CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

F-1 EN DETROIT: ¡SENNA!
RALLY MUNDIAL: CON LANCIA EN CORDOBA

T.C. EN SANTA TERESITA

CASTELLANO VIVE

"Resucitando" en forma terminante de los traspiés sufridos últimamente, Oscar Castellano llevó a su Dodge al triunfo y recuperó la punta del Campeonato.

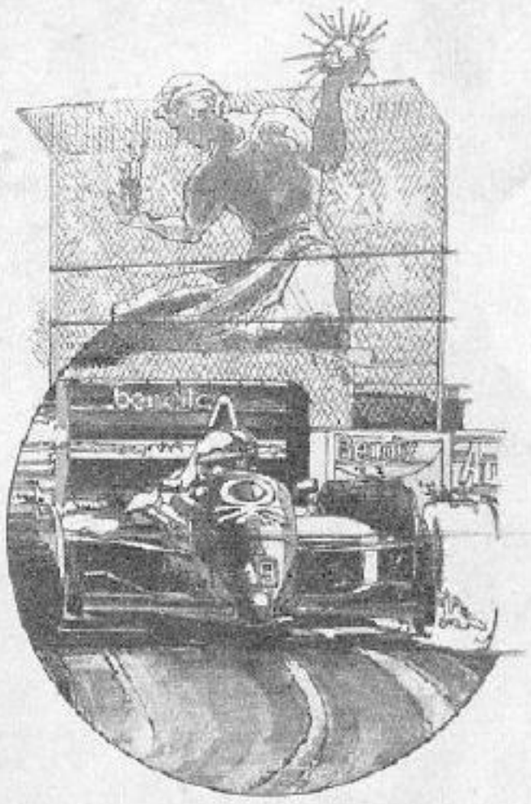


C.A.P. EN SANTA ROSA: BESSONE AL ATAQUE

LAMINA COLOR: EL FUEGO DE TRAVERSO

Nº 1042 del 25 de junio al 1º de julio de 1986 - Argentina: A 1,20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro



FORMULA UNO

GRAN PREMIO DE DETROIT

AYRTON, EL PRI

En la carrera más dura del calendario, el terrible Senna hizo alarde de acrobacias... e inteligencia para "vengar" a la divisa "verdeamarilla" recién eliminada del Mundial de Fútbol, imponiéndose... sobre dos franceses: Laffite, de gran actuación, y Prost, ahora superado por el "Delfín" brasileño también en las posiciones del Campeonato. Tímida recuperación de Ferrari... Y tras ellos, el tendal.





Todo es festejo para el "diabólico" Ayrton Senna. En la pista, durante la vuelta de honor, con un banderín "patrio" en mano. En el podio, agitando el usual botellón de champaña. Una carrera que, como era previsible, tuvo de todo. Y un ganador que es el tercero (antes lo habían hecho Prost y Mansell) que repite en este año.

FICHA GENERAL

Denominación: Detroit U.S. Grand Prix.
Lugar: Circuito urbano "Renaissance Center" en la ciudad de Detroit.
Organizador: Detroit Renaissance Grand Prix Inc.; presidente, Robert McCabe.
Autoridades: Director de la Prueba, Roger Eandi; Comisarios Deportivos, John Borholdt, John Corsmit, Roger Peart; Delegado de la FISA, Gabriele Cabringher.
Estado del tiempo: Soleado, cálido y con viento muy fuerte del Oeste.
Público: 55.000 espectadores el domingo.
Largada: a las 13.15 hora local.
Records: Todos batidos en 1986.
Espectáculo: Muy bueno.

Ayrton Senna vengó a la selección brasileña de fútbol venciendo en el Gran Premio de Detroit delante de dos franceses, Laffite y Prost.

Y subrayó el suceso con un giro de honor inédito, llevando en su mano un banderín verde adornado con la insignia de Brasil, agitándolo hacia el público entre el cual ondeaban con entusiasmo otras banderas brasileñas.

Una bella victoria, construida con clase y, asimismo, con inteligencia táctica, que lo vuelve a colocar **a la cabeza de la clasificación mundial con 36 puntos, delante de Prost que tiene 33 y de Mansell que suma 29.**

Una victoria que fue celebrada, sin embargo, también por los franceses, porque en los primeros dos puestos se ubicaron dos máquinas con motores **Renault.**

Una victoria que mostró a un Senna a la vez táctico y atento, desmintiendo una cierta fama de impetuosidad que algunos le habían atribuido. Es cierto que en algunas fases de esta carrera Ayrton hizo ostentación de corajuda decisión con adelantamientos muy delicados que él definió como **"momentos muy divertidos".**

Una carrera que fue plena de sorpresas, y también de los hechos que habíamos previsto, bajo forma de salidas de pista determinadas en su mayor parte por la deficiencia de los frenos que, con el gran calor que se abatió sobre Detroit, fueron sometidos a demandas aun más duras que lo habitual.

¿Una carrera con sorpresas? Como se preveía, teniendo en cuenta que en un circuito como éste no se puede saber las cosas que sucederán. Esta vez se sumó también el tiempo, con la explosión de calor que envolvió a Detroit desde la mañana, obligando a todos a improvisar tomas de aire suplementarias para los frenos, preocupación general.

Una carrera iniciada con el rótulo del duelo **Senna-Mansell**, convertido en **Mansell-Senna** y de nuevo en **Senna-Mansell**, pero con repentino avance de atrás de **Arnoux** con el **Ligier**, y después de pocos giros también **Laffite**, con el otro Ligier, recobrado espléndidamente de una posición retrasada.

Estaba también la ilusión de **Johansson** al comienzo, pero el sueco debió ceder terreno enseguida, superado incluso por **Alboreto**, como consecuencia del inicio del problema eléctrico que lo eliminaría más tarde de la carrera.

Senna duraba poco, debiendo detenerse para cambiar las gomas por una pinchadura que había provocado la inestabilidad de su Lotus. Durante este tiempo, los dos Ligier alcanzaron y superaron al Williams de Mansell. Finalmente, Laffite consiguió pasarlo a Arnoux y alejarse, mientras que atrás se desarrollaba una fase incandescente: Arnoux seguido "a la rueda" por Mansell, Prost y Piquet, un cuarteto increíble que se convertía en quinteto porque Senna se unía a ellos.

En el giro 27 se sucedían las cosas más sensacionales. Piquet superaba a Prost, luego Senna hacía otro tanto de un modo rotundo y Arnoux se detenía a cambiar las gomas.

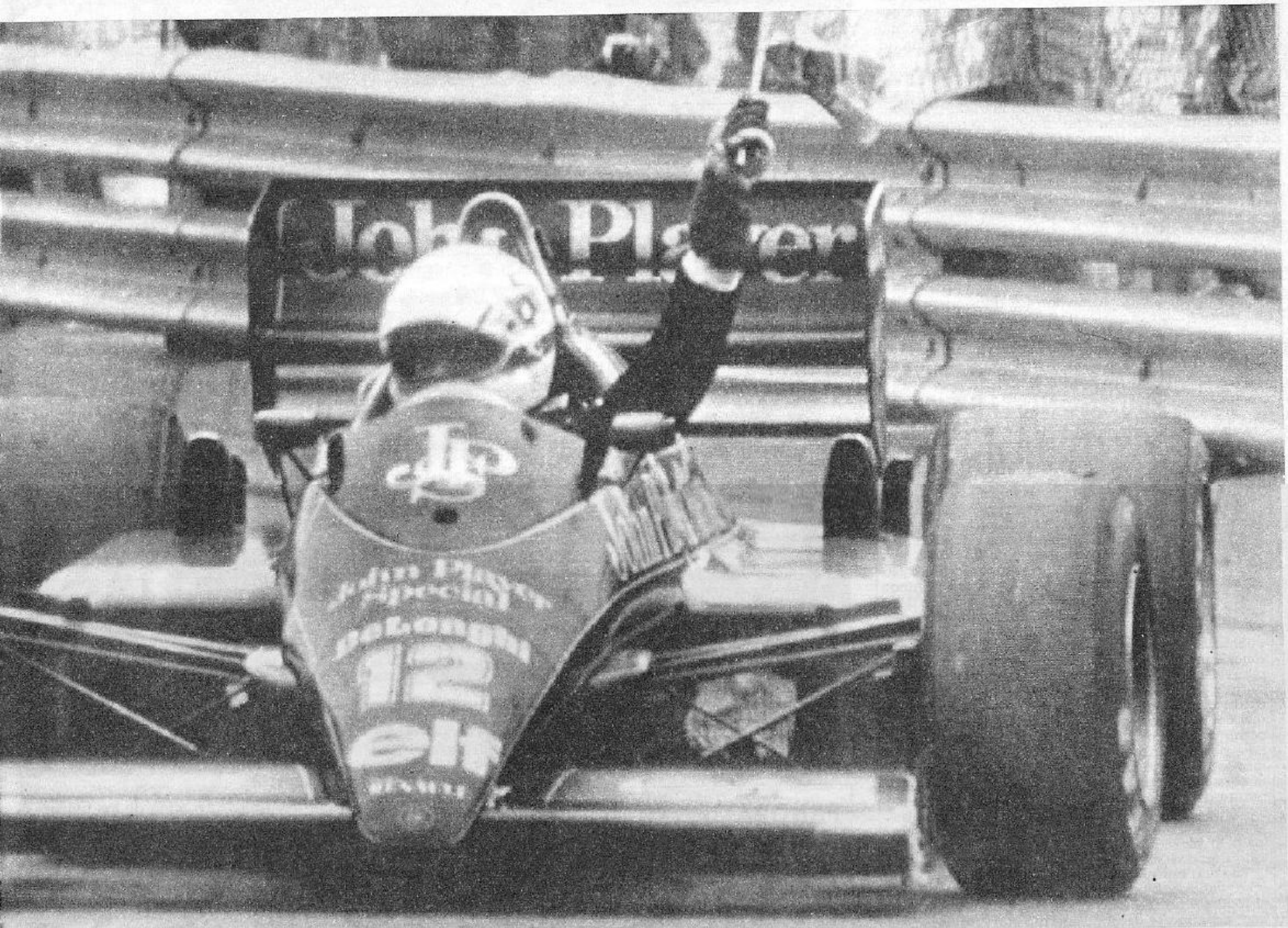
Detrás de estos seis, Alboreto viajaba delante de Johansson, pero ya con cerca de 25 segundos de desventaja, y mas lejano iba Cheever con el Ford-Ford, muy brillante.

Luego se sucedía la parte del cambio de los neumáticos para todos (salvo para Patrese), y, naturalmente,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Franco Lini
Radiofotos: A.P. y Reuter

NCIPE DEL INFIERNO



muchas variaciones en las posiciones. Fue preciso superar la detención de todos para tener nuevamente en claro la situación.

Golpe de escena en el giro 35 por una segunda parada en el box de Mansell, que así retrogradaba. Así las cosas, solamente Senna y Piquet continuaban sin cambiar, pero para el brasileño se podía prever también la posibilidad de que no se detuviera porque había hecho una decena de giros y luego había reemplazado ruedas, como hemos dicho.

A propósito de las detenciones: Alboreto tardó en los boxes una veintena de segundos más que Johansson. En la situación actual del equipo Ferrari se verifica hasta un fenómeno como éste, impensable algunos años atrás cuando los mecánicos de la Scuderia eran ultraveloces.

Senna, no obstante, también se detenía, luego de Piquet, en la vuelta 40, pero regresaba muy pronto mientras éste último se quedaba parado una decena de segundos más. Los mecánicos tuvieron dificultad al colocar la rueda delantera derecha.

Así, después de 40 giros, la situación era la esperada, con Senna a la cabeza, Piquet a 11 segundos, Prost y Arnoux a 13, Laffite a 19. Sexto era Johansson a un poco más de un minuto, seguido por Patrese, Alboreto y Mansell que se encontraba en dificultades, no logrando siquiera mantener el ritmo de las Ferrari.

Giro 43: bruto golpe de Piquet a la salida de la curva que precede a la chicana de los boxes. Rueda contra la barrera de la derecha y fin de la carrera para él, para el alivio de Ayrton que se encontraba en cabeza con 14 segundos de ventaja sobre Arnoux, y con Prost a 21 y Laffite a 30. Desdichadamente en esta fase resaltó un grave defecto de la organización, con la increíble lentitud del sistema de despeje de la pista, que requirió demasiado tiempo para quitar la máquina de Piquet dañada de la posición incómoda en la que se hallaba. Por lo que se pudo saber, el mecanismo de la grúa no funcionaba.

A esa altura se retiraba Johansson por una evidente carencia del alternador, después de habérsele cambiado la central electrónica sin resultado. En el giro 47 se produjo otra acción abominable, con Arnoux que terminaba a su vez contra el guard-rail, destruyendo la parte derecha de su máquina. En realidad, el francés salió un poco pasado de la curva donde estaba detenido el auto de Piquet, y el Ligier chocó al Williams siendo despedido al otro lado de la pista, con daños considerables. Desafortunadamente, mientras Arnoux hacía su carambola en la pista, llegaba también el Arrows de Boutsen, que fue a complicarse sin culpa.

Y así, la carrera por eliminación continuaba. Senna primero con Prost a 30 segundos y Laffite a 36. Cuarto era Mansell a un minuto y 34 segundos, quinto Alboreto y sexto Patrese a un giro.

Señalemos que de la competencia había desaparecido pronto Rosberg, a consecuencia de la caja de cambios que lo había dejado detenido en la pista.

Después de 50 giros, restaban sólo cuatro máquinas con el total de vueltas, porque Senna le había quitado una a Alboreto, aproximándose también a Mansell, que la perdería en el giro 52.

Y para Senna las cosas parecían fáciles, porque Prost perdía de dos a tres segundos por vuelta, probablemente a causa de sus frenos que se habían tornado inutilizables. Tanto es así, que Laffite se acercó a él

sensiblemente. Y en el giro 55, con evidente ventaja en la zona de frenaje, Jacques superó al campeón del mundo, reubicándose segundo. Una gran carrera, ésta del veterano, que ya ha llegado a su gran premio número 174. Y una bella carrera también de Patrese, que debió haber tenido una de las novedades técnicas del gran premio, gomas Pirelli más angostas en las ruedas posteriores, que le han dado al Brabham mayor tenida de ruta. El italiano uso estas gomas hasta en las pruebas del domingo a la mañana, pero a último momento prefirió elegir una solución ya probada, y partió con gomas duras, tanto que pudo hacer toda la carrera sin detenerse.

Con pocos giros para el final, Senna continuaba disparándose velozmente, sacándole de dos a tres segundos por vuelta a Laffite, cosa bastante sorprendente porque el paulista hubiese podido contentarse con administrar la ventaja.

Lo que si hizo en los últimos giros, al punto que Alboreto lo alcanzó y logró así recuperar el giro del primero. Las últimas tres rondas fueron muy cautas para el joven brasileño que prestó mucha atención, venciendo con 31 segundos sobre Laffite y 31s.3 décimas sobre Prost, a quien ahora supera por escasos tres puntos en el Campeonato del Mundo.

CALLE DE BOXES

DANNER x BERG – Christian Danner, tras el fallido intento de Montreal, pasó definitivamente a **Arrows** en Detroit. **Osella**, por su lado, tiene un nuevo piloto que reemplaza al alemán: **Allen Berg**, 24 años, canadiense de Calgary, ciudad del Oeste en la zona del petróleo y

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Ayrton Senna después de la victoria, la cuarta de su carrera. Se muestra cansado, lo cual es bastante comprensible porque este Gran Premio resultó realmente muy riguroso para los pilotos por el gran calor que se sumó a las dificultades propias del circuito.

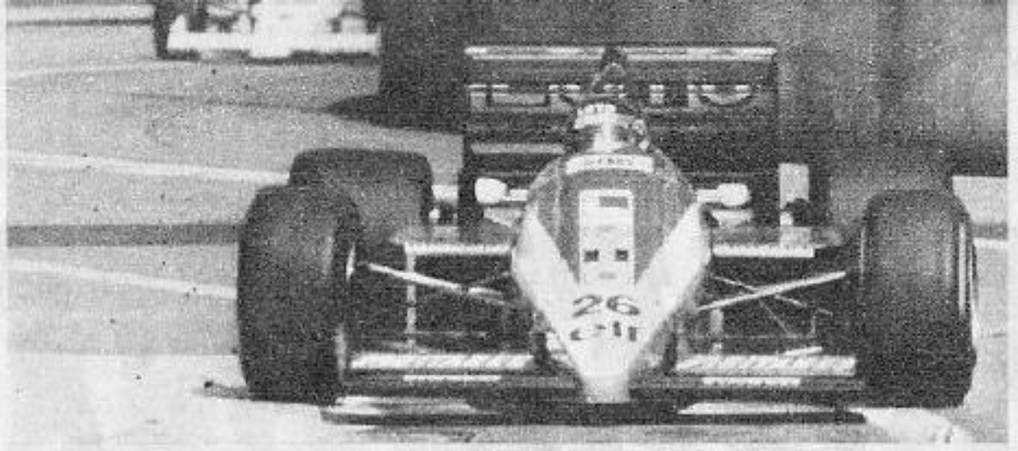
"En esta carrera no teníamos ningún problema de consumo, por lo que los motores pudieron ser regulados al máximo. Largué bien, en punta, con Mansell atrás, pero luego de dos vueltas Nigel me pasó porque erré una maniobra con la caja. Me recuperé y lo alcancé, y volví a la cabeza después de algunos giros. Sólo que atrás ya estaba Arnoux, a quien debí dejar el primer puesto cuando mi auto comenzó a perder adherencia... No entendía por qué. Me di cuenta de que tenía una goma pinchada, y tuve que detenerme a cambiar las ruedas para volver en posición retrasada. Para colmo, tenía mal el pie derecho porque los frenos estaban muy duros, y tuve que dejarlo descansar un poco. En un cierto punto me reencontré detrás de Piquet, que todavía no había cambiado neumáticos. Y cuando él se detuvo también paré yo, sabiendo que la ventaja que llevábamos sobre los que venían atrás era bastante consistente, si en mi box hacían las cosas rápido. Así fue, y resulté ayudado también por el hecho de que, en cambio, a Piquet le fue necesario mucho tiempo para la misma operación. De esta forma, una vez vueltos a la pista, yo estaba bastante tranquilo, sobre todo después cuando Nelson golpeó el parapeto.

"Fue una carrera difícil, y debo decir también una cosa: vendría bien que los organizadores previeran algo mejor para el año que viene en el caso de que una máquina se detenga en la pista. Esta vez la de Piquet, que quedó en una posición delicada, fue quitada recién después de mucho tiempo, y Arnoux pagó la cuenta... Además, durante los giros no fueron vistas las banderas de peligro, y esto es grave...".

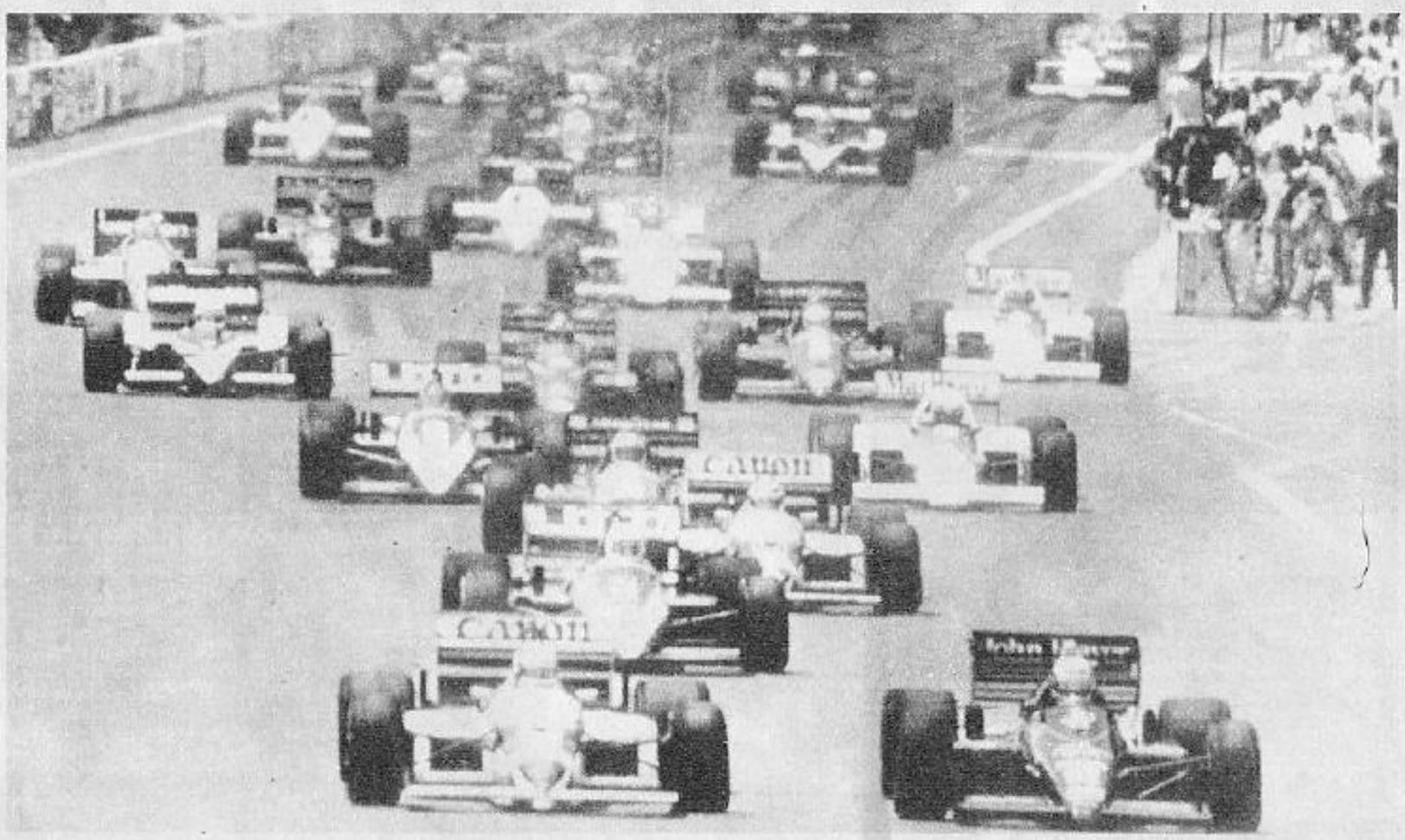
Alguien le preguntó si el giro de honor dado con una banderita de Brasil, fue una manera de vengarse del hecho de que Francia hubiera batido a su país en el Mundial de Fútbol, visto que él acababa de vencer a dos franceses: "Yo amo a mi país. Esta es la razón".

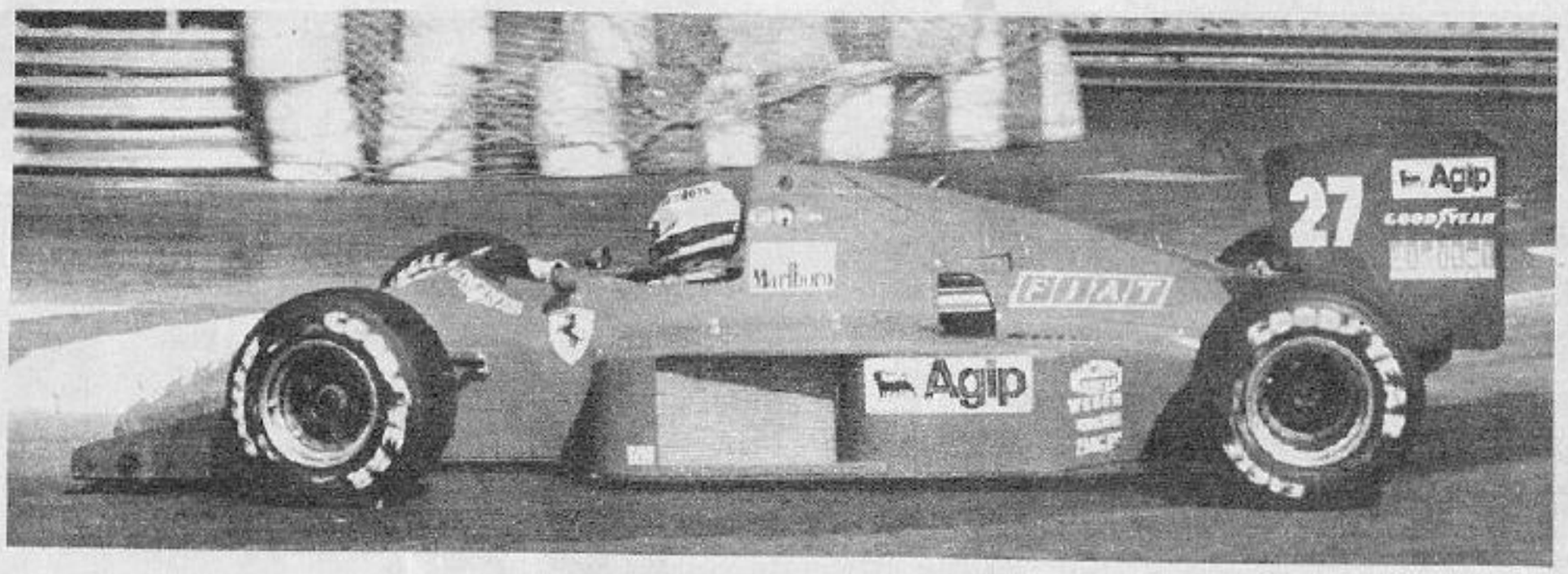
Para los franceses, de todos modos, esta fue una jornada muy feliz. El "viejo" **Laffite** obtuvo un resultado excelente con el segundo puesto logrado en la carrera más dura de la temporada.

"Estoy muerto de fatiga; ésta fue una de las competencias más bravas de mi carrera, y me siento realmente feliz, pero no logro expresarlo bien... Me ubiqué a la vanguardia pasando a Arnoux con relativa facilidad. Luego, tras el cambio de gomas, estaba tercero detrás de Prost, y tuve que hacer un esfuerzo para alcanzarlo y superarlo. Y cuando él intentó atacarme de nuevo, le hice entender que no tenía sentido, acelerando.... En todo caso, no lo habría dejado pasar".



Arriba, el Ligier-Renault de Laffite. Inspirado el veterano... Centro, largada con Senna, Mansell, Arnoux, Piquet, Johansson, Prost, Laffite, Cheever, Patrese, Alboreto, Rosberg y el tradicional resto. Abajo, Michele con una Ferrari que parece ir mejorando en rendimiento, aunque todavía lejos de la punta y con serios desajustes en el seno del equipo de Maranello





PANORAMA TECNICO

El parque de la Fórmula Uno en Detroit era el mismo del Gran Premio de Canadá una semana atrás, puesto que los autos no volvieron a Europa en el corto interín. Sólo los equipos que sufrieron desventuras en Montreal operaron algunas variaciones.

Benetton, por ejemplo, tras el accidente de Fabi del viernes 13 en el que quedó destruido el chasis N° 4, ya había hecho despachar a Canadá desde Europa el N° 2, ensamblado de urgencia para el domingo 15 por la mañana. En Detroit este bastidor se convertía en el de carrera para el milanés, mientras que Berger mantenía el habitual N° 5 y el muletto era el N° 1.

Ferrari llevó un cuarto casco de reserva por cualquier cosa, y el miércoles y jueves en Detroit los mecánicos desmantelaron el dañado chasis N° 191 para ensamblar luego el 89 (que, por otra parte, es de la primera serie de F1/86).

Finalmente, a **Beatrice** le llegó desde Inglaterra el Force N° 1 a fin de que lo utilizara **Cheever** para sustituir al 2 destruido en el accidente canadiense de **Tambay**.

Todos los demás equipos permanecían con los mismos coches que en Montreal, con la sola novedad de **Streiff** sobre el nuevo **Tyrrell** como su coequipier **Brundle**, o sea este corrió con el 015/1, y aquel con el 015/3, mientras la 014/2 quedaba como muletto.

Pocas, naturalmente, **las novedades técnicas. Ferrari tenía nuevas turbinas modificadas en el eje**, que había sido el origen de las roturas en cadena en Canadá. Particular cuidado fue aplicado al sistema de frenos con un **nuevo dispositivo de refrigeración de las pinzas** experimentado por primera vez en Detroit. Prácticamente se redoblaba la circulación del líquido con una bomba adicional, que lo distribuía en varios puntos de la pinza. Esto permitió bajar las temperaturas de funcionamiento de las mismas.

Las tres Ferrari presentaban la configuración de escapes separados, mientras que el coche de reserva no tenía el nuevo triángulo de suspensión posterior estrenado con éxito en Montreal.

En **Williams**, sobre el muletto se apreciaba una **prolongación hacia adelante en la parte inferior de la boca de ingreso de los flancos**, con una vistosa red para obviar el inconveniente del año pasado cuando un papel de diario fue a obstruir la toma de aire de los radiadores laterales de Rosberg en carrera. Sobre el mismo muletto había también, en el pontón izquierdo, un radiador adicional de aceite, puesto en forma casi horizontal en la zona sobre las turbinas con una toma de aire que tenía su entrada en la parte superior del flanco.

En **Tyrrell**, abandonado el experimento de los dobles discos de carbono (Williams lo había hecho ya en Bélgica), **sobre el auto de Brundle se montaron "desviadores" de flujo detrás de las ruedas delanteras.**

Ninguna novedad en los Brabham, aunque con dos unidades dotadas, durante las pruebas, del motor con trompetas de aspiración largas y de la nueva suspensión anterior con parlamazas novedosas.

En **Beatrice** volvieron a emplearse los nuevos planos laterales que presentan curiosas concavidades de modo de crear pequeños deflectores verticales en el sector trasero.

Giorgio Piola

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA DOS CODASUR

CONCLUSIONES DEL VIAJE A EUROPA

El pasado sábado por la tarde retornó la delegación de la Fórmula 2 sudamericana que viajara a Europa para recabar informacion sobre los aspectos técnicos y reglamentarios de la Formula Tres del viejo continente, y tratar de adaptar las modalidades a nuestra categoría manteniendo el equilibrio actual pero a menor costo. CORSA se reunió el domingo por la tarde con uno de los viajeros, Osvaldo Antelo, en su casa del barrio de Flores, y éstas son las conclusiones que nos entregó el exitoso preparador de Renault.

"Estamos muy contentos por la gran experiencia que hemos recogido y por las informaciones que hemos traído para trasladárselas a todos los integrantes de la categoría. Vimos una carrera de Fórmula 3 italiana en Imola, visitamos Novamotor en Novara, la fábrica de chasis Dallara en Varano, una empresa dedicada a encendidos electrónicos e inyección de combustible –TDD– en Bolonia y finalmente el taller del preparador alemán de motores Siegfried Spiess, en Stugart. Vimos –salvo Inglaterra– lo mejor de la Fórmula 3 de Europa, y tenemos muchos elementos de juicio como para volcarlos a nuestra categoría, trabajar y hacer una fórmula sudamericana al nivel de las europeas."

–¿Cuál puede ser el nuevo reglamento de nuestra Formula, en relación con lo visto e informado por los hermanos Pedrazzani en Italia?

–Ellos son los "número uno" de Europa y del mundo: nos mostraron absolutamente todo lo que se puede hacer en los motores de ellos y lo que nosotros podríamos aplicar a los nuestros. El objetivo es tratar de que sean durables y soporten entre 2.500 y 3.000 km como los usan ellos, y de esa manera abaratar sensiblemente nuestros costos, por un lado, y además hacer que los pilotos se entrenen con más continuidad y seguridad, sin temer roturas o desgastes prematuros de los motores. Creo que eso es muy importante y mejorará sensiblemente el nivel de las carreras.

–¿Los hermanos Gianni y Oreste Pedrazzani no vieron como inconveniente que nuestra categoría cuente con cinco motores diferentes para trabajar y por ende para lograr un equilibrio reglamentario?

–Con la brida se puede limitar la potencia e igualar la performance de los distintos motores. Esa brida es de 24 mm y más o menos nivela la potencia de las plantas impulsoras en los 170 HP. Los nuestros tienen un poco más pero eso –el "caballaje" de ellos– se puede incrementar cambiando el diámetro de la brida. Este es un estudio que haremos entre todos. Nos vamos a reunir esta semana con las conclusiones de los seis que viajamos, intercambiaremos ideas, les vamos a explicar a todos los pilotos y preparadores de la categoría, y resolveremos algo que nos convenga a todos sin perjudicar a nadie.

–Osvaldo, respetando las conclusiones que ustedes quieren dar a conocer en forma conjunta, quizá quepa preguntarte: sabiendo que los diámetros de los conductos de admisión de los cinco motores –Ford, Passat, Dodge, Renault y Gacel– son diferentes entre sí, y que en alguna medida se ven favorecidos –con la brida– los motores con conductos más chicos, caso Passat y Gacel, ¿se puede equilibrar la mezcla aire-nafta a través del elemento limitador?

–Sí, tanto ellos como nosotros creemos que se puede. Además el reglamento de la Fórmula Tres permite también el entubado de las tapas, y creo que con eso vamos a acercar a todas las marcas y lograremos una solución válida para todos.

–Se quedaron sorprendidos en la visita a Dallara, ¿verdad? ¿Hay mucha diferencia en materia de construcción de chasis europeos con los nuestros?

–Nos quedamos sorprendidos en cuanto a la construcción de los autos, pero no sólo por eso sino porque los Dallara que están corriendo son diseño casi exclusivo de nuestro ingeniero Enrique Scalabroni –ahora en Williams–, y también el túnel de viento que tiene la fábrica es de su creación. Realmente me sentí orgulloso del respeto que le tienen en Europa. ¡Y pensar que yo lo tuve en mi equipo! El auto de ellos es el más aerodinámico y quizás el mejor de este momento en la categoría. Trabajan muy bien el "honeycomb" y la fibra de carbono. Ese es el camino y seguramente nosotros lo vamos a seguir a través de la experiencia que Oreste (**Berta**) fue a buscar ahora en el viaje que está realizando. Sobre todo –y más allá de la exigencia en materia de seguridad– con miras a las posibilidades de una confrontación directa con los europeos, cosa que se barajó como probabilidad futura si es que unificamos los reglamentos.

–¿También estuvieron viendo un sistema electrónico de ignición y regulación de la inyección de combustible, comandado desde el cockpit de los autos, que produce la firma TDD en Bolonia?

–Sí, es verdad. Es una empresa muy importante que ha trabajado en este ítem con equipos de Fórmula Uno, actualmente experimenta ese nuevo sistema con los Fórmula Tres y también trabaja con Alfa Romeo y Motori Moderni. Se pusieron a nuestra disposición para probar un equipo en nuestros autos.

–¿Y qué vieron en Sttugart, en el taller de Spiess, en materia de Volkswagen?

–Es un proveedor muy importante de motores de la marca para Alemania, Francia y también para Japón, un hombre de larga trayectoria en eso y que también produce motores NSU para otras categorías. Nos abrió las puertas de su taller y nos mostró absolutamente todo, no sólo la tecnología con la cual trabaja sino también los elementos que produce, lo que significó una gran experiencia para todos.

–¿Y Spiess coincidió con los Pedrazzani en la posibilidad de equilibrar las distintas alternativas de motores que nosotros tenemos en la Fórmula 2?

–Sin conocer nuestros impulsores pero a través de las referencias que le dimos, piensa que el reglamento de la Fórmula 3 se puede adaptar perfectamente a la Fórmula 2 y ser equilibrado a través de la admisión. También se ofreció para trabajar haciendo un desarrollo común sobre cualquiera de las marcas que nosotros tenemos, e incluso probar allá lo que podamos trabajar aquí.

–Osvaldo, todo este crecimiento que presuponen para la Fórmula las alternativas que ustedes pudieron observar, ¿no puede frustrarse en función de las carencias económicas que se están apreciando últimamente?

–Bueno, vos sabés que los costos son los que privan en toda evolución. Dentro del análisis que vamos a hacer, también están los costos. Trajimos valores de los distintos elementos que podrían necesitarse en cada caso, y nos vamos a volcar hacia las opciones que sean más económicas y sensatas, sin dejar de lado para nada la posibilidad de cambiar el reglamento en función de la duración de los motores, lo que en definitiva va a abaratar el costo final de la participación en la categoría. En consecuencia, la amortización de ese gasto inicial se va a hacer mucho más rápidamente. Yo creo que no debemos ni podemos desperdiciar esta oportunidad para efectuar el cambio. Quizás el mismo deba hacerse gradualmente y no de manera radical. Quizá se pueda crear un reglamento de transición que nos abra la puerta al de la Fórmula 3 y al mismo tiempo se puedan utilizar nuestros actuales motores hasta terminar con ellos e ir pasando a la otra variante poco a poco.

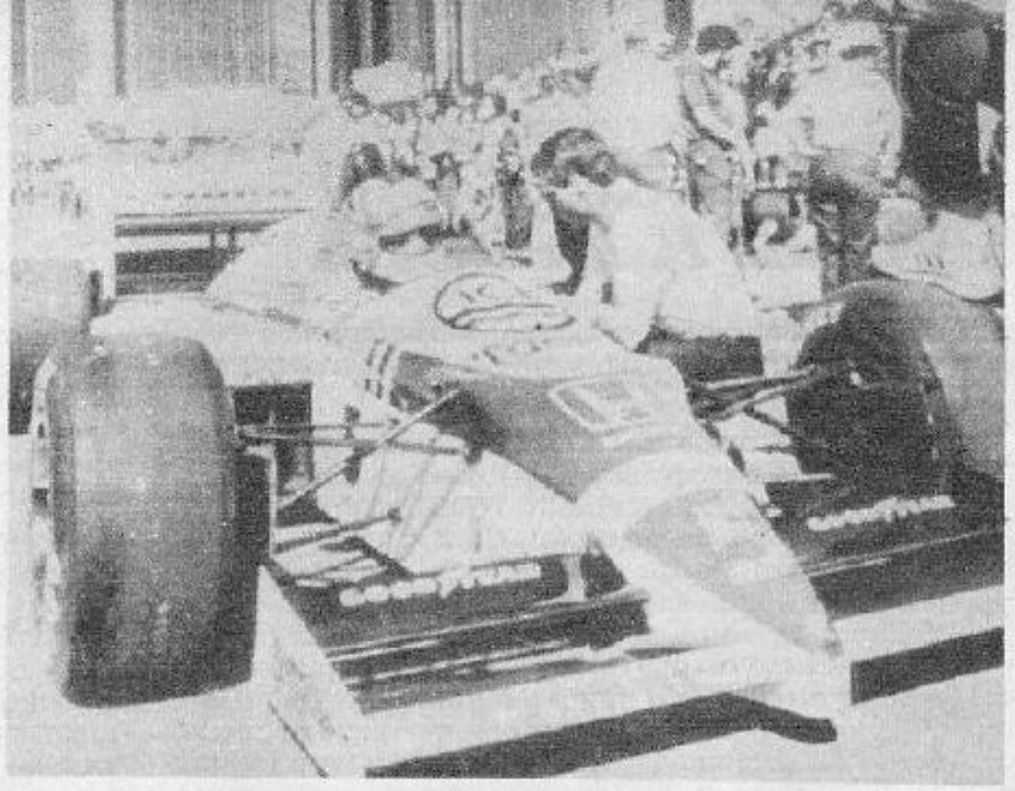
–¿Cuál es el balance final para la categoría, de esta experiencia europea?

–Es muy fructífero. Vimos muchas cosas pero somos conscientes de que no las podemos aplicar todas porque sería muy costoso. Somos seis los que viajamos, seis para volcar nuestra experiencia a los otros miembros de la categoría y, entre todos, definir las mejores opciones en cada caso.

Néstor Carbia

"COCHO" LOPEZ MARCELO SOTRO





Con el clásico fondo del Renaissance Center, Nigel Mansell intercambia impresiones en los también típicamente improvisados boxes, con Frank Dernie. El piloto inglés, cuyo Williams es atendido por el ingeniero argentino Sergio Rinland, buscaba su tercera victoria consecutiva e hizo bastante, pero...

del oro. Berg cuenta con buena experiencia en monoposto por haber corrido en Fórmula Atlantic y también en F-3 en Inglaterra, y, además, había probado un Arrows hace algunos meses. De baja estatura, parece inteligente pero obviamente no se pueden juzgar sus cualidades, puesto que éste es su verdadero ingreso a la F-1 (para colmo, cumplido en el circuito más difícil) y sobre una máquina que no es competitiva. Firmó para Osella por todo el resto de la temporada.

TAMBAY x CHEEVER – La otra novedad estuvo dada por la presencia de **Eddie Cheever** al volante del **Force-Ford** que correspondiera a **Tambay**, lesionado en Montreal. Cheever fue llamado a último momento, luego de que el equipo hubiera tomado contacto con los **Andretti**. **Mario** rehuso la oferta porque el auto **no es lo suficiente competitivo como para justificar un retorno** suyo a la F-1, aunque sea temporario. **Mike**, en cambio, habría podido aceptar pero –oficialmente– se dijo que existía un problema con la **superlicencia de la FISA**, que quizá no habría sido obtenida porque Michael Andretti es piloto del **CART**, y es sabido que **Balestre** ha tomado posición contra la entidad rectora de los **Indy Cars**. En realidad, el problema no se habría planteado si las ofertas financieras hubieran sido adecuadas, lo cual no fue dicho...

¡GOMAS DE COLORES! – Una novedad extemporánea fue la **coloración de los neumáticos de los Benetton**, que salieron a pista con los mismos pintados **de cuatro colores distintos, uno por rueda**. Decidamente la F-1 se asemeja cada vez más a un carnaval...

TRAZADO INFAME – El circuito de Detroit sigue siendo el mismo, como no podía ser de otra manera... Sin embargo, una parte ha sido repavimentada porque, además, sobre algunas calles se habían realizado grandes trabajos ligados a nuevas construcciones. Esto, y también los progresos experimentados con los chasis, los motores y los neumáticos, permitieron bajar los tiempos de vuelta de manera notable. **El record de clasificación, de 1985**, era de **Senna** con **1m42s051/1000** y fue llevado a **1m38s391**, siempre por Senna, **con una mejoría de 4 segundos**, enorme dado el tipo de trazado.

No obstante, **el circuito sigue siendo infame** desde todo punto de vista, por los desniveles que hacen saltar a las máquinas como si fueran caballos o toros de rodeo. Y a pesar de las críticas, **parece que en Detroit están decididos a mantener el Gran Premio en las calles de la ciudad** pues, asimismo, este gran circo ya ha hecho "pie" y hay cada vez más personas o grupos dispuestos a **pagar cifras locas** aunque más no sea para hacerse ver por estos lados. Mientras en años pasados los organizadores **lloraban miseria**, **ahora no hablan más de pérdidas millonarias en dólares**, **signo de que han llegado a obtener ganancias**.

ABUSO – A propósito de ganancias, es de destacar como los hoteles y restaurantes de Detroit se han adherido a las malas costumbres de otros lugares, inventando los "race rates", o sea **los precios especiales para la carrera, que son superiores a los normales**. Tómelos o déjelos. Y visto que por los Estados Unidos hay tanta gente un poco loca dispuesta a despilfarrar su dinero con tal de hacerse notar, todos los hoteles estaban llenos... como así también los restaurantes.

GOMAS FLACAS – Fue una novedad introducida por **Pirelli**. En el **Brabham** de **Patrese**, durante las pruebas del sábado, fueron experimentados neumáticos posteriores mucho más angostos que los habituales, con un resultado excepcional. El ancho de la banda de rodamiento de estas cubiertas es apenas un poco mayor que el de las delanteras, **con una reducción de casi cuatro pulgadas respecto del ancho usual**. El experimento resultó muy positivo, con Patrese encontrándose de improviso con notable competitividad, tanta como para ubicarse entre los primeros ya en todas las prácticas preliminares. Por ello se decidió utilizar este tipo de gomas para la carrera, aunque sólo sobre el **BT55** del italiano, pues el domingo por la mañana habían quedado apenas cuatro neumáticos, lo justo para una máquina. En efecto, en esta oportunidad todos debían cambiar gomas a mitad de carrera, y, por ende, las cuatro unidades disponibles bastaban únicamente para un coche, aunque igualmente, a último momento, se descartaron.

De todas formas, para **Pirelli** esta competencia se planteó de modo muy favorable, ya que hasta el año pasado el circuito de Detroit era el peor para la casa italica, mientras que ahora se ha convertido en aquel donde sus productos se han comportado mejor. Consecuencia de los progresos cumplidos en un año



No hay 2 sin 3... ni sin 4.

A la mayoría de los lectores de revistas no le alcanza con verlas una sola vez (actitud que agradecen los anunciantes).
Ya sea porque las vieron de prisa, porque dejaron alguna nota sin leer o porque quieren mirar más detenidamente una excelente foto (motivos que también agradecen los anunciantes).
El 24% lee cada revista por lo menos dos veces.
El 33% la lee tres o cuatro veces.
Y, asómbrese, el 43% restante, la lee cinco veces o más.
Este es, para el anunciante, el poder de penetración de las revistas.

Datos resultantes de la encuesta realizada por la Asociación Argentina de Editores de Revistas sobre Hábitos de Compra, con el fin de determinar la cantidad de veces que el lector se pone en contacto con el producto.

Las revistas y usted.

Una relación sin límites.

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

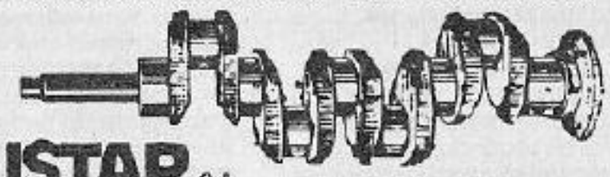
Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAPITAL - Tel.: 87-6321

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

* *ACERO FORJADO CROMO NIQUEL*
* *TEMPLADOS Y BALANCEADOS. LISTOS PARA COLOCAR.*
* *GARANTIA TOTAL!*
* *ENTREGA INMEDIATA!*
* *DESPACHOS AL INTERIOR DEL PAIS.*
* *PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIOS DEL RAMO Y TALLERES ESPECIALIZADOS.*

JUEGOS DE COJINETES BIELA Y BANCADA GLYCO-PROC. ALEMANIA PARA M. BENZ 1114 STANDARD Y SUPERMEDIDA - CONSULTAR PRECIOS.



INDUSTAP S.A.

J.B. JUSTO 3032 - Tel. 855-9537 - CAPITAL

*TAMBIEN TENEMOS * AMPLIO STOCK OTROS MODELOS*

TALLERES "EDY"

SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR
MECANICA ESPECIALIZADA
ZINNY 1457. CAP. FED.
(Alt. Avda. Del Trabajo 4200)

FIAT TURIN

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

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4615
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI



AV. MAIPU 1437. VICENTE LOPEZ (1636). TEL. 797-5883

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

ENVIOS AL INTERIOR

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

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

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

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

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

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

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

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

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

---

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

DULBECCO



RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO... CONSULTENOS

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 166) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

F.A.D.E.S

BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

---

ruedas uryenbus

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

EFE

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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





Títulos de oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

FIAT «SAN PEDRITO»

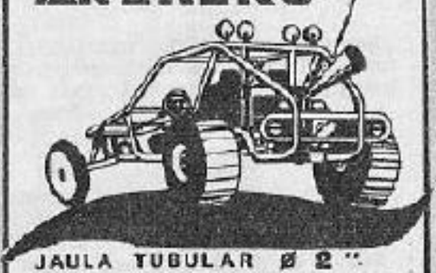
JORGE ETCHART

☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS

TARJETAS DE CREDITO

SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

ARENERO



JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA: GORDINI - R4 R6 - R12 - F-600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 FLORIDA (1602) BS AS

MALACATES ELECTRICOS

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



WINCH C.R. IND. Tel.: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martin 1200) SAN MARTIN

CONSTRUCCION Y REPARACION DE CHASIS (MONOPOSTOS)

ALCAR COMPETICION

BAHIA BLANCA 2567 - CAP.
TEL. 567-8397

ANTIFLAMA PROVA

Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326 - 7º ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al Interior

HOT-ROD

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa, Envíos al interior

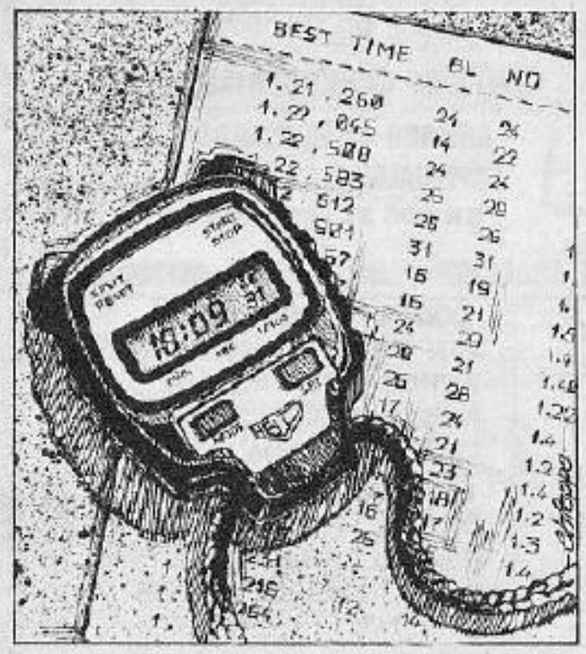
Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As.
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

para avisos: H. B. Producciones Avda. Cándido 3008, 6º B. Tel. 86-6285

LOS NUMEROS





Evidenciando signos de cansancio y desazon, Nelson Piquet vuelve a los "pit" tras su fatidico "beso" al muro de contencion, temible caracteristica del circuito.

GRILLA DE PARTIDA

Ayrton Senna
Lotus-Renault
1m38s301

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m38s716

Nelson Piquet
Williams-Honda
1m39s076

René Arnoux
Ligier-Renault
1m39s689

Stefan Johansson
Ferrari
1m40s312

Jacques Laffite
Ligier-Renault
1m40s676

Alain Prost
McLaren-Porsche
1m40s715

Riccardo Patrese
Brabham-BMW
1m40s819

Keijo Rosberg
McLaren-Porsche
1m40s848

Eddie Cheever
Force-Ford
1m41s540

Gerhard Berger
Benetton-BMW
1m41s560

Michele Alboreto
Ferrari
1m41s606

Martin Brundle
Tyrrell-Renault
1m41s619

Derek Warwick
Brabham-BMW
1m42s192

Thierry Boutsen
Arrows-BMW
1m42s279

Johnny Dumfries
Lotus-Renault
1m42s511

Teo Fabi
Benetton-BMW
1m43s116

Alan Jones
Force-Ford
1m43s796

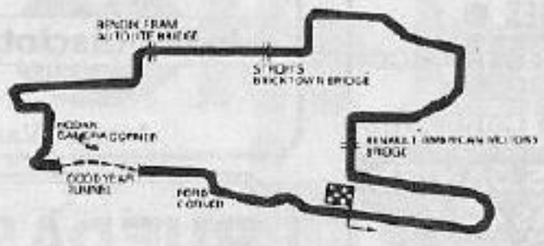
Jonathan Palmer
Zakspeed
1m43s955

Piercarlo Ghinzani
Osella-M. Moderni
1m45s059

Alessandro Nannini
Minardi-M. Moderni
1m45s737

Andrea De Cesaris
Minardi-M. Moderni
1m46s875

Allen Berg
Osella-M. Moderni
1m48s682



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(disputadas siete competencias)

Pos	Piloto	Nación	Ptos
1°	**Ayrton Senna**	**Brasil**	**36**
2°	Alain Prost	Francia	33
3°	Nigel Mansell	G. Bretaña	29
4°	Nelson Piquet	Brasil	19
5°	Keijo Rosberg	Finlandia	14
6°	Jacques Laffite	Francia	13
7°	Stefan Johansson	Suecia	7
8°	Gerhard Berger	Austria	6
	Michele Alboreto	Italia	6
	René Arnoux	Francia	6
11°	Martin Brundle	G. Bretaña	2
	Teo Fabi	Italia	2
	Riccardo Patrese	Italia	2

COPA DE CONSTRUCTORES

(disputadas seis competencias)

Pos.	Marca	Ptos.
1°	**Williams**	**48**
2°	McLaren	47
3°	Lotus	36
4°	Ligier	19
5°	Ferrari	13
6°	Benetton	8
7°	Tyrrell	2
	Brabham	2

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	SENN	ARNOUX	MAN	LAFF	PIQ	PROST	JOHAN	ALB	CHEE	PATR
20	LAFF	ARNOUX	MAN	PROST	PIQ	SENN	ALB	JOHAN	CHEE	PATR
30	LAFF	PIQ	SENN	MAN	ARN	ALB	PROST	PATR	CHEE	JOHAN
40	SENN	PIQ	PROST	ARN	LAFF	JOHA	PATR	ALB	MANS	PALMER
50	SENN	PROST	LAFF	MAN	ALB	PATR	DUMF	PALM	STRE	WARWICK
60	SENN	LAFF	PROST	ALB	MANS	PATR	DUMF	PALM	STRE	WARWICK

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren.	Clas. V.	Entren. S.	Clas. S.	Warm-Up	Carrera
Senna	**1m41s515**	1m38s764	1m42s499	**1m38s301**	1m40s301	1m41s981
Mansell	1m42s045	**1m36s716**	**1m41s987**	1m38s839	**1m39s490**	1m43s051
Piquet	1m44s445	1m40s896	1m42s974	1m39s076	1m41s510	**1m41s233**
Arnoux	1m43s390	1m40s564	1m42s227	1m39s689	1m43s166	1m42s921
Johansson	1m45s540	1m40s727	1m43s053	1m40s312	1m42s989	**1m41s233**
Laffite	1m46s362	1m42s901	1m44s972	1m40s676	1m45s236	1m43s416
Prost	1m43s693	1m41s682	1m42s841	1m40s715	1m43s368	1m43s293
Patrese	1m47s620	1m41s712	1m42s418	1m40s819	1m43s664	1m44s098
Rosberg	1m44s892	1m41s481	1m42s912	1m40s848	1m43s732	1m46s264
Cheever	1m49s725	1m42s784	1m44s622	1m41s540	1m46s499	1m45s836
Alboreto	1m47s136	1m42s756	1m43s656	1m41s606	1m44s296	1m43s619
Berger	1m44s826	1m41s560	1m43s792	1m41s836	1m43s759	1m45s914
Boutsen	1m45s489	1m43s609	1m45s790	1m42s279	1m46s711	1m47s005
Dumfries	1m51s916	1m42s712	1m44s759	1m42s511	1m45s844	1m45s434
Warwick	1m47s367	1m42s192	1m43s965	1m42s558	1m44s890	1m46s136
Brundle	1m46s085	1m41s619	1m45s684	1m42s815	1m45s236	1m67s819
Fabi	1m50s006	1m43s116	1m44s852	1m43s058	1m48s912	1m47s122
Streiff	1m48s074	1m44s186	1m51s017	1m43s796	1m47s478	1m46s869
Danner	1m50s456	1m43s248	1m48s256	1m44s259	1m48s855	1m49s499
Palmer	1m53s005	1m43s955	1m48s459	1m44s401	1m49s812	1m46s756
Jones	1m48s324	1m43s166	1m44s161	1m44s450	1m45s421	1m46s579
Ghinzani	1m52s417	1m45s115	1m49s857	1m45s059	1m49s967	1m51s711
De Cesaris	1m52s331	1m45s875	1m48s844	1m46s705	1m47s359	1m46s621
Nannini	1m49s708	1m45s737	1m48s908	11m12s906	1m47s230	1m53s129
Berg	2m04s477	1m49s732	1m49s774	1m48s682	1m46s741	1m53s507
Rothengatter	1m50s718	1m46s231	1m48s733	29m44s015	1m49s680	

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
3	24	Alessandro Nannini	Minardi M186-M.Moderni	Turbo
	20	Gerhard Berger	Benetton M86-BMW	Electricidad
12	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4 2C-TAG Porsche	Cambio
14	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1C-M.Moderni	Turbo
15	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Alimentacion
28	22	Allen Berg	Osella FA1C-M.Moderni	Electricidad
33	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Fijacion de rueda
37	16	Eddie Cheever	Force THL2-Ford	Fijacion de rueda
38	19	Teo Fabi	Benetton M86-BMW	Cambio
40	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	Alternador
41	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	Golpe contra barrera
43	23	Andrea De Cesaris	Minardi M186-M.Moderni	Cambio
44	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW	Colision con Arnoux
46	25	Rene Arnoux	Ligier JS27-Renault	Colisión
51	17	Christian Danner	Arrows A9-BMW	Motor

CLASIFICACION

Gran Premio de Detroit - Circuito callejero "Renaissance Center" de 4.023 m. - 63 vueltas - Recorrido total: 253.465 km. - 22/6/86.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	1h51m12s730/1000	63
2°	26	Jaques Laffite	Ligier JS27-Renault	a 31s017	63
3°	1	Alain Prost	McLaren MP4 2C-TAG Porsche	a31s824	63
4°	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	a 1m30s936	63
5°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda		62
6°	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW		62
7°	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault		61
8°	14	Jonathan Palmer	Zakspeed F1-841		61
9°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Renault		61
10°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW		60

Promedio del ganador: 136,747 km/h. **Récord de vuelta:** Piquet y Johansson en 1m41s233, a un promedio de 143,064 km/h.
Próxima competencia: el 6 de julio en Paul Ricard (Francia).

Revista CORSA Nº 1042. Director: Jorge Auge Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus 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, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociacion de Entidades Periodisticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre 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. Zela S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al publico 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. Julio de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60
Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
Codigo 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.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

Mucho más que los mejores repuestos. También la mejor atención.

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

Las marcas garantizan la calidad de los repuestos.
Nosotros le ofrecemos el más ágil servicio de ventas.

- Atención de pedidos telefónicos
- Despachos urgentes al domicilio del cliente
- Envíos al interior

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

- Cuatro líneas telefónicas
- Cuatro camionetas para distribución
- Personal especializado

DELFABRO AMORTIGUADORES

Personalmente, por teléfono o por carta, atendemos su pedido.
Le aseguramos los mejores repuestos, la atención más cordial y dinámica y el más amplio asesoramiento.

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

Honduras 5259 - (1414) - Capital Federal
Tel.: 72-4697/8381 y 71-9062/6600

Autopiezas FOMEC

LAS OPINIONES DE FERRARI — Son siempre interesantes de conocer aunque traten los más variados temas, como recientemente aconteció en una entrevista concedida por don **Enzo** a la **Gazzeta Dello Sport**. Allí la verborragia de la que sorpresivamente ha hecho gala el "Mago de Maranello" en los últimos tiempos, volvió a manifestarse. Así, ante una capciosa pregunta sobre si Ferrari ya tenía firmado un precontrato con **Ayrton Senna**, don Enzo contestó con una frase que abrió aún mayor terreno a las especulaciones, al señalar: **"A los pilotos ganadores hay que ofrecerles autos ganadores, y los nuestros por ahora no lo son, aunque estamos en eso..."** Cuando el tema varió radicalmente y apuntó al accidente que ocasionase la muerte de **Elio De Angelis**, Ferrari también se despachó con una respuesta a su estilo, al destacar: **"Me apena mucho, aunque no demuestra que la Fórmula Uno sea más peligrosa que antes. Lo que sucede es que los pilotos se arriesgan, muchas veces, más de lo debido..."**

CINCO AÑOS — Esa es la duración de un contrato suscripto entre la **FOCA** y los responsables del circuito de **Silverstone** para la realización desde el próximo año, del **Gran Premio de Inglaterra** en dicho escenario. Sorprende que tal acuerdo haya sido aprobado por la FISA, pues en estos momentos en que tanto se habla de seguridad, la comparación entre ambos trazados es favorable a **Brands Hacth**. Se supone que detrás de todo esto hay un motivo económico, ya que la zona donde se encuentra "Brands" fue vendida recientemente a un grupo que mantendrá la actividad deportiva aunque complementándola con otras expresiones recreativas. Y este grupo no ha querido ceder ninguna de sus prerrogativas a otros intereses (¿FOCA?), por lo cual la elección recayó en Silverstone.

RALDI HARA TURISMO — Pero esto no significa que el piloto italiano vaya a descansar. Por el contrario tendrá más trabajo, ya que la referencia la motiva su próxima participación en el **Campeonato Europeo de Turismo**, y más específicamente en las **Veinticuatro Horas de Spa Francorchamps**, la prueba más tradicional de la categoría. **Mauro Baldi** intervendrá en la misma formando parte del equipo oficial **Volvo**, juntamente con el venezolano **Johnny Ceccoto**, el sueco **Thomas Lindstroem** y el australiano Robbie Francevic. Esta incursión, según se adelanta, será el primer paso para su integración definitiva al equipo en 1987 con el fin de intervenir en el torneo mundial que mencionamos más adelante.



El Turismo tendrá su Campeonato Mundial a partir de la próxima temporada. Y será verdaderamente mundial ya que comprenderá carreras en Europa, América, Asia y Oceanía.

BLOMQVIST, PROFETA EN SU TIERRA — A falta de triunfos en el **Campeonato Mundial de Rally**, **Stig Blomqvist** gana en el torneo **Europeo**, donde los éxitos también son importantes y trascendentes, máxime cuando se obtienen en el propio país, como recientemente ocurrió con el logrado en el Rally de **Suecia del Sur**. Dicha competencia, disputada en la provincia de **Scania** sobre una distancia cercana al millar de kilómetros, vio el cómodo triunfo de Blomqvist quien sobre un **Ford RS 200** totalizó un tiempo de **3h13m58s**, relegando por casi tres minutos a su tocayo **Andervang**, que también condujo un RS 200, y por cuatro al **Toyota** de **Björn Waldegaard**, quien así completó el terceto de pilotos locales en el tope de las posiciones.

AUSTRALIA SI - ...para ser escenario de una competencia de la categoría norteamericana de **NASCAR**, que son los **Stock Cars**. la carrera sería del tipo exhibición y tendría lugar sobre fines de año en un trazado del tipo óvalo, que actualmente se está construyendo en **Calder**. Según anticipó **Peewe Fidie**, impulsor de la idea, participarán en esta prueba los más importantes corredores norteamericanos de la especialidad y alguno que otro piloto invitado, entre los que se menciona al brasileño **Roberto Moreno** También destacó Fidie que la intención central de este proyecto es lograr para 1987 una fecha por el torneo oficial de NASCAR, algo que si bien parece remoto, no es imposible.

AUSTRALIA NO — Y en este caso la negativa es para la realización de la carrera que como última fecha del **Mundial de Sport Prototipos**, estaba programada en el circuito de **Suffers Paradise** para el próximo **7 de noviembre**. Y decimos que "estaba" porque recientemente fue anulada ante el anuncio de los organizadores australianos, de su imposibilidad para concretarla. De ellos, **David Williams** fue el encargado de hacerlo en forma oficial, expresando que los altos costos no sólo impedirán efectuar la competencia de 1986 sino también las de los dos próximos años. Así que habrá que esperar por lo menos hata 1989, si es que los australianos mantienen todavía las ganas de hacer una carrera del Mundial de SP y si los muchachos de la categoría tienen ganas de mandarse el viajecito hacia Oceanía.

EL TURISMO SERA MUNDIAL — Esto ocurrirá a partir de la próxima temporada con la disputa del **Campeonato Mundial de Turismo** Grupo A, algo recientemente oficializado por la FISA. El torneo, que concreta un esperado anhelo de la categoría, constará de un total de 12 fechas de las cuales 8 serán en distintos circuitos europeos de diferentes naciones, en tanto las cuatro restantes se realizarán en **Brasil, Japón, Australia y Nueva Zelandia**, lo que obviamente le dará un verdadero carácter mundial. Este certamen ya nació bien pues cuenta con el apoyo de numerosas e importantes fábricas terminales que han anunciado su participación con el gran aporte que ello significa. Por otra parte su instauración no supondrá la eliminación del actual certamen europeo, que continuará efectuándose de la forma habitual y sin que se superpongan sus fechas con las de aquél.

BIRMINGHAM Y SU CALLEJERO — Poco a poco va camino de convertirse en realidad lo que será el primer circuito de este tipo que habrá en **Inglaterra**. A medida que se acerca la fecha del **24 de agosto**, que tiene asignada para la carrera de **Fórmula**

INDY CARS

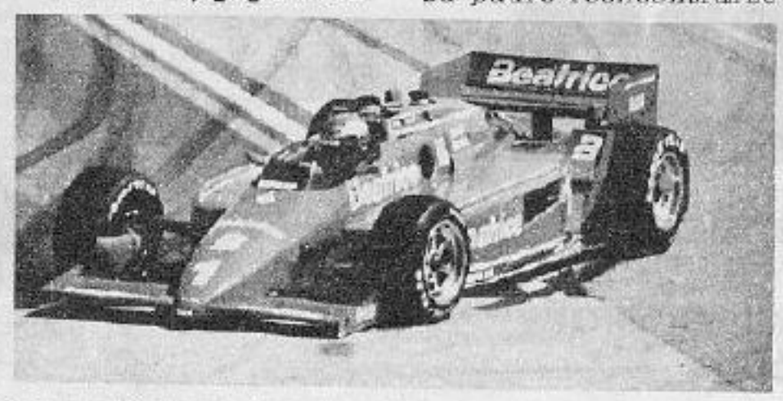
EL REGALO DE MIKE A PAPA MARIO

*Como ya reseñáramos, **Mario Andretti** recibió en el Día del Padre un especial regalo de parte de su hijo **Michael**. Dicho presente fue nada más ni nada menos que la victoria en la carrera de las **200 Millas de Portland**, quinta fecha del certamen estadounidense del CART, que tuvo como escenario el trazado "tipo Grand Prix" ubicado en dicha ciudad del estado de **Oregon**.*

*Y fue un regalo tan especial como sorpresivo, ya que hasta poco antes del final de la carrera Mike aparecía como el indiscutido vencedor de la misma. Pero una vez más el viejo y remanido refrán de que "las carreras terminan cuando cae la bandera a cuadros" tuvo vigencia, ya que a escasos cuatrocientos metros de la meta, el **March 86C** del joven Andretti se quedó sin nafta en el momento de encarar la recta final. A pesar de llegar igual con el envión, Michael no pudo evitar que sobre la misma línea de sentencia el **Lola T86/00** de su padre lo superara para quedarse con la victoria en la definición por menor margen que conoce el historial de las carreras del CART, pues apenas **siete centésimas** separaron a padre e hijo.*

Paradójicamente también Mario Andretti había sido quien prevaleciera en la que hasta antes de esta carrera de Portland, era la prueba definida por menor diferencia. Tal hecho ocurrió en las 500 Millas de Michigan de 1984, cuando el ex campeón mundial aventajara por catorce centésimas a Tom Sneva.

***"Feliz día, papá"**, con esta frase, Michael recibió a su padre en el parque cerrado, cuando ambos descendieron de sus autos tras el insólito final. Y quizá la decepción de Mike por esa victoria, que se le había escapado cuando ya parecía asegurada, quedó compensada con la alegría de ver a su padre reencontrarse con el éxito tras un año, ya que la última vez que Mario accedió al triunfo fue coincidentemente en la edición 1985 de las 200 Millas de Portland. **"Este es un día inolvidable para mí. No sólo por el triunfo sino porque nunca imaginé que con Michael pudiésemos llegar así al final de una carrera"**, atinó a responder papá Andretti ante la avalancha de requerimientos periodísticos provocados por dicho desenlace.*



*Este final apretado, donde también **Al Unser** Junior puso lo suyo arribando tercero a solo noventa centésimas de Michael, poco tuvo que ver con el desarrollo que ofreció la competencia en su mayor parte. El joven Andretti había dominado desde el principio hasta la vuelta setenta, cuando al ingresar a boxes para el reaprovisionamiento de combustible fue superado por **Dany Sullivan**. El ex piloto de Tyrrell enseñó el camino hasta el giro 84, cuando un roce entre su March y el de Michael lo dejó fuera de carrera, en tanto Andretti Jr. se quedó con el liderazgo, que parecía definitivo hasta que en la recta final "se acordó del Día del Padre" y le dejó servida la victoria a Mario... Más detalles, en nuestro número próximo... ¡pasado!*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TELEX - CORSA/BATRES - TELE



Enzo Ferrari habló y dijo... cosas siempre interesantes y polémicas. Como por ejemplo que la Fórmula Uno no es más peligrosa ahora que antes y que sí en cambio son los pilotos los que arriesgan más. También se refirió a la posibilidad de que Ayrton Senna se incorpore a su equipo en la próxima temporada.

3000, van completándose detalles. Y recientemente **John Webb**, director de los circuitos de **Brands Hatch**, **Oulton Park** y **Snetterton**, y que en Birmingham será el encargado de la parte organizativa, firmó un contrato que liga a su empresa, la **Motor Circuit Development**, con la administración comunal de la ciudad inglesa, por el cual, durante un plazo de tres años, aquél tendrá a su cargo la organización de la carrera con su personal, que comprende a comisarios de pista, cronometristas y servicios de seguridad. Toda esta estructura ya está en marcha y tendrá una buena prueba para su examen definitivo con la carrera de F-3000 dos semanas antes, cuando el trazado de Birmingham se inaugure oficialmente con una competencia de un certamen local.

LA CONTAMINACION LLEGO AL RALLY — ¿Por qué lo decimos? Muy simple: a consecuencia de la decisión de las autoridades municipales de Salzburgo, en Austria, quienes semanas atrás resolvieron suspender la realización del **Rally de Salzburgo** válido por el campeonato nacional austriaco, ante la posibilidad de que buena parte de las zonas por donde debía atravesar la carrera estuviera contaminada por las radiaciones nucleares provenientes de la nube tóxica causada por el accidente nuclear ocurrido a fines de abril en la localidad soviética de **Chernobyl**. Y aunque a muchos les pareció exagerada la medida, el gobernador la mantuvo y no hubo carrera. Mejor prevenir que curar, como dicen...

TRES MUERTES SOBRE DOS RUEDAS — Y un par de ellas ocurrieron en el tristemente famoso circuito de la **Isla de Man** que, con ambas, vio ampliar a **139** su lamentable cifra histórica de accidentes fatales. Las víctimas en este caso fueron el inglés **Ian Ogden** y el irlandés **Eugene McDonald**. El primero murió durante la jornada inicial de ensayos al ser rozado por otro corredor y despistarse en una curva, circulando a 190 km/h. McDonald encontró su terrible fin de una manera insólita, ya que su moto, que disputaba la carrera de 250 cm³, embistió a un caballo que había escapado de un establo cercano, estallando en llamas y ocasionando la instantánea muerte de su piloto. El tercer accidente tuvo lugar en **Nürburgring**, cuando el alemán **Hans Michel Koch** se salió de pista con su **Suzuki 1000 cm³**, cayendo y recibiendo heridas que derivaron en su muerte camino al hospital.

UN HOLANDES EN ESPAÑA — La quinta fecha del **Campeonato Mundial de Motocross** clase **125 cm³**, concretada con el **Gran Premio de España**, le dio la oportunidad al holandés **John Van Der Berck** de acceder a un esperado triunfo. Van Der Berck escoltó a **Pekka Venkkonen** en la manga inicial y ganó la segunda en el circuito de **Montgai**, y ello le permitió, con su **Suzuki**, conquistar el éxito final, relegando a **Massimo Contini** y **Pekka Venkkonen**. Este último, sin embargo, se llevó importantes puntos para recuperar el primer puesto en un certamen que el **24 de agosto** visitará nuestro país con la disputa del **Gran Premio de la República Argentina** a realizarse en la provincia de **Salta**.

LAS VICTORIAS DE LOS NEUMATICOS EN 1985

*La temporada 1985 volvió a mostrar el dominio de los autos equipados con cubiertas **Goodyear** en las distintas categorías internacionales y de los EE.UU. Y las cifras lo demuestran con las **377 victorias** logradas en **423** competencias automovilísticas de **25 torneos** profesionales disputados en los Estados Unidos y Europa, por coches calzados con cubiertas **Eagle** de la mencionada firma.*

*Esta abrumadora cantidad de victorias, que trasladada al terreno de los porcentajes nos da un total de **89%** coincidió con la participación creciente de otras 13 compañías de neumáticos. Un hecho que, según la opinión de los conocedores del tema, resultó altamente beneficioso **"pues el resurgimiento de la competitividad entre varias empresas obrará en beneficio de una mayor calidad en los productos presentados".***

Durante la temporada 1985 la empresa Goodyear se anotó la mayoría de las victorias en 8 de 11 certámenes en los que participaron más de una empresa de neumáticos. En una novena empató el número de éxitos con otra marca, mientras que en las dos restantes resultó superada.

*Asimismo hubo 12 torneos en los cuales las cubiertas **Eagle** de Goodyear no tuvieron competencia o fueron seleccionadas por los jurados como "la cubierta indicada" para todos los participantes. En los restantes dos campeonatos, los halagos quedaron en poder de **Firestone**, utilizándose en dichos casos neumáticos de calle.*

*Entrando ya en el detalle de la cantidad de victorias, el dominio de Goodyear resultó tremendo con un total de **377** contra **19** que tuvo su inmediata escolta, que fue **Firestone**. En orden decreciente se ubicaron luego **Hoosier** con **8**, **Dunlop** con **7**, **McCreary** con **4** y **B. F. Goodrich**, **Bridgestone**, **Michelin** y **Pirelli** con **una** cada una.*

*Pero seguramente una mejor y más clara idea de la distribución de los triunfos de las diferentes marcas de neumáticos en distintas categorías internacionales la tendremos apreciando el siguiente cuadro, siendo: **1)** Goodyear, **2)** Firestone, **3)** Hoosier, **4)** Dunlop, **5)** McCrary, **6)** B. F. Goodrich, **7)** Bridgestone, **8)** Michelin, **9)** Pirelli, **10)** Avon, **11)** General, **12)** MSH, **13)** Toyo, **14)** Yokohama.*

Tipo de automóvil/Marca neumát.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
NASCAR Grand National Stock Cars	28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
CART Indy Cars & USAC Indy 500	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
IMSA GP Cars	16	0	0	0	0	1	1	–	–	0	–	0	–	0
SCCA Can-Am Cars	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SCCA Trans-Am Cars	10	0	0	–	–	–	0	–	–	–	–	–	–	–
NHRA Drag Cars (pro classes)	39	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
IHRA Drag Cars (pro classes)	20	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
WOO Sprint Cars	49	0	0	–	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ASA Stock Cars	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
USAC Silver Crown Dirt Cars	1	0	6	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SCCA Formula Super Vee Cars	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SCCA Sports Renault Cars*	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SCCA Volkswagen Cup Cars*	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SCCA U.S. Endurance Cup Cars*	3	0	–	–	–	3	0	0	–	–	0	–	0	0
IMSA Renault Cup Cars*	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
IMSA Performance Cars*	4	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
IMSA Pro Street Stock Cars*	–	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
IMSA American Challenge Cars	10	1	0	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ECAR/WCAR Formula Atlantic Cars	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
NASCAR LMS Stock Cars	27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
NASCAR Modified Cars	23	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	–	–
APRA All Pro Stock Cars	21	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
International Race of Champions	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
FIA Formula Uno*	13	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	–
FIA Mundial de Endurance**	1	–	–	7	–	–	0	1	0	0	–	–	–	0
Total de triunfos por compañía	377	19	8	7	6	4	1	1	1	0	0	0	0	0

Referencias
– = no compitieron en esta serie
** = serie de cub. radiales p/autos de pasajeros*
*** = serie internacional*
APRA = All Pro Racing Association
ASA = American Speed Association
CART = Championship Auto Racing Teams
ECAR = East Coast Atlantic Racing
FIA = Federation Internationale de l'Automobile
IHRA = International Hot Rod Association
IMSA = International Motor Sports Association
LMS = Late Model Sportsman
NASCAR = National Association for Stock Car Auto Racing
NHRA = National Hot Rod Association
SCCA = Sports Car Club of America
USAC = United States Auto Club
WCAR = West Coast Atlantic Racing
WEC = World Endurance Championship
WOO = World of Outlaws

CORSA

Año XXI Nº 1042
Del 25 al 1º de julio de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Telex: 9229/22148 - ABRIL-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fitticaldi

SECRETARIO REDACCION
Eduardo Enrique Neira.

Prosecretario de Redacción
Oscar Alberto Izzo.

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
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,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.)

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Norberto Fernández

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, F. Nuñes, J.M. Urtecga,
L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.

SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diament (**Nueva York**).

LABORATORIO
Jefe: Omar García

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

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

EN SANTA ROSA, LA PAMPA, el gran

¡EL ARBITRO GOLP

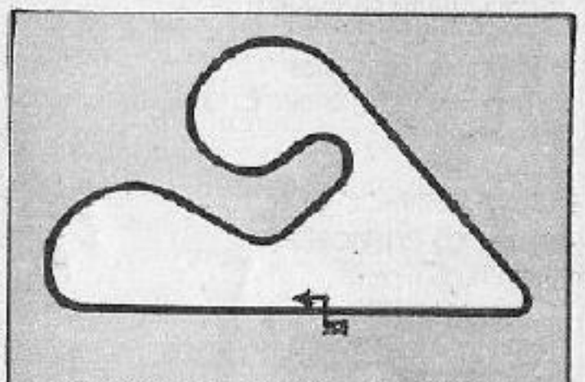
Otra vez, ni Traverso ni López, los protagonistas de lo que se dio en definir "la pelea del año" por el título 1986... Nuevamente, "Tito" Bessone, erigido ya en el "round" anterior, en posible "árbitro" de la definición del mentado duelo entre "Cocho" y "El Flaco" por el título los tuvo a raya. Y ya quiere terciar decididamente en la lucha por el cetro, que ahora vuelven a encabezar empatados aquellos dos. Por su parte, Rementería volvió a mandar entre los Datsun.

1



2





FICHA GENERAL

Fecha: 22 de junio de 1986.
Lugar: Autódromo de Santa Rosa.
Ubicación: 5 kilómetros al NE de Santa Rosa.
Autoridades: director de la prueba: José Hoyos, **comisarios deportivos:** Roberto Rissaro y Néstor Zanoni. **comisario técnico:** Juan Manuel Esnal.
Condiciones climáticas: sábado: cubierto y frío; domingo: despejado y frío.
Participantes: 19 en Nissan 300 ZX, 23 en Datsun 280 ZX.
Público: 8000 personas (estimado).
Difusión: radio: Carburando (Rivadavia), Campeones del Camino (El Mundo), LT10 Radio Universidad de Santa Fe, A fondo (Radio Gral. Paz, Córdoba). Emisoras locales: televisión: ATC y canales de todo el país en directo. Canal 3 de Santa Rosa, Canal 2 de Videocables (Sta. Rosa), Canal 3 de Videocable (Castex).
Organización: buena.
Espectáculo: muy bueno en Datsun 280 ZX, regular en Nissan 300 ZX.

Una vez más, "los chicos malos" de la categoría dominaron el panorama. **Bessone**, con su nueva victoria; **Traverso**, arrimado a un segundo puesto remontando desde atrás, y **Cocho López** completando otro podio –y van ¡veinte!–. Sobre el pequeño circuito de Santa Rosa, estos tres pilotos dominaron las acciones durante las veintiseis rondas de la final de los Nissan 300 ZX. Especialidad a la que evidentemente le cuesta llegar a un punto de equilibrio en cuanto a su reglamento, lo cual determina periódicamente insalubres movimientos. Como fuere, el trabajo de este trio durante el fin de semana fue dispar. Bessone no tuvo mayores problemas para adueñarse de la victoria, ni en la serie, ni en la final. Traverso, pese a obtener la pole position, debió conformarse a ganar la serie más lenta, lo cual lo colocó en un lugar privilegiado para partir en la final, donde, luego de solucionar un problema creado el sábado por la noche, pudo remontar desde la lejanía del quinto puesto hasta la posición que le otorgó los 15 puntos. Eso fue a expensas de **Fernandino, Olmi** y **Cocho López**. Aquellos se enzarzaron en un duelo que duró toda la final, mientras que éste debió ceder ante la falla de sus amortiguadores traseros. **Monguzzi**, al principio presionado por su conprovinciano **Larroca**, hizo una carrera lógica hasta la pinchadura de una goma trasera, que dio por tierra con sus esperanzas. **Mayorga**, condenado a largar muy atrás por un par de "pastoreos" que hizo en su serie, estaba en condiciones similares a **Silvio Oltra**, quien en su batería realizara un trompo en plena recta "ayudado" por Hugo Olmi. Al término de la carrera llego con la trompa rota, producto de su lucha con Juan Carlos Larroca. **Guerra** y **Costanzo** hicieron lo que pudieron. En el primer caso, usando un auto poco confiable, debido al vuelco que sufrió el día anterior; en el segundo, con un medio mecánico al que le faltó tiempo para el trabajo de puesta a punto. **Raies**, que pintaba como para repetir una buena performance, entro a boxes con un insoluble inconveniente en sus frenos.

Otra vez, la punta del campeonato esta en manos de dos pilotos: **Cocho López y Traverso**. Bessone, carrera, tras carrera se les acerca en el puntaje, aunque no será tan sencillo que remonte los 27 puntos que aún le faltan. Y tampoco Oltra está muy lejos. Sin embargo, aún resta que sean con-

1. Tito Bessone festejando entusiasmado en el podio, mientras Cocho piensa como "Este chico cada día está más pesado". A la izq. el vicegobernador de La Pampa. 2. Ultimas vueltas de la final. Bessone adelante, seguido por Traverso y Cocho Lopez. 3. El domingo ¡Argentina 2, Inglaterra 1! Mayorga, Bessone, Tito Vilelli, Der Ohanessian, Guerra, Oltra, Marianovic, Monguzzi, Traverso y Sra festejando las gambetas de Maradona. 4. Rementeria solo en la pista. Así circuló casi toda la final de los Datsun 280 ZX. El ganador de la clase menor (izquierda) conversando con René Zanatta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"match" del '86 volvió a pasar a segundo plano...

¡EO DE NUEVO!

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Juano Fernández



3



4



5





EL ESTADO DE BERCA

El piloto Mario Berca, cuyo vehículo fue embestido por el Regatta de Frammini en los ensayos para la competencia de la Clase 2 de Turismo disputada en Río Cuarto, presenta una sensible mejoría en su cuadro clínico luego de sendas intervenciones quirúrgicas que se le practicaron en el bazo y pulmón. Nuestros mejores deseos de recuperación.

HISTORIAS DE VOLANTES, TENSORES Y REGLAMENTOS

En la revisación técnica posterior a la competencia de Avellaneda –anterior a esta de Santa Rosa– hubo dos circunstancias. 1) **El volante motor del auto de Cocho López pesó –con bulones– 20 gramos menos que el mínimo permitido (8,100 kg.)** 2) **Los tensores de la suspensión delantera del auto de Bessone fueron rebajados para que pudiesen otorgar un avance de 7° a la dirección.** Ambas circunstancias fueron irregulares y por ello requerimos la explicación de todos los interesados. Estas son

Juan Manuel Esnal (integrante de la Subcomisión Técnica de la CDA y comisario técnico de las categorías Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX) "Pesamos con bulones el volante de Cocho López porque así se había resuelto meses atrás debido a que así se determina por el reglamento internacional de homologaciones, que indica que el volante motor se debe pesar con bulones, rulemanes, bujes y chavetas, tal como se le había informado verbalmente a un integrante del equipo de López cuando hizo la consulta respectiva algunas semanas antes. Así medido, el volante motor pesó 8,080 Kg. pero considere que, como no se mencionaba ninguna tolerancia –como las hay, de acuerdo con varias y diferentes normas– y dado que la diferencia no llegaba al dos por mil del peso total, no correspondía la desclasificación. EN el caso de los tensores, el reglamento indica que 'El avance es libre hasta 7°'. Como algunos autos no llegan a ese valor, el de Bessone entre otros, el preparador aprovechó la palabra 'libre' y rectificó el extremo de los tensores hasta que le diera esa medición de 7°. Sin embargo, en otra parte del mismo reglamento se dice que 'todo lo que no esté expresamente permitido está prohibido'. Pero estaba escrito que era 'libre hasta 7°'. Por lo tanto existía una brecha en la letra que fue aprovechada sin apartarse del texto original, por lo que tampoco correspondía la desclasificación."

Ernesto Bessone (h): "Mi preparador no hizo nada que no estuviera permitido en el reglamento, tal como trabajo siempre. Lo que habría que tratar de eliminar las situaciones confusas que provocan algunos textos".

Osvaldo Cocho López: "A mí me dijeron en la CDA que el volante motor se pesaba con bulones".

Desde ahora y **a pedido del Club Argentino de Pilotos, los volantes motor** firmadas las clasificaciones, puesto que en la verificación técnica posterior se encontró que la bomba hidráulica de dirección de Traverso no estaba en buenas condiciones, así como también que al volante motor de Cocho López se le agregó material. La CDA se expedirá en ambas cuestiones.

DATSUN 280 ZX

Aunque **Redolfi** había hecho la pole position, pocos apostaban a favor de este efectivo santafesino. No porque estuviera impedido de concretar buenas carreras pese a su falta de experiencia, sino porque los autos de **Rementería, Zenklusen** y Zanatta apuntaban alto. Desde que comenzaron las veintiseis vueltas, fue Rementería el mandamás. Y nadie le discutió el puesto. Atrás suyo, desaparecidos en los puestos de escolta Zanatta y Redolfi, la lucha se planteó interesantísima entre Zenklusen, con un auto veloz, **Cerquetti y Gonzalez**. Allí estuvo el mayor atractivo. Mientras, **Daniel Sancho** se acercó desde atrás, sumándose al pelotón mencionado, aunque con el buen tino de no dejarse llevar por el entusiasmo. Algo que hicieron Zenklusen –pese a que había oportunidades en que aceleraba y dejaba cómodamente a sus espaldas a quien se atreviera a discutirle– Cerquetti y Gonzalez. Toques varios caracterizaron esta parte hasta el mismo giro final en que Gonzalez se debió resignar al cuarto puesto cuando se rozó con Zenklusen. **Lavari** nos podía acercarse más, mientras que Redolfi sufría con neumáticos inadecuados. Zanatta responsabilizó a los golpes recibidos por su escasa performance, aunque reconoció caballerescamente haber partido en forma defectuosa.

Al final, la denuncia de González a Zenklusen hizo que la clasificación de esta división también quedara en suspenso.

CAPITAS

CONFIA – Daniel Mustafá, quien atiende el auto que ahora conduce Víctor Romagnoli, confía en volver a correr próximamente.

ALGUNAS PAREJAS – **Traverso** quizá corra con **Rubén Di Palma** en la próxima carrera de dos horas y cuarto que se hará en Buenos Aires. **Carlos Zabala** lo hará con **Juan Carlos Giacchino**. **Der Ohanessian** espera que le conteste **José Luis Rubén Di Palma**. **Tomás Harpe** lo hará con su hermano **Bernardo**. Todavía muchos se preguntan cómo se realizará esa competencia, ya que no es sencillo hacer correr cerca de sesenta autos en un mismo circuito, aunque sea el extenso N° 15 de Buenos Aires (5.978 metros).

DIJERON –**Lavari**: "Mal los frenos y falta potencia"... **Redolfi**: "Nos equivocamos con las gomas"... **Costanzo**: "Lo toqué a Guerra cuando se cerró. Estoy contento por haber logrado mi primer punto en este año"... **Harpe**: "Me equivoqué fiero con la presión de gomas"... **Moratinos**: "Reme mucho, pero estoy muy conforme con el octavo puesto"... **Zanatta**: "Soy realista. A veces te toca y a veces no. Me quedé en la largada. Además me tocaron un par de autos. En esta semana voy a probar a Rafaela con Posniak"... **Cerquetti**: "Tito y Mustafá me dan algunos datos sobre el auto. Pero lo armo yo"... **Monguzzi**: "En la serie erré un cambio ¡increible! En la final todo fue bien hasta que se pinchó esa goma"... **Boggio**: "A Avellaneda no fui porque el día anterior me habían sacado tres muelas"... **Cao**: "Se me rompieron el sábado la tercera y cuarta velocidades"... **Sancho**: "En clasificación se me salió la llave del corte de corriente. Tenía un auto bárbaro, aunque no anduve todo lo bien que esperaba en la final"... **Der Ohanessian**: "Se me rompen los amortiguadores"... **Luaces**: "Ahora me atiende Pozniak. Antes era Giambronne"... **Cocho a Olmi**: "Voy a tratar de pasar rápido en la largada de la serie. Trata de dejarme lugar"... **Heritier**: "Volví a poner el auto en condiciones. Espero que nadie me lleve por delante"... **Pivaro**: "Tim Pairetti me pegó al final de la recta"... **Torras**: "El auto no anda"... **Fernandino**: "A mitad de carrera me quedé sin frenos atrás".

6



EL DESARROLLO

NISSAN 300 ZX

Bessone tomó la punta en la largada seguido por **Cocho López, Olmi, Fernandino, Traverso, Raies, Monguzzi, Larroca, Oltra y Urrutia**.

En el tercer giro, Traverso superó a Fernandino y en el sexto hizo lo mismo con Olmi, mientras Raies sufría un trompo que lo relegaba a la 12ª posición. Por ese entonces, Bessono estaba ya a 1s03/100 de Cocho López.

En la décima vuelta, Bessone lidera separado de Cocho por 90/100 y de Traverso por 1s08/100. Los seguían Fernandino, Olmi, Monguzzi, Larroca, Oltra, Urrutia, Mayorga, Luaces, Guerra, Boggio y Costanzo.

En el giro N° 15, Bessone continuaba puntero. Cocho López estaba a 1s10/100 con Traverso detrás. La fila continuaba con Fernandino, Olmi, Monguzzi, Oltra, Larroca, Urrutia, Mayorga, Luaces, Guerra, Boggio, Costanzo, Romagnoli y el debutante Jorge Zunino.

En la vuelta veinte, Bessone estaba a 3s15 delante de Traverso, quien superó a Cocho en ese giro. Fernandino, cuarto, estaba a 10s84 de la punta, siempre seguido por Olmi. Poco antes, Juan Carlos Larroca había realizado un pequeño dibujo.

7



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

se pesarán sin **bulones**, con un peso mínimo a 8.100 kg. sin tolerancia. Aunque tampoco se permite agregar material a ese elemento. Cocho Lopez no fue el unico en aliviar el volante. Tambien lo hizo Juan Maria Traverso, quien lo reemplazo antes de la competencia de Santa Rosa, colocandole el de la coupe Nissan 300 ZX, propiedad de Vicentin. Cocho Lopez, en cambio, no lo cambio, agregandole material para que diera el peso estipulado, lo que, obviamente, tambien es irregular. Pero la huelga de Aerolineas Argentinas le habria impedido traer otro volante nuevo desde el exterior, lo que fue explicado en una presentación concretada por Cocho en Santa Rosa. Estos son los hechos que provocaron un malestar bastante agudo entre muchos de los competidores de Nissan 300 ZX.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

NISSAN 300 ZX

ERNESTO C. BESSONE (h): "El primer puesto es el resultado del trabajo que comenzamos el viernes, aunque la puesta a punto final no cambio mucho respecto de la que teniamos colocada para la carrera anterior, en Avellaneda".

JUAN MARIA TRAVERSO: "El sabado por la noche cambiamos la caja y el domingo, cuando salíamos a pista para largar la final, descubrimos que el resorte trasero derecho no estaba bien colocado. Lo arreglamos y por eso anduve bien en la final. Si hubiésemos dado con ese problema antes, podria haber largado mejor colocado y pelearle de entrada el primer puesto a Tito. Aunque perdi algo de tiempo pasando a Fernandino y a Olmi, no tuve mayor inconveniente en superarlos. Ahora estamos empatados una vez más en el campeonato."

OSVALDO COCHO LOPEZ: "Cuando me fui afuera el sábado durante la clasificación porque alguien habia 'pastoreado' anteriormente dejando algo de tierra sobre la pista, lo que hice fue tratar de mantener derecho el auto para no volcar. Asi se rompió la trompa y se abrio un centimetro la suspension delantera. Corregimos todo para el domingo y el auto volvio a estar perfecto. Salvo por los amortiguadores que, pese a haberlos cambiado para la serie y la final, me fallaron una vez mas."

DATSUN 280 ZX

ALEJANDRO REMENTERIA: "Pusimos bien dura la suspensión delantera con poca carga aerodinamica en el 'babero'. En el tren trasero cambiamos seis veces los amortiguadores hasta dar con la 'tocia'. El sabado a la noche hicimos un estudio con las planillas de tiempos y analizamos con mi equipo toda la situacion. Hablo con Tito Bessone, quien me dio algunos consejos, y tambien di un par de vueltas a la noche con Fernandino, haciendo la trayectoria.

Por su parte, Giambrone revisó el auto –que tiene motor recién repasado–, y en tanques llenos hice un buen registro. En la largada trate de separarme inmediatamente y no bajar el ritmo en ningun momento. Tuve gran ayuda desde los boxes con la señalización que me marcaba mi registro, la diferencia con el segundo y las vueltas faltantes. Hacia el final, temía quedarme sin nafta. ¡No sabés cómo esperaba escuchar el rateo maldito en cualquier instante!"

CARLOS GONZALEZ: "Cerquetti me tapó en casi toda la carrera y hasta tocaba el freno mientras seguía acelerando. Al final, me pegó Zenklusen. Hice la denuncia –cuesta $ 400–, pero el comisario deportivo me dijo que no habia veedores ni en ese lugar del circuito (recta opuesta) ni en otra parte. Pero el "tape" de la carrera no muestra nada, ya que en la última vuelta, cuando ocurrió ese toque, las cámaras enfocaban sólo al ganador"

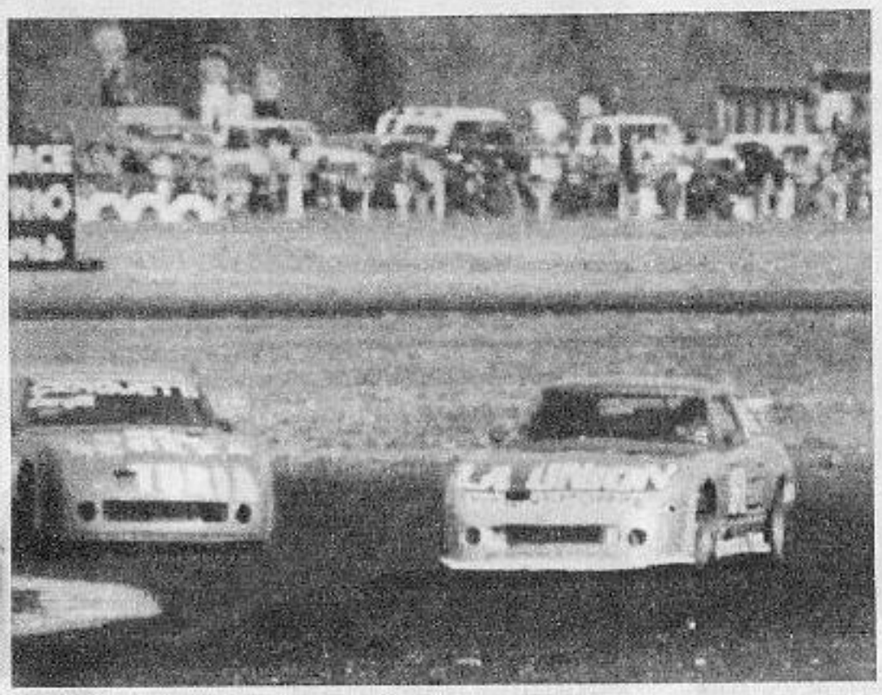
LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

DATSUN 280 ZX

VTA	Nº	PILOTO/PROCEDENCIA	CAUSA
2	73	Iván Marianovic/Cap. Fed.	Colision
3	65	Osvaldo Cao/Cap. Fed.	Colision
5	56	Miguel Torrás/Córdoba	Colision
7	68	Juan Pivarc/Sta. Fe	Fuera de pista
10	72	Marcelo Sotro/Banfield	Fuera de pista

NISSAN 300 ZX

–	4	Gustavo Der Ohanessian/Ciudadela	Parrilla de suspension
8	45	Gabriel Raies/Córdoba	Frenos
14	16	Carlos Luaces/Pilar	Colision
18	52	Jorge Zunino/L. de Zamora	Performance
24	3	Angel Monguzzi/Cordoba	Neumatico trasero derecho



7. Rementeria ya fuera del cuadro, el segundo puesto lo peleaban entre Zenklusen (N° 61), Cerquetti, Gonzalez y Sancho. Este fue el preciso momento en que Gonzalez tomolo la trompa al trenar contra la parte posterior de Cerquetti. 6. El segundo pelotón de Nissan 300 ZX. A la derecha, Gabriel Raies, quien abandonaria pronto, en el centro Hugo Olmi y a la izquierda Esteban Fernandino. Mas atras se vienen Urrutia, Luaces y Oltra. Semiocultos, Monguzzi y Larroca.

DATSUN 280 ZX

Aero Club Pampeano – Autodromo de Santa Rosa (La Pampa) – Circuito de 2.370 metros – 26 vueltas – Recorrido total 61.620 km – 22/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Rodolfi, 1m11s44/100 (prom. 119,428 km/h); Rementeria, 1m11s48; Zanatta, 1m11s56; Zenklusen, 1m11s59; Musso, 1m11s89; Sancho, 1m11s94; Cerquetti, 1m12s04; Tuero, 1m12s10; Gonzalez, 1m12s18; Zabala, 1m12s23; Pairetti, 1m12s30; Lavari, 1m12s30; Harpe, 1m12s31; Morahinos, 1m12s49; Sotro, 1m12s63; Marianovic, 1m12s83; Herlier, 1m12s95; Pivarc, 1m12s96; Turrion, 1m13s04; Torrás, 1m13s21; Ponte, 1m14s14

Sin tiempo: Baravalle

No clasificó: Cao

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	19	**Alejandro Rementeria/C. Riv**	31/02s20/100	26
2°	61	Abelardo Zenklusen/Rafaela	31m24s21/100	26
3°	70	Gerardo Cerquetti/Gral. Deheza	31m24s29/100	26
4°	53	Carlos Gonzalez/Buenos Aires	31m24s79/100	26
5°	8	Daniel Sancho/Rosario	31m25s18/100	26
6°	9	Edgardo Lavari/Gral. Pico	31m33s41/100	26
7°	79	Hugo Redolfi/Sastre (Sta. Fe)	31m38s15/100	26
8°	74	Emilio Morahinos/C. Rivadavia	31m40s03/100	26
9°	76	Rene Zanatta/Rafaela	31m48s35/100	26
10°	57	Tomas Harpe/Buenos Aires	31m49s27/100	26
11°	54	Eduardo Tuero/Buenos Aires	31m49s65/100	26
12°	47	Carlos Pairetti/Buenos Aires	31m54s35/100	26
13°	12	Daniel Musso/Avellaneda	31m55s22/100	26
14°	75	Carlos Zabala/Buenos Aires	32m02s70/100	26
15°	63	Jorge Turrion/Mendoza	32m10s08/100	26
16°	60	Daniel Baravalle/Cordoba	31m04s81/100	25
17°	71	Luis Ponte/Concordia	30m50s48/100	24

No clasificaron: Sotro (10 v), Pivarc (7v), Torras (5 v), Cao (3 v), Marianovic (3 v).

No registró paso: Herlier

Promedio del ganador: 119,123 km/h

Récord de vuelta: Rementeria en la 4a., en 1m11s02/100 a 120,135 km/h

NISSAN 300 ZX

Aero Club Pampeano – Autodromo de Santa Rosa (La Pampa) – Circuito de 2.370 metros – 26 vueltas – Recorrido total 61.620 km – 22/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Traverso, 1m09s87/100 (Prom. 122,112 km/h); Bessone, 1m10s27; Mayorga, 1m10s87; Oltra, 1m10s94; Raies, 1m10s96; Olmi, 1m11s00; Fernandino, 1m11s06; López, 1m11s12; Larroca, 1m11s13; R. Marsilli, 1m11s22; Der Ohanessian, 1m11s27; Monguzzi, 1m11s28; Urrutia, 1m11s51; Romagnoli, 1m11s63; Luaces, 1m11s71; Guerra, 1m11s72; Costanzo, 1m11s82; Boggio, 1m12s29; Pujadas, 1m12s34; Zunino, 1m12s94.

Nota: Rodriguez Marsilli fue excluido de la clasificación

PRIMERA SERIE

(cinco vueltas)

Traverso, 6m06s67/100; Fernandino, 6m08s12; Raies, 6m08s21; Monguzzi, 6m09s40; Larroca, 6m10s97; Guerra, 6m14s49; Pujadas, 6m16s92; Zunino, 6m21s31; Mayorga, 6m24s02; Romagnoli, 5m10s09

Promedio del ganador: 116,344 km/h.

Récord de vuelta: Fernandino en la 3a. en 1m11s34/100, a 119,590 km/h.

SEGUNDA SERIE

(cinco vueltas)

Bessone, 5m56s85/100; Lopez, 6m02s28; Olmi, 6m06s50; Der Ohanessian, 6m10s25; Urrutia, 6m11s32; Luaces, 6m12s54; Oltra, 6m12s84; Boggio, 6m13s75; Costanzo, 6m25s86.

Promedio del ganador: 119,546 km/h

Récord de vuelta: Bessone en la 3a. en 1m09s77/100 a 122,287 km/h.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	20	**Ernesto Bessone/Buenos Aires**	30m36s29/100	26
2°	15	Juan M. Traverso/Ramallo	30m39s14/100	26
3°	1	Osvaldo Lopez/Buenos Aires	30m41s81/100	26
4°	2	Esteban Fernandino/Cnel. Pringles	30m53s76/100	26
5°	11	Hugo Olmi/Buenos Aires	30m54s02/100	26
6°	5	Silvio Oltra/Olivos	31m07s70/100	26
7°	10	Francisco Mayorga/Buenos Aires	31m11s19/100	26
8°	14	Juan C. Larroca/Córdoba	31m17s41/100	26
9°	43	Miguel A. Guerra/Buenos Aires	31m21s91/100	26
10°	39	Ricardo Costanzo/Córdoba	31m33s52/100	26
11°	40	Fernando Boggio/Pilar	31m34s72/100	26
12°	3	Angel Monguzzi/Córdoba	28m58s14/100	24
13°	57	Victor Romagnoli/Córdoba	29m44s65/100	24
14°	49	Enrique Urrutia/Olivera	31m08s98/100	24
15°	16	Carlos Luaces/Pilar	25m24s05/100	21
16°	52	Jorge Zunino/L. de Zamora	22m24s29/100	18

No clasificaron: Pujadas (14 v), Raies (8v).

No largó: Der Ohanessian

Promedio del ganador: 120,807 km/h.

Récord de vuelta: Bessone en la 3a. en 1m09s98/100, a 121,920 km/h.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL

Máxima Compresión

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto

FALTAN 43 DIAS

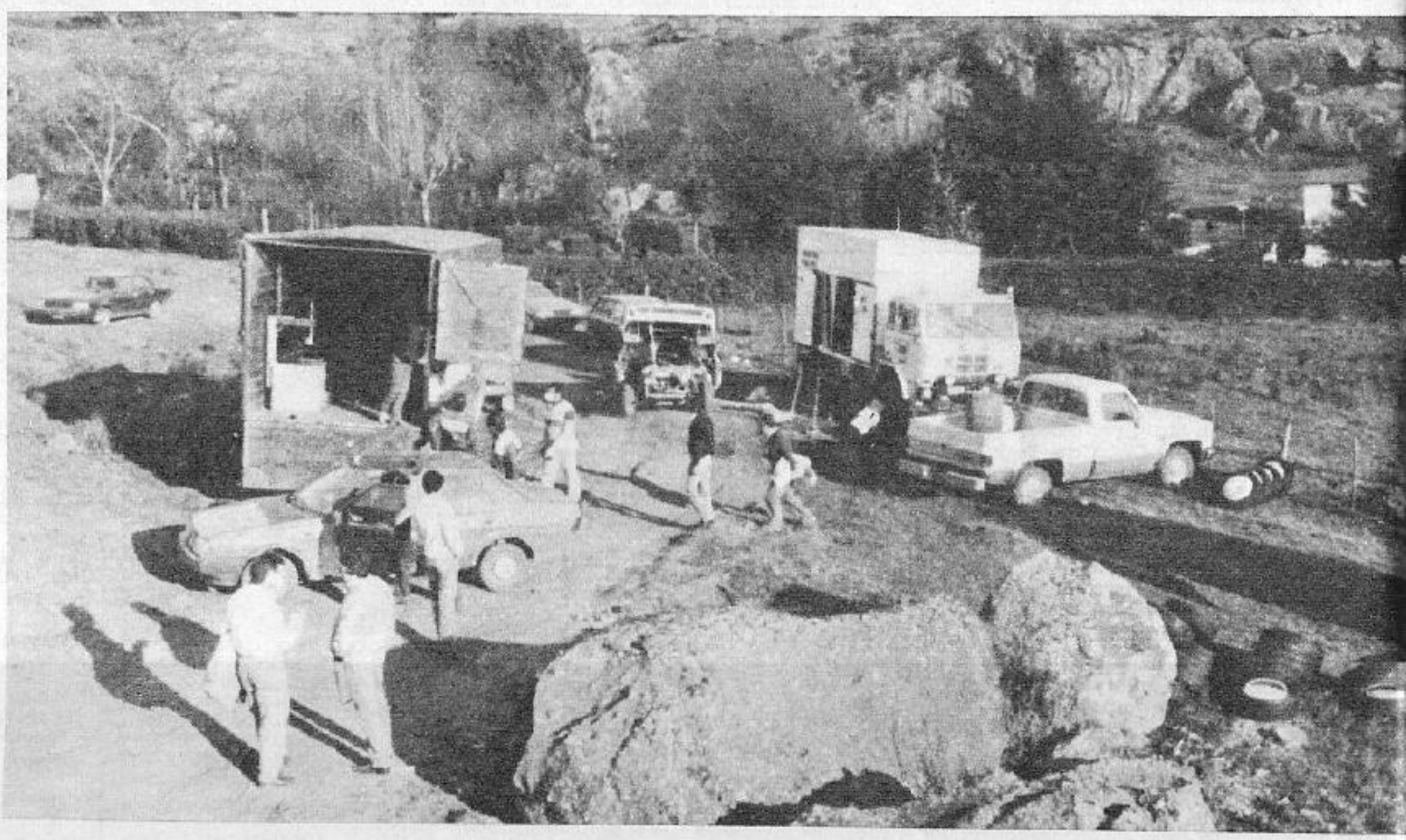
VI RALLY DE ARGENTINA

LANCIA ESTU

La fecha va acercándose y los principales equipos abordan su preparación para el Rally de Argentina. La semana anterior y durante tres días, Giorgio Pianta (acompañado fugazmente por Ilkka Kivimaki) estuvo en la zona de la competencia preparando la artillería que la escudería italiana utilizará en la misma. Al término de este primer contacto conversamos en forma exclusiva con Pianta y aquí les ofrecemos sus impresiones

Producción: Oscar Izzo y Eduardo F. Weira
Fotos: Paco Fotorelocidad y José M. Urteaga

1



2



3



4



Tal como anticipáramos en nuestro número anterior, el equipo **Lancia-Martini** fue el primero de los participantes en el próximo Rally de Argentina que tomó contacto este año con el escenario de la competenccia.

Quienes estuvieron presentes fueron **Giorgio Pianta** (asesor técnico y piloto de pruebas), **Ilkka Kivimaki** (navegante de Markku Alen) y los señores **Brivio** y **Marchioni** (técnicos de Pirelli).

El pasado miércoles (18/6) las pruebas comenzaron con una recorrida de Pianta y Kivimaki a bordo de un **Fiat Regatta** por los PC 19 (Tanti-Cuchilla Nevada), 20 (Río Guasta-Taninga), 26 (Mina Clavero-Villa Giulio Césare) y 27 (El Cóndor-Bifurcación Ruta Provincial 14).

Al día siguiente el reconocimiento se encaminó –nuevamente– hacia el PC 19, pero ya sobre **Lancia Delta S4** nuevo, y luego de esta jornada Ilkka Kivimaki viajó desde Córdoba hacia Nueva Zelanda, donde lo esperaba **Markku Alen** para hacer la ruta del próximo Rally Mundial, quedando en Córdoba Pianta con los dos técnicos italianos de Pirelli.

El viernes (20/6) el trabajo se circunscribió a recorrer cuatro kilómetros del PC que une Tanti con Cuchilla Nevada, y dos kilómetros del de Tanti-Cosquín. Finalizada esta jornada, abandonaron el cuartel general establecido en el Motel Mónaco de Villa Carlos Paz, mientras que los elementos traídos (repuestos, auto de carrera, camiones y un Lada 4x4 de auxilio) quedaron en la concesionaria Panda de Carlos Pascualini, con mecánicos italianos a su cargo.

Horas antes de su partida hacia Italia (el sábado) tuvimos el gusto de conversar en Ezeiza con Giorgio Pianta. La charla fue –además de exclusiva– amplia y en ella Pianta comentó las pruebas realizadas y la impresión que se lleva luego de esta primera experiencia sobre algunas zonas del Rally de Argentina.

"El primer contacto lo hicimos sobre un auto de calle, básicamente porque queríamos saber, en forma aproximada, las características del recorrido y, además, del piso. Para ello, Jorge Recalde, que se comunicó telefónicamente con nosotros, nos brindó algunos datos importantes para saber, por ejemplo, qué trayectos elegir. Posteriormente, ya sobre el Delta S4, trabajamos en la prueba de distintos tipos de cubiertas, tarea que también desarrollamos el viernes, complementada con otras de carácter mecánico, fundamentalmente en la suspensión, la amortiguación y los espirales".

–¿Cuál fue su impresión de esta primera visita al escenario de la carrera?

–El recorrido me agrada mucho. Es sumamente competitivo y bastante completo. En cuanto a los trabajos hechos, el 60% fue sobre cubiertas y el 40% en el resto del auto. De todos modos, no quedó nada establecido para aplicar en nues-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIA EL TERRENO



5



6





7



1) Panorama general en el trayecto del PC 19. Vemos al Regatta con que se recorrió parte de la ruta, al Lancia Delta S4, un camión con neumáticos, otros con repuestos y una pick-up de auxilio. Lancia inició así sus apresios para el Rally de Argentina. **2)** *El Lancia Delta S4 con su motor al descubierto junto al completo y moderno camión-taller del equipo.* **3)** *Giorgio Pianta, con quien estuvimos (en exclusiva) en Ezeiza, en momentos previos a su regreso a Italia.* **4)** *Un diálogo en el que Pianta (junto a Oscar Marcolongo) nos informo sobre la actividad que desplegaron durante tres días en Córdoba.* **5)** *El Lancia Delta S4 en acción por las sierras cordobesas, recorriendo el PC 19.* **6)** *En el centro, Pianta; a la izquierda, Brivio, uno de los técnicos de Pirelli, y Kivimaki, navegante de Alen, conversando en las cercanías de El Durazno.* **7)** *Plena labor del equipo, que durante miércoles, jueves y viernes tomó el primer contacto con el escenario del Rally de Argentina. El 21 de julio regresarán ya para el reconocimiento final del terreno y la confección de la correspondiente hoja de ruta.*

INSCRIPTOS

Hasta el pasado jueves estaban inscriptas las siguientes tripulaciones: Basil Criticos-Surinder Thatti (Grecia/Kenya), Opel Manta 400; Gonzalo Montalvo-Carlos Espinosa (Ecuador), Chevette 1600; Carmelo Cordovanna-N.N. (Argentina), Mitsubishi Lancer; Normando Pecci-Rodolfo Guerrero (Argentina), Peugeot 504 GR TN; Carlos Odón-José Spataro (Argentina), Peugeot 504; Alberto Adriani-N.N. (Venezuela), Fiat Uno; Enrique Oribe-Adolfo Dechecchi (Argentina), Subaru; Luis Campos-Ricardo Costa (Argentina), Gacel; Jorge Tavolaro-Julio Loiácono (Argentina), Fiat 128 CLI, y Guillermo Castro-Miguel Massione (Argentina), Renault 12.

tros autos en el Rally de Argentina. Ahora simplemente hemos venido a ver, probar y ensayar variantes que luego evaluaremos. Lo definitivo será lo que hagamos cuando retornemos, el 21 de julio. Por ejemplo, con las cubiertas, ensayamos varios tipos de dureza y de diseño, ya que por las características arenosas del terreno se necesitaba obtener datos precisos para que los técnicos de Pirelli puedan trabajar con pautas certeras. De manera que no se puede decir que ya hayamos determinado, por ejemplo, qué tipo de gomas vamos a usar en la carrera...

–¿En el aspecto mecánico sucede lo mismo?

–Sí... aún nos queda mucho por trabajar. No hay que olvidarse de que se deberá transitar por tres distintos tipos de terreno, por lo que la elección del tipo de amortiguadores, espirales y todo lo que hace a la suspensión es sumamente importante.

–¿Y el porcentual del autoblocante?

–Lo mismo... Hay que trabajar. En estos tres días ensayamos dos variantes: una de 17% y otra de 25%. Con las relaciones de caja estamos algo limitados en virtud de que hay sólo dos tipos homologados y se debe trabajar con poco margen.

–¿Se determinó la presión del turbo?

–Normalmente utilizamos una presión de no más de 2.65 bar, que eroga 460 HP, aunque para el Rally de Argentina utilizaremos 2.55 bar, que en potencia equivale a 440 HP...

–¿Cuántos autos vendrán y quiénes serán sus pilotos?

–Para el Rally de Argentina vendrán dos Lancia Delta S4 totalmente nuevos y dos mulettos. En cuanto a quiénes serán sus pilotos, lo decide el doctor Cesare Fiorio.

–Se dice que Jorge Recalde dispondrá de uno de esos dos autos...

–Si le dijera que sí, mentiría. Y además me estaría tomando atribuciones que no me corresponden. Sólo le digo que habrá dos autos y sin posibilidades de que se agregue uno más...

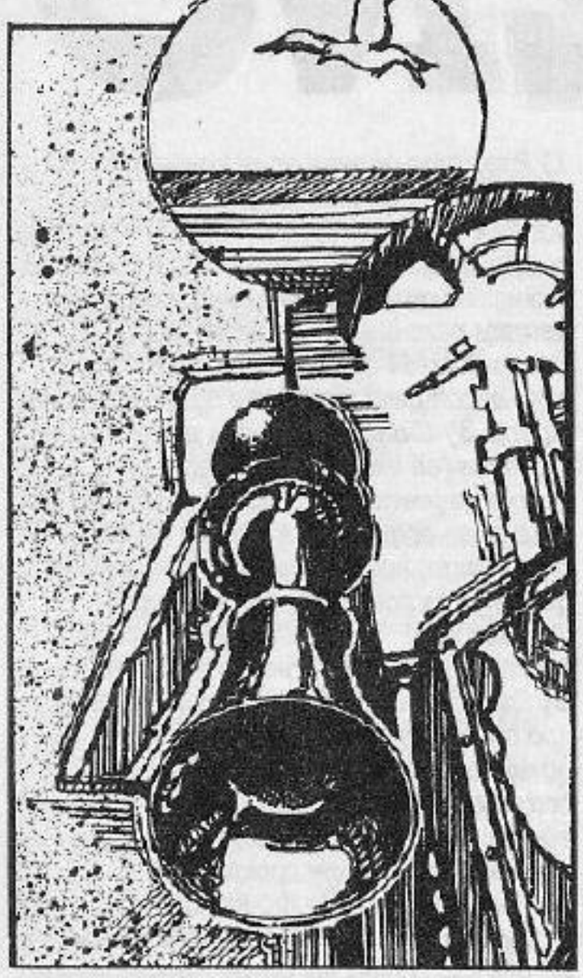
–¿Walter Röhrl podría integrarme al equipo?

–De eso tampoco sé nada... Aunque me inclino por pensar que fue una suposición hecha por los periodistas italianos...

.....

El demorado vuelo de Alitalia (postergado cinco horas) está por partir. Giorgio Pianta completa los trámites previos y se encamina hacia la sala de "Pre-embarco" en compañía de Oscar Marcolongo, su diligente "cicerone" mientras permaneció en el país, donde también se entrevistó con funcionarios de SEVEL. En su attaché lleva resumidas las primeras experiencias "in situ" con vistas al Rally de Argentina y en un mes más estará de vuelta con el resto del equipo para afrontar el desafío por las sierras de Córdoba.

Toquecitos de bocina





Osvaldo Massei y Ura. Parece que no hubo aceite

¿CAMBIO EN SP?

La categoría **Sport Prototipos** cambiaría a partir de la próxima temporada su planta motriz **Renault** de 1020 cc, por otra de fabricación nacional de **1.100 cc** y árbol de levas a la cabeza. De concretarse este cambio, obligaría además al reemplazo de algunos elementos de la transmisión.

NUEVA ASOCIACION

Desde el pasado 9 de mayo funciona la **Asociación Deportiva Automovilística de Quilmes**, nacida luego de la reunion de un grupo numeroso de personas en el Club Alberdi, de Quilmes. Sus objetivos son 1) Fomentar y facilitar la práctica del automovilismo y la organización de competencias. 2) Participar directamente en competencias, colaborando con pilotos y con otras instituciones. 3) Constituirse como entidad de segundo grado, agrupando a las demás que tengan idénticos propósitos. La Comisión Directiva (provisoria) de esta Asociación, está integrada así: E. **Britos de Jesús** (presidnete); **José M. Anacondia** (vicepresidente); **Felipe Nannini** (secretario). **Luis Budano** (prosecretario); **Joaquín Pérez** (tesorero) y **Tomás Celentano** (protesorero)

NOVEDADES DE LA CDA

Pablo Ciaglia, desclasificado en la competencia de la **Clase 3** de **Turismo** disputada en **Río Cuarto** apeló, y por tal motivo la clasificación está aún en suspenso. Por el lado del **CAP** fue confirmada la desclasificación de **Daniel Sancho** por estar fuera de medida la tapa de cilindros de su **Datsun 280 ZX** en la competencia de **Avellaneda**. En cuanto a la de Nissan, en ese mismo circuito, fue apercibido **Silvio Oltra** por maniobra peligrosa. Además, recordemos que en la reunion de la CDA del 5 de junio pasado se dispuso la suspension internacional de **Luis Minervino** por haber violado los artículos 58 y concordantes del Código Deportivo Internacional, al recurrir a la justicia demandando al Automóvil Club Argentino con motivo de la suspensión por cuatro meses que le fuera impuesta en su oportunidad por

EL VIAJERO COZZANI

Reinaldo Cozzani, actual promotor de Fórmula Dos Asociados y hombre emprendedor si los hay, viaja esta semana a Europa para tratar diversos temas relacionados con las próximas realizaciones argentinas de competencias puntables para los **Campeonatos Mundiales de Motocross (250 cc)** y de **Velocidad**. En efecto, Cozzani estará en **Irlanda**, donde se disputará la séptima prueba del certamen de Motocross en la ciudad de **Killinchi**, para ultimar detalles y firmar varios contratos referidos a la competencia de la categoría que se realizará en **Salta** el **24 de agosto**. También estará en **Holanda**, donde el 28 de agosto se realiza el Gran Premio de **Velocidad**, para comenzar a ultimar detalles del G.P. de la República Argentina de motociclismo, que planea concretar en **marzo de 1987**. Asimismo, se contactará en **Roma, Italia**, con **Maurizio Flammini** - ex piloto de F 2, ahora dedicado a la promoción- para tratar los mismos temas, y por último se dará una vueltita por **Londres, Inglaterra** donde, según Cozani: **"Haré algunos contactos publicitarios"**. Reinaldo no lo dice, pero todo indica que verá allí a **Bernie Ecclestone**. ¿Qué se traerá entre manos..?

Luego de disputada la última competencia de Motocross en Dalecin, Checoslovaquia, donde se impuso Contini, estas son las posiciones en el Campeonato: **Strijbos, 165 puntos**; P. Vehkonen, 156; Contini, 152; Van Denberk, 148; Kouki, 117; Pantila, 100; I. Vehkonen, 91; Barozzi, 75; todos los cuales, con siete europeos más y numerosos sudamericanos, estarán en Salta.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

EL CAMPEONATO METROPOLITANO ROMPIO EL "FUEGO"

El circuito "Fuego", perteneciente al **Club Glorias Argentinas**, fue el escenario de la primera fecha del **Campeonato Metropolitano de Automodelismo Deportivo**. Treinta y tres fueron los participantes que se dieron cita.

Esta prueba contó con el aporte de una nutrida delegación del Automotoclub Pergamino, que ubicó a su mejor "piloto", **Marcelo Salavati**, en octava posición en la clasifica y en la final.

La competencia se la adjudicó un veterano automodelista deportivo, **Aníbal Fariña**, quien lleva ya casi dieciocho años en esta actividad; condujo un chasis **Sebring** creación de **Daniel Detata**, y la carrocería utilizada fue la del **Porsche 917 Can Am**.

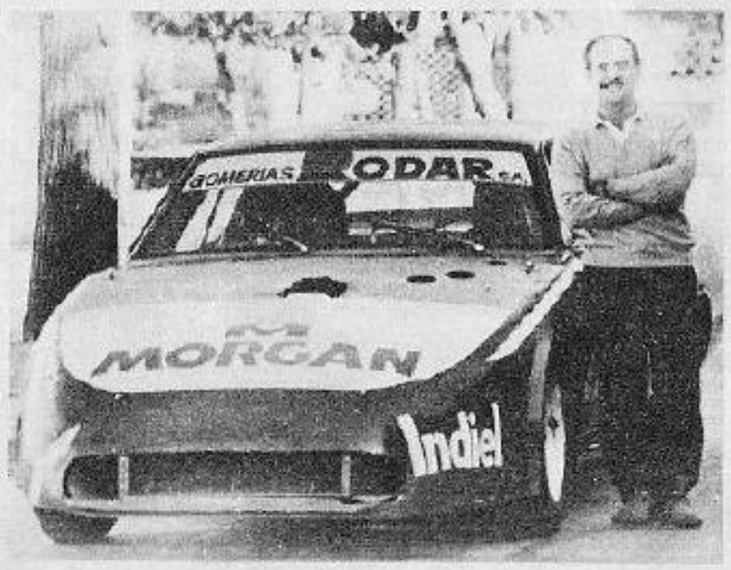
Luego se clasificaron Hugo Pol, Walter Vera, Mario Granzella y Roberto Santillán. Las próximas competencias programadas son:

21 de junio, Club Nueva Chicago, Francisco Bilbao 6900.

5 de julio, Club Juvenil, Av. Corrientes 4534.

19 de julio, Club Amanecer, Victor Hugo 2542.

DARAY ESPERA



Daray y el T.C. con el que incursionó -fugazmente- en Las Flores. ¿Una opcion?

Luego de su desvinculación del equipo de Carlos Akel, **Rubén Daray** efectuó diversos contactos, que no llegaron a satisfacerlo plenamente. En una charla que sostuvimos con el piloto, éste nos manifestó que: "Estuve probando el Nissan 300 ZX que corrió aquí Emerson Fittipaldi, aunque por el momento no voy a participar en el Club de Pilotos. Mi intención es continuar en T.C. 2000, *pero lo mas* importante es el apoyo total e incondicional que recibí de parte de todos mis auspiciantes, quienes me dieron 'carta blanca' para continuar en cualquier categoría".



Oscar Palmero no tendrá beneficios

la CDA, quien ya curso un telex comunicando dicha medida a la Federación Internacional del Automóvil.

ACIBA FELICITA Y ACLARA

Mediante una nota firmada por **Daniel Vega** y **Jorge Frere**, presidente y secretario respectivamente, de la **Asociación Civil de Banderilleros** (ACIBA), se nos felicita por nuestros veinte años, y, además, al entregarnosla aprovecharon la ocasion para aclarar que en el lugar donde se accidentó **Osvaldo Massei** en el Autodromo no había ninguna mancha de aceite como indicó el piloto a CORSA.

ABADIA TRABAJA PARA SCHEER

"Desarmamos el auto de Formula 2 de manera integral. Desenchapamos el chasis, lo repasamos totalmente y lo volvimos a armar. El tema era sacarle el mayor peso posible, ya que estábamos excedidos en 16 kilos por sobre el límte de la categoría. Entre los pontones nuevos, que son más livianos, la trompa, la carlinga y los radiadores nuevos mas ligeros, le hemos sacado con seguridad alrededor de 12 kg. Veremos, cuando armemos todo otra vez, cuánto nos queda y de dónde podemos sacar algo más si es que hace falta. En el motor también trabajamos haciendo una nueva tapa y una leva diferente y las vamos a probar en el banco esta semana. Creemos que funcionaremos mejor y estaremos algo más cerca en Puerto Iguazú. Osvaldo (por Scheer) sigue aprendiendo y haciendo escuela lentamente". El concepto es de Francisco Abadía, el preparador del auto del piloto de Santa Catarina.

En otro orden de cosas, Abadia le informó a CORSA que está armando su **Super Europa 1300** para la **Clase 2** de Turismo, que estara listo en un mes y medio aproximadamente, para que **Hugo Cuervo** vuelva a la conduccion en la categoría antes de fin de año.

CORDOVANNA CAMBIARIA

Carmelo Cordovanna, el primer inscripto argentino del **Rally Mundial**, podría cambiar de clase y de auto para esa competencia. En princi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLUB DE AUTOMOVILES SPORT ARGENTINA
DUNLOP sportswear
SABIM
FRAM
WAGNER LOCKHEED
Catch me if you can
Dufour
CORSA

DECAL'S S.R.L.

CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.

URQUIZA 3160 **T.E. 750-7729** **CASEROS**



SERGIO TACCHINI
FUJI
Bendix
El avance tecnológico que no tiene freno.
balestrini

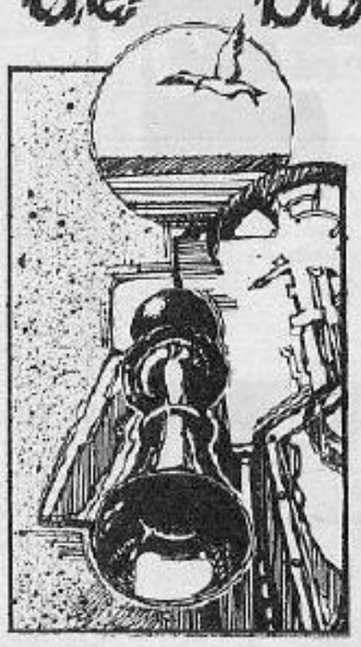
sportfila®

Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:

AUTOFIX®

PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 682-2622 - Cap.

Toquecitos de bocina



pio está inscripto con el **Mitsubishi Lancer**, pero mientras se arma este auto (el motor está en lo de **Rafael Balestrini**), en su taller de la calle Luis Viale, se está armando otro de producción nacional y de la clase mayor, que podría ser tripulado por "el Cholo" si es que está listo para la prueba internacional. Lo que tampoco está definido es quién será su navegante,



Dino Landriscin vende dos "504"

pero el piloto que corre normalmente el Campeonato Provincial de Rally de la Regional Uno, tratará de buscar algún cordobés para esa carrera en especial.

SIN VIVERES

La **Asociación Pilotos de Fórmula Cuatro** resolvió que **Oscar Palmero**, a consecuencia de su desclasificación en la carrera de **Las Parejas**, no goce, que durante seis meses, del descuento para las **cubiertas**, y además, durante ese mismo lapso no perciba los **premios** que otorga ACRA. Con respecto a **Néstor Furlán** y **Daniel Cingolani**, se espera lo que suceda en torno a las apelaciones que presentaron ambos pilotos, para proceder en consecuencia.

LANDRISCINA VENDE

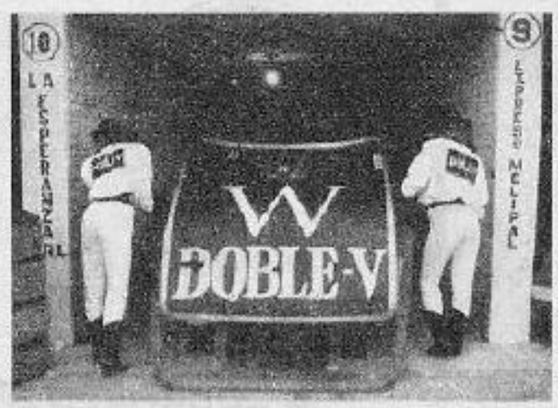
Para quienes estén interesados en participar en rally y no tengan vehículo, **Dino Landriscina** tiene en venta dos unidades **Peugeot**. Una es 504 **TN'81** y la otra, también 504 pero **GR II '84**, ambas listas para largar y con repuestos varios. Los interesados pueden dirigirse a la calle Constitución 1511, de esta Capital, o llamar al 26-0650 a partir de las 12 horas.

MUSEO DE FANGIO

El sábado anterior en la ciudad de **Balcarce** se produjo la "pre" inauguración del **Museo Muncipal del Automóvil Deportivo**. Al acto asistió una numerosa cantidad de público y autoridades entre las que se contó al gobernador de Córdoba, Dr. **Eduardo Angeloz**. La inauguración efectiva tendrá lugar el próximo **22 de noviembre**.

BUSQUEDA

Parece ser que, desesperado por la falta de potencia en su **Nissan 300 ZX** del **Club Argentino de Pilotos**, **Eugenio Breard** contrató a estas dos señoritas para que, disimuladamente, investiguen hasta dar con el paradero de los "burros" que, según "Chippy", le están faltando en el auto. El fotógrafo de CORSA sorprendió a ambas niñas cumpliendo la orden de Breard.



LA FORMULA DOS MIRA AL FUTURO

En nuestro número anterior tocábamos con **Reinaldo Cozzani** y Alberto Scarazzini el aspecto institucional y el técnico de la Fórmula 2 "Sudam". Los conceptos básicos de ese diálogo que habían quedado pendientes de publicación, son los siguientes:

–¿Cómo es actualmente la relación con los brasileños en la categoría?

–Entiendo que se está fortificando debido a que estamos teniendo cada vez más diálogo.

Si bien el "emparcho" reglamentario que se debió hacer este año en el reglamento técnico de la categoría pudo haber creado algún tipo de fricciones, pues algunos equipos brasileños pensaban que debían tener alguna ventaja mayor, ahora ya el tema se ha superado y el diálogo es no sólo cordial sino también muy fluído.

Ellos comulgan con la idea de que el reglamento al que estamos apuntando –el de la F.3 europea– es el que más conviene a todos.

El asunto es ganar en confiabilidad y no perder performance, además de bajar los costos en la medida de lo posible. Ellos están totalmente de acuerdo en ese concepto básico.

–Reinaldo, ¿por qué no hay ahora en la categoría, pilotos de otros países que no sean Brasil y Argentina como en años anteriores?

–Comencemos por Uruguay.

Pedro Passadore está virtualmente retirado: al parecer no quiere correr más. Estamos en la gestión de incorporar al campeón de la Fórmula Renault, Fernando Mainnetti, quien ya tuvo alguna participación en la categoría a través del equipo de Osvaldo Antelo, y que creemos es una joven promesa. De cualquier manera somos conscientes de que no existen en Sudamérica muchos pilotos capaces de sentarse en un auto del nivel de los nuestros.

En cuanto a los chilenos, estamos hablando con dos de ellos "Lito" Ridolfi y Giuseppe Bacigaluppo, para tratar de incorporarlos a la categoría, sobre todo en el caso del primero, aún ya tiene una experiencia bastante importante.

Creo que alguna de las dos posibilidades va a concretarse. De cualquier manera nosotros estamos buscando la manera de subvencionar esas participaciones, no sólo en el caso de los chilenos, sino también de los demás países. Es importante destacar en este terreno que, por una cuestión que es totalmente ajena a la categoría, que es la paridad dólar - austral, el alquiler de un auto les cuesta a los extranjeros el doble de lo que les costaba el año pasado.

Ese es uno de los motivos a considerar.

Otro ejemplo diferente pero válido es el del reciente ganador de Indianápolis, Bobby Rahal, quien pasó por la Fórmula 2 en una carrera años atrás, corrió con el auto del campeón –Maldonado–, venía precedido de una experiencia importante, tanto en categorías europeas como norteamericanas, inluso con dos carreras en Fórmula 1, y que sin embargo, si bien no desentonó, tampoco descolló.

Es decir que ésta es una categoría para tener continuidad, para hacer experiencia y luego obtener resultados. El ejemplo clásico se da en Raúl Boesel, quien estuvo con nosotros unas cuantas carreras y fue ganador recién después de cinco presentaciones, después de un esfuerzo muy grande por parte de él y del equipo INI para el cual corrió. Y aquí se da un hecho realmente singular: de pronto aparece algún piloto joven de algún país sudamericano, con poca experiencia y con muchas expectativas, y de alguna forma con la exigencia de la gente de su país para que obtenga resultados inmediatos... ¿Qué pasa entonces? El piloto corre un par de carreras, los resultados no aparecen, la gente se desalienta, y no vuelve a presentarse.

–¿Y qué pasa con los peruanos? Vino primero Koechlin, después Jochamowitz, posteriormente se habló de otros dos jóvenes, desconocidos para nosotros, y ahora no hay ninguno...

–Seguimos en conversaciones con Koechlin, quien es muy posible que vuelva para la de Puerto Iguazú. Con "Neto" Jochamowitz no tenemos contacto ahora, pero como no descartamos la posibilidad de correr en Perú una carrera en el '87, quizá sea factible una participación más masiva de pilotos de la parte norte del hemisferio sur de América.

–¿Y qué con la posibilidad que se mencionó para que el colombiano Giovanni Sessana corra alguna prueba antes de la de su país, en el equipo de Guillermo Kissling?

–Ya estamos hablando para que Sessana corra en Interlagos el 3 de agosto, fecha previa a la de Bogotá. No así en Puerto Iguazú pues no creemos prudente hacer que debute en una carrera urbana, con todo el riesgo y la responsabilidad que ello implica.

Por otro lado, esta alternativa de Interlagos está destinada a evitarle la presión que significa debutar en su propio país sin tener por lo menos una experiencia previa en el auto que va a conducir.

Esto no está totalmente confirmado pero estamos esperando para estos días una respuesta suya. También existe un contacto, a través de terceros, con otro piloto colombiano de apellido Aveldaño que podría correr en Bogotá y además quería comprar un auto y formar su propio equipo.

–¿Y cómo viene el calendario de la Fórmula de aquí en más?

–El 6 de julio corremos en Puerto Iguazu, el 3 de agosto en Interlagos, el 31 del mismo mes en Colombia, el 14 de septiembre en Buenos Aires. La carrera de Chile en octubre no está confirmada, pero como creemos que es difícil que se haga tenemos ya algunas opciones para suplantarla.

Una podría realizarla el 26 de octubre en Brasilia, para correr una semana después –tal como está previsto por calendario– en Gramado.

Si no se diera la alternativa de Brasilia existen varias plazas en Argentina dispuestas a hacer esa carrera. También está pendiente la posibilidad de Miami, que no es muy concreta y por lo tanto, preferimos mantener un compás de espera hasta los próximos días, en que el tema quedará clarificado.

Para finalizar con el calendario del año iríamos a Uruguay en la primera semana de diciembre –el 7–, pero sin que esté definido aun el lugar. Si sabemos que va a ser un trazado urbano que puede ser en Pocitos (Montevideo), en Colón o, sin descartar aún, Punta del Este. Finalmente, el 14 de diciembre volveríamos a correr en Argentina y puede ser en Mar del Plata, con cuya gente ya estamos en contacto, pero por otra parte surgió la posibilidad de ir a Pinamar ya que el municipio de esa ciudad estaría interesado en llevar a la categoría para promocionar su temporada veraniega. Kissling y Maldonado estuvieron viendo el lugar y aparentemente podría acondicionarse para realizar allí la carrera.

Esta es la realidad concreta de la Fórmula Dos Sudamericana en el orden institucional hasta el día de hoy. Esto es lo que dijeron sus responsables en una nota a fondo. Admitiendo los problemas que existen, buscando la solución de los mismos, tratando de solidificar la categoría en un momento difícil. Pero sin tormentas a la vista que hagan peligrar la estabilidad de la misma, más allá de las lógicas crisis económicas por las que atraviesan todos, sin excepción, los países del cono sur de América.

Néstor Carbia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sobre ruedas todo

"H.B. PRODUCCIONES" Avda. Córdoba 3008. 6°B Tel. 86-6285

BUZOS ANTIFLAMA

JS



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

NUESTRO BUZO ES: SEGURO, COMODO Y ELEGANTE.

REMITIMOS AL INTERIOR
PROXIMAMENTE
CONFECCIONADOS
CON TELA ANTIFLAMA **NOMEX**

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

KARTING:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

SINTONICE SU TAPA Y LEVA EXCITANDO LAS R.P.M.

MAS EFICIENCIA VOLUMETRICA EN SU MOTOR



- ARBOLES DE LEVAS Y RESORTES ESPECIALES PARA TODAS LAS MARCAS Y CATEGORIAS
- BIELAS Y TORNILLOS CROWER
- PLATILLOS DE VALVULAS DURAL Y TITANIO
- RADIADORES DE ACEITE
- CONEXIONES ESPECIALES RUSSELL Y EARL'S
- ENGRANAJES DE BRONCE
- EJES DE MANDO - TAUNUS - SIERRA
- CARTER DE ACEITE TC2000 - G 4 - TAUNUS - SIERRA
- ACCUSUMP 20 seg
- BUZOS Y GUANTES FILLER SAFETY
- BOTADORES REGULABLES PARA TAUNUS 2000/2300 cc.
- BOTADORES REGULABLES PARA TAUNUS 2000/2300 cc. COMPETICION
- SIERRA STANDARD Y COMPETICION
- TORNILLOS DE BIELA CARRILLO
- VARILLAS LEVANTA VALVULAS DE ALEACION LIVIANA CROWER
- BOBINAS Y CONDENSADORES MALLORY Y ACCEL
- CARBURADORES WEBER Y HOLLEY
- MULTIPLES DE ADMISION OFFENHAUSER - DATSUN - TOYOTA - TAUNUS - CHEVROLET - DODGE
- BOMBAS DE NAFTA ELECTRICAS CON REGULADOR DE PRESION HOLLEY
- MULTIPLES DE ADMISION OFFENHAUSER - DATSUN - TOYOTA - TAUNUS - CHEVROLET - DODGE
- BOMBAS DE NAFTA ELECTRICAS CON REGULADOR DE PRESION HOLLEY
- PINTURA PARA CAÑOS DE ESCAPES V.H.T. Y TODOS SUS PRODUCTOS
- DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA LA ARGENTINA
- TELEX C.P. 9900/1 AR.

ALBERTO CRESPO competición

ACASSUSO 1393-1525 OLIVOS
795-9864 - 791-4121 (1636) Bs. As.
(Alt. Avda. Maipú 3200) ARGENTINA
TELEX (C.P. 9900/01) AR



PARA:

- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO

*CORLOK
*AZULEJOS
*PLASTICOS
*FORMICA
etc

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMCA
INDUSTRIA ARGENTINA



- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



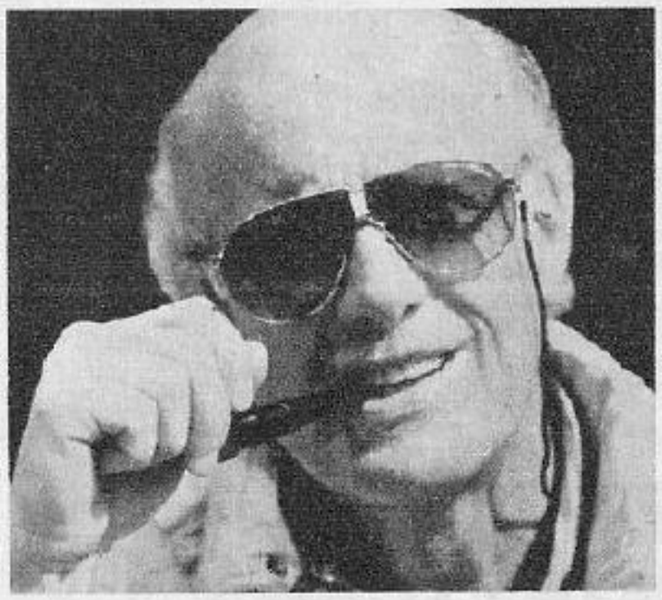
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

Transparencia: Tony Matthews
Dibujos y comentarios técnicos: Giorgio Piola

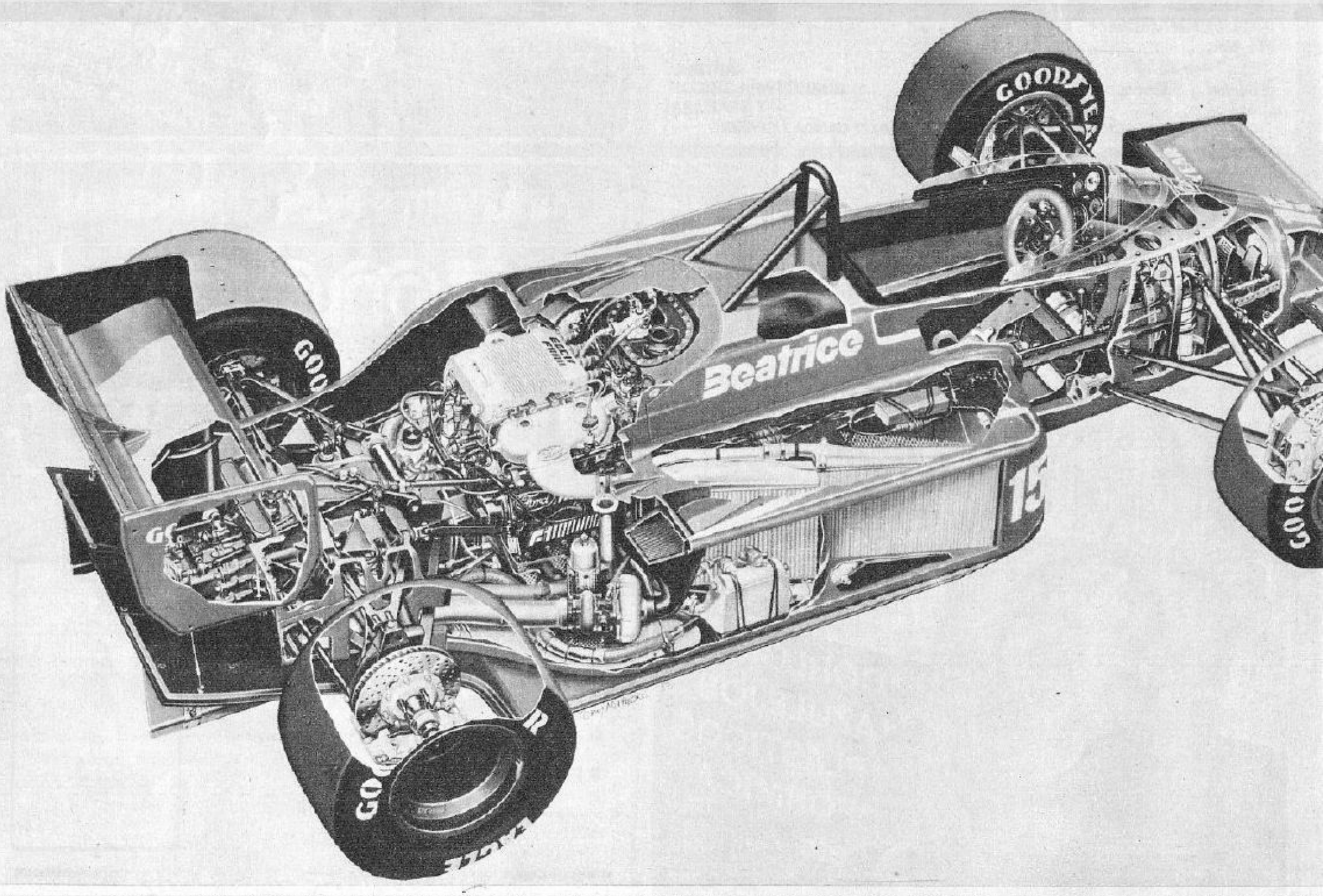
EL FORCE-FORD DE FORMULA UNO y sus orígenes

LA SONDA DE DEARBORN

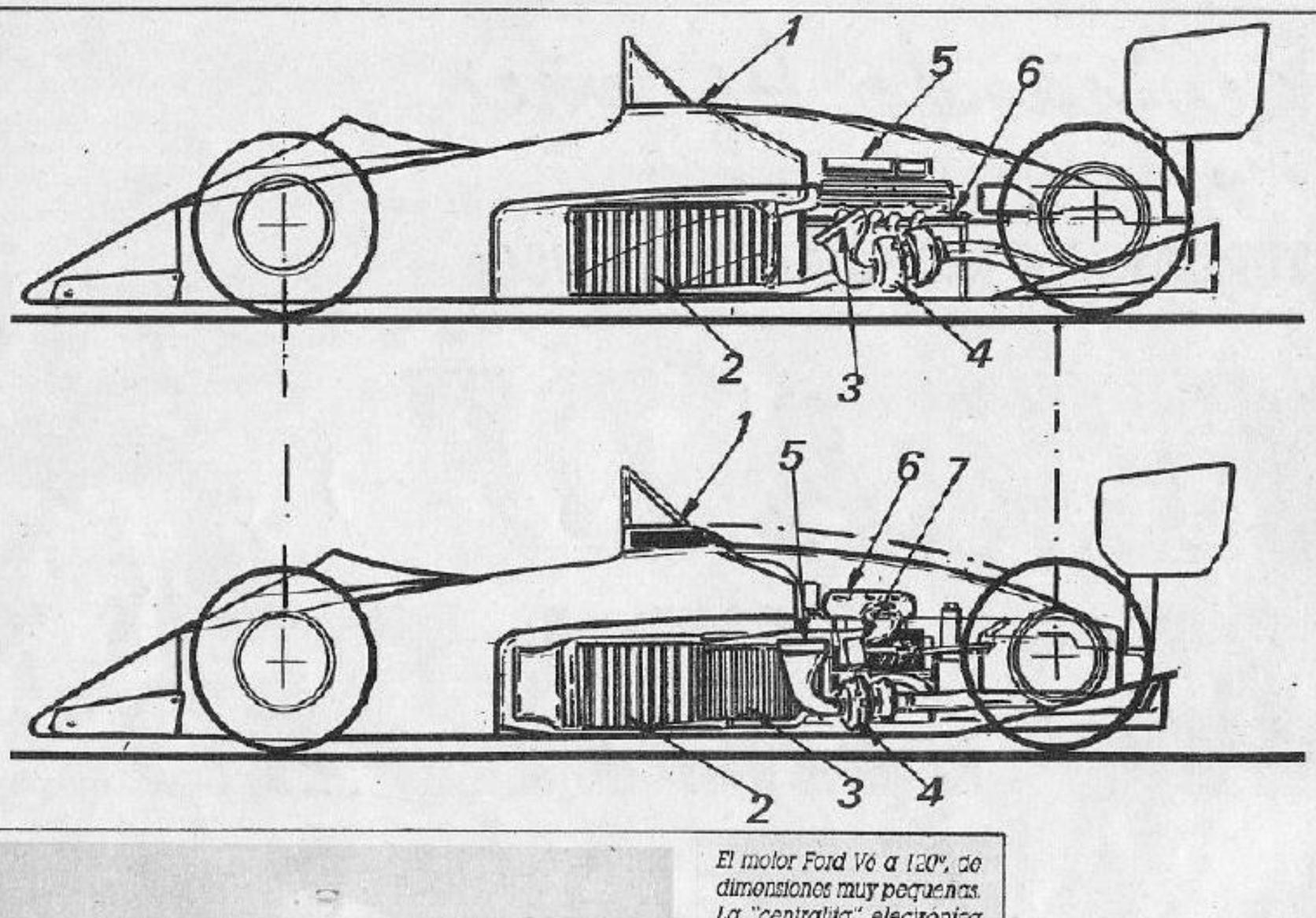


Michael Kranefuss, director del área Special Vehicle Operations *y responsable del programa de Ford en F-1, fruto de la confunción de S.V.O. y* Cosworth Engineering *con la contribución clave de la Electrical and Electronic Division de Ford. La puesta en pista corre por cuenta en primera instancia, del* Team Haas USA Ltd.. "Los resultados iniciales obtenidos por el conjunto han sido muy alentadores –*ha dicho*–. Todos tomamos esto como una primera etapa necesaria para transformar un motor nuevo en un impulsor de carrera competitivo".

Presentado en carrera el 27 de abril último en Imola para el Grand Prix de San Marino, el Force THL2-Ford reemplazó finalmente –cumpliendo con los rigurosos programas de la casa del óvalo– a su similar de motor Hart. Así, el nuevo chasis diseñado por nuestro conocido Neil Oatley –ex ingeniero de Reutemann en Williams– se erige en el instrumento de Ford para "sondear" posibilidades prácticas en una primera etapa de su retorno integral a los más altos estratos de la competición automovilística. Helo aquí "al desnudo" y analizada su evolución en algunos detalles. De modo que, mientras en otras páginas de este mismo número usted podrá revivir las alternativas del reciente G.P. de Detroit, en éstas desarmamos juntos la más novedosa arma del coloso de Dearborn, industrioso suburbio que tanto contribuyera a darle a aquélla el título de "Capital Mundial del Automóvil" y ahora, quizá ya para 1987, pretende otro cetro mundial... pero de F-1.

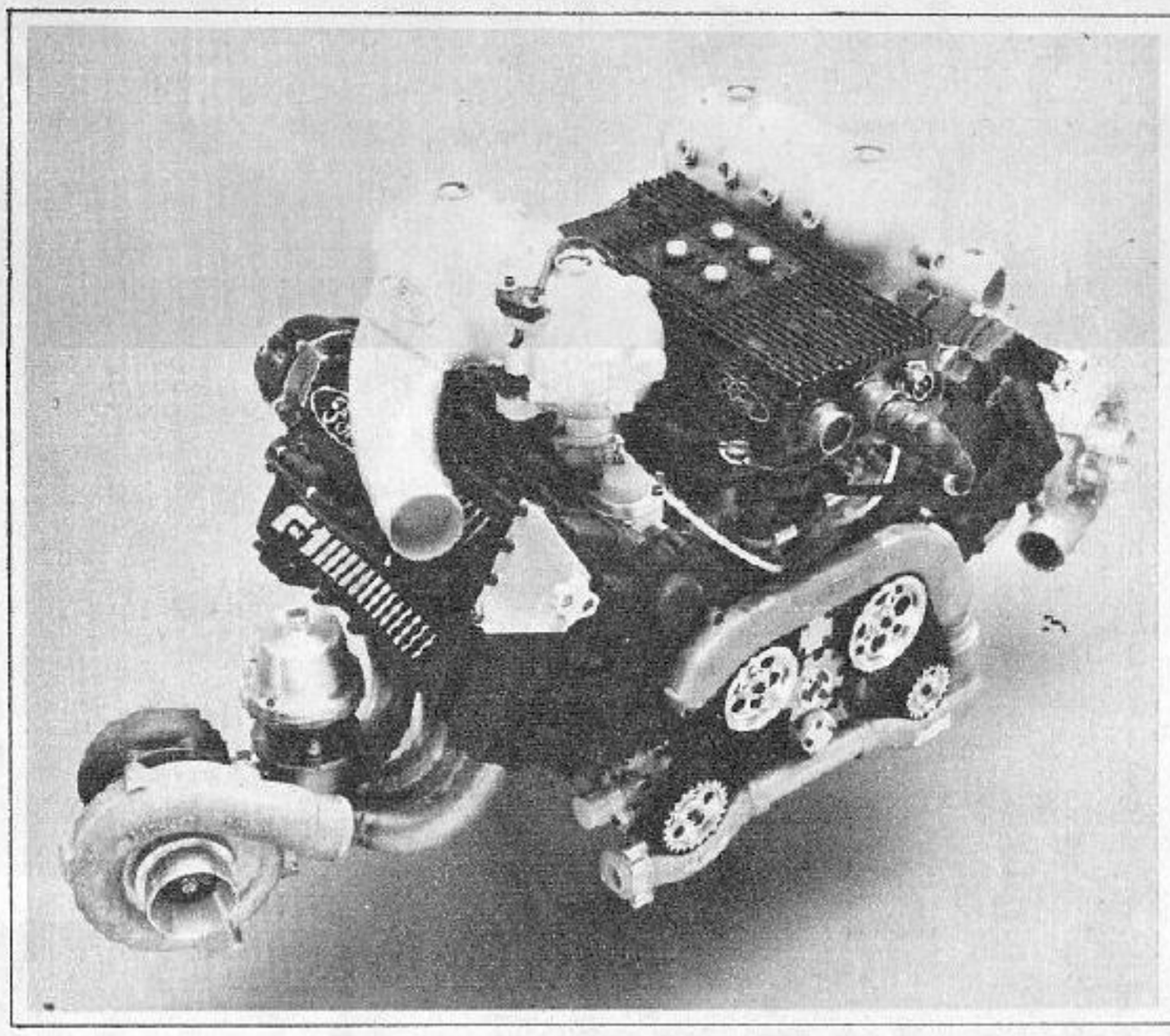


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

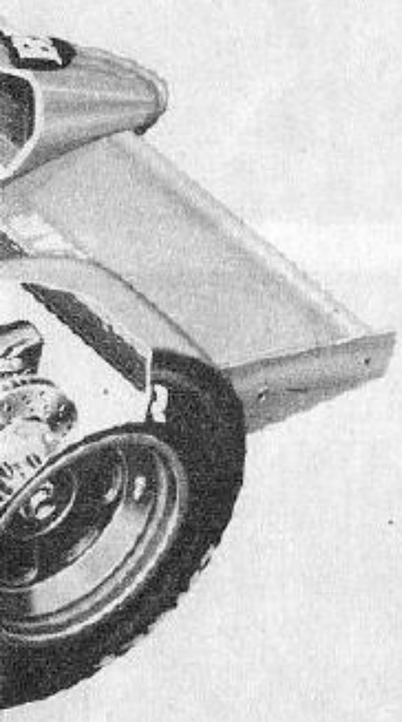


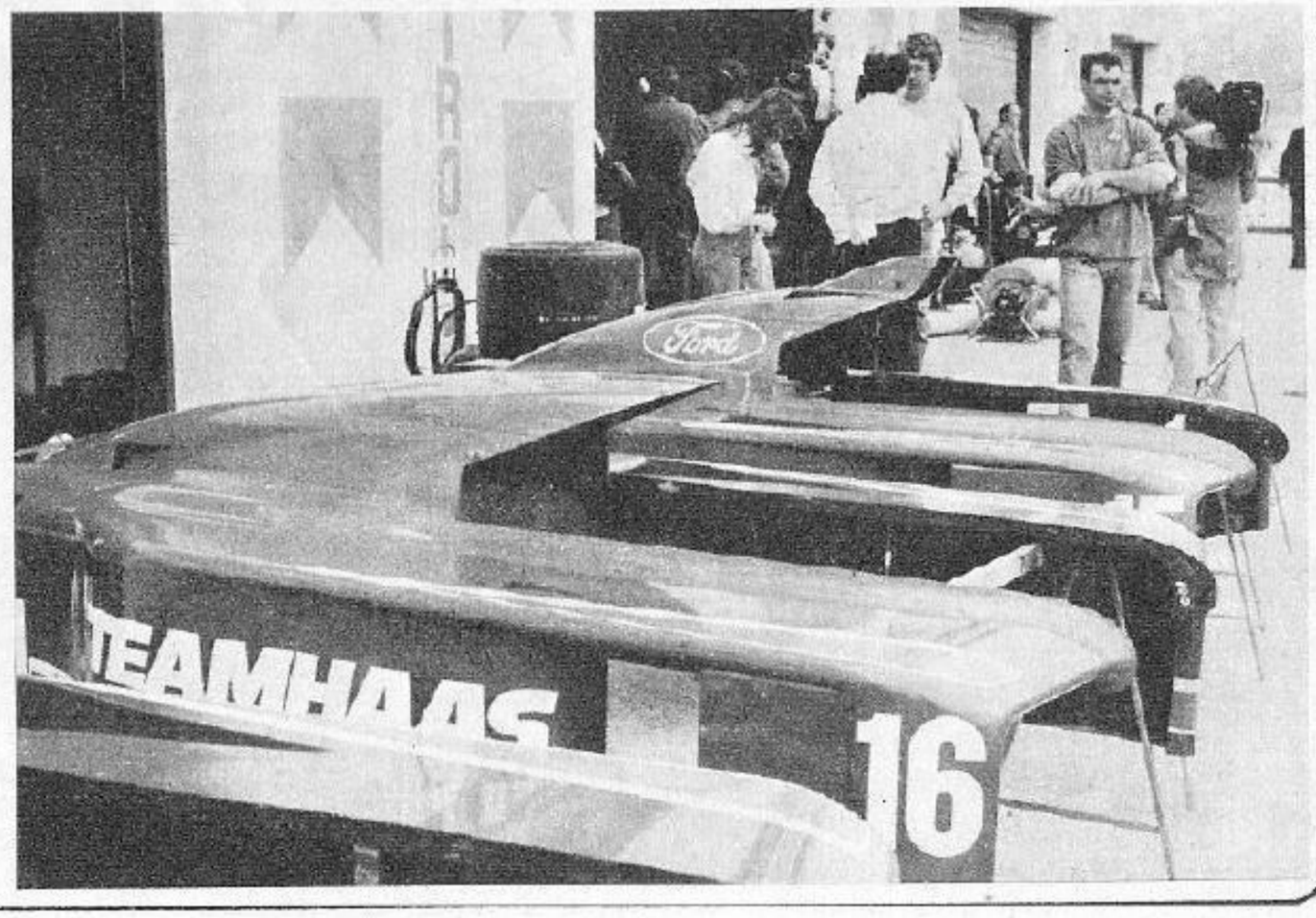
Confrontación de perfiles del Force-Hart (arriba) y del de motor Ford (abajo). HART. 1) La zona del tanque de nafta del auto viejo es más alta porque contenía 220 litros de combustible. 2) Intercambiador de calor único, del lado izquierdo. 3) Toma de aire para la turbina simple. 4) Holset. 5) El 4 cilindros Hart es alto y más largo en 15 cm que el V6 Ford. 6) El motor Hart no es portante y requiere una subestructura de sostén.

FORD. 1) Sobre el tanque de nafta va ahora la nueva central electrónica. 2) Intercambiador de calor (uno por lado). 3) Radiador de agua (uno por lado). 4) Turbina Garrett. 5) Toma de aire respectiva. 6) El motor Ford es de dimensiones muy reducidas, a tal punto que permitiría realizar una máquina de perfil casi tan bajo como el Brabham BT55. 7) Válvula "wastegate" (una por lado, como los turbos y sus tomas correspondientes).



El motor Ford V6 a 120°, de dimensiones muy pequeñas. La "centralita" electrónica EEC IV puesta a punto por Ford, dispuesta ahora sobre el tanque de combustible, primariamente (lolo) estaba sobre la "V" del impulsor, donde en la actualidad se instala el encendido electrónico Marelli. De la casa italiana son también el alternador y el sensor de parámetros, mientras que la inyección es Weber. Las turbinas son Garrett.





En primer plano, carenado de pontones y motor Hart. En segundo, el correspondiente al motor Ford.

Revisando Apuntes

●Más Fotos ●Apostillas ●Conclusiones

Por Carlos Neira
Fotos: Enrique Bianco

TURISMO EN RIO CUARTO (15/6/86)

FERIA DE NOVEDADES



El debut de la "Fórmula Sierra" de APAT, la presentación del Volkswagen Gacel semioficial de Bonomo, los retornos al triunfo de Maggi y Faure. ¿Les parecen pocas nuevas...? Y no fueron las únicas buenas... Ahí volvemos.



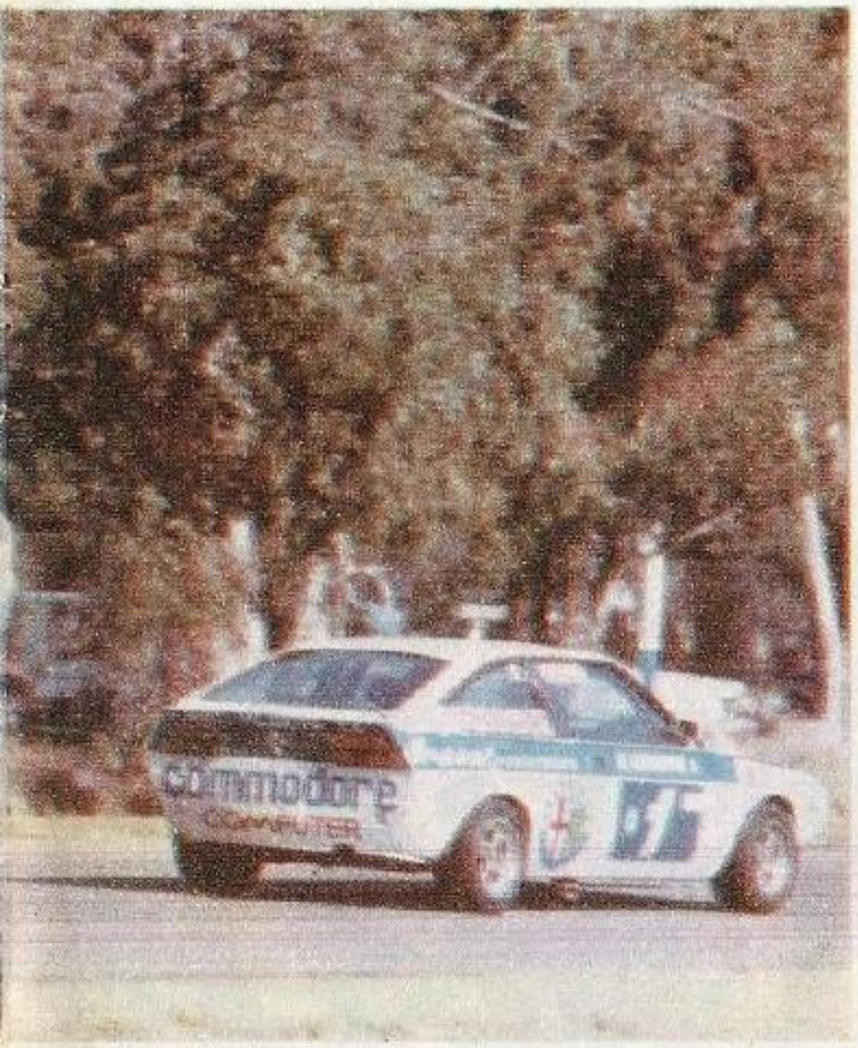


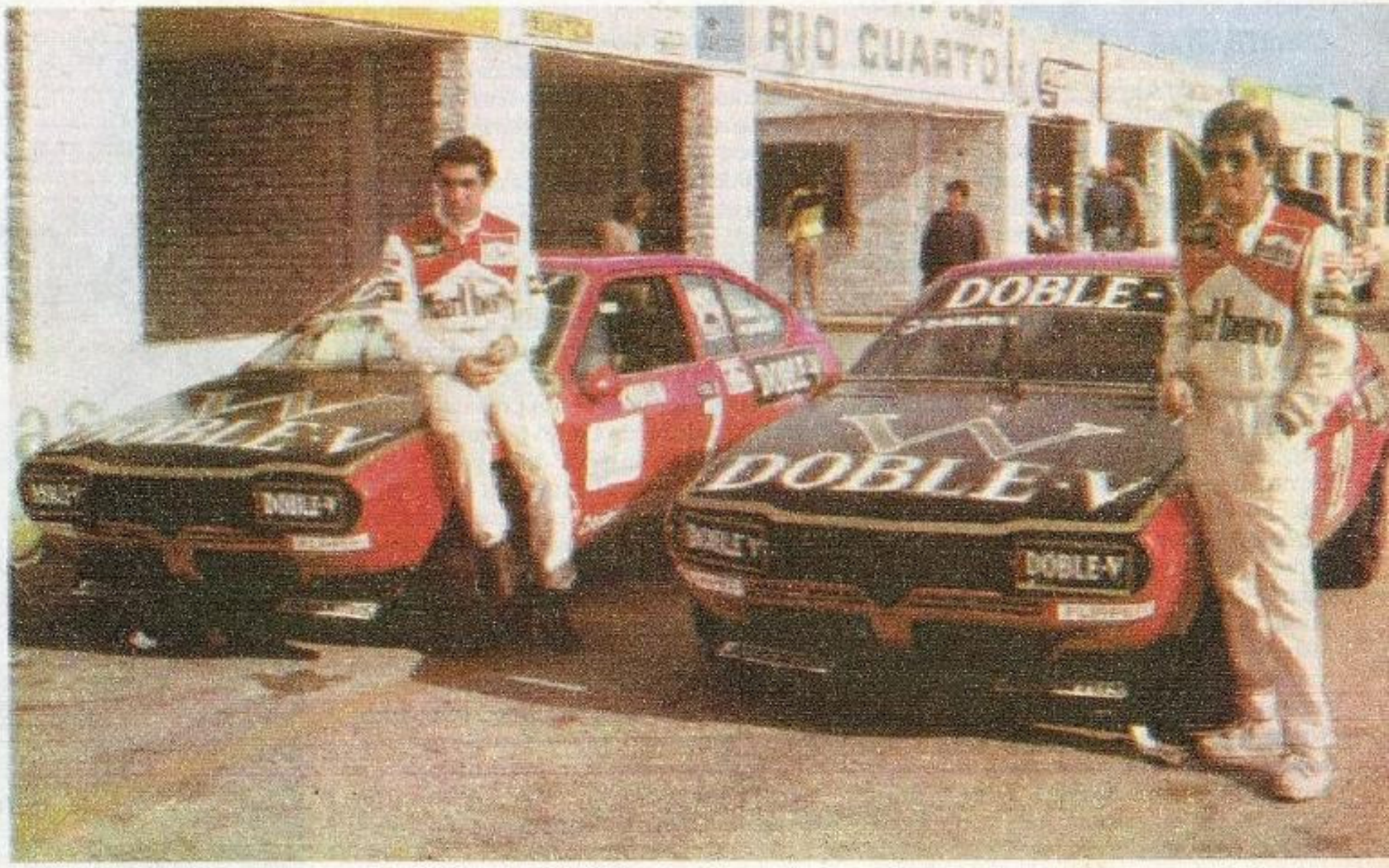
Arriba, Raúl Faure, inesperado ganador en la competitiva clase 2 con el controvertido auto de Serravalle, uno de los pocos que no necesitó lastrar para dar el peso mínimo. Al lado, los responsables de que el podio luciera "de cada pueblo un paisano": Bessone con el Alfa y Bonomo con el Gacel. Más allá, posan para Bianquito los pilotos del equipo Alfa Romeo Balestrini-Valles: por supuesto, "Chippy" Brecard y Jorge Maggi, reencontrado con el triunfo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

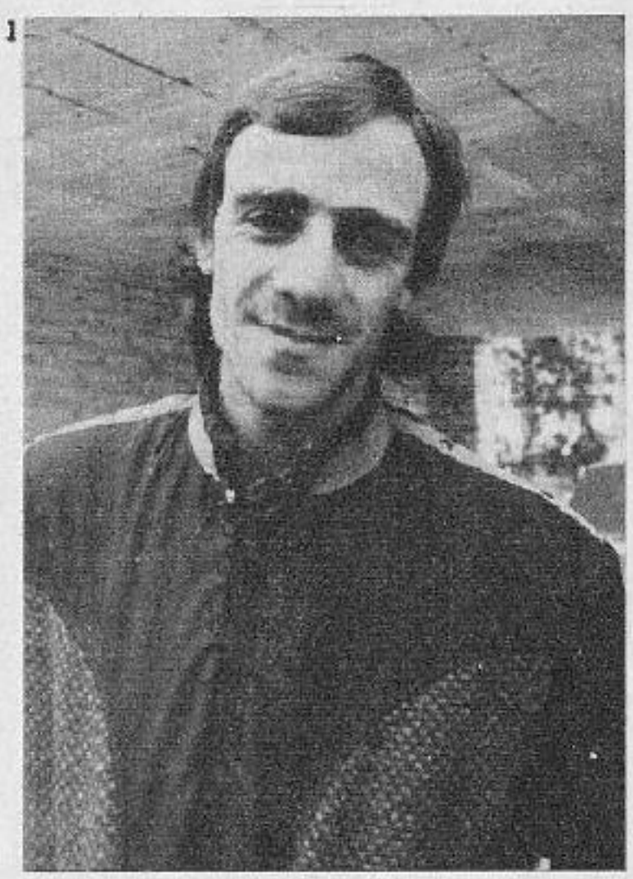
Jorge Guiral no tuvo suerte con el 128 pero se desquitó ampliamente con el Sierra, convirtiéndose en el primer ganador de la categoría. Acá es perseguido por el santiagueño Roberto Bastaldo, un piloto de gran futuro. ¡Ah! ¿Le gusta el "salpicado" de la foto...?







1

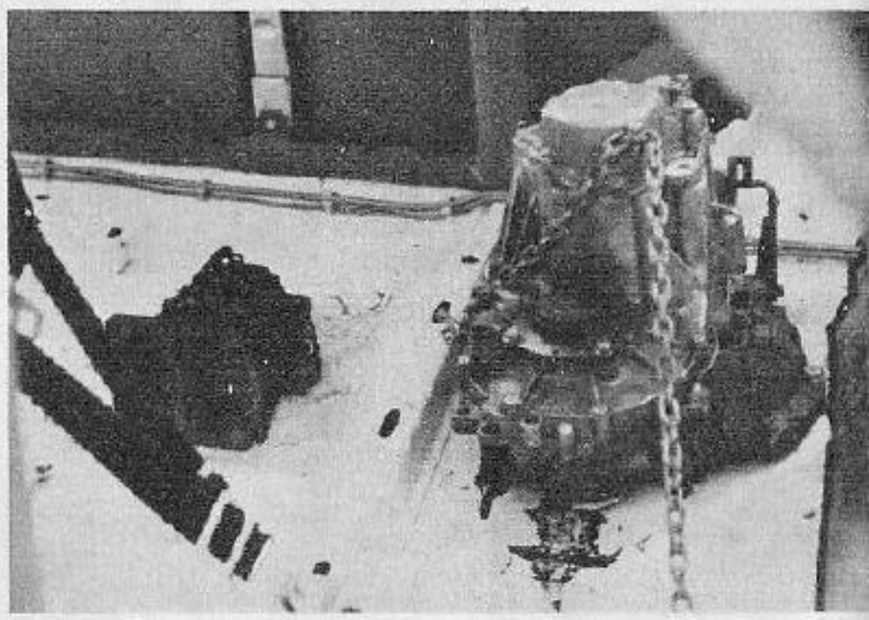


BALANZA: ADIOS A LOS ULTRALIVIANOS

Un acariciado anhelo se cumplió en Río Cuarto: el pesaje de los autos mediante una modernísima balanza electrónica, flamante adquisición de la C.D.A.. Las inapelables cifras del display luminoso fueron descubriendo –especialmente en la clase 2– a una multitud de ultralivianos entreverados con un puñado apenas de "pesados".

Para compensar el déficit de kilos que en algunos casos llegó hasta los 75, y sin tener a mano lastres apropiados, "los muchachos de la liviana" recurrieron a los más insólitos elementos para ponerse en peso; una breve recorrida por el parque cerrado posterior a la clasificación del sábado, causó la hilaridad de aquellos que se asomaron al habitáculo de los autos.

Por ejemplo, **Inoriza** recurrió a un criquet hidráulico para 30 toneladas; **Pentecoste** ubicó una caja de velocidades; **Santacaterina**, cargo una caja de velocidades completa, un criquet para sólo 15 Ton. y 2 matatuegos tamaño baño; **Biondi** recurrió a una 7.50 x 16 (redibujada, llanta artillada); **Adba** tenía a mano un plato de motoniveladora y lo atornilló al piso. **Caballero** abulonó prolijamente una morsa N° 5; **Leguizamón** sacó una rueda 1100 x 20 a un micro y ocupó con ella todo el interior del 128; el ex santo "**Chano**" **Spampinato** probó con un confesionario pero se decidió luego por un cardán de Massey Ferguson de los 150 HP; el oriental **Antúnez** introdujo dificultosamente un crique "cocodrilo" (de los que usan las gomerías) que llegaba desde el tablero al tanque de nafta. Y así por el estilo, siguen las excentricidades, como el de aquel que quiso poner un compresor y no le dejaron por estar expresamente prohibida la sobrealimentación, por reglamento.



La balanza y elementos de paso en el cockpit de Santacaterina.

2



3



1 - Atenti con éste: Rivero, del Valle de Río Negro. Había hecho el mejor tiempo en la tanda inicial de Sierra y no salió en la segunda. En la final quedó afuera por un auitazo. 2 - Adba casi se va afuera y Ciaglia lo pasa por adentro; los Alfa todavía estaban atrás... 3 - Baldinelli ya pasó, Faure zafa, Harpe está atravesado y tapando a Guiral, que también "cabrió" en esa vuelta inicial en la horquilla. 4 - Así quedó el Regatta de Flammini después de embestir al auto de Berca que había hecho un trompo el sábado. El piloto del 128 sufrió heridas graves aunque al parecer su estado evolucionaba favorablemente luego de ser operado. 5 - La nueva imagen multimarca de la clase 2: Alfa, Gacel, Fiat. 6 - Gente de la clase 3: desde la izquierda, Daniel Rodríguez, Germán Arballo, Horacio Valenti (mirando para atrás), Jorge Delgado, "Zorba", Pablo Ciaglia, Chippy Brearo y en cuclillas Jorge Maggi. 7 - Bessone se pasó en boxes una de las tandas clasificatorias del sábado mientras los mecánicos le cambiaban la caja de velocidades. 8 - Parecería que Gastón Clement hubiera querido subir con los banderilleros. Borró el tren delantero del Sierra...

4



5



CUARTILLITAS

BONOMO Y SU GACEL. El auto de **Bonomo** tiene todo el apoyo de la **Comisión de Concesionarios VW**. El motor lo hizo **Pascual** Bonomo, tío de **Omar**, con el asesoramiento de **Miguel De Guidi** en la leva y tapa. En cuanto a las suspensiones, el trabajo se debe a los desvelos del Ing. **Edgardo Fernández**.

PREPARADORES SIERRA. El auto de **Moyetta** se hace en Río Cuarto; el de **Gastón Clement** en Urquiza, mediante el trabajo de **Eduardo Solmi** y **Raúl D'Onofrio**. El de **Basualdo** es debido a **Luis Cosma**; el de **Bauque** lo hace **Alberto Baldinelli**; el de Gurial, la gente de **RG**; el de **Pentecoste**, **Pancho de Medio** (Tecnomotor); los de Ingeniero Huergo, es decir **Rivero** y **Ferrer**, tienen motores preparados por **Juan Di Nezio**. A **Patti** se lo hizo **Akel**, como a **Raies**; el de **Sgroppo** es debido a **Jackie Silva**, y en cuanto a **José Luis Bessone**, es atendido por el equipo liderado por el preparador **Pedro** "El Pata" **Vidal**.

SOLIDARIDAD (I). Probando el viernes, **José Arturo Basso** rompió el motor de su **Alfa Romeo**. El sábado, **Bessone** padre le prestó un motor que estuvo colocado en el **Sprint Veloce 1.5** recién para la última tanda. Basso salió a ablandarlo un poco para intentar clasificar con una vuelta, pero pese al gesto del Campeón, no entró en la ronda final.

SOLIDARIDAD (II). Otro que rompió el motor fue el de Río Tercero, "**Zorba**" **Valenti** le prestó uno de los suyos (trucado por **Antelo**) para reemplazar al Berta.

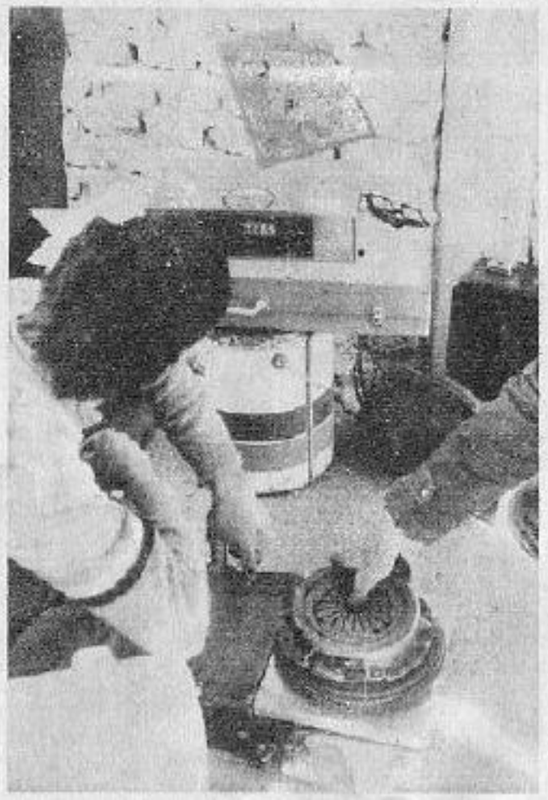
REGATTAS. Hubo dos: el ya conocido del barissense **Carlos Flammini**, un doble árbol preparado por **Carlos Scarbasi** que resultó muy dañado el sábado y no corrió. Otro –de color verde– fue presentado por **Raúl Ottaviani**, de Carlos Casares; en este caso se trató de un mono árbol de 1500 cm³ (modelo 85) que el campeón zonal puso en un razonable 3ler. puesto de clasificación. En cuanto al de **Pernía**, debutaría en el Cabalén el 9 de julio. "**Es una maravilla pero le tengo que poner autoblocante, porque así ando a las patinadas en todos lados**", dijo el tandilense.

POMODORO TEAM. El recordado hombre del Isard 1204, **Juan Jacinto Pomodoro**, tiene dos promisorios pollos en la clase 3. Uno es el ex rallista **Daniel Rodríguez** (de Córdoba) y el otro un joven debutante en el asfalto, en el que Pomodoro tiene depo-

6



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club de Río Cuarto.
Promotor: Néstor Papini.
Accesos (variedad, estado): 3 puntos. Suficientes, esta vez, por la escasa concurrencia.
Controles (acceso, público): 4 pts. Correctos.
Comodidades (público, sanitarios): 3 pts. Buenas, razonables.
Estado del circuito: 2 pts. "Arrugado" en zonas, parches en otras.
Boxes (instalaciones): 3 pts. Razonables pero insuficientes.
Boxes (condiciones de trabajo): 1 pto. La mayoría sobre el pasto.
Promoción del espectáculo: 1 pto. Casi nula.
Servicio de prensa: 0 pto. Inexistente.
Facilidades para las transmisiones: 1 pto. Deficientes.
Puntualidad: 3 pts. Retraso el sábado, puntual el domingo.
TOTAL: 21 puntos (Ideal: 50).

CAMPEONATOS AL DIA

Clase 3 (disputadas 4 fechas): Maggi, 47 puntos. Adba. 40; Romero, 33; Lustig, 32; Giani, 31; Broard, 30; Valenti, 22; D. Rodriguez, 20; "Zorba" 16; Arballo, 15; Ciaglia, 12; Valdivieso, 8; Delgado, 4 y Prieto, 1 punto.
Clase 2 (disputadas 4 fechas): Baldinelli, 40 puntos; Guiral, 30; Bessone y Faure, 20; Cogno, 18; Percaz, 17; Bonomo y Tschopp, 15; Ansaldo y Di Paolo, 14; Pentecoste y Mateo, 12; Basso, 11; Pierros, Nizzo y Antúnez, 10; Passatti, Ojeda y "El Suizo", 8; Tomé, 7; Paolucci y Santacaterina, 3; Cascia y Cargnano, 2; Krujosky, Galluzzi y Pizzorno, 1 punto.
Fórmula Sierra (disputada 1 competencia): Guiral, 20 puntos; M. Raies, 15; R. Albertengo, 12; Pentecoste, 10; J.L. Bessone, 8; Basualdo, 6; Sgroppo, 4; Moyetta, 3; Ferrer, 2 y R. Iglesias, 1 punto.
Próxima fecha: **9 de julio** en autódromo **Oscar Cabalén** (Alta Gracia).

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo bueno: la aparición de varios Regatta y un VW Gacel, los que junto a los Alfa Romeo le están quitando a la Clase 2 la imagen de "monomarca" que tenía de hecho.
Lo Malo: los autazos que convierten a cada carrera de Turismo en una especie de ruleta rusa.
Lo Acertado: el pesaje de los vehículos y el precintado de los lastres para eliminar handicaps indebidos, suspicacias y acusaciones a media voz.
Lo Desacertado: permitir la instalación de lastres antirreglamentarios. La letra es clara: el lastre debe ser de una sola pieza y estar perfectamente abulonado a la carrocería. La seguridad de los pilotos así lo reclama.
Lo Curioso: la paridad de los Sierra en su presentación, pese a que los distintos preparadores utilizaron en muchos casos soluciones y elementos disímiles.
Lo Lindo: las chicas de "Motorcraft", "Doble V", "Commodore", etc.
Lo Feo: la poca bola que pasan... y lo abrigadas que están por la época.
Lo Triste: la piña entre Flammini y Martín Berca, y el estado en que quedó éste último, ya que tuvo que ser operado el sábado por la noche. Esperamos que mejore.
Lo Absurdo: que algunos clubes no entiendan que la instalación de un centro de prensa es una necesidad insoslayable. Y que no hace falta mucho para lograrlo.



7



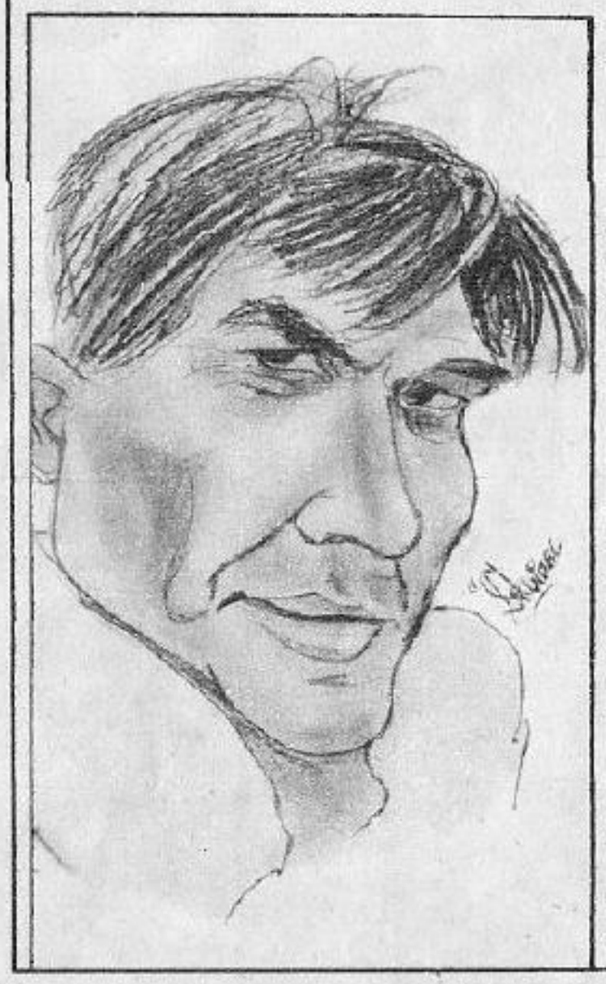
8





CLASE 3
a JORGE MAGGI

Porque este triunfo, que por añadidura lo pone al piloto de Pilar en la punta del Campeonato, toma la significación de un justo premio a una larga trayectoria que en el último lustro tenía ausente al triunfo. Desde que Jorge encaró su "etapa Alfa Romeo" remó incansablemente por una satisfacción como ésta.





FORMULA SIERRA
a GABRIEL RAIES

Una de las reapariciones muy bienvenidas que nos otorgó la nueva categoría, fue la del hermano de "Satanás". Con un auto muy bien equilibrado, suplió con innato talento su falta de training. Fue segundo de Guiral, hecho que resalta su actuación en una carrera en la que la labor del pelotón fue destacada.



CLASE 2
a ERNESTO CELESTINO BESSONE

El campeón perdió la tanda clasificatoria por falencia de la caja de velocidades. En la restante ganó el cuarto tiempo y en la carrera, pese a retrasarse al principio por el rebalse del aceite que lo dejaba sin frenos, salió a relucir todas sus cualidades atropellando y consiguiendo un lugar en el podio y un brillante progreso en el Campeonato.

sitada mucha confianza José Catalán.
FUEGUINOS CAMINADORES. En cada carrera hacen miles de kilómetros para dar el presente. Además de Catalán, están **Carlos Romero** y **Daniel Prieto**, también en la 3, y **Jorge Trejo** en la 2. Ushuaienses y riograndenses, bien representados.
VEGLIA AL RALLY. Néstor Veglia dejaría su muy carreteado R.18 de pista para volver al rally, donde realizó muy buenas faenas como la del '85 en el Mundial con un Renault 12. Es de Berrotarán. En la carrera del domingo 15 quedó afuera prematuramente, cuando su auto recalentó ante la demora en largar.
TOME GANO EL PRODE. El viernes a la tarde corrió el champan en el restaurante del Hotel Crillón. Fue pedido por Oscar **Tomé, padre de Fabián**) para festejar los 13 puntos con los que acertó el Prode, aunque en ese momento no sabía si lo que cobraría alcanzaría para el festejo, como le sucedió hace años. Finalmente se estableció que cobraría **10.000 australes**, a repartir con cinco empleados de su concesionaria. Muy bien..
MARCELO EMOCIONADO. Sumamente emocionado estaba **Marcelito Raies** tras conseguir su segundo puesto en la de los Sierra. **"Todo se lo debo a Carlos Akel que me hizo un auto bárbaro"**, fue lo que se le escuchó decir al cordobés.
EL FILTRO, PARA FILTRAR. Eso es lo que dijo **Dardo Filippone**, el Comisario Técnico, en la revisión posterior a la clasificatoria sabatina. Sucedió que casi todos los **Renault 18** carecían del "cierre" del sistema de filtrado de aire, es decir el **aro en la boca del carburador**, por la que el aire entraba directamente sin pasar por el elemento filtrante. Se les avisó a todos los pilotos que debían ponerlo, lo que hicieron, salvo en el caso de **Pablo Ci[illegible]** quien no estuvo presente en ese mom[illegible] al causa fue separado de la cla[illegible]nal tras haber llegado tercer[illegible]



Juan María Traverso
RENAULT FUEGO
Campeonato Argentino 1986 de Turismo Competición 2000
Preparación: Oreste Berta

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



COLECCION CORSA

Un "gaúcho" que en la F-2 Codasur está a la par de los consagrados

LEONEL FRIEDRICH

BRASIL TAMBIEN PUEDE



Ganador de dos competencias (Guaporé '85 y Tarumá '86), está llevando a cabo un intenso trabajo, sobresaliendo entre los brasileños y poniéndose a la altura de los mejores pilotos argentinos. En su ciudad (Porto Alegre) instaló un moderno taller, y allí, con la colaboración de Dino de Leoni, se esmera en buscar el rendimiento en su Berta-Passat para estar en el ritmo de los grandes de la Fórmula Dos Codasur.

Hasta hace poco más de un año, los vecinos del barrio portoalegrense de Jardín de Lindoia, solo tenían un motivo de sobresalto con los ruidos intensos que producían los aviones al aterrizar o decolar del aeropuerto de la capital del Estado brasileño de Río Grande Do Sul. Así fue que un buen día, **Leonel Friedrich** decidió que su equipo de competición debía estar separado de lo que es una de sus fuentes de trabajo: la concesionaria VW "Carro do Povo" –auto del pueblo– y construyó, a 5 kilómetros y medio del centro de Porto Alegre, en la avenida Serlorio al 5500, una pequeña "fortaleza" para que sus mecánicos armaran allí los autos del equipo "Ipiranga", de Fórmula 2 Sudam. De esa manera, **Dino de Leoni, Raimundo Jaquet, Irceu De la Rosa y Antonio Bayard**, se trasladaron al modernísimo taller al que realmente no le falta nada. Tiene una amplísima salg de armado de motores, con un flujómetro Superflow 110 incluido, donde la pulcritud reina por doquier. Un solo ejemplo basta para definirla: está toda azulejada en blanco y decorada con plantas de interiores al cuidado de **Joseane**, la mujer de Leonel. A partir de la instalación del níveo taller, los vecinos de Lindoia comenzaron a tener otro sonido para diferenciar en sus oídos, el de los Passat de 1600 cc de Fórmula 2, que el incansable Dino de Leoni, "tira y tira", en el dinamómetro Stuska, de origen americano, para tratar de obtener mayor rendimiento. Ahora, y luego de las victorias de Leonel en Guaporé '85 y Tarumá '86, la gente ve con otros ojos, y ya diferencia la turbina de un 727, más grave y atronadora, que el metálico, fino, y porque no, delicado, sonido del Passat. Además ya se enteraron que "su vecino" no sólo corre carreras, sino que **también las gana**, y contra los mejores pilotos de la parte sur del continente y en la más tecnificada de las categorías. Como que ahora que lo ven por televisión, lo escuchan por radio, ven sus fotos en los diarios y las revistas, no sólo justifican el bochinche, sino que han empezado a gustar de tener un vecino "famoso".

Ese vecino "famoso" se llama **Leonel de Alencastro Fiedrich**, nació en Porto Alegre hace 37 años y comenzó a correr en 1968 con un VW Escarabajo (el Fusca) como le dicen en Brasil, de 1600 cc, en la clase Standard de Turismo, cuando tenía 18 años. Este sagitariano talentoso –nació el 17 de diciembre– corrió tres carreras en esa temporada, debutando con un segundo puesto y ganando las dos restantes. Corrió tres años más en la categoría, hasta que se dio cuenta que lo que más le gustaba tener como techo, era el casco y no la chapa. Coincidió ese deseo suyo con la primera temporada de Fórmula Ford en Brasil, no participó de todo el torneo pero logró un 2° y 4° lugar en Tarumá –con el circuito recién inaugurado–. 1972 lo vió alternar en Turismo, donde fue campeón nacional en la clase 1600, con la Fórmula Ford. Allí fue donde se dio cuenta que su destino estaba allende los mares, y en 1973 llo sus petates, sacó su tarjeta de crédito internacional, y con un puñado de dólares en el bolsillo que, "**no sabía hasta donde me iban a alcanzar**", se fue a Inglaterra a tentar suerte en la Fórmula 3 Británica, ingresando al equipo de Peter Bloore, donde su herramienta de trabajo fue un March-Ford, con preparación Holbay. "**Realmente, ahora a la distancia debo considerar que el balance fue muy bueno. No conocía a nadie, ni la gente, ni los autos, ni los circuitos, ni la categoría, ni el país, y muy poco del idioma. Yo tenía una gran inexperiencia sobre autos de fórmula y fui a un automovilismo que ya era casi profesional**". Ganó una carrera en Oulton Park y fue segundo en seis ocasiones, dos en Silverstone, dos en Brands Hatch, y las restantes en Snnetorton y Trhuxton. Estas clasificaciones le valieron ser 6° en el torneo "John Player" de ese año y 3° en el "Foward Trust". La falta de dinero para continuar y la muerte en un accidente de motociclismo de su hermano mayor -Torben- apresuraron, no solo su regreso a Brasil, sino también su alejamiento del automivilismo hasta 1980, seis años en los que sólo hizo algunas carreras como piloto invitado de algunos equipos. En esa temporada volvió a competir intensamente en el torneo nacional Passat.

En 1981 volvió a pensar que nó quería otro techo que el casco. Los autos de Turismo no le gustan a Leonel, sin duda. Y volver a la nueva categoría que se había creado en Brasil mientras el no corría –la Fórmula Súper Veé era un retroceso importante, luego de haber pasado por la Fórmula 3. "Yo quería correr en monospostos, pero en monoposlos de verdad, y no en autos fabricados artesanal, manualmente, pero sin tecnología lógica. El único auto lógico que había ese año era el de Pedro Muffato, que realmente era un auto de Fórmula hecho como se debía. Por eso en el 81 no corrí y en el 82 me di el gusto de hacer toda la temporada con un Muffatao-Passat, como era mi deseo". Ese año fue 3° en el torneo brasileño de Fórmula 2 que ganó Ronaldo Ely.

La de 1981 fue una temporada de transición para Leonel y Dino. El piloto no corrió y el preparador se dedicó a estudiar su ingreso a la Fórmula 2, luego de haber obtenido el subcampeonato de Fórmula Súper Veé, en el último torneo que tuvo la especialidad, con un auto conducido por el mismo Ely. La unión comenzaba a gestarse.

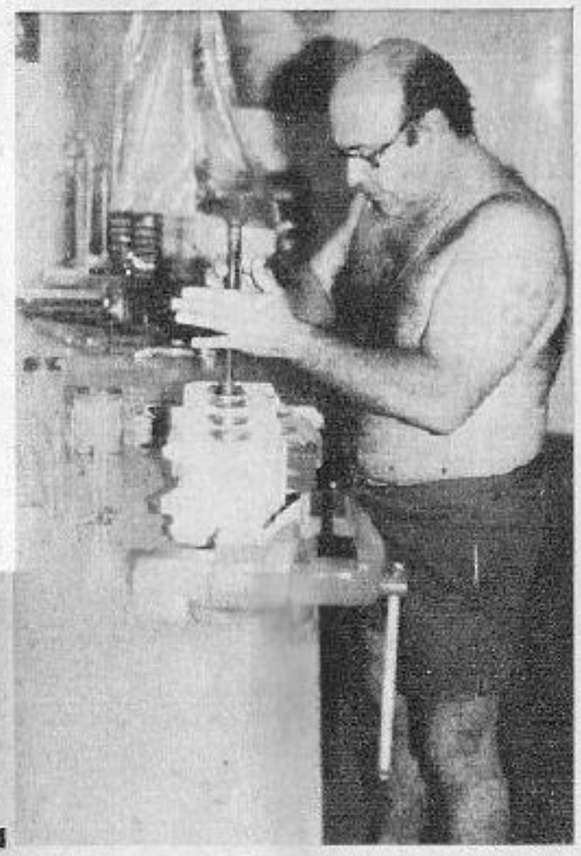
Atrás, muy atrás, habían quedado en Dino de Leoni las carreras de karts del comienzo de su carrera como piloto y el campeonato "gaucho" de Turismo en ruta con un Auto Unión en 1969. La aventura de hacer un 6 cilin-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1) Leonel de Alencastro Friedrich. "Gaúcho". Nació un 17 de diciembre hace 37 años. 2) Dino De Leoni "dándole" al flujómetro en busca de la potencia que falta. No la consiguió por el camino que muestra la foto, ya que la tapa entubada del Passat no dio resultado y, por ahora, fue dejada de lado. 3) Irceu de la Rosa trabaja sobre el motor. Leonel observa y Joseane, su esposa, y Francesca una de sus hijas, miran como queriendo saber. 4) Aquí, Dino está rectificando manualmente los asientos de válvulas de la tapa de cilindros en el taller de Jardín de Lindoia, pero puede ser en cualquier circuito donde corra la F-2 Codasur.



dros prototipo uniendo 2 blocks de DKW juntos. 1971 marcó el año de su adiós al volante y la toma de decisión para seguir trabajando por y para las carreras de autos. A partir de allí "hizo de todo", prototipos, Turismo, Súper Vee, Fórmula Ford. Cualquier tipo de fierros de competición que llegara a su taller tenía su "toque". A partir de 1982, su diversificación fue desterrada, y sólo los fierros "finos" de la Fórmula 2 y de la familia Friedrich, pasan por sus manos, por su talento, por su creatividad. Y las estadísticas no le son tan esquivas, que digamos. Fueron terceros con Leonel en los torneos brasileños de Fórmula 2 '82 y '83 –este último año se definió la lucha en la última carrera donde Troncón, Pegoraro y Leonel, que terminaron en ese orden el campeonato, llegaron a la última carrera con iguales chances para ganar el torneo. "En 1984 los motores iban muy rápido pero se volaban mucho". Su hermano Anor –5 años menor– terminó 5° en el torneo, y Leonel 6° pero sobre 9 carreras del campeonato el equipo obtuvo 7 poles, 6 Leonel y una Anor. Esa ya era la etapa del Sudamericano, de la integración, entre brasileños, uruguayos, chilenos y argentinos. El desafío comenzaba a ser más difícil; la experiencia, el trabajo y la tecnología de los equipos argentinos, eran el objetivo a lograr; la empresa no era fácil, pero había que intentarla.

Poco a poco, los Friedrich y De Leoni se fueron "metiendo" en la categoría y fueron sabiendo "quien es quien" dentro de ella. Quizás por eso fue que CORSA reproducía luego del triunfo de Leonel en Tarumá de este año, la frase de Dino que decía: "Ganar es siempre positivo, pero ganarle al mejor equipo como es el de Maldonado produce una doble satisfacción". Y es verdad. Los brasileños fueron tomando en ese sentido el modelo de los argentinos: el del trabajo, el de la inversión de dinero, el de convencer a sus "sponsors" que ésta de la Fórmula 2 Sudamericana, es una inversión a largo plazo y con éxitos parciales, que, cada vez más, se reparten entre todos. Es cierto que Maldonado ganó los últimos tres campeonatos y que lidera el actual, pero cada vez le cuesta más ganar carreras, cada año gana una menos o pierde una más. Ahora ya no solo Kissling, Sommi o Scarazzini le "roban" los 9 puntos. También Croceri, Boessel, Leonel, Guerra, son sus vencedores. Ahora la cosa está para cualquiera, quizá la ventaja de "Yoyo" radique en la continuidad, en que cuando alguno de los nombrados lo gana, él se lleva 6 puntos, o cuatro, pero siempre se las arregla para sumar, y al cabo del año está adelante. Los demás, trabajan tanto o más que él, pero luego no plasman en la continuidad de los resultados esa eficiencia de trabajo.

Y todo lo antedicho lo conversó CORSA con Leonel y Dino en Porto Alegre. Ellos saben que es así. En ese momento estaban primeros en el campeonato, habían ganado en Tarumá, pero eran conscientes que todavía no están habilitados, en cuanto a equipamiento, para mantener ese nivel. Dino había hecho una tapa de cilindros nueva que rindió muy bien en el flujómetro y en el banco, pero se rompió en Salta y debió volver a la anterior, una que va muy bien en baja, pero no rinde en alta, y así debió penar en Salta y Rafaela –circuitos de alta– con elementos no adecuados. También son conscientes que la experiencia que están realizando este año en cambiar el combustible –alcohol por nafta– les ha modificado los parámetros de trabajo que venían desarrollando hasta el momento. "La potencia no ha cambiado en nada –dice De Leoni– más o menos tenemos los mismos 180 HP que antes, en lo que hemos mejorado con la nafta es en la aceleración; en eso sí que nos hemos visto favorecidos, ahora tenemos que trabajar sobre la potencia de nuestros motores. La tapa que rompimos en Salta iba muy bien y teníamos una leva que hicimos nosotros, y vamos a insistir por ese camino. Los pistones, válvulas, botadores y resortes, es decir todo el tren de válvulas son de los que nos provee Oreste Berta, mientras que las levas las vamos alternando. A veces utilizamos las nuestras, y otras las que hace Oreste".

La gran duda de Leonel y Dino en este momento –y de la mayoría de los equipos brasileños– es la relación de compresión a utilizar con el nuevo combustible. "Girando hasta 8.500 rpm –le decía Leonel a CORSA– no se notan diferencias en alta. Habría que ver que ocurre si vamos más arriba con el régimen y la relación de compresión. De cualquier manera, la nueva línea de trabajo nuestra, está dirigida hacia la inclinación de los conductos de admisión y el diámetro de las válvulas. Por ahora estamos trabajando con las de 40mm y medio, pero trataremos de ir a las de un milímetro más, estamos probando con esas ahora en el flujómetro y vamos a ver los resultados. Creemos que si nuestros motores logran "respirar" mejor, vamos a estar más adelante. Otro aspecto importante es el de la seguridad, para eso ya estamos trabajando con las bielas de titanio y lo mismo están haciendo Muffato, Pegoraro y Feoli. Lo único que ellos las colocaron recién este año, mientras que nosotros venimos usándolas desde la carrera de Goiania del año pasado".

De Leoni: "La gran diferencia entre brasileños y argentinos está dada por la cantidad de equipos de punta que tienen unos y otros. Nuestro nivel técnico debería ser muy elevado para emparejar la diferencia de número, y resulta que aquí no todos los equipos están al mismo nivel de desarrollo".

Leonel: "Haber llegado a ganar y a estar en la punta del campeonato sudamericano es la mejor demostración que nosotros podíamos darle a Brasil. Es la mejor fórmula para demostrarle a nuestro pueblo que nosotros también podemos, de esa manera crean en nosotros en forma constante y nos brinden el respaldo que necesitamos para mantenernos en ese primer nivel".

De Leoni: "Haber ganado y estar en la punta del campeonato nos hizo felices. Fue estimulante, es verdad, pero también nos crea la responsabilidad de seguir trabajando más y más, para no pararnos en la evolución".

Esta es la síntesis de uno de los mejores equipos, sino el mejor, de Brasil en la Fórmula 2 Sudamericana. El que ganó dos carreras. El que demostró que ellos también pueden, quizás el que se organizó antes como un tema totalmente profesional. El que montó un taller integral de competición que es modelo para Brasil. El que tiene un auto "muletto" en cada carrera, y el que fue capaz, en aras de la profesionalidad que exige esta categoría, de sacrificar a un piloto del valor de Anor Friedrich, el hermano menor de Leonel, que se bajó del auto en esta temporada para que todo el esfuerzo del equipo estuviera dedicado a su hermano y para que éste tuviera su auto como reserva ante cualquier eventualidad. Realmente un ejemplo de profesionalismo, de tesón, de fe, en un proyecto que avanza, que crece y que no se detiene. El reconocimiento para ellos por captar tan rápidamente la filosofía de la Fórmula y adecuarse a ella.

Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco

LEONEL Y RENAULT

Luego de las carreras de Salta y Rafaela, **Leonel Friedrich** tuvo un contacto directo con los miembros de ACRA **Kechichián, Lipara, Salgado y Rossi**, a quienes les manifestó su interés por contar con plantas impulsoras Renault en sus autos en un futuro más o menos inmediato. La respuesta que recibió el "gaúcho" fue que el tema iba a ser estudiado en cuanto a la posibilidad de contar con esos motores –deberían ser dos por lo menos, para encarar una acción seria–, pero de cualquier manera se le hizo saber que ya existía una conversación previa con su coterráneo **Cézar Pegoraro** y que, por lo menos por este año, iba a ser muy difícil proveer a ambos pilotos. Las puertas del diálogo quedaron abiertas pero concretamente no existe ningún compromiso en este momento por ninguna de las dos partes.

Revisando Apuntes

● Más Fotos ● Apostillas ● Conclusiones

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Paco Fotovelocidad, Roberto Colmenares y E.E.N.





VI RALLY DIA DE LA BANDERA, CORDOBA (12 a 15/6/86)

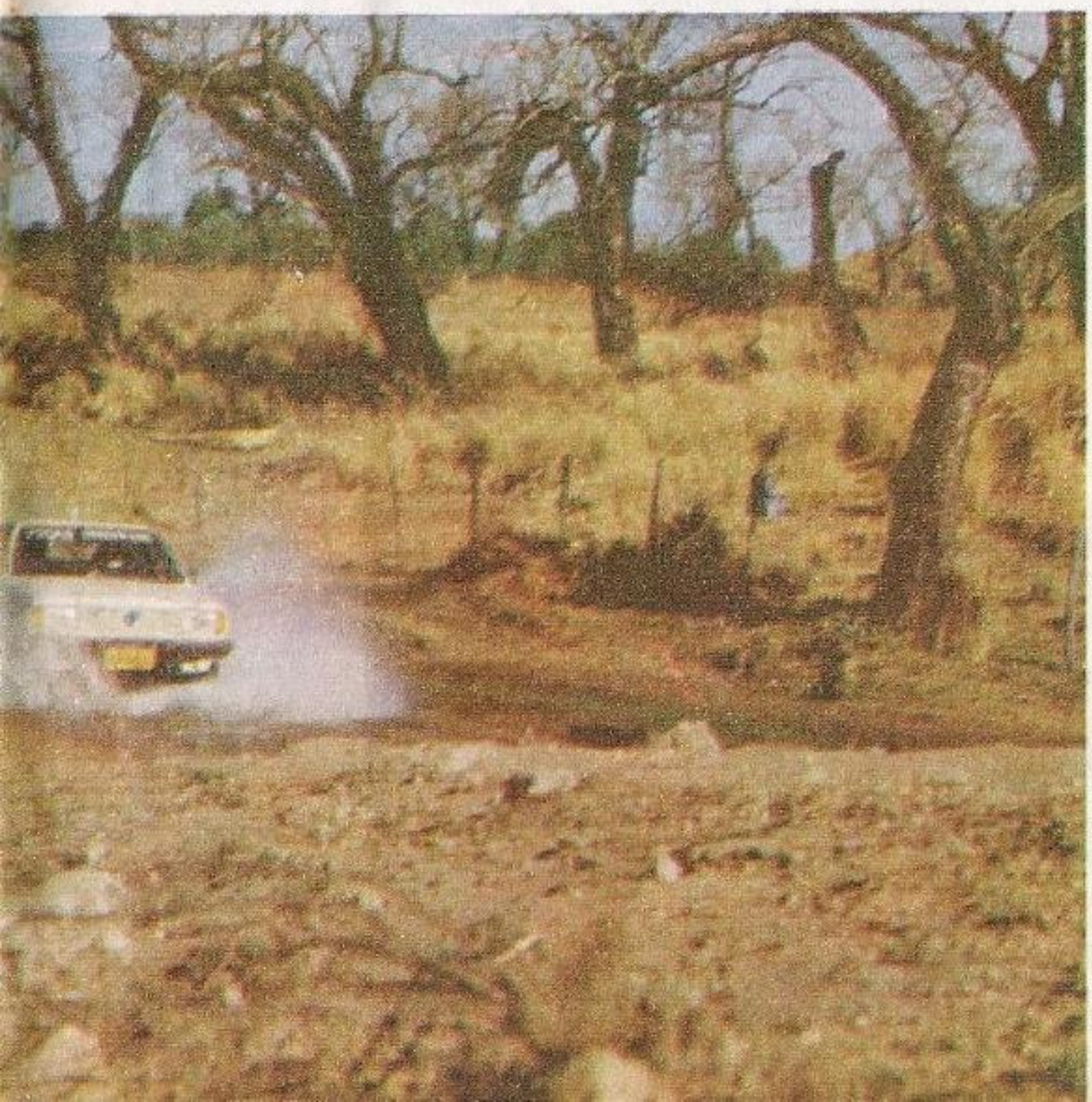
CHISPAZO DE INTEGRACION

La sexta fecha válida por el Campeonato Argentino 1986 también fue la segunda del Iomeo Codasur. Y lo cierto es que aun con pocos visitantes sudamericanos, la prueba dejó un interesante saldo con miras a consolidar una participación local más activa en el por ahora discreto certamen subcontinental. Y varias cosas más.

Foto mayor: *Luis Macri volviendo por sus fueros. Aunque no tuvo mayor suerte, demostró que sus condiciones siguen intactas. Con algo más de entrenamiento...* Arriba: *Fue la última carrera de este auto en mano de Altamirano. El VW Gacel GL blanco y azul fue protagonista una vez más.* Derecha: *Antunes-Klein en Ascochinga durante la tercera etapa.* Extrema derecha: *Manolo Uravich y Gabriel Raies en Cosquín, conversando seguramente sobre el próximo Rally Mundial, del cual aquel es coordinador provincial.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


90
PIRELLI





MAS PIRQUITAS

MALA SUERTE - La de **Alfredo Altamirano**. Luego de abandonar y cargar el auto sobre su tráiler, éste se desprendió del vehículo que lo remolcaba y volcó abollándose considerablemente.

HABRA QUE VERLO - A **José Luis Grasso**, quien debutó en las 24 horas de 1985. Tiene una corta experiencia en la especialidad. "**Corrí dos zonales de Córdoba donde terminé 7° y 13°, y también estuve en Coronel Suárez. El auto lo armó Guignard partiendo de un casco que nunca había corrido. Antes fui dos veces subcampeón de karting con caja en el zonal de Río Primero. En realidad esperaba andar, bien, pero no tanto.**"

DAMILANO - El de Villa Dolores decía: "**Para mí no fue bueno clasificar adelante en el primer prime, ya que el viernes corrimos sin saber los tiempos que hacían nuestros rivales. Nos desconcentramos y en un prime perdimos la barbaridad de ¡cinco minutos! No tuve problemas mayores, salvo que se cortó la corriente por un pequeño inconveniente en la llave**".

PANCELLO - "**Habíamos decidido abandonar porque teníamos un problema eléctrico que finalmente ubicamos en una ficha. También tuvimos algún dramita con el encendido. Y para completar, pinchamos tres gomas. El auto es Edición Limitada pero no alcanza una potencia suficiente**".

SURRA: Su **Renault 12 TS** es preparado por **Remigio Rotter**. "**El segundo día rompimos dos gomas y el sábado se quebró un semieje, por lo que tuvimos que penalizar diez minutos**", dijo.

APUNAMIENTO - "El auto andaba **muy bien pero se nos apunó. Como vinimos sin el que atiende los motores**, preferimos no tocarlo nada por **temor a que empeorara. Salvo dos pinchaduras de sus neumáticos Pirelli MS serie 70**, no le sucedió nada **más grave. Tengo un par de proyectos. Uno es correr en** Puerto Iguazú con el **Fórmula Dos de De Guidi, y otro es tratar de estar en el Rally de Argentina con un Renault 18 GTX** E.L. del equipo de **Gabriel Raies**."

COMPRAS - La **Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally** adquirió dos elementos fundamentales para independizarse económica y operacionalmente. Se trata de un completo **equipo de radio** que comprende VHF, HF, varios "handy" y una repetidora, suficientes para equipar a 17 móviles. "**Alcides Raies nos adelantó el dinero –gracias a lo cual pudimos comprar esto– y se lo estamos devolviendo regularmente. Sin esa ayuda nos hubiera costado mucho equiparnos**", nos decía **David Eli**, el presidente de ACRYR. "**Además, acabamos de adquirir una computadora Digital, lo que nos dará independencia también en ese rubro**". Como se supone, ambas adquisiciones suman varias decenas de miles de dólares en su costo.

RAUL NIZZO - "**Creo que éste fue mi mejor rally. Anduve bien y también el auto hasta que se me rompió el embrague. Como no tenía tiempo para cambiarlo intenté seguir sólo con la caja, aunque debía maltratarla para que entraran los cambios. Finalmente no aguantó y se rompió cuando estaba en Villa Bustos para largar el anteúltimo prime de la carrera**". Resignado pero contento de haber hecho un buen trabajo, se sinceraba a CORSA.

RUGBIERS - Ambos supieron jugar en el "Fifteen" de La Tablada. Ahora corren juntos. **Benedetti** y Carranza comparten un **Fiat 128 1,1 preparado por Colavino**, en Córdoba. "**Paramos siete minutos para reparar el varillaje de la caja de cambios y luego cambiamos la caja de dirección y una parrilla de suspensión**", dijeron.

DESTRUIDO - Así decía **Bordón** que era la condición del tren delantero de su **Fiat 128 1,1**. "**El sábado rompimos dos gomas y en dos salidas de ruta que tuve se rompieron los amortiguadores**".

PIÑON - fue el que se dio –entre otros– el santiagueño **Ignacio Castiglione** cuando se fue afuera con su **R-12 TS** en una curva que tomó en tercera a fondo. "**Del auto quedó poco pero la jaula, los cinturones y las butacas resistieron perfectamente.**" Mejor así.

1



2



1.- "V1... V2... ¡Arriba!". Eso debe estar diciendo Defagot mientras su Renault 12 se coloca en posición de despegue. 2.- El Ford Escort 1600 del paraguayo Miguel Napout. Al parecer, problemas de carburación lo aquejaron todo el rally. 3.- Surra tuvo algunos problemitas, aunque pudo finalizar. 4.- El pequeño Daihatsu Charade de los hermanos uruguayos Quirino no pudo sumar puntos para el Campeonato Codasur. Pese a ello, seguirá asistiendo a todas las pruebas de ese torneo. 5.- Pirles no las tuvo todas consigo en esta oportunidad. Pero sigue liderando la clase uno. 6.- Sciangula fue otro de los grandes protagonistas de la clase menor, cuyos autos se clasificaron a no mucha distancia de sus hermanos mayores.

5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally.
Promotor: Alcides Raies.
Accesos (variedad, estado): 4 pts. Muchos caminos laterales en buen estado general.
Controles (acceso, público): 4 pts. Correctos y adecuados a cada circunstancia.
Trayecto: 3 pts. Bueno, salvo por el largo enlace desde Gral. Cabrera.
Parque Cerrado: 4 pts. Muy bien ubicado en la Plaza del Folklore de Cosquín.
Promoción de espectáculo: 3 pts. Con afiches y calcomanías distribuidos por la zona, y notas periodísticas previas.
Servicio de prensa: 4 pts. Muy bueno. Sala amplia con escritorios, teléfonos, máquinas de escribir, fotocopiadora, módulos reservados, azafatas y servicio de bar.
Puntualidad: 5 pts. Cumplidos los horarios establecidos con semanas de anticipación.
TOTAL: **27 puntos** (ideal: 35)

LOS MAS Y LOS MENOS

El más espectacular: Federico Schmid.
El menos espectacular: Miguel Napout.
El más infortunado: Daniel Matteucci, quien abandonó antes de salir del primer parque cerrado.
Los más entusiasmados: Los integrantes de ACRYR.
"La" atención: A los medios periodísticos.
"La" desilusión: que abandonaran tan rápido muchos autos de punta.
El más esperanzado: Alfredo Altamirano, quien estrenará próximamente el Volkswagen Gacel GL con nuevo motor y caja de cinco marchas "arrimada".
El más resignado: Gabriel Raies.
Los ausentes más notorios: Los pilotos de Buenos Aires y Capital Federal.
El auto más lindo: Una vez más, el Fiat Regatta 85 de Carlos Bravo.
Lo más común: La gran cantidad de público que madrugaba e iba a ver el rally a la sierra.
Los más renovados: Los autos de Raies, Antunes, Lemos y Stillo.
El más atento: El encargado de prensa en Cosquín.
El más contento: Nuestro colega Miguel Angel Motta, quien fue padre de una beba a quien bautizó María Pía.



a RUDY TROSERO



Porque desde su debut en el Rally de La Rioja de 1984, buscaba una victoria como ésta. Porque peleó por cada segundo. Porque pese a disputar el Campeonato de la clase uno con el barilochense Osvaldo Pirles, no dudó en facilitarle a éste sus propios auxilios. Porque cuando lo vencen en un prime, no busca excusas.



3



4

6

CAMPEONATO CODASUR DE RALLY

Disputados el Rally del Lago (U) y Día de la bandera (RA)
CLASE B: Quirino y Trosero, 20 puntos; Salgado Nash y Grasso, 15; "Cónsul" y Damilano, 12; Sciangula, 10; Benedetti, 8; Martínez, 6; Pirles, 4; Drudi, 3; Morcillo, 2; Luján, 1.
CLASE C: Antunes, 24 puntos; Elchegoyhen y Lemos, 20; Torrás y Stillo, 15; Pita y Maccari, 10; Mantero y Tinnacher, 8; De Villa y Surra, 6; Gómez y Napout, 4; Canals y Cáceres, 3; Vivian y Bruno, 2; Defagot, 1.
CLASE D: Oribe, 27 puntos; Trelles y Hernández, 20; Barros, 15; Pancello, 12; Menem y Pecci, 10; Guerrero, 8.
Próxima competencia: 5, 6 y 7 de septiembre en Porto Alegre y Gramado, Brasil.

GRACIAS, VOLKSWAGEN MAIPU

Una vez más nuestros amigos de la concesionaria Volkswagen Maipú de Córdoba nos facilitaron un automóvil para la cobertura periodística de este rally. Lo recibimos en perfecto estado y así lo devolvimos o casi. A **Ravenna y Fraresso**, nuestro agradecimiento eterno.

PIRLES - Aunque no se destacó, consiguió valiosos puntos para continuar como puntero en el certamen de la **clase uno. "El viernes el motor no andaba, el sábado los inconvenientes fueron con los bujes de suspensión y, por último, en un auxilio no apretaron bien los bulones de una rueda."** El barilochense sigue en pos del Campeonato Argentino.

LA PROXIMA - La **Asociación Tucumana de Automóviles Standard** ha confirmado la realización de la **18va Vuelta del Noroeste**, que se llevará a cabo entre el **4** y el **6 de julio** próximo. Constará de **773 kilómetros**, de los cuales **405** serán de **Pruebas de Clasificación y 368 de enlaces**. El primer día se realizará un prime clasificatorio de 9 km desde El Corte hasta Anta Muerta. La segunda sección de la **primera etapa** se completará pasando por Yerba Buena, San Pablo, Lules, La Reducción, El Siambón, Tapia, Ticucho, El Cadillal, Choromoro, San Pedro de Colalao, Trancos, Ticucho y Tucumán. La **segunda** y ultima etapa irá por El Colmenar, Talitas, Sunchales, Río Nío, El Cajón, Burruyacu, Puerta Virginia, El Cadillal, Choromoro, Zárate, San Pedro de Colalao, Ticucho, El Cadillal, Alderetes y Banda del Río Salí.

REGATTAS OFICIALES - Aunque no hay palabra oficial al respecto, sería muy probable que en las próxima temporada hubiese en el rally argentino un **equipo oficial** SEVEL utilizando **Fiat Regatta 2000 cm³**, auto que como dijimos meses atrás, está siendo estudiado actualmente para su participación en el **TC 2000**.

POCO - Fue lo que duró el **Fiat 128** del barilochense **Manuel Pellejero.** El viernes 13 se pegó una "piñita" con la desgracia de romper el **distribuidor**, lo que le impidió continuar en carrera.

MANIA - La de los responsables de los **sistemas de seguridad** en muchos **rallies** -éste incluido- que por no dar precisas instrucciones a la **policía** local, permite que ésta corte rutas de enlace como si fueran tramos de velocidad. De esa forma se impide el **trabajo** de **auxilios**, el **desplazamiento** del **periodismo** y también del **público**. Por favor, **revisar** ese detalle.



Arriba: Sigfrido Schroeder empuña la botella de champán en el festejo final junto a Héctor Hernández, quien ganó la clase dos en su segunda carrera sobre el R-18 GTX E.L., preparado por Beielli y asistido por Raies Competición. Abajo: Miguel Torrás y Luis Oyola mostrando la pancita de su R-12 TS. El actual Campeón no tiene suerte en esta temporada.

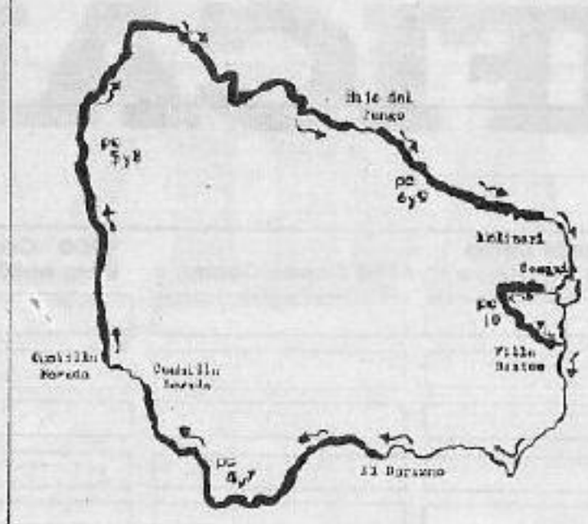


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

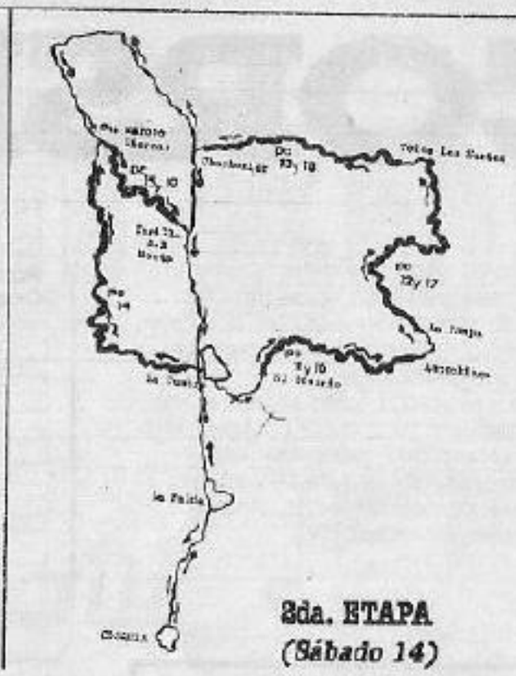
LOS PRIMES



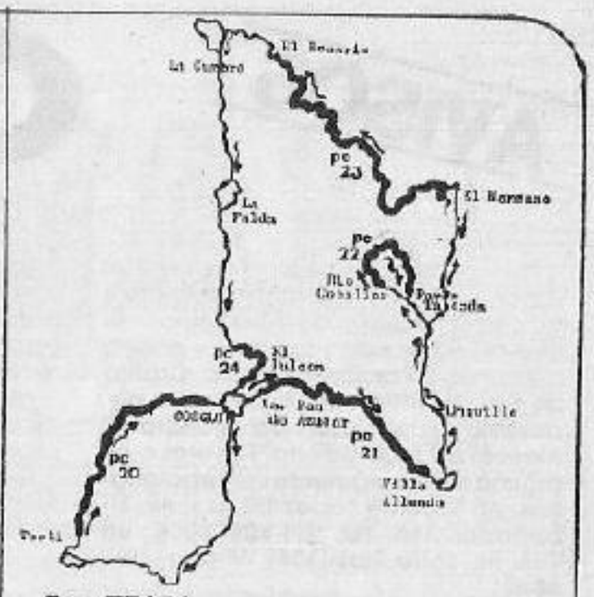
P.C. Clasificatorio
(Jueves 12)



1ra. ETAPA
(Viernes 15)



2da. ETAPA
(Sábado 14)



3ra. ETAPA
(Domingo 15)

P.C. 1 Gral. Cabrera-Gral. Cabrera 7.200 Km.

1. Raies-Campaña (Renault 18 GTX E.L.) 5m15s (1° Clase tres/cuatro a 82,89 Km/h) 2. Altamirano-Guerra (Volkswagen Gacel GL) 5m18s (1° Clase 2/6 a 81,51 Km/h). 3. Hernandes-Schroeder (R-18 GTX) 5m22s. 4. Lemos-Cézar (Volkswagen Gol 1600) 5m24s. 5. Torras-Oyola (Renault 12 TS). 6. Cecchetto-Carrera (Fiat SE 1.6) 5m24s; 7. Bescham-Garcia (Fiat SE 1.5) 5m24s; 8. Stillo-Stella (R-12) 5m26s; 9. Antunes-Klein (VW Gol 1600) 5m26s. 10. Maciel-Maciel (R-18) 5m31s; 11. Schmid-Lopez Piccione (R-12)5m36s; 12. Maccari-Paz (R-12) 5m36s; 13. Salman-Bracco (R-18) 5m37s; 14. Gonzalez-Mammana (Fiat SE 1.5) 5m38s. 15. Oribe Melega (VW Gol 1600) 5m39s. 16. Tinnacher-Perugini (R-12) 5m39s. 17. Menichieti-Vartanian (VW Gacel) 5m40s; 18. Pancello-Pancello (R-18) 5m41s; 19. Canton-Guidone (R-12) 5m41s. 20. Mazzochi-Ruiz (R-12) 5m42s. 21. Surra-Zucchini (R-12) 5m45s; 22. Panero-Ribe Hill (R-12)5m47s. 23. Marassa-Garcia (R-12) 5m49s; 24. Damilano-Machuca (Fiat 128 1100) 5m49s (1° Clase 1/a 74,27 Km/h); 25. Puente de Barros-Cola (VW Gol 1600) 5m50s; 26. Flores-Mutti (Fiat SE 1.5) 5m51s; 27. Siragusa-Borgioli (Fiat 147 CL5) 5m52s; 28. Pires-Albancoz (Fiat 147) 5m56s; 29. Machinea-Machinea (Fiat SE 1.5). 30. Macri-Amelio Ortiz (R-12) 5m56s; 31. Castro-Fernandez (Fiat 128 1.1) 5m56s; 32. Benedetti-Carranza (Fiat 128 1.1) 5m57s; 33. Ghilardi-González (Fiat 128 1.1) 5m58s; 34. Rosso-Valentini (Fiat 128 1.1) 5m59s; 35. Sciangula-Yañez (Fiat 128 1.1) 6m00s.

P.C. 4. El Durazno-Cuchilla Nevada 38,290 Km.

Raies 26m28s (1° Clase 3/7 a 86,80 Km/h) Altamirano 27m21s (1° Clase 2/6 a 84 Km/h); Torras 27m24s; Lemos 27m28s. Boscham., 27m36s. Stillo, 27m56s; Hernández, 28m13s; Antunes, 28m36s; Maciel, 28m34s. Bravo, 28m42s; Maccari, 29m21s; Canton, 29m29s; Surra, 29m31s; Tinnacher, 29m32s. Gonzalez, 29m46s; Oribe, 29m50s, Macri, 29m58s; Schmid, 30m02s; Rosso, 30m06s (1° Clase 1/4 a 76,33 Km/h); Panero, 30m09s; Pancello, 30m22s. Menicchieli, 30m22s; Trossero, 30m28s; Siragusa, 30m32s. Nizzo, 30m34s; Mazzochi, 30m34s; Damilano, 30m38s; Armesto, 30m46s; Sciangula, 31m01s; Benedetti, 31m01s.

P.C. 5. Cuchilla Nevada-Bajo del Pungo 54,660 Km.

Torrás, 44m36s (1° Clase 2/6 a 73,80 Km/h); Stillo, 45m46s; Altamirano, 45m 50s; Lemos, 46m19s. Antunes, 46m48s; Schmid, 47m33s; Gonzalez, 48m30s; Cechello, 48m38s; Maccari, 48m55s. Castro, 48m58s (1° Clase 1/4 a 67,22 Km/h); Benedetti, 49m04s; Torre, 49m16s. Trossero, 49m18s; Rochi, 49m23s; Recalt, 49m28s; Bescham, 49m34s; Panero, 49m36s; Hernández, 49m40s (1° Clase 3/7 a 66,27 Km/h); Marassa, 49m40s. Macri, 49m50s; Grasso, 49m58s; Nizzo, 50m12s; Pardo, 50m18s, Maciel, 50m20s. Tinnacher, 50m40s; Pancello, 51m00s; Velazquez, 51m05s; Minetti, 51m06s; Luján, 51m24s; Oribe, 51m32s.

P.C. 6 Bajo del Pungo-Molinari 12,520 Km.

Lemos, 6m43s (1° Clase 6 a 111,84 Km/h); Torrás, 6m47s (1° Clase 2 a 110,74 Km/h; Stillo, 6m48s; Altamirano, 6m54s; Antunes, 7m00s; Gonzalez, 7m01s; Hernandes, 7m04s (1° Clase 3/7 a 106,30 Km/h); Tinnacher, 7m08s. Schmid, 7m09s; Maccari, 7m09s. Pancello, 7m13s; Macciel, 7m15s; Panero, 7m21s; Oribe, 7m25s; Salman, 7m25s; Siragusa, 7m25s (1° Clase 1/4 a 101,29 Km/h); Surra, 7m26s; Castro, 7m31s; Nizzo, 7m33. Grasso, 7m3; Garay, 7m37s, Trossero, 7m38s; Recalt, 7m38s; Ghilardi, 7m40s; Benedetti, 7m40s; Martinez, 7m41s; Flores, 7m41s; Rochi, 7m44s. Pirles, 7m44s; Mazzochi, 7m45s.

P.C. 7 El Durazno-Cuchilla Nevada 38,290 Km.

Stillo, 27m40s (1° Clase 2/6 a 83,04 Km/h); Lemos, 27m40s; Torrás 27m41s; Altamirano, 28m01s; Antunes, 28m33s. Hernandes, 28m29s (1° Clase 3/7 a 80,66 Km/h); Maccari, 29m15s; Tinnacher, 29m22s, Surra, 29m59s; Oribe, 30m00s; Menicheti, 30m04s; Macri, 30m19s; Pancello, 30m31s; Castro, 30m36s (1° Clase 1/4 a75,08 Km/h); Trossero, 30m42s, Gonzalez, 30m48s; Nizzo, 30m48s; Damilano, 30m56s; Saina, 31m06s; Siragusa, 31m10s; Mazzochi, 31m10s; Flores, 31m14s; Grasso, 31m18s; Sciangula 31m23s; Pardo, 31m31s; Minetti, 31m39s; Ghilardi, 31m39s; Carballo, 31m45s; Bordón, 31m46s; Bennato, 31m53s.

P.C. 8 Cuchilla Nevada-Bajo del Pungo 54,860 Km/h.

Lemos, 44m44s (1° Clase 6 a 73,58 Km/h). Stillo, 44m56s (1° clase 2 a 73,26 Km/h); Torrás, 45m02s; Maciel, 46m50s (1° Clase 3/7 a 70,28 Km/h); Antunes, 46m56s; Altamirano, 47m22s; Maccari, 48m29s; Hernández, 48m54s; Rochi, 49m44s (1° Clase 1/4 a 66,16 Km/h); Benedetti,49m44s; Grasso, 49m45; Macri, 50m46s; Trossero, 51m00s; Bennato, 51m34s; Martinez, 52m05s; Tinnacher, 52m08s; Sciangula, 52m10s; Cassadoy, 52m18s; Castro, 52m50 Recalt, 52m56s Morcillo, 53m06s; Bordon, 53m30s, Pancello, 53m40s, Velázquez, 53m42s; Saina, 53m42s; Nizzo, 53m52s. Lujan, 53m53s; Pirles, 54m03s; Castiglione, 54m23s; Drudy, 54m58s.

P.C. 9 Bajo del Pungo-Molinari 12,520 Km.

Torrás, 6m47s (1° Clase 2/6 a 110,74 Km/h); Stillo, 6m51s; Antunes, 6m55s; Altamirano, 6m56s; Maccari, 7m07s; Hernández, 7m13s (1° Clase 3/7 a 104,09 Km/h); Gonzalez, 7m16; Tinnacher, 7m18s; Oribe, 7m24s. Lemos, 7m25s. Pancello, 7m26s; Castro, 7m34s (1° Clase 1/4 a 99,28 Km/h); Sciangula, 7m36s, Trosero, 7m36s. Benedetti, 7m37s; Grasso, 7m39s; Siragusa, 7m41s, Saina, 7m42s. Damilano, 7m44s. Flores, 7m44s. Martinez, 7m45s; Morcillo, 7m49s Nizzo, 7m49s, Rochi, 7m50s; Pirles, 7m50s, Macri, 7m50s; Recalt, 7m50s; Bonaldi, 7m55s; Lujan, 7m56s; Pardo, 7m56s.

P.C. 10 Vº Pan de Azucar-Cosquin 6,350 Km.

Lemos, 5m24s (1° Clase 6 a 70,56 Km/h). Altamirano, 5m25s (1° Clase 2 a 70,34 Km/h); Stillo, 5m28s; Antunes, 5m28s. Maccari, 5m43s; Tinnacher, 5m45s; Hernandez, 5m47s (1° Clase 3 a 65,88 Km/h); Oribe, 5m47s; Castro, 5m48s (1° Clase 1/4 a 65,69 Km/h). Nizzo, 5m50s; Pancello 5m55s; Flores, 5m56s; Surra, 5m57s; Trossero, 5m59s; Maciel, 6m01s; Damiano, 6m01s; Siragusa, 6m01s, Sciangula, 6m03; Saina, 6m03s, Bonaldi, 6m04s; Drudi, 6m04s; Grasso, 6m05s; Lujan, 6m05s. Recalt, 6m06s. Massocchi, 6m06s; Fierro 6m08s; Pirles, 6m09s; Morcillo, 6m11s; Mansilla, 6m12s; Pardo, 6m12s.

P.C. 11 El Rosario-Ascochinga, 28,58 km.

Stillo, 24m27s (1° Clase 2 a 72,59 km/h); Lemos, 25m03s. Antunes, 25m03s, Altamirano, 25m04s; Maccari, 25m39s; Tinnacher, 25m40s, Gonzalez, 23m49s; Surra, 25m55s Oribe, 25m56s, Grasso, 26m03s (1° Clase 1 a 68,13 km/h); Bonaldi, 26m04s, Morcillo, 26m11s; Trosero, 26m12s. Macri, 26m24s; Recalt, 26m24s; Nizzo, 26m25s; Machado, 26m28s; Flores, 26m37s; Damilano, 26m47s; Pancello, 26m52s (1° Clase 3 a 66,06 km/h); Rochi, 26m52s. Siragusa, 26m54s; Alba, 26m56s; Saina, 26m58s; Cáceres, 26m58s. Fierro, 27m05s; Hernández, 27m07s, Luján 27m10s; Martinez 27m13s, Sciangula 27m16s.

P.C. 12 La Pampa-Todos Los Santos 31,36 km.

Lemos, 27m20s (1° Clase 6a 68,84 Km/h). Stillo, 27m28 (1° Clase 2 a 68,50 Km/h). Antunes, 28m24s. Oribe, 28m31s; (1° clase 7a 65,98 Km/h); Maccari, 28m34s. Tinnacher, 28m34s; Macri 28m59s; Nizzo, 29m05s (1° Clase 1/4 a 64,70 Km/h); Gonzalez, 29m07s, Surra, 29m17s; Trossero, 29m17s; Damilano, 29m26s Hernández, 29m28s (1° Clase 3 a 63,86 Km/h); Pirles, 29m29s; Grasso 29m30s; Morcillo, 29m34s; Napout, 29m37s; Pancello, 29m40s; Flores, 29m50; Sciangula, 29m52s, Bonaldi, 29m53s; Saina, 30m01s; Recalt, 30m03s; Benedetti, 30m09s. Bordon, 30m16s; Rochi, 30m26s; Pecci, 30m30s; Alba, 30m54s Siragusa, 30m54s; Martinez 30m55s.

P.C. 13 Todos Los Santos-Charbonier 26,77 Km.

Stillo, 19m45s (1° Clase 2/6 a 81,33 Km/h); Lemos, 19m57s, Antunes, 20m17. Oribe, 20m40s (1° Clase 7 a 77,72 Km/h); Surra, 20m56s; Gonzalez, 20m58. Damilano, 21m00s (1° Clase 1/4 a 76,49 Km/h); Pirles, 21m05s; Tinnacher, 21m06s, Bonaldi 21m11s; Macri 21m12s; Nizzo, 21m15s, Hernández 21m18s (1° Clase 3 a 75,41 Km/h); Morcillo, 21m19s; Rochi, 21m22s. Trossero, 21m25s. Sciangula, 21m31s; Napout 21m45s; Grasso, 21m45s. Alba, 21m48s; Siragusa, 21m57s, Flores, 21m59; Pecci, 22m02s; Saina, 22m04s; Benedetti, 22m09s; Pancello, 22m12s; Martinez, 22m17s; Recalt, 22m18s; Rasseto, 22m23s; Quirino, 22m42s.

P.C. 14 Cuchi Corral-San Marco Sierra 38,12 Km.

Lemos, 30m13s (1° Clase 6 a 76,69 Km/h), Stillo, 30m23s 1° Clase 2 a 75,28 Km/h); Altamirano, 30m59; Maccari 32m07s. Oribe, 32m13s (1° Clase 7 a 70,99 Km/h); Surra, 32m15s; Antunes 32m20s. Trossero, 32m40s (1° Clase 1/4 70,02 Km/h); Macri, 32m47s; Damilano, 32m48s. Rochi, 32m48s; Hernandez, 32m51s (1° Clase 3 a 69,63 Km/h); Tinnacher, 32m56s. Sciangula, 32m56s; Pirles, 33m04s; Nizzo, 33m12s. Grasso, 33m17s; Bonaldi, 33m23s; Lujan, 33m28s; Gonzalez, 33m44s; Pecci, 33m57s, Morcillo, 34m05s; Siragusa, 34m08s, Bordón 34m18s; Cáceres, 34m41s; Benedetti, 34m46s; Flores, 34m48s; Drudi, 35m02s; Martinez, 35m03s; Saina, 35m08s.

P.C. 15 San Marco Sierras-Capilla del Monte 20,470 Km.

Stillo, 19m10s (1° Clase 2/6 a 64,08 Km/h); Lemos, 19m20s; Altamirano, 29m44s; Antunes, 20m02s; Oribe, 20m18s (1° Clase 7 a 60,50 Km/h); Surra, 20m18s; Maccari, 20m30s; Nizzo, 20m40s (1° Clase 1/4 a 59,43 Km/h); Sciangula, 20m45s. Gonzalez, 20m48s; Tinnacher, 20m49s; Siragusa, 20m51s; Benedetti, 20m51s; Grasso, 20m53s; Morcillo, 21m02s; Pirles, 21m03s; Recalt, 21m04s; Bonaldi, 21m08s; Hernández, 21m16s (1° Clase 3 a 57,75 Km/h); Trossero, 21m16s; Pecci, 21m23s; Martinez, 21m24s; Saina, 21m26s; Alba, 21m28s; Pancello, 21m31s; Napout, 21m32s; Drudi, 21m40s. Damilano, 21m42s; Bordón, 21m50s; Lujan, 21m56s.

P.C. 16 El Rosario - Ascochina 28,58 km.

Stillo, 24m10s (1° clase 2/6 70,96 km/h); Lemos, 24m17s; Surra, 25m02s; Antunes, 25m05s. Damiliano, 25m10s (1° clase 1/4 a 67,56 km/h) Oribe, 25m30s (1° Clase 7 a 67,25 km/h), Macri 25m35s; Tinnacher, 25m39s; Maccari, 25m44s. Gonzalez, 25m47s. Nizzo, 25m47s; Bonaldi, 25m57s; Recalt, 25m58s; Sciangula, 26m10s; Benedetti, 26m13s; Grasso, 26m14s; Rochi, 26m22s; Pirles, 26m28s; Pecci, 26m31s; (1° Clase 3 a 64,67 km/h); Trossero, 26m31s, Alba, 26m35s. Napout, 26m41s; Martinez, 26m43s; Quirino, 26m50s; Hernandez, 26m54s; Morcillo, 26m57s; Flores, 26m57s; Saina, 27m06s; Pancello, 27m06s. Luján, 27m36s.

P.C. 17 La Pampa - Todos Los Santos 31,36 km.

Lemos, 26m51s (1° Clase 6 a 70,08 km/h); Stillo, 27m02s (1° Clase 2 a 69,60 km/h); Antunes, 28m13s; Surra, 28m45s; Damilano, 28m58s (1° Clase 1/4 a 69,96 km/h); Maccari, 29m00s; Nixxo, 29m12s. Tinnacher, 29m14s; Grasso, 29m14s; Benedetti, 29m27s; Oribe, 29m34s (1° Clase 7 a 63,64 km/h); Gonzalez, 29m37s; Bonaldi, 29m38s; Pirles, 29m52s; Pancello, 29m53s (1° Clase 3 a 62,96 km/h); Hernández, 29m54s; Trossero, 30m04s; Macri, 30m07s; Flores 30m14s; Bordon, 30m20s Sciangula, 30m22s; Alba, 30m36s; Lujan, 30m38s; Drudi, 30m43s; Napout, 30m48s; Pecci, 30m50s. Morcillo 30m58s; Quirino, 30m59s; Martinez, 31m12s; Recalt 31m22s.

P.C. 18 Todos Los Santos - Chrabonier 26,77 km.

Lemos, 19m10s (1° Clase 6 a 83,80 km/h). Stillo, 19m29s (1° Clase 2 a 82,44 km/h); Antunes, 20m09s; Oribe, 20m36s (1° Clase 7 a 78,03 km/h); Maccari, 20m51s; Tinnacher, 21m02s; Damilano, 21m03s (1° Clase 1/4 a 76,30 km/h). Surra, 21m07s; Grasso, 21m20s; Gonzalez, 21m21s; Macri 21m26s; Pirles 21m29s; Teossero, 21m30s; Nizzo, 21m33s. Benedetti 21m36s; Hernández, 21m43s (1° Clase 3 a 73,96 km/h); Flores, 21m51s; Bonaldi, 21m52s. Lujan, 21m53s, Sciangula, 21m54s; Alba, 22m16s, Pecci, 22m25s. Morcillo, 22m29s; Martinez, 22m31s, Quirino, 22m33s; Drudi, 22m39s; Napout, 22m48s; Bordon, 22m50s; Rassolo, 23m05s, Mezher, 23m14s.

P.C. 19 Tanti - Cosquin 20,95 km.

Lemos, 14m13s (1° Clase 6 a 88,42 Km/h); Stillo, 14m21s (1° Clase 2 a 87,60 Km/h); Gonzalez, 15m07s; Surra, 15m14s; Antines, 15m16s; Maccari, 15m25s; Damilano, 15m29s (1° Clase 1/4 a 81,16 Km/h). Trossero, 15m30. Oribe, 15m33s (1° Clase 7 a 80,84 Km/h); Tinnacher, 15m34s; Grasso, 15m48s; Hernandez, 15m50s (1° Clase 3 a 79,39 Km/h; Pirles, 15m52s; Sciangula, 15m53s; Pancello, 15m59s, Benedetti, 16m00s; Nizzo, 16m01s; Morcillo, 16m02s; Lujan, 16m02s; Alba, 16m04s; Martinez, 16m17s; Recalt, 16m17; Napout, 16m23s; Bordon, 16m23s; Pecci, 16m25s; Flores, 16m32s; Drudi, 16m33s; Puchela, 16m38s; Mansilla, 16m44s; Gordillo, 16m51.

P.C. 20 Va. Pan de Azucar - Villa Allende 23,80 Km.

Lemos, 19m34s (1° Clase 6 a 72,98 Km/h); Stillo, 19m42s (1° Clase 2 a 72,49 Km/h); Gonzalez, 20m20s; Antunes, 20m33s; Oribe, 20m45s (1° Clase 7 a 68,82 Km/h). Damilano, 20m50s (1° Clase 1/4 a 68,54 Km/h); Maccari, 20m52s, Nizzo, 21m02s; Surra, 21m04s; Pirles, 21m26s. Grasso, 21m27s; Alba, 21m30s. Tinnacher, 21m32s; Morcillo, 21m35s; Benedetti, 21m40; Hernandez, 21m43s (1° Clase 3 a 65,76 Km/h); Sciangula, 21m45s; Napout, 21m46s; Bordon, 21m46s; Trossero, 21m47s; Recalt, 21m48s; Martinez, 21m53s; Drudi, 21m53s. Lujan 21m54s; Bonaldi, 21m58s; Pecci, 22m00s; Flores, 22m00s; Pancello, 22m12s; Puchela, 22m16s; Cáceres, 22m17.

P.C. 21 Río Ceballos - Pérez Taboada 15,44 Km/h.

Lemos, 14m47s (1° Clase 6 a 62,67 Km/h; Stillo, 15m03s (1° Clase 2 a 61,55 Km/h; Antunes, 15m37s; Surra, 15m55s; Maccari, 15m58s; Grasso, 16m09s (1° Clase 1/4 a 57,36 Km/h); Trossero, 16m03s; Gonzalez, 16m14s; Oribe, 16m15s (1° Clase 7 a 57,01 Km/h); Damilano, 16m15s; Hernandez, 16m24s (1° Clase 3 a 56,49) Km/h). Pirles, 16m29s; Tinnacher, 16m31s; Sciangula, 16m36s; Nizzo, 16m36s; Pancello, 16m44s; Benedetti, 16m51s; Alba, 16m56s; Flores, 17m04s; Lujan, 17m06s; Bordon, 17m09s; Drudi, 17m11s; Pecci 17m12s. Bonaldi 17m22s; Napout, 17m24s; Martinez, 17m24s; Gordillo, 17m38s; Recalt, 17m38s; Puchela, 17m42s; Gomez, 18m01s.

P.C. 22 El Manzano - El Rosario 32,88 Km.

Lemos, 36m41s (1° Clase 6 a 53,78 Km/h). Stillo, 37m15s; (1° Clase 2 a 52,96 Km/h); Antunes, 38m18s. Oribe, 38m50s (1° Clase 7 a 50,80 Km/h); Maccari, 39m20s; Damilano, 39m30s (1° Clase 1/4 a 49,94 Km/h); Pirles, 39m49s; Trossero, 39m45s; Hernández, 39m49 (1° Clase 3 a 49,55 Km/h); Grasso, 39m51. Surra, 39m53; Tinnacher, 39m58s; Sciangula, 39m59s; Gonzalez, 40m06s; Bordon, 40m22s; Martinez, 40m35. Benedetti, 40m54s; Drudi, 40m56s; Alba, 41m04s, Lujan, 41m12s; Recalt, 41m19s; Nizzo, 41m20s. Pancello, 41m23s, Flores, 41m32s; Bonaldi, 42m30s; Pecci, 42m54; Napout, 43m06s; Quirino, 43m19s. Lario, 44m02s; Gordillo, 44m27s.

P.C. 23 Villa Bustos - Cosquín 9,56 Km.

Lemos, 6m00s (1°Clase 6 a 95,60 Km/h); Antunes, 6m11s; Stillo, 6m13s (1° Clase 2 a 92,27 Km/h). Gonzalez, 6m14s; Pancello, 6m21s; (1° Clase 3/7 a 90,33 Km/h); Hernández, 6m22s; Maccari, 6m24s; Surra, 6m31s. Tinnacher, 6m35s; Damilano, 6m39s (1° Clase 1/4 a 86,26 Km/h); Trossero, 6m39s; Sciangula, 6m47s; Pirles 6m48s; Pecci, 6m48s; Grasso, 6m54s; Lujan 6m56s; Benedetti, 6m57s, Flores, 7m05s; Oribe, 7m06s, Bordon, 7m06s; Recalto 7m06s. Morcillo, 7m09s. Quirino, 7m12s; Gómez, 7m13s; Napout, 7m14s; Martinez, 7m15s. Drudi, 7m15s; Bruno, 7m19s; Mezher, 7m20s; Bonala, 7m21s.

P.C. 24 Va. Pan de Azúcar - Cosquin 6,35 Km.

Antunes, 5m24s; (1° Clase 6 a 70,56 Km/h); Lemos, 5m27s. González, 5m31s (1°Clase 2 a 69,06 Km/h); Stillo, 5m36s; Hernandez, 5m46s (1° Clase 3/7 a 66,07 Km/h). Tinnacher, 5m47s; Maccari, 5m48s; Pecci, 5m53s; Flores, 5m56s; Sciangula, 5m59s (1°Clase 1/4 63,68 Km/h); Trossero, 5m59s; Oribe, 6m03s; Lujan, 6m05s; Grasso, 6m06s; Damilano, 6m07s; Drudi, 6m11s; Benedetti, 6m12s; Martinez, 6m13s; Bordon, 6m13s; Quirino, 6m14s; Gómez, 6m15s; Napout, 6m17s; Recalt 6m22s. Morcillo, 6m23s; Surra, 6m26s; Bonaldi, 6m26s; Puchela 6m27s; Bruno, 6m31s; Delagot, 6m35s; Caceres, 6m40s.

AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
–VENTA–

Vendo o permuto **T/C BONAERENSE CLASE B CHEVROLET** carter 5000, bielas especiales, caja relacionada, radiador aceite F-1, autoblocante Spicer, frenos especiales 572-4240, Tamborini 6137, Cap. 52-5429.

Vendo **GORDINI COMPETICION 850** leva Antelo sin picaduras 10 puntos o permuto por varios artículos. Preguntar por Tel. 19 Natale Garre, Pcia. Bs.As.

CITROEN RALLY 2° su categoría 12 hs A.A.A.S. mecánica AM 8, jaula, butacas, cinturones, instrumental navegante, 2 barras antivuelco, embrague diafragmático Renault, listo para largar. Av. del Tejar 4172. 542-5745.

F.R.A. CHASIS TULIA XXI, rótulas Cicare, suspensión completa adicional. (3) trompas, (2) alerones, (3) baterías, (1) juego de lluvia, repuestos varios o permuto. Tel. 252-6920 Bs.As.

KARTING COMPETICION, chasis Panther con fierros nuevos, motor RF largo segunda medida standard, vendo juntos o por separado. Buen precio. Angel Pini 4647 Caseros de 13 a 17 hs.

Vendo **FIAT 600** std mejorado OK de primera fierros: barnsefades, palagi, escapes, siens, etc. Listo para largar, tomo auto. Serrano 1662. Cap. 71-3132 de 9 a 21 hs.

Vendo **FALCON TC** completo, listo para largar, buenos fierros, 10 ruedas, cantidad de repuestos. Otro block semiarmado ₳ 35.000. Acepto autos en parte de pago. Tratar señor Miguel 766-3790, dejar mensaje.

Vendo **FORMULA RENAULT TULIA XXI** Impecable. Nunca tuvo golpes. Cuarto puesto carrera Buenos Aires. Llamar Tel. 0472-26194 Norberto Della Santina (Tití) Marcos Juárez.

Verdadera oportunidad por problemas particulares vendo **FORMULA 5 nuevo,** listo para largar. Chasis monocasco, frenos Manozzo, motor Hirq con carburador y encendido electrónico, suspensión independiente. Llamar al 294¿7171 o 362-0416.

FORMULA RENAULT TULIA XXI ex Bessone listo para largar. Dos motores Berta Reybet, caja Meriggi R5 0 Km todas las relaciones, gomas lluvia armadas. Acepto permutas. 683-0137 2753.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi último modelo, motor Zanella 200 nuevo sin uso, todo sin rodar, listo para largar. Visitar de lunes a viernes de 10 a 19 San Juan 2601.

KARTING COMPETICION PANTHER motor R.F. c/ carburador. Motoplat electrónico, listo para largar. Juntos o por separado. Angel Pini 4647 Caseros de tarde.

RENAULT R12 RALLY listo para correr el mundial vendo por cambio categoría total ₳ 7000 con todas los fierros buenos y autoblocante. Llamar M.F.M. competición 653-8295.

F2 BRAVI 78 motor R18 2000, preparación Berta. Caja TCM 5ta. Todo 10 puntos. (1) Tapa cilindro armada R18 2000 Berta. Trenque Lauquen - 0392 23241.

Vendo **BRAVI 1978** listo para correr. Mecánica R18 2000. Preparación Berta. Caja TCM. 5ta. Todo a nuevo ideal F2 Bonaerense. Auto 10 puntos. Trenque Lauquen. 0392 23291.

Vendo **F2 CHASIS BRAVI 78** motor R18 2000 Berta caja TCM 5v. Todo a nuevo por cambio categoría. 1 motor R18 2000 (1) tapa armada completa todo Berta. Trenque Lauquen. 0392-23291.

R 12 RALLY MOD. 1983 casco 1986 0 Km. Mecánica Berta. Autobloc. Caja corta listo para largar. Heraldo ruesch Fragueiro 1429, Córdoba Tel.: 051-713996.

DATSUN 280 ZY CAP nueva. Nunca corrió. Lista para largar completa. Tratar Juan B. Justo 3901 Capital. Acepto auto.

Vendo **T.C. 3 litros DODGE COUPE** con o sin motor, diferencial Palagi, frenos F.T., bomba Cicare, leva Romero, Belgrano y L.N. Alem, Saladillo. Tel. 0344-21120 0344-20672 urgente buen precio.

Vendo **TC BONAERENSE CLASE 10** chasis Grassich A JORSA ZF 283. Motor pistones, bielas, leva Romero, cigüeñal, todo nuevo. Dulbeco bobina especial escapes iles 4 Paul Tierra completo. Total ₳ 5.500. Laxaravica 87, González Catán.

DATSUN 280 ZX verde Arnoldo Capra listo para largar C.A.P. A-13.000 motor grande, partes originales. Horario comercial Oscar Nadin en Pastor Lacasa 342 Tapiales. 652-1008 y Mitre 239 Dolores 0245-6211.

SPORT PROTOTIPO LADI 84 dos motores trailer, juego de llantas y gomas todas las relaciones y repuestos varios. TEL: 2159 Dante y Forest 191 Hurlingham. S. Casanova.

Vendo **FIAT 128 CLASE 2 RALLY** listo para largar. Rally Argentina Motor, Caja, suspensión 0 km. octavo Mundial 1984, tercero Mundial 1985 clase B/C. 1° de Mayo 3181, Lanús. Tel.: 240-0052.

2.0 AUTOMOVILES
–VENTA–

COUPE FORD TAUNUS MODELO 1978 verde junglo, radio, pasacasette, llantas magnesio, cubiertas radiales. Consultar de lunes a viernes horario 8 a 18 horas 760-0698 Sr. Eduardo.

Vendo **CHEVROLET "400"** completo, todo desarmado. Falta caja. Especial Stok cars. Todos papeles ₳ 800. Casco, sapo caxaraville 87. González Catán. Taller "Tachuela".

Vendo **COUPE FUEGO 1984** blanca, impecable 25.000 km reales con o sin equipo Berta, grupo 1 única por su estado. Avda. Belgrano 2685 de 8 a 16 hs Capital Federal.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
–VENTA–

Vendo **FORD 1931** pintura, tapizado, instalación eléctrica nueva, sedan cuatro puertas. Funciona perfecto.

Permuto, vendo **COUPE FORD 1938** motor Falcon 221, caja cuarta, frenos a disco, única, solo para entendidos. Ver "Feria del automóvil". Hipólito Yrygoyen 13096, Tel. 294-5042, Adrogue, Provincia Bs. As.

Vendo o permuto **CUPE FORD 1941** mecánica F-100 color negro, muy buena, butacas instr., gomas nuevas, papeles al día. Vería Carro 615 Villa Lugo, capital. Tel. 69-1506.

COUPE VALIANT CHARGER AUSTRALIANA aire, equipo gas, seis cilindros, 17.000 km. Fuera de serie; único en el país. Consúltenos 701-7948.

Vendo **CADILLAC CUPE MOD 53** para coleccionistas. Motor nuevo, caja automática, llanta original, tapizado a restaurar. Lisandro Medina 2069, Caseros, Pcia. Bs As.

Vendo permuto **CUPE FORD 1941** motor F-100, butacas instr., tanque interior todo a nuevo. Hay que verla. Tratar Sr. Jorge Carro 615 Capital, Villa Lugo Tel.: 69-1506.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
–VENTA–

Vendo (1) **TAPA CILINDRO** armada completa. Preparación R18 2000. **BRAVI 1978** listo para correr. Motor R18 2000 Berta caja TCM. 5ta. Trenque Lauquen. 0392 23291.

CARBURADOR WEBER 40/40 con múltiple de admisión para R18 o Fuego, juego paragolpes y spoiler Berta original para R18 todo nuevo a estrenar. Tel.: 922-9008 horario oficina.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION — Envíos al interior
MELO 4130 - FLORIDA (1602) ☎ 760-1173

Vendo **CASCO DE COUPE SIERRA TC 2000** con jaula, trompa, butaca, portón trasero, block, caja Sáenz 5 Vel. muchos repuestos. Tel.: 021-519483 La Plata.

Vendo **CARROCERIA DODGE 3 Lts.** caja Saenz, frenos FT, dos motores standard, block pesado, cigüeñal Valiant 1 0 Km, repuestos varios, tren delantero, careaza, caja aluminio, todo 0 Km. Flamante sin uso. Tel. 795-2150.

Urgente vendo **CHASIS CRESPI TULIA XXII F.R.A.** José Luis Odetto. Av. San Martín 536, Adela María. Tel. 0585-2197 (CBA).

Vendo **CASCO DE COUPE SIERRA TC 2000** con jaula, trompa, butaca, portón trasero, block, caja Saenz 5 Vel. mucho respuesto. Tel.: 021-519483 La Plata.

Vendo **CHASIS TIPO BIPLAZA** completo, diferencial, piñón, flotante, eje, caño, discos, 4 ruedas, dirección, cremallera, caja Saenz. Motor desarmado, sin gomas. Total ₳ 4.500. Caxaraville 87, González Catán, Taller Tachuela.

Vendo **CASCO COUPE CHEVROLET M 38 TIPO TC** techo plano acanalado, piso embutido. Total ₳ 600. Tratar Caxaraville 87, González Catán. Especial TC Recuerdo Taller Tachuela.

MOTOR R.F. 100 c.c. 0 km todas Capra las relaciones Retos, varios. Tel. ₳ 13.000 0245-3005 Dolores.

Vendo o permuto **TREN DELANTERO W** Mod. 62 con caja de dirección, platos de freno, puntas de eje, cintas, campana y extremos, por repuestos o llantas y cubiertas para STD Mg., French 2177, Beccar. Tel. 747-7254 de 13 a 14 hs.

Vendo **HALDA TWINMASTER** nuevo sin uso con reductor y transmisión flexible. Zequeira 5663 altura Av. Juan Bautista Alberdi 5400, Mataderos u Olideri 1300 (negocio).

Vendo **LLANTAS DEPORTIVAS** Impec. para 504 con tres agujeros y tuercas correspondientes. Australes diez y ocho cada una, mitad valor, nuevas. Ver, si tenés interés en Humberto 1° 3325, Capital, horario comercial.

CUBIERTAS Y CAMARAS 5.25 x 21 nuevas o usadas necesito cualquier marca. Llamar al 792-6903 o 911-6150. Preguntar por Pedro.

Vendo **DISTRIBUIDOR DULBECCO CHEVROLET** completo con cuenta vueltas mecánico, listo para colocar, bobina Mallory, todo nuevo sin uso, embragues completos. Por favor curiosos abstenerse Tel. 290-0619. Llamar de 13 a 15 hs.

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

HGL **JUNTAS CICCARELLI**
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ - INDUSTRIAL
Expedición y Ventas, Pueyrredón 1920/24 - (1406) Capital Federal ☎ 921-2598/92-6447
Planta Industrial: Larrazábal 1941 - Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 113

24 de junio de 1986

Libres 850, TC 1000 y TC Regional en Pilar

Blandi, Errecart, Scollo y Lalli, sin sobresaltos

Zárate, BA. En el circuito **Ciudad de Pilar** se presentaron el domingo 8 de junio las categorías **Libres 850, T.C. 1000** (ex Libres 1000) y **TC Regional** Clases "A" y "B". Dicha reunión, presenciada por 2.800 espectadores, fue magníficamente organizada por el "Círculos **Amigos del Automovilismo Deportivo**".

Libres 850. Jorge D'Angelo, Roberto Blandi y Mario Herrera ganaron las series y Luis Caroccielli el repechaje. El campeón lideró en los primeros metros de la final pero pronto abandonó y heredó la punta Herrera, aunque sólo por cinco vueltas ya que Blandi lo dejó atrás y arribó ganador por tercera vez el año, lo cual le permite empatar en el campeonato con el "uno".

Final Libres 850 - 10 vueltas: 1° **Roberto Blandi (Temperley), 11m33s65/100 a 84,902 km/hora**; 2° Mario Herrera (San Martín), 11m39s95; 3° Mario Vignolo (Campana), 11m48s71; 4° Joaquín Sorvillo (Villa Ballester), 11m49s37; 5° José Rotondo (Campana), 11m51s20**Campeonato** (ocho carreras): D'Angelo y Blandi 118 puntos; Herrera 94,5; Barbalarga 42; Lemme 34; Aguiar 30; Rotondo 28,5; Bisieri 25; Vignolo 20.



Final de TC 1000. Vigil, con el N° 40, precede al ganador Errecart y a Juan Lavagna. El público respondió en gran medida.

T.C. 1000. Carlos Mammouse y Juan Lavagna fueron los ganadores de series mientras que en la final el abandono de éste en punta, le dejó el camino expedito a Alberto Errecart que venía apretándolo y logró así su segundo triunfo consecutivo. Buena labor de sus escoltas Vigil, Ferretti y Tapia este último remontando desde el fondo.

Final T.C. 1000 - 10 vueltas: 1° **Alberto Errecart (Campana), 11m19s69/100 a 86,240 km/hora**; 2° Daniel Vigil (Los Cardales), 11m22s72; 3° Néstor Ferretti (Escobar), 11m29s44; 4° Angel Tapia (Campana), 11m38s29; 5° Diego Ceria (Los Cardales), 11m46s37.

Campeonato (siete carreras) Gasperini 93 puntos; Errecart 76; Lavagna 75,5; Pérez 70; Vigil 37,5; Pollero 32,5; Ferretti 30,5.

T.C. Regional "B". Adrián Lalli y Oscar López se llevaron las dos series selectivas, quedando también para el primero de ellos la final, donde junto con López y Hernández, animaron las diez vueltas de esta carrera en la lucha por la punta. Duhour y Agliani arribaron cuarto y quinto pero lejos del trío puntero.

Final T.C.R. Clase "B": 1° **Adrián Lalli (Chev/G. Rodríguez) 10m47s12/100 a 89,499 km/hora**; 2° Oscar López (Chev/Va. Flandria), 10m47s80; 3° Juan Hernández (Ford/Pilar), 10m51s40; 4° Marcelo Duhour (Chev/Luján), 10m59s09; 5° Hugo Agliani (Ford/Luján), 11m01s28.

Campeonato (cinco carreras): Lalli 53 puntos; López 41, Hijós 18, Hernández 15, Mendiverry 11, Duhour 7.

T.C.R. Clase "A". Oscar Fuxan y Juan Scollo fueron los vencedores de las dos series, mientras que Juan Ritacco y José Gómez clasificaron vía repechaje para la final. En esta se impuso Gustavo Izaguirre pero por adelantarse en la largada perdió un puesto y permitió que Scollo triunfara sin mayores problemas. Destacada labor de Fuxan y Tomich, también la de Berra y Mundo en la lucha por la quinta posición. Cándido abandonó pero sigue puntero.

Final T.C.R. "A": 1° Juan Scollo (Chev/C. de Areco), 12m29s64/100 a 92,170 km/hora; 2° Gustavo Izaguirre (Ford/Capilla), 12m34s86; 3° Oscar Fuxan (Chev/Capilla), 12m36s47; 4° Oscar Tomich (Chev/C. de Areco), 12m49s36; 5° Daniel Berra (Chev/Lima), 12m55s51.

Campeonato (seis carreras): Cándido 47 puntos, Scollo 26, Izaguirre 24, Belloso 19, Ritacco 11, Fuxan 9.

Informe de Walter Luna

Fórmula 1 M.N. en Bahía Blanca

ORLANDO SOTRO SE LLEVO TODO

***Bahía Blanca, BA** - La Fórmula 1 de Mecánica Nacional –aquella que se nutre con los pilotos y algunos autos que compitieron años atrás en esta categoría por los campeonatos nacionales– se presentó el domingo 8 de junio en el Autódromo Aldea Romana, circuito chico de 2,020 metros de cuerda, por convocatoria del Bahía Blanca Automóvil Club. Fue esta la segunda carrera de la temporada.*

*Se hicieron dos series a quince vueltas cada una, surgiendo el ganador final por la suma de tiempos de ambas. Y en las dos oportunidades hubo un denominador común, el triunfo del Chevrolet del veterano Orlando Sotro, quien en la **primera** serie superó a Scuteri, Medrano, Saravia y Dossio, respectivamente, y en la **segunda** a Scuteri, Caviglia, Saravia, Medrano y Dossio. En consecuencia, esta fue la clasificación final:*

*1° **Orlando Sotro (Banfield), 24m30s94/100 para las 30 vueltas,** a un promedio de **148,372 kms/hora**. 2° Jorge Scuteri (Buenos Aires), 24m38s27; 3° Heraldo Medrano (Trenque Lauquen), 25m51s10; 4° Alberto Dossio (Santa Rosa-La Pampa), 26m10s35; 5° José Saravia, 29 vueltas; 6° Hugo Caviglia, 29 vueltas; 7° Angel Bruno, 28 vueltas.*

(Informe de Carlos Piani)

Midgets en Cipolletti

RUBEN LORRE, SIN CABILDEOS

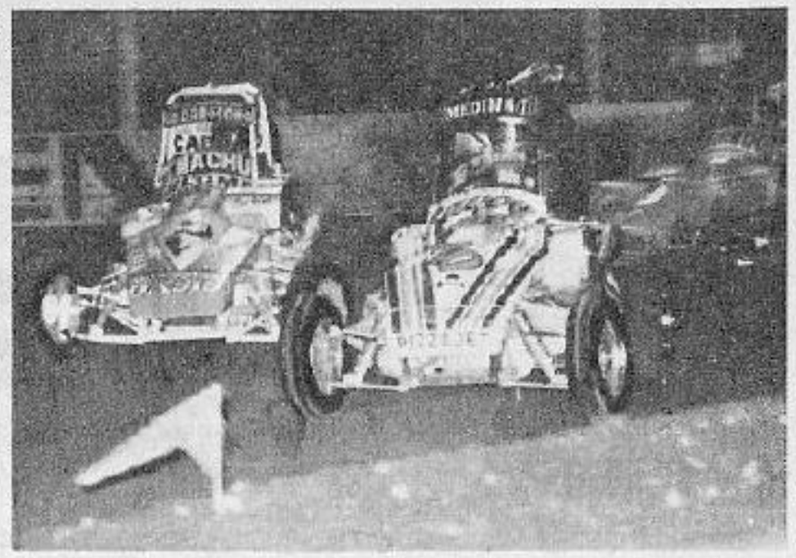
Bahía Blanca, BA - El 1° de junio hubo **midget en Cipolletti**, provincia de Río Negro, con la organización del Centro Motociclístico de Conedores Cipoleños, que presentó un circuito en impecables condiciones.

Hubo **cuatro series clasificatorias**, las dos primeras de muy buen nivel en cuanto al espectáculo. En ellas triunfaron Luis Massa, Hugo Saposnik, Carlos Saldman y Rubén Lorré. En el repechaje ganó Fabio Rossini.

Las **semifinales** fueron para Massa, seguido por Alejandro Cirelli y Hugo Tieser y la segunda para Rubén Lorré, escoltado por Saposnik y Gustavo Zennaro. En la **final de perdedores**, el vencedor fue Daniel Fino.

La prueba central del festival se desarrolló a ocho vueltas con los mejores 8 pilotos de las semifinales. Lo fundamental era largar bien y evitar el roce, cosa que consiguió Lorré, quien se fue en punta mientras Massa, "apretado" en la largada, entraba en trompo y luego continuaba la carrera pero en el último lugar.

Ya que Lorré no tuvo problemas y se mandó a mudar hacia la victoria, lo mejor para el público estuvo en la lucha por el segundo puesto entre Cirelli, Zennaro y Saposnik. La clasificación final fue la siguiente:

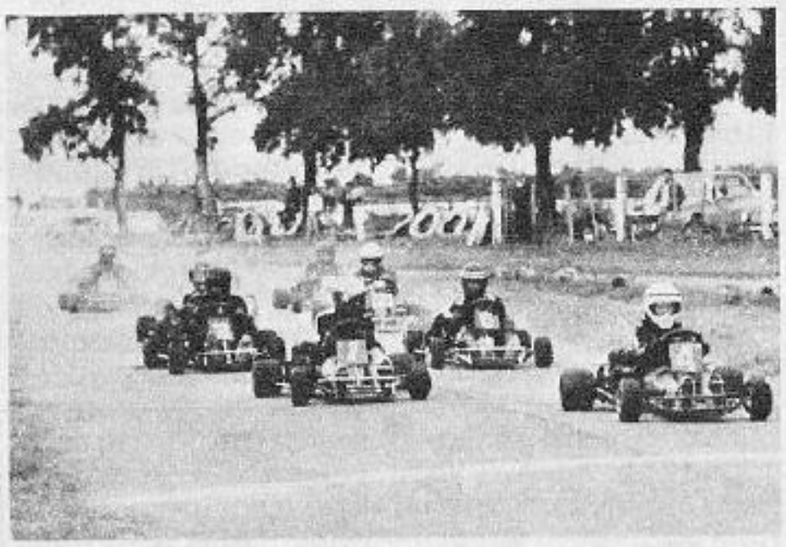


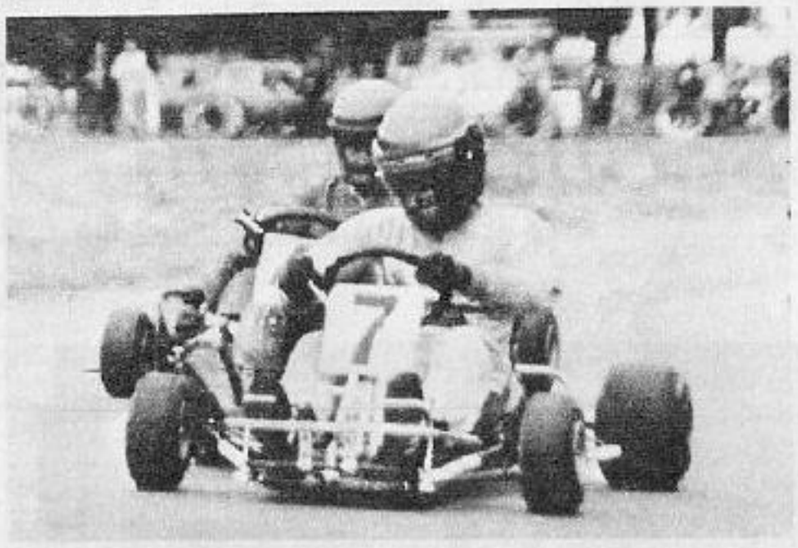
Luis Massa, por afuera Gustavo Zennaro y más atrás el ganador de la final, el cabildense Rubén Lorré.

1° Rubén Lorré (Fiat 128/Cabildo, BA), 1m59s;2° Hugo Saposnik (Fiat 1600/Bahía Blanca, BA), 2m01s01; 3° Alejandro Cirelli (Peugeot/Bahía Blanca), 2m01s20;

(Informe de Carlos Rubén Romanelli)

KARTING EN SANTIAGO DEL ESTERO





Las fotos muestran dos momentos de la jornada de Karting realizada el 25 de mayo pasado en el kartódromo Francisco Aguirre, a orillas del Río Dulce, en la ciudad de Santiago del Estero. En una de ellas vemos al pelotón de la categoría Directo Internacional *donde triunfó el* Chino Antonio Gubaira, *seguido por Héctor Faifor y Héctor Egea. En la otra vemos al ganador de la* 125 cc Con Caja, Ricardo Molinari, *quien fue escoltado por Lalo Rubens y, otra vez tercero, Héctor Egea.* (Informe de Mario René Luna)

Mini Cafeteras 850 PESE A LAS INUN

Daireaux, BA. – En nuestra tan castigada zona por las inundaciones, la actividad automovilística sigue sin embargo creciendo, pese a los inconvenientes de todo tipo que crea el agua desbocada.

El **ranking** de la categoría **Mini Cafeteras 850 del Sudoeste** cuenta en estos momentos con 35 pilotos, encabezados por Bernardino Benede, Walter Sequeira, Gerardo Soler, Luis A. Oliver y Jorge L. Carrillo. La mayoría de los participantes son de esa ciudad, pero los hay también de Salliqueló, Henderson, Pigüé, Huanguelén, Salazar, Tornquist, Bonifacio y Carhué.

El reglamento de la categoría estipula como obligatorio el motor Renault de 850 cm3 y mecánica correspondiente, siendo libre en gran parte el diseño de la carrocería y chasis.

El 18 de mayo se llevó a cabo la segunda fecha, la que tuvo 25 participantes

Categoría 850, Turismo Clase 2 y TC del NE en Oberá

MARIN, URRUTIA Y PIZZUTTI







El eterno Heno Klein fue segundo, pero es comodo líder en el torneo.

Puntea Guillermo Badaracco en la final de 850. En este lugar fue el múltiple accidente de esta categoría

Este fue el orden de la final de Turismo Pista Clase 2: Urrutia, Kruse y Trendel. (Foto: Diario El Territorio, de Posadas)

Oberá, Mnes. – El 25 de mayo se realizo en el autódromo de **Oberá**, circuito de tierra colorada de 2.376 metros de desarrollo, la tercera fecha del campeonato misionero fiscalizado por FEMAD, teniendo en la oportunidad la organización del Automóvil Club Oberá. Mucho público se dio cita en el pintoresco escenario, pese a la copiosa lluvia del dia anterior, la que obligó al "secado" por el múltiple pasaje de todo tipo de vehículos sobre la pista, la que toma así una consistencia especial para la velocidad.

En 850 cc, monomarca Fiat 600, Guillermo Badaracco y Miguel Ratoski fueron los vencedores de las series. En la **final**, durante la primera vuelta, se produjo un **múltiple accidente** que obligó a parar el espectáculo por media hora. De resultas del mismo, quedaron muy dañadas las máquinas de Ruben de Lima, Miguel Angel Arrúa, Hugo Stanganelli, Oscar Gritti, Jorge Yackimchuk y Juan Loreiro. Más lamentable fue que dos de los pilotos (Stanganelli y de Lima) tuvieron que ser internados con fracturas y heridas de regular consideración.

Una vez largada nuevamente la final, Guillermo Badaracco se fue en punta pero luego fue desalojado por Brandt y Marín que protagonizaron una dura lucha, resuelta en favor de éste último.

Final, 850 cc, 12 vueltas: 1° Miguel Virgilio Marín (Posadas) 17m 57s 30/100 a 95,278 km/hora. 2° Carlos Brandt (Eldorado) 17m 59s 61; 3° Gerardo Reckziegel (Montecarlo) 18m 08s 20; 4° Mario Rudakow (Aristóbulo del Valle) 18m 11s 00; 5° Miguel A. Ratoski (Posadas) 18m 11s 20 y 6° Hugo R. Chamula (Oberá) 18m 26s 86.

Turismo Clase 2 tuvo un sabor especial con la participación de Enrique Urrutia y un invitado de tanta jerarquía como la del porteño Jorge Guiral. Ambos fueron segundos en las series largando desde las últimas filas, hecho muy meritorio en el caso de Guira, que desconocia el circuito y en especial el particular piso misionero. Las series fueron ganadas por Oscar Trendel y Federico Kruse. En la **final** Trendel punteó al principio, luego transitoriamente el líder fue Kruse, pero faltando sólo tres vueltas, Quique Urrutia pasó a la punta y ya no la dejó hasta el banderazo, cuando ganó con una ventaja de medio segundo con respecto al de Wanda.

Final, **Turismo Clase 2; 15 vueltas: 1° Enrique Urrutia (Fiat 1300/Oberá) 21m 14s 45/100 a 100,674 km/hora;** 2° Federico Kruse (Wanda) 21m 15s 01; 3° Oscar Trendel (Eldorado) 21m 15s 90; 4° Raúl Badaraco (Eldorado) 21m 27s 41; 5° Carlos D. Goggia (Leandro N. Alem) 21m 30s 35 y 6° Humberto Krujovski (Corrientes) 21m 31s 01.

Las series de **TC del Nordeste** fueron ganadas por Heno Klein yMiguel Angel Pastori. En la final Neco Pizzuti dio un batacazo, ya que superó con un andar muy veloz al veterano Klein, quien padeció algún problema de paulatina baja del rendimiento en su motor.

Final, TC del NE, 12 vueltas: 1° Bernardo Pizzutti (Jardín América) 16m 47s 88/100 a 101,840 km/hora. 2° Heno Klein (Posadas) 17m 02s 95; 3° Jorge Calveyras (Oberá) 17m 05s 31; 4° Juan Carlos Cao López (Iguazú) 17m 10s 87; 5° Oscar Horrisberger (Posadas) 17m 14s 76 y 6° Neldo Santandrea (Posadas) 17m 55s 32.

Con estos resultados lideraban los campeonatos respectivos, Mario Rudakow, Oscar Trendell y Heno Klein.

(Informe de Cimarrón)

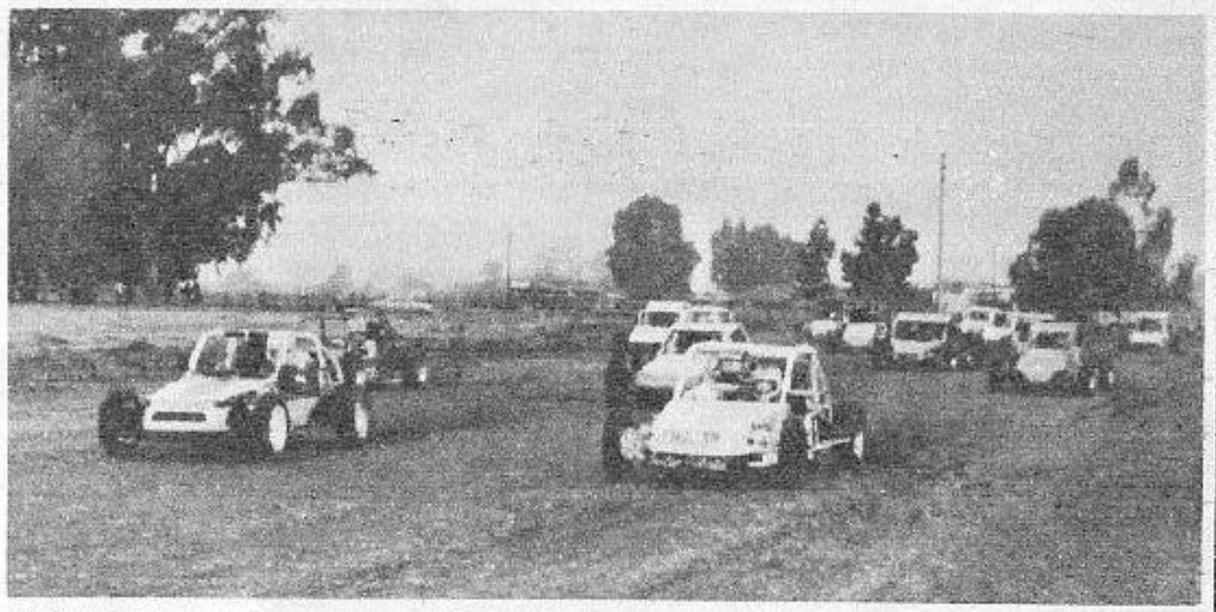
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

del Sudoeste
DACIONES, LA CATEGORIA SIGUE ADELANTE

y numeroso público. En la final venció **Enrique Oliver (Daircaux)**, seguido por el campeón 1985, Bernardino Benede (Daireaux) y luego por Néstor Trimigliozi (Dairaux), Jorge Carrillo (Henderson), 5° César Cereijo (Daireaux) y 6° Alberto Albanese (Daireaux). El campeonato, cumplidas entonces las dos primeras fechas era encabezado por Benede, con 21 puntos, seguido por E. Oliver, 16; L. Oliver, 9.



Podio: de izquierda a derecha Benede, Oliver y Inmiglioz.

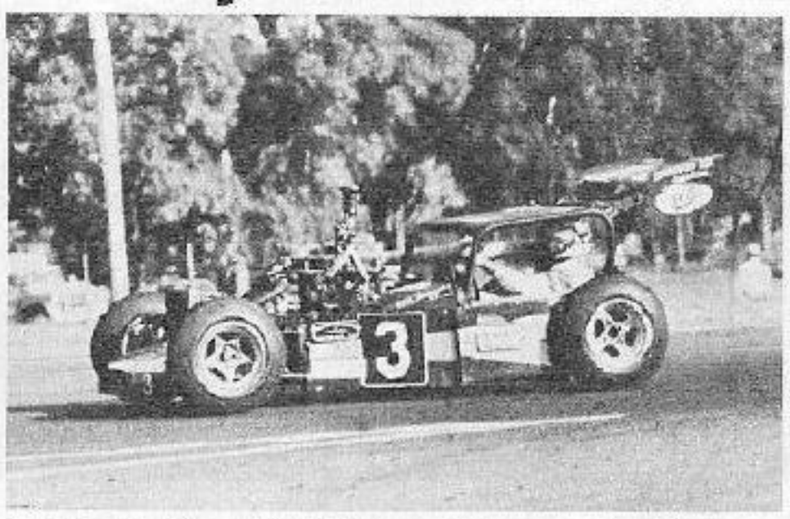


Las Minicatetelas en Daireaux, donde ganó Enrique Oliver.

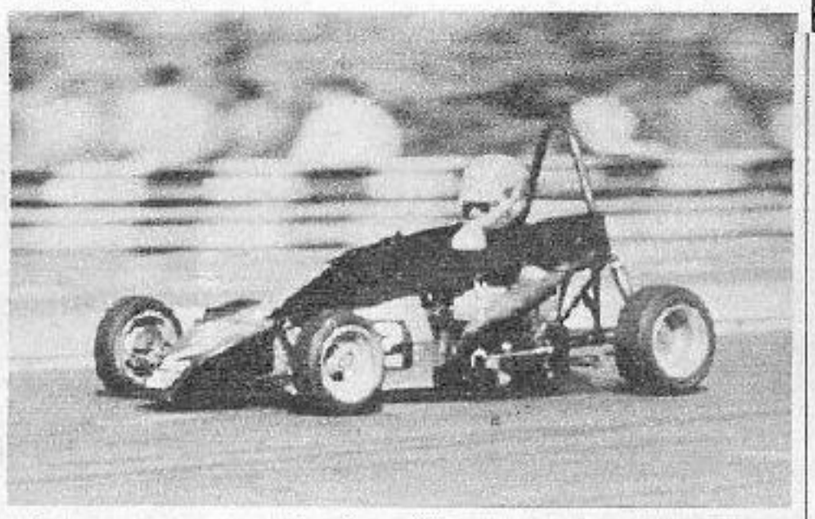
Seis Categorías Metropolitanas en Buenos Aires
JORNADA COMPLETA, CARTON LLENO



Nowak, con el Chevy ganador en Stock Car Argentino



El triunfo que le falta en Limitada 3l. lo produjo Lloveras en el autódromo.



Cuatro carreras, cuatro triunfos. Konowalik, sin comentarios en Fórmula 5.

*El Mataderos Automóvil Club, en jornada completa, llevó a cabo en el autódromo de Buenos Aires, un verdadero festival de automovilismo zonal, en el que participaron seis categorías: **Limitada 3l, Fiat 600 Turismo Nacional, Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Turismo Competición Biplaza, Fórmula Cinco y Stock Car**. El espectáculo estuvo de acuerdo al esfuerzo realizado, ya que salvo en Fórmula Cinco, en donde Konowalik sigue "aplastando", en todas las otras especialidades hubo interesantes duelos por la punta.*

*En **Fiat 600 TN** Abad luchó contra Perono y Buzzolo, arribando en ese orden aunque luego Perono y Buzzolo fueron desclasificados en la revisión técnica. En Limitada 3l, por primera vez en el año, punteó con comodidad un motor jeep, en manos de Dolcini, sobre el Chevrolet de Lloveras, no pudiendo concretar ante una falla insalvable en la caja de velocidades.*

*En **Turismo Competición Biplaza**, Fronzin utilizó todo lo que tenía y sabía, para poder superar a sus rivales de siempre, Suárez y Doce Portas, mientras que en **F-2 BB**, Grigione sólo pudo respirar sobre el final, ante la demora de moix para superar un rezagado.*

*Como cierre de la jornada, **Stock Car** cumplió su tercera competencia del año, llegando a este compromiso con 16 participantes, todos ellos con maquinas de excelente presentación y como se demostró luego en la revisión final, totalmente de acuerdo con el reglamento. La carrera realizada por esta categoría cubrió con creces la expectativa creada, mostrando interesante lucha en la punta, participando de la misma cuatro autos, los de Argento, Nowak, Serein y Martín (dos Chevy, un Torino y un Dodge), hasta que una correa rota, del comando de la bomba de agua en el auto de Martín, lo retrasara a él y también a Serein, quien sufriera un despiste en la horquilla al pisar el líquido dejado por el Torino.*

***Fórmula Cinco: 1° Carlos Konowalik (Demichelli-Zanella) 10 v 11m 20s 19/100 a 112,537 km/h**; 2° Walter Alifraco (Perri-Zanella) 11m 57s 84; 3° Henry Peluffo (Peluffo-Zanella); 4° Ricardo Carricaberry (Perri-Gilera); 5° Horacio Regolfa (Regolfa-Ducati); 6° Cesar Gomez (Pierri-Gilera) **Campeonato**: Konowalik 80 ps; Alifraco, 42, Martinez, 39 Gomez, 30; Peluffo y Regolfa, 18 unidades. **Stock Car 15 v: 1° Roberto (Chevy/Hurlingham) 18m 5s 96/100 a 131,317 km/h**; 2° Roberto Argento (Chevy/Morón) 18 m 102 91; 3° Alberto Campercholi (Torino/Ramos Mejía) 18 m 17s 6, 4° Carlos Serein (Dodge/San Justo) 18m 18s 60; 5° Orlando González (Ford-Villa Tesei) 18m 20s 99; 6° Juan Alvarez (Dodge-Chacabuco) 14v. (Esta categoría, a diferencia de las restantes que lo hicieron en el circuito n° 5, utilizó la variante n° 7 de 2.640,85 mts.). **Campeonato**: Novak 19 ps; Martín, 18; González, 11; Argento, 10; Serein y Campercholi, con 4 unidades.*

***Clasificación Fiat 600 Turismo Nacional 10 v: 1° Jorge Abad (Buenos Aires) 12m 6s 58/100 a 105,352 km/h**; 2° Juan Beloqui (Berisso) 12m 13s; 53; 3° Omar Marchese (Sarandí) 12m 19s, 4° Oscar Pereyra (Berisso) 12m 21s 33; 5° Gabriel Medrano (La Plata) 12m 22s 53; 6° Ricardo Francisconi (Quilmes) 12m 41s 57; 7° Horacio Genoud (Florencio Varela) 12m 42s 58; 8° Juan Artuzamunoa (La Plata) 12m 55s 15; 9° Cesar Pérez Petit (Bernal) 13m 0s 53, 10° Claudio Stortoni (Berisso) 13m 2s 40. **Campeonato**: Marchese 82 ps; Abad, 60; Medrano, 49; Pereyra, 41; Masso, 40 unidades.*

***Clasificación Fórmula 2 BB 15 v: 1° Walter Grigione (Peugeot/La Plata) 15m 4s 81/100 a 126,900 km/h**; 2° Pedro Moix (Peugeot-La Plata) 15m 9s 29; 3° Rubén Pennisi 15m 15s 63; 4° Miguel Arrom (Dodge-Lanús) 15m 22s 65; 5° Claudio Garófalo (Peugeot/Quilmes) 15m 32s 94; 6° Héctor Agostinelli (Peugeot-La Plata) 15m 35s 30. **Campeonato**: Moix 38 ps; Grigione, 25; Marich, 17; Arrom 13, Aboy, 10.*

***Clasificación Limitada 3l 15 v: 1° Horacio Lloveras (Chevrolet 4/Ranelagh) 16m 25s 71/100 a 116,485 km/h**; 2° Alfredo Nuñez (Jeep/Sarandí) 16m 46s 4, 3° Omar Sirimarco (Chevrolet 4/La Plata) 16m 50s 65; 4° Norberto Spinella (Jeep/Sarandí) 16m 55s 95; 5° Miguel Pascual (Jeep/Sarandí) 16m 59s 23; 6° Alberto Digiorgio (Jeep/Ranelagh) 17m 5s 31; 7° Carlos Cognetti (Jeep/La Plata); 8° Fabián Castro (Jeep/Bernal); 9° Pedro Llaser (Jeep/Sarandí); 10° Carlos Bustos (Jeep/La Plata). **Campeonato**: Lloveras, 45 ps; Spinella, 20, Dolcini, 19; Núñez, 18, Pérez, 11 puntos.*

***Clasificación Turismo Competición Biplaza 15 v: 1° Gustavo Fronzín (Ford/Tigre) 15m 44s 49/100 a 121,569 km/h**; 2° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 15m 44s 66, 3° José Doce Portas (Chevrolet/Monte Grande) 15m 55s 48; 4° Marcelo Fronzín (Ford/Tigre) 16m 37s 4; 5° Néstor Ramonda (Chevrolet/Monte Grande); 6° Juan Skripozuk (Chevrolet/Fcio Varela); 7° Mario Viana (Torino/Ramos Mejía); 8° Silvio Massi (Chevrolet/Lanús). **Campeonato**: Fronzín 74 ps; Suárez, 70; Doce Portas, 50; 4° Pileo, 42; 5° Giurfa, 36 unidades.*

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Safari al Sur del Río Salado

SILVESTRE: MAS VALE MAÑA QUE FUERZA...



Bordeando la laguna los doble tracción se amontonan avanzando dificultosamente, mientras el público se regocija.

Los Habalca –que abandonaron– arremeten por lo que no está trillado "inventando su propio camino" alrededor de la laguna de Castelli.

Un Jeep de la clase menor, los 4 cilindros standard, pasa junto a otro vehículo volcado en el barrial. El que avanza es el portero Carlos Blanco.

La Chevrolet escarba, se pone de costado, tratando de ganar el piso firme. El safari es una especialidad que prende cada vez con mayor fuerza.







Dolores, BA - Gran éxito alcanzó la realización del "**Primer Safari al Sur del Río Salado**" disputado durante los días sábado 7 y domingo 8 de junio, en la zona a la que alude el nombre de la carrera, es decir las inmediaciones de las ciudades de Dolores y Castelli.

Fue organizado en conjunto por el Automoto Club Dolores y la Auto Pena Ciudad de Castelli, para las cinco clases en que se divide generalmente a las máquinas de esta especialidad: Libres, 6 cilindros potenciados, 6 cilindros standard, 4 cilindros potenciados y 4 cilindros standard. La anotación on total fue de 100 vehículos, de los cuales arribaron a la meta final sólo veinte, lo que habla a las claras de la rudeza del recorrido.

El itinerario comprendía cuatro PP.CC., dos en cada jornada, en un sentido y a la inversa. El que bordeó la laguna de Castelli –internándose francamente en ella el recorrido en mas de una ocasion– fue el que contó con mayor cantidad de público, calculado ahí en unas 5000 personas. Otro paso muy exigente fue el cruce del Canal 4, cerca de esta ciudad, por la profundidad del mismo.

En la **clasificación final** figuró al tope el piloto marplatense Eduardo Silvestre, llevando con su habitual maestría al pequeño Suzuki propulsado por un motor de Fiat 128, de la clase 4 cilindros potenciados. Silvestre cuenta en su haber con victorias en otras realizaciones de esta nueva y pujante disciplina que es el safari.

La clasificación final fue la siguiente (la sigla que antecede al vehículo corresponde a su clase, no se nos suministró nombre del navegante):

1° **Eduardo Silvestre** (4°, Suzuki - Fiat 128 / Mar del Plata) **1h12m52s**; 2° Enrique Melón Gil (GS, IKA - Ford / Madariaga) 1h23m36s; 3° Jorge Betz (6P XX/XX) 1h24m53s; 4P Alfredo Dávila (6S, IKA - Ford / Mar de Ajó) 1h26m28s; 5° Carlos Pereyra (L, IKA - Torino / Va Gesell) 1h28m05s; 6° Marcelo Russo (L, IKA - Ford / Buenos Aires) 1h 29m 35s; 7° Enrique Prokert (6S, XX/XX) 1h 29m 37s; 8° Federico Longhi (6P, IKA - Ford / Castelli) 1h 30m39s; 9° Mario Bergamaschi (6S, IKA / Buenos Aires) 1h30m57s; 10° Juan Marchal (L, IKA - Ford / Mar del Plata) 1h30m59s; 11° Jorge Rioja (6S, IKA - Chevrolet / Mar del Plata) 1h33m44s; 12° Hugo Prieto (L, XX/XX) 1h36m09s; 13° Sagasta - Braxedes (L, IKA - Ford / Buenos Aires) 1h35m26s; 14° César Paredi (6S, Valiant / Va Gesell) 1h36m14s; 15° Ricardo Annichini (L, Ford / Mar del Plata) 1h37m17s; 16° Ricardo Sellart (4S, IKA/Mar del Plata) 1h37m17s; 17° Rubén Hernández (4P, Willys-Ford/Mar del Plata) 1h37m52s; 18° Raul Palomo (L, XX/XX) 1h42m56s; 19° Horacio Alvarez (6S, IKA/Mar de Ajó) 1h43m40s; 20° Carlos J. Blanco (4S, IKA / Buenos Aires) 1h43m42s.

Karting con caja 125 cc en Villa María

BENITO POR LAS PLAYAS

Villa Nueva, Cba - El 8 de junio se disputó en el circuito de tierra de 610 metros, ubicado en Las Playas (vecino a Villa María) la sexta fecha del campeonato de **Karting con Caja 125 cc Euzco Etchea**, el que es organizado por el Centro Vasco de Villa María.

Se hicieron **tres series** en las que triunfaron Marcelo Benito, Raúl Borri y Juan Manuel Gianinett, respectivamente, siendo la tercera la más veloz a un promecio de 68,205 km/hora. El repechaje fue ganado por Juan José Talei, disputándose a continuación la final, la que tuvo pasajes emocionantes para el numeroso público.

Gianinetto se retrasó considerablemente, resistiendo Marcelo Benito en los últimos tramos el asedio de Alberto Sandrone, quien llegó a poco más de un segundo, en vibrante final.

Clasificación: 1° Marcelo Benito (Va. María) 13m15s38/100 a 69,024 km/hora; 2° Alberto Sandrone (Va. María) 13m16s45; 3° Raúl Borri (Va. María); 4° René Beltramino (Ticino); 5° Luis Silva (Va. María) y 6° Miguel Genovese (Va. María). Todos con motores Zanella 125; los organizadores no suministraron marcas de chasis.

Campeonato; seis fechas disputadas: Jorge Gianinett, 27 puntos; Borri, 26; Benito, 20,5; Juan M. Gianinetto, 15,5 y Sandrone, 14 puntos.

También se efectuó una exhibición de **Karting Infantil** en la que se destacaron Germán Alejandro López y Germán Darío Suárez, de 11 y 12 años de edad respectivamente.

(Informe de Oscar D. Pellegrini)

Este es el chico de apellido difícil: Omar Schellibaung, demuestra en cada fecha su calidad sobre el kart. (Foto Andrés Costa.)



Karting Sapucay Costa Norte en Campana

SCHELLIBAUNG GANO Y PUNTEA



*Marcelo Benito, ganador en el circuito de Las Playas (**Foto Henry F. Agosto**)*

Río Tala, BA - El 1° de junio se corrió en un circuito de 610 metros de recorrido, en la ciudad de **Campana**, la sexta prueba del campeonato de **Karting Sapucay Costa Norte**, organizado y fiscalizado por la subcomisión respectiva del Baradero Auto Club.

La prueba de toma de tiempos fue ganada por Ricardo Barbosa en 33s26/100 lo que significó un promedio de 66,025 km/hora. Las tres series tuvieron como ganadores a Ricardo Barbosa, Gerardo Placenti y Gustavo Tegaldi. En la **final** se impuso el líder actual del campeonato, de manera categórica, ya que en todo momento se mantuvo airoso en la vanguardia de la carrera, la que terminó con el siguiente resultado, tras las 20 vueltas estipuladas:

1° **Omar Schellibaung (Sabekart / Río Tala) 10m31s00 a 69,604 km/hora**; 2° Ricardo Barbosa (Vara / Santa Lucía) 10m36s38; 3° Alberto Rodríguez (Vara - Capitán Sarmiento) 10m39s24; 4° Julio Placenti (M-101 / Baradero) 10m43s10; 5° Gustavo Tegaldi (M-101 / Capitán Sarmiento) 10m51s15; 6° Hector Brosqui (Vara / Bella Vista) a 1 vuelta. **Campeonato**: Schellibaung, 39 puntos; Barbosa, 34; A. Rodríguez y Placenti, 13; Vázquez, 6; Colladi, 5 y Reynold, 4.

(Informe de P.A.R.T.)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

escapes

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS



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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS
MOTORESCAP
San Martín 1654. V.GDOR.GALVEZ (STA FE)
TEL: 041-921483

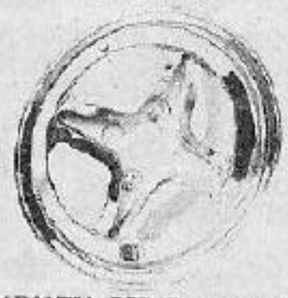
ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

LLANTAS DE COMPETICION

ACRU

PARA: T.C. 2000, BONAERENSE y DEL OESTE ☆ F.2 Codasur ☆ F.4 ☆ F.5 ☆ SPORT 1050,850 ☆ C.A.P. ☆ TURISMO CLASE 2 y 3 ☆ RALLY y demás categorías zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados



Envíos al interior

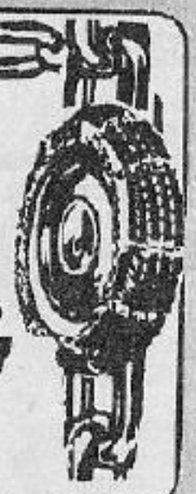
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

SANY S.R.L.

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS
TARJETAS DE CREDITO



ENVIOS AL INTERIOR

OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION

TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP
(Honorio Pueyrredon 2195 esq. Fitz Roy)

RVA FRENOS

FRENOS A DISCO PARA MOTOCICLETAS

UNICOS FABRICANTES
KITS DE COMPETICION Y ENDURO
● KITS COMPLETOS
PARA TODAS LAS MARCAS

REEMPLAZO PARA MOTOS IMPORTADAS
RODRIGUEZ MEDICI Y CIA. SRL.
AV. MAIPU 1115 - Vicente López (cp 1638)) Tel. 791-8952

AMORTIGUACION

HORACIO

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



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

Nuevo TEL. 543-9489

EMBRAGUES



WOBRON

Legítimo

Vulcanizado de Pastillas y Patines de Freno para todo tipo de vehículos importados y Nacionales
EQUIPOS DE COMPETICION

EMBRAGUES NOGOYA
NOGOYA 6187
CAP
TEL 642-0773
Envíos al interior

anri

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO. MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEÑALES.



ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650
- SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

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

TECNICA 84

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

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

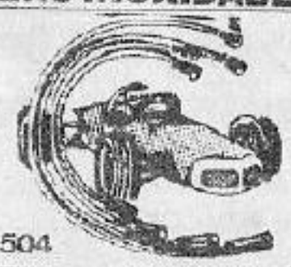
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1582 (cp. 1648)

CABLES DE BUJIA PARA COMPETICION ALTA PERFORMANCE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

LIDERES EN FABRICACION DE CABLES PARA BUJIAS
CHEFREN TAILLOT
L'ELECTRICFIL
sociedad anónima



ANDONAEGUI 2819. CAPITAL (1431) 52-4504



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

CARLOS A. BICCHI

COMPETICION

RECTIFICACION R.8

PREPARACION DE MOTORES. CATEGORIAS ZONALES. ESPECIALIDAD 1/4 de MILLA Y T.C. del OESTE Av. de Mayo 3986 (cp1650) S. MARTIN

BATERIAS TITO

PLASTICAS TOTALMENTE SELLADAS PARA AUTOS NAC e IMPORTADOS

CASA CENTRAL:
INT. GRANT 302 (esq. L. N. Alem) MORON

OSCAR M. CACERES

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

AMORTIGUADORES SADAR

ENVIOS AL INTERIOR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l.
DISTRIBUIDORES OFICIALES
VIAMONTE 1512 ☎ 40 3191/2255

- ACCESORIOS
- ENCENDIDO

AMORTIGUADORES REPARADOS SUSPENCAR

VENTA - COLOCACION
TARJETAS DE CREDITO

Y OTRAS MARCAS GARANTIZADOS

La línea más completa en repuestos para Dan delantero.

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

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

CARRO'S ESCAPE

SILENCIADORES ORIGINALES Y DEPORTIVOS

Avda. MOSCONI 2288. CAP. TEL. 572-9973 Tarjetas de crédito

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



POTENCIAMOS ¡YA!
SUS FRENOS RALLY
EQUIPOS DE COMPETICION

Discos ventilados.
Mordazas especiales para autos y Pick-ups (MARCA F.T.)

FRENOS-CAR

Para su R.18-Fuego-Peugeot 504. Taunus-Sierra NAC E IMPORT
Guido Spano Nº 3594 - San Martín RESERVE TURNO al 755-7910

Para Envíos: H. B. Producciones Ayda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 88-6285

Standard Mejorado, Spazio y Sport Prototipos en el Autódromo.

NADIN, LEPORE Y LARA... ¿A PAPA?

Las Asociaciones de Automóviles Sport Competición y Standard Mejorado, utilizando la variante número ocho de 3.435,45 metros, presentaron a sus categorías **Fiat 600 Standard Mejorado, Spazio C.L. y Sport Prototipos**, el 15 de junio, Día del Padre.

Sport Prototipos, durante las tres primeras rondas, mostró una interesantísima lucha en los puestos puntables, hasta que el mismo fragor de esa lucha ocasionó un roce entre Arias y Sena (los dos punteros) quedando fuera de competencia Sena, mientras que Arias una vuelta mas tarde sufriera el reventón del neumático trasero derecho, en momentos en que transitaba la horquilla, siendo embestido por Stefanini y Magre que disputaban el sexto lugar. Hugo Lara, hasta el momento expectante en el tercer lugar, se adueñó de la punta, haciendo estériles los esfuerzos de Guidi por darle alcance, por lo que el campeón llegó a la bandera a cuadros victoriosos.

Clasificación final 15 v.: 1° Hugo Lara (Crespi - Adrogué) 24m10s4/100 a 127,937 km/h; 2° Nelson Guidi (Crespi - Quilmes) 24m27s25; 3° Héctor De Rossi (Sergio - Ing. Maschwitz) 24m34s99; 4° Cristian San Millán (Crespi - Avellaneda) 24m39s45; 5° Luis Linares (Crespi - Ciudadela) 24m56s; 6° Ricardo Almada (Crespi - Bs.As.) 25m7s43; 7° Alejandro Spatatora (Ladi - Bs.As.) 25m19s63; 8° Alejandro Porcaro (Crespi - Bs.As.) 25m36s3; 9° Fernando González (Ladi - Bs.As.) 25m53s37; 10° Ernesto Gonella (Gonella - Bs.As.). **14v. Campeonato**: Lara 66ps, San Millán, 45; Guidi, 43; Stefanini, 40, Arias, 36 puntos.

Fiat 600 Standard Mejorado: esta división realizo dos series clasificatorias, adjudicandose la primera Guillermo Nadin y la segundo Jorge Perez. La final, sobre 12 rondas, mostró a Nadin como neto dominador, logrando a su favor alrededor de un segundo de ventaja por giro, más atrás no sucedia lo mismo, ya que Ballesteros y Boni intercambiaban la segunda posición vuelta tras vuelta y un poco mas alla Testai. Punteri y Latorre circulaban "codo a codo". Luego de la competencia fue desclasificado Ballesteros en la revision tecnica, por la falta de tope en la bomba de pique del carburador.

Clasificación final 12 v: 1° Guillermo Nadin (San Andrés) 22m34s5/100 a 109,605 km/h; 2° Carlos Boni (Bs. As.) 22m44s12, 3° Claudio Punteri (Bs.As.) 22m47s79, 4° Osvaldo Testai (Bs.As.) 22m47s84, 5° Carlos Latorre (Bs.As.) 22m48s62, 6° Enrique Bussolo (Florencio Varela) 23m1s12, 7° Carlos Sarrode (Bs.As.) 23m7s25, 8° Juan Coello (Bs.As.) 23m7s54, 9° Marcelo Erasun (Bs.As.) 23m9s57, 10° Juan Sanchez (Bs.As.) 23m25s73. **Campeonato**: Luis 73 ps.; Boni, 66, Perez, 55, Nadín, 51, Fulgheri, 39 unidades.

Spazio C.L., en su tercera presentacion tuvo dieciseis inscriptos que se llegaron para afrontar el nuevo compromiso del circuito 8 (anteriormente se utilizo el 7) demostrando que también la categoria se adapta a los trazados sinuosos.

Como en la carrera anterior, la lucha por la punta se centro en J. Isoldi y Lepore, lucha en la que no faltaron los roces y toques del "cuerpo a cuerpo" que duro los doce giros, este tercer "round" lo gano Lepore, sufriendo un recargo Isoldi, por sesgar su linea de marcha en la recta principal reiteradas veces Maldonado, reafirmando las bondades de la escuela que es el karting, mantuvo el ritmo de los punteros sin poder recuperar el tiempo perdido en los primeros giros cuando lucho con Lombilla y el menor de los Isoldi. Luego desertarian Lombilla (con parabrisas roto) y F. Isoldi (por vuelco). Otro para destacar es Osvaldo Rodriguez, quien tras pasar en ultimo lugar en la primera vuelta, remonto en forma brillante hasta obtener el cuarto puesto final.

Como balance de esta tercera prueba de la categoría, vale destacar que ya se logro una razonable cantidad de participantes, un buen indice de arribos y una rapida adaptacion de las máquinas a todo tipo de circuito lo que sumado, asegura buenos espectáculos sin necesidad de esperar que la decena de *maquinas* que se encuentran en preparación esten terminadas.

Clasificación final 12 v: 1° Victor Lepore 22m14s71/100 a 111,193 km/h; 2° Roberto Maldonado 22m15s46, 3° Jorge Isoldi 22m35s69; 4° Osvaldo Rodriguez 22m40s4, 5° Armando Passarelli 22m44s34.

Campeonato: 1° Lepore 36,50 ps.; 2° J. Isoldi 32, 3° Lombilla y Gallotrocchi 30; 5° Passarelli 26 unidades.

(Informe de Carlos R. Varela)



Guillermo Nadin se paseó cómodamente mientras atrás se daban como en la guerra.

Asi pelearon la de Fiat Spazio CL 1100 Victor Lépore y Jorge Isoldi, repitiendo lo del 1° de junio con el TC 2000, esta vez el resultado se invirtió y Lépore se tomó revancha. Buena carrera.



Karting Venadense en Chovet

CASTELLINI PUSO EL NUMERO

Venado Tuerto, SF - El kartista de Villa Cañás, Ezio Castellini se impuso en la cuarta fecha del campeonato anual de **Karting Venadense** –monomarca Zanella 125 cc con caja– organizado por el Moto Club Venado Tuerto. La reunión se efectuo el 1° de junio en el circuito de 500 metros de piso de tierra compactada.

Horacio Valenti, Omar Bertozzi y Gerardo López fueron los ganadores de las **series**, la segunda de ellas sensiblemente más rapida que las otras. En la **primera semifinal** Castellini superó a Luis Trovero y Leandro Avalis, mientras que Valenti, en la segunda, prevaleció sobre Oscar Galván y Daniel Ianni. La pole fue, en consecuencia, para Valenti.

La **final**, corrida sobre 20 vueltas, arrojo el siguiente resultado:

1° Ezio Castellini (Villa Cañás) en 8m28s79 100 a 70,756 km/hora, 2° Jose Guizzardi (Colón); 3° Daniel Ianni (Chovet); 4° Héctor Eterovich (Venado Tuerto); 5° Héctor Pennachietti (Santa Isabel); 6° Luis Trovero (Venado Tuerto); 7° Omar Bertozzi (Elortondo); 8° Horacio Lovalvo (Venado Tuerto); 9° Daniel Eterovich (Venado Tuerto) y 10° Alberto Montenegro (Alem).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ **PRESENTA** ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

*** EL PRIMER TODO TERRENO ARGENTINO CON BASTIDOR PARA CITROEN - RENAULT Y TODO TIPO DE MOTOR PARA CIUDAD, CAMPO Y PLAYA**

*** ESTRUCTURAS CON SELLO DE GARANTIA. * SEGURIDAD ***

ENTREGA INMEDIATA

Certificados para patentamiento ..... **Envios al interior** ..... Registro industrial Nº 47.163



$ 290
3 Cuotas sin interés

SOMOS FABRICANTES Avda. SAN MARTIN 5594 TEL 53-9911

Legítimo **SPOILER** *COLITA DE "PATO"*
Deflectores de Aire Deportivos
EMPUJE ASCENCIONAL



EMPUJE ASCENSIONAL SOBRE TODO, A ALTAS VELOCIDADES, LA CORRIENTE DE AIRE DESARROLLA FUERZAS ASCENSIONALES DEBAJO DEL VEHICULO, QUE CUESTAN POTENCIA Y, ADEMAS REDUCEN LA ADHERENCIA DE LOS NEUMATICOS A LA CALZADA, EL DEFLECTOR DE AIRE DELANTERO DESVIA LA CORRIENTE DE AIRE LATERALMENTE ALREDEDOR DEL AUTOMOVIL, IMPIDIENDO QUE SE FORMEN TURBULENCIAS EN LA PARTE INFERIOR DEL COCHE Y REDUCE LA FUERZA ASCENSIONAL EN LOS EJES DELANTERO Y TRASERO, INCREMENTANDO LA PRESION DE APRIETE SOBRE EL PAVIMENTO.

NUEVO MODELO 505 A INYECCION
LINEA RENOVADA EN MATERIAL DE ALTO IMPACTO
ADQUIERALOS EN: *"CASA ANTIGUO": PARRAL 2199. CAPITAL*
"DISTRIBUIDORA CONGRESO": J.B. JUSTO 2905. CAP.
"FIAT KAR": J.B. JUSTO 3402. CAP.
"ACCESORIOS FRAGATA": FRAG. PTE. SARMIENTO 2270. CAP.

PROVA

- Cascos
- Butacas
- Buzos Antiflama
- Visores

Dtes. Asoc. Filetes, Clubes e instituciones



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

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

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

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

A. LINCOLN 1968
(1702) J. INGENIEROS
TEL. 757-7596/4627

HANDICRAFT

SERVICIO ESPECIALIZADO
* MECANICA
* CHAPA
* PINTURA

Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA
CALDAS 1328(CP. 1427).
TEL. 552-9051

BUTACAS VEIGA

- FIAT .. $ 39 - TORINO ZX $ 59 - RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. $ 17
- KOMBIS, MEHARI .. $ 29
- RENEGADO .. $ 49
- DEPORTIVA c/cab. .. $ 49



GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

AUDIO EN AUTOMOVILES
DE ALARMAS
INSTALACIONES ACCESORIOS
AIRE ACONDICIONADO SERVICE

AUDIO GARAGE

TEL.798-2259
AV. SANTA FE 2850 MARTINEZ

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS
SPINA HNOS.

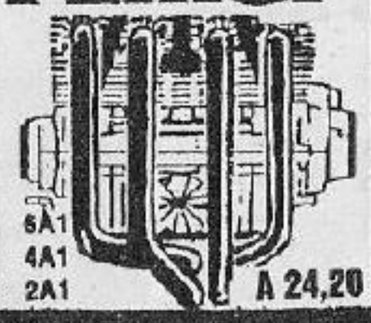


★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.
Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS
PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito
Killer



6A1
4A1
2A1
A 24,20

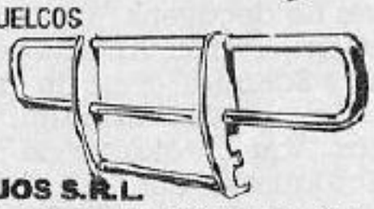
PERFOMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3525 CAPITAL
Tel. 58-5143
ENVIOS AL INTERIOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS
EMMCA



- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

FABRICA DE AUTOS ESPECIALES
castaño
PASTEUR 1057 - MORON - Tel. 629-4987 - 6708 - Bs. As.

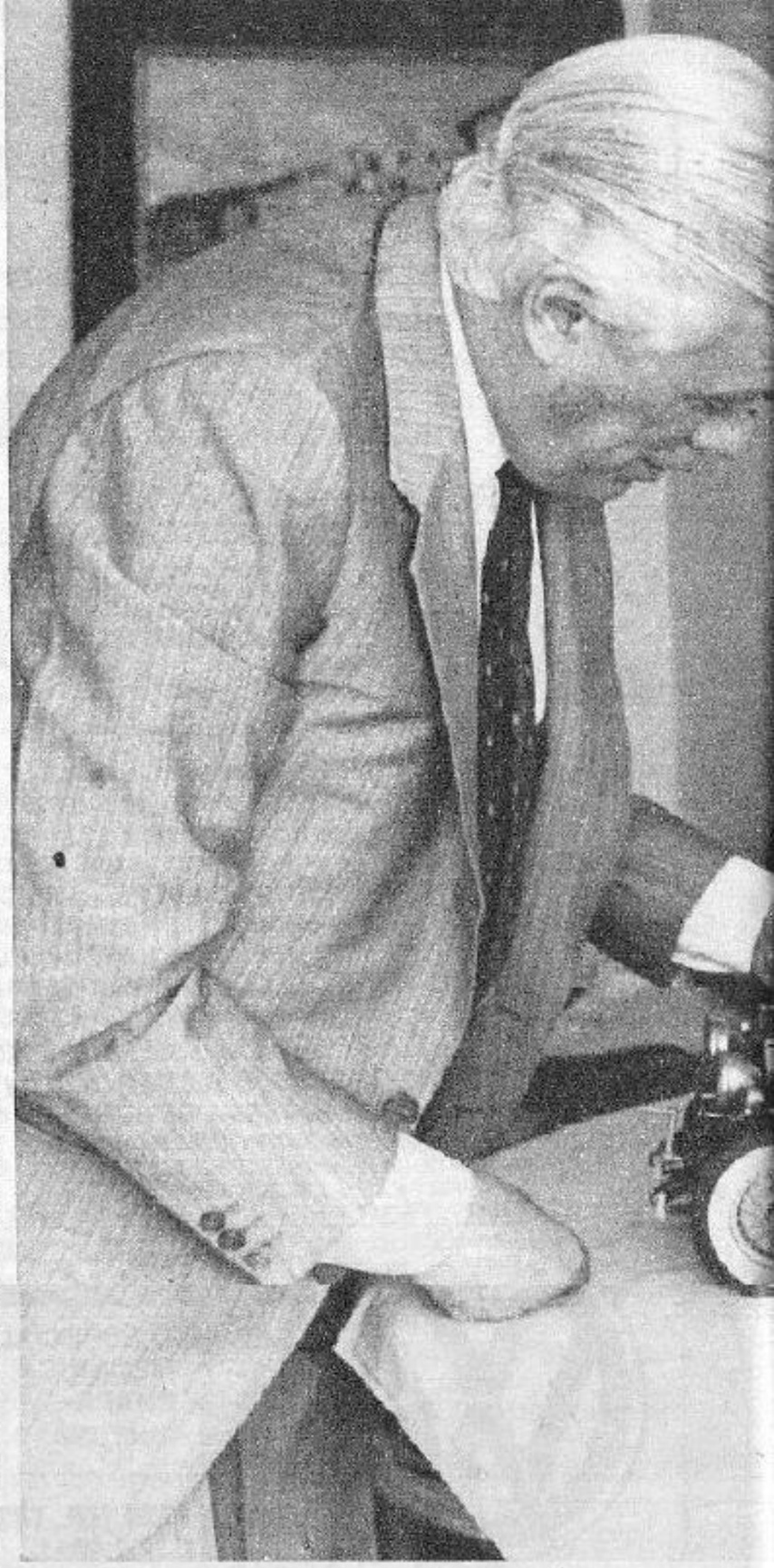
ESPERELO... FALTAN 23 días!

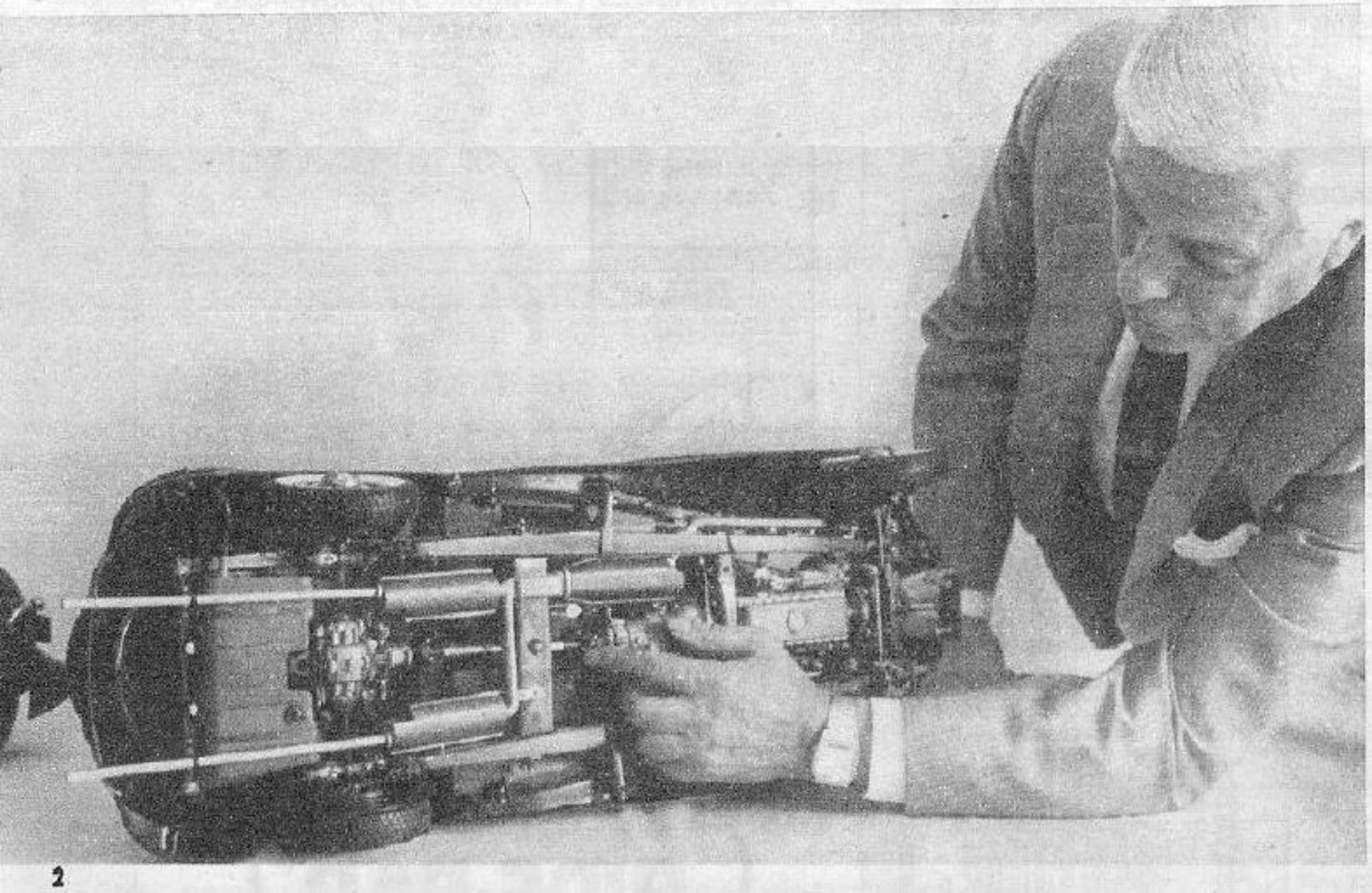
Para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3006, 6º B. Tel. 86-6285

Automodelismo & automodelistas

Hoy: el Ing. Rafael Sierra

DESDE EL IMPERIO DEL DETALLE...





2

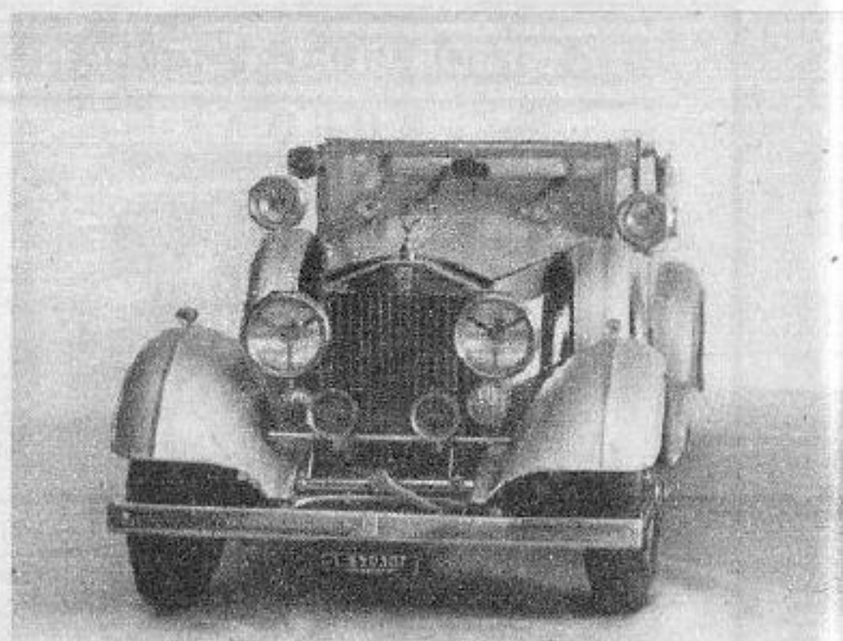
El automodelismo es un hobby como cualquier otro y, como tal, es abrazado por gente de las más diversas profesiones y estratos sociales, en los más diversos países del globo. Si bien, generalmente, un hobby no tiene trascendencia para la opinión pública, ustedes se sorprenderían si les contáramos la cantidad de personajes y personalidades del ambiente deportivo, artístico y hasta político que poseen en el automodelismo su medio de distracción, esparcimiento... y pasión.

Por ser ésta la primera nota referida a una personalidad que ame nuestro apasionante hobby, lógicamente se imponía que quien "diera la cara" fuera alguien ligado íntimamente al automovilismo, y entonces, ¿qué les parece el ingeniero **Rafael Sierra**? Este hombre, tan vinculado a nuestra actividad deportiva desde el plano dirigencial, posee una interesante colección de automóviles en miniatura que abarca básicamente tres escalas: 1/43, 1/18 y 1/8.

Claro que "Rafa" no oculta su preferencia por los más grandecitos, es decir los 1/8. Ellos pertenecen a la casa italiana **Pocher** (división de Rivarossi) y son, lisa y llanamente, las réplicas en escala semiartesanal más detalladas del mundo. Por si no lo creen, basta sólo con contarles que, por ejemplo, el **Rolls Royce Torpedo Cabriolet** 1934 (una de las piezas de esta colección) posee nada menos que ¡2.905 componentes! Claro que su costo, de aproximadamente **390 dólares** totalmente desarmado o, en su defecto, **U$S 2.000** (sí, leyeron bien, **dos mil**) totalmente ensamblado, bien lo justifica...

"El primero que adquirí de los 1/8 fue el Fiat Grand Prix de France 1907 (que se adjudicara dicha competencia al comando de Felice Nazzaro a una media de 113,612 km/h), hace de esto ya más de diez años y me lo vendió Edgardo Boschi. Es, lejos, el más fácil de todos para armar; recuerdo que tardé un mes para ensamblar las 823 piezas que posee."

Una de las maquetas más interesantes es la **Bugatti T50** de 1933, reproducción fiel del prototipo que en marzo de 1933 las "Usines Bugatti" vendieron a Monsieur P. Guyllard de Saint Dizier y que actualmente se encuentra en el "Musée de l'Automobi-



3



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

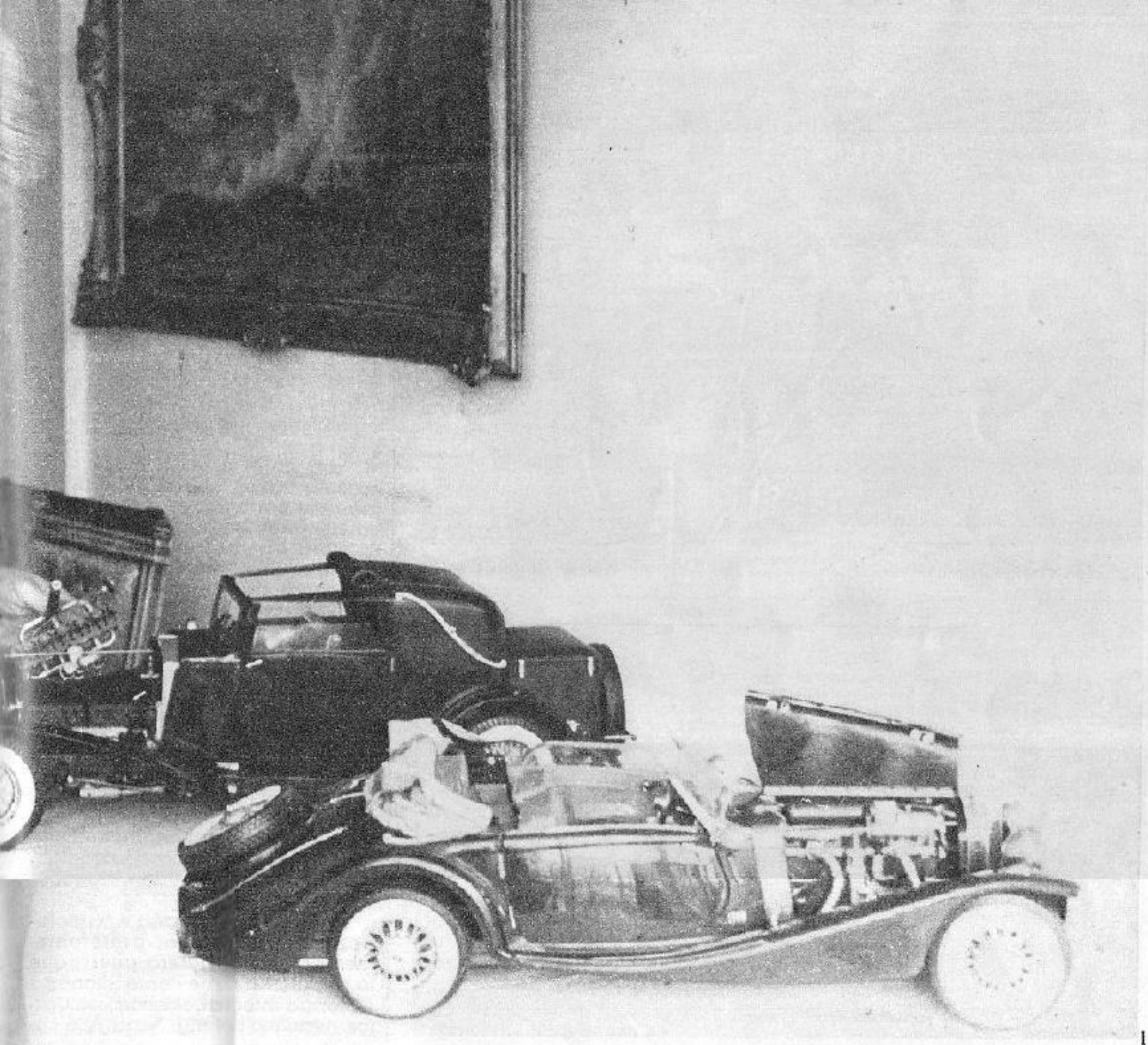
1- Todas las piezas moviles del motor original poseen el mismo movimiento en estas reproducciones. Ademas, ciertas piezas pueden desmontarse para tener acceso a componentes no visibles exteriormente.

2- El Ing. Rafael Sierra nos explica detalles de construcción de las réplicas italianas. Evidentemente no solo hay que armarse de paciencia sino también ser hábil en cuanto a manualidades se refiere, ya que muchos de los componentes deben ser modelados por uno mismo.

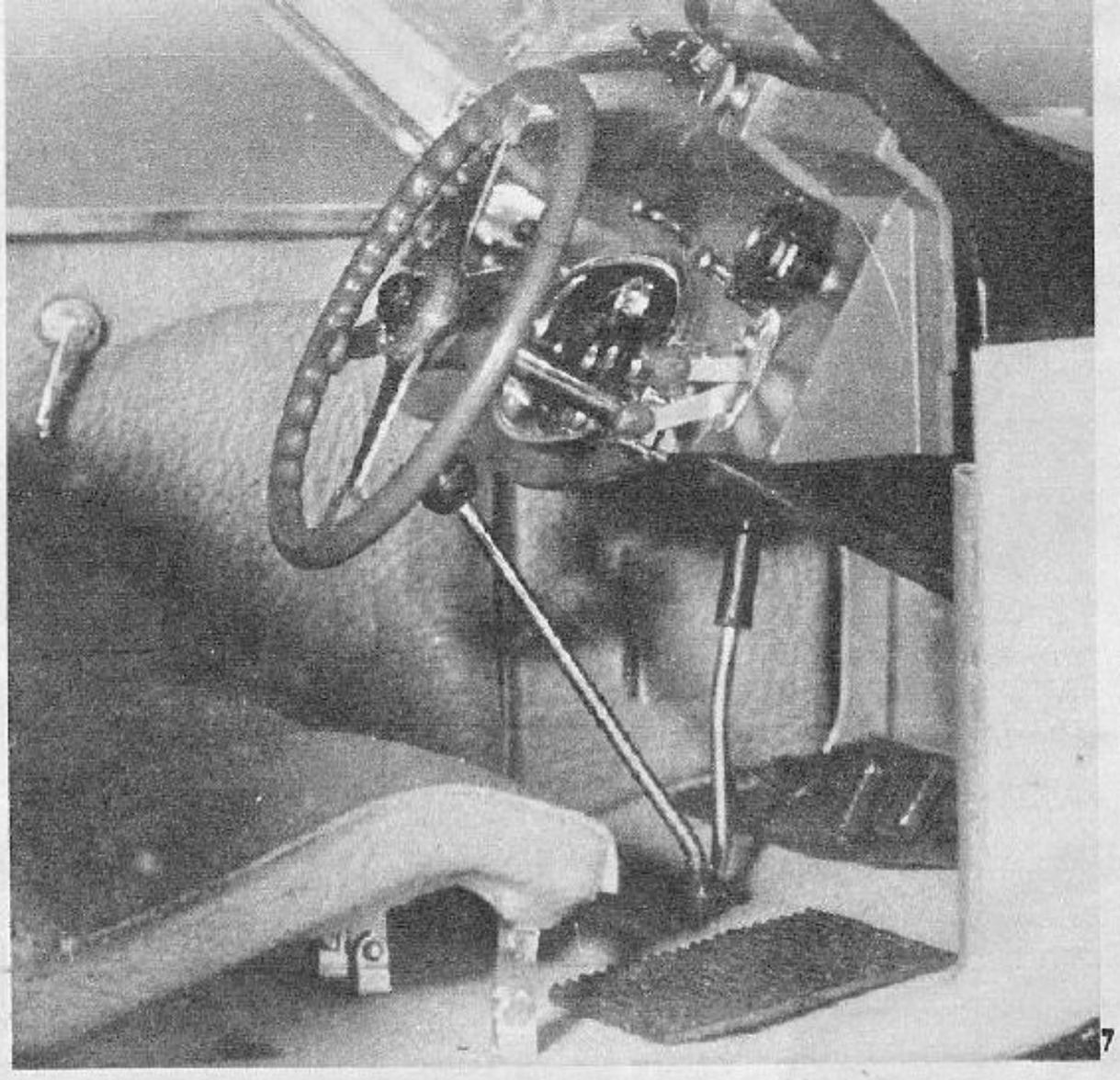
3- Son dos los Rolls que forman parte de esta selecta colección: un Phantom II 1932 y el Phantom II 1934 carrozado por Thrupp & Maberlay Ltd. para el Maharaja de Rajkot. Este último se encuentra actualmente en el Stratford Motor Museum y, si usted lo desea, puede tenerlo en su casa gracias a Pocher. 2.905 piezas son suficientes para hacerle perder la paciencia a cualquiera. Parece que para el Ing. Sierra no fueron suficientes...

4- Es perfecta la reproducción del Fiat 130 HP que, comandado por Felice Nazzaro, se adjudicó el Grand Prix de Francia de 1907. El auténtico se encuentra actualmente en el Museo del Automóvil de Turín. Este fue tomado por Pocher para realizar la primera réplica de esta imponente serie.

5- En este detalle podemos apreciar en su real magnitud los espectaculares pormenores de las replicas italianas. A medida que fueron apareciendo novedades, éstas fueron creciendo en complejidad, y ello se traduce, lógicamente, en un mayor tiempo de armado.

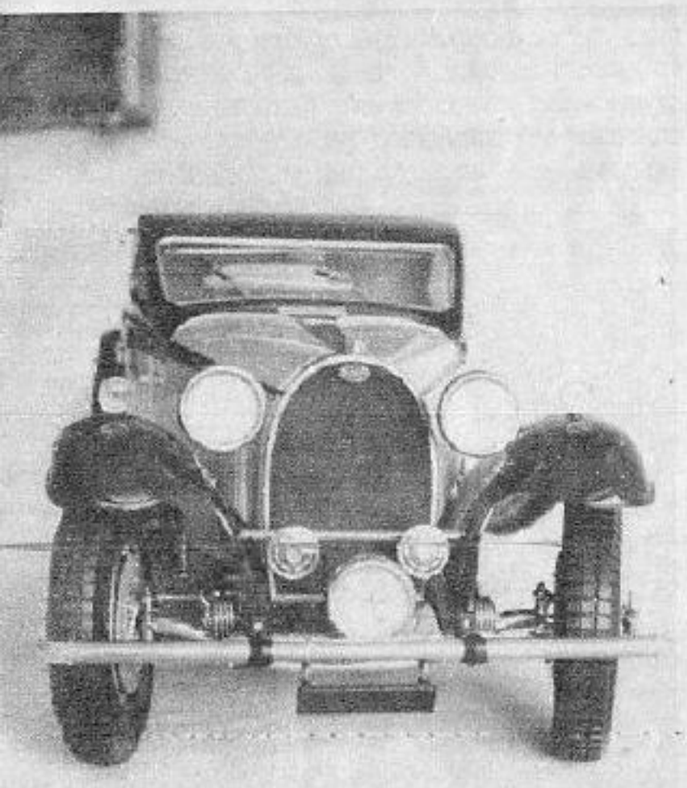


7 - ¿Qué tiene que ver la foto del interior de un auto verdadero en este artículo?... Es que, en realidad, se trata del interior de uno de los modelos Pocher, en este caso de la Bugatti T-50. El realismo logrado es sorprendente.

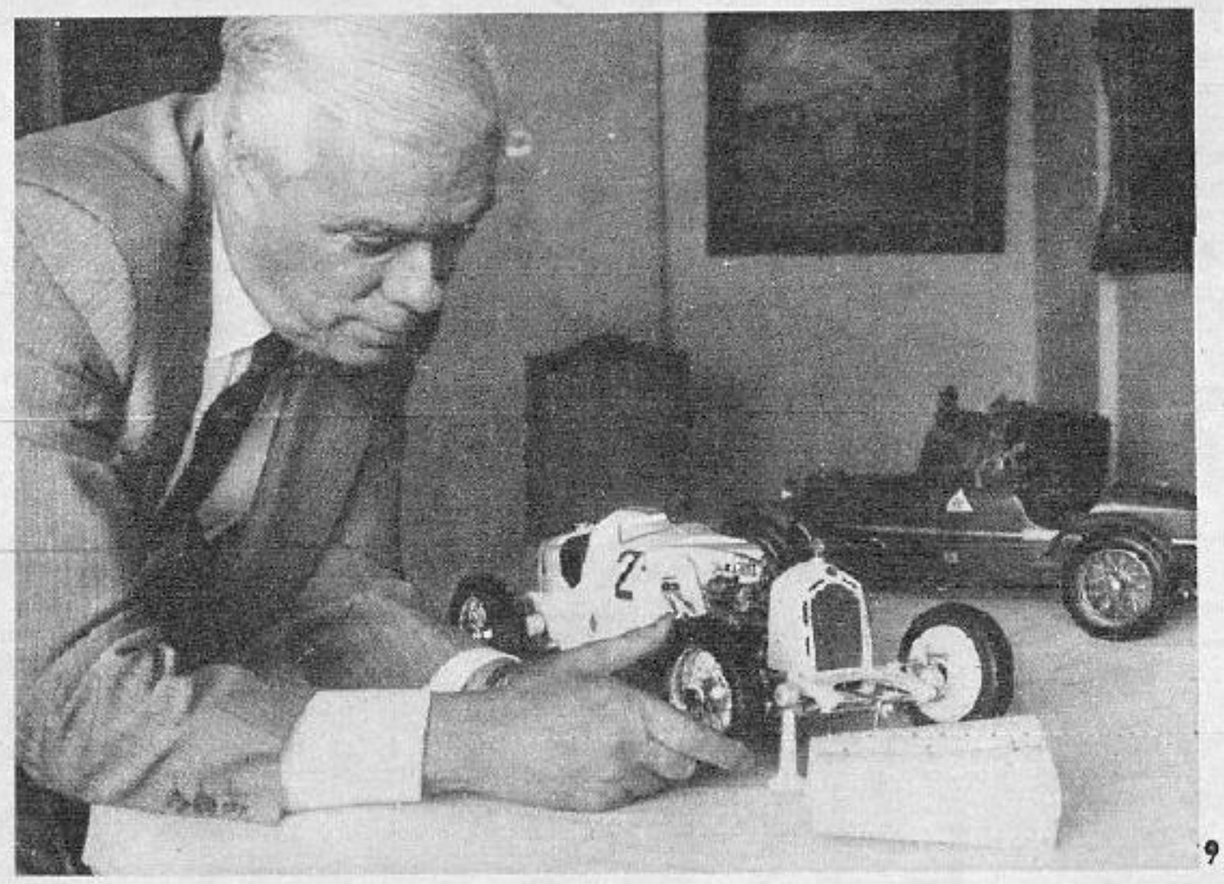


7

8- Toda la elegancia de la Bugatti T-50 fue llevada a la escala 1/8 en su real esplendor. Es la réplica más apreciada por el Ing. Sierra: "Para mí, es el más lindo, siempre fue el automóvil que yo hubiera querido tener", dice.



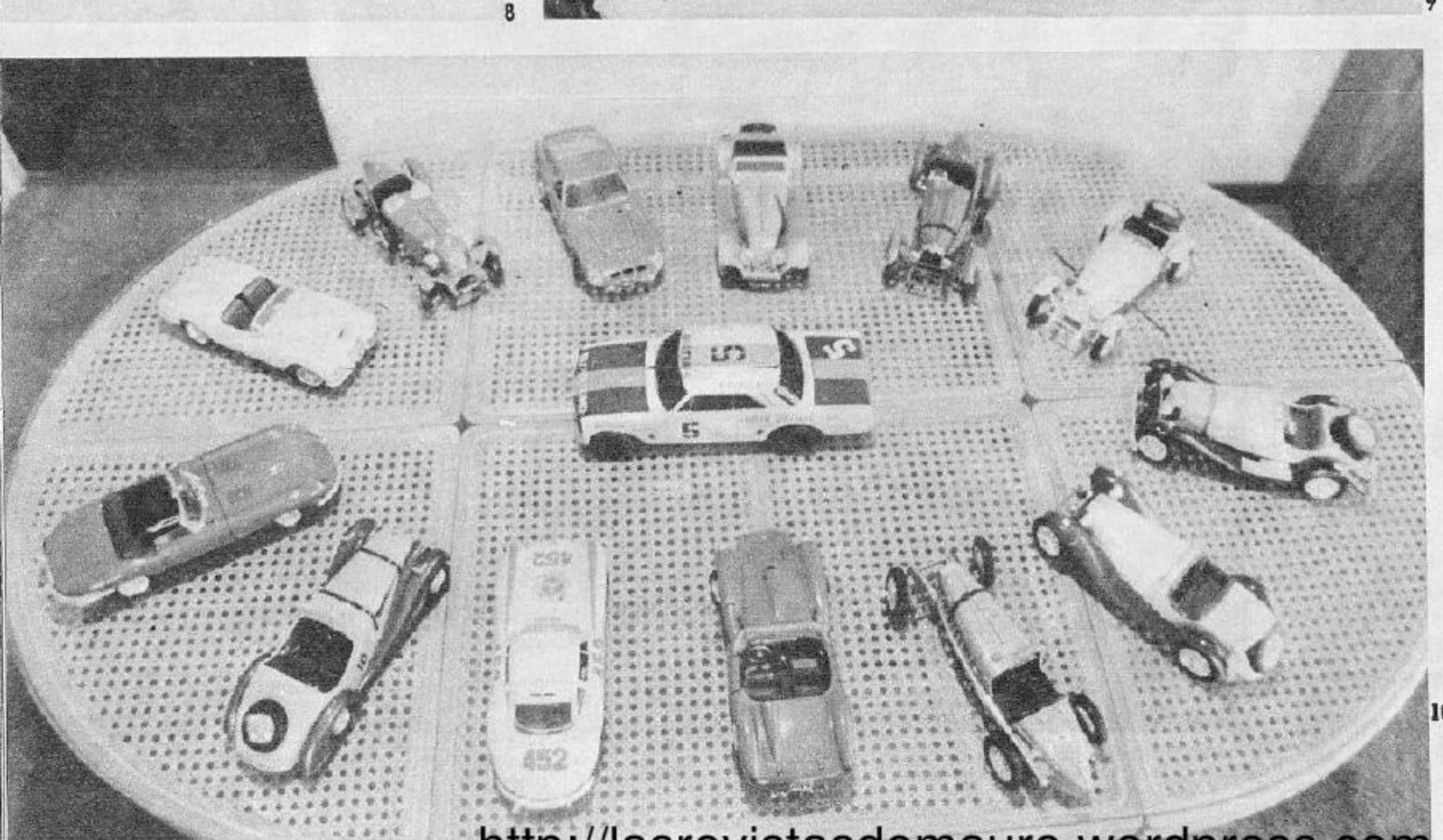
8



9

9- "Fijate que los frenos y suspensiones son reproducidos con su exacto movimiento", nos comenta un entusiasmado Rafael Sierra. No es para menos, ya que hasta un nedito en el toma lo estaría. Su atención apunta al Alfa Romeo 8 C 2300 Monza que en un G.P. Italiano quedara 2° con Caracciola a sólo tres segundos del vencedor, Nuvolari.

10- La serie completa Burago también forma parte de la colección del Ing. Sierra. Claro que la nota simpática está dada por el Chevytú, "entreverado" con Ferrari, Jaguar, Bugatti, Lancia, etc.



10

le Française", justamente en Saint Dizier.

"Para mí es el más lindo", –nos confiesa Rafael Sierra–, "Puede ser también por una cuestión de época: siempre fue el automóvil que yo hubiera querido tener. Además, creo que es el que tiene el detalle más sofisticado de todos los Pocher; fijate en el diferencial puente, está completo e incluso se lo puede observar en los planos que la misma Pocher provee, es increíble." Y nosotros compartimos la opinión de Rafael: **es increíble.**

Evidentemente, no hay nada más perfecto que esto en plaza actualmente, y sorprendería a un neófito el hecho de observar cómo trabajan los frenos, la dirección al girar el volante, los vidrios que... ¡suben y bajan!... accionando la manijita correspondiente, los asientos que están tapizados realmente en cuero...

"A veces es necesaria una colaboración femenina, preferentemente de una costurera, puesto que la capota hay que confeccionarla en forma íntegra", nos confiesa Carlos, hermano del Ing. Sierra, que curiosamente posee una colección gemela a la de Rafael.

Actualmente, la línea Pocher posee 8 modelos: el Fiat GP de Francia 1907, el Mercedes 500 K-AK Cabriolet 1935 ("Para mí, el más difícil de armar", nos confiesa Carlos), la Bugatti T50 1933, dos Alfa Romeo 2300, un Rolls Phantom II, el Phantom II Torpedo y un elegantísimo Alfa Romeo Touring Gran Sport 1932.

El Rolls Torpedo Cabriolet posee una historia particular, ya que fue el Maharaja de Rajkot quien encargó a la fábrica inglesa este automóvil, para reemplazar a su Silver Ghost de 1908. Hoy, el actual propietario es el Sr. Bill Meredith Owens.

No son éstas las únicas réplicas que posee el Ing. Rafael Sierra en su casa, ya que en el living se puede apreciar la colección completa de Burago en escala 1/18, entre los que se destaca la Ferrari 250 GTO, la Testa Rossa y un impecable Lancia Aurelia. Claro que el "touche" de la colección está dado por un nostálgico Chevytú que de ninguna manera desentona con los modelos importados.

Sabiéndolo al Ing. Sierra un amigo, solo nos resta decirle "gracias, Rafael, por permitirnos penetrar en tu minimuseo", y despedirnos.

Y con "Blanquito" (nuestro querido fotógrafo) nos fuimos con los ojos bien redonditos, pues todavía no reaccionábamos ante las maravillas que acabábamos de ver.

Sergio Marcelo Goldvarg
Fotos: Enrique Bianco

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA
etc.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273.
(C.P.1407) CAP Tel: 67-0024

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

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

RACING PARTS

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

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

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 WEB

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

Star Cap

ESCAPES - SILENCIADORES

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTADOS

EQUIPOS DEPORTIVOS ☆ AV. MAIPU 2949. OLIVOS. TEL 791-1627

TARJETA DINERS

BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL EATON
Diferencialeo
Corona Piñón
Palieres

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
Fric Rot Gabriel
GAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

WARNES 1285 esq. Av. Parral. TEL. 854-0864; 855-3579

CARBURADORES

CARESA

CUERPO DE ALIMENTACION

MASTER

FABRICADOS CON PRODUCTOS EFE

TELEFONO: 753-4769

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6563

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

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

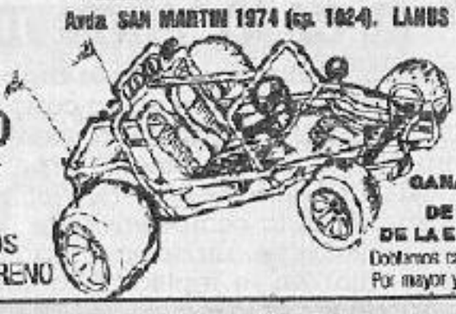
Av. del Libertador 15.209 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

SOMOS FABRICANTES

VERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (esq. 1624). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

JAULAS • DEFENSAS



EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS
O SEMIARMADOS

GANADOR DEL 1 er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

Doblamos caños a medida de todo espesor.
Por mayor y menor - consultenos -

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28



1/24 1/12

● 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.

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

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD

SIMBOLO DE CALIDAD

PALIERS

OPP-BAG M. P.

● SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
● ESPECIALES Y REFORMAS
TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19.800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

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

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. 784-4608.

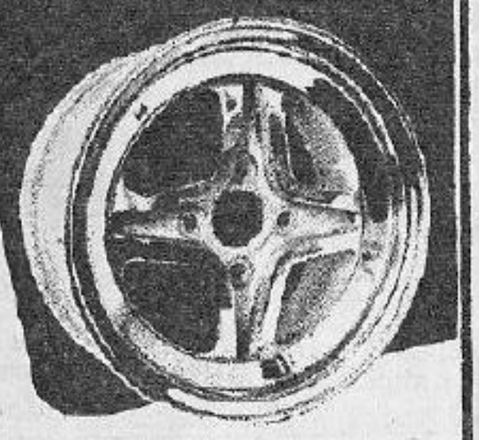
Ramón Solar e Hijos

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

DEL BARCO CENTENERA 1384/1919. TEL. 92-7781

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

ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS BUJIAS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION

SANY S.R.L.

TEL. 655-8710/3801. AV. PARRAL 2195. CAP.

(Horacio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3908, 6º B. Tel. 88-6285

En SANTA TERESITA, al fin hicieron su carrera

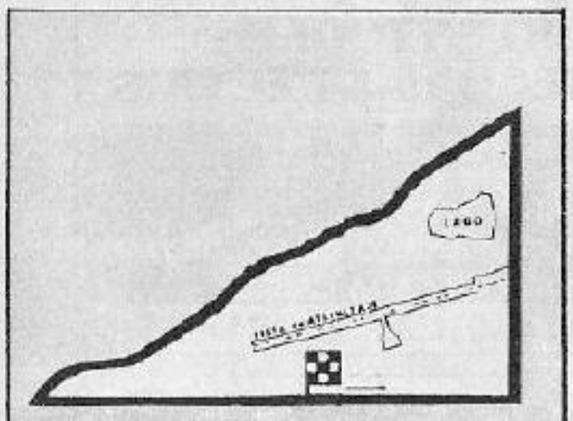
CASTELLANO LE SACO MAS JUGO A LA NARANJA

Por Mario Armas
Fotos: Enrique Bianco
y Enrique Perrupato

A juzgar por lo hecho en ambas series, los Chevrolet de Morresi y Satriano fueron quienes acapararon gran parte de la chance para la final. Pero imprevistamente apareció Oscar Castellano, quien doblegó a Satriano, Angeletti, De Benedictis, Mouras y Morresi. Con esta victoria recobró la punta en el campeonato, y su fe, ya que su "Naranja Mecánica" ahora encontró los HP extraviados.



Oscar Castellano (foto mayor) en acción, rumbo a su reencuentro con la victoria a bordo de un auto que volvió a contar con los HP que se habían "extraviado". Quien lo sigue es Morresi, al final 5°, luego de haber ganado su serie. Juan De Benedictis (abajo, izquierda) esta vez debió conformarse con el tercer puesto, que lo dejó medio punto detrás de Castellano en el campeonato. Atrás, Jorge Oyhanart, quien declinó en la final. Recibiendo el saludo del público (abajo, derecha) el "coronado" Castellano en un podio realizado sobre tierra firme, luego del desmoronamiento del previsto para esa ceremonia.



FICHA GENERAL

Fecha: 22 de junio de 1986
Lugar: Circuito "Triángulo del Tuyú", de 9.150 metros, ubicado en Santa Teresita.
Ubicación: A tres kilómetros del centro de Santa Teresita.
Autoridades: Simón Enea (Director de la Prueba); **Pedro Suárez** (Comisario Deportivo); **Juan C. Deambrosi y Rubén Gil Bicella** (Comisarios Adjuntos); **Juan C. Marchesse** (Comisario Técnico).
Condiciones climáticas: Día nublado y fresco, luego soleado.

Participantes: 68
Público: Aproximadamente 7.000 espectadores.
Difusión: Audiciones radiales: **Carburando, Campeones y Autorama** de Mar del Plata; programas televisivos: **Campeones** (Canal 2, La Plata) y **Canal 2 de Azul**.
Organización: Aceptable.
Espectáculo: Atractivo.

La reducción a 16, de las 18 vueltas previstas para la prueba, fue el mejor ejemplo que todos querían que esta presentación del T.C. en **Santa Teresita** llegase a su final lo más rápido posible. En parte, las espectativas deportivas de este domingo estaban casi monopolizadas por el partido de fútbol que poco después jugaría la Argentina frente a Inglaterra. En gran proporción, también, para así poder respirar aliviados, por haber sacado a flote y sin problemas una carrera que le pasó raspando a su tercera suspensión consecutiva.

Esta nueva suspensión era un hecho hasta el mediodía del sábado, cuando la lluvia pareció instalarse a perpetuidad en la localidad balnearia. Pero la mejoría en las condiciones climáticas que se insinuó en las primeras horas de la tarde, llevó a los dirigentes del **Auto Moto Club Santa Teresita** a "jugarse" con las últimas cartas, en pos del obstinado anhelo de concretar su carrera. La gente del T.C., previa sugerencia de una postergación, puso su paciencia para esperar, y así, en el atardecer del sábado quedaron abiertas las puertas para la esperanza. La última palabra la tendría el tiempo.

El tiempo, y por qué no la fortuna, aportaron lo suyo el domingo. No hubo lluvia y hubo carrera. Con poca gente, como era de esperar, dada la incertidumbre que desde varios días y hasta pocas horas antes, rodeaba a esta carrera. Y con el interrogante planteado por el hecho de saber lo que habría ocurrido si los encargados de determinar la realización o no de la carrera, no hubiesen considerado la especial situación de los dirigentes locales, que querían hacerla de cualquier manera.

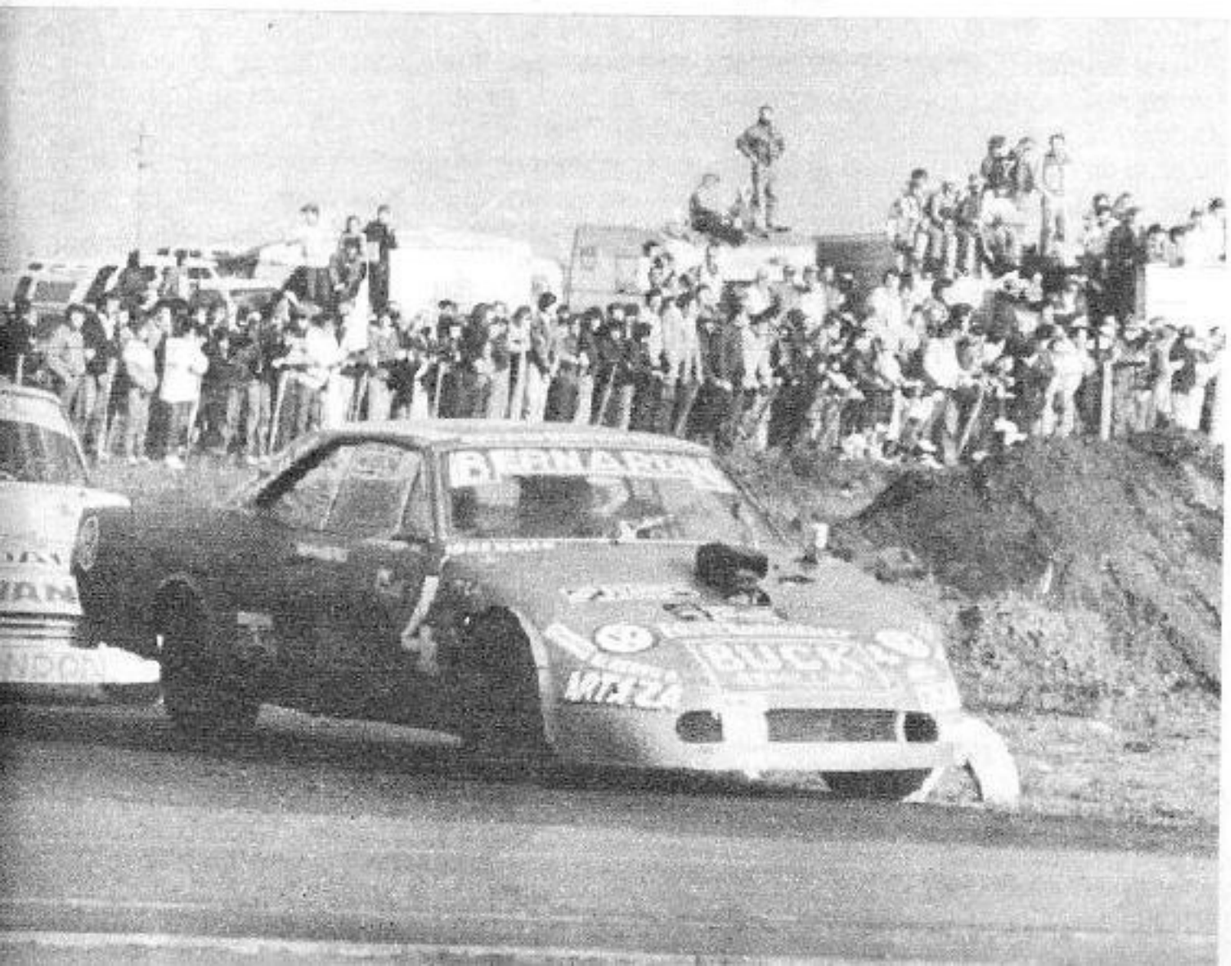
Intuimos que de no haber mediado esta circunstancia, difícilmente hubiéramos tenido carrera. Los enormes espejos de agua que se dibujaron en algunos sectores de la banquina, eran una perla que difícilmente habría pasado inadvertida bajo la exigente lupa de los examinadores de la seguridad. Quizá, mantener este criterio, hubiera sido lo más afinado. Pero esta vez no lo fue. Por suerte no pasó nada grave. Pero esto no debe servir de ejemplo para repetir estos lances a la fortuna, que otras veces pueden salir muy pero muy mal. Y es mejor advertirlo antes, que lamentarlo después.

Entremos ahora en la carrera que



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


SEMILLAS
Cargill
POLAR
TANDILBER
53
Cargill







IMSA GT

LARRAURI, 6

El domingo 22 se disputaron las **Tres Horas** de West Palm Beach, prueba valida por el Campeonato GT de IMSA donde participa con cierta frecuencia **Oscar** "Poppy" **Larrauri**. El circuito utilizado es un callejero muy angosto cuya extension aproximada alcanza una milla y media, con rectas muy cortas, lo que obliga a los pilotos a superar a los mas lentos, poco menos que por medio de autazos. Durante la primera parte lideró el Corvette GTP de Bundy-Vander Merwe seguido muy de cerca por el Porsche de Larrauri-Moretti, el Jaguar de Robinson-Tullius y el Porsche de Mass-Brassfield, todos muy juntos. Quinto se ubicaba el Porsche del equipo de Preston Henn, conducido por Foyt-Ongais. Cumplida la primera mitad de la competencia y aprovechando una de las tantas salidas a pista del Pace Car (motivada por los multiples choques) Poppy aprovecho para ce

4 hubo, y que tuvo en **Oscar Castellano** a su ganador. Un sorpresivo ganador, máxime para quienes después que los Chevrolet de **Osvaldo Morresi** y **Emilio Satriano** habian impuesto su poder en las series, se regodeaban ya con la posibilidad de un banquete en un circuito que por sus caracteristicas viene muy bien para los "chivos".

Pero no contaban con Oscar Castellano. Un Castellano que no se hizo notar mucho en la serie, que lo vio tercero detrás de Morresi y Oyhanart, pero que en la final les marcó el paso a todos. **¿Los motivos del avance?: unos caballos de fuerza, que imprevistamente fueron encontrados en el motor del anaranjado Dodge**, según la óptica del interesado; aunque uno también se siente tentado a pensar que quizá Pincho pudo llegar a desconocer los verdaderos naipes en la serie.

Lo cierto y valedero es que **Castellano impuso un ritmo demoledor** desde el principio. Satriano fue el único que le opuso resistencia al comienzo de la carrera, pero un toque con un rezagado distanció al de Chivilcoy. La alternativa propicia no mermó el tren de marcha del puntero. Es que no podía bajarlo, porque **Mouras**, **De Benedictis** y **Angeletti**, se venían con todo en los relojes. Ese ritmo constante y sostenido, a un gran nivel, que marcó el ganador, puso el freno al ansia de sus escoltas y dio la justa dimensión a un triunfo, en una carrera que juntando lo hecho por Castellano por su lado, y el grupo de escoltas por el suyo, en un duelo que por momentos vio a Satriano, Mouras, De Benedictis y Angeletti separados por apenas segundos, resultó mas que interesante.

Así Castellano retomó el primer lugar en el campeonato, pero con sólo medio punto sobre De Benedictis. Detrás, están algo más lejos, Morresi, Angeletti y Satriano, apretados en la infima diferencia de un punto y medio.

Sin condiciones, dispuestos a luchar en quince días mas, cuando el Turismo Carretera se presente en el Autódromo Municipal de Buenos Aires. A reservar desde ya el lugar, si es que no quiere quedarse afuera...

5



4) Satriano, Castellano y Morresi doblando en el exigente trazado costero. 5) Esta competencia estuvo a punto de postergarse por la lluvia, aunque el tiempo mejoró y se decidio correr. Pero las banquinas quedaron cubiertas de agua. 6) Estado en que quedó el Ford de Norberto Bressano, protagonista de un vuelco que produjo daños fisicos al piloto y a su acompañante, Nestor Barbieri. 7) Jose Luis Paolucci pasa justo en el momento en que Hector Fiorda dibuja arabescos en el aire. 8) Oscar Angeletti está cada vez más cerca de la victoria. Su segundo puesto así lo demuestra. 9) Estos tablones sueltos que se observan conformaban la tarima sobre la que se pretendia montar el podio, desmoronado por la gran cantidad de gente. 10) Ya detenido el auto de Fiorda, mostrando su parabrisas roto y abolladuras en su chapa, producto del fuera de pista y el "planeo".

6



7



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN WEST PALM BEACH

derle el puesto a su coequipier **Giampiero Moretti**. En la punta, mientras tanto, quedaba Robinson seguido por Bundy, pero el Jaguar, al no tener turbo, se veía perjudicado en aceleración con respecto al Corvette, haciendo que Robinson finalmente embistiera a un auto rezagado. Luego el Corvette paró en boxes y tomó la punta el Porsche de Barilla-Ludwig mientras Moretti se colocaba cuarto. Faltando una hora, Barilla rompió el cardan y quedó afuera, mientras que Moretti se veía obligado a cederle la conducción a "Poppy" en una detención extra por cuanto su chaleco de refrigeración (necesario para los pilotos por el gran calor reinante ¿que tal?) no funcionaba... Faltando 15 minutos el Porsche de Foyt-Ongais perdió una rueda y poco después nuevamente las luces amarillas se encendieron por otro accidente. Cuando todos pensaban que la carrera terminaría con ellas prendidas faltando una vuelta, volvió a darse el vía libre. Esto originó que todos aceleraran a fondo en medio de cuatazos y "sorpassos" en todas las curvas, dandole una característica muy emocionante al epilogo de una competencia que no había tenido muchas alternativas. La clasificación final fue la siguiente: 1°) **Bundy-Van der Merwe (Corvette GTP)**, 3h00m05s04/100 para **136 vueltas**, a un promedio de **116,146 km/h**; 2°) Mass-Brassfield (Porsche 962), a 393/1000; 3°) Redman-Haywood (Porsche 962); 4°) Bell-Holbert (Porsche 962); 5°) Morton-Busby (Porsche 962); 6°) Larrauri-Moretti (Porche 962). La próxima competencia de IMSA será el 6 de julio en Watkins Glen, pero Larrauri correrá otra prueba de S.P. el próximo domingo en Norisring, Alemania.

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



9



10



H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3000, 6° Piso "B" Cap. (1187) - Tel: 86-6285

ANTIFLAMA
PROVA
Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326- 7°ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al interior

BELFO S.R.L.
CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferencialeo
Corona - Piñón
Palieres
LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
ENGRANAJES
FAE
EATON
WARNES 1285 esq. Av. Parral. TEL.854-0864; 855-3579

ARENERO

JAULA TUBULAR ø 2".
P/ MECANICA: GORDINI - R4, R8 - R12 - F-600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 FLORIDA
(1602) BS AS

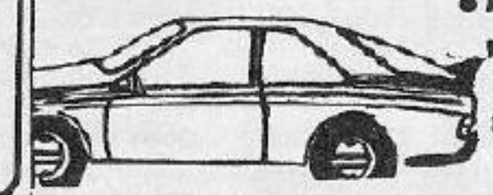
ARREGLO DE CHASSIS DE TODO TIPO
ESPECIALIDAD FIAT 128 Y DEMAS MODELOS
de Cándido A. Morizzo
TALLER MECANICO "EL VESUBIO"
● SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR ●
● MECANICA ESPECIALIZADA ●
PRIMERA JUNTA 4269 (Alt. Avda. del Trabajo 4200) (c.p. 1407)
CAP. FED.

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6588

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA
LEVAS
para
• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS
Competición y calle
● TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET
Av. del Libertador 18.200 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

NUEVA BATERIA prestolite
UNICAS HECHAS EN EL PAIS CON SELENIO
LIBRES DE MANTENIMIENTO
EN MUNRO
AVDA. MITRE 2906.
TEL. 88-9857
TARJETAS DE CREDITO

●BUZOS ANTIFLAMA●
APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
● ACCESORIOS AUTOPISTA ●
BOEDO 1572. TEL. 922-5918

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
● Fábrica d autopartes de tapicería
● Todas las marcas ● Paneles de puertas
● Tableros ● Parasoles ● Apoyabrazos
● Apoyacabezas y todo tipo de butacas
● Alfombras

SPOILER
Y AHORA TAMBIEN:
SPOYLER de COLA PARA R. 11 - R. FUEGO - R. 18 GACEL - PEUGEOT 504 - 505
F.D. OLIVEIRA 4683. (1678) CASEROS. Tel. 654-5408
J.B. JUSTO 3350. CAP. ENVIOS AL INTERIOR

KITS COA
M.G.
UN CLASICO QUE VUELVE
REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO
COLORES A ELECCION A 600

MEHARI A 350. Colores a elección
RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700).
LANUS

SILBEN EQUIPAMIENTOS
● FABRICACION DE KITS COMPLETOS CJ. 7 AMERICANO
● ADAPTACIONES DOBLE TRACCION PARA JEEPS Y PICK-UPS
● DEFENSAS ESPECIALES
● MODELOS EXCLUSIVOS

☆ MALAKATES
BRASIL 942 (c.p. 1824). LANUS. TEL. 247-8789

ANERO J.
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4368, Cap.

CUBIERTAS WALTRAC

10 x 15 y 205 x 14
BFGoodrich
TODAS LAS MEDIDAS
OFERTAS: LLANTAS BRONCO Y WESTERN USA.
-PATONAS PARA JEEPS - PICKS-UP - ESTANCIERAS - ARENEROS -
541-2694 70-6387 TRICICLOS - V.W. etc.

HIDRAULICA TOTAL
DIRECCIONES HIDRAULICAS
Reparación - Ventas
Colocación
Válvulas, Bombas, Cilindros
TODAS LAS MARCAS
Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948
(cp. 1708) MORON. Bs. As.

PROTAGONISTAS

Pese al convulsionado clima que rodeaba la ceremonia de coronación, debido al desmoronamiento del estrado del podio, **Oscar Castellano** no perdió la calma. El ganador mostraba una serena alegría, que le sirvió para explicar así, una y mil veces, los caminos que lo habían llevado a esta victoria, quizá impensada para algunos: "**Las cosas me salieron formidablemente en todo sentido, con un auto que dobló y aceleró bien y que me permitió imponer un ritmo sostenido que es necesario para andar en la punta. Fue una carrera muy buena porque anduve permanentemente al límite, y la prueba está en el récord de vuelta que hice en los últimos giros. Era imposible aflojar ese ritmo, porque sino me agarraban los que venían desde atrás, que estaban tirando con todo. Por suerte pude contenerlos con un auto que anduvo perfectamente, ya que parece haber encontrado en su motor, los caballos que habíamos perdido hace algunas carreras**".

Oscar Angeletti volvió a quedar en la puerta de su debut como triunfador en Turismo Carretera. El piloto del Dodge número 8 recibió este segundo lugar con mucha satisfacción. "**Estoy más que contento, porque me permite seguir sumando algunos puntos importantes. La hora del triunfo está cerca. En esta carrera salí al principio a ver qué pasaba, cuidando los frenos y al ver que podía estar cerca, apuré sobre el final**".

Otro que estaba satisfecho era Juan de **Benedictis**, en su cara había una pizca de amargura, máxime cuando alguien le recordó que podría ser penalizado con un recargo, por no haber transitado por una chicana, tras su salida del circuito al pasar a un rezagado en la última curva. "**Creo que esto no tiene sentido y sería una injusticia, porque fue mucho más lo que perdí que lo que gané. Además, fue una maniobra a la que me obligó un rezagado en la última curva, y que bien pudo haberme hecho perder todo lo que había cosechado hasta ese momento**".

También los rezagados fueron el tema de **Emilio Satriano**. "**Lástima el toque que tuve con un retrasado en la zona de 'las eses'. Frenó de golpe y le pegué con la trompa, yéndome con las cuatro ruedas a la banquina. Esto me retrasó bastante y me hizo perder mis posibilidades, que creo eran muchas, ya que el auto andaba a la perfección**".

La cara de **Osvaldo Morresi** no denotaba satisfacción. El que pasara a ser gran candidato después de ganar su serie, se transformó en uno más del pelotón de la final. "**Y todo por culpa de la carburación, que nos quedó un poco gorda y nos hizo perder velocidad. Tras ganar la serie, el auto se quedó como ahogado en la vuelta de honor. Pensé que era un cable del acelerador que se había soltado, pero después comprobamos que era una piedra que estaba en el carburador**".

En cambio, sí estaba conforme **Eduardo Marcos**. Quizá por haber colocado al mejor Ford: "**Para nosotros, por ahora, los de adelante andan muy fuerte y son inalcanzables. Por eso nos conformamos con llegar,**



El cuadro familiar. Juan de Benedictis, su esposa y De Benedictis Jr. ¿Qué les habrá dicho Blanquito para despertar tanta risa en los esposos? A quien parece no gustarle mucho la cosa es a la criatura... Ah, para no perder la costumbre, el Johnny juega con un autito. Fue el sábado, cuando la carrera aún estaba en peligro.

DESARROLLO

Primera serie: Osvaldo Morresi ganó con comodidad desde el principio hasta el fin. Ya en la primera vuelta, lo separaban cuatro segundos de sus escoltas. Este grupo lo encabezó Marcos en el giro inicial, siendo posteriormente superado por Oyhanarti y Castellano.

Segunda serie: Mariano Calamante punteó en los dos primeros giros, siendo luego superado por Emilio Satriano. La lucha entre ambos fue intensa hasta el final, prevaleciendo el de Chivilcoy, en tanto Pedro Doumic, que pudo haber terciado, se retrasó en el último giro por un leve despiste.

Final: Castellano y Satriano se convirtieron en los primeros cuatro giros en protagonistas de un interesante duelo. Satriano marchó al frente, hasta que en la quinta vuelta un toque con un retrasado le posibilitó a Castellano tomar cinco segundos de ventaja. Sin embargo, el panorama no se le facilitó al de Lobería, ya que a partir del sexto giro empezaron a acercarse Mouras, De Benedictis y Angeletti. El campeón fue escolta durante dos vueltas, pasando luego, alternativamente, ese lugar a manos de Satriano y De Benedictis. Un nuevo retraso de Satriano, el abandono de Mouras en la penúltima vuelta y las acrobacias que debió realizar Johnny para superar retrasados, estiraron sobre el final la ventaja de Castellano hasta los nueve segundos sobre Angeletti, quien por su parte, apenas pudo contener la postrer arremetida de Johnny.

PRINCIPALES ABANDONOS Y RETRASOS

Héctor Fiorda: Vuelco en la primera vuelta de la serie inicial: "**Llegué muy pasado a la última curva, donde el piso estaba muy resbaladizo. El golpe no fue muy fuerte, ya que caí en una zona de tierra y arena**".

Roberto Mouras: Rotura del diferencial en la vuelta 14 de la final. "**Seguimos con la mala racha. Esta vez le tocó al diferencial. Lástima porque venía muy bien. De todas maneras estamos conformes porque el motor anduvo bastante y aguantó. Esperemos que se dé en el Autódromo**".

Antonio Aventín: Rompió el block. No largó la final. **Jorge Oyhanarti**: Se le trabó la caja en la cuarta vuelta de la final. **Eduardo Martínez**: Problema de temperatura en la vuelta 14. Corrió con el Torino que pertenece a Omar Rangone y que hasta hace poco utilizara Carlos Torrens. **Juan Alberto Occhionero**: En la vuelta previa de la serie se salió de pista. En la final, rompió una válvula en el giro 15. **Oscar Aventín**: Se retrasó en la serie y en la final por problemas en los frenos traseros. "**Eran nuevos y no pudimos probarlos**".

ACCIDENTES

Dos momentos de incertidumbre vivimos el pasado domingo en Santa Teresita. El primero lo tuvimos en la octava vuelta de la final, y fue su protagonista el Ford de **Norberto Bressano**. Según versiones de los escasos testigos, en la zona de "las eses", el auto se descontrolé, bajando a la banquina, donde imprevistamente se catapultó por el aire, para imprevistamente, luego de dar dos vueltas, caer en posición invertida y quedar detenido en su posición normal.

Bressano y su acompañante **Néstor Barbieri** fueron rescatados entre los restos del auto y trasladados a la clínica privada de Santa Teresita, donde tras una serie de exámenes radiológicos, se informó que Bressano presentaba traumatismos en el tórax y la cara, en tanto Barbieri acusaba un traumatismo craneal y lesiones en un tobillo. Los partes médicos confirmaron que –afortunadamente– ambos se encontraban fuera de peligro.

La otra situación de angustia resultó un tanto insólita, y la vivimos en la ceremonia de coronación. Allí, la **precaria estructura sobre la que estaba instalado el podio**, cedió ante la presión de un gran grupo de personas ubicadas sobre el mismo. Hubo momentos de confusión y al retornar la calma se comprobó que la única consecuencia, de algo que pudo haber sido más grave la sufrió el hijo de **Simón Enea**, quien se fracturó la pierna derecha, siendo trasladado al hospital para su pronta atención.

EL TELEFONO NEGRO

–Hola...¿CORSA?

–**Sí, ¿quién habla?**

–Miren, mi nombre es Edgardo, les hablo desde **Gobernador Crespo** en Santa Fe. Resulta que yo tengo un bar en la ruta 11 que es paradero habitual de los tuercas de la zona y creo que tengo algo que ustedes no conocen.

–**¿A ver? ¡Cuente!**

–¿Saben algo de problemas con el peso de los autos de la Clase 3 y fichas de homologación de algunos importados de la categoría?

–**Sobre ese tema estábamos. Díganos qué sabe usted.**

–Bien, presten atención. Resulta que el otro día pararon en el bar dos señores muy atildados que viajaban en un auto muy raro, creo que era un Fiat X1–9, y se pusieron a conversar del tema, y como yo soy uno de esos tipos que quieren saber todo, paré la oreja... y hablaron mucho del tema. Aparentemente, y de acuerdo con lo que dijo uno de ellos –que tenía barba–, en la CDA no tendrían registrado el peso de los Renault GTX Edición Limitada, entonces en la carrera de Río Cuarto los habría pesado aproximadamente y así lo registraron en la ficha de revisión: creo que dijeron algo así como 965 kilogramos, si no escuché mal. ¿Me están siguiendo?

–**Muy atentamente. Adelante**.

–Bueno, el otro tema es más grave aún. Parece que las fichas de homologación que tienen en la CDA de los autos de Breard y Maggi no pertenecen a ese modelo de auto sino a otros Alfa Romeo. Algo parecido a lo que ocurrió el año pasado con la ficha de Ernesto Bessone en la Clase 2. ¿Se acuerdan?

–**¡Sí, dele, dele que esto viene lindo!**

–Bueno. Está bien y no sean tan apurados que aquí tenemos mucho tiempo. Al parecer las fichas que hay no coincidirían ni con los autos ni tampoco con el peso de esos vehículos, por lo tanto un tal Pereyra, que es el que estaría investigando el tema, habría pedido a la fábrica Alfa Romeo, en Milán, una copia de la ficha de homologación de ese modelo para cotejarla con la que tienen en el ACA. ¿¿Qué les parece el tema?! ¡Yo creo que se puede poner pesado la mano ¿No?

–Sí. Es cierto. Bueno, gracias... ¿eh? Y **en cualquier momento pasamos a tomar un café.**

CLASIFICACION

"Gran Premio Super-Todo" Auto Club Santa Teresita - Circuito "Triangulo del Tuyu" de 9.150 metros - 16 vueltas - Recorrido total: 146,4 km - 22/6/86.

PRIMERA SERIE
(siete vueltas)

Morresi, 21m67s18/100; Oyhanarti, 22m03s46; Castellano, 22m09s72; **Marcos**, 22m08s85; De Benedictis, 22m18s86; Brescia, 22m27s29; Paolucci, 22m29s99; Hernández, 22m31s85; Muñiz, 22m39s31; E. Martínez, 22m48s52; Costa, 22m50s01; Caporello, 22m56s95; Blanco, 22m58s80; Urquiza, 23m00s97; Finocchio, 23m05s34; Mazzacane, 23m20s45; Lynn, 23m26s14; Gardinalli, 23m27s16; Bressano, 23m43s54; Spinella, 23m48s48; Sanguinetti, 23m54s05; Reynoso, 23m56s06; A. Aventín, 24m41s43; Aldana, 21m08s24 (6v); C. García, 21m52s09 (6v); Crovo, 22m14s61 (6v); Vigilanco, 22m34s31 (6v); Carullo, 22m49s60 (6v); Bautista, 14m49s64 (4v); Bicco, 20m24s28 (4v); Firpo, 11m14s48 (3v).

No registró paso: Fiorda.
No largó: Pesenti.
Promedio del ganador: 175,055 km/h.
Récord de vuelta: Morresi en la 3a. en 3m05s04/100 a 178,015 km/h.

SEGUNDA SERIE
(siete vueltas)

Satriano, 21m36s38/100; M. Calamante, 21m36s60; Angeletti, 21m38s03; Mouras, 21m43s92; Ataurí, 21m49s88; Doumic, 21m51s58; O. Aventín, 22m02s83; Arrechea, 22m06s60; Nespritas, 22m09s68; Salgado, 22m13s19; Degliantoni, 22m28s23; Di Nezio, 22m28s95; Romero, 22m36s66; Occhionero, 22m36s61; Pacchialat, 22m46s48; Luppi, 22m58s33; Colabello, 23m00s72; Carelli, 23m04s86; Loloco, 23m22s07; Bustos, 19m58s39, (6v); López, 20m23s98 (5v); Sabanes, 20m30s38 (6v); Benito, 20m36s63 (6v); Rodríguez, 20m41s23 (6v); J. García, 21m06s91 (6v); Fernández, 21m21s74 (6v); D. Martínez, 21m22s91 (6v); Nathan, 21m44s46 (6v); Caprile, 13m57s45 (4v); Altuna, 9m48s34 (3v); Padilla, 6m14s43 (2v); Arana, 6m48s25 (2v).

No largó: Jozami.
Promedio del ganador: 177,905 km/h.
Récord de vuelta: Doumic en la 4a. en 3m02s09/100 a 180,503 km/h.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1°	3	Oscar Castellano	Dodge	47m40s21/100	16
2°	8	Oscar Angeletti	Dodge	47m49s39/100	16
3°	4	Juan De Benedictis	Dodge	47m50s55/100	16
4°	2	Emilio Satriano	Chevrolet	47m53s52/100	16
5°	5	Osvaldo Morresi	Chevrolet	47m54s71/100	16
6°	7	Antonio Marcos	Ford	48m27s71/100	16
7°	19	Pedro Doumic	Dodge	48m40s66/100	16
8°	17	Mariano Calamante	Chevrolet	48m50s61/100	16
9°	154	Francisco Arrechea	Dodge	48m50s96/100	16
10°	6	Oscar Aventín	Ford	49m00s47/100	16
11°	15	José L. Paolucci	Dodge	49m07s30/100	16
12°	18	Miguel Ataurí	Dodge	49m09s12/100	16
13°	23	Juan C. Nespritas	Dodge	49m14s34/100	16
14°	69	Julio Salgado	Dodge	49m24s30/100	16
15°	48	Rubén Muñiz	Dodge	49m25s04/100	16
16°	40	Luis Hernández	Chevrolet	49m33s57/100	16
16°	40	Luis Hernández	Chevrolet	49m33s57/100	16
17°	90	Eduardo Finocchio	Dodge	47m28s72/100	15
18°	36	Arturo Costa	Chevrolet	47m34s57/100	15
19°	60	Osvaldo Luppi	Dodge	47m43s84/100	15
20°	106	Nestor Gardinalli	Ford	47m47s61/100	15
21°	73	Hugo Mazzacane	Dodge	48m26s06/100	15
22°	46	Juan C. Bustos		48m27s52/100	15
23°	109	Alberto Sabano	Dodge	48m37s96/100	15
24°	102	Jorge Reynoso	Dodge	46m38s77/100	14
25°	100	Héctor Benito	Dodge	47m02s21/100	14
26°	67	Juan C. López	Dodge	46m34s71/100	14
27°	1	Roberto Mouras	Chevrolet	39m38s5o/100	13
28°	10	Eduardo Martínez	Torino	40m46s00/100	13
29°	66	Leon Urquiza	Dodge	41m12s46/100	13
30°	50	Rubén Blanco	Chevrolet	37m26s10/100	12
31°	34	Manuel Carelli	Dodge	39m19s77/100	12
32°	14	Gustavo Degliantoni	Dodge	33m43s85/100	12

No clasificaron: Loloco (10v); Spinella y Occhionero (9v); Caporello (8v); Sanguinetti y Bressano (7v); Di Nezio (5v); Oyhanarti, Lynn y Pacchialat (3v).

No registraron paso: Brescia y Romero.
Promedio del ganador: 184,266 km/h.
Récord de vuelta: Castellano en la 12a. en 2m56s64/100 a 186,480 km/h.

CAMPEONATO
(disputadas siete competencias)

Castellano, 115,5 puntos; De Benedictis, 115; Morresi, 96,6; Angeletti, 96; Satriano, 95,5; M. Calamante, 83; Oyhanarti, 58,5; O. Aventín, 57,5; Doumic, 55; Marcos, 52; Caporello, 50,5; Fernandino, 50; A. Aventín, 49,5; Ataurí, 35,5; Saiz y Mouras, 34,5; Arrechea, 26,5; Nespritas, 26; Salgado, 23; Fiorda, 17,5; Costa y Brescia, 16; Arena y Polinori, 15; Hernández, 13,5; Romero y Roux, 9,5.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CABLES DE BUJIA



CHEFREN

PARA COMPETICION

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

EL CABLE AMARILLO

L'ELECTRICFIL

sociedad anónima

Representante

darea

Sistemas de Comercialización

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

SOLICITE VENDEDOR AL **551-8105**

DISTRIBUIDORA SUD

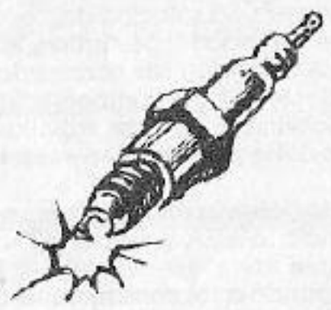


● COMPETICION ● LINEA STANDARD (COBRE)
Y Además ANTIPARASITARIOS *TAILLOT*

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

☆ **ENCENDIDO UGARTE** ☆

UGARTE 2001.
MUNRO.
TEL 797-0855



☆ **ENCENDIDO CARBET** ☆

de CARLOS A. ARROYO

9 de Julio 3801

Tel 041-39-9485

Y Además ANTIPARASITARIOS **TAILLOT**

CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD

DISPONEMOS TODO LO NECESARIO
PARA BRINDARLE EL MEJOR
Y MAS EFICIENTE SERVICIO TECNICO

DIAGNOSTICO TOTAL DE SU FORD... A 15
INCLUYE UN SISTEMA ANTIRROBO SIN CARGO

SAILESA AUTOMOTORES
AV. GARAY 2836. (cp. 1256).
CAP. TEL. 941-8998/99

TAPICERIA IMPACTO
ESPECIALIDAD EN AUTOS DEPORTIVOS

TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

CAPOTAS ● ALFOMBRAS
● BUTACAS ● VINILICOS ●

AV. CHICLANA 3606 CAPITAL



* ENCENDEDORES
* LAVAPARABRISAS

25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD | PROVEEDOR DE LAS PRINCIPALES TERMINALES DEL PAIS

AUTO KLINER GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS. Prov. Bs. As. TEL. 791-0663

SIMPSON



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS

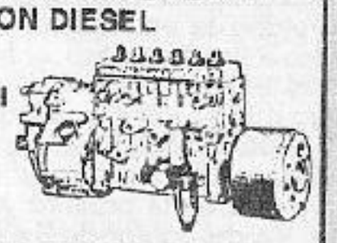
Bmè. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

TECNOLOGIA DIESEL

LABORATORIO DE INYECCION DIESEL

UNA MODERNA ORGANIZACION
AL SERVICIO DE SU MOTOR DIESEL

Reparación y Calibración de Bombas
Inyectoras Lineales y Rotativas
Inyectores - Repuestos Legítimos



PARDO POCHA 1772 (1842) MONTE GRANDE PR. AC.

LEVAS PATRIBEC

LEVAS
PATRIBEC
COMPETICION
RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS
Alte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
INSTALACIONES ELECTRICAS

valcar

CASA ISIDRO — VENTAS POR MAYOR

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

RUEDAS Y NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

CUBIERTAS
WALTRAC
10 - 15 y 205 - 14

PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS
DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

ENTREGA A DOMICILIO -
ENVIOS AL INTERIOR **824-4229**

anri



* SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
* SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEÑALES.
* MECANIZADO COMPLETO.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650
SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

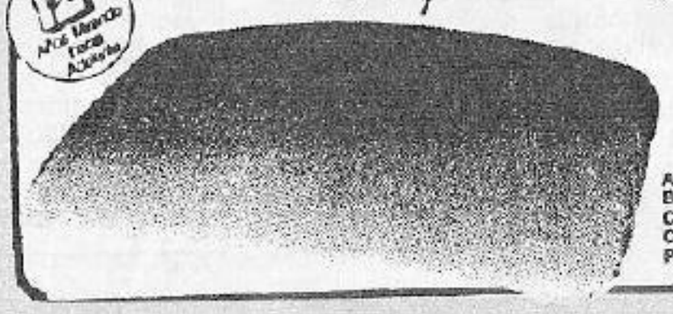
José Masciotra

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

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

PARABRISAS

El repuesto más mirado



Acrílicos
Curvados
Carrocería
Cotiaas
Protectores

Rodolfo Cristales®



Asesoramiento y Ventas:
Warnes 1700
Colocación y Servicio:
Nicasio Oroño 2589
1416 Capital Federal
Teléfono 59-9812 - 58-4029

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3068, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel.: 86-5285.

SOLO CARBURANDO DA LA INFORMACION MAS COMPLETA Y MAS ADELANTADA EN TODAS LAS CARRERAS

MARVISI & CASAL



EL UNICO QUE POSEE EL PODER DE LA COMPUTACION

UN SISTEMA ELECTRONICO COMPUTADO:
para controlar el desarrollo de todas las carreras.

UN CENSOR:
que determina la velocidad máxima de los autos.

Y MONITORES EN LOS BOXES:
para que los equipos y pilotos obtengan la información más completa.



CON EL MEJOR EQUIPO DE PERIODISTAS Y TECNICOS ESPECIALIZADOS

Son profesionales de la más alta competencia, disponen de modernas unidades móviles y están siempre ubicados en puestos estratégicos, para hacerles vivir cada segundo de carrera.

CONDUCCION Y RELATOS: EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL: ISIDRO GONZALEZ LONGHI
Siempre por **RIVADAVIA**

carburando

CARBURANDO S.A.C.I.C.A.F.I.
Pte. Gral. Juan D. Perón 1515 (1037) 8° Piso.
Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345

SI USTED NO ESCUCHA CARBURANDO, USTED NO PUEDE SEGUIR LA CARRERA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com