidos, y que la medida sería tomada con beneplácito y redundaría en el mejoramiento de la imagen del organizador.

A los clubes les tiramos la idea para que la estudien, así como cualquier otra que haga al tema.



CHEVROLET A INDY - Una noticia importantísima fue virtualmente ignorada por la prensa especializada europea, que quizá no captó bien la envergadura del hecho: en Nueva York fue presentado un **motor de ocho cilindros en V**, turbocomprimido, destinado a las carreras tipo Indianapolis y que será utilizado –como oportunamente adelantáramos en secciones específicas– por el equipo de **Roger Penske**. De por sí, el que haya un nuevo impulsor que se oponga a los ya clásicos Cosworth sobrealimentados, es un acontecimiento de relieve; pero se torna excepcional, histórico, porque este motor lleva el nombre de **Chevrolet**. Es un gran advenimiento porque es esta la primera vez que **General Motors** impone su marca a un motor de carrera no derivado de la serie. Asimismo, la nueva planta motriz lleva la sigla **"Illmor"** dada por los nombres de sus proyectistas, los técnicos ingleses **Illen** y **Morgan**, que lo construyeron en su propio establecimiento en Inglaterra. El motor Chevrolet-Illmor ya ha sido probado por **Rick Mears** sobre varios circuitos norteamericanos, y será empleado en carrera desde la primera fecha del Campeonato del **C.A.R.T.**, en abril.

FERRARI '86 - La nueva Ferrari estará en carrera en el **Gran Premio de Brasil**. En Maranello se trabajó mucho para lograr que al menos dos ejemplares del **modelo '86** estuvieran listos a tiempo para ser remitidos a Río de Janeiro. La máquina fue presentada por la mañana del lunes 10 de marzo a la prensa italiana, que pudo apreciar cómo se mantuvieron las formas esenciales de la versión 1985 aunque con notables "afinamientos" en la **línea aerodinámica**, además de cambios radicales en el diseño de las **suspensiones**. También fue mucho el trabajo efectuado sobre el **motor**, para asegurar la confiabilidad y mejorar sus prestaciones en potencia y consumo. El sistema electrónico **Weber-Marelli** ha sido muy perfeccionado, sobre la base, además, de las pruebas realizadas en Brasil durante febrero. Ampliamos aparte.

EL MOTOR FORD - como ya dijéramos, el impulsor **Ford de F-1** que será montado en el chasis **FORCE** que utilizarán **Tambay** y **Jones**, fue presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra, recientemente. La Ford no suministró ningún detalle importante, limitándose a hablar de **soluciones técnicas avanzadas** y de un muy sofisticado **sistema electrónico de control** de todas las funciones de motor. Lo que sí se pudo apreciar es que la nueva planta tiene una configuración **a 120°** –como también anticipáramos–, posee **dos turbocompresores Garret** y es **muy compacto**, lo que hace suponer que el nuevo FORCE-Ford será un auto de líneas muy "contenidas", según la moda actual. Su debut no ocurrirá pronto sino, probablemente, en **Imola** a fines de abril o en **Bélgica** a fines de mayo. Se descarta que la primera carrera sea el G.P. de Mónaco. Por otra parte, Ford subrayó que la temporada 1986 debe ser interpretada como de experimentación ulterior, sin objetivo preciso alguno. Más detalles, en otra sección.

CAMBIO DE PIEZAS - Una modificación en los cuadros de Ferrari: el **Ing. Nardon**, que era el responsable del coche de Alboreto, no asistirá más a las competencias de F-1 y será sustituido por el **Ing. Carniglia**, proveniente de Minardi. Nardon, por su lado, como ya informáramos, quedara a cargo de la preparación y del mantenimiento del auto que los del "cavallino" están construyendo para las carreras americanas de **Indy Cars.**

LA GRAN DUDA - ¿Quién correrá efectivamente para **Tyrrell**?, es la pregunta que se plantea prácticamente ya en vísperas de la primera prueba del **Campeonato Mundial '86**. Dicho equipo ha inscripto a **Martin Brundle** y **Eddie Cheever** pero también dio a entender que la nominación de éste era provisoria, a la espera de contar con garantías financieras sólidas. Y hasta hace algunos días las cosas se mantenían invariables, por lo que Cheever no estaba para nada seguro de ir a Brasil. Tal parece que **Ken Tyrrell** habría retomado contactos con **Philippe Streiff** aunque persiste una incompatibilidad entre el patrocinante del team y el "sponsor" personal del piloto francés. ¿Tendremos que esperar al comienzo de las prácticas oficiales para saber quién, en definitiva, se instalará al volante del segundo Tyrrell?

LAUDA TIENE UN CANDIDATO - ¿Para qué? Para ganar el **Campeonato Mundial de Fórmula Uno** que el próximo 23 de marzo se iniciará en el Autódromo de Jacarepaguá. Y ese candidato es ni más ni menos que **Nelson Piquet**, a quien el austríaco augura las mejores posibilidades para ser el sucesor de Alain Prost, pues **"tiene un auto como el Williams-Honda que ha logrado un rendimiento y un equilibrio superiores al resto, como quedó demostrado en las recientes pruebas de Brasil. Además, Piquet es un excelente piloto y tiene una gran experiencia, no sólo en carreras sino en la búsqueda de un título mundial, algo que es muy importante para saber cómo lograrlo"**. Por otra parte y más allá del sentido de estas declaraciones, **Niki Lauda** confirmó que seguirá de cerca a la categoría asistiendo a varias carreras y cumpliendo funciones para **BMW**.

A ROSBERG LE GUSTAN LAS GRANDES MOTIVACIONES - Quizá no sea ningún gran descubrimiento para muchos, pero por las dudas, recientemente el finlandés se encargó de confirmarlo cuando alguien le consultó sobre las causas que lo impulsaron a dejar el equipo Williams, precisamente en momentos en que había logrado un auto de gran nivel competitivo. Ante el interrogante, **Keijo Rosberg** explicó: **"No tengo dudas de que en Williams dejé el mejor auto de la actualidad en la Fórmula Uno, pero ya llevaba varios años en el equipo y necesitaba un cambio que me renovara las motivaciones. Creo que elegí bien con McLaren, ya que es un equipo de primera línea en el cual hay muchas cosas que hacer y, lo que es fundamental, posibilidades técnicas y económicas de realizarlas sin problemas"**.

LA CLAUSURA DEL FUJI - Es algo que, indudablemente sorprenderá a muchos, pero que casi con seguridad se producirá **a fines de** este **1986** y, lo que es peor, en forma **definitiva**. Obviamente nos estamos refiriendo al circuito japonés del **Monte Fuji**, que supo albergar a los dos Grandes Premios de **Fórmula Uno** efectuados en el país nipón, y que actualmente es escenario de carreras válidas por el **Mundial de Marcas**, y de las más importantes del certamen japonés de **Fórmula Dos**. Sin embargo, parece que, a la hora de los números, no resulta redituable, y así lo confirmó el presidente de "Mitsubishi Land Company", que es la empresa propietaria del circuito, quien destacó que en el mismo existe un **déficit desde el año 1966**... A ello se sumarían las gestiones y presiones efectuadas por la gobernación de Fuji para erradicar el circuito con el fin de favorecer la ecología y las reservas energéticas, circunstancias todas que han colocado al Fuji en la antesala de su desaparición. ¡Qué lástima!

LAS EXPLICACIONES DE ANDREA - Más de una vez, tras su ida de Ligier, **Andrea De Cesaris** recalcó que sólo retornaría a la **Fórmula Uno** con una escudería de primera línea. Hizo gestiones ante Ferrari y no pasó nada, habló con Ecclestone para subirse a un Brabham y tampoco tuvo suerte, anduvo en tratos con Toleman y no hubo caso, hasta que, finalmente y cuando muchos lo daban fuera de la Fórmula Uno, firmó para **Minardi**... fue entonces cuando algunos recordaron lo que había dicho Andrea, porque, más allá de la consideración que se le pueda tener, Minardi no es, precisamente, uno de los equipos de punta de la categoría... Pero De Cesaris tuvo su explicación para este cambio de opinión con respecto a sus intenciones iniciales. Y fue sincero el italiano al decir: **"Para mí, finalmente, lo importante era no quedarme fuera de la Fórmula Uno. Soy consciente de que, por ahora, el Minardi no es un coche de punta, pero podemos trabajar para mejorar su rendimiento y llevarlo a un nivel aceptablemente competitivo. Y esto también es un buen aliciente y algo para entusiasmarse"**.



Niki Lauda mantiene su interés en la Fórmula Uno, pese a su retiro de las carreras. Y antes del comienzo de la temporada lanzó su pronóstico, considerando a Nelson Piquet como el principal candidato para llevarse el título.

NUEVO TRABAJO PARA NUNN - ¿Recuerdan a **Morris Nunn**, aquel que tuvo a su cargo la dirección del equipo Ensign hasta su desaparición de la Fórmula Uno? Pues bien, tras el alejamiento de la categoría mayor, recaló en los Estados Unidos, donde, junto a su socio **Teddy Yipp**, incursionó en la categoría del **CART** con la escudería **Theodore**. Ahora nos llega la noticia de un nuevo cambio de trabajo ya que, si bien continuará en el CART, lo hará en el equipo **Newman-Kass**, uno de los más prestigiosos de la especialidad y donde su piloto principal es nada menos que **Mario Andretti**. Precisamente la función que deberá cumplir de ahora en más Nunn, es la de atención del **Lola T 86/00** que este año conducirá el ex campeón mundial, función que, hasta la temporada pasada, era responsabilidad de **Tony Cicale**, quien, según dicen los rumores, será quien se ocupe en los Estados Unidos, del proyecto de **Ferrari** para incursionar próximamente en el CART.

DOBLETE PORSCHE EN UN RALLY - Ocurrió en ocasión de la disputa del "Clarenbridge Cristal Galmar International", que no fue otra cosa que la primera fecha de un certamen británico de rally que tiene la particularidad de desarrollarse totalmente por caminos asfaltados. Ganador fue el irlandés **Billy Coleman** quien, con **Porsche 911 SCRS**, se anotó su tercer éxito en el historial de la carrera, escoltado a más de nueve minutos por el ascendente representante de Katar, **Al Hajri**, quien con un auto similar concretó así su presentación en los certámenes británicos de rally.

LA MUERTE DE UN GRAN AMIGO - La sufrió días pasados don **Enzo Ferrari**, con la desaparición de **Luigi Bazzi**, producida a los 95 años en la ciudad de **Módena**. La amistad que los unía databa de los tiempos en que ambos trabajaban en **Alfa Romeo**, donde Bazzi fue el inspirador de la idea del Alfa **bimotor** en 1935, que permitió a **Tazio Nuvolari** conquistar el **record mundial** del kilómetro lanzado, a **321,428 Km/h**. Al independizarse Ferrari, Bazzi se fue junto a él y así, durante muchos años, se constituyó en un técnico de indudable valor para el equipo de Maranello, siendo el impulsor de varios de los proyectos que luego, al concretarse, contribuyeron al engrandecimiento de Ferrari. Jubilado hace 15 años, Bazzi estaba dedicado últimamente a la confección de una historia técnica de Ferrari, utilizando para ello los archivos y su propia memoria...

FORMULA UNO

¿CAMBIA DE ESCENARIO EL GRAN PREMIO DE FRANCIA?

El **Grand Prix** *de Francia puede cambiar de escenario en su edición 1986. Y lo decimos porque un rumor proveniente de Europa nos alerta sobre la posibilidad de que esta carrera programada para el* ***6 de julio*** *en el circuito de* ***Dijon-Prenois****, se traslade al Autodromo de* ***Paul Ricard****.*

Lo que no especifica la versión, quizá porque tampoco muchos lo sepan, es el origen de esta probabilidad. Una posibilidad que extraña ya que es conocido el mecanismo alternativo existente entre Paul Ricard y Dijon para albergar al Gran Premio, que para este año otorgaba al trazado de Dijon dicho privilegio. También resulta sorprendente el hecho de que se hable de este cambio, teniendo en cuenta que por su situación geográfica, Dijon suele atraer mayor cantidad de aficionados que Paul Ricard. Otro punto que llama la atención es el silencio que, ante tales rumores, ha guardado ***François Chambelland****, director del circuito y uno de los más acérrimos defensores de la continuidad del Gran Premio en Dijon.*

Todos estos elementos han puesto en marcha las mas diversas teorías. Una de las que cuentan con mayores adeptos, es la formada por algunos escépticos quienes creen ver detrás de todo esto la mano de ***Bornie Ecclestone****. Según la misma, el titular de la Asociación de Constructores de F-1 ya se habría puesto de acuerdo con Chambelland para trasladar este año el Gran Premio de Francia, de Dijon-Prenois a Paul Ricard. ¿Y qué motivos tendría Bernie para realizar semejante cambio? bueno, según dicen los "malpensados", a Ecclestone le atraería la idea ya que habría comprobado las ventajas que, por sus características aerodinámicas, el* ***Brabham BT55*** *tendría en dicho circuito, especialmente en la extensa recta del Mistral, y también por la conocida adaptación de los neumáticos* ***Pirelli****, que utilizan los Brabham, a dicho trazado, lo que ya quedó demostrado con el triunfo logrado el año anterior por Nelson Piquet, en lo que fue la mejor actuación del equipo en el torneo '85.*

¿Será verdad? ¿Quedará sólo en un rumor producto de alguna imaginación audaz? Todo puede ser...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA DOS CODASUR

...Y "BOCÃO" NO PIERDE LA FE

CESAR PEGORARO EL MAS "GAUCHO" DE LA F-2



Aprovechando nuestro veraneo en Brasil, fuimos a visitar "como amigos" al ex bicampeón brasileño de la Fórmula 2, **Cesar Pegoraro**. Y luego del diálogo, que, por supuesto, fue mucho más extenso que lo que les vamos a contar en esta nota, no pudimos dejar de, "hacernos los periodistas" y le pedimos autorización a "Bocão" para contar parte de sus conceptos que, creemos, son lo bastante sustanciosos como para entregárselos a ustedes. Esta fue la charla con quien, sin dudas, es uno de los mejores exponentes que aportó Brasil a la Fórmula 2 Sudamericana.

–César, ¿van con los autos nuevos a la primera carrera de Florianópolis?

–Sí, efectivamente. Estamos ultimando los preparativos del primero de los autos. Como vos sabés, el chasis es un Berta del nuevo diseño, que estamos terminando de armar en el taller de mi preparador, Clovis de Morais, aquí en Porto Alegre.

–¿Y cuándo piensan iniciar los tests del Berta?

–Según se preveía, a más tardar para mediados de marzo el auto debería rodar en Tarumá...

–¿Y por qué variaron los planes originales, que eran alistar el coche en "La Fortaleza" de Oreste Berta en Alta Gracia y probar junto a Berta en el "Oscar Cabalen"?

–Tuvimos que cambiarlos, lamentablemente, porque yo me atrasé aquí en Brasil con el asunto de mis patrocinadores. Hubo un cambio en uno de ellos –la petrolera "Texaco"– y entonces debí quedarme más tiempo en mi país para asegurar la continuidad del equipo por toda la temporada sin sobresaltos económicos.

¿Y ahora qué respaldo va a tener el equipo que compartís con Pedro Bartele, además de "Grendene"?

–El reemplazante de Texaco en nuestros autos va a ser una firma muy importante en cosméticos de Brasil, que se llama "Pierre Alexandre"?

–¿Están trabajando en el chasis tal como estaba previsto, es decir dotándolo de la caja Hewland y la suspensión progresiva en el tren trasero?

–Sí, eso es correcto. El colocarle estos elementos es lo que nos retardó tanto el poner en funcionamiento este auto nuevo, pero ahora está totalmente pronto y sólo falta lo más importante, que son las pruebas.

–¿Y el segundo auto, el nuevo de Pedro Bartele, para cuándo va a estar?

–El chasis de Pedro va a ir más rápido que el mío en su armado, ya que, cuando fuimos copiando o fabricando elementos para mi auto, lo hicimos por cuatro, es decir que contamos con elementos como para armar íntegramente –salvo el chasis– los dos autos de carrera y tener repuestos para dos más. De esa manera, cuando comencemos a armar el auto de Pedro, que aún no fue tocado, lo vamos a hacer mucho más rápido. Esta previsión nos va a permitir que, en caso de acontecer cualquier imprevisto, accidente, etc., nosotros, en una semana, estaríamos en condiciones de armar un auto igual.

–¿Y cuándo comenzarán a trabajar con el de Bartele, entonces?

–Vamos a ir armándolo de a poco en los ratos libres que le queden a Clovis mientras hace los motores y testeamos el Berta mío. Yo creo que, si hacemos todo con orden, el auto de Pedro va a estar para la primera carrera después de la Copa del Mundo de Fútbol.

–¿Y en los motores, qué va a pasar, Cesar? ¿Están haciendo algún nuevo desarrollo?

–No. No hay cosas nuevas. Solamente los vamos a adaptar a la nueva reglamentación técnica que se dispuso en la reunión de Foz de Iguazú, es decir trabajar con gasolina de 130 octanos y la relación de compresión libre. Clovis está, mientras arma el auto, trabajando con varias tapas de cilindros nuevas en el flujómetro y el dinamómetro, a fin de ver cuál es el camino para lograr un mejor rendimiento con la gasolina.

–¿Y vos qué pensás de las reformas reglamentarias que se plantearon en Foz?

–Mirá, yo creo que el tema del peso –los 20 kg de ventaja para nosotros– es correcto. Pero no coincido tanto en el rubro motores. La última reunión donde yo estuve presente, fue en Mar del Plata, antes de las pruebas en el banco de "Yoyo". Ahí habíamos hablado de limitar la potencia de los motores a través de distintas medidas en el estrangulamiento del pasaje de aire y, de esa manera, equilibrar la potencia de todas las marcas. Por lo menos ésa fue una de las alternativas que barajamos y a la que yo adherí. Luego, cuando se realizaron las pruebas en el banco de Maldonado, quedó evidenciado que los motores Renault tenían 15 HP promedio más que nuestros Passat en toda la gama de revoluciones. Esa es una diferencia muy grande, realmente. Yo preferiría equiparar la potencia de los motores y no tener diferencias en el peso.

–César, ¿y no existe la posibilidad de continuar el desarrollo por el camino emprendido por Oreste Berta en el motor que llevó a los Estados Unidos? Vos debés saber que en las pruebas del dinamómetro de 9 de Julio, el motor de Berta tuvo un rendimiento bastante por debajo del resto hasta una determinada gama de revoluciones, pero cuando el régimen fue alto más allá de los 7.500 u 8.000 rpm y hasta los 9.200, no sólo alcanzó la misma potencia máxima que el Renault, sino que, a esas vueltas, era más potente aún que el R.18 y los Dodge-VW.

–Yo, ese motor lo conozco bastante bien porque hice con él un test en el "Cabalén"; en esa prueba hice tiempos muy buenos para las condiciones del día y de la pista. Además, sabés que yo intenté correr con ese motor en Buenos Aires y después no fue posible, pero yo te digo algo: en las condiciones actuales, nuestros motores, que son también hechos con tapas de Berta, árboles de levas de Berta, adaptados a nuestra reglamentación –la del año pasado– con carburadores de 50 mm y algunos elementos hechos en Brasil, van mejor que ese motor de Oreste, por lo menos cuando yo tuve oportunidad de probarlo.

–¿A qué motores te referís cuando decís que van mejor que el de Oreste?

–El motor que Pedro Muffato llevó a la prueba en el taller de "Yoyo" es de lo mejor que se hizo en Brasil, y ese mismo motor perdió 15 caballos en la medición con los Renault. Yo, por lo que sé apreciar del rendimiento de los motores en la pista, puedo decirte que ese motor de Pedro es mucho mejor que cualquiera de los míos.

–¿Y mejor que el de Berta también?

–En parte, te diría que sí, también, porque los motores actuales que nosotros tenemos –los de Clovis con elementos de Oreste– son muy buenos. Van muy fuerte. El problema que tuvimos durante el año pasado, radicaba exclusivamente en la aceleración al salir de los virajes muy lentos. En esas curvas nosotros debíamos pisar gradualmente el acelerador y no lo podíamos hacer a fondo porque no teníamos respuesta inmediata a esa solicitud del pedal; por lo tanto, para salir de las curvas igual que los argentinos, debíamos comenzar a acelerar antes y eso complicaba la maniobra en el final de cada retome e igual terminábamos perdiendo tiempo.

–¿Y cuál es, a tu juicio, la solución?

–La que te comentaba antes. Yo soy partidario de que la modificación del reglamento para equiparar a todos, se base en el estrangulamiento del pasaje de aire para cada tipo de motor. Así es como trabajan muchas de las categorías internacionales de distintos países, regidas por la FIA. Creo que esto no sólo sería lo más justo, lo más claro, sino también lo más simple y barato. Yo no tengo interés alguno en encarecer la categoría más de lo que cuesta actualmente, usando, por ejemplo, tapas de doble árbol como se habló en algún momento (N. de la R: Pegoraro se refiere a las tapas del VW-Scirocco), **que cuestan una tremenda fortuna".**

–"Bocão", ¿cuáles son tus expectativas para esta cuarta temporada?

–Vos sabés bien que yo soy una persona muy optimista, y mis expectativas son las de siempre. Creo que, con el auto nuevo, voy a andar muy bien, seguramente más adelante que en los años anteriores y aspirando a ganar alguna carrera, sin conformarme con "poles", récords de vuelta o buenos parciales".

–Ojalá se concreten, César. Sabemos que podés tener esas aspiraciones porque lo has demostrado en más de una oportunidad en la Fórmula 2 Sudamericana. Ha sido un gusto estar en Porto Alegre y compartir con vos éste, tu tiempo. Gracias por abrirnos las puertas de tu casa.

–Fue un gusto tenerlos por aquí. Un abrazo para mis amigos de Argentina.

–Alegre, simpático, con una sonrisa que rara vez se le borra de esa tremenda boca que está enmarcada por el rostro de uno de los tipos más sinceros, francos y directos que tiene la categoría. Se podrá coincidir o no con sus conceptos. De lo que no se puede dudar es de su honestidad, de su cristalina autenticidad. Este es César Pegoraro, quizá por tipología e imagen, el más "gaucho" de la Fórmula 2 de esta parte del continente.

Nestor Carbia

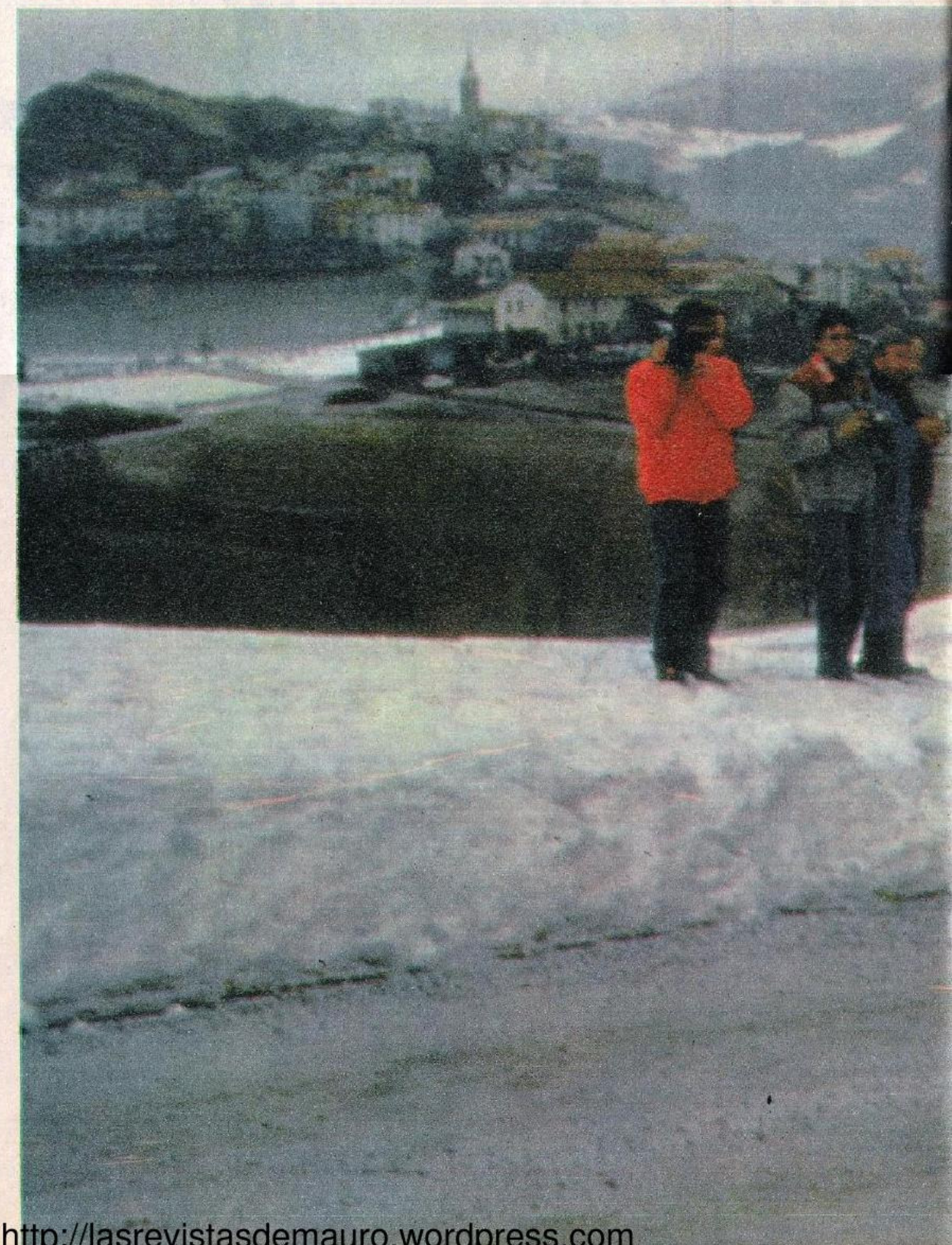
1986 1 1986
RALLYE MONTE-CARLO

RALLY MUNDIAL

MONTECARLO, SUECIA Y PORTUGAL,

UN CAMPEONA

Las nuevas reglamentaciones del Campeonato Mundial hacen que sean tan sólo unos pocos elegidos quienes puedan no sólo aspirar al título, sino a sumar puntos siquiera, para el torneo de marcas. De todas formas, 1986 prometía mucho en cuestión de espectáculo y competencia. Y así lo ratifican los tres primeros rallies, ganados por tres marcas diferentes.



Henri Toivonen y Sergio Cresto sobre el Lancia S4 en Montecarlo. Los 425 HP eran distribuidos 25% adelante y 75% en el eje trasero, con suspensiones preparadas para asfalto

Las dos primeras carreras del año han mostrado un panorama notable en el Campeonato Mundial de Rally. Si bien desde hace varios años era "vox populi" que 1986 sería "la" temporada, los hechos lo están confirmando carrera tras carrera. Pese a algunos graves inconvenientes –como lo fue el trágico accidente en Portugal–, el actual torneo tiene una serie de elementos que aumentan aún más su interés, tanto a nivel del público como el de las marcas participantes.

En efecto, la multiplicación de equipos oficiales debida a la efectiva publicidad que de sus productos hacen las fábricas mediante su participación en rally, ha sido un factor determinante para la mayor repercusión de la actividad a nivel mundial. A los equipos **Audi y Peugeot**, hasta el '85 líderes en la tecnología (4 x 4, turbo)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS TRES PRIMERAS DE ...

TO MUY EXCLUSIVO





1

UN CAMPEONATO MUY EXCLUSIVO

1. Al volante, Juha Kankkunen, acompañado por Juha Piironen. Recientes y exitosas elecciones de Jean Todt para el equipo Peugeot. 2. Este señor es Herwart Kreiner, nuevo director de Audi. 3. Gracias a las reparaciones de emergencia realizadas sobre el Delta S4, Toivonen pudo recuperar la punta en Montecarlo. 4. Caras de satisfacción para Alain Oreille y Sylvie, quienes llevaron al R.11 Turbo oficial al primer puesto en G.A. en "Monte". 5. Debido a algunos problemas con la temperatura de los amortiguadores en Suecia, se colocaron estos aditamentos sobre los Peugeot. 6. Como debut no fue muy auspiciso para los Citroen BX 4 TC. En la foto, los espectadores ayudan a Andruet a salir de incomoda posición.

de competición, se le sumaron este año los teams **Lancia, Ford, Austin Rover y Citroën**, por nombrar sólo a aquellos que pretenden lograr victorias en el más alto nivel del rally mundial. De esa manera, la cifra de potenciales ganadores se multiplicó varias veces, aumentando la competitividad y, con ella, la calidad de los rallies mundiales. Pese a que las cifras que deben erogarse para mantenerse en el más alto rango de tecnología son cada vez más altas, todo indica que las fábricas consideran que la recompensa bien vale el gasto.

LANCIA EN MONTECARLO: DEBUT Y TRIUNFO

Aunque ya había competido en diversas oportunidades en diferentes rallies, en Montecarlo se concretó el debut mundial del nuevo Lancia Delta S4, el arma con la cual el equipo italiano pretende reverdecer los laureles del modelo Rally, definitivamente "demodée" debido a la actual necesidad de contar con un coche de doble tracción y mayor potencia. De los tres presentados, (Alen, Toivonen y el recién llegado al equipo Martini, Massimo Biasion), sólo finalizó el rally Henri Toivonen junto a su navegante norteamericano Sergio Cresto (sí, es yanqui, pese al italianísimo apellido), quien, pese a ser duramente atropellado por un auto particular durante un enlace, pudo recuperar la punta, venciendo a Salonen, gracias al tremendo esfuerzo realizado por los técnicos del team, quienes le fueron rearmando el auto a medida que transcurría la competencia. Pero también hubo que "rearmar" a Toivonen, quien sufrió una fuerte luxación en una pierna, pero los buenos oficios del médico de la escudería resolvieron el problema, aunque el finlandés siguió corriendo con un dolor continuo. Röhrl había quedado fuera de la "conversa" debido a problemas con el motor de su Audi. Andruet, con el nuevo Citroën, penaba con la suspensión hidroneumática, la dirección y los frenos, de su BX 4 TC. Kankkunen se retrasaba por un problema de combustible, a la vez que Wanbergue –el otro Citroen oficial– abandonaba por pérdida de líquido de la suspensión. En Austin Rover las cosas no fueron muy bien. Luego de sufrir algunos inconvenientes con la dirección Tony Pond tuvo un choque en un enlace (¡otro más!) y el tiempo perdido en las reparaciones de la trompa del Metro 6 R4 lo hicieron caer al lugar ¡123! Para no complicar a los auxilios, abandonó. Wilson, su compañero de equipo, también abandonó al día siguiente al romperse el motor. Biasion se mantenía en el segundo lugar, mientras que el auto de Alen, debido a un problema con el turbo lanzaba llamaradas por el escape y hacía unos ruidos espantosos. Saby con algunos inconvenientes en la presión de aceite dejaba a Salonen y su Peugeot como la única esperanza francesa, pero se mantenían siempre detrás de Toivonen, hasta que se decidió a atacar. Y le fue bien. El auto de Toivonen no había quedado bien luego del accidente

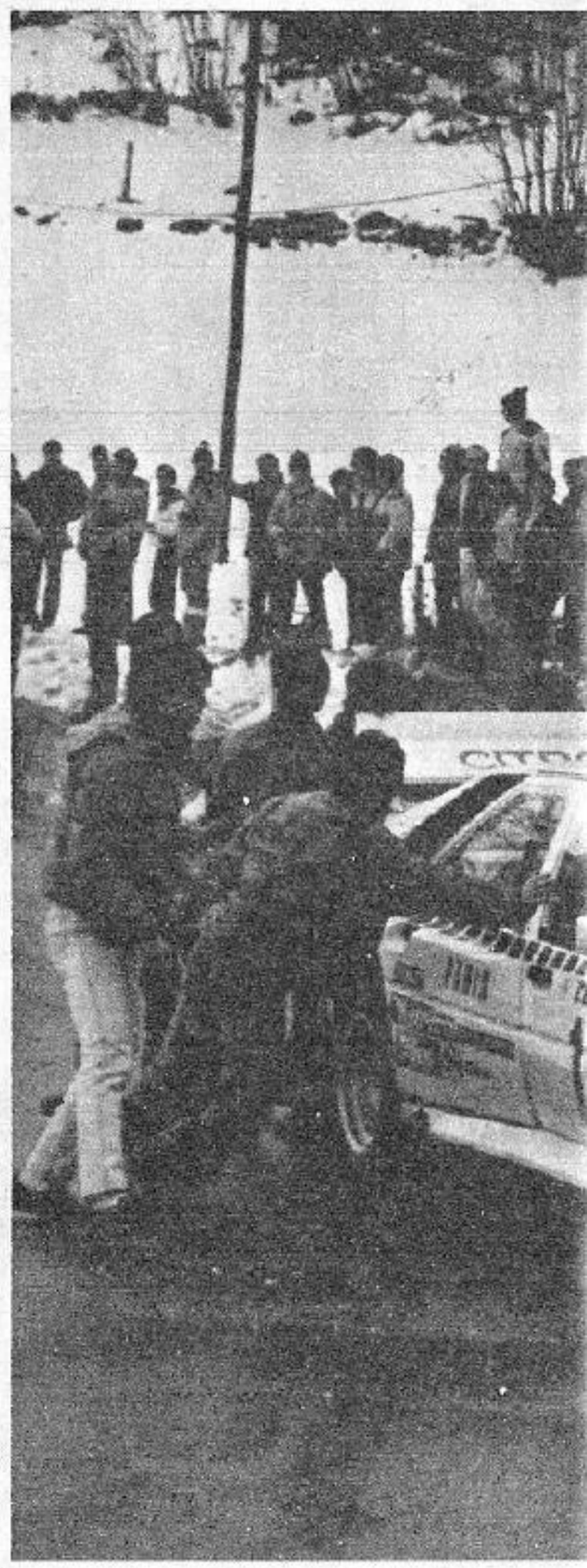
2



4



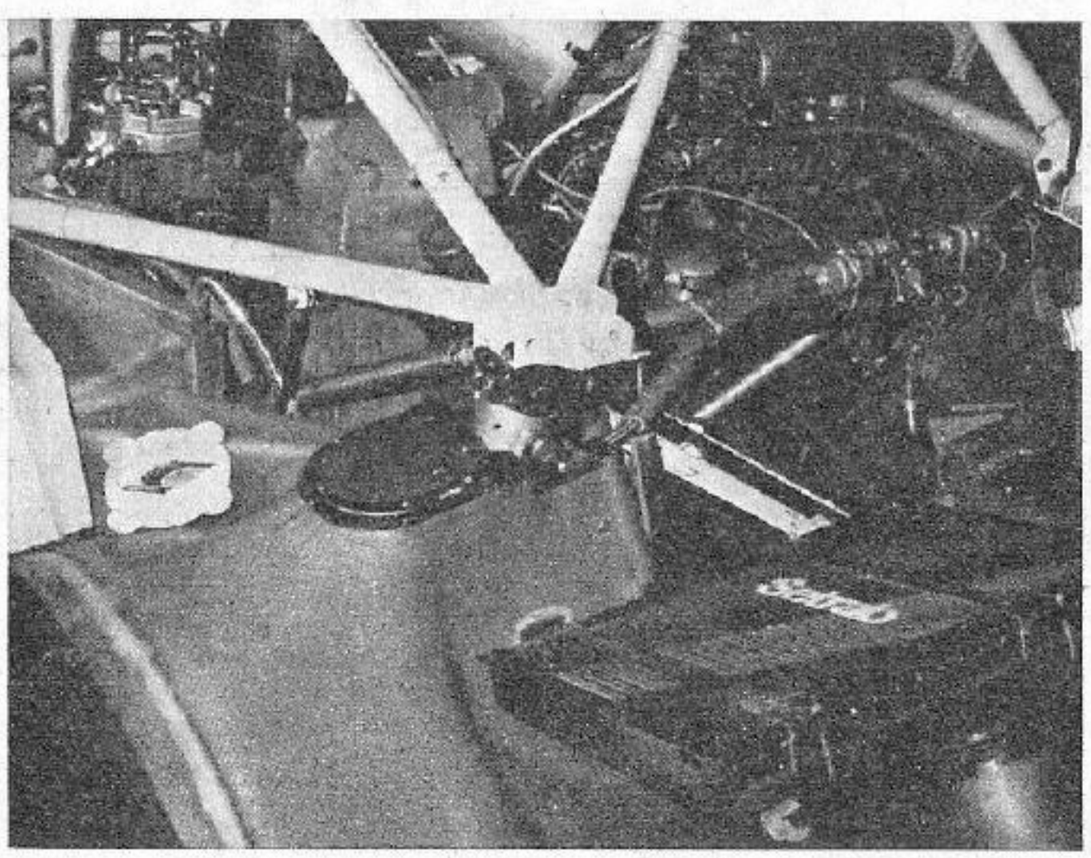
6



3



5



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

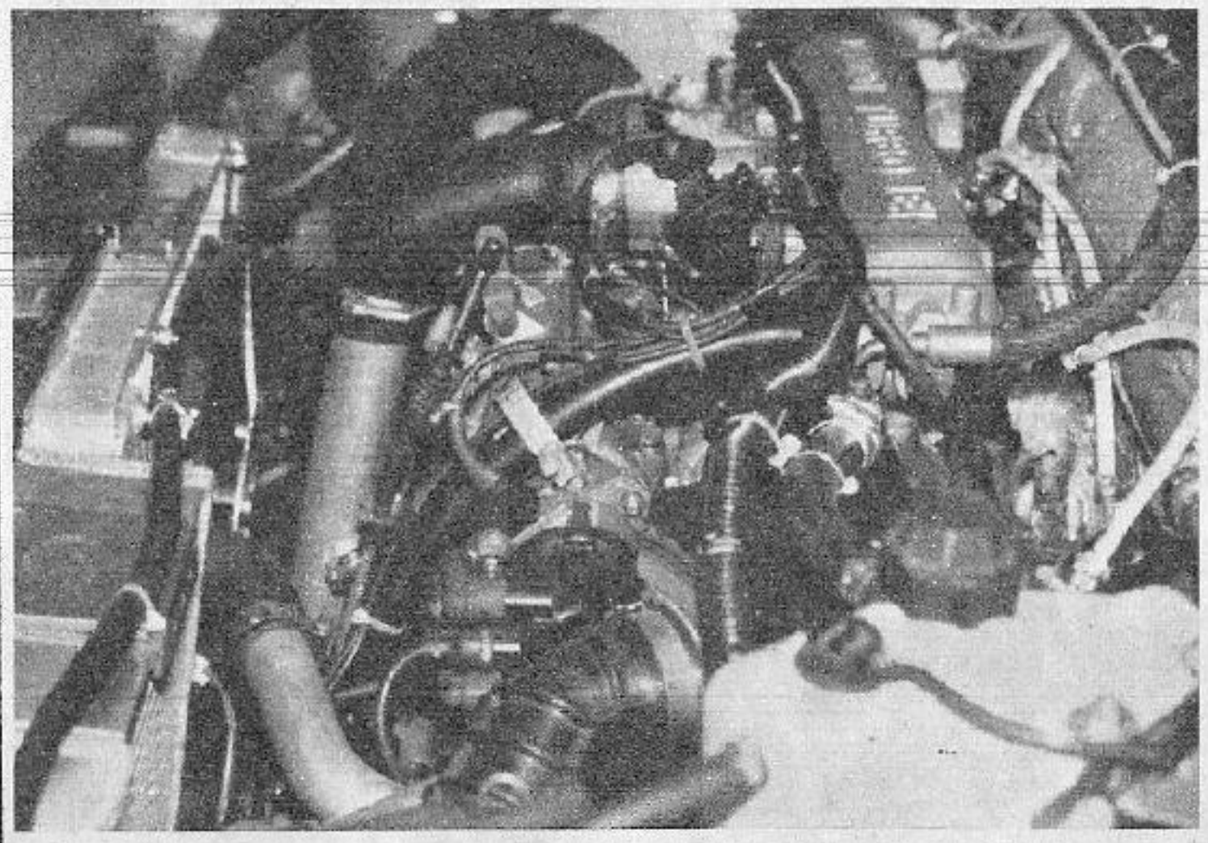
FIAT UNO TURBO GRUPO A

Para reemplazar al Ritmo, modelo visto en rally desde 1979, Fiat comenzó a desarrollar a partir de octubre de 1985 una version Grupo A del modelo Uno Turbo, versión "alegre" del ultimo exito de la marca.

Su primera competencia fue el Rally de Sestrieres, donde fue conducido por Michele Rayneri, pero finalizo con un abandono debido a problemas con la instalación eléctrica cuando lideraba el Grupo.

El Uno Turbo GA, teoricamente tiene grandes posibilidades en rally, debido, sobre todo, a su turbocompresor que le otorgaría gran potencia y mejor torque, ademas de las ventajas dadas por su escaso peso. Por ahora, el motor es de 1.300 cm^3 con una potencia de 150 HP a 7.000 RPM, que le posibilita una velocidad máxima de 170 km/h. El embrague es ceramico.

En Fiat no hay intencion de ensayar una version de cuatro ruedas motrices, lo cual serviria para que el Uno Turbo GA sea competitivo mientras no debute el Volkswagen Golf GTI 4 x 4. La intencion de la marca es correr en todas las pruebas del Campeonato Mundial que se disputen en Europa, mas una allende los mares, ¿Argentina quizá?

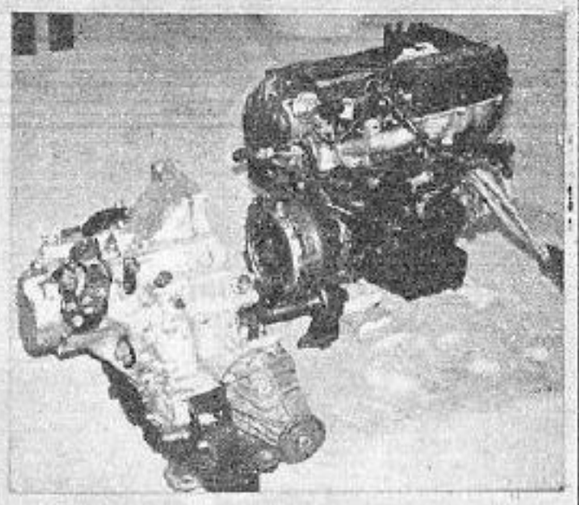




MAZDA FAMILIA 4WD BFMR GRUPO A

En Montecarlo se vio por primera vez en competición al nuevo Mazda Familia 4 WD BFMR, que competirá este año en el Grupo A. Básicamente se puede decir que su exterior es parecido al 323 aunque allí se acaban las similitudes. El Familia es el primer auto que Mazda fabrica con traccion en las cuatro ruedas. Posee un motor de cuatro cilindros, en línea DOHC, y 1597 cm^3, con inyección electrónica y turbocompresor. Su potencia máxima es de 235 HP a 6500 RPM y 30,8 kgm a 5500 RPM. El aparato en cuestión tiene cuatro válvulas por cilindro, suspension independiente (McPherson), frenos a disco ventilado en las cuatro ruedas.

Su peso es de 1000 kilos, con una distribucion del torque de 40/60. Los primeros ensayos de este modelo se realizaron en el último "Paris - Dakar", aunque con un motor de dos válvulas por cilindro, con resultados alentadores. Por el momento el Familia sólo se vende en Japón, previéndose hacia septiembre - octubre su comercialización en Europa.









—era 2 cm más largo de un lado que del otro. Y así Salonen pasó al frente, ayudado por una inoportuna pinchadura en el Lancia.

Pero el liderazgo sólo le duro cuatro primes. Pésimas condiciones meteorológicas ayudaron al Lancia a recuperar la punta, que conservaría hasta el final, pese a los continuos ataques de Salonen. Mikkola estuvo en todo momento fuera de la posibilidad de luchar por los puestos de vanguardia, al igual de Röhrl. Destacado fue lo de Alain Oreille, quien gano el Grupo A con un Renault 11 Turbo oficial.

SUECIA: LA VUELTA DE PEUGEOT

Solamente duró dos días, sobre piso de nieve y hielo. Por ello, en este rally no valieron las especulaciones. Hubo que salir a fondo y tratar de llegar al mismo régimen. No fue un rally sencillo. Timo Salonen lo entendió así y se dedicó a puntearlo durante los primeros seis primes. Markku Alen tampoco tuvo mayor suerte aquí, mientras que Blonqvist, debutando con el nuevo Ford RS 200 se mantenía en puestos de escolta, e intentando mejorar, aunque pequeños problemas se lo impidieron. Toivonen terminó la primera etapa como puntero, pero...

El principio de la segunda fue desastroso para Lancia. Toivonen abandonó por la rotura del motor y Alen seguía retrasándose debido al alternador. Blonqvist abandonaba por la rotura del motor y al Metro de Wilson se le corrió una correa dentada haciendo estragos en el motor. Todo benefició a Kankkunen, quien se encontraba en la mejor posición para aprovechar cualquier novedad. Se colocó primero y ya no abandonaría esd posición. Markku Alen, uno de los "sobrevivientes" no lograba exprimir del motor Lancia toda la potencia teóricamente disponible. **"Algo pasa con el turbo, y por ello debemos recargar de trabajo al compresor, pero no fue diseñado para trabajar a alto régimen"**, explicaba Nini Russo, el coordinador del equipo Lancia - Martini. Para Kalle Grundel, como piloto del Ford RS 200 que quedaba, el trabajo se complicó. Estaba demasiado



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lejos de la punta y a la vez su perseguidor estaba a unos cuantos minutos detrás suyo. Para Ford era importante que terminara, que lograra un resultado para demostrar que la marca, pese a estar tanto tiempo oficialmente retirada del rally mundial, aún tenía algo que ofrecer. Y Grundel lo logró. Finalizó tercero a seis minutos de Kankkunen. Este último sólo tiene 26 años pero demuestra una madurez poco común para su edad. "**Solo me interesa, junto a Salonen, tratar de lograr los mejores resultados para que Peugeot sea nuevamente campeón del mundo**' cualquier otra cosa es accesoria". Buena fue la carrera de Ericsson con el Audi Quattro de Grupo A, quien finalizó cuarto, mientras que Andruet sólo pudo colocarse sexto.

COPITOS DE NIEVE

NUEVO RALLY MUNDIAL - Entre el **5 y el 7 de diciembre** se realizará en el Estado de Washington –Noroeste de los EE.UU.– el **Olympus Rally** que contará por el **Campeonato Mundial de Pilotos** de rally de 1986. Esta adición de último momento fue realizada por la FISA. Esta competencia –organizada por **John Nagel**, quien invirtió buena parte de su fortuna buscando el status mundial para ella–, será entonces la segunda prueba mundial de rally que se concrete en suelo americano. Hasta el momento, la única era el Rally de Argentina, que cuenta por los campeonatos de Marcas y Pilotos.

Ahora, la mayor preocupación de los organizadores norteamericanos es la homologación por parte de las empresas automotrices (principalmente Chrysler Co.), de autos en los grupos A, B y N. Recordemos que la última prueba mundial de este tipo que hubo en EE.UU. fue el llamado Press - on - Regardless Rally en 1974, que se desarrollaba en el Estado de Michigan.

GRUPO S - La **Comisión Técnica de la FISA** definió algunos aspectos del futuro Grupo S, el cual reemplazará a mediano plazo al actual **Grupo B**. En efecto, el cambio tendrá lugar a partir del **1° de enero de 1988** y, para limitar

54° RALLY DE MONTECARLO

18 al 24 de enero de 1986. Cuatro etapas: 980 + 418 + 1.754 + 832. Total 3.984 km. 36 países.

POS	Gr.	N°	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	B	7	**Henri Toivonen - Sergio Cresto**	**Lancia Delta S4**	**10h11m24s**
2°	B	1	Timo Salonen - Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16 E2	10h15m26s
3°	B	5	Hannu Mikkola - Arne Hertz	Audi Sport Quattro E2	10h18m46s
4°	A	2	Walter Röhrl - Christian Geistdörfer	Audi Sport Quattro E2	10h20m59s
5°	B	4	Juha Kankkunen - Juha Piironen	Peugeot 205 Turbo 16 E2	10h39m47s
6°	B	8	Bruno Saby - Jean François Fauchille	Peugeot 205 Turbo 16 E2	10h45m54s
7°	B	12	Salvador serra - Jorge Sabater	Lancia Rally	10h58m32s
8°	A	25	**Alain Oreille - Sylvie Oreille**	**Renault 11 Turbo**	**11h23m47s**
9°	A	22	Kenneth Eriksson - Peter Diekmann	Volkswagen Golf GTI	11h26m56s
10°	A	20	Franz Wittmann - Matthias Feltz	Volkswagen Golf GTI	11h32m08s
18°	N	30	**Jacques Panciatici - "Tilber"**	**Alfa Romeo 33 4 x 4**	**12h07m11s**

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

N°	PILOTO - NAVEGANTE	AUTO	CAUSA
3	Markku Alen - Ilkka Livimaki	Lancia Delta S4	Semieje
3	Tony Pond - Rob Arthur	MG Metro 6 R4	Accidente
9	Massimo Biasion - Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	Accidente
10	Michele Mouton - Terry Harryman	Peugeot 205 Turbo 16	Presion de aceite
11	Malcolm Wilson - Nigel Harris	MG Metro 6 R4	Transmisión
14	Ingvar Carlsson - Jan Olof Bohlin	Mazda Familia FWD	Caja de velocidad
15	Jean Claude Andruet - Annick Pauvergne	Citroën BX 4 TC	Accidente
16	Achim Warmbold - "Biche"	Mazda Familia FWD	Motor
17	Philippe Wambergue - Jean Vieu	Citroën BX 4 TC	Suspensión

UN CAMPEONATO MUY EXCLUSIVO

Arriba: *Mientras amanece en el sur de Francia, Malcolm Wilson espera que los mecánicos de Austin Rover terminen de trabajar sobre su Metro 6 R4.* ***Abajo, izquierda:*** *derrape espectacular de Kankkunen en Montecarlo, donde sumaría algunos puntos que le valdrían, luego de su victoria en Suecia, puntear el Campeonato Mundial.* ***Abajo:*** *Ni Audi ni Walter Rohrl tuvieron mayor suerte en Montecarlo. El Audi Sport Quattro no está a la altura de sus actuales rivales.*





la potencia, los motores no deberán tener más de 4 cilindros, 1.200 cm³ de cilindrada y un sistema simple de admisión.

EL PROGRAMA DE AUSTIN ROVER. Los nuevos **Metro 6 R4** oficiales tienen un programa bien definido para sus presentaciones en el Campeonato del Mundo de rally 1986. De ahora en más, y ya disputadas tres pruebas (Montecarlo, Suecia y Portugal), la idea de **John Davenport** –manager del team A.R.–, es concurrir a **Córcega** (dos autos), **Acrópolis** (tres), **Nueva Zelandia** (dos), **Mil Lagos** (dos); **San Remo** (tres), y el **RAC** (cuatro). Como se puede apreciar, sus participaciones serán numerosas aunque no comprenden ni el Safari ni el Rally de Argentina.

POCOS PERIODISTAS - El pasado **Rally de Argentina** fue el que menos **periodistas especializados** atrajo de los doce disputados por el torneo 1985. En efecto, en una comunicación de la RPA **(Rally Press Association)**, la entidad que nuclea al periodismo especializado, consta que tan sólo **diez** de sus miembros concurrieron a nuestro rally. En contraposición fueron **31** los presentes en el **Rally de Portugal 1985**.

CAMBIO EN AUDI - El retiro de **Roland Gumper** de la dirección del equipo **Audi Sport**, fue motivo para el nombramiento del alemán (nacido yugoslavo) **Herwart Kreiner**, quien se hizo cargo del team a partir de diciembre pasado.

VISITA REAL - El rey **Karl Gustav XIV** se mostró en el **Rally de Suecia** como un activo espectador. Se lo vio no sólo en el cuartel general del rally, sino tambien en los parques cerrados. Además, estuvo el año pasado –en visita particular– en Finlandia para ver... el Rally de los Mil Lagos.

FRANCESES VIAJEROS - En Suecia, de los **62 autos** que terminaron, **24** eran conducidos por suecos, **¡e igual número por franceses!** Es obvio que a éstos no les importa viajar un par de miles de kilómetros para probar suerte sobre los nevados caminos suecos...

Informe y fotos: Martin Holmes

RALLY EUROPEO

PRIMER TRIUNFO TOTAL DE UN "GRUPO N"



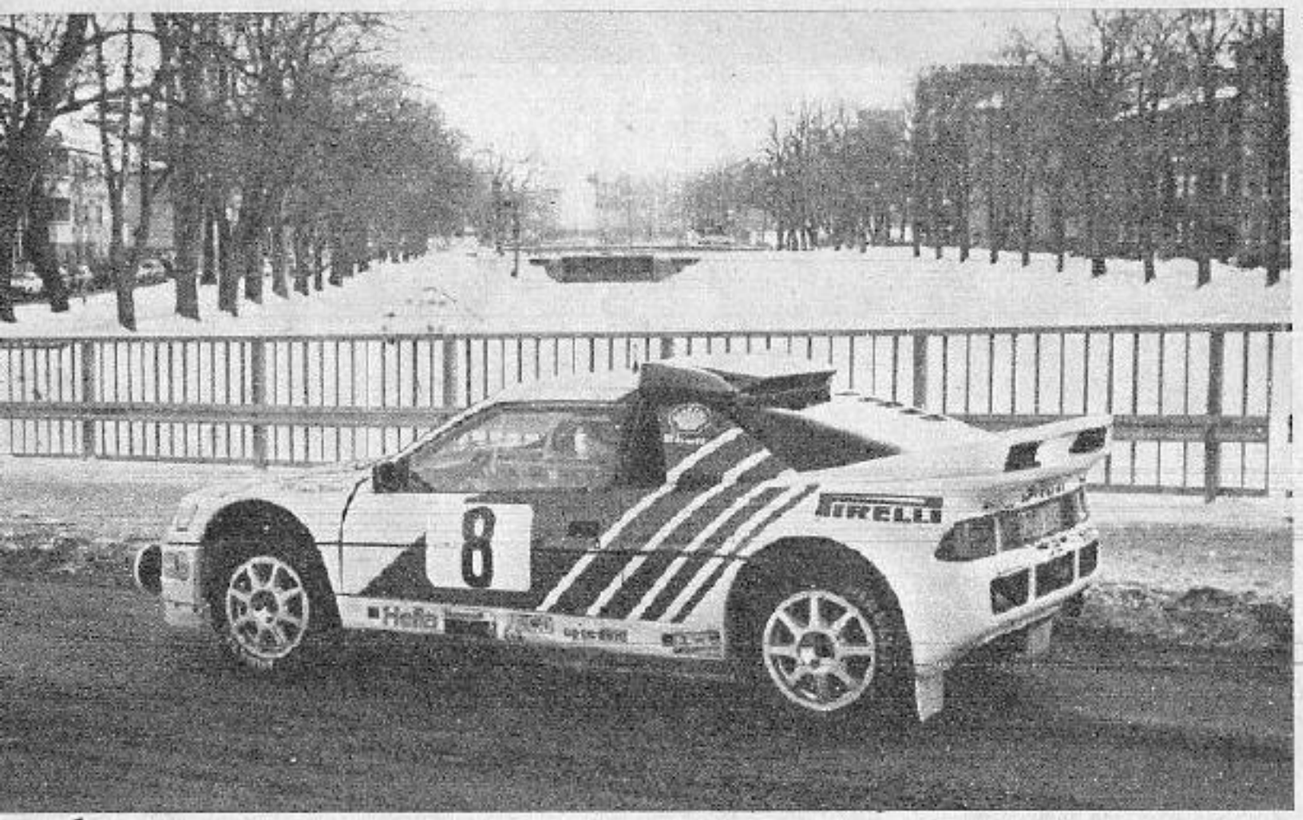
Ford logró el primer triunfo con su modelo **Sierra XR 4 x 4** de tracción integral. Tan auspicioso acontecimiento para la marca del óvalo, llegó con el auto que muestra la foto y que el francés **Jean Claude Probst** llevó a la victoria en el **Rally Boucles de Spa**, una de las pruebas iniciales del **Campeonato Europeo** de la especialidad, en **Bélgica**.

Rigurosas condiciones climáticas, con intenso frío y caminos cubiertos de nieve y hielo, signaron el desarrollo de esta competencia que, inicialmente, tuvo sus líderes en el MG Metro 6R4 de Marc Duez y en el Lancia Rally de Patrick Snyers. Pero un problema eléctrico en el primero y la rotura del motor en el segundo, los marginaron, dejando a Probst al frente a poco de concluir la primera etapa. El francés repitió el triunfo en la segunda y así se quedó con el éxito final, superando por treinta y tres segundos al Skoda 130 LR de Ladislao Krecek.

Este éxito del Ford Sierra tracción integral de Probst / **De Canck** tuvo, asimismo, otros matices destacados en el rubro estadístico. Por un lado, fue el primer triunfo obtenido por un modelo Sierra en competencias interna-

UN CAMPEONATO MUY EXCLUSIVO

7. Kalle Grundel logró colocar al Ford RS 200 en el tercer lugar de Suecia, luego del abandono de Stig Blomqvist. 8. Henri Toivonen recibiendo algunas instrucciones de parte de Giorgio Pianta, el principal estratega y técnico del equipo Lancia. 9. Con este Alfa Romeo 33 4 x 4 Jacques Panciatici logró la victoria en Grupo en Montecarlo y Suecia. 10. El Audi 90 Quattro de Mikael Ericsson, vencedor en Grupo A en Suecia.



9



10



7



8

NUEVOS PUNTAJES

Las nuevas reglamentaciones del Campeonato del Mundo comprenden grandes cambios sobre qué autos y pilotos pueden sumar puntos para el **Campeonato Mundial de Marcas**.

Para poder competir por el torneo mundial, las fábricas debieron hacer llegar a la FISA una lista de los autos habilitados. Tan sólo **doce fábricas** están incluidas en ella, con un total de **diecisiete modelos**. Ellas son: **Audi** (Sport Quattro y 90 Quattro), **Austin Rover** (Metro 6 R4), **Citroen** (BX4TC), **Ford** (RS 200), **Lancia** (Delta S4), **Mazda** (RX7 y Familia BMFR), **Peugeot** (205 Turbo 16), **Renault** (5 Maxi Turbo y 11 Turbo), **Skoda** (130 LR y 130 L), **Subaru** (XT Turbo y RX Turbo), **Toyota** (Celica Twincam Turbo), **Volkswagen** (Golf GTI). Estas marcas y modelos no pueden cambiar durante el transcurso de la temporada.

Por otra parte, los pilotos que pueden sumar puntos para el campeonato mundial de marcas son los siguientes: Audi (Walter Röhrl y Hannu Mikkola), Austin



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cionales de rallies, y por otro, representó la primera victoria en un campeonato internacional de rally, de un auto de cualquier **grupo de coches de producción** desde que, en 1978, Jean Louis Dumont ganó esta misma carrera con un Opel Kadett GT/E del Grupo 1.

No fue este el único halago que recogieron los Ford en estas últimas semanas, en los distintos certámenes de rally que se disputan en Europa. Curiosamente, el mismo día que Probst hacía ganar al Ford Sierra "integral" en Bélgica, otro Ford 4 x 4, en este caso un **Escort** a cargo de **Allan Edwards**, pasaba a encabezar las posiciones en el torneo "Autosport", uno de los muchos certámenes de rally que se efectúan en Gran Bretaña. Para ello se ubicó segundo en el Skip Brown Rally, corrido en la zona Norte de **Gales**, también con bastante frío y mucha nieve, escoltando al **MG Metro 6R4** de **Dai Llewellin**. Pero como, por las características del torneo, Llewellin no se llevó los puntos del ganador, éstos pasaron a poder de Edwards que así se instaló al frente de las posiciones del certamen.

Pero no todas fueron rosas para Ford en estos rallies. Hubo también algunas espinas, como las del modelo **Ford RS 200** en Bélgica, que impidió largar al team de **Robert Droogmans** al presentar insolubles problemas de frenos; o lo sucedido en Gales con el 200 de producción conducido por **Mark Lovell**, que se despistó tras cumplir opacas performances en los primes iniciales con tiempos que estuvieron normalmente unos cinco segundos por milla, encima de los registrados por los punteros.



LOS PILOTOS DE PEUGEOT EN 1986

Peugeot no se duerme en los frescos laureles conquistados en el **Campeonato Mundial de Rally** del año pasado. Por eso, para esta ya iniciada temporada 1986, la casa francesa ha formado un tan nutrido como jerarquizado plantel de pilotos, con el objeto de retener los títulos logrados el año anterior tanto en el rubro **marcas** como en el de **pilotos**.

La imagen muestra, en el día de su presentación oficial, a gran parte de los componentes del equipo. Así, junto al director deportivo y técnico **Jean Todt**, vemos a su lado izquierdo, al actual campeón mundial **Timo Salonen** y a su navegante **Seppo Harjanne**, a la flamante incorporación **Juha Kankkunen**, en el extremo izquierdo, junto al convaleciente **Ari Vatanen**, **Michele Mouton** y **Terry Hattyman**, atrás; y el francés **Bruno Saby** (extr. der.) y su navegante **J.F. Fauchille** (entre ambos campeones). Según los planes de Peugeot, Salonen y Kankkunen serán los hombres fuertes del equipo, previendo el cronograma de actividades la presencia de Kankkunen en todos los rallies que correrá la marca (no irá a **Costa de Marfil**) en tanto la agenda del campeón estará algo menos cargada, pues no vendrá a la **Argentina** ni irá a **Córcega**.



En cuanto a la Mouton y Saby, serán, junto al kenyano **Shekkar Mehta**, volantes de reserva y con participaciones esporádicas en el certamen mundial, haciéndolo Saby en Córcega y posiblemente Argentina, la Mouton en Córcega y Mehta en el **Safari**. Pero habrá más hombres defendiendo a Peugeot. Y entre ellos estarán, nomás, **Carlos Reutemann**, a quien Todt confirmó el ofrecimiento para conducir un **205 Turbo 16 Evolución 2** en el Rally de Argentina; el español **Andrea Zanussi** y el sueco **Mikael Sundstrom**, estos últimos patrocinados por concesionarios importadores o nacionales de la marca y que, según lo informado, intervendrán en los rallies de **San Remo** e **Inglaterra** respectivamente.

Retornando a la observación de la foto se puede apreciar por "encima" de Mouton el rostro de Vatanen. En efecto, el finlandés, caminando ayudado por bastones, también estuvo presente en la ceremonia, mostrando una sensible recuperación del terrible accidente sufrido en la Argentina y confirmando su continuidad en el equipo. Sobre el tiempo que demorará su regreso a las competencias, Ari no quiso opinar, limitándose a señalar que "**aún es prematuro hablar de ello. Quizá si Peugeot presenta un auto con caja automática, puede ser antes de lo previsto, ya que ello me ayudaría mucho, pues no tendría que utilizar tanto la pierna izquierda, que es la que más sufrió en el accidente**".

¡Ah! Semioculto por Salonen, advertimos a **Juha Piironen**, navegante de Kankkunen.

A PROPOSITO DE LA TRAGEDIA DE PORTUGAL

LANCIA CENSURA A LOS PILOTOS, BALESTRE

La decisión de los volantes de los equipos oficiales, reunidos inmediatamente de retirarse de la prueba a causa del luctuoso accidente acaecido durante la disputa de los primeros tramos del **Rally de Portugal**, semanas atrás, resultó plenamente comprensible. Ellos mismos, muchas veces, habían advertido sobre la peligrosidad de esta competencia (lo mismo que de otras, como el **Rally de San Remo**). Dicha resolución fue comprendida y aprobada por los responsables de **Peugeot** y de **Ford** pero, **extrañamente**, resultó **condenada** por los de **Lancia**. Es ésta una toma de posición que asombra pues está basada en argumentos de orden material que no tuvieron en cuenta los aspectos humanos de la cuestión. Prácticamente, Lancia reprobó a sus pilotos, convocándolos a Turín, para los días siguientes y sacando a relucir las inversiones realizadas por sí misma y por los auspiciantes. Una falta de sensibilidad que sorprendió a todos.

Otra actitud más bien curiosa provino del presidente de la F.I.S.A., **Jean-Marie Balestre**, que dio a entender la existencia de la posibilidad de que el Rally de Portugal sea **eliminado del calendario 1987**. Y también en este caso surgen muchas razones de estupor porque la peligrosidad de este Rally era bien conocida desde hacía tiempo, y en todo caso **ha sido la F.I.S.A. quien lo mantuviera en vigencia**. De cualquier forma, se puede suponer que Balestre haya sido animado por razones extrañas al accidente y a sus consecuencias, aprovechando la ocasión para manifestar hostilidad no tanto hacia Portugal como contra el organizador, **César Torres**, que no oculta sus ambiciones de convertirse en adversario de Balestre por la presidencia de la F.I.S.A.

Franco Lini

Rover (Tony Pond, Malcolm Wilson, Marc Duez, Per Eklund y David Llewellin), **Citröen** (Jean Claude Andruet y Philippe Wambergue), **Ford** (Stig Blomqvist, Kalle Grundel, Stig Andervang y Mar Lovell), **Lancia** (Markku Alen, Henri Toivonen, Massimo Biasion y Vic Preston Jr.), **Mazda** (Achim Warmbold, Ingvar Carlsson y François Chatriot), **Peugeot** (Timo Salonen, Juha Kankkunen, Bruno Saby, Ari Vatanen, Michele Mouton, Shekhar Mehta, Andrea Zanussi, **Carlos Reutemann** y Mikael Sundstrom), **Renault** (Jean Ragnotti), **Skoda** (Svatopluk Kvaizar, Ladislav Krecek, John Haughland y Gerhard Kalnay), **Volkswagen** (Franz Wittman y Kenneth Eriksson). Ni **Subaru** ni **Toyota** definieron sus equipos. Sin embargo, esta lista **sí puede modificarse** durante la temporada, lo cual habilitaría a más pilotos para que sumen puntos en el Campeonato Mundial de Marcas con los autos que participen.

Esta reglamentación ya ha complicado a algunas fábricas. Tal el caso de Renault, que se olvidó de agregar en su listado a **Alain Oreille**, quien finalizó octavo en Montecarlo con un Renault 11 Turbo oficial. De esa forma la marca no se hace acreedora a los puntos que le hubiesen correspondido, debiendo contentarse con las tres unidades que obtuvo Oreille para el Campeonato Mundial de Pilotos de rally. Asimismo, en el caso de Subaru RX Turbo de **Roger Ericcsson** que terminó octavo en Suecia, tampoco suma puntos para el Campeonato de Marcas ya que su piloto tampoco fue registrado por la fábrica.

En suma, se trata de una suerte de "superlicencia" similar a la requerida en la Fórmula Uno Internacional.

Además se cambió el puntaje del Campeonato de Marcas. Como ustedes recordarán, los puntos dados por la clasificación general eran los siguientes: 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1, sumándose al mismo la cifra correspondiente a la escala 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1, por posición dentro del Grupo. Desde Montecarlo, la primera escala cambió y ahora es: 12 - 10 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

En cuanto al **Campeonato de Pilotos**, los puntos que se deben sumar para la colocación final serán los obtenidos en **ocho rallies**.

36° RALLY DE SUECIA

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

POS	Gr.	N°	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tiempo.
1°	B	4	**Juha Kankkunen - Juha Pieronen**	**Peugeot 205 Turbo 16**	**5h09m19s**
2°	B	3	Markku Alen - Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	5h11m13s
3°	B	8	Kalle Grundel - Benny Melander	Ford RS 200	5h15m35s
4°	A	12	**Mikael Ericsson - Reinhard Michel**	**Audi 90 Quattro**	**5h24m39s**
5°	A	13	Gunnar Petterson - Arne Petterson	Audi 90 Quattro	5h24m57s
6°	B	10	Jean Claude Andruet - Annick Peuvergne	Citroën BX 4 TC	5h33m05s
7°	A	15	Kenneth Eriksson - Peter Diekmann	Volkswagen Golf GTI	5h34m30s
8°	A	19	Roger Ericcsson - Per Rosendhal	Subaru RX Turbo	5h38m01s
9°	A	27	Bjorn Johansson - Anders Olsson	Opel Kadett GSI	5h41m22s
10°	A	18	Soren Nilsson - Ake Gustavsson	Audi 90 Quattro	5h42m51s
13°	A	39	Susanne Kottulinsky - Christina Tomer	Volvo 240 Turbo	5h53m57s
24°	**N**	**53**	**Jacques Panciatici - "Tilber"**	**Alfa Romeo 33 4 x 4**	**6h24m00s**

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

N°	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
1	Stig Blomqvist - Bruno Berhlund	Ford RS 200	Motor
2	Timo Salonen - Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16 E2	Pérdida de aceite
5	Henri Toivonen - Sergio Cresto	Lancia Delta S4	Motor
6	Ingvar Carlsson - Jan Olof Bohlin	Mazda Familia FWD	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

FORMULA UNO

GUIA TOTAL

TODO LO QUE HAY QUE SABER

ASI SERA LA F-1 DEL '86

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

+ Todos los Pilotos + Todos los Autos + Todos los Equipos + Todas las Carreras + Novedades

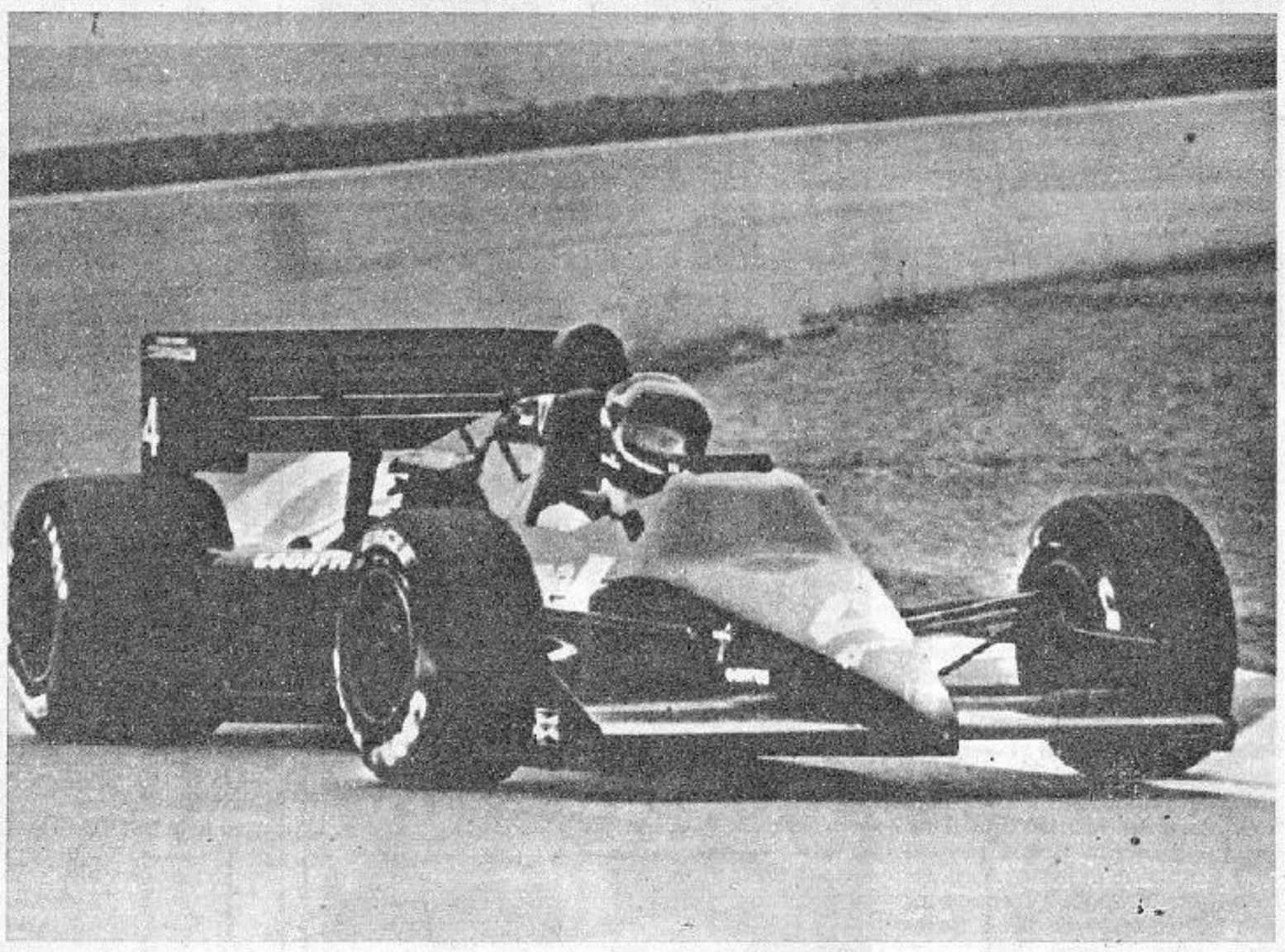
Para que vayan estudiando y palpitando el panorama, les damos en estas páginas todos los elementos que hacen a la F-1 en esta temporada. Desde la conformación de los equipos, hasta los récords en cada circuito. Que lo disfruten.

MCLAREN

Modelo: MP 4/3
Motor: TAG Porsche
Número de cilindros: Seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Ron Dennis
Director técnico: John Barrard
Alain Prost: Francés. Nació en Saint-Chamond el 24-2-55. Debutó el F-1 en Argentina '80 con McLaren. Disputó 89 GG.PP., ganó 21, 15 pole position, 13 records de vuelta. Campeón Europeo de F-3 en 1979. Campeón Mundial de F-1 en 1985.
Keijo Rosberg: Sueco-finlandés. Nació en Estocolmo el 6-12-48. Debutó en F-1 en Sudáfrica '78 con Ralt. Disputó 98 GG.PP. ganó 5, 4 pole position, 3 records de vuelta. Campeón Mundial de F-1 1982.


1


2





3

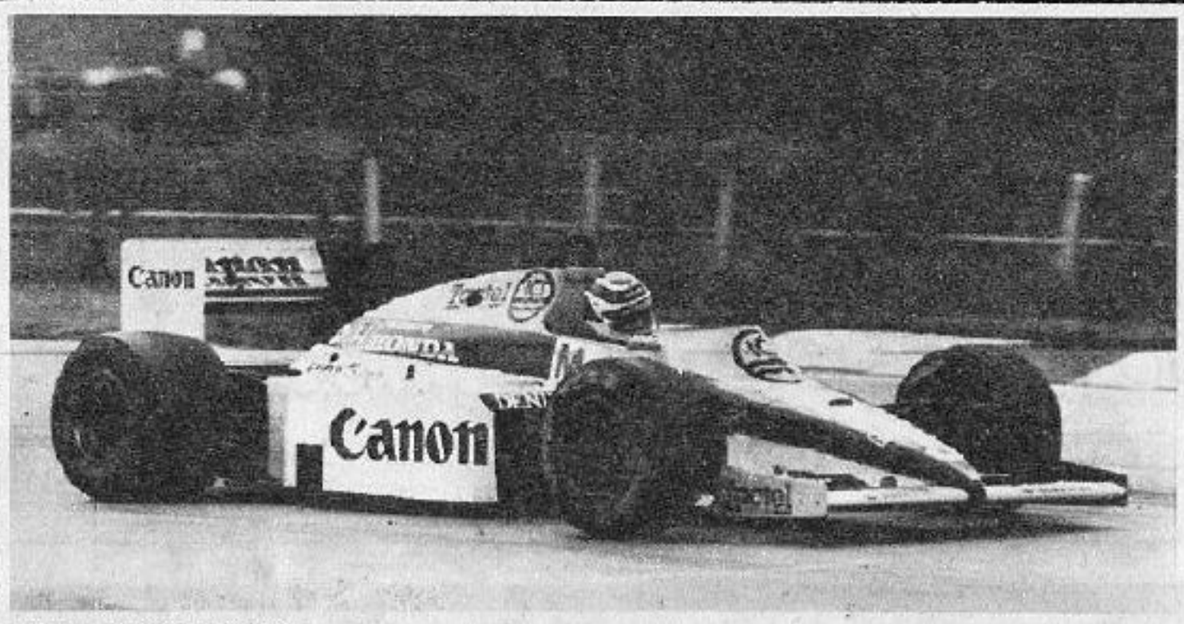


4

TYRRELL

Modelo: 014/015
Motor: Renault
Número de cilindros: Seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Ken Tyrrell.
Director Técnico: Maurice Phillippe
Martin Brundle: Inglés. Nació en Norfolk el 1-6-59. Debutó en F-1 en Brasil '84 con Tyrrell. Disputó 22 GG.PP. Subcampeón 1983 de la Formula Tres Inglesa.
Philippe Streiff: Frances. Nacio en Grenoble el 26-6-55. Debutó en Portugal '84 con Renault. Corrió 5 GG.PP.

ASI SERA LA FI DEL'86



WILLIAMS

Modelo: FW011 **Motor**: Honda
Número de cilindros: Seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: F.Williams
Director técnico: Patrick Head
Nigel Mansell: Inglés. Nació en Upton-on Severn el 8-8-54. Debutó en F-1 en Austria 1980 con Lotus. Corrió 74 GG.PP., ganó, 2, 2 pole position, 2 records de vuelta.
Nelson Piquet: Brasileño. Nació en Río el 17-8-52. Debutó en F-1 en Alemania '78 con Ensign. Corrió 109 GG.PP. ganó 13, 17 pole position, 14 records de vuelta. Campeón británico BP de Fórmula Tres en 1978 y Subcampeón Mundial de F-1 en 1980. Campeon Mundial de F-1 '81 y '83.

5



6

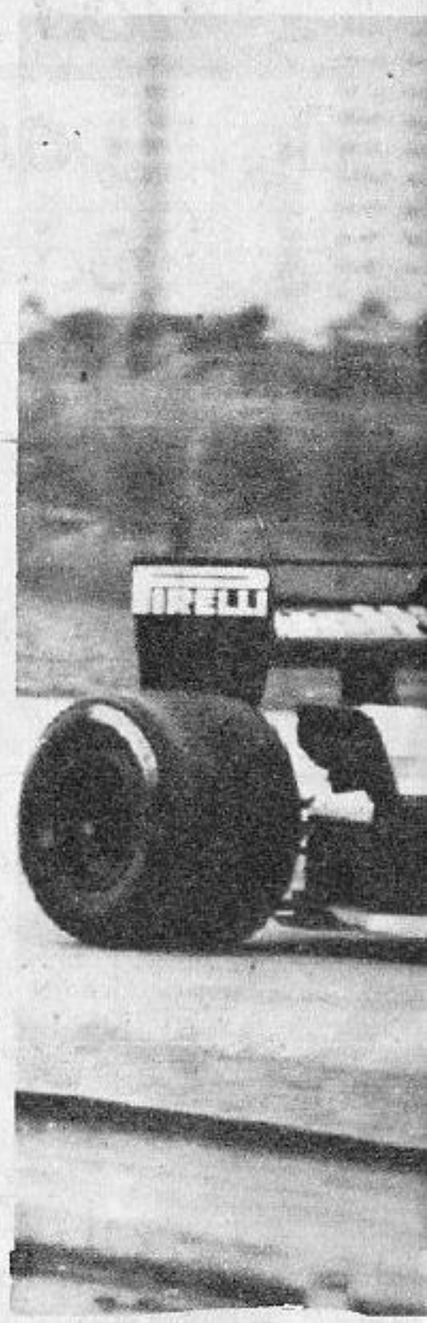




7

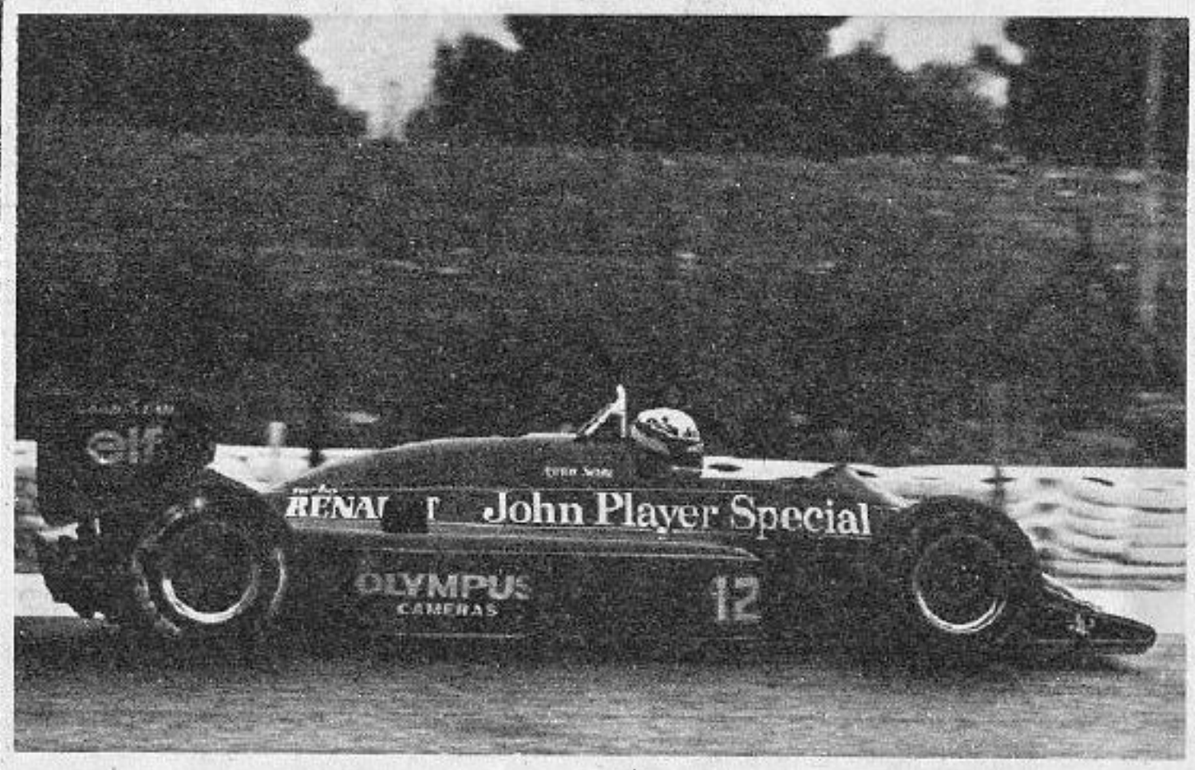


8



BRABHAM

Modelo: BT55/BT54B
Motor: BMW
Número de cilindros: Cuatro en línea
Neumáticos: Pirelli
Director deportivo: Herbie Blash
Director técnico: Gordon Murray/John Gentry
Riccardo Patrese: Italiano. Nació en Padova el 17-4-54. Debutó en F-1 en Monaco '77 con Shadow. Disputo 128 GG.PP., ganó 2, 2 pole position, 3 records de vuelta. Campeón Mundial de Karting 1974, y Campeón Europeo Fórmula Tres en 1976.
Elio De Angelis: Italiano. Nació en Roma el 26-3-58. Debutó en F-1 en 1979 con Shadow, en el GP de la Argentina. Disputo 104 GG.PP., ganó 2, 3 pole position. Campeón Italiano de Fórmula Tres en 1977.



LOTUS

Modelo: 98T Motor Renault
Número de cilindros: Seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Peter Warr
Director técnico: Gerard Ducarouge
Johnny Demfries: Escocés. Tiene 25 años. Campeón Británico de Fórmula Tres 1984.
Ayrton Senna Da Silva: Brasileño. Nació en San Pablo el 21-3-60. Debutó en F-1 en Brasil '84 con Toleman. Disputó 30 GG.PP. ganó 2, 7 pole position, 4 récords de vuelta. Campeón Sudamericano de Kart 1977. Campeón Inglés de Fórmula Ford 1981. Campeón Europeo e Inglés F-Ford 2000 en 1982. Campeón Inglés F-Tres en 1983.

11



12



LOS CAMBIOS DE EQUIPO

Bastante movidito estuvo en esta pretemporada el mercado de pases del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Bastaría señalar que hubo quince butacas que cambiaron de dueños sobre las actuales veintiséis disponibles en la categoría para justificar sobradamente dicho concepto. Pero como en todas las cosas de la vida, hay cambios y cambios, y aquí no fue la excepción. Hubo algunos muy trascendentes, otros que no impactaron tanto y más de uno que para muchos pasó casi inadvertido. Veámoslos.

De los que hicieron más ruido indudablemente se destacaron los pases producidos por dos campeones mundiales: Nelson Piquet y Keijo Rosberg. El brasileño tras una fidelidad de más de siete temporadas con Brabham emigró a Williams atraído por las mejores condiciones financieras que le propuso Frank Williams y también por el excepcional rendimiento del auto que dominó a finales del torneo pasado y que asoma como uno de los grandes candidatos para este año. Piquet ocupará el lugar que paradójicamente dejó Keijo Rosberg, otro que tras un largo romance con Williams (en este caso cuatro temporadas) buscó nuevos aires, en este caso McLaren, para llenar el hueco dejado por el retiro de Niki Lauda y acompañar al actual campeón Alain Prost, en una de las escuadras más poderosas en cuanto a potencial humano.

Otros dos pases que trajeron lo suyo fueron los de Johnny Dumfries a Lotus y Rene Arnoux a Ligier. Especialmente el primero, por las circunstancias especiales que lo rodearon, ya que originalmente era Derek Warwick el destinatario de ese lugar. Pero la oposición de Ayrton Senna pudo más y así la necesidad de satisfacer a los patrocinantes del equipo, que exigían un piloto británico fue satisfecha con la presencia del conde de Dumfries, John Colom Crichton Stuart, tal el verdadero nombre de Johnny. Por el lado de Arnoux su ingreso a Ligier representó para el veterano piloto francés la posibilidad de reengancharse en la Fórmula Uno, algo de lo que muchos no estaban muy esperanzados tras su polémico alejamiento de Ferrari.

El calificativo de "importante" se lo podemos dar también a las incorporaciones que realizó Brabham con los italianos Riccardo Patrese y Elio De Angelis, nombres consagrados en la categoría, aunque sin el brillo y el peso que, al menos en uno de los casos, deseaban los sponsors. Patrick Tambay, otro viejo conocido de la categoría, también cambió este año de "empleo". El francés se fue al flamante equipo de Carl Hass para hacerse cargo junto a Alan Jones de uno de los Lola.

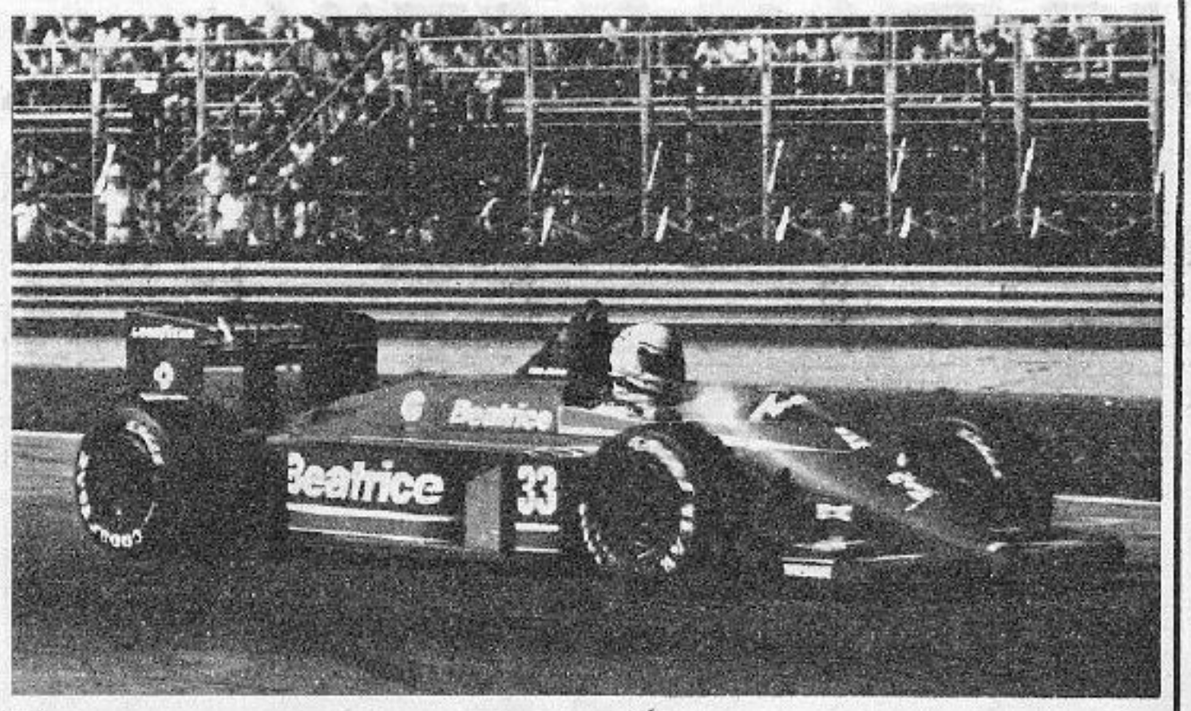
Por su parte Philippe Streiff volvió a Tyrrell cuando parecía condenado a quedarse afuera de la F-1, tras su frustrada continuidad en Ligier. Siguiendo el orden decreciente de trascendencia encontramos luego los pases de Gerhard Berger a Benetton-Toleman; el de Marc Surer a Arrows y el de Mike Thackwell, si es que consigue el sponsor necesario, a RAM.

Dejamos para el final las renovaciones totales producidas en los dos equipos chicos italianos, es decir Osella y Minardi. Piercarlo Ghinzani y Christian Danner dejaron sus antiguos puestos en Toleman y Zakspeed para enrolarse en las filas de don Enzo Osella; en tanto Andrea De Cesaris, otro que tras su despido de Ligier parecía condenado a la desocupación, pasó a Minardi formando equipo con el debutante Alessandro Nannini.

Entre tantos cambios hubo dos equipos que mantuvieron inalterable su constitución con respecto de la que tuvieron el año anterior. Uno de ellos es Ferrari, que pese a que su momento no es de los mejores deportivamente hablando, confirmó a Michele Alboreto y Stefan Johansson. El restante, la escudería alemana Zakspeed, que si bien terminó el año con Christian Danner al volante, ratificó a Jonathan Palmer, quien era su piloto hasta el accidente sufrido en los Mil kilómetros de Spa. Por último, los restantes pilotos que se quedaron fieles a sus equipos de 1985 fueron el campeón Alain Prost en McLaren, Martin Brundle en Tyrrell, Nigel Mansell en Williams, Ayrton Senna en Lotus, Alan Jones en Lola, Thierry y Boutsen en Arrows, Teo Fabi en Toleman y el veteranísimo y eterno Jacques Laffite en Ligier.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





15



16



FORCE

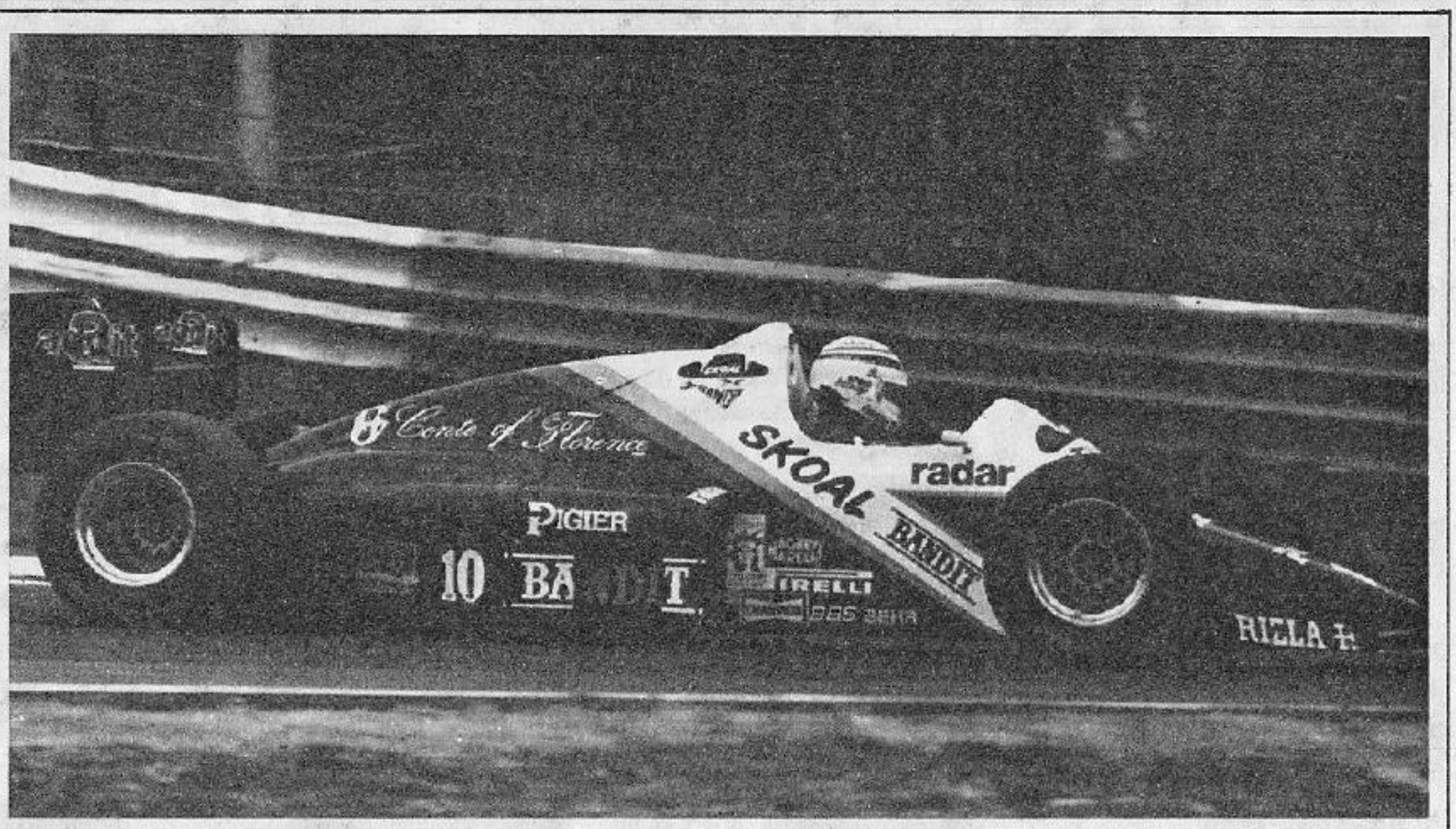
Modelo: THL1/THL2
Motor: Ford y Hart
Número de cilindros: Ford, seis en "V"; Hart, cuatro en línea
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Teddy Mayer
Director técnico: John Baldwin y Neil Oatley
Alan Jones: Australiano. Nació en Melbourne, el 2-11-46. Debutó en F-1 en España '85 con Kesketh. Corrió 98 GG.PP. ganó 12, 6 pole position, 11 récords de vuelta. Campeón Mundial de F-1 1980.
Patrick Tambay: Francés. Nació en París el 25-6-49. Debutó en F-1 en Inglaterra '77 con Ensign. Corrió 100 GG.PP., ganó 2, 5 pole positions, 2 récords de vuelta.

RAM

Modelo: 03/04
Motor: Hart
Número de cilindros: 4 en línea
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: John MacDonald
Director técnico: Gustav Brunner
Mike Thackwell: Neocelandés-australiano. Nació el 30 de marzo de 1961. Debutó en Canadá 1980 con Tyrrell. Corrió 2 GG.PP.



9



Revista CORSA Nº 1028. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press, Ila. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Marzo de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

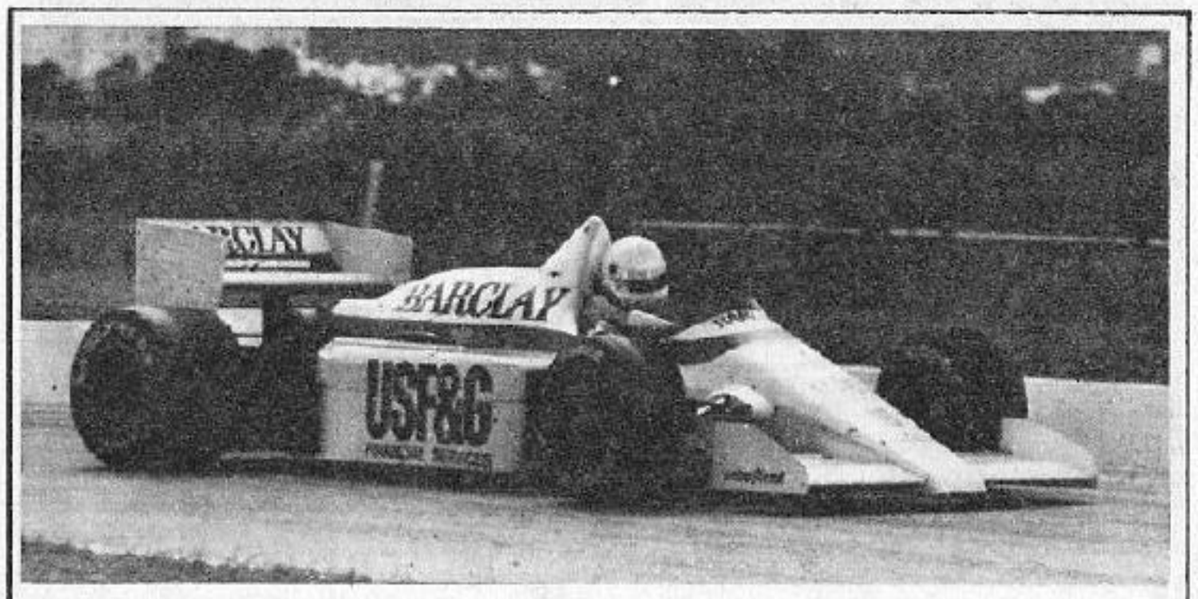
Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 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.

ASI SERA LA F1 DEL'86



17

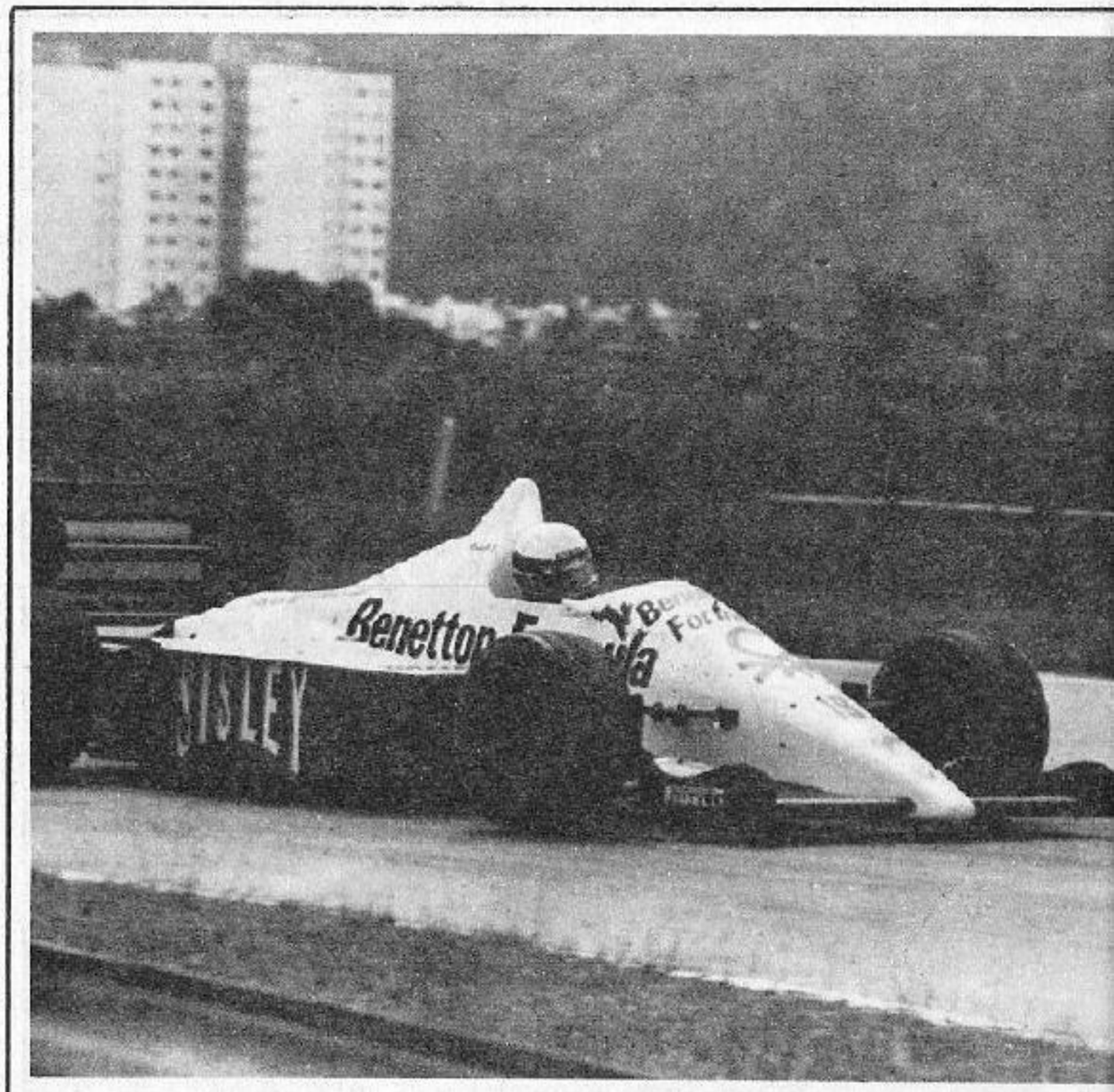


18



ARROWS

Modelo: A8/A9S
Motor: BMW
Número de cilindros: 4 en linea
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Jackie Oliver
Director técnico: Dave Wass
Marc Surer: Suizo. Nació en Aresdorf el 18-9-51. Debutó en F-1 en Estados Unidos (costa este) en 1979 con Ensign. Disputó 48 GG.PP. 1 récord de vuelta.
Thierry Boutsen: Belga. Nació en Bruselas el 13-7-57. Debutó en F-1 en Bélgica '83 con Arrows. Disputó 40 GG.PP.

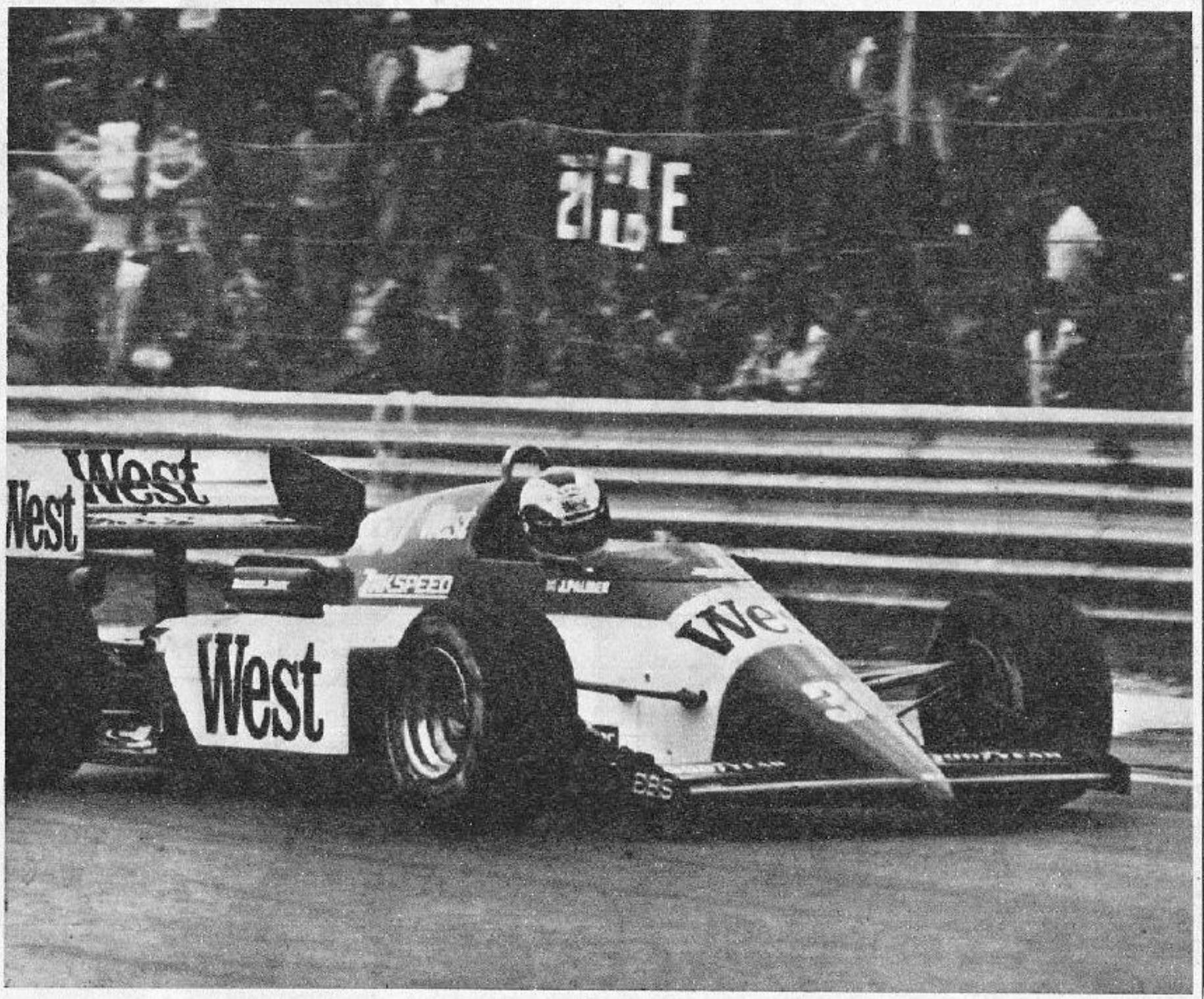




14

ZAKSPEED

Modelo: F1 841
Motor: Zakspeed
Número de cilindros: 4 en linea
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Erich Zakowski
Director técnico: N. Kreyer y P. Brown
Jonathan Palmer: Inglés. Nació en Sussex el 7-11-56. Debutó en F-1 en el GP de Europa '83 con Williams. Disputó 23 GG.PP. Campeón de F-2 Europea 1983. Campeón Inglés de F-3 en 1981.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



19



20

BENETTON

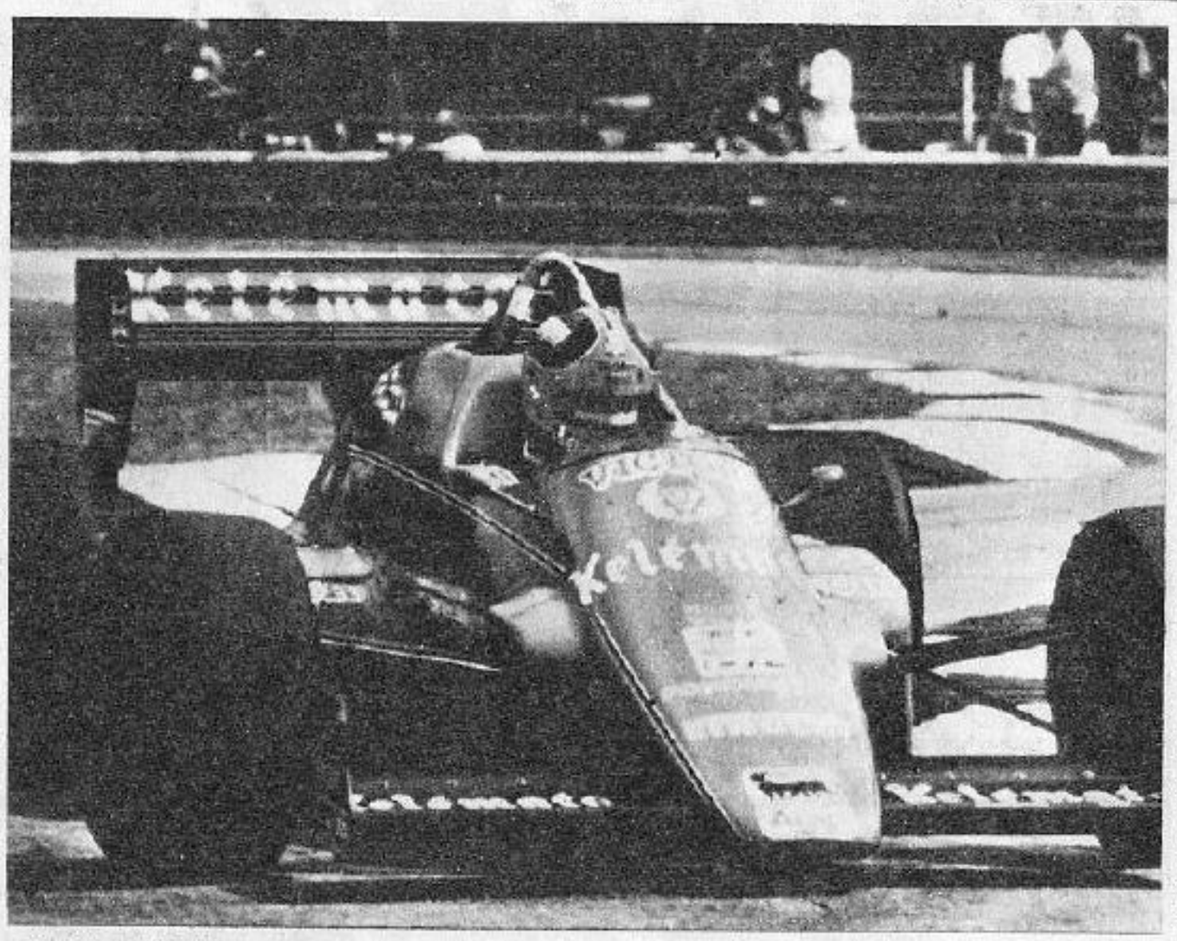
Modelo: M 186
Motor: BMW
Número de cilindros: 4 en linea
Neumáticos: Pirelli
Director deportivo: Peter Collins
Director técnico: Roby Byrne
Teo Fabi. Italiano. Nació en Milán el 9-3-55. Debutó en F-1 en San Marino '82 con Toleman. Disputo 20 GG.PP., 1 pole position. Campeon Europeo F-2 1980. Campeón Europeo F-3 en 1978.
Gerhard Berger. Austriaco. Nació en Viena el 27-8-59. Debutó en F-1 en Austria '84 con ATS. Corrió 20 GG.PP.



21



22



OSELLA

Modelo: FA1G/86
Motor: Alfa Romeo/Motori Moderni
Número de cilindros: ocho en "V" y seis en "V" (doble turbo), respectivamente
Neumáticos: Pirelli
Director deportivo: Enzo Osella
Director técnico: Ricardo Pedrotta
Piercalo Ghinzani. Italiano. Nació en Riviera D'Adda el 16-1-52. Debutó en Bélgica '81 con Osella. Disputó 35 GG.PP. Campeón Europeo de F-3 en 1977.
Christian Danner. Alemán. Nació en Munich el 4-4-58. Debutó en F-1 en Bélgica '85 con Zakspeed. Disputó 2 GG.PP. Campeón de Fórmula 3000 en 1985.

LAS NOVEDADES

Año nuevo, cosas nuevas. Y el dicho que lo aplicamos a tantas cosas también le cae bien a la Fórmula Uno ante cada campeonato que comienza. Porque unas veces más, otras menos, pero siempre tenemos estrenos en la categoría mayor, ya sea de hombres, equipos, carreras y otras yerbas. Y este 1986 que ya nos invade, no fue la excepción.

Como pese a todo el factor humano sigue teniendo su importancia, vamos a empezar por mencionar los pilotos que este año incorpora la Fórmula Uno. O sea las caras nuevas que veremos en los habitáculos. Que no son muchas, ya que apenas suman dos, concretadas con las presencias del escocés Johnny Dumfries y el italiano Alessandro Nannini. Dos hombres que finalmente lograron tan ansiado objetivo luego de más de un intento. Especialmente en el caso de Nannini, a quien extrañamente y pese a contar con buenas actuaciones en el Campeonato Mundial de Marcas, la FISA le venía negando la superlicencia. Finalmente, se la otorgó en los últimos meses del año anterior, y suculento patrocinio por medio, Nannini logró por fin acceder a la Uno, recalando en Minardi.

El caso de Dumfries es diferente. Titular de la Fórmula Tres Inglesa en 1984, esta tarjeta de presentación le sirvió para que Ferrari lo incorporara como piloto de pruebas, aunque con casi nulas posibilidades de correr. Así su futuro se vislumbraba bastante incierto, hasta que le "cayó del cielo" el ofrecimiento de Lotus, que ante la negativa de Ayrton Senna de tener como compañero a Derek Warwick, encontró en su presencia la solución ideal para complacer a los patrocinantes que querían un piloto británico y a Senna que deseaba que el mismo "no fuera de primera línea".

En el rubro equipos es donde no notamos cosas nuevas. Es que esta temporada 1986 no presenta el debut, por lo menos en el comienzo, de escudería alguna. Como consuelo obtenemos un par de ellas que han aumentado la cantidad de autos que pondrán en pista y que son Lola y Minardi, que en esta temporada 1986 estarán representadas por dos autos y no por uno, como lo hicieran hasta fin del pasado certamen.

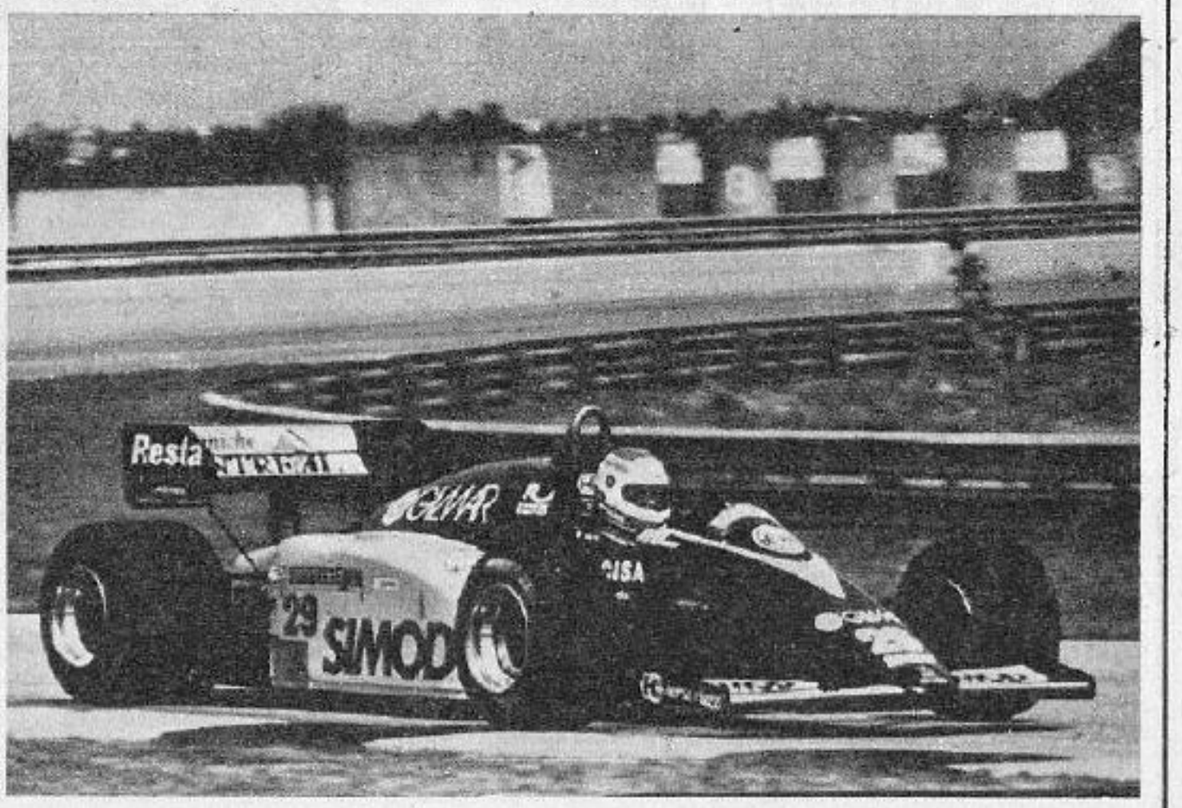
Y hemos dicho que no habrá nuevos equipos en el comienzo, porque para cuando ya esté avanzada la temporada se anuncian las incorporaciones de un par de nuevas escuderías: Ekstroem y AGS. La primera de origen suizo con Mauro Baldi al volante y la segunda, franco-italiana posibilitando el ingreso a la Fórmula Uno del helvético Mario Hytten. Por ahora son dos posibilidades. Si se concretan o no lo sabremos en unos meses más.

Donde sí volvemos a apreciar una novedad absoluta en el programa de Grandes Premios. Es que con fecha 10 de agosto aparece el Gran Premio de Hungría, a realizarse en el flamante trazado de Budapest. Un estreno que tendrá a su vez otra particularidad novedosa, como lo será la concreción por primera vez en el historial del Campeonato Mundial de Fórmula Uno de una carrera en un país de Europa Oriental. Un hecho que hasta hace algunos años pareció utópico, pero que se concretó e incluso puede ampliarse en un futuro no muy lejano.

La programación del certamen apertará también otras verdades, que a pesar de no ser incorporaciones absolutas, merecen destacarse, como lo son el retorno de los Grandes Premios de España y México. El primero tras una ausencia de cinco años y el azteca tras nada menos que dieciséis. Y en el caso de la carrera hispana aportando un escenario nuevo, como lo será el de Jerez, cuya inauguración oficial tendrá lugar precisamente con la carrera de Fórmula Uno programada para el 13 de abril.

Finalmente en el plano reglamentario es donde hallamos otra de las grandes novedades que nos proporcionará la temporada 1986 del Campeonato Mundial. Novedad en este caso representada por la limitación a 195 litros en la capacidad máxima permitida en los tanques de combustible, que hasta el año pasado podían albergar 220 litros. Una variante que ha hecho trabajar y mucho a los equipos en busca de reducir el consumo sin perder potencia.

Como se ve novedades no le faltarán a esta edición 1986 del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Novedades que brindarán lo suyo para contribuir a aumentar el interés por esta fiesta de vértigo y emoción que agrupa a los mejores autos y pilotos del mundo.



MINARDI

Modelo: M 186
Motor: Motori Moderni
Número de cilindros: seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Pirelli
Director deportivo: Giancarlo Minardi
Director técnico: Giacomo Caliri (chasis) y Carlo Chiti (motor)
Andrea De Cesaris: Italiano. Nació en Roma el 31-5-59. Debutó en F-1 en Canadá '80 con Alfa Romeo. Disputó 73 GG.PP., 1 pole position, 1 record de vuelta. Campeón Mundial Jr. de Karting 1976. Subcampeón Británico BP de Fórmula Tres en 1979.
Alessandro Nannini. Italiano. Nació en Siena el 7-7-59. Corrió en Endurance para Lancia, en Fórmula Dos con Minardi y en F-3000

23



ASI SERA LA F1 DEL'86 »»



25

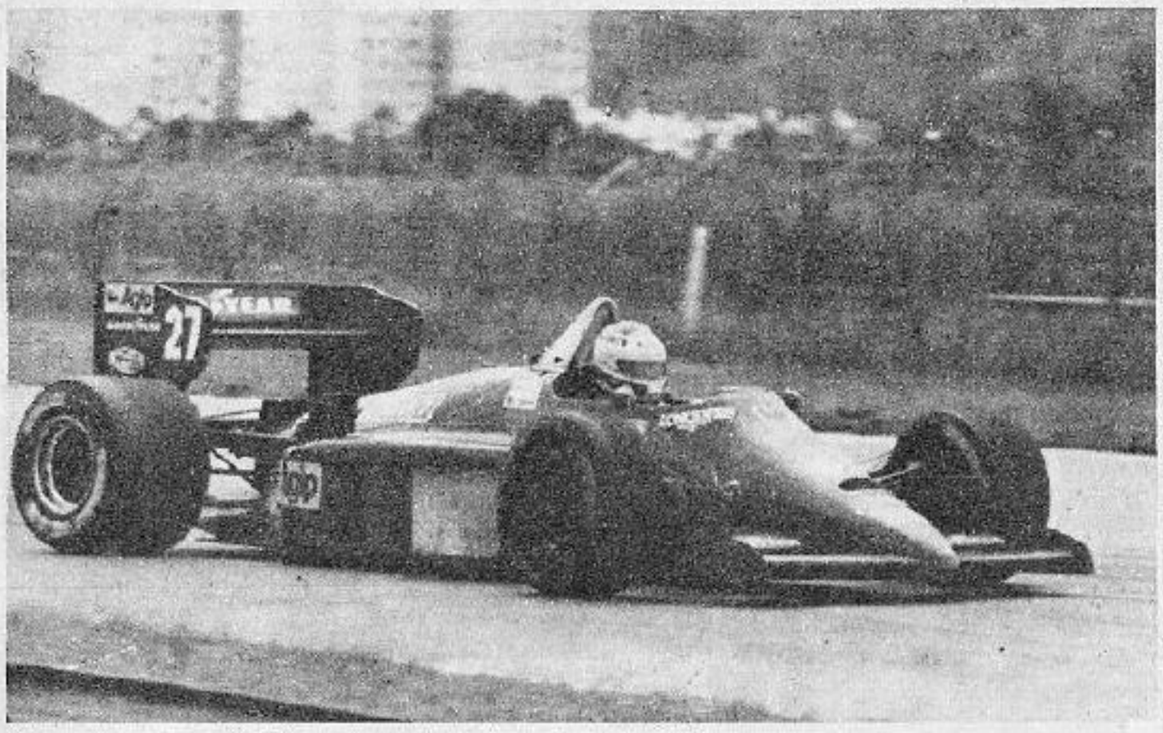


26

LIGIER

Modelo: JS 27
Motor: Renault
Número de cilindros: seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Pirelli
Director deportivo: Gerard Larrousse
Director técnico: Michel Tétu
René Arnoux. Francés. Nació en Grenoble el 4-7-48. Debutó en F-1 en Bélgica '78 con Martini. Disputó 96 GG.PP., ganó 7, 18 pole position, 12 récords de vuelta. Campeón Europeo de Fórmula Dos en 1977.
Jacques-Henri Laffite: Francés. Nació en Paris el 21-11-43. Debutó en F-1 en Alemania '74 con Iso Rivolta (Williams). Disputó 167 GG.PP., ganó 6, 7 pole position, 7 records de vuelta. Campeón Europeo de Fórmula Dos en 1975. Campeón Francés de Fórmula Tres en 1973.





27



28



FERRARI

Modelo: 156/86
Motor: Ferrari
Número de cilindros: seis en "V" (doble turbo)
Neumáticos: Goodyear
Director deportivo: Piero Lardi-Ferrari
Director técnico: Harvey Postlethwaite
Michele Alboreto: Italiano. Nació en Milán el 23-12-56. Debutó en F-1 en San Marino '81 con Tyrrell. Disputó 73 GG.PP., ganó 5, 2 pole position, 3 récords de vuelta. Subcampeón Mundial de F-1 1985.
Stefan Johansson: Sueco. Nació en Vaxjo el 8-9-56. Debutó en F-1 en Inglaterra '83 con Spirit-Honda. Disputó 29 GG.PP., Campeón Escandinavo de Kart 1973. Campeon Inglés de F-3 en 1979.

LAS AUSENCIAS

A la hora de pasar lista en el comienzo de la temporada, la Fórmula Uno mostrará también algunas ausencias. Logicas ausencias ya sea en pilotos, equipos Grandes Premios, que todos los años por diferentes circunstancias no faltan en el certamen mundial.

Uno de los sectores donde estas falencias se notará más será en el de los equipos. Es que dos grandes como Renault y Alfa Romeo decidieron al concluir la temporada 1985 alejarse de la categoría. Razones de índole económica, sumadas a la falta de resultados motivaron tales decisiones, que más allá de sus circunstancias particulares, no dejan de significar una señal de alarma para la categoría, que en su feroz escalada de costos ha comenzado a convertirse en inaccesible hasta para algunas fábricas como estos casos concretos así lo demuestran. El retiro de Renault y Alfa Romeo deja a la Fórmula Uno con cuatro autos menos, y a ellos se agregará el que también le sacó RAM, que de las dos unidades que puso en 1985 sólo dejó,—y esto todavía está por verse—, una sola, confiada a Mike Thackwell.

Obviamente esta restricción de equipos ha provocado que sean varios los pilotos que como vulgarmente decimos se hayan quedado "de a pie" en la Fórmula Uno. Nada menos que seis tenemos en esta situación, tomando para la comparación, el plantel que mostró la categoría en su última carrera del certamen anterior. De ellos el caso más trascendente es el de Derek Warwick, que tras quedar sin trabajo ante el retiro de Renault pareció encontrarlo en Lotus. Pero pudo más la influencia de Ayrton Senna, quien se opuso a su ingreso y le cerró así la gran posibilidad que tenía el británico de continuar en la máxima. Otro que se quedó sin lugar tras varios años de permanencia en la categoría fue Eddie Cheever, pese a que hasta hace poco mantuvo sus esperanzas con su transitoria ubicación en Tyrrell, que finalmente fue para Philippe Streipt.

Tambien la verán "desde afuera" al menos en el comienzo, Phillipe Alliot, Ivan Capelli, Pierluigi Martini y Huub Rothegatter, pilotos acostumbrados a estar en la Fórmula Uno a fuerza de buenos sponsors, pero que esta vez vieron resignadas sus posibilidades por distintas circunstancias, que generalmente respondieron a que otro colega llegó con un patrocinio más suculento a ocupar sus lugares.

Pero hay espacio que quedan vacios para siempre. Porque cuando un piloto desaparece, cúando un hombre muere, su pasión se va con él y el delirio por el vértigo lo acompaña en su último viaje sin retorno. Manfred Winkelhock, en los 1.000 km de Mosport y Stefan Bellof en Spa-Francorchamps, dijeron adios en nombre del Campeonató Mundial de Resistencia. La Fórmula Uno perdió así sus viriles y jóvenes presencias.

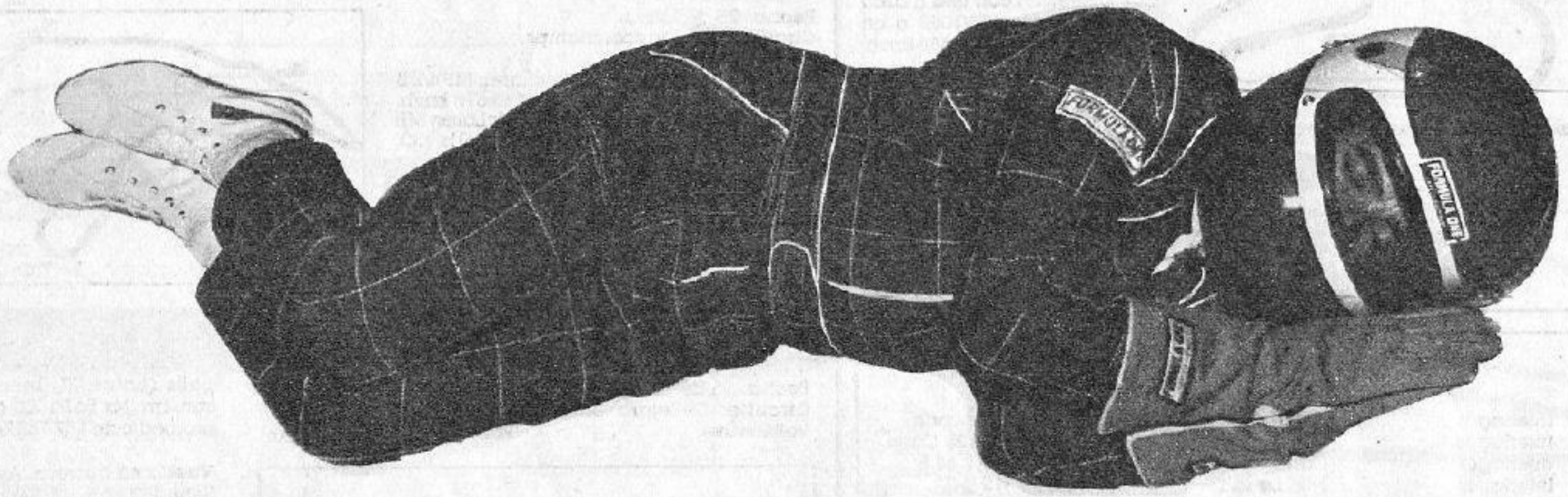
entre los Grandes Premios tendremos también un par de bajas, como lo serán las de Holanda y Sudáfrica. Bajas que sin embargo no sorprenderán endemasia porque ya bastante antes de culminar el certamen anterior se las daba como excluidas del torneo. En el caso de Sudafrica por los conocidos problemas politicos que incluso en 1985 hicieron tambalear la realización de la carrera. Lo de Holanda, por los inconvenientes económicos que desde hace varios años acechaban a los organizadores y que en más de una oportunidad pusieron en peligro la competencia, y que ahora finalmente han llegado a un límite que ha obligado a la FISA y a la FOCA a sacarla del calendario.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

USTED DECIDE

CORSA

LE OFRECE EL AUTO DE SUS SUEÑOS



BUSCAMOS EL MEJOR AUTO DE CARRERA DE LOS ULTIMOS 20 AÑOS

Así es. Como parte de los festejos de su próximo cumpleaños número 20, CORSA quiere saber cuál es el auto de competición, de actuación nacional o internacional, que, a lo largo de los veinte años de vida de nuestra publicación, haya resultado el preferido de todos en la Argentina.

Y como respuesta, haciéndolo participar a Ud. de la celebración de su 20° aniversario, le obsequiará, amigo lector, un colorido superposter del auto elegido. De esta forma, por fin, usted tendrá el auto de sus sueños...

¿Las bases? Pues las mismas de siempre: llene prolijamente el cupón adjunto ubicando a los seis coches de carrera de su preferencia en los últimos 20 años, en orden de mérito. Del 1° al 6° por Ud. votados, les corresponderán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente. De sumar su voto a todos los demás, y de tenerlo al tanto de los cómputos, nos encargamos nosotros.

¡Apúrese a votar! Queda poco tiempo, el cumpleaños se viene a fondo y no queremos festejarlo sin obsequiar a nuestros lectores... ¿Quién dijo que veinte años no es nada?

De modo que anímese, elija y, por fin...

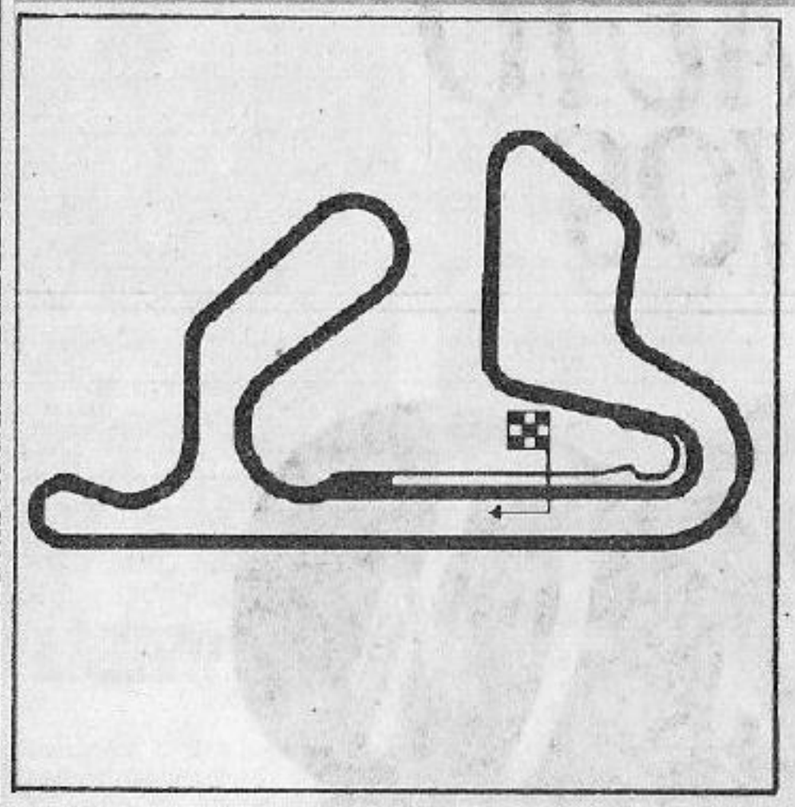
TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Déjenos regalárselo.

Acá había un cupón...

TODOS LOS GG.PP. DEL '86

GRAN PREMIO DE BRASIL



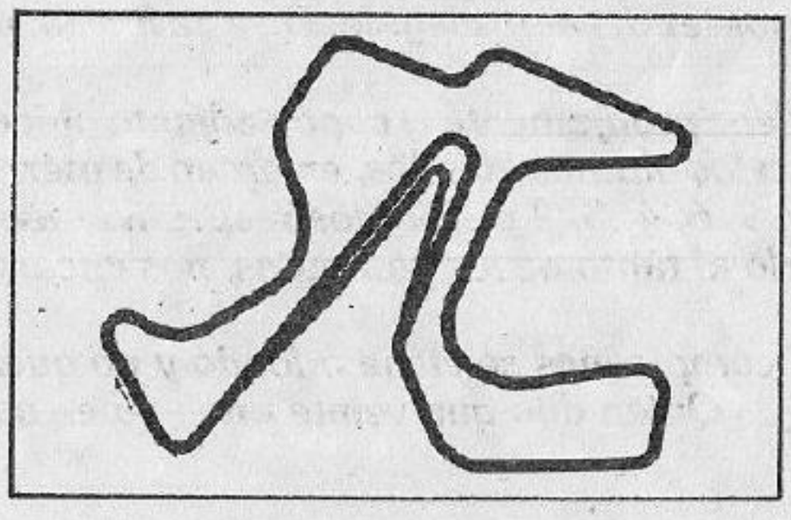
Fecha: 23-3-86
Circuito: Jacarepagua
Extensión: 5.031 km.
Récords vigentes: Pole position: Michele Alboreto (Ferrari 156/85) con un tiempo de 1m 27s768/100 a un promedio de 206,357 km/h. (1985).
Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 Porsche) con una marca de 1m 36s 489/1000 a un promedio de 187,686 km/h. (1984).
Distancia total en carrera: Alain Prost (Renault RE 30B) con un tiempo de 1h 33m 33s 134/1000 para recorrer 63 vueltas a un promedio de 181,892 km/h. (1982)
Ensayos oficiales de pretemporada: Ayrton Senna (Lotus 97 Renault) con una marca de 1m 26s 39/100 a un promedio de 209,650 km/h.

EL HISTORIAL

11/2/73	Interlagos	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 Cosworth
27/1/74	Interlagos	Emerson Fittipaldi	McLaren M 23 Cosw.
26/1/75	Interlagos	Carlos Pace	Brabham BT 44 B
25/1/76	Interlagos	Niki Lauda	Ferrari 312 T-2
23/1/77	Interlagos	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-2
29/1/78	Jacarepaguá	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-2
4/2/79	Interlagos	Jacques Laffite	Ligier JS 11 Cosw.
27/1/80	Interlagos	René Arnoux	Renault RE 21
29/3/81	Jacarepaguá	Carlos Reutemann	Willians FW 07 Cosw.
21/3/82	Jacarepaguá	Alaint Prost	Renault RE 30 B
13/3/83	Jacarepagúa	Nélson Piquet	Brabham B 52 BMW
25/3/84	Jacarepaguá	Alaint Prost	McLaren MP 4/2 Pors.
7/4/85	Jacarepagua	Alaint Prost	McLaren MP 4/2 Pors.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

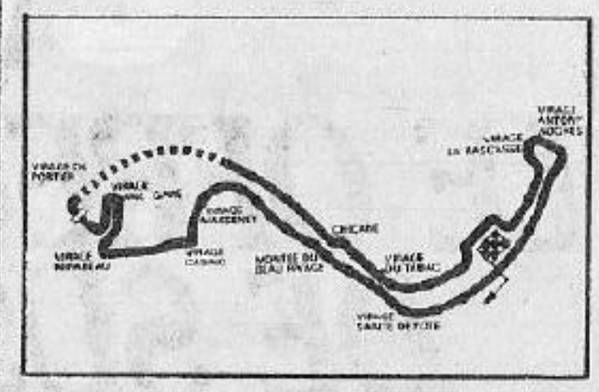
Fecha: 13 de abril.
Circuito: Jerez.
Extensión: 4,218 km.
Records vigentes:
Por tratarse de un circuito nuevo no existen antecedentes de ningún tipo. Sin embargo según estimaciones el tiempo por vuelta estaría en el orden de 1m 52s 15/100 a un promedio de 134,600 km/h. Además se calcula que en su tramo más rápido los autos podrán alcanzar una velocidad de 260 km/h.



GRAN PREMIO SAN MARINO

Fecha: 27 de abril.
Circuito: Autódromo Dino Ferrari de Imola (Italia).
Extensión: 5.040 km.

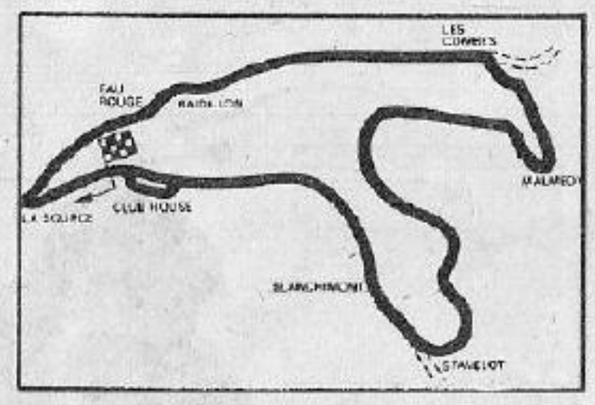
GRAN PREMIO DE MONACO



Fecha: 11 de mayo.
Circuito: Callejero de Montecarlo.
Extensión: 3,312 km.
Records vigentes:
Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97 Renault) con 1m 20s 450/1000 a un promedio de 148,206 km/h.
Vuelta en carrera: Michele Alboreto (Ferrari 156/85) con 1m 22s 637/1000 a un promedio de 144,284 km/h.
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B con un tiempo de 1h 51m 58s 034/100 para 78 vueltas a 138,434 km/h.

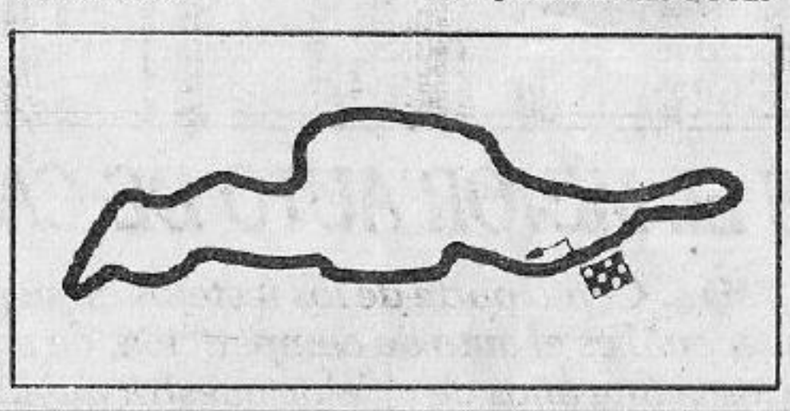
GRAN PREMIO DE BELGICA

Fecha: 25 de mayo.
Circuito: Spa-Francorchamps.
Extensión: 6,940 km.
Pole position: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con 1m 56s 306/1000 216,676 km/h.
Vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con un tiempo de 2m 01s 730/1000 a un promedio de 205,241 km/h.
Distancia total en carrera: Alain Prost (Renault RE 30) en la carrera de 1983 con un tiempo de 1h 27m 11s 502/1000 para las 40 vueltas a un promedio de 191,729 km/h.
Ultimo ganador: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault).



GRAN PREMIO DE CANADA

Fecha: 15 de junio.
Circuito: Callejero Gilles Velleneuve.
Extensión: 4,410 km.
Récords vigentes:
Pole position: Elio De Angelis (Lotus 97 Renault) con 1m 24s 567/1000 a un promedio de 187,732 km/h.

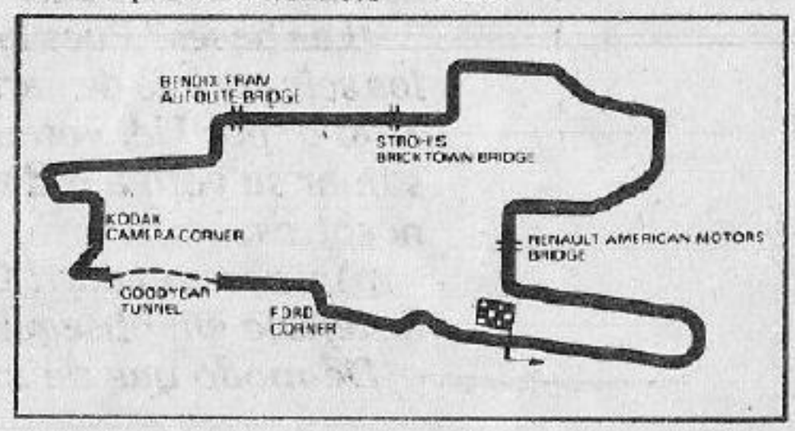


Vuelta en carrera: Ayrton Senna (Lotus 97 Renault) con 1m 27s 445/1000 a un promedio de 181,554 km/h.
Distancia total en carrera: Michele Alboreto (Ferrari 156/85) con un tiempo de 1h 46m 01s 813/1000 a 174,886 km/h. para 70 vueltas.

GRAN PREMIO DE DETROIT

Fecha: 22 de junio.
Circuito: Callejero de Detroit.
Extensión: 4,023 km.
Récords vigentes:
Pole position: Nélson Piquet (Brabham BT 52 BMW) en la edición de 1984 con 1m 40s 980/1000 a un promedio de 143,434 km/h.

Vuelta en carrera: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault) con 1m 45s 612/1000 a un promedio de 137,144 km/h.
Distancia total en carrera: Keijo Rosberg (Williams FW 07 Honda) con un tiempo de 1h 55m 39s 851/100 para las 63 vueltas a un promedio de 131,486 km/h.

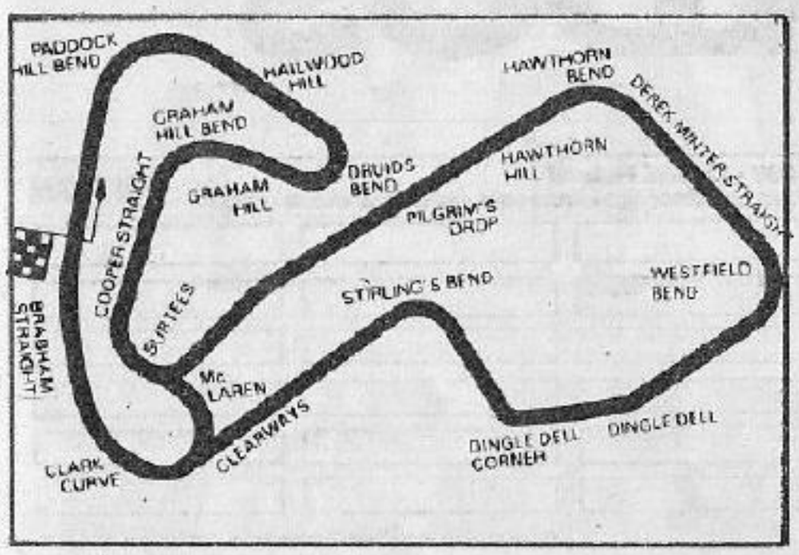


GRAN PREMIO DE FRANCIA

che) con un tiempo de 1m05s257/1000 a un promedio de 214,432 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO DE INGLATERRA



Fecha: 13 de julio.
Circuito: Brands Hatch.
Extensión: 4.206 km.

Récords vigentes:
Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault) con 1m 07s 169/1000 a un promedio de 225,470 km/h.
Vuelta en carrera: Jacques Laffite (Ligier JS 25 Renault) con 1m 11s 526/1000 a 211,735 km/h.
Distancia total en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 07 B Honda) con un tiempo de 1h 32m 58s 109/1000 para las 75 vueltas a 203.625 km/h.

Estos datos corresponden al Gran Premio de Europa de 1985, última carrera de Fórmula Uno realizada en Brands Hatch. En cuanto al Gran Premio de Inglaterra, la edición 1985 tuvo lugar en Silverstone, siendo su vencedor Alain Prost con McLaren Porsche.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

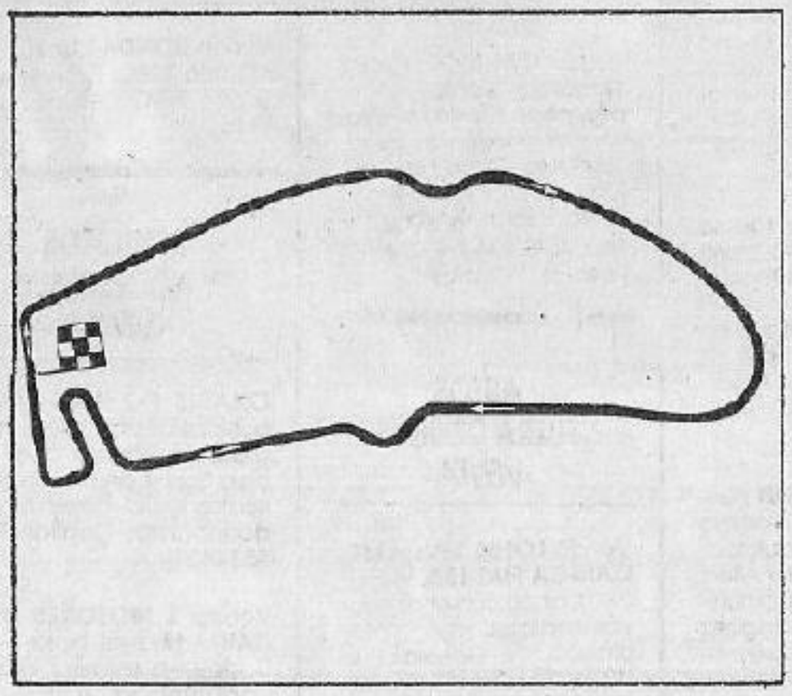
Fecha: 27 de julio.
Circuito: Autódromo de Hockenheim.
Extensión: 6,768 km.
Récords vigentes:

Pole position: Alain Prost (McLaren MP 4/2 Porsche) con un tiempo de 1m 47s 012/100 a un promedio de 227,708 km/h.

Vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con un tiempo de 1m 53s 638/1000 a un promedio de 215,515 km/h.

Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2) con un tiempo de 1h 24m 43s 20/100 a un promedio de 211,083 km/h para las 44 vueltas.

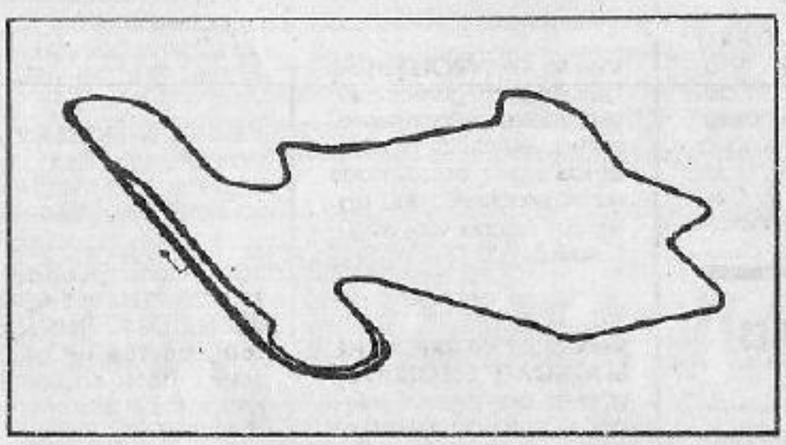
Estos registros corresponden a la edición de 1984, que fue la última del Gran Premio de Alemania



que se disputó en Hockenheim. La versión de 1985 tuvo como escenario a Nurburgring, siendo su vencedor Michele Alboreto con una Ferrari 156/85.

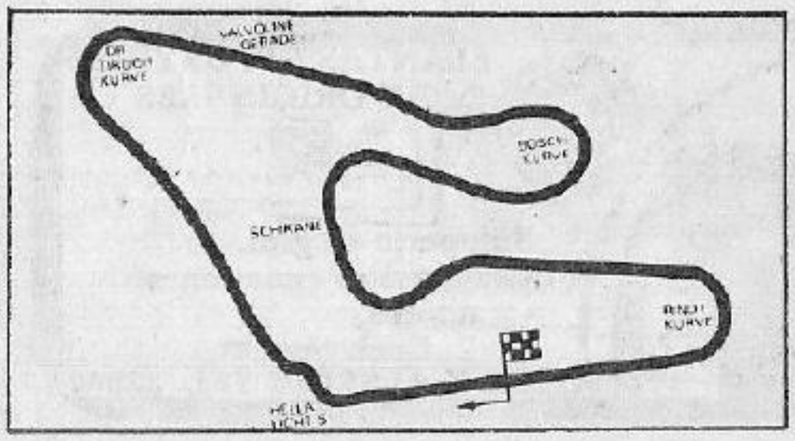
GRAN PREMIO DE HUNGRIA

Fecha: 10 de agosto.
Circuito: Autódromo de Budapest.
Extensión: 3,890 km.
Récords vigentes:
Por ser un circuito nuevo no existe ningún tipo de antecedentes, pese a ello se estima que el tiempo de giro por vuelta oscilará en 1m 05s, calculandose que en el tramo más rápido los autos alcanzarán una velocidad de 320 km/h.



GRAN PREMIO DE AUSTRIA

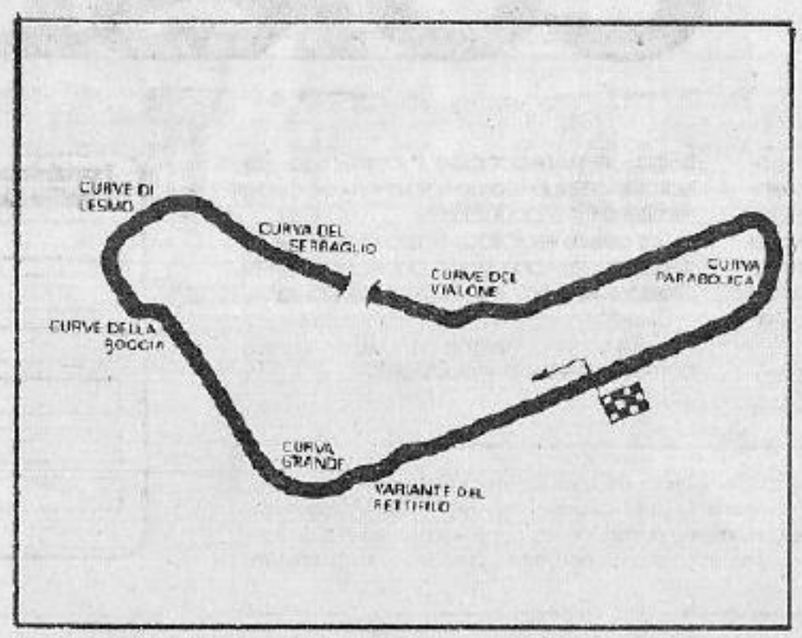
Fecha: 17 de agosto.
Circuito: Osterreichring de Zeltweg.
Extensión: 5.942 km.
Récords vigentes:
Pole position: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con 1m 25s 490/1000 a un promedio de 250,219 km/h.



Vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con 1m 29s 241/1000 a un promedio de 239,701 km/h.

Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con un tiempo de 1h 20m 12s 583/1000 para las 52 vueltas a un promedio de 231,132 km/h.

GRAN PREMIO DE ITALIA



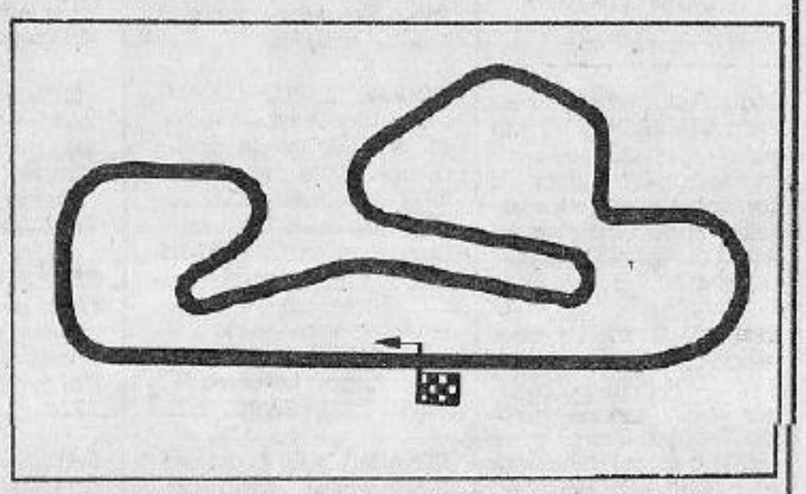
Fecha: 7 de septiembre.
Circuito: Autódromo de Monza.
Extensión: 5.800 km.
Récords vigentes:
Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault) con 1m 25s 084/100 a un promedio de 245.405 km/h.
Vuelta en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 07 B Honda) con un tiempo de 1m 28s 283/1000 a un promedio de 236,512 km/h.
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B Porsche) con un tiempo de 1h 17m 59s 451/1000 a un promedio de 227,565 km/h para las 51 vueltas.

GRAN PREMIO DE PORTUGAL

Fecha: 21 de septiembre.
Circuito: Autódromo de Estoril.
Extensión: 4,350 km.
Récords vigentes:

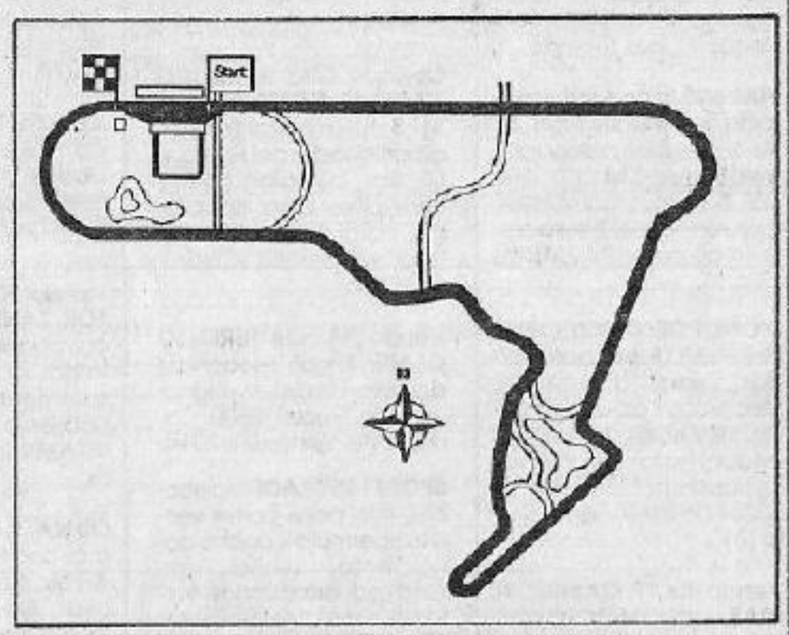
Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault) con 1m 21s 007/1000 a un promedio de 193.316 km/h.
Vuelta en carrera: Niki Lauda (McLaren MP 4 Porsche) con 1m 22s 996/1000 a un promedio de 188.832 km/h en la edición de 1984.

Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4 Porsche) con un tiempo de 1h 41m 11s 753/1000 a un promedio de 180,540 km/h para las 70 vueltas de la edición de 1984.
Ultimo ganador: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault).

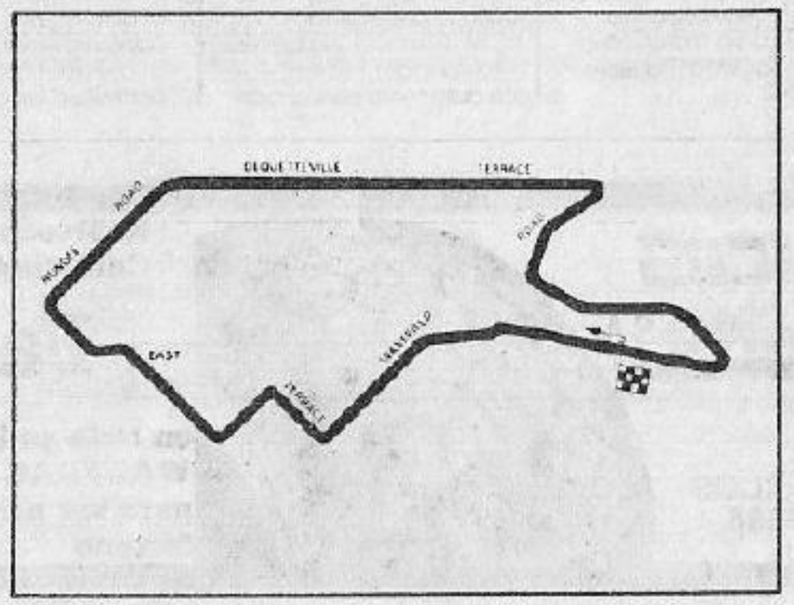


GRAN PREMIO DE MEXICO

Fecha: 12 de octubre.
Circuito: Autódromo Pedro y Ricardo Rodriguez
Extensión: 5 km.
Por haberse modificado en parte el circuito no existen datos. Como antecedentes más cercanos de la Fórmula Uno están los obtenidos en 1970, en ocasion de la disputa del último Gran Premio de Fórmula Uno Alli venció Jackie Ickx con Ferrari, obteniendo asimismo el récord de vuelta con 1m 43s 11/100 a un promedio de 174,600 km/h; en tanto Gianclaudio Regazzoni, con otra Ferrari, logró la pole position con 1m 41s 86/100.



GRAN PREMIO DE AUSTRALIA



Fecha: 26 de octubre.
Circuito: Callejero de Adelaida.
Extensión: 3.778 km.
Récords vigentes:
Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97 T Renault) con 1m 19s 843/1000 a un promedio de 170,344 km/h.
Vuelta en carrera: Keijo Rosberg (Williams FW 09 B Honda) con un tiempo de 1m 23s 758/1000 a un promedio de 162.382 km/h.
Distancia total de carrera: Keijo Rosberg (Williams FW 09 B Honda) con un tiempo de 2h 00m 40s 473/1000 para las 82 vueltas a 154,032 km/h.

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Belgrano 624 P.B. de 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 sólo aviso de cada remitente y/o anunciante.

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

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

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central — **1000 - Capital Federal**
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. — **CUPON**

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION –VENTA–

Oscar Alaux vende o permuta **CHEVROLET TC** listo para largar, auto de punta mecánica Supertad con trailer y repuestos varios. $ 25.000. Tratar en Alsina 40 Pigüé. TE 0923-3432/2417

RENAULT 12 RALLY. Vendo dos unidades (uno '79 y otro '82) listos para largar. Jaula, tanque, butacas, caja corta Tifec (8:33) con autoblocante, leva Berta, etc., por cambio de categoría. Equipo MFM. TE. 653-8295. Sr. Mario.

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

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

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

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

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

Vendo **FIAT 600 CATEGORIA LIBRES 850 cm³**. Listo para largar y muy barato. Ver y tratar en Thames 2652 - San Justo - de 8 a 12 y de 14 a 20 Hs.

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

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

RENAULT 18 GTX motor 1 carrera, leva, tapa, balancines Berta, radiador aceite, carter 6 lts., 14 ruedas armadas, 2 suspensiones completas. Listo para largar 4ª Rafaela Bvar. La Rioja. Comunicarse 8-12/15-19 0586-94101 12.30-15.30 20 en adelante 0586-44035. Precio $ 11.000.

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

Vendo **FIAT 128 TURISMO CLASE 2** con mecánica de Julio Pardo. Averiguar en Coa-Guazú 2800, Lanús Este. Verde 9 a 20 Hs.

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

Vendo **KARTING**, chassis Vera Flecha, pocas carreras con o sin motor. Mendoza 72, Villa Ballester. 768-5402.

Vendo **FIAT 600** Libres 850, leva y múltiple Crespo. 0 Km., cuatro gomas Fiter nuevas, pintura y motor a estrenar o permuto TE.: 761-7212, Marcelo.

FORMULA 2 CODASUR Berta VW con dos motores, muchos repuestos y material de alineación y puesta a punto $ 22.000.- 791-2276.

RENAULT 18 Clase 3 Listo para largar, auto netamente de punta con repuesto y llantas varias Sr. Pereyra $ 17.000 791-2276.

DATSUN 280 C A.P Vendo Listo para largar, con motor 0 Km. con prueba previa en Autódromo. llantas, 2 trompas, etc. $ 12.000.- Ramón Falcon 6371 Capital 641-0647.

Enrique Bernano vende **FORMULA 2 CODASUR** Berta '85. Tres motores R 18 Berta. Lote de repuestos importados. Tratar 091-40270.

Vendo **TC REGIONAL** completo, mecánica Dodge, motor nuevo. Ceferino Namuncurá 4 Ruta 23, Moreno, Pcia. Bs. As.

Vendo **FORMULA 5 MOTOR ZANELLA**, monocasco, chasis Ladi, listo para largar, completo o chasis solamente. Hablar días hábiles a los TE.: 49-2829 46-5369 de 17.30 a 20.30 hs.

DUNA KART 0 Km 200 c.c. con trailer y cobertor, 4 velocidades, marcha atrás, Neumat. Filter, Formula 2 arranque eléctrico, todo completo $ 1.000 LUN a Vie 21.00 a 23.00, 773-3737.

Vendo urgente **F2 ENTRECOR** chasis Berta, caja T.C.M. (Autobl.) 2 motores (Maldonado) 1 (0 Km). Tomo auto moto cereal parte pago. Llamar TE.: 0392-23731 22197 (6400) Trenque Lauquen, Bs. As.

Carlos Pautasso vende **KARTING CAMPEON 1985 CATEGORIA MAYOR** con caja, chasis Vera Flecha 85, motor Zapucay, juego transmisiones y cubiertas $ 1.600. Tratar Cástulo Peña 855 Jesús María (Cordoba) TE.: 0525-2462.

Héctor Rasetto vende su **EUROPA 1100** listo para largar y ganar. Auto subcampeón argentino Rally el mejor de la clase, sin golpes. Acepto canjes. 9 de septiembre 2357 San Francisco CP 2400. 0564-22909.

FIAT 125 RALLY 1981 nueva, motor nuevo Dinezzio 150 HP, caja 5ª autoblocante, tercero Rally Allen. Vendo, permuto. Comunicarse Bache Rodríguez 0943-22087. Neuquén. Irigoyen 26. 8300 Neuquén. Listo para largar.

Vendo **128 1300 AGRUPO 2 AÑO 1984** pocas carreras, casco nuevo, motor, caja de repuesto. 10 llantas Stilo. Llamar al 0241-22335 por la tarde. Dejar mensaje para Horacio Romano. Facilidades.

FIAT 600 STANDARD mejorado, modelo 1975, listo para largar, formo auto. Tapa R.G. motor nuevo, trailer, cubiertas de agua, ver en Avellaneda 1754 Capital 631-7460, Sr. Carlos $ 3.000 Sr. Alejandro.

2.0 AUTOMOVILES –VENTA–

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

PEUGEOT 404 77, titular vende muy buen estado. 201-7660, Giribone 609 Avell. Héctor.

Vendo **GTX MODELO 72** sinmantijas, llantas, escapes, chapa, pintura, interior, cubiertas Radiales, todo nuevo. Cupe para enlendidos, color oro, techo vinílico, total $ 3.000, Sr. Tito, 625-9368 626-1619, Poso 768, Capital.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE –VENTA–

Vendo **LOTUS SEVEN MECANICA FIAT 1500** motor 0 Km, cinco cubiertas nuevas radiales joya, color blanco. Av. General Paz 11824, Capital y Tonelero. TE. 6416778, preguntar Daniel. Urgente.

Vendo **JEEP IKA/56** excelente estado, listo para playa, motor A 0K, llantas, gomas, chapa, pintura y capota todo nuevo TE. 632-5920. Pumacahua 50 1º A. Flores.

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

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

5.0 MOTOCICLETAS –VENTA–

Vendo **HONDA CB 750 F** modelo 1980. Excelente. TE. 248-2990. Después de 18 hs.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS –VENTA–

CHASIS F-2 ANDUJAR pontones efecto suelo, radiadores agua y aceite, caja Sáenz de 5ta., ocho llantas estilo Virrey Arredondo 3142, Capital. TE. 552-8159.

Vendo **2 MOTORES RENAULT 18** ideal para F-2 Codasur o entrecor gran oportunidad. Tratar al (091)-40270.

COMPRO 3 JAULAS, protectores para Fiat 125 Berlina. Llamar al TE 653-8295 y tratar con Sr. Mario.

MOTOR RF 100 cc 0 Km base encendido 2 pistones con aros 48,2 y 48,3 perno muñón IAME juego de coronas completo. TE.: 77-1867, Mar del Plata.

Vendo **CUATRO LLANTAS** para Peugeot 14", tres agujeros tipo Mercedes. Sólo $ 120. Mar del Plata.

José Bianchi vende su **MOTOR RENAULT ALPINE ANTELO DE F2 ENTRECOR 1600 cc 154 HP** hecho nuevo. Tratar en San Lorenzo 4520, San Andres TE.: 362-2901.

Vendo **CARROCERIA SPORT 1050 FORMULA 5**, trompas T.C. T.C. 2000 Datsun, alerón F.R., butacas para monoposto. Sunchales 550, Capital o 245-6139. Llamar por la noche.

Vendo **CARROCERIA CRESPI SPORT 1050** $ 120. Butaca para monoposto, alerón fórmula Renault, stereo Philco AM-FM auto-reverse $ 120. Sunchales 550, Cap. o 245-6139 por la noche, Sr. Héctor.

Vendo **CARROCERIA SPORT 1050**. Butaca, alerón, motor Gordini standart, radiador de agua y aceite de aluminio. Sunchales 550, Cap. o 245-6139 por la noche. Sr. Héctor.

MOTOR PLYMOUTH V8-1955 desarmado con caja velocidad. Vendo, canjeo por caja velocidad, arranque, dinamo, etc. FORD F100 V8 año 1965 a 1969. Urgente TE.: 654-7420 ó 821-8064 Cnel. Córdoba 1255, Ramos Mejía.

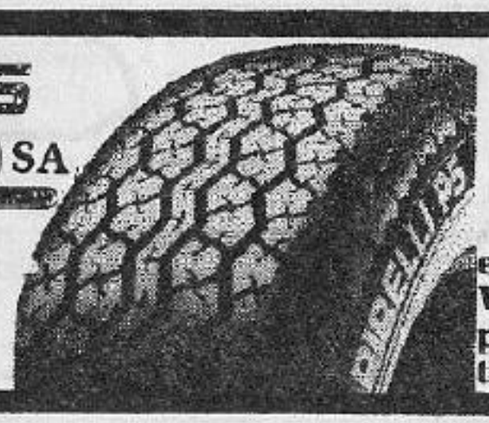
Bielas Crower Dodge T.C., tornillos Crower legítimos. Seguridad en carrera nuevas vendo por cambio categoría. Alberto 795-9864 791-4121. Buzos Simpson, bobina Accel, condensador y cables Mallory, bomba nafta eléctrica Holley.

Vendo **MOTOR DODGE 1.6 tapa entubada Weber, vielas Saenz, Dulbeco, levas Romero múltiple Silen. Todo nuevo en marcha con repuestos $ 1.400. 744-7724 Maximino Pérez 1132, San Fernando.**

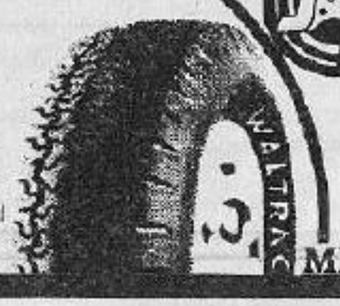
Vendo **MOTO SUZUKI GP 125** estado flamante. Tratar Peyrredón 344, Chacabuco o al TE.: 0352 29313 $ 1.200.

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

NEUMATICOS MOYANO SA
DISTRIBUIDOR PIRELLI
NEUMATICOS
Rivas 53 Tel. 22886
Cnel. Suárez.



Representante exclusivo en Cnel. Suárez y zona de:
Faneco Neumáticos
en toda su línea competición y WALTRAC el nuevo neumático para ser utilizado en todo terreno



LLANTAS DEPORTIVAS Y ORIGINALES
JOMAR
Buloneria en gral. automóviles - camiones - tractores.
Cnel. Suárez
MITRE Y ALBERDI TEL. 22886

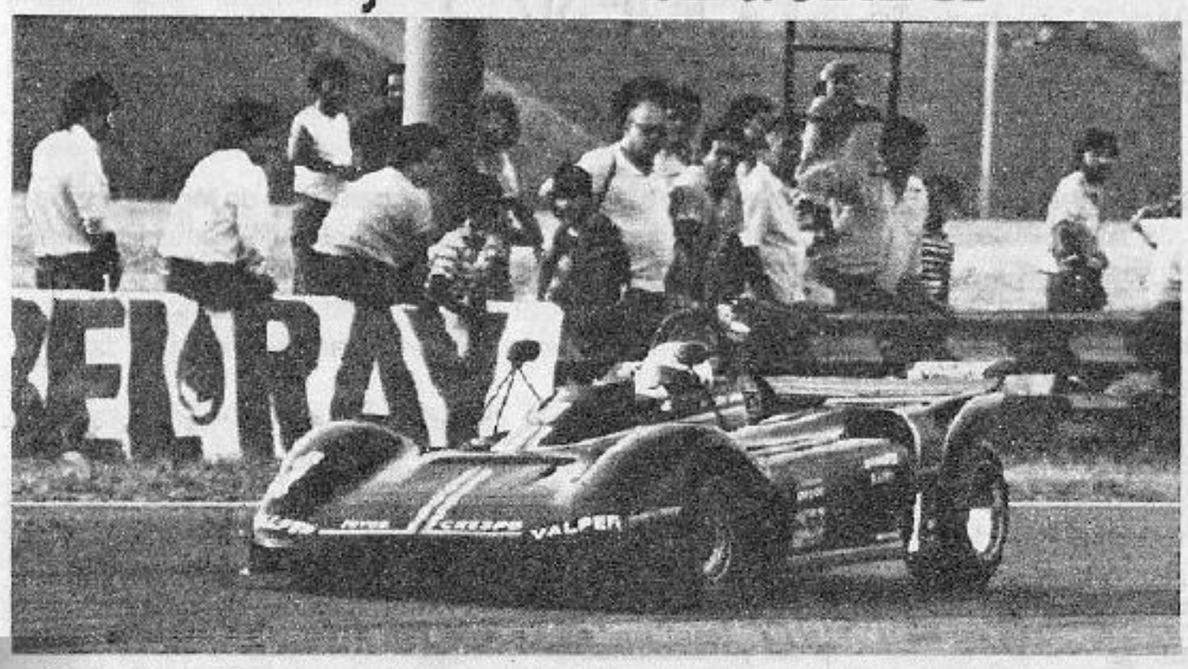
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 99 — 19 de marzo de 1986

Sport Prototipo y Fiat 600 SM en Buenos Aires

HUGO LARA EN LA PRIMERA, JUAN LUIS, EN LA SEGUNDA





(Informe y fotos de Carlos R. Varela)

Hugo Lara, con nuevos colores ganó en la fecha de apertura 1986 de la ahora denominada Sport Prototipos, antes Sport 1050.

Juan Luis, ganador en Fiat 600 Standard Mejorado, se afianza en la punta del lote.

El domingo 9 de marzo, utilizando la variante N° 8 del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, con una cuerda de 3.435 m., la **Asociación Standard Mejorado** *organizo su segunda fecha de la temporada y la primera para* **Sport Prototipo** *(ex Sport 1050).*

***Sport Prototipo**: Esta categoria, ademas de estrenar la nueva denominación, presentó varias máquinas totalmente renovadas, logrando una presentación que superó a la del año anterior, que ya era muy buena. En carrera las primeras vueltas mostraron una reñida lucha por la punta, en la que participaron Stefanini, Arias, Lara y De Rossi, desertando luego los dos nombrados en primer término, pero sin decaer el interés de los presentes ya que Lara y De Rossi (este último con una planta motriz facilitada por Lara), con rendimiento similar circularon todas las vueltas separados por la mínima diferencia, la cual mantuvieron hasta la linea de sentencia. Otro duelo interesante fue el librado por De Palma y Guidi, perdiendo las posibilidades el de Quilmes en la última ronda, ante la rotura de su motor.*

*Clasificación: 1° **Hugo Lara (Crespi-Adrogué) 24m2s56/100 a 128,423 km/h**; 2° Héctor De Rossi (Sergio-Maschwitz) 24m2s85; 3° Jorge De Palma (Sergio-C.F.) 24m41s53; 4° Cristian San Millan (Crespi-Avellaneda) 25m02s76; 5° Fernando González (Ladi-C.F.) 25m16s83; 6° Nelson Guidi (Crespi-Quilmes) 14 v.; 7° Jorge Ignazzi (Ladi-Lanús); 8° Edgardo Franza (Morelli-C.F.) 14 v.; el mejor registro lo estableció Stefanini en 1m34s01/100 a 131.556 km/h.*

***Fiat 600 Standard Mejorado**: Con menor cantidad de autos que la acostumbrada, los fiatines igualmente se las ingeniaron para brindar un muy buen espectaculo, mediante un apasionante duelo por la punta entre Luis, Nadin y Sarrode, duelo que se definiria en la undécima vuelta cuando el motor de Sarrode dijo basta y Nadin no pudo mantener el ritmo, resignandose al segundo puesto. Mas atrás el campeón González y Boni, arribaron en ese orden luego de intercambiarse repetidas veces la posicion, y Ramogida, al igual que Testai, giraron sin posibilidades de acercarse a la punta al quedar separados entre sí, sin poder aprovechar la succión, factor éste imprescindible por las caracteristicas veloces del circuito.*

*Clasificación: 1° **Juan Luis 28m17s65 a 109,282 km/h**; 2° Guillermo Nadin 28m24s33; 3° Héctor González 28m30s78; 4° Carlos Boni 28m34s60; 5° José Ramogida 28m40s47; 6° Osvaldo Testai 28m47s53; 7° Juan Coello 28m50s17; 8° Javier Bussolo 29m14s75; 9° Daniel Blanco 30m10s75; 10° Carlos Meninghini 14 v., el mejor registro lo obtuvo Nadin, empleando 1m52s27/100 a 110,159 km/h. **Campeonato**: 1° Luis 35 ps., 2° Abad, González y Boni 20 ps., 5° Nadin 15 unidades.*

Fórmula Laboulayense

EL N° 1 PARA JUAN CARLOS CHUBURU



*El campeón de Fórmula Laboulayense, Juan Carlos Chuburú, flanqueado por Víctor Panza (a la izquierda) y el subcampeón Alejandro Rubén Alvarez (**foto Hector J. Soria**)*

***Laboulaye, Cba.** – El piloto local **Juan Carlos Chuburú** tendra a lo largo de 1986 entre sus pares de la categoría **Fórmula Laboulayense**, la que reúne a monoplazas impulsados por motores Renault de 850 cm³ de cilindrada, los que compiten en pistas de tierra del sur de esta provincia y de la vecina de Santa Fe. A continuación, damos el listado de los primeros 25 pilotos ranqueados por el ente fiscalizador:*

1 - Juan Carlos Chuburú (Laboulaye)
2 - Alejandro R. Alvarez (Laboulaye)
3 - Norberto Galic (Melo)
4 - Jorge Omar Bovone (Laboulaye)
5 - Adolfo Mon (Laboulaye)
6 - Víctor J. Panza (Laboulaye)
7 - Arturo Giménez (Rufino)
8 - Hugo Cerutti (Rufino)
9 - Luis A. Sarricolea (Laboulaye)
10 - Juan J. Orizabala (Rufino)
11 - Daniel Neviani (Laboulaye)
12 - Armando Pappano (Laboulaye)
13 - Raúl Sicot (Melo)
14 - Miguel A. Raspo (Laboulaye)
15 - José Luis Formini (Laboulaye)
16 - Marcelo Albarello (Viamonte)
17 - Miguel Bauducco (Rufino)
18 - Miguel A. Cerri (Arias)
19 - José Albarello (Viamonte)
20 - Angel Ottorino (Laboulaye)
21 - Norberto Porri (Lazzarino)
22 - Ricardo Vincenti (Gral. Levalle)
23 - José Bernardo Alday (Laboulaye)
24 - Luis Dellafiori (Laboulaye)
25 - Héctor Clara (Laboulaye)

LO ESTRICTAMENTE ZONAL DEL RALLY DE SUAREZ



Pablo Gora-Marcelo Aliberti, los mejores de la Clase 2 en Suárez. ***(Foto Francisco José.)***

La primera fecha del Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally se corrió juntamente con el rally nacional de Cnel. Suárez, del que ya informamos extensamente en su oportunidad en otras páginas del Nº 1026 de CORSA.

Nos faltaba publicar la clasificación estrictamente zonal, la que en la clase mayor quedó desierta al no arribar ninguno de los autos habilitados para sumar puntos por el campeonato provincial.

Clase 2: 1º Gora-Aliberti, 25 puntos; 2º Miglio-Farias, 19; 3º Cisneros-Díaz, 15; 4º Tata-Schae, 12,5; y 5º Tavolaro-Kelly, 10 puntos.

Clase 1: **1º Ricca-Elordi, 25 puntos**; 2º Maskin-Villar, 19; y 3º Maroa-Duval, 15 puntos.

En la **Clase 8** (hasta 850 cm³) sólo largaron dos autos, por lo que el puntaje se otorgó reduciendo la escala, y alcanzando únicamente a **Beeuwasaert-Zárate**, el único arribado en la división que llevó 10 puntos.

Monopostos 850 en Junín

COMO HACE JUSTO UN AÑO, LUPPI COMENZO GANANDO

Pergamino, B.A. - Se inició el certamen de **Monopostos 850** el pasado 2 de marzo en el autódromo regional Eusebio Marsilla, de **Junín**, en su circuito de 1.761,26 metros. Tomaron parte de la prueba inicial del certamen 30 máquinas, y unas mil personas presenciaron la carrera.

Como ocurrió en el inicio del campeonato del año pasado, el arrecifeño Oscar Luppi se convirtió en el primer ganador dél año, basando su triunfo en un manejo sin fallas, aprovechando al máximo la potencia del motor preparado por García y llevando impecablemente al magnífico chasis "SF" construido en Arrecifes por Fontana y Scicolone.

Promocional 850 y Fiat 128 1100 en Roca

PARDO Y KREITZ

***Gral. Roca, RN - Los pilotos Luis Pardo** (en Promocional 850 Petrolera) y **Arnaldo Kreitz** (en Turismo Fiat 128/1100) fueron los ganadores de las carreras corridas en el autódromo que en las cercanías de esta ciudad del Alto Valle tiene la Asociación de Volantes de General Roca, las que se efectuaron en horas tempranas de la mañana del domingo 9 de marzo, como complemento de las pruebas para TC 2000 y FRA, válidas para los respectivos campeonatos argentinos.*

Los de la 850 fueron quienes más temprano se tuvieron que levantar. En carrera se reiteró la gran superioridad demostrada en pruebas de clasificación por parte de Luis Pardo, quien hizo la pole con diferencia de un segundo sobre Jorge Bortoni y Néstor Sarlinga, quienes por razones que desconocemos, no largaron el domingo. Pardo dominó las 8 vueltas, las que culminaron con este resultado:

***Promocional 850: 1º Luis Pardo (Fiat), 9m10s53/100 a 105,408 km/hora**; 2º Marcos Ostertag (Fiat), 9m27s17; 3º Horacio Estrada (Fiat), 9m34s79; 4º Rufino Lorca (Fiat), 9m36s26; 5º Osvaldo Villarreal (Fiat), 9m37s38; 6º Juan Carlos Herraiz (Fiat), 9m50s66; 7º Eduardo Coggiola (Gordini), 9m50s87; 8º Luis Díaz (Fiat), 9m51s81; 9º Néstor Quintana (Fiat), 10m09s75; todos con ocho vueltas.*

*En **Turismo Fiat 128/1100**, hubo mucha más paridad, especialmente entre quienes salieron primero y segundo al cabo de las 12 vueltas reglamentarias, es decir, Arnaldo Kreitz y Carlos Pazos, quienes en la mayor parte del recorrido transitaron prácticamente pegados, las últimas vueltas siempre con el ganador en punta, hasta llegarse a este resultado final:*

***1º Arnaldo Kreitz, 12m49s95/100 a 112,999 km/hora**; 2º Carlos Pazos, 12m50s25; 3º Rody Lorca, 12m52s66; 4º Carlos Bellocq, 12m52s96; 5º Edgardo Parisi, 12m53s70; 6º Omar Ruiz, 12m56s67; 7º Daniel Seleme, 13m07s94; 8º Roberto Díaz, 13m08s21; 9º Marched Abdala, 13m11s76; 10º Jorge Mon, 11º Luciano Nerla, todos con 12 vueltas. Récord de vuelta fue para Bellocq, con 1m00s95/100 a 118,839 km por hora.*

Ranking para 1986

TURISMO CARRETERA DEL OESTE



Armando Ciccale, acompañante y colaboradores sobre el auto que le diera el campeonato en la clase mayor del T.C. del Oeste. ***(Foto Héctor Ocampo.)***

La **Asociación de Volantes Turismo Carretera del Oeste**, entidad con personería jurídica Nº 2.469, que es la que nuclea a los participantes de esa categoría bonaerense, dio a conocer los rankings de las dos clases en que se dividen sus campeonatos anuales. La **Clase "A"** tuvo en el miguelino **Armando Ciccale** a su campeón y ahora consecuente número 1, mientras que la promocional **Clase "B"**, tiene encabezada su lista (con el Nº 51, ya que ambas clases en algunas oportunidades corren conjuntamente) por el representante de El Palomar, **Walter Mario Reinero.**

Estos son los listados correspondientes a una y otra clase:

TC del Oeste, Clase "A"

1 - Armando Ciccale	Chevrolet	San Miguel	
2 - Oscar Usandizaga	Chevrolet	Baradero	
3 - Aníbal C. Degiovannini	Chevrolet	San Miguel	
4 - Carlos Domingo García	Chevrolet	Carapachay	
5 - José Luis Fernández	Falcon	José L. Suárez	
6 - Jorge Parrondo	Chevrolet	San Martín	
7 - Juan A. Bernachea	Chevrolet	Zárate	
8 - Roberto R. Favret	Chevrolet	Zárate	
9 - Rodolfo N. Guala	Chevrolet	Dock Sud	
10 - Alberto P. Larribe	Chevrolet	José C. Paz	
11 - Darío A. Iglesias	Chevrolet	Moreno	
12 - Adalberto T. Giglio	Chevrolet	Baradero	
13 - Ginés Romualdo Gómez	Chevrolet	Morón	
14 - Jorge Roux	Chevrolet	Monte Grande	
15 - José M. Segade Sánchez	Chevrolet	Monte Grande	
16 - Abel H. Rithner	Chevrolet	Baradero	
17 - Vicente Perrone	Chevrolet	Buenos Aires	
18 - Jorge Alberto Salgós	Falcon	San Antonio de Areco	
19 - Horacio Boero	Chevrolet	Los Polvorines	
20 - Alberto E. Martínez	Falcon	San Miguel	
21 - Orlando J. Márquez	Chevrolet	Marcos Paz	
22 - José Daniel Braga	Falcon	Marcos Paz	
23 - Oscar Rolando Rivelli	Falcon	Loma Hermosa	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Largando del lado externo en la primera fila, Luppi se adelantó a Mario Demicco (quien había señalado el mejor tiempo clasificatorio con 52s86/100) y se fue al frente; aprovechó la puja por la segunda posición entre Pieters y Demicco y amplió la diferencia hasta los cuatro segundos. Luego abandonó Pieters y aunque Demicco quiso acercarse no pudo y así Luppi llegó primero a la bandera a cuadros, precediendo a Demicco, también con mecánica García.

Tercero fue Ravagnan que ascendió de la sexta posición; cuarto Boveri, parejo pero sin velocidad y quinto Morán, despidiéndose de la categoría ya que espera ingresar a la Fórmula Renault Argentina.

Previamente se habían hecho las series a 14 rondas; en la primera, Demicco les había ganado a Daniel Boveri y Walter Andreoli; en la otra, Luppi fue escoltado por Juan Carlos Pieters.

Final, a 20 vueltas: 1° Oscar Luppi (SF-Renault/Arrecifes), 1m42s17/100 a un promedio de **119,388 km/hora**; 2° Mario Demicco (Crespi-Renault/Colón), 17m45s32; 3° Eduardo Ravagnan (Depac-Renault/Ascensión), 17m51s03; 4° Daniel Boveri (Crespi-Renault/Rojas), 17m53s72; 5° Fernando Morán (Crespi-Renault/Salto), 17m54s30; 6° Walter Andreolli (Sampietro-Renault/Ferré), 18m01s57; 7° Carlos Felliú (Bravi-Renault/Rojas); 8° Néstor Demateo (Rossi-Renault/Arrecifes); 9° Luis García (Rossi-Renault/Pergamino); y 10° Miguel Franquet (Balbuena-Renault/Viñas).

(Informe de Roberto Ostoich)

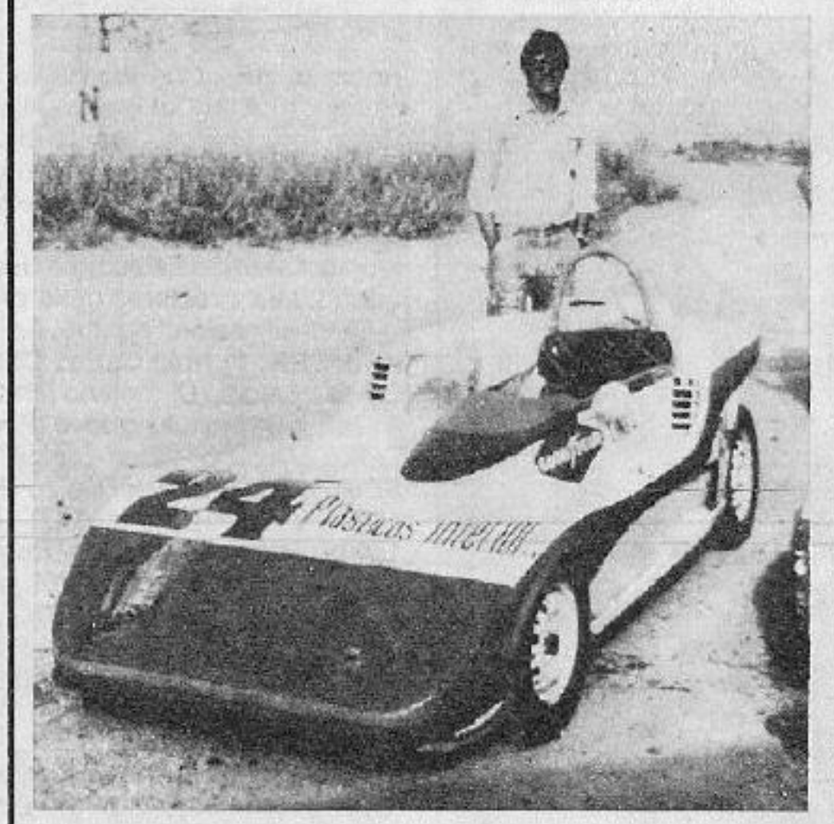
24 - Luis A. Bustamante	Falcon	Loma Hermosa
25 - Rubén Roux	Chevrolet	Monte Grande
26 - Tomás R. Ranalli	Chevrolet	Arrecifes
27 - Miguel A. Etchegaray	Falcon	Mercedes
28 - Santiago L.S. Saigós	Falcon	San Antonio de Areco
29 - Hugo José Lavallén	Chevrolet	Pilar
30 - Carlos A. Alvarez	Chevrolet	Villa Ballester
31 - Roberto Rufino Peón	Chevrolet	José C. Paz
32 - Oscar O. Duarte	Chevrolet	Liberlad
33 - Jorge A. González	Chevrolet	Haedo
34 - Oscar A. Picoli	Falcon	Gral. Rodriguez
35 - Roberto Oscar Scoppa	Falcon	Baradero
36 - Aníbal Angel Roldán	Chevrolet	Villa Madero

TC del Oeste Clase "B"

51 - Walter Mario Reinero	Chevrolet	El Palomar
52 - Julio César Otatti	Chevrolet	Merlo
53 - Agustín Dopico	Chevrolet	Caseros
54 - Juan C. Scalise	Chevrolet	Merlo
55 - José Félix Capel	Chevrolet	José C. Paz
56 - Alberto Hugo Díaz	Chevrolet	San Martín
57 - Osvaldo A. Campos	Falcon	San Martín
58 - Carlos A. Zorrilla	Falcon	Mercedes
59 - Oscar Antonio Alvarez	Chevrolet	Villa Ballester
60 - Marcelo Usandizaga	Chevrolet	Baradero
61 - Hugo Agliani	Falcon	Luján
62 - Antonio H. Farana	Chevrolet	Buenos Aires
63 - Sergio A. Vázquez	Falcon	Pte. Derqui
64 - Alfredo Ramos Ardhina	Chevrolet	Monte Grande
65 - Raúl A. Dicatarina	Falcon	Mercedes
66 - Juan Oscar Larrondo	Falcon	Mercedes
67 - Daniel I. Marincovic	Falcon	Baradero
68 - Carlos Favret	Chevrolet	Zárate
69 - Julio C. Corbelleri	Chevrolet	Luján
70 - Julio C. Petrucci	Falcon	Tigre
71 - Rubén L. Margaride	Dodge	Morón
72 - Osmar E. Caresano	Falcon	Villa Lia
73 - Alfredo A. Cocucci	Chevrolet	José C. Paz
74 - Jorge E. Salgado	Chevrolet	José C. Paz
75 - Rodolfo J. Vinhas	Falcon	San Isidro
76 - Angel Ponti	Chevrolet	Los Polvorines
77 - Alberto J. Andriani	Falcon	Morón
78 - Gustavo A. Bernachea	Chevrolet	Zárate
79 - Roberto Pacci	Chevrolet	Mendoza
80 - Hugo E. Palermo	Chevrolet	San Antonio de Areco
81 - Juan E. Marquerie	Chevrolet	San Miguel
82 - Jorge Saulino	Falcon	Solís
83 - Carlos Orlando	Falcon	Gral. Rodriguez
84 - Oscar A. Camafieitas	Falcon	San Isidro
85 - César Peón	Falcon	José C. Paz
86 - Pablo Rafú	Torino	San Martín
87 - Sergio Vega	Chevrolet	Del Viso
88 - Pedro Corta	Torino	José C. Paz
89 - Daniel Dallera	Chevrolet	Solís

De la Categoría Sport Rionegrina

LA PEÑA S.A.O. SACO UN CAMPEON



San Antonio Oeste, R.N. - El Campeón de la categoría Sport 800 (rionegrina) es un piloto de esta ciudad, **Carlos Ullúa**, uno de los dos que corre representando a la Peña S.A.O. formada hacia fines de setiembre de 1983 en el taller de José Toso, uno de sus fundadores.

En aquel entonces se decidió ingresar al mundo de la competición y se eligió para ello la categoría Sport 800, que tiene sus equivalentes también en las provincias de Chubut y Santa Cruz. Precisamente se compró el auto campeón de Chubut y luego de una selección entre los que se juzgó más capacitados del grupo para conducirlo, la butaca fue para Claudio Urcera, el primer piloto de S.A.O. Luego pasaron por ese puesto (ya con una segunda máquina) Angel Mazzioti y Carlos Eloy Ullua.

Además de correr en su provincia –donde el campeonato comprende pruebas en los circuitos de Sierra Grande, Carmen de Patagones, Villa Regina y San Antonio Oeste– los integrantes del S.A.O. han incursionado en dos oportunidades en la vecina Chubut, cosechando buenos resultados: un primer puesto y un quinto. Pero fue en ese torneo provincial rionegrino donde se obtuvo lo mejor, ya que los dos autos de la Peña S.A.O. lograron ahí un resonante "uno-dos", ya que Mazzioli consiguió el subcampeonato.

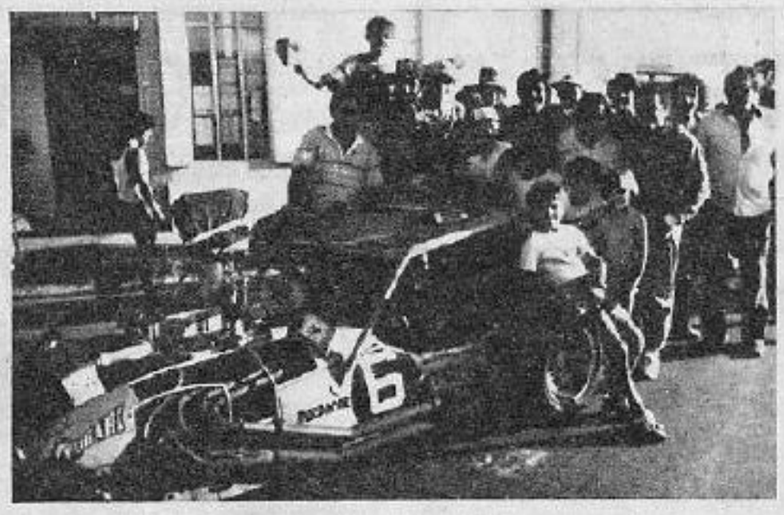
La Peña tiene empero una labor más importante, que va más lejos de lo que significa velocidad, ruido, altas rpm, etc.. Cumple con un importante rol social, casi diríamos infrecuente en este tipo de agrupaciones, como es la de proveer a escuelas de la provincia, de alimentos y vestimenta para los alumnos más carecientes, así como material didáctico. Estas obras de bien hacia la comunidad que la cobija y la apoya, son posibles gracias a colectas, a las recaudaciones de las carreras hechas en San Antonio Oeste y a los aportes publicitarios de varias prestigiosas firmas locales, como Casa Gonzalo Sánchez, Kandava, Pésquera Navarrete, Casa Arena, veterinaria Bonardo, etc.

Un reconocimiento muy apreciado, fue el Diploma de Honor otorgado a Carlos Ullúa en 1984, distinguido por la Dirección de Deportes municipal como "el mejor deportista del año en automovilismo".

A principio de 1985, los integrantes de la Peña decidieron regularizarla en cuanto a sus formas legales y jurídicas formando una Comisión Directiva, la que es presidida por Miguel A. Alvarez, e integrada por Néstor Becco, Humberto J. Ghione, Raúl Olmos, Alberto A. Ibáñez, Miguel A. Pazos, José Toso, Carlos Ullúa, Héctor Di Paolo, Carlos Goni, Ernesto Urcera, R. Denughes, Eduardo Bellú, Mario Ruiz, Carlos Otiniano, David Etchoury, Daniel Sánchez, Jorge Mirano, Guillermo Bonamusa, Carlos Sierra, Claudio Fain, Rubén Mirano, Jorge Michalzewsky, Marcial Cabral, Sergio Migone, Andrés Miqueo, Gustavo Askar, Ricardo Benitez y Jorge Ullúa.

Campeón de Turismo Competición Biplaza

JOSE DOCE PORTAS



José Doce Portas y Barra en una de las jornadas felices en 1985

El campeón 1985 del **TC Biplaza** se inició allá por octubre de 1978, cuando la categoría aún utilizaba motores Jeep y era conocida como Cafeteras G4, compitiendo habitualmente en circuitos de tierra. **José Doce Portas** (que de él se trata) cuando la fórmula comenzó a incursionar en el asfalto, en el año 1982, pasó a integrar constantemente el círculo de vanguardistas, obteniendo el Nº 5 en el '83, el 6 en el '84, para arribar al ansiado Nº 1 el año pasado, el que lucirá seguramente con orgullo en la presente temporada.

Ante nuestra requisitoria sobre si volvería a correr en circuitos de tierra, Doce Portas nos manifestó que **"sí, podría ser; mi auto no es lo que se conoce como un pistero de asfalto. Pero en ese caso elegiría muy bien los circuitos, ya que actualmente hay muy pocos de los potables para nuestra categoría que estén en buenas condiciones. Además, me gusta la tierra..."**.

Sin embargo la ambición de Doce Portas era correr en TC 2000 o en el Club Argentino de Pilotos: **"pero no están dadas las circunstancias, especialmente por razones económicas, ya que por el momento no está en mis posibilidades montar un equipo profesional; de encararse esas categorías en forma amateur, no existe alternativa para estar en la conversación, y para correr así, prefiero seguir luchando por la punta en el TC Biplaza"**.

El campeón nos habla del apoyo que encuentra en su familia, para poder llevar adelante lo que es su vocación y su pasión, el automovilismo: **"no sólo tengo de mi lado la comprensión y la paciencia de mi mujer, que me impulsa a mejorar, sino también de mis cuatro chicos: dos mellizos de 13 años, la nena de 15 años y el benjamín de 4. Con ellos comparto alegrías y penas, que también las hay en los años buenos..."**.

(Carlos Ramón Varela)

Regularidad en Rosario

CHOROSTECKI - CATELLI, DE PRIMERA



Pericia y coraje. El matrimonio compuesto por Adrián Del Balzo y Liliana, se adjudicaron a bordo del Opel que vemos de fondo, la categoría Novicios ***(Foto Ricardo Ballesté)***

Rosario, SF - Con la victoria de **Juan Carlos Chorostecki** - **Daniel Catelli** (en primera categoría); **Elio Del Balzo - Nilda Brocchi** (en segunda) y **Adrián Del Balzo - Liliana de Del Balzo** (en novicios), finalizó el sábado 3 de marzo, la cuarta competencia por el Campeonato Nocturno Verano '86 organizado y fiscalizado por el Club Regularidad Rosario.

Los competidores, luego de recibir la hoja de ruta en el Monumento a la Bandera –lugar de concentración– se dirigieron a la cabecera de la autopista a Santa Fe, desde donde se produjo la largada efectiva. Luego de llegar al acceso en la localidad de Maciel, retornaron a la ciudad. Los directores de la prueba fueron Jorge Tuttolomondo y Bartolo Virga.

La clasificación final fue, en cada una de las tres categorías participantes, la que sigue: **PRIMERA: 1º Juan Carlos Chorostecki - Daniel Catelli (Falcon) 85 décimas;** 2º José Del Canto - Antonio Di Stéfano (Fiat 1500 cupé) 93; 3º Ana Reali - Raúl Payró (Peugeot 404) 197; 4º Carlos Boero - Julio Jové (Peugeot 505) 247; 5º Alfredo Carpanetto - Carlos Virga (Torino); Carlos Maiolino - Juan Carlos Trapanotto, abandonaron por problemas mecánicos.
SEGUNDA: 1º Elio del Balzo - Nélida Brocchi (Renault 12) 10 segundos; 2º Darwin Afonso - Horacio Giordani (Fiat 147) 10; 3º Anselmo Campagnaro - Juan Carlos Aymaretti (Dodge 1500) 15; 4º José Kronfly - Angel Yaco (Dodge 1500) 17; 5º Osvaldo Basso - Ana de Basso (Dodge 1500) 47; 6º Miguel Cigno - Néstor Polavés (Renault 18) 54; 7º José C. Avalle - Blas Ritondale (Renault 12) 69; 8º Claudio González - Daniel González (Dodge Polara) 74; 9º José Luvino - Ana Alonso (Fiat 128) 82; 10º Fabián Cortiñas - Fernando Abriata (Renault 12) 85.
NOVICIOS: 1º Adrián Del Balzo - Liliana de Del Balzo (Opel) 15 segundos; 2º Rubén Molero - Silvia de Molero (Fiat 600) 19; 3º Sergio Rodríguez - Francisco Rodríguez (128) 27; 4º Hugo Cigno - Eduardo Quiroga (Mitsubishi) 31; 5º Hugo Valetto - Patricio Ferro (Fiat 147) 34; 6º Roberto Pesoa - Orlando Maneri (Renault 12) 40; 7º Edgar Salvador - Gustavo Salvador (Dodge 1500) 54; 8º Donnet - Donnet (Fiat 128) 70; 9º Rodolfo Rivoiro - Walter Bustos (Chevy) 83; 10º Fernando Marchese - Teresa de Marchese (Dodge 1500) 88; 11º Edgardo Alonso - María (Fiat 128) 203.

(Informe de Julio José Jové)

EL RANKING DE SPORT 4



El campeón de Sport 4, una de las categorías tradicionales de Mendoza, (segundo de la izquierda) recibiendo una botella de champán. Se trata de Pablo Carreras, de General Alvear.

1 - PABLO CARRERAS, Opel, Gral. Alvear.
2 - Carlos De Biassio, Peugeot, San Martín.
3 - Carlos Marchena, Peugeot, San Martín.
4 - Roberto De Biassio, Peugeot, San Martín.
5 - Marcos Olivi, Dodge, Palmira.
6 - Gerardo Knoch, Peugeot, Medrano.
7 - Roberto Tornello, Dodge, Guaymallén.
8 - Hugo Lataza, Fiat 1500, Gral. Alvear.
9 - Francisco Lipari, Peugeot, San Martín.
10 - Pedro Stredo, Fiat 1500, Godoy Cruz.
11 - Rubén Olaya, Peugeot, Gral. Alvear.
12 - Dante Herrería, Peugeot, Rodeo del Medio.
14 - Pablo Figueroa, Fiat 1500, Gral. Alvear.
15 - Miguel Olivera, Ford T, Gral Alvear.
16 - Orlando Carreras, Fiat 1500, Gral. Alvear.
17 - Carlos Dean, Peugeot, San Martín.
18 - Roberto Wintz, Fiat 1500, Bowen.
19 - Jorge De Biassio, Peugeot, San Martín.
20 - Carlos Buenanueva, Dodge, San Martín.
21 - Roberto Núñez, Dodge, San Martín.
22 - Alfredo Espósito, Peugeot, San Martín.
27 - Eduardo Alcover (hijo), Dodge, Guaymallén.

Precalendario para esta Temporada

FORMULA 2 DEL SUD - OESTE

Trenque Lauquen, BA. - La asociación respectiva ha hecho conocer el precalendario sobre el cual se disputará el campeonato anual 1986 de la categoría zonal **Fórmula 2 del Sud - Oeste** de la provincia de Buenos Aires, el que en principio se desarrollaría en base a diez fechas, aunque podrían agregarse un par más. Debe recordarse que esta categoría, transita indistintamente la tierra o el pavimento.

Las carreras que integran el calendario son: **6 de abril**, Circuito Miguel A. Solarí (Salliqueló); **4 de mayo**, Circuito El Fortín (Henderson); **22 de junio**, Circuito Jorge Farabollini (Pehuajó); **6 de julio**, Circuito El Fortín (Henderson); **27 de julio**, Autódromo Ciudad de Pigüé; **17 de agosto**, Circuito Don Camilo (Tres Lomas); **7 de setiembre**, Circuito Auto Club Darregueira; **28 de setiembre**, Circuito El Palenque (Trenque Lauquen); **26 de octubre**, Autódromo Coronel Suárez; **9 de noviembre**, Autódromo Cesáreo Naredo (Casbas). Esta última fecha corresponderá al Premio Coronación.

TRES ASES CORDOBESES



Rubén Villán (Nº 2), Néstor Llabres (Nº 27) y Hugo Rosso casi tapado por el primero, son tres de los más importantes exponentes del motociclismo cordobés de pista, en óvalos de tierra. Participan en la categoría 100 cc, la que más sofisticadas soluciones mecánicas aporta. (Foto de Vilchez)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOTO CLUB RICARDO RISATTI

Laboulaye, Cba. - *Tiene nuevas autoridades la subcomisión de carreras del Automoto Club Ricardo Risatti, fiscalizadora de la categoía Fórmula Laboulayense. Por este periodo actuará en el cargo de* **presidente** *Cerafín Meinardi, secundado por el* **vicepresidente** *Marcos Lucero, el* **secretario** *Raúl Bruno, el* **tesorero** *Alberto Stap, el* **protesorero** *Orlando Baigorria y los* **vocales** *Hugo Carletti, Ricardo Petricelli, Juan Pereira, Héctor Curone, Omar Gómez, Héctor J. Soria, Luis Benedi, Luis Giordano, Rubén Filippa, Adolfo Mon, Alejandro Alvarez, Norberto Gallo, Jorge Benedi, Jorge Rivoira, Armando Pappano, Carlos Dueta y Juan Carlos Hurtado.* **Revisores de cuentas** *serán Raúl Pomazán y Roberto Albaizeta mientras que asesor será Luis Carranza.*

Ranking de Promocional 850 de San Luis

ALBERTO MUÑOZ, PUSO EL UNO EN SU AUTO



Alberto Muñoz y su bonita carrocería de pista en el Promocional 850 de la capital puntana.

El campeón saludando entre sus rivales en el podio del Moto Parque Cruz de Piedra.



Ranking	PILOTO	AUTO
1	Muñoz Alberto	Fiat 600
2	Menchini Juan	Renault-Gord.
3	Schmid Federico	Fiat 600
4	Alanis Alberto	Fiat 600
5	Argüello Héctor	
6	Tarazzi Cacho	Fiat 600
7	Vallejos Hugo	Fiat 600
8	Menéndez Roberto	Renault-Gord.
9	Menchini Jorge	Renault-Gord.
10	Sanchez José	Fiat 600
11	Rossi José	Fiat 600
12	Satica Eliseo	Fiat 600
14	Ruddi Gulio	Renault-Gord.
15	Dospital José	Renault 4 L
16	Menchini Armando	Fiat 600
17	Marcos Edgardo	Fiat 600
18	Cappellini Franco	Fiat 600
19	Grosso Miguel	Renault-Gord.
20	Aguilera Carlos	Fiat 600
21	Avila Jorge	Fiat 600
22	Arija Santiago	Fiat 600
23	Gaitan Telmo	Fiat 600
24	Cassatti Carlos	Fiat 600
25	Nicotra José	Fiat 600
26	Recalde Omar	Renault-Gord.
27	Spalla Luis	Fiat 600
28	Miatello Francisco	Renault-Gord.
29	Bongiovanni Mario	Fiat 600
30	Marchiccio José	Fiat 600
31	Ferrero Alfredo	Renault-Gord.
32	Nicotra Ariel	Fiat 600
33	Alcaraz Roberto	Renault-Gord.
34	Alvarez Pocho	Fiat 600
35	Anzulovich Daniel	Fiat 600
36	Cugnina Claudio	Renault-Gord.
37	Cappello Guillermo	Fiat 600
38	Cappello Julio	Renault-Gord.
39	Copelle Gustavo	Fiat 600
40	De Aro Luis	Fiat 600
41	Diniclo Daniel	Renault-Gord.
42	Fernández Victor	Renault-Gord.
43	Flores Daniel	Renault-Gord.
44	Funes José	Fiat 600
45	Garcia Luis	Renault-Gord.
46	Gatto Lalton	Fiat 600
47	Guevara Antonio	Fiat 600
48	Kaimes Carlos	DKW
49	Limina Ricardo	Renault-Gord.
50	Lucero Eduardo	Renault-Gord.
51	Lucero Suárez Jorge	Renault-Gord.
52	Luján Amadeo	Renault-Gord.
53	Macinschi Claudio	Renault-Gord.
54	Mana Daniel	Renault-Gord.
55	Marchiccio José	Fiat 600
56	Mora Juan	Fiat 600
57	Neira Raul	Renault-Gord.
58	Pascual	DKW
59	Pérez César	Renault 4L
60	Pia Oscar	Renault-Gord.
61	Rivadeneira	Fiat 600
62	Sanlamarino	Renault-Gord.
63	Simioni Claude	Fiat 600

San Luis. *- Ha sido publicado el ranking correspondiente al año que se inicia automovilísticamente, en lo que respecta a la categoría Promocional 850. El mismo es encabezado por el campeón de pista,* **Alberto Muñoz**, *al que siguen en los primeros puestos el titular del año pasado, Juan Menchini y el consagrado Federico "Feco" Schmid. Los primeros 32 números corresponden a los pilotos que lograron sumar puntos en el torneo de 1985, mientras que los que siguen al 82, son de aquellos que no lograron aquello o que debutan este año.*

PROVA
☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos
Antiflama
Visores
Fabrica y distribuye PROVA
A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

CUPULAS Y FURGONES
UNA CAPARAZON PARA TODA LA VIDA
EXCLUSIVAS EN FIBRA DE VIDRIO Y PARA TODAS LAS MARCAS
WORLD CAR S.A. Arda. Mitre 1130/38 (cp. 1602) FLORIDA 760-8995

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
R.G.
● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM.
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

NEUMATICOS
PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO
OFERTAS
WALTRAC 10-15
● 0 KM. ARMADA Y BLANCEADA c/u A 140 (U.S.A.)
BFGoodrich
● 1 - 60 x 15 ALL-TERRAIN 0 km. ARMADA y BALANCEADA ... c/u A A 180
Entrega a domicilio. Envíos al interior
024-4229

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 102
PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INOCENTI MINI - FORD
TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCOSTTI - PEYRATORI)
- 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)
- Platiers 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 355
TIGRE - TEL. 749-7502 (cp. 1648)

bielas de competición
COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO AHORA CON LA INCORPORACION DE TORNILLOS, CARRILLOS.
OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

TODO MOTO
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆ HONDA ☆ KAWA
REMITIMOS A TODO EL PAIS
RIVERA INDARTE 529 (cp. 5000)
CORDOBA TEL. 051-35289

TALLERES
AUSTRAL
AUTOS CLASICOS Y DE ESTILO
ARMAMOS TODO TIPO DE KITS
ESPECIALISTAS EN MERCEDES BENZ, MOD. 29, ALFA ROMEO mod. 31, MG mod 52, LOTUS 46. EXCELENTE TERMINACION CON GARANTIA Y EL MEJOR PRECIO DEL MERCADO.
VENTA DE AUTOS TERMINADOS Y A PEDIDO. ——— Envíos al interior
CARLOS VILLATE 3828 (cp. 1605)
OLIVOS. Suc. Munro

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA
RUEDAS
SPINA HNOS.
★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS SPINA HNOS.
Adquiéralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

Farias-Farias
COMPETICION
KAWASAKI - SUZUKI - HONDA - YAMAHA -
CURUPAYTI 1044/46 - MORON

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS



CORSA

SE LO OFRECE

EN ESTE NUMERO, AVERIGÜE COMO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com