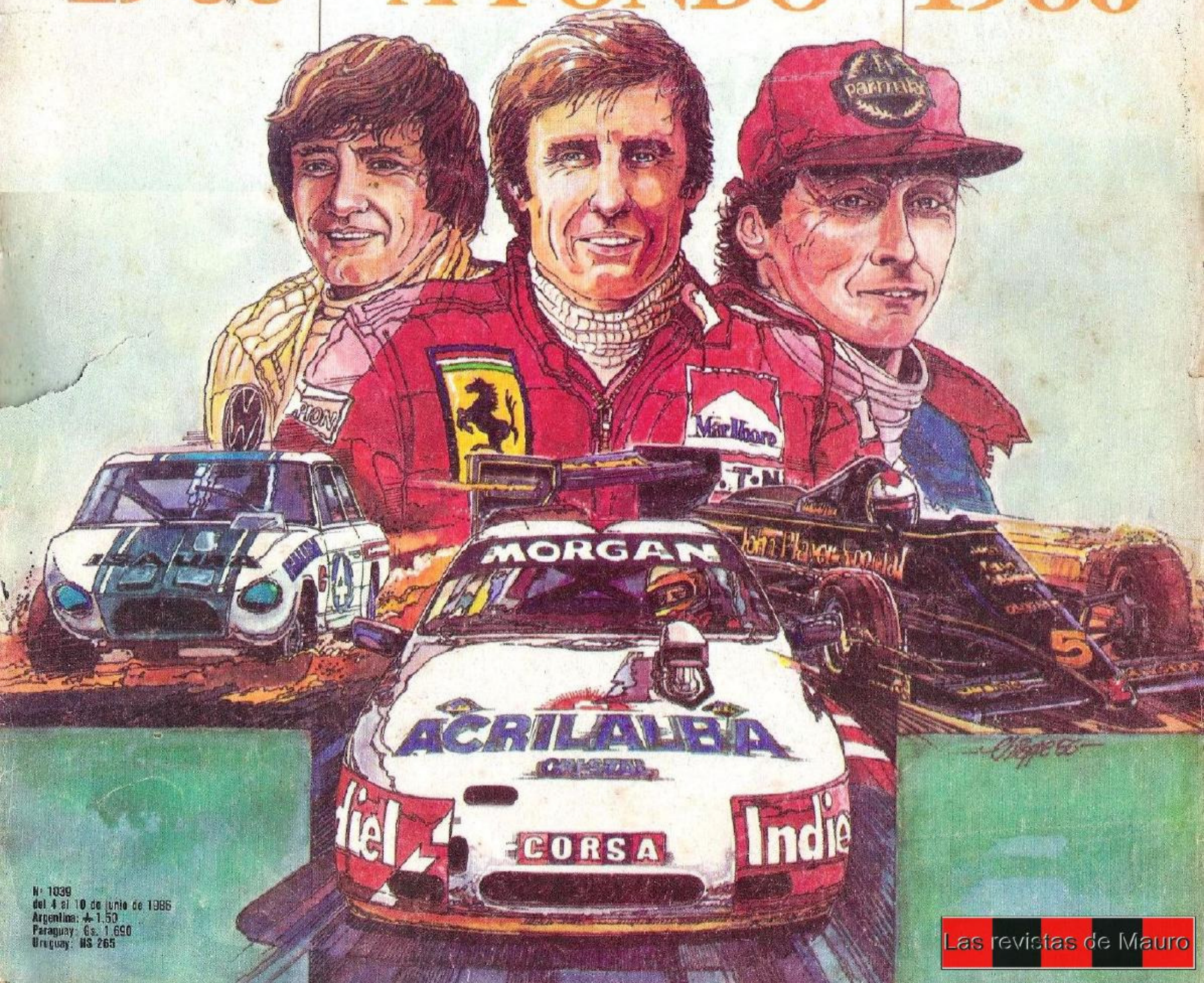
CON AUTOADHESIVO "CORSA"
Y POSTER DEL PORSCHE 917

Parabrisas

CORSA

20 AÑOS A FONDO

1966 — 1986



N° 1039
del 4 al 10 de junio de 1986
Argentina: ₳ 1,50
Paraguay: Gs. 1.690
Uruguay: N$ 265

Las revistas de Mauro

GTX II. Un toque de distinción de la nueva Colección Renault 18.

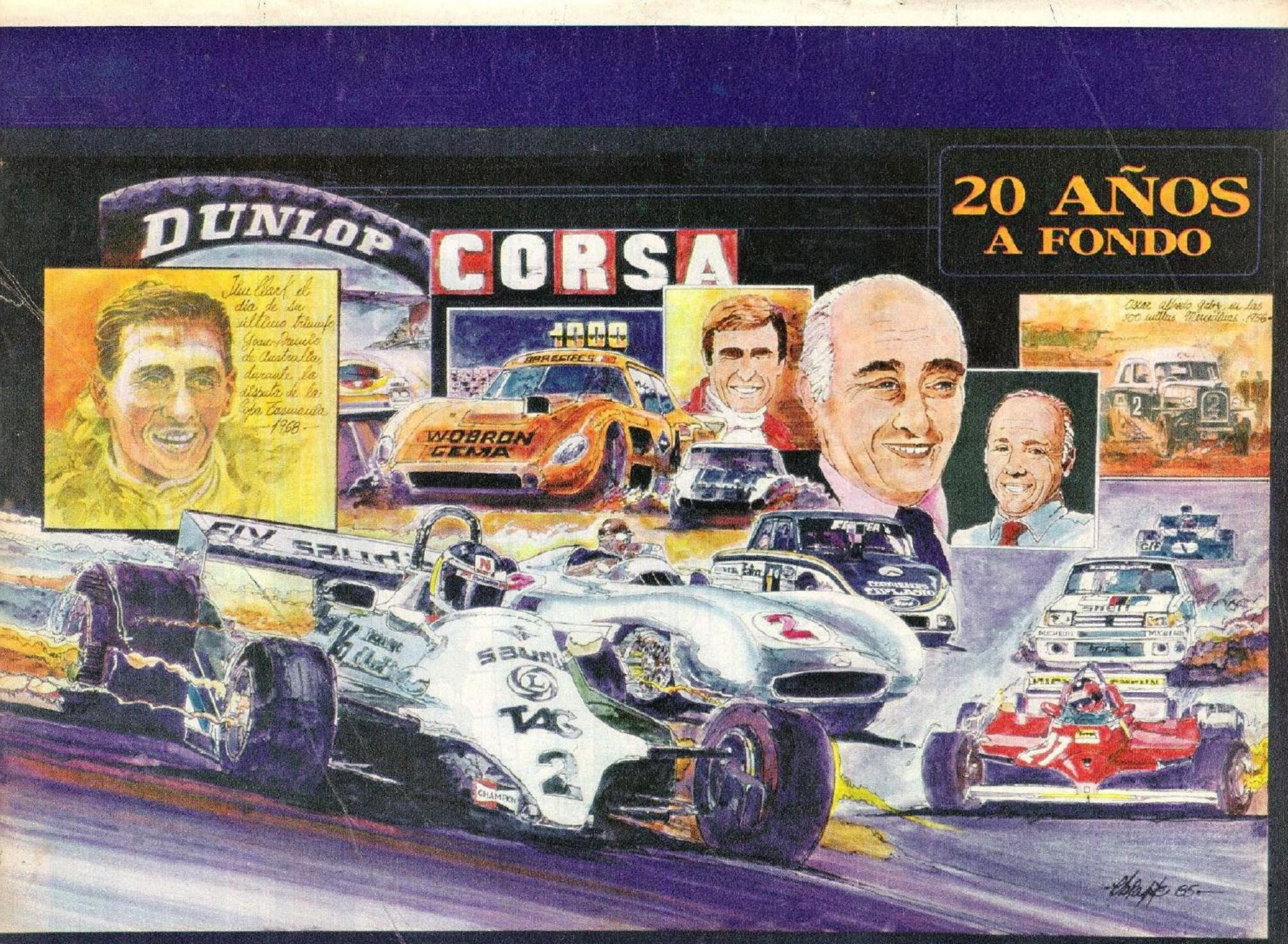


Nuevo Renault 18 GTX II y GTX II Break. Con detalles de equipamiento como Telecomando Infrarrojo de apertura y cierre de puertas a distancia. O alarma sonora de olvido de luces. Completísimo panel de comando de alta seguridad y gran confort visual. Radio programable con buscador automático de emisoras y lectura digital. Regulador de altura de faros. Temporizador de luz interior. Envolventes butacas "Pétalo", de nueva tapicería. Becquet trasero aerodinámico. Exclusivo motor 2.000 cm³ de aleación liviana y árbol de levas a la cabeza. Y, si usted lo desea, caja automática con Encendido Electrónico Integral (AEI). GTX II, de la nueva Colección Renault 18.

Mire adelante. El camino es Renault.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

20 AÑOS A FONDO



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

DECAC'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

HAGA VIDA NATURAL
Y...LO NATURAL ES GANDARA
SERGIO TACCHINI
FUJI
balestrini
Bendix
El avance tecnológico que no tiene freno.

Asportfila®

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

AUTOFIX®

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL

LOS AÑOS LOCOS

Como sesenta años atrás, en sus años 20, el siglo enloquecía. La cruel infancia que le había impuesto la Primera Gran Guerra, merecía ser recobrada en la flor de la juventud. Todo terminaría sepultado con el fin de la década misma y a merced de una cruda toma de conciencia de la realidad que no se había asumido a tiempo. La frívola opulencia pasó, pero dejó el recuerdo indeleble de una era donde imperó el más libre –cuando no libertino para ciertas sociedades de épocas pasadas, presentes y aun futuras– espíritu creativo; aquel despojado de cualquier otra necesidad mundana que no fuera la de la inspiración misma. El más puro, silvestre y anárquico. El más insolente. A veces el más peligroso, pues. Aunque quien no arriesga... .

Nunca en su historia moderna el gran mundo civilizado se divirtió tanto como entonces. Jamás ignoró tan olímpicamente sus propias miserias y sufrimientos. Los mismos que ahí subyacían, corregidos y aumentados por la indiferencia o el desprejuicio, prestos a recuperar ferozmente el primer plano desesperante.

Pero luego el sacrificio fue remontado y como siempre, quedó a salvo lo mejor. Del mundo y de aquellos años locos. La dura lección de su decadencia y la romántica herencia de su apogeo.

Para quien haya seguido con cierta consecuencia la trayectoria de CORSA en estos sus 20 años de vida, ninguna novedad será que siempre la animó un poco de aquel inmortal espíritu, loco y divertido. El mismo que llevó al mundo a la ruina... sí, pero también el que supo darle un inolvidable momento de distensión y –porqué no– así sentó las bases de una nueva mentalidad imaginativa y emprendedora a toda costa, capaz de aguantarse el borrón y hacer cuenta nueva. De empezar todo de nuevo, si es el caso.

Y desde su nacimiento atestado de veinteañeros –o casi– e incluso con algún "teenager", la inconsciencia (para ciertas cosas, no más...) de CORSA se fue haciendo clásica y hasta una necesidad... no siempre satisfecha, eso sí.

Porque aquel medio que vió la luz como suplemento deportivo de la ilustre "Parabrisas" para primero emanciparse en tiempo record y luego madurar a los consabidos tumbos, por su propia condición esencial resultó testigo de muchas cosas. Y también protagonista. Pero en un contexto –el del ambiente automovilístico deportivo– y en una etapa de la humanidad, capaces de hacer perder el juicio a cualquiera... si siempre se los toma demasiado a pecho.

Nacimos (...porque, ¿quién que tenga algo que ver con estas páginas no nació un poco con CORSA?) en una etapa del mundo, del país y de nuestro automovilismo en particular, en que muchas cosas florecían.

Pasada ya su más histórica edad de oro, el automovilismo nacional iniciaba una nueva era: la "era CORSA", sí, pero también la que Chevytú y Torinos mediante, le cambiaría eufóricamente perspectivas y caras al folklórico y épico T.C., hasta llevarlo a un fallido intento de S.P. tras lo cual todo pareció forzado a volver a tomar visos de realidad... o a desmoronarse.

No sin esfuerzo asimilamos el golpe. "Nunca es triste la verdad –dice el poeta, y nosotros así pretendimos entenderlo entonces y siempre–; lo que no tiene remedio..." De modo que hubo que poner manos a la obra para interpretarla y soplar los castillos de naipes.

Ardua, a veces azarosamente, se echaron nuevos cimientos. Vimos nacer, consolidarse o ho y morir a muchos intentos. Categorías... Para bien o para mal, creemos haber hecho siempre nuestro aporte, llevando con la mayor dignidad posible nuestra obligada cuota de responsabilidad.

Paulatinamente el país automovilístico supo retomar a la por años alejada escena internacional, llegando a cobrar empero un furor que nos llevó a una ilusión arrasadora, olvidándonos casi de mirar para dentro y darnos cuenta de que habíamos salido sin respaldo real, sin fundamentos sólidos. Finalmente debimos volver todos la vista hacia lo nuestro, de donde ahora sabíamos que, así no era tan fácil salir...

Y de nuevo tuvimos que aprender a convivir con la verdad desnuda, a vivir según ella... A adaptarnos a la austera y rigurosa realidad. A reconstruir mejor lo destruido. Aunque, por supuesto, enriquecidos por tan efímera como intensa experiencia. Después de todo, quien nos quita lo bailado.

No obstante, CORSA siguió reflejando como nadie más en el país y con testimonios propios, la más trascendente actividad internacional. Como importante componente de un aparato de cobertura periodística que en su tipo y especialidad ya no tenía parangón entre los medios de habla hispana. (Si, por más que pueda sonar mal el que nosotros lo digamos...)

Y así asistimos a nuevas instancias propias de este revolucionario siglo XX del cambio constante, del progreso tecnológico acelerado, de la agitación, las guerras de temperaturas varias y las comunicaciones.

No es casualidad, de este forma, que el auge alcanzado en los últimos tiempos por nuestro deporte en el mundo y, con sus matices propios, también en la Argentina venga de la tensa mano de los ejecutivos del "show business". Manejado y explotado –con sus pros y contras– según los patrones del espectáculo y los intereses comerciales que lo sustentan.

En efecto, este nuevo apogeo que hoy vivimos –en gran parte, a través de CORSA, sí– es el de la "era del espectáculo", en el automovilismo como en tantos otros órdenes... Lo cual no es más que otro capítulo importante en esta era mayor que sigue siendo la de CORSA y ya es dinámica historia viva.

Y la TV, como el medio de comunicación y difusión directa por antonomasia, se convierte más en partícipe y hasta rector del show, que en mero vehículo...

Es así como hoy los promotores de espectáculos automovilísticos –función poco imaginable sólo algunos años atrás– desplazan en gran medida, a los en general no muy eficaces dirigentes locales y mundiales de una actividad básicamente deportiva que crece y se escapa de manos feudales... para caer en otras más a tono con los tiempos que se viven. ¿...asumiendo la anarquía?

Y aquí estamos. Y aquí sigue CORSA. Para seguir haciéndoles vivir –más que contándoles– el permanente proceso evolutivo dentro del cual el hombre continúa buscando su superación. Desde lo nuestro, que es una de sus expresiones más apasionantes.

A fondo, como lo impone el tema, hemos vivido veinte años locos... Asimilando, interpretando, desmenuzando, opinando, participando, atestiguando, recreando o eludiendo alternativamente la realidad más o menos dura, más o menos tierna.

...Y estamos cada vez más entusiasmados; con las mismas ganas de veinte años atrás, pero con muchos más recursos adquiridos para liberarlas y (quizá) encauzarlas.

Porque para nosotros, hombres al fin, fieles amantes de lo que siempre nos hará veinteañeros, los prolíficos años 20 recién comienzan. Y si es con usted, mejor.

SUMARIO

20 AÑOS... SON MUCHO. Si no está de acuerdo, zambúllase en la apretada síntesis anual de estas dos décadas de deporte motor vividas y testimoniadas por CORSA, que tras riguroso trabajo de recopilación desarrollamos desde la **página 6** y nos dará la razón... Un fantástico vuelo rasante a través de hechos y nombres que hicieron época, como CORSA.

LA VUELTA AL MUNDO EN 7300 DIAS. Es la fabulosa travesía que, con su ritmo de F-1 nos propone nuestro ubicuo corresponsal viajero **Franco Lini**, testigo y protagonista de la imparable evolución del automovilismo internacional en veinte años de progreso pero también de retrocesos y sinsabores. Partimos con él en la **página 22**, hacia todos lados...

A TODA MAQUINA. Nos subimos a los autos de carrera más admirados y deseados por usted. Para repasar sus características y éxitos más salientes, recreándolo ante sus ojos en fotos, láminas y hasta un "poster" de **"El Auto de sus Sueños"**. En la **página 28** arrancamos a fondo. ¿Vamos?

HACIENDO HISTORIA... Hemos estado durante todos estos años, sí. Pero acaso más que nunca lo estuvimos en la reciente reedición histórica de las legendarias **"Mil Millas" italianas**; no sólo cubriendo la gran carrera que en su tiempo –previo a la "era CORSA"– jamás pudimos cubrir, sino también corriéndola Germán Sopeña mediante, y usted con nosotros. Largamos en la página 38.

UNICA, NUESTRA Y MAXIMA. Ninguna celebración de estas características podía culminar sin el homenaje de "La Unica" (CORSA) a los ilustres **Campeones Argentinos** de "La más Nuestra" (**Turismo Carretera**) y **Mundiales** de "La Máxima" (**Fórmula Uno**). Juego de Grandes, entonces, en las **páginas 58 y 60.** ¿Participa?

DE COLECCION. Como toda esta edición pero especialmente, lo serán el **poster** del Porsche 917 (**págs. 32/33**) y las siguientes cinco **láminas a todo color**: "20 Años a Fondo", **pág. 3**; Ford Falcon T.C., pág. 30; Peugeot 205 Turbo 16, pág. 31; Ford Sierra XR4 T.C.2000, pág. 34; Ferrari 312 T2, pág. 35.

DE ACTUALIDAD. Es el espacio reservado –como no podía ser de otra manera– a nuestros **clásicos y porqué no chismosos** "toquecitos de Bocina" (pág. 20), a la dinámica y heterogénea **Actividad Zonal**, que también festeja (pág. 47); a la práctica guía para seguir la carrera de **T.C. en San Lorenzo** el domingo próximo (pág. 54), y a los útiles **Avisos "Corsificados"** (pág. 46). En fin, como para ir poniéndose al día aunque más bien con miras a lo actualísimo que va a ser el número próximo... Pero eso, eso es otra historia. Más precisamente, la de nuestros veinte años que vienen.









EL VERTIGINOSO TESTIMONIO GRAFICO DE TODA UNA EPOCA

LA ERA DE CORSA

Producción: Juan P. Vignau, Sergio M. Goldvarg, Silvia R. Arias y Eduardo E. Neira

1966



1966: Primera tapa de Parabrisas-CORSA, Cupeiro inauguraba una época.

Debuta en F.4 el campeón motociclístico **Jorge Kissling** y gana casi todas las carreras del año. En Va. **Carlos Paz (Circuito Pan de Azúcar), Rodolfo de Alzaga** obtiene un resonante triunfo en T.C. con un **Falcon** 6 cilindros, otorgándole al equipo oficial Ford Motor Argentina su primer triunfo. Quinto es **Héctor Luis Gradassi** con Auto Unión. También en Carlos Paz, y luego de dos años de inactividad para la categoría se disputa una carrera de **M.A. F.1** en la que triunfa **Jorge Ternengo** con Ferrari-Chevrolet, mientras que el 5°, Galanti utiliza un Cancelleri-Auto Unión, primer auto construido en el país bajo el reglamento de F.3 y que daría origen a la actual F.2. En Bahía Blanca (F.1) se impone **Carlos Martín** con un Crespi Fiat 1500 y es el **primer triunfo en esa categoría de un auto con motor en popa.** En el G.P. Internacional de Turismo debuta **Esteban Fernandino con Fiat 1500.** En Rafaela se estrena el pavimento en oportunidad de disputarse las 500 millas. Sale a la venta el Torino en sus dos versiones, cupé y cuatro puertas. En Europa nos representa el equipo "Automundo" compitiendo en F.3. Son sus pilotos: **Pairetti** (el más destacado), **Cupeiro, Salerno y Cacho Fangio.** Se pone en vigencia la nueva reglamentación de F.1 que eleva el tope de cilindrada a tres litros. El 3 de julio en el G.P. de Francia, por primera vez gana un piloto tripulando un auto construido por él mismo: Jack Brabham, y también por primera vez se brinda con champagne en el podio. Jim Clark vence en EE.UU. con un Lotus impulsado por un motor BRM de 16 cilindros en H, única victoria de ese motor.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Juan Manuel Bordeu (Chevrolet). **Turismo Mejorado:** Clase "A", Rogelio Scaramella (De Carlo); Clase "B", Carlos Ruesch (Renault 1093); Clase "C", Rosmaldo Visintini (Auto Unión); Clase "D", Carlos Alberto Reutemann (Fiat 1500). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Vicente Cipolatti (Chevrolet). **Fórmula 4:** Jorge Kissling (Crespi-BMW).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: Carlos Pairetti (Chevrolet Super), 153,807 km/h. **Gran Premio de Turismo:** Clase "A", Rogelio Scaramella (De Carlo), 96,369 km/h; Clase "B", Danilo Bonamicci (Renault 1093), 111,533 km/h; Clase "C", Larry (Fiat 1500), 116,793 km/h; Clase "D", Oscar Cabalén (Ford Mustang), 124,918 km/h. **500 Millas de Rafaela:** Jorge Cupeiro (Maserati-Chevrolet Super), 188,484 km/h.

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno: Jack Brabham (Brabham Repco); **Copa de Constructores:** Brabham Repco; **Mundial de Marcas:** Ferrari.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: Jackie Stewart (BRM), 133,139 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Bruce McLaren-Chris Amon (Ford MK II), 201,796 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Graham Hill (Lola-Ford), 232,256 km/h. **Rally de Montecarlo:** Pauli Toivonen-Makinder (Citroën DS 21).

1967

El año comienza con una nueva Temporada Internacional de F.3. **Jean Pierre Beltoise** se impone en las cuatro carreras y el mejor argentino es **Juan Manuel Bordeu.** En la carrera de Mar del Plata se registran varios accidentes y en uno de ellos pierde la vida Carlos Martín. El 26 de febrero en San Pedro debuta en T.C. y gana el Torino conducido por **Gradassi.** En el Autódromo de Buenos Aires en una carrera estándar para debutantes se inicia en el automovilismo **"Cocho" López** con un Peugeot 404. El 2/5 sale a la calle el N° 54 de la revista con el primer dibujo de Bergandi, la "Coloradita" de Bordeu. El 16/7 debuta en Buenos Aires el "Prototipo" Ford, pero queda destruido



1967: Berta y Copello. Ambos introdujeron el Torino y una revolución en el T.C.

en un gran accidente en la primera vuelta. Gana Vianini con la "Garrafa" Chevrolet. Luego, en agosto, durante la disputa del "Campeonato YPF", se produce el vuelco y posterior incendio del prototipo en el que pierde la vida "Pepito" Giménez y recibe graves quemaduras **Atilio Viale.** Una semana después, en San Nicolás, con otro prototipo que se incendia, mueren **Cabalén y Arnaiz.** El 19/1, en Rufino, se produce un grave accidente ocasionado por la gran cantidad de tierra. Muere **Polinori** y queda gravemente herido **"Johnny" Perkins.** El T.C. comienza a evolucionar, con la presentación de autos más modernos. **Donald Campbell** se mata tratando de batir el **record mundial** de velocidad sobre agua en el Lago Coniston. En el **G.P. de Holanda** de F.1., debuta y gana el motor **Ford Cosworth** montado sobre un Lotus 49 conducido por **Jim Clark.** En las 24 Horas de Daytona Ferrari obtiene un magnífico 1-2-3 con su modelo 330 P-4.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Eduardo Copello (Torino). **Turismo Mejorado:** Clase "A", Rogelio Scaramella (De Carlo); Clase "B", Emilio Parisi (Renault 1093); Clase "C", Rosmaldo Visintini (Auto Unión); Clase "D", Carlos Alberto Reutemann (Fiat 1500); Clase "E", Larry (Peugeot 404). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Ramón Requejo (Requejo-Chevrolet) y **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Carlos Ragno (Crespi-BMW).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: 1° Eduardo Copello (Torino), 188,248 km/h. **Gran Premio de Turismo:** Clase "A", Danilo Bonamici (Renault 1093), 116,145 km/h; Subclase "A", Juan Sampayo (De Carlo), 94,388 km/h; Clase "B", Francisco Mayorga (Fiat 1500), 128,881 km/h; Clase "C", Sobieslaw Zasada (Porsche 911), 140,675 km/h; Clase "D", Eduardo Rodríguez Canedo (Torino 380), 139,114 km/h. **500 Millas de Rafaela:** Héctor Luis Gradassi (Maserati-Tornado).

INTERNACIONAL

Campeones

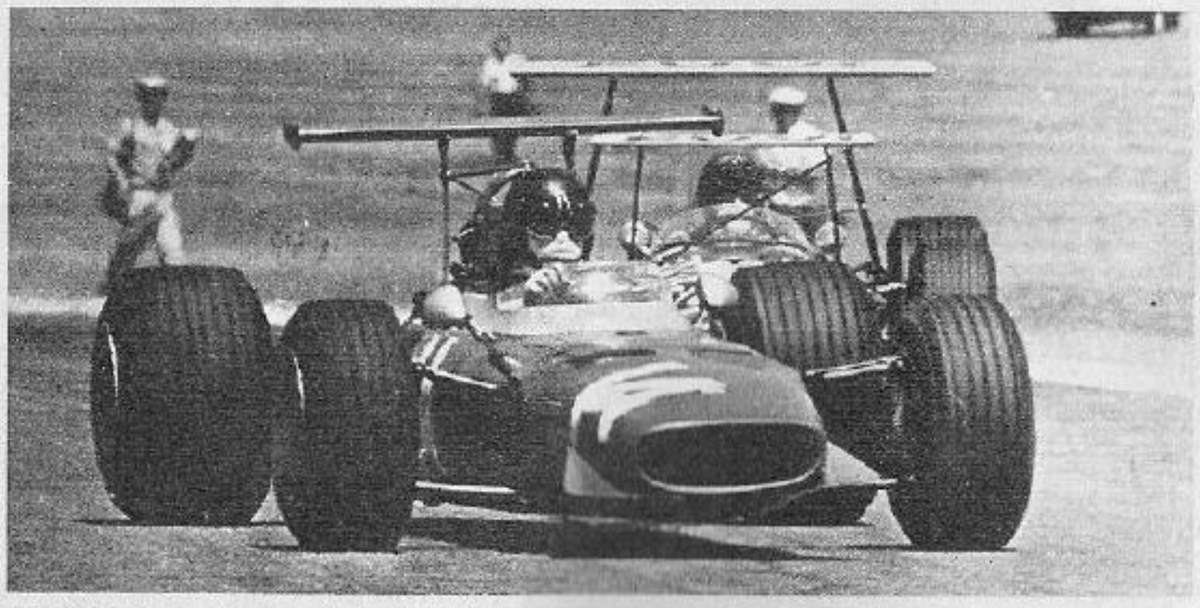
Fórmula 1: Denis Hulme (Brabham Repco). **Copa de Constructores:** Brabham. **Mundial de Marcas:** Ford.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: Denis Hulme (Brabham Repco), 122,143 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Dan Gurney-Anthony J. Foyt (Ford Mark II), 218,038 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Anthony J. Foyt (Coyote-Ford), 243,735 km/h. **Rally de Montecarlo:** Aaltonen-Liddon (BMC Cooper).

1968

Se suspenden las carreras de **T.C.** en ruta a raíz de un grave accidente en Balcarce en el que pierde la vida **Jorge Kissling.** Se impone entonces competir en circuitos con lo que el T.C. se transforma poco a poco en S.P. Se realizan carreras de larga duración en las que se destaca Gastón Perkins imponiéndose en la mayoría. La crisis entre la **ACTC** y la **CDA** del ACA desemboca en la creación de la **CADAD** en la que el ACA delega el poder deportivo. Su primer presidente es Roberto Chessel. El 28/7 en el Autódromo de Buenos Aires debuta en T.C. **"Lole" Reutemann** con un Falcon; se adjudica su serie y es 4° en la final. El 7/4 muere en **Hockenheim, Jim Clark** mientras participaba en una competencia de F.2. Se implantan los **alerones en F.1** (el primero es



1968: La Fórmula Dos visitaba la Argentina. Andrea de Adamich ganó la temporada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ferrari en el G.P. de Bélgica) y comienza el desarrollo aerodinámico en la categoría. En el G.P. de España ingresa la publicidad a los autos siendo Lotus el primero en trocar los colores nacionales (verde y oro en su caso) por los de una marca de cigarrillos. En Holanda se registra la primera victoria de un chasis francés, Matra. En Francia triunfa por primera vez Jacky Ickx y se mata Jo Schelesser y en Gran Bretaña sale de perdedor Jo Siffert. **Mario Andretti** conquista la pole position en el G.P. de Estados Unidos en el día de su debut en la F.1 y por primera vez en la historia en el G.P. de Italia no participa ningún piloto de ese país. Las 12 Horas de Sebring son para Siffert-Hermann y las 24 Horas de Daytona para Elford-Neerpasch, todos con Porsche. En diciembre tuvimos nuevamente una **Temporada Internacional**, esta vez de **F.2**. El torneo lo ganó A. De Adamich con Ferrari Dino.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Carlos Pairetti (Chevrolet). **Turismo Mejorado:** Clase "A", Angel Monguzzi (Renault Gordini); Clase "B", Rosmaldo Visintini (Auto Unión), y Clase "C", Norberto Castañón (Peugeot 404). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Eduardo Copello (Cooper-Tornado). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Carlos Ferrea (Crespi-BMW).

Carreras más importantes

500 Millas de Rafaela: 1°) Carlos Pairetti (Amis-Chevrolet)

INTERNACIONAL

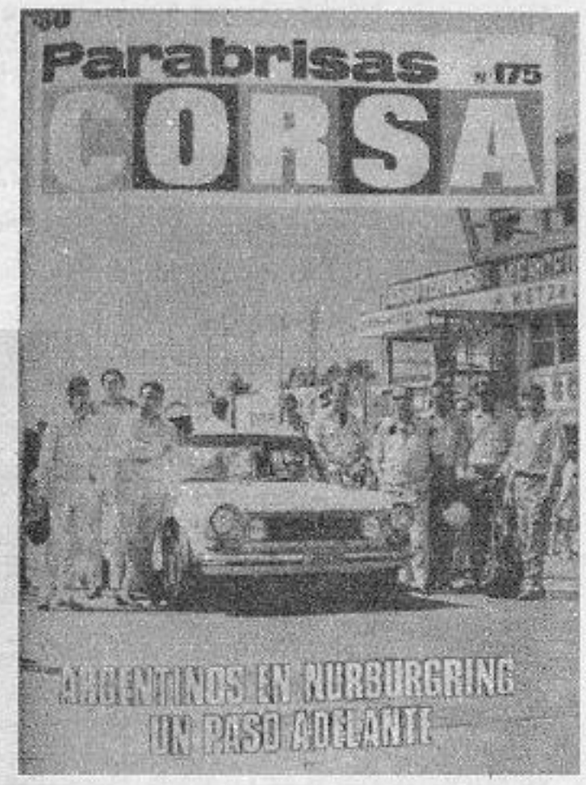
Campeones

Fórmula 1: Graham Hill (Lotus). **Copa de Constructores:** Lotus. **Mundial de Marcas:** Porsche.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Graham Hill (Lotus), 125,238 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Pedro Rodríguez-Lucien Bianchi (Ford), 185,537 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Bobby Unser (Eagle-Offenhauser), 245,986 km/h. **Rally de Montecarlo:** Elford-Stone (Porsche 911 R).

1969



1969: Misión Argentina en Nürburgring. Fue sin duda "el" tema del año.

Primer año de vida de la categoría S.P. en nuestro país. Su primer ganador fue **Jorge Cupeiro** con Baufer-Chevrolet, mientras tanto el T.C. continúa ahora sin "prototipos". Debuta en T.C. en la competencia de Necochea, "Marito" García con una Liebre 1 y 1/2 propiedad de Pairetti. El 11/5 debuta en Córdoba el equipo de Fórmula Dos del ACA. Son sus pilotos Reutemann y Caldarella. La **Misión Argentina a las 84 Horas de Nurburgring**, encabezada por Fangio y Berta finaliza con el 4° puesto obtenido por el Torino conducido por Copello, "Larry" y Franco. En las 12 Horas de Sebring, gana el "viejo" GT40 conducido por Ickx-Oliver. Probando un Alfa Romeo 33,3 con vistas a las 24 Horas de Le Mans, pierde la vida el belga (italiano de nacimiento) Lucien Bianchi. Precisamente en **Le Mans debuta el Porsche 917**. Se prohíben en F.1 (a partir del G.P. de Mónaco) los alerones fijados a los portamazas, a causa del accidente de **Graham Hill** en España. En el G.P. de Alemania celebrado en Nurburgring se mata **Gerhardt Mitter** en la jornada de clasificación sabatina. El motor Ford Cosworth consigue adjudicarse todas las carreras de la temporada. Cuatro autos terminan casi en una misma línea el G.P. de Italia en Monza; Stewart, Rindt, Beltoise y McLaren: 19/100 del 1° al 4°. Jochen Rindt se adjudica el G.P. de Estados Unidos y es su primera victoria en la categoría. Casi todas las marcas experimentan en F.1 **modelos de cuatro ruedas motrices**, aunque sin resultados. En diciembre se disputan las 25 Horas de Turismo utilizando el reglamento de Grupo 2 que comenzará a regir en el '70. Son ganadores: Juchet-Bonamicci con Peugeot 404 y Copello-"Larry" con Torino.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Gastón Perkins (Torino). **Turismo Mejorado:** Clase "A", Emilio Parisi (Renault Gordini); Clase "B", Norberto Castañón (Peugeot 404), y Clase "C", Larry (Torino). **Sport Prototipos**: Eduardo Copello (Liebre III). **Mecánica Argentina Fórmula 1**: Jorge Ternengo (Berta-Tornado). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Carlos Alberto Reutemann (Brabham-Fiat). **Mecánica Argentina Fórmula 4**: Carlos Ragno (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo: 1°) Clase "A", Cano-Acosta (Renault), 118,606 km/h; Clase "B", Norberto Castañón (Peugeot 404), 140,561 km/h; Clase "C", Larry (Torino), 151,602 km/h. **500 Millas de Rafaela:** Jorge Ternengo (Berta-Tornado).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula 1: Jackie Stewart (Matra-Cosworth). **Copa de Constructores:** Matra. **Mundial de Marcas**: Porsche.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: Graham Hill (Lotus), 129,036 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Jacky Ickx-Jackie Oliver (Ford). **500 Millas de Indianápolis:** Mario Andretti (Hawk-Turbo Ford). **Rally de Montecarlo:** Waldegaard-Helmers (Porsche 911 R).

1970

Oreste Berta construye el **Berta LR** con motor Cosworth para participar en la Temporada Internacional. En los **1.000 Kilómetros de Buenos Aires** se impone Beltoise y Pescarolo con Matra 650. Abandona el Berta conducido por **Di Palma** y Marincovich y el mejor argentino resulta N. García Veiga quien comparte con Teddy Pilette un Lola T70-Chevrolet. Siete días después se disputan las 200 Millas que se adjudican Courage y De Adamich con Alfa Romeo 33.3. El mejor argentino es **Reutemann** quien comparte un Porsche 908 con De Bagration. El 13 de enero muere el Ing. Francisco Lucius. El 8/3 se **inaugura el Autódromo de Las Flores** con una competencia zonal fiscalizada por la Federación N° 3. Nace el T.C. "A" como lo conocemos actualmente; el 24/5 se disputa la primera carrera cuyo ganador es Malnatti. Pasan por Argentina los participantes del Rally Londres-México que, finalmente, se adjudican **Mikkola-Palm** con Ford Escort GT y en el que participan varios equipos argentinos, siendo los más destacados Perkins-Greene con Peugeot 404. En las 24 Horas de Daytona gana el Porsche 917 de Rodríguez-Kinnunen. Pairetti no clasifica entre los 33 que largan en Indy. **Se mata Bruce McLaren** probando un auto en Goodwood. **Di Palma y Marincovich** abandonan con el Berta LR en los 1.000 Kilómetros de Nurburgring. **El equipo del ACA se integra a la F.2 Europea y sus pilotos son Reutemann y Caldarella.** En el G.P. de Holanda de F.1 se mata **Piers Courage** y en Italia pierde la vida J. Rindt.



1970: Reutemann. Piloto, Caldarella, Staffa y Quaglia. Equipo de F-2 del ACA a Europa.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Categoría B, Eduardo Copello (LiebreIII-Tornado); Categoría A: Luis Di Palma (Torino Liebre 1 1/2). **Sport Prototipos:** Néstor García Veiga (Trueno Sprint Chevrolet). **Turismo Mejorado:** Clase "A", Rosmaldo Visintini (Auto Unión); Clase "B", José Migliore (Peugeot 504); Clase "C", Larry (Torino). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Emilio Bertolini (Berta-Tornado). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Osvaldo Bessia (Brabham-Fiat). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Juan Laskac (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

500 Millas de Rafaela: 1°) Jorge Cupeiro (Trueno Sprint-Chevrolet). **Gran Premio de Turismo:** Clase "A", Rosmaldo Visintini (Auto Unión), 101,964 km/h; Clase "B", Danilo Bonamici (Fiat 1500), 128,618 km/h.

INTERNACIONAL

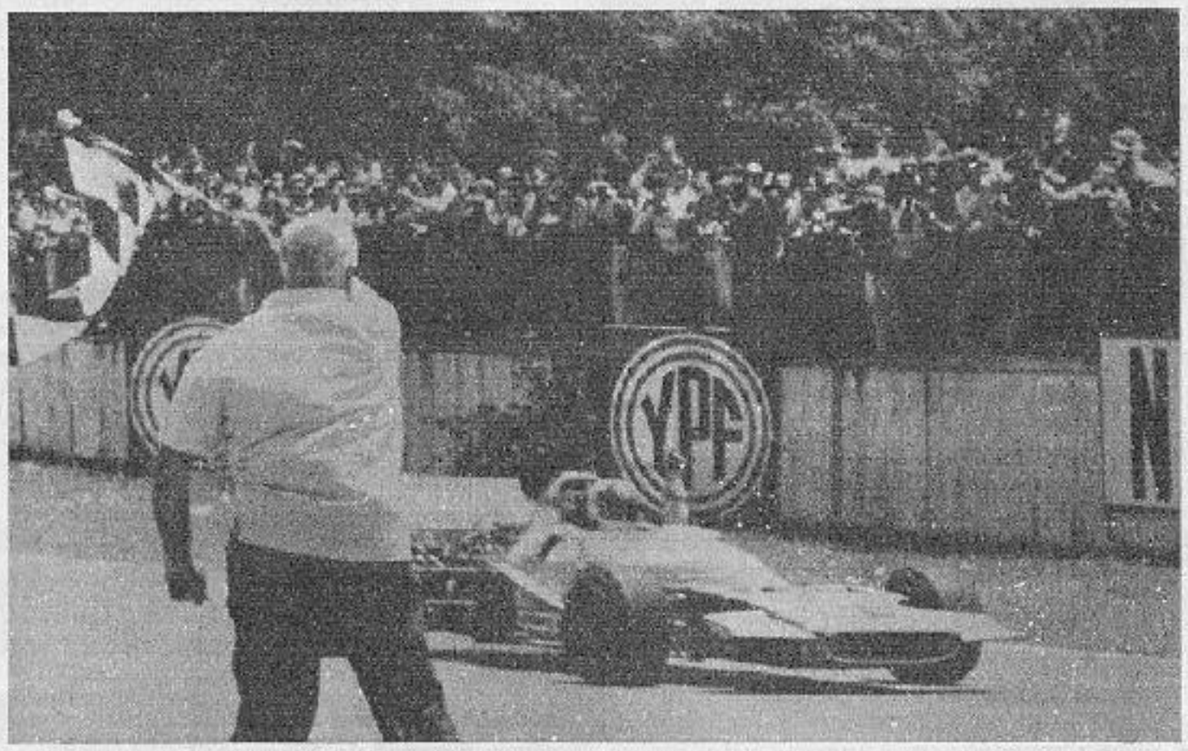
Campeones

Fórmula 1: Jochen Rindt (Lotus 72-Cosworth). **Copa de Constructores:** Lotus. **Mundial de Marcas:** Porsche.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Jochen Rindt (Lotus 72-Cosworth), 131,716 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Richard Attwood-Hans Hermann (Porsche 917), 188,541 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Al Unser (Colt-Ford), 250,653 km/h. **Rally de Montecarlo:** Waldegaard-Helmers (Porsche 911S).

1971



1971: Chris Amon ganando el primer GP de Argentina de la nueva época.

Nuevamente tenemos Temporada Internacional. En los 1.000 Kilómetros triunfan Siffert-Bell con Porsche 917. Ignazio Giunti embiste el auto de Beltoise y muere carbonizado. Amon se adjudica el G.P. de Argentina (sin puntos) y Reutemann es 3° en su debut en la categoría. En la competencia de T.C. de Pergamino, **debuta Traverso** con el Torino que perteneciera a "Marito" García. En Rafaela se disputan las **"300 Indy"** cuyo vencedor es **Al Unser**, mientras que Pairetti se clasifica 9°. El equipo de F.2 Europea del ACA se integra con Reutemann y Ruesch. El primer ganador de la nueva categoría **Turismo Nacional** es Migliore que triunfa en la Vuelta de la Manzana. Mientras tanto el Turismo Grupo 2 va perdiendo vigencia. Balcarce construye su autódromo que se denominará Juan Manuel Fangio. Novedades en el mercado argentino: se **presentan el Renault 12, el Fiat 128 y el Dodge 1500.** En las 12 Horas Argentinas de Turismo se imponen Pairetti-Jaeggli con BMW 2002 TI. Comienza la actividad de IAVA. En Las Flores se accidenta gravemente Andrea Vianini. En Las 24 Horas de Daytona,

García Veiga (con Chinetti) finaliza 5°, luego de estar 3° buena parte de la carrera. En Norisring se mata Pedro Rodríguez. El 4/7 con la realización del G.P. de Francia se inaugura el circuito de Paul Ricard. En el G.P. de Italia, Gethin le gana por 1/100 a Revson. Se mata Jo Siffert durante la disputa de la Carrera de los Campeones en Brands Hatch (sin puntos) donde Reutemann se clasifica 14°. El 13/12 se incendia el Berta LR V8 conducido por Di Palma, construido para la Temporada Internacional de enero siguiente.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Luis Di Palma (Liebre-Torino). **Sport Prototipos:** Luis Di Palma (Berta-Tornado). **Turismo Grupo 2:** Clase "A", Fermín Ocampo (Renault); Clase "B", Rosmaldo Visintini (Fiat 128); Clase "C", José Migliore (Peugeot 504). **Turismo Nacional:** Clase "A", Eduardo Giordano (Renault Gordini); Clase "B", Danilo Bonamici (Fiat 1500). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Jorge Cupeiro (Trueno Sprint Chevrolet). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Osvaldo Bessia (Brabham-Fiat). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Juan Pablo Laskac (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de la Montaña de Turismo Carretera: 1°) Luis Di Palma (Torino), 111,776 km/h. **500 Millas de Rafaela:** Jorge Cupeiro (Trueno Sprint Chevrolet).

INTERNACIONAL

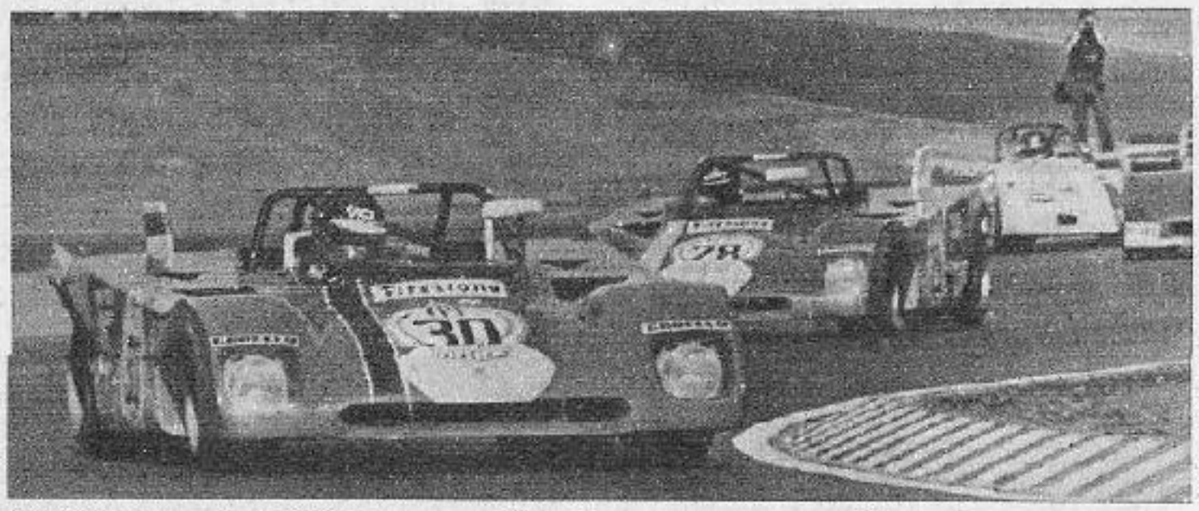
Campeones

Fórmula 1: Jackie Stewart (Tyrrell-Cosworth). **Copa de Constructores:** Tyrrell. **Mundial de Marcas:** Porsche. **Fórmula 2 Europea:** Ronnie Peterson (March-Cosworth), subcampeón, Carlos Alberto Reutemann (Brabham BT 36).

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Jackie Stewart (Tyrrell-Cosworth), 134,350 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Helmut Marko-Gijs Van Lennep (Porsche 917), 222,394 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Al Unser (Colt-Ford), 252,376 km/h. **Rally de Montecarlo:** Andersson-Stone (Alpine Renault).

1972



1972: Temporada de SP. Peterson y Schenken ganaron con esta Ferrari.

En los 1.000 km de la Ciudad de Buenos Aires son primeros Peterson-Schenken con Ferrari. El mejor argentino es **Pairetti** quien comparte con Vacarella un Alfa Romeo 33.3. En **Balcarce** se inaugura el autódromo y el triunfador es J.Hine con Chevron. **Reutemann** obtiene la **pole position** en el G.P. de Argentina y en carrera se clasifica 7°. El 13/2 **M.A. Guerra** obtiene su primera victoria en la F.4 en el circuito de Junín. Reutemann se impone en el G.P. de Brasil (sin puntos), siendo su primera victoria en F.1 y 48 hs. más tarde se accidenta en Thruxton probando su F.2 del equipo Rondel. Ruesch es piloto del team Surtees de F.2. Se presenta en el mercado argentino el Fiat 125. Peugeot organiza un concurso de preparadores de motores para F.2 que es ganado por A. Gómez. El presidente de Fiat Argentina, Oberdan Sallustro muere asesinado. En las 26 horas de APAT se imponen Vallasciani-Ibarguren con Peugeot 504. Del Río se adjudica la competencia de S.P. disputada en el Autódromo de 9 de Julio. Se cumplen 20 años del debut de Gastón Perkins con un Chevrolet en la Vta. del Oeste. Debuta Carlos Garro y en las 20 Horas de Turismo vencen Mayorga-López. El 29/10 se corre T.C. en 25 de Mayo y J.M. Traverso logra su primer triunfo. La categoría S.P. se transforma en Sudam con la inclusión de pilotos brasileños que aportan autos interesantes como Porsche 908, pero sin resultados positivos. El autódromo de Monza cumple 50 años. En el Tour de France, se imponen Andruet-"Biche" con Ferrari 365 GTB4.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Héctor Luis Gradassi (Ford Falcon). **Sport Prototipos:** Luis Di Palma (Berta-Tornado). **Turismo Nacional:** Clase "B", Aldo Caldarella (Fiat 128); Clase "C". Francisco Mayorga (Peugeot). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Angel Monguzzi (Pianetto-Dodge). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Osvaldo López (Martos-Peugeot). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Carlos Jarque (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de la Montaña de Turismo Carretera: 1°) **Héctor Luis Gradassi** (Ford Falcon), 126,250 km/h. **Gran Premio de Turismo:** Clase "B", Héctor Luis Gradassi (Fiat 128), 134,073 km/h; Clase "C", Carlos Garro (Peugeot), 141,296 km/h. **500 Millas de Rafaela:**

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula 1: Emerson Fittipaldi (Lotus 72-Cosworth). **Copa de Constructores:** Lotus. **Mundial de Marcas:** Ferrari.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Jean-Pierre Beltoise (BRM). **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Graham Hill-Henri Pescarolo (Matra). **500 Millas de Indianápolis:** Mark Donahue (McLaren-Offenhauser) a 262,205 km/h.

1973

Una nueva disputa del G.P. de **F-1** en **Buenos Aires**, donde **Emerson Fittipaldi** se alza con el triunfo destrozando la estrategia del team Tyrrell (Stewart y Cevert). **Reutemann** rompe la caja de su BT37 a poco de largar.

"El día que 'el Lole' se salve de parar, se va a clasificar muy arriba", son los comentarios.

Luego de una colisión en el **G.P. de Sudáfrica**, al rescatar **Mike Hailwood** a Clay Regazzoni de las llamas de su BRM, se haría acreedor del reconocimiento mundial por su heroico acto.



1973: El accidente de Cevert en los EE.UU. conmovió a la F-1.

Un manotazo de ahogado: se presenta la **Ferrari inglesa**, diseñada en Italia y construida en Inglaterra. En **Brabham** presentan al **BT42**, nueva arma del Lole para este año; en su debut en España, si no se rompe el palier, gana Reutemann (ganó Fittipaldi), **Victoria N° 50** para **Lotus**.

El **G.P. de Holanda** se convierte en tragedia al morir carbonizado **Roger Willamson**; igual característica empaña al **G.P. de EE.UU.** al fallecer **François Cevert**. Paradoja para el team Tyrrell que consagra a **Jackie Stewart, Campeón Mundial**... Días más tarde el escocés anuncia su retiro. **Antes de finaizar el año**, es presentado el Brabham **BT44**. Los argentinos nos acordaremos mucho de este auto...

"¡Atención: es posible que un motor Berta V8 equipe a un Brabham de F-1", decimos...

En **Sport**, Reutemann debuta con una Ferrari 312 PB en **Vallelunga** junto a **Schenken**; llegan segundos.

La **Targa Florio**, con su edición N° 57, nos deja para siempre. **Muller-Van Lennep** triunfan en la despedida con **Porsche RSR**.

Le Mans: casi un argentinazo. Puntea el Lole hasta que una biela de su Ferrari dice basta.

En **GT**, Di Palma-García Veiga también puntean hasta que su Daytona no quiere más.

50° aniversario de las 24 Horas de Le Mans.

En **Indy**, un espectacular accidente entre **Walther** y **Kunzman** provoca un desorden total.

G.P. de motociclismo en Monza: mueren **Jarno Saarinen** y **Renzo Pasolini** en múltiple colisión.

En **SP Nacional**, **"Cocho" López** debuta y gana con el **McLaren-Ford**, pero la tapa del Corsa N° 360 se pregunta: **"SP ¿el ocaso de una categoría?"**. Luego **Aranzana** afirma: **"SP no agoniza, ya es un cadáver"**.

César Malnatti y **Miguel Gorosito** nos dejaban para siempre en la carrera de TC en **Pergamino**.

En el GP de T.C. mueren en sendos accidentes **Nasif Estéfano** y **Humberto Pasciulli**.

Industria automotriz mundial: aparece el **Fiat 126**, sucesor del "500". Asombran la **Ferrari BB**, el **Fiat X1/9**, **Datsun 240 Z**, **Alfasud**, **Lincoln MK IV**. 1953-1973, 20° **Aniversario del Corvette**. En la Argentina aparecen el **Renault 12 Break**, **Rural 128**, **Ford Taunus**, **Torino 7 bancadas**.

Se nos va **Carlos Menditeguy**...

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Nasif Estéfano (Ford Falcon) **Turismo Nacional:** Clase A, Luis Bauque (Renault Gordini); Clase B, José Carlomagno (Fiat 128), y Clase C, Francisco Mayorga (Peugeot). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Néstor García Veiga (Berta-Tornado). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Carlos Jarque (Vinto-Renault). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Jorge De Amorrortu (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: 1°) Héctor Luis Gradassi (Ford Falcon). **Gran Premio de Turismo Nacional:** Clase B, Juan Carlos Rizzuto (Fiat 128), 112,195 Km/h; *Clase C, Ricardo Zunino (Fiat 125)*, 121,080 Km/h. **500 Millas de Rafaela:** Néstor García Veiga (Berta-Tornado).

INTERNACIONAL

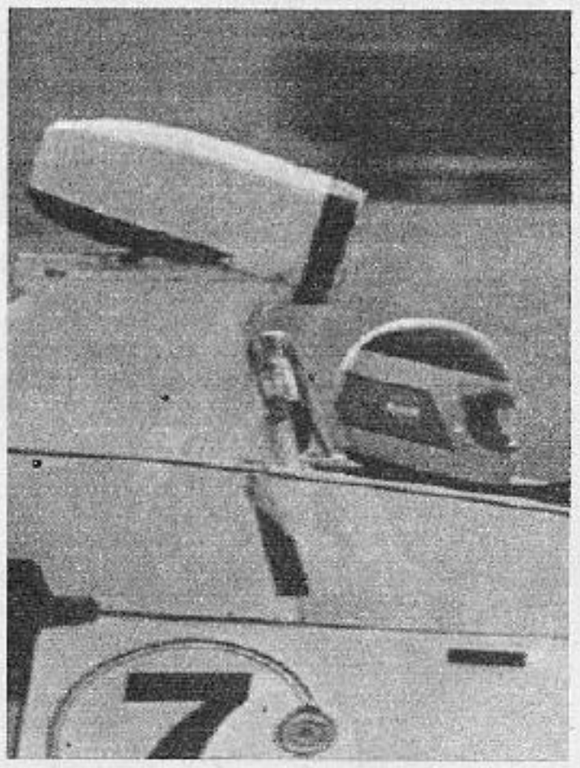
Campeones

Fórmula 1: Jackie Stewart (Tyrrell-Cosworth). **Copa de Constructores:** Lotus. **Mundial de Marcas:** Matra. **Mundial de Marcas de Rally:** Alpine Renault.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Jackie Stewart (Tyrrell-Cosworth).
Veinticuatro Horas de Le Mans: Henri Pescarolo-Gerard Larrousse (Matra)
500 Millas de Indianápolis: Gordon Johncoock (Eagle-Offenhauser) a 255,888 km/h.
Rally de Montecarlo: Andruet-Biche (Alpine Renault)

1974



1974: ¿Quién no se acuerda? La toma dinámica cada del Brabham BT44 de Reutemann...

En el **G.P. de Argentina**, **"Lole"** se queda sin nafta en la última vuelta luego de dominar toda la competencia que finalmente se adjudica Hulme. **Fittipaldi** inaugura el autódromo de **Brasilia** ganando un G.P. de **F-1** no puntable. Mientras prueba su **Shadow** en **Kyalami** para el **GP de Sudáfrica**, se mata **Peter Revson**. La competencia la gana **Carlos Reutemann**. A mitad de temporada es presentado el **Penske PC-1** de Fórmula **Uno**.

Para alegría de los argentinos, Lole triunfa en el **G.P. de Austria**, luego repite en **Watkins Glen**, pero no todo es fiesta: **Helmut Koennig** pierde la vida en un accidente. Es presentado el **Copersucar**. En **Sport**, primeras pruebas del **Porsche Carrera** Martini. En Watkins Glen, Reutemann debe correr con un **Alfa Romen 33 TT V12** pero **Stommelen** lo destruye en clasificación. **Berta** construye un **F-5000** que le encarga **Francisco Mir** en sólo 50 días. Lo prueba **García Veiga** en Willow Springs y debuta en **Mosport** clasificándose sexto. Luego, el "Nene" se separa de Mir. 29 de setiembre en **Brands Hatch**, Porsche anuncia un sorpresivo **retiro oficial del Campeonato Mundial de Marcas**. No sería definitivo... **Carlos Jarque** debuta en Europa, más precisamente en el G.P. de F.3 de la **Lotería de Monza**. Abandona. **Crisis institucional** en el automovilismo argentino. Guerra de siglas:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACA, CADAD, CDARA, FAPAC. En **MAF-1** en **Bs.As. Di Palma** derrota con su **Berta** a los Brabham BT 36 del ACA que son piloteados por Fernandino y Brea. Muerto nuestro **SP**, el **Berta LR** se va al Brasil adquirido por **Luis Pereira Bueno**. En asamblea de la **ACTE**, se resuelve que el TC vuelva al **Autódromo de Buenos Aires**, donde gana **Gradassi**. Por fin **Martínez Boero** gana una competencia de T.C.; es en la **Vuelta de Laboulaye**. **Recalde** se sube a un **Falcon** T.C. y gana. Sucede en **Olavarría**. Otro intento de Berta: ahora es el LR de **F-1** que rueda con García Veiga, acusando problemas de distribución. **Industria automotriz**: la **Ferrari** Dino 266 es reemplazxada por la **308 GT4**. Se presentan el **Lotus Elite** y el **Citroën CX 2000**. En nuestro país es el **Opel K-180** el que se presenta al público.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Héctor Luis Gradassi (Ford Falcon). **Turismo Nacional:** Clase **"B"**, Luis Macri (Fiat 128); Clase "C", Jorge Recalde (Fiat 125). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Luis Di Palma (Berta-Tornado). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Jorge De Amorrortu (Crespi-Fiat 125). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Miguel Angel Guerra (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: 1°) Juan María Traverso (Ford Falcon), 192,237 km/h. **Gran Premio de Turismo Nacional:** Clase "B", Luis Macri (Fiat 128), 131,861 km/h; Clase "C", Carlos Garro (Peugeot 504), 140,462 km/h. **500 Millas de Rafaela:** Luis Di Palma (Berta-Tornado).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula 1: Emerson Fittipaldi (McLaren M23-Cosworth). **Copa de Constructores:** McLaren. **Mundial de Marcas Sport:** Alfa Romeo. **Mundial de Marcas de Rally:** Lancia.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Ronnie Peterson (Lotus 72-Cosworth), 129,940 km/h **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Henri Pescarolo-Gerard Larrousse (Matra) 500 **Millas de Indianápolis:** Johnny Rutherford (McLaren-Offenshauser) a 256,778 km/h.

También los **F-4** van al Uruguay, adjudicándose la competencia **"Petete" Beamonte.**

Primero **"Desafío Sudam"** con autos **Maverick**. En **Interlagos** triunfa **Garro** y en **Brasilia, Pace**. En las **500 Millas Mercedinas para TC** un despiste de **Eduardo Rodríguez** origina un fatal accidente.

Industria Automotriz Mundial: se presenta el **Rolls Royce Camargüe; 50° Aniversario de MG y Maserati; nuevo Jaguar XJS** en reemplazo del "E" Type. El público conoce al **Porsche 924. Tulio Crespi** presenta sus **Tulia** y **Tulietta** en el **Salón de París.**

50° Aniversario de **General Motors** en nuestro país.

Se nos va otro grande: **Juan Antonio Gaudino.**

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Héctor Luis Gradassi (Ford Falcon). **Turismo Nacional:** Clase B, Juan Pablo Zampa (Fiat 128); Clase C, Ricardo Zunino (Fiat 125). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Miguel Angel Guerra (Lotus-Renault). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Miguel Angel Guerra (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: Jorge Recalde (Ford Falcon), 197.050 km/h. **Gran Premio de Turismo Nacional:** Clase B, Rubén Daray (Fiat 128); Clase C, Ricardo Zunino (Fiat 125), 148,431 km/h. **500 Millas de Rafaela.**

INTERNACIONAL

Campeones

Formula 1: Niki Lauda (Ferrari 312 T). **Copa de Constructores:** Ferrari. **Mundial de Marcas Sport:** Alfa Romeo. **Mundial de Marcas de Rally:** Lancia.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Niki Lauda (Ferrari 312 T), 121,552 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans: Jackie Ickx Derek Bell** (Gulf-Mirage-Ford). **500 Millas de Indianápolis:** Bobby Unser (Eagle-Offy) Prom. 238.740 km/h. **Rally de Montecarlo:** Munari-Sodano (Lancia Stratos).

1975



1975: Di Palma participa en los EE.UU. con un Berta de Fórmula 5000.

En la "clasifica" para el **GP de Argentina, Jarier** y su **Shadow** asombran a todos, pero rompe la caja al salir a pista para el ordenamiento de largada y no puede participar. Gana **Emerson**, segundo Hunt y tercero arriba **Reutemann.**

Finalmente llega el primer triunfo para el Shadow, en la Carrera de Campeones en **Brands Hatch** (sin puntos) conducido por **Tom Pryce.**

3 de abril de 1949: hace 26 años que **Fangio** ganaba en **San Remo**, en su debut en Europa. Se accidenta **Rolf Stommelen** en el **GP de España** en **Montjuich**, hiriendo a parte del público. Primer triunfo en F-1 de **James Hunt.** Sucede en **Holanda**, al comando de un **Hesketh.**

Lole gana el **GP de Alemania en Nürburgring** mientras ya se comenta la alianza **Brabham-Alfa Romeo** para 1976.

GP de Austria: primer triunfo de **Vittorio Brambilla** con March 751 Cosworth. En un accidente con su **Penske**, previo a esa carrera **Mark Donohue** sufre lesiones cerebrales que determinan su muerte horas más tarde. También en Austria debuta el Shadow DN7 con motor **Matra.**

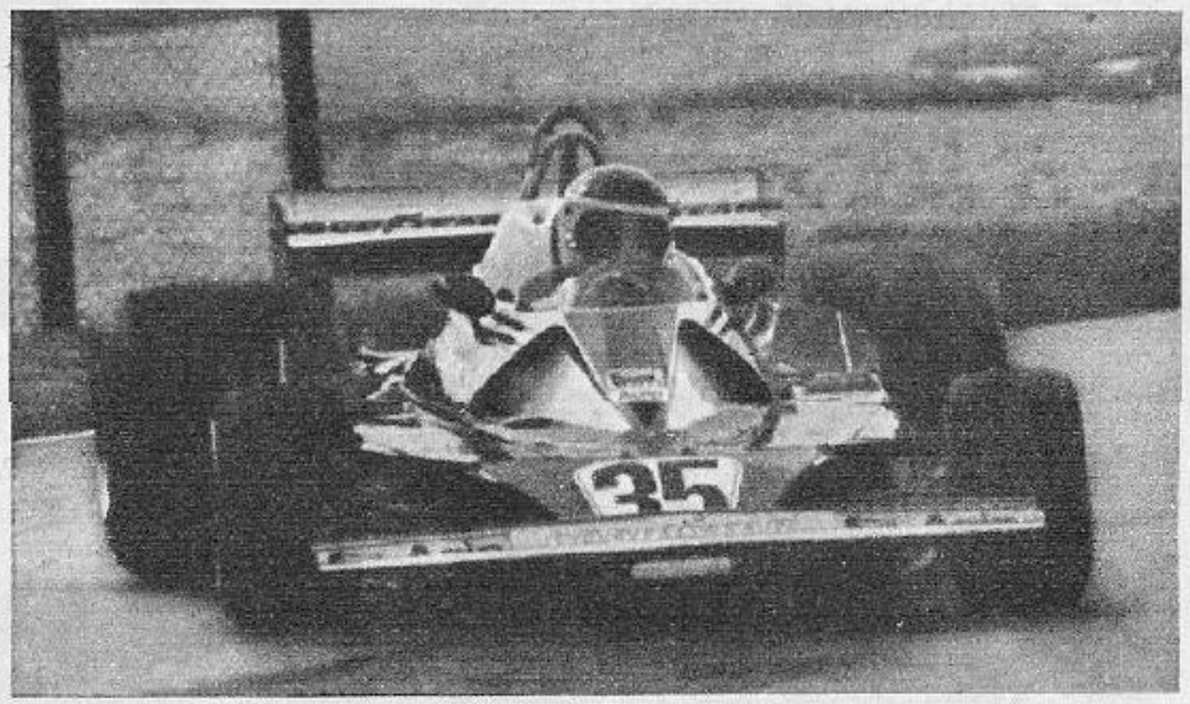
En tests privados, Reutemann prueba el Brabham BT45-Alfa Romeo.

En un accidente de aviación se mata **Graham Hill** junto al joven **Tony Brise** y 4 mecánicos. Piloto, chasis y motor francés en la presentación del **Ligier JS 5-Matra** de **Fórmula Uno.** Se decide suspender el **GP F-1** de nuestro país para el año siguiente por problemas de "$" y del momento político local.

En **Sport**, las 24 **Horas de Le Mans** no tienen validez por el Mundial de Marcas a raíz de modificaciones reglamentarias. Triste aniversario: a 20 años del accidente más grande de la historia del automovilismo. Fue un **11 de junio de 1955** en Le Mans. **Saldo**: 84 muertos y 80 heridos. **Jarque** llega 5° en una **Trepada** en **Zaragoza** con un Fórmula 1430.

El **Berta F-5000** en **Laguna Seca**, abandona con **Di Palma** al volante, por problemas de acelerador. En Argentina, excursión de la **MAF-1 El Pinar**, donde gana Di Palma. En otra "escapada" al Uruguay triunfa **Del Río**. No hay campeón de MAF-1 por falta de carreras, pero es Di Palma quien suma más puntos.

1976



1976: Reutemann debuta en Monza con Ferrari.

No hay **G.P. de F-1** en nuestro país.

Se produce el pase de **Emerson Fittipaldi de McLaren a Copersucar.**

En **Silverstone**, en una competencia sin puntos denominada "Trofeo Graham Hill", debuta el **Tyrrel Project 34**, el famoso F-1 de seis ruedas. Se clasifica 3° con **Scheckter**, gana **Hunt**. Lauda triunfa en el **G.P. de España**, a las 9 de la noche, cuando se decide desclasificar a Hunt, ganador por la tarde en la pista, a causa de las medidas del alerón.

Primer triunfo del Tyrrell de seis ruedas en **Suecia** con el "uno-dos" de **Scheckter-Depailler.** Por decisión de la **FIA, Hunt** es ganador del G.P. de España, anulando la desclasificación. **G.P. de Alemania**: se produce el grave accidente que le dejaría secuelas en el rostro a Lauda. Primera victoria puntable para **John Watson** en un GP de F-1; es en **Austria**, manejando un **Penske PC 4.**

Se presenta el nuevo **McLaren M 26** mientras en Paul Ricard se ensaya al **Renault** de F-1 para el año siguiente. Utiliza un motor turbocomprimido de 1,5 litros...

"Lole" a Ferrari: el pase del año. Ya en **Monza** corre con la **312 T 2**, llegando 9°.

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA (Agregado al equipo de alineación por computadora — único en la zona sur).
* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.
* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA

40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 — (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

Bajo torrencial lluvia en **Japón**, Lauda expresa que no puede correr en esas condiciones y con un especial estado psíquico. **Gana Andretti y Hunt se lleva el título.**

Se presenta el **March 771 de F-1 con doble eje trasero.** Es sólo un golpe publicitario.

En **Sport**, en conferencia de prensa, **Porsche** anuncia el retorno y prueba en Paul Ricard un nuevo prototipo, el 936.

Después de casi 20 años de ausencia en la competición, **Jaguar** vuelve. Lo hace a través del Trofeo de **Turismo Grupo 2** con los **XJ 12 C**.

En nuestro país; más precisamente en **Bahía Blanca, Roberto Mouras** gana su primera competencia de **T.C.**, con un **Coupé Chevrolet.** Luégo viene el récord: en **Olavarría, Mouras** gana su **sexta** competencia consecutiva.

"Se suspenden las carreras en ruta" es la resultante de los accidentes de **Carlos Nanni** y **Eugenio Cali** en Pergamino.

En una opaca excursion de la **F-2** a **El Pinar**, el triunfo es para **Arrechea** con **Crespi-Dodge.**

En el 50° Aniversario de las **"500"** de **Rafaela**, se consagran dos campeones: **Passadore** en **F-1** y **Guerra** en **F-2**. El triunfo es para **Di Palma**.

"La solución para el TN en ruta se llama Rally", se profetiza por aquellos años.

El **11 de octubre, Arturo Kruuse** se hace inmortal al ser embestido por un camión.

Industria argentina: récord de producción; **250.000** unidades del **Fiat 600**

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Héctor Luis Gradassi (Ford Falcon). **Turismo Nacional:** Clase B, Jorge Spinetto (Fiat 1300); Clase C, Rubén Daray (Fiat 125). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Pedro Pasadore (Pianetto-Dodge). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Miguel Angel Guerra (Lotus-Renault). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Héctor De Rossi (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio del Llano de Turismo Carretera: 1° Roberto Mouras (Chevrolet), 200,999 Km/h.

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula 1: James Hunt (McLaren M23-Cosworth). **Copa de Constructores:** Ferrari. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial de Marcas Rally:** Lancia.

Carreras más importantes

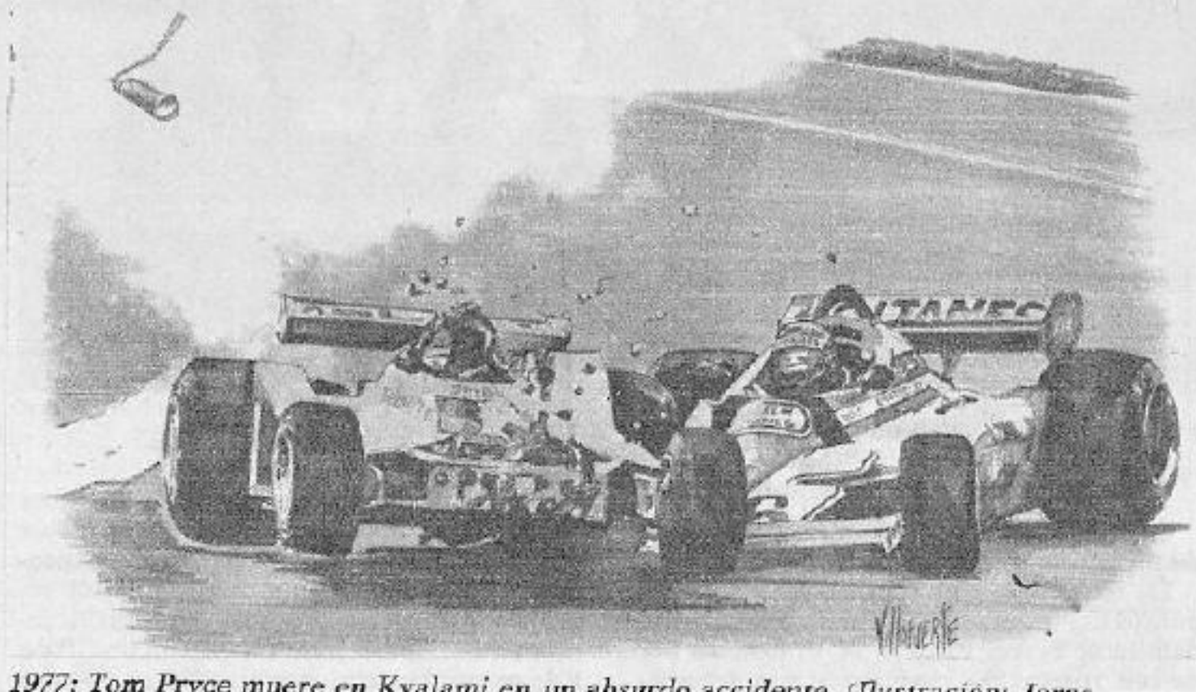
Gran Premio de Mónaco: 1°) Niki Lauda (Ferrari 312 T 2), 129, 321 Km/h.

Veinticuatro Horas de Le Mans: Jacky Ickx-Gijs Van Lennep (Porsche 936).

500 Millas de Indianápolis: Johnny Rutherford (McLaren-Offy), a 239,278 km/h.

Rally de Montecarlo: Munari-Maiga (Lancia Stratos).

1977



1977: Tom Pryce muere en Kyalami en un absurdo accidente. (Ilustración: Jorge Villarreal)

Un nuevo **GP de Argentina de F-1**. Por falta de estado físico y ante el gran calor reinante, **Pace** –puntero– es superado por **Scheckter** faltando poco para finalizar el GP y se adjudica la carrera con el debutante **Wolf WR1. Reutemann** obtiene el tercer puesto. En la siguiente –**Brasil**– Lole es el **ganador.**

En **Sudáfrica**, la victoria de **Lauda** se ve enlutada por la muerte de **Tom Pryce.**

En Fiorano, Lauda prueba la **Ferrari 312T2** con ruedas duales traseras.

Carlos Pace muere en un accidente de aviación.

6 de **junio de 1977**: 10 años de vigencia del motor **Cosworth DFV** de F-1.

Gunnar Nilsson gana su primer GP de F-1 en **Bélgica** con un **Lotus 78.**

Primer triunfo del **Ligier JS07-Matra**; sucede en **Suecia**, con **Laffite** al volante.

En **Austria** gana por primera vez, en F-1 **Alan Jones**, con un **Shadow DN8-Cosworth.**

31 de agosto: **"Mi relación con Ferrari es como un amor terminado"** afirma Lauda, quien emigra posteriormente a **Brabham.**

8 de septiembre de 1977. Hace 20 años, **Fangio** obtenía el triunfo más espectacular de su campaña, el **G.P. de Alemania** en **Nürburgring.** Luego, en Italia, se ponía su 5ª Corona Mundial.

Merzario cristaliza el sueño del F-1 propio. Se presenta el **Kojima**, un intento nipón en F-1.

12 de noviembre: se presenta la **Ferrari 312T3.** Lole la prueba en Fiorano.

También se presentan el **Tyrrell 008** y el **Copersucar F5A.**

En Fórmula 2, abril 11 en Thruxton, debuta **Ricardo Zunino** en Europa, clasificándose 9°.

F-2 en **Enna**, Pergusa; **Rosberg** gana su primera carrera en esta categoría con **Chevron B40-Hart.**

F-2 en **Misano**. Debuta **Elio De Angelis**, quien llega a puntear en su serie.

Misión Argentina **G-2** a **Europa**. Para correr con **Alfa Romeo Alfasud Sprint** parten **Márquez, Serafini, Breard y Zampa.** En el debut en Salzburgring ganan Márquez-Serafini; repiten luego en Mugello y Pergusa. Breard-Zampa ganan en Nürburgring, Silverstone, Bélgica y España. Estos son campeones en su clase.

En los entrenamientos de **Indy, Tom Sneva** se convierte en el primer hombre en superar la marca de las 200 millas por hora (321 km/h).

En Argentina, el **26 de febrero** estamos a **10 años** del debut triunfal del **Torino** en **T.C.** Con Gradassi vencía en la Vuelta de San Pedro... Nos acordamos.

Después de 10 años con **Torino, Di Palma** se pasa a **Ford.**

Sigue la **lucha por el poder** deportivo: ACA vs. CADAD.

En lo de **Bellavigna** se prepara el primer **Dodge 1500** llevado a dos litros.

Alberto Rodríguez Larreta "Larry", muere a los 43 años, víctima de un ataque al corazón.

Industria. Presentación del **Porsche 928, Ferrari 308 GTS Spyder, Saab 99** y **Peugeot 305.**

17 millones de **VW** "escarabajos" superan al record del Ford "T" (15 millones).

En nuestro país se presenta el **Fiat 133.**

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Juan María Traverso (Ford Falcon). **Turismo Nacional:** Clase B, Jorge Spinetto (Fiat 1300); Clase C, Rubén Daray (Fiat 125). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Pedro Passadore (Pianetto-Dodge). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Miguel Angel Guerra (Lotus-Renault). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Juan José Reybet (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

500 Millas de Rafaela: Angel Monguzzi (Pianetto-Dodge).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacional: Niki Lauda (Ferrari). **Copa de Constructores:** Ferrari. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial de Marcas Rally:** Fiat. **Mundial de Pilotos Rally:** Sandro Munari. **Turismo Europeo:** Clase 1300, Juan Zampa-Eugenio Breard (Alfa Romeo, Alfasud Sprint).

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Jody Scheckter (Wolf WR1-Cosworth), 128,115 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Jurgen Barth-Hurley Haywood-Jacky Ickx (Porsche 936), 194,665 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Anthony J. Foyt (Coyote-Foyt) a 259,581 km/h. **Rally de Montecarlo:** Munari-Maiga (Lancia Stratos).

1978



1978. Una mega-carrera. La Vuelta a la América del Sud. Ganaron Cowan-Malkin.

Ante un nuevo fallo judicial, el **ACA cuenta nuevamente con el poder deportivo. Otro GP de F-1** en Argentina donde **Andretti** triunfa escoltado por **Lauda. Lole** 7°, pero se toma la **revancha en Brasil**, con una victoria impecable. En Buenos Aires debutan el **Tyrrell 008**, el nuevo **Williams, ATS, Merzario** y **Theodore-Ralt.** En Magny Cours se presenta el **Martini-Cosworth de F-1**; su piloto: René Arnoux. En el GP. de Sudáfrica de F-1 debutan **Rosberg, Cheever** y **Arnoux.** También debutan la **Ferrari 312 T-3; Brabham BT 46** y el **Martini.** En su segunda carrera de F-1, **Rosberg** gana. Ocurre en **Silverstone** (sin puntos) con **Theodore-Ralt.** Ya la Ferrari T-3 se muestra veloz y lo confirma la victoria del **Lole** en **Long Beach.** Presentación del Ligier-Matra JS 9. En Melbourne, la **FIA** decide la **autonomía** de la **Comisión Deportiva Internacional** (12 de abril). **Depallier** logra su primera victoria en F-1, nada menos que en **Mónaco**, con Tyrrell 008. **De Angelis** gana la carrera de Mónaco F-3. **Accidente de Reutemann** en España; en espectacular vuelco, la T-3, queda enredada en los catchfences. En los primeros días de junio se prueba el **Alfa con motor Alfa** de F-1 en Balocco, a casi 28 años del retiro de la marca italiana. A cargo de las pruebas, **Vittorio Brambilla. GP de Suecia**: Polémico triunfo de Lauda con el **Brabham con turbina-ventilador.** La CSI prohibe ese sistema. **"El gran triunfo que siempre soñé"**, manifiesta **Reutemann**, al adjudicarse el British GP ante Lauda. G.P. de Alemania: **debut de Nelson Piquet** en F-1 con Ensign. **G.P. de Italia**: fatal accidente de **Peterson**; **Brambilla** es internado en grave estado. El nuevo ATS de F-1: ¿un Lotus subdesarrollado? Tapa de Corsa N° 640: "Reutemann con un pie en Lotus". No nos equivocamos. Ultima alegría de Lole con Ferrari al ganar en Watking Glen. **Primer triunfo de Villeneuve** en F-1, nada menos que en su propio país, en el nuevo circuito de Notre Dame. **Reutemann** cumple su GP N° 100. **Jueves 16 de noviembre, Lole prueba por primera vez el Lotus 79** en Snetterton. **Se presenta el McLaren M-28**, inspirado en el **Lotus 79**; también el **Ligier JS11**, ahora con motor Cosworth en lugar del Matra. A 10 años de la muerte de Jim Clark. La Copa Aurora, una alternativa para los autos de F-1 y F-2. **Alex Dias Ribeiro** obtiene su **primer triunfo** en F-2, en Nürburgring, con March Hart. Fórmula 3 en **Imola 15-5-78. Debut de Guerra**; se clasifica 7°. Debut de **Guerra** en F-2 el **28-5-78**; llega 16°, con Chevron-BMW. Se presenta la categoría **Procar**; con **BMW M-1** corren desde España '79. 20 de octubre: fallece **Gunnar Nilsson**, víctima de cáncer. **F-2 Internacional en Mendoza:** 1° **Marc Surer**; en Buenos Aires gana **Hoffmann**; Zunnino llega 2°. En Mendoza **debut de Teo Fabi** en F-2, clasificándose 2°. Muere una de las grandes figuras de preguerra: **Hans Stuck**, 6 de julio de 1958; a 20 años del retiro de Fangio de las pistas. Nuevo ganador en **TC**, en el Campeonato nocturno: 1° "Tony Pedré" (Antonio Anentín). Debut del **Dodge 1,8** con **Solemita** y **Pontoriero**, quien gana en la siguiente fecha. TC en Mendoza por el torneo ACA; boicot de CADAD. Sólo 8 autos en la partida. 1°) **Pairetti** con el nuevo Dodge 1,8. ¿comienza una nueva era? TC en Balcarce fiscalizado por el ACA, boicot de la ACTC. Se suspende la carrera. 1° de Agosto muere **Angel Lo Valvo ("Hipómenes")**. **Rally Vuelta a la América del Sur:** 1° Cowan-Malkin con Mercedes 450 SLC. La FIA otorga una fecha al ACA por el mundial de **Rally 1980**. Industria: **General Motors anuncia su retiro del país.** Bodas de Diamante de Ford (1903-1978). Presentación del Fiat Ritmo. En nuestro país: **Renault 12 Alpine** y **Ford Taunus 2300.**

ACTIVIDAD NACIONAL

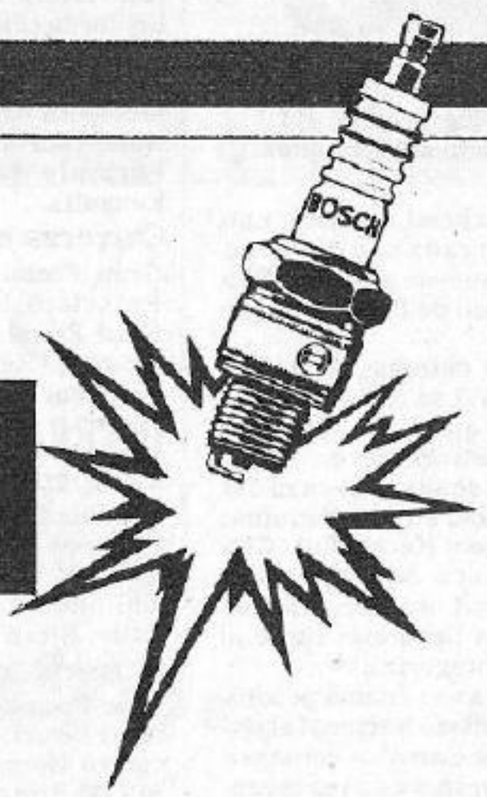
Campeones

Turismo Carretera: Juan María Traverso (Ford Falcon). **Turismo Nacional (ACA):** Clase "B", Gabriel Raies (Fiat 128); Clase "C", Carlos Garro (Peugeot 504). **Turismo Nacional (CADAD):** Clase "B", Osvaldo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESPARTA/CNA

20 AÑOS OCUPANDO LA "POLE POSITION" EN EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DEL PAIS.



BOSCH

a la revista

Parabrisas CORSA

Robert Bosch Argentina S.A.

Morresi (Fiat 128); Clase "C", Francisco Alcuaz (Peugeot 504). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Luis Di Palma (Berta-Zornado). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Agustín Beamonte (Berta-Fiat). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Eliseo Salazar (Avante-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: 1°) Juan María Traverso (Ford Falcon). **Gran Premio de Turismo Nacional:** Clase "B", Gabriel Raies (Fiat 128); Clase "C", Carlos Garro (Peugeot 504). **500 Millas de Rafaela:** Jorge Omar del Río (Pianetto-Dodge).

INTERNACIONAL

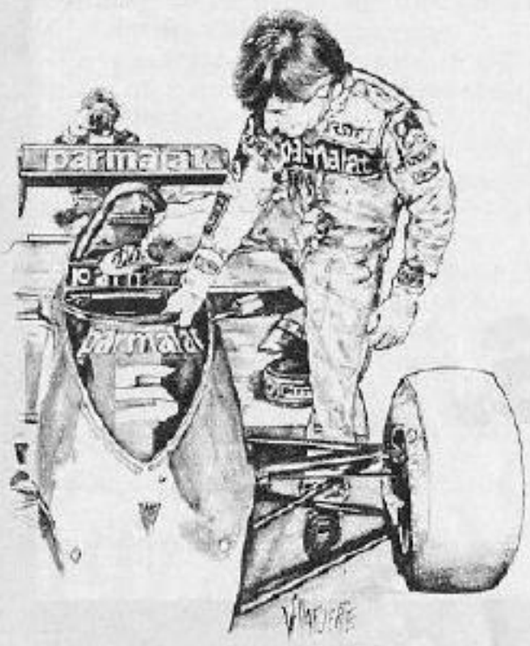
Campeones

Fórmula 1: Mario Andretti (Lotus). **Copa de Constructores:** Lotus. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial de Marcas de Rally:** Fiat. **Mundial de Pilotos Rally:** M.Alen.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Patrick Depallier (Tyrrell 008-Cosworth) 129,325 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Didier Pironi-Jean Pierre Jaussaud (Renault Alpine, 210,180 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Al Unser (Lola-Cosworth) a 259,333 km/h. **Rally de Montecarlo:** Nicolás-Laverne

1979



1979: Ricardo Zunino ingresa a la F-1 reemplazando en Canadá a Niki Lauda.

La **Fórmula Dos Nacional** presenta más de veinte máquinas en cada una de sus actuaciones. Aparecen nuevos autos: el **Ralt de Passadore** y el **Pagani de Beamonte**, por caso.

La **Fórmula Cuatro** entrega excelentes espectáculos. Pero la F-1 se presenta "desfalleciente", mientras que el TC-2000 deja a todos conformes mientras crece.

Hechos lamentables se suscitan en el TC. Se denuncian anomalías en las máquinas de **Esteban Fernandino** y **Héctor Luis Gradassi**, y como consecuencia de esto la Comisión de Concesionarios Ford inicia un juicio. Esta circunstancia llevó más tarde al retiro de Ford de la categoría.

Se aplica por primera vez en una prueba del Campeonato de Turismo Nacional el sistema de rally y **Carlos Garro** se consagra Campeón Argentino por segunda vez consecutiva.

En el orden internacional, después de la **Fórmula Uno**, la categoría que más expectativas produce en Europa es la **F-3**. Pero la categoría **Sport-Prototipos** atraviesa un **mal momento**. El Campeonato Mundial de Marcas tiene un desarrollo monótono y deslucido. **Porsche** se adjudica el torneo.

Por primera vez, después de 20 años, dos argentinos corren al mismo tiempo en la F-1 Internacional: **Zunino en Brabham** y **Reutemann en Lotus**. Jacques Laffite gana el Grand Prix en nuestro país. Esta categoría presenta muchos atractivos: todos los autos son "wing-car"; **Jody Scheckter, Campeón Mundial**, utiliza neumáticos radiales; Renault logra su objetivo y lleva a la victoria al turbo; **Alfa Romeo** se integra en forma estable a la especialidad...

Se retiran **Niki Lauda, Jacky Ickx** y **James Hunt**.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Francisco Espinosa (Clevrolet). **Turismo Nacional:** Clase B, Julio Pardo (Fiat 128); Clase C, Carlos Garro (Peugeot 504). **Mecánica Argentina Fórmula 1:** Jorge Omar Del Río (Pianetto-Dodge). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Miguel De Guidi (Berta-Dodge). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Gustavo Sommi (Crespi-Renault).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: 1°) Francisco Espinosa (Chevrolet). **Rally Gran Premio de Turismo:** Clase B, Jorge Recalde (Renault 12); Clase C, Carlos Garro (Peugeot 504).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacinal: Jody Scheckter (Ferrari). **Copa de Constructores:** Ferrari. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial Marcas Rally:** Ford. **Mundial Pilotos Rally:** Björn Waldegaard.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Jody Scheckter (Ferrari) 312 T4, 130,501 km/h. **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Klaus Ludwig-Bill Whittington-Don Whittington (Porsche 935T), 173,950 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Rick Mears (Penske-Cosworth) a 271,758 km/h. **Rally de Montecarlo:** Darniche-Mahé (Lancia Stratos).

1980



1980: Primer Rally Codasur. Walter Röhrl gana nuestra primera prueba mundial.

El **TN** cumple un ciclo de diez años. De ahora en más se llamará Turismo y se regirá por un nuevo reglamento que permitirá la **participación de modelos importados**.

En la F-2 Nacional aparece el **wing-car de Berta** y el **Ralt de Scarazzini**. Consagra, además, a **Guillermo Maldonado** como titular, y proyecta a nivel internacional a **Enrique Benamo**. La Fórmula Renault presencia la aparición del chasis **Depac** que pretende oponerse al **Crespi**, y presencia el debut de **Juan Manuel Fangio II**, y la coronación de **Víctor Rosso**, "el Campeón Argentino más joven de la historia". **Tiene 20 años**.

El **TC 2000** tiene "gancho": **Ford, Dodge, Di Palma, Traverso, toques...**

Y el TC sufre una transformación positiva. Ford se ha retirado, y ahora la lucha es más pareja.

Se disputa el **Rally Codasur**. Es el segundo mejor organizado del calendario después de Portugal. **Jorge Recalde** se confirma como piloto internacional de rally de primer nivel.

Ford produce y vende más de **100.000 unidades** en los primeros once meses del año, constituyendo un nuevo récord para la industria automotriz nacional.

En otro orden, un cambio reglamentario en el Campeonato Mundial de Rally marca el principio del fin de los autos como el Fiat 131 Abarth, y el Ford Escort RS auspicia el advenimiento de verdaderas máquinas de competición: el **Renault 5 Turbo** y el **Audi Quattro**.

El conflicto **FOCA-FISA** es interminable y cubre de incertidumbre el futuro de la F-1 Internacional. **Debuta Alain Prost** en el GP de la Argentina, que gana Alan Jones, al final de la temporada Campeón Mundial. **Goodyear se retira**. Se accidenta Clay Regazzoni en Long Beach. **Patrick Depailler** deja su vida en Alemania, en el circuito de Hockenheim durante los ensayos.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Antonio Aventín (Dodge). **Turismo Nacional Pista:** Clase B, Jorge Serafini (Fiat 128); Clase 3, Juan Carlos Rizzuto (Fiat 125). **Turismo Nacional Rally:** Clase B, Ernesto Soto (Renault 12); Clase C, Francisco Alcuaz (Peugeot 504). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Guillermo Maldonado (Berta-Dodge) **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Víctor Rosso (Crespi-Renault). **Turismo Competición 2000:** Jorge Omar Del Río (VW 1500).

Carreras más importantes

Rally Gran Premio de Turismo: 1°) Clase B, Ernesto Soto (Renault 12 TS); Clase C, Carlos Garro (Peugeot 504).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacional: Alan Jones (Williams). **Copa de Constructores:** Williams. **Mundial de Marcas Sport:** Lancia. **Mundial Marcas Rally:** Fiat. **Mundial Pilotos Rally:** Walter Röhrl.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Carlos Alberto Reutemann (Williams FW07B), 130,677 km/h.
Veinticuatro Horas de Le Mans: Jean-Pierre Jaussaud-Jean Rondeau (Rondeau-Cosworth), 192,036 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Johnny Rutherford (Chaparral-Cosworth) a 229,864 km/h).
Rally de Montecarlo: Röhrl-Geistdörfer (Fiat 131 Abarth).

1981



1981: Con el segundo puesto en "Baires", Reutemann va apunta al título de F-1.

Antonio Aventín es doble campeón de TC este año, categoría que tiene una temporada positiva en los planos deportivo, técnico e institucional.

El TC 2000 cumple su segundo año de vida oficial. Como en 1980, es totalmente para **Dodge-Volkswagen**, consagrando nuevamente a **Jorge O. Del Río**.

Debuta **Gustavo Der Ohanessian** en Fórmula Renault en el Coronación.

Se comienza a hablar del surgimiento de una categoría monomarca: la **Datsun 280 ZX**.

"Los partes médicos sobre el estado del automovilismo argentino dicen que el enfermo evoluciona favorablemente", escribe en nuestra revista Alberto Del Priore.

En el Rally internacional aparece el Mitsubishi Lancer turbo. Por primera vez, los campeonatos de pilotos y marcas de Rally no coinciden: **Vatanen** (Ford-Rothmans) y **Talbot**.

Enrique Benamo es el primer argentino que va a la F-3 inglesa. Al final de la temporada dirá: "Terrible, pero fantástica".

En el **GP de la Argentina de F-1, Nelson Piquet** gana gracias a la **suspensión hidroneumática**. La temporada ha empezado tarde. Se han suprimido las polleritas. Aparece la **Ferrari** con motor sobrealimentado. Vuelve Goodyear.

Pero es un año triste para nosotros, los argentinos: **Carlos Reutemann** pierde en Las Vegas su mejor **oportunidad de ser Campeón Mundial**, en manos de **Nelson Piquet** y por una cuestión "doméstica" dentro del equipo Williams.

Quince días después, **Reutemann anuncia su retiro de la F-1**. Pero sobre fin de año firma otra vez para Williams, que presenta un modelo de seis ruedas que jamás llegó a correr. Los neumáticos Avon ingresan a la categoría, Renault utiliza caja **Weissmann**, y Niki Lauda hace su primera prueba oficial con **McLaren**.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera, torneo "Lizeviche-Galíndez": Roberto Mouras (Dodge). **Turismo Nacional:** Clase A, Marcelo Raies (Fiat 147); Clase B, Jorge Bescham (Fiat 128); Clase C, Gabriel Raies (Fiat 128 IAVA). Clase D, Francisco Alcuaz (Peugeot 504). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Alberto Scarazzini (Berta-Dodge). **Mecánica Argentina Fórmula 4:** Carlos Lauricella (Crespi-Renault). **Turismo Competición 2000:** Jorge Omar Del Río (VW 1500).

Carreras más importantes

Rally Gran Premio de Turismo: 1°) Clase A, Gustavo Pisano (Fiat 147 L); Clase B, Gustavo Trelles (Fiat 147 Rally); Clase C, Gabriel Raies (Fiat 128 IAVA), y Clase D, Horacio Santangelo (Fiat 125 Berlina).

INTERNACIONAL

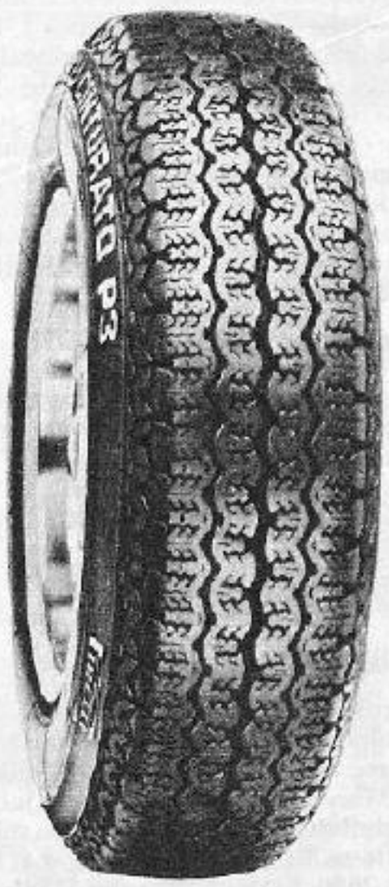
Campeones

Fórmula Uno Internacional: Nelson Piquet (Brabham). **Copa de Constructores:** Williams. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial Marcas Rally:** Talbot. **Mundial Pilotos Rally:** Ari Vatanen.

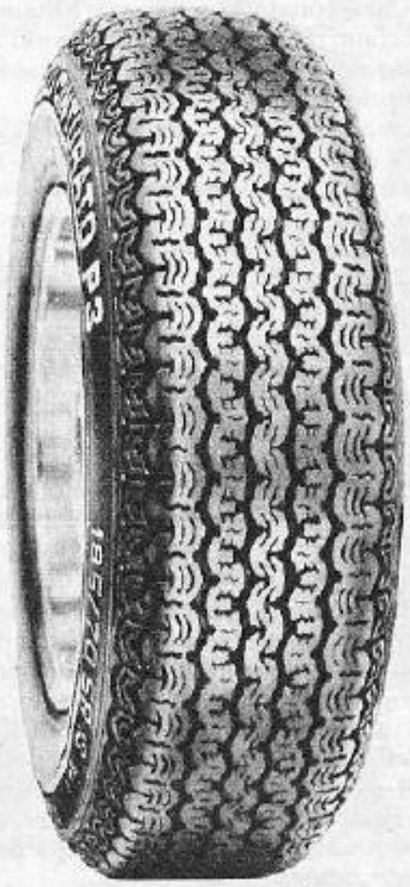
Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1°) Gilles Ville-

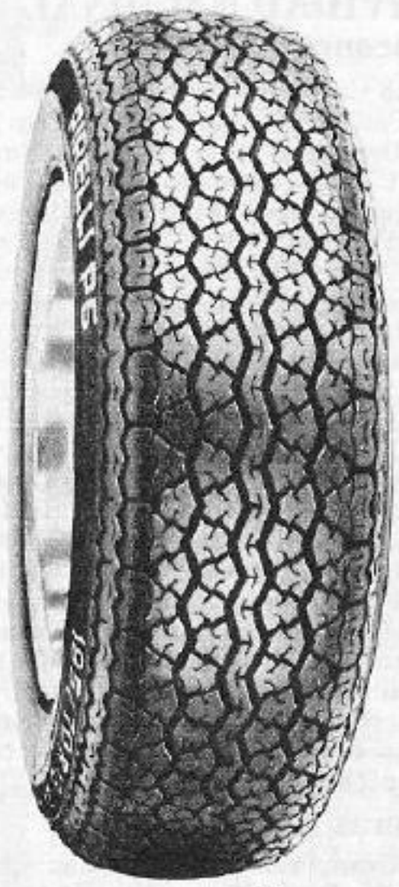
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



P3



P3/70



P5



P6

Pirelli.

La línea más ancha en radiales de acero.

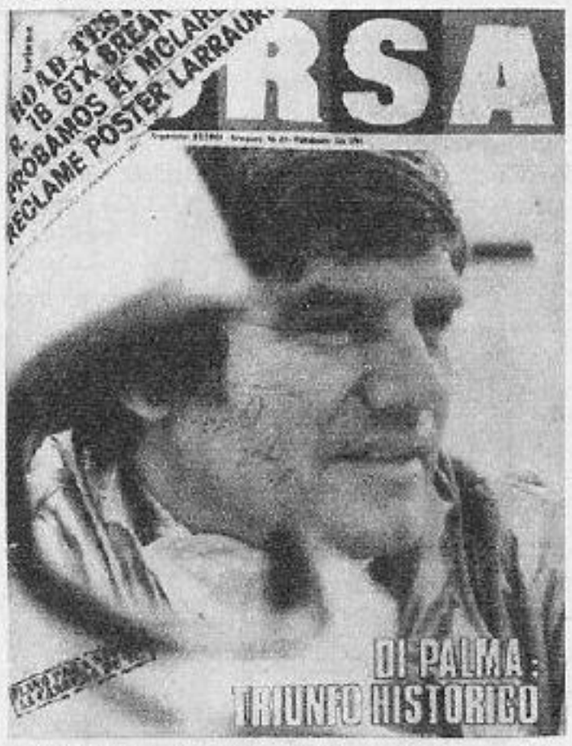
Autos, marcas, modelos, personas, hábitos, gustos y caminos son iguales en una sola cosa: son todos diferentes. Satisfacer con la máxima eficiencia tan distintas situaciones no es posible con un sólo neumático.
Por eso Pirelli cuenta con radiales de acero, normales, anchas y súpèr anchas. Con cubiertas SR y HR para muy altas velocidades.
Con distintos dibujos en sus bandas de rodamiento.
En radiales de acero, sólo Pirelli le ofrece el privilegio de la elección.

PIRELLI

neuve (Ferrari 125C), 132,029 km/h.

Veinticuatro Horas de Le Mans: Jackie Ickx-Derek Bell-Jurgen Barth (Porsche 956), 201,226 km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Bobby Unser (Penske-Cosworth) a 223,785 km/h. **Rally de Montecarlo:** Ragnotti-Andrié (Renault 5 Turbo).

1982



1982 (Tapa): Di Palma fue el piloto del año. Indiscutido.

Jorge Martínez Boero, "el Gaucho", es el nuevo rey del TC.

Miguel Angel Guerra es el primer ganador de la **F-2 Codasur**, en el debut de la categoría en Tarumá, Brasil.

No se corre el GP de la República Argentina de Fórmula Uno, reemplazado por el GP de España primero, y luego por el de Holanda. Se dice, meses después, que la F-1 volverá a nuestro país en 1983, y se asegura, además, que tenemos fecha para el **Campeonato Mundial de Rally**. Ahora se llamará Rally de Argentina, quedando de este modo de lado la denominación "Codasur".

Niki Lauda regresa a la categoría máxima, y **Reutemann** se va al cabo de la segunda competencia del año en Brasil.

No se gana ninguna carrera de punta a punta, pero hay cinco nuevos ganadores: **Patrese, Tambay, De Angelis, Rosberg y Alboreto.** Esta cifra no conoce antecedentes en la historia del Campeonato Mundial.

Ferrari gana su séptima **Copa de Constructores.**

Por 12ª vez, un motor **Cosworth** permite a su piloto conquistar el título: es para **Keijo Rosberg**, piloto que curiosamente es el que reúne menos puntos en los últimos 16 años.

Didier Pironi se accidenta gravemente en alemania, y **Gilles Villeneuve y Ricardo Paletti** fallecen en Bélgica y en Canadá respectivamente.

Fondo plano. **Fin del efecto suelo.** El peso mínimo de los autos es de 540 kilos, y se establece la limitación de la potencia de los motores –a partir de 1985– a 550 HP.!!!

Enrique Mansilla prueba el McLaren MP4-Cosworth de F-1 en Silverstone.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Jorge Martínez Boero (Ford Falcon). **Turismo Competición 2000**: Jorge Omar Del Río (VW 1500). **Turismo Pista**: Clase 5, Gustavo Der Ohanessian-Julio Pardo (Fiat 128); Clase 6, Jorge Bescham (Fiat 128); Clase 7, Daniel Mustafá Angel Monguzzi (Renault 18); Clase 8, Francisco Mayorga (Datsun); Clase 9, José Cechetto-José Borgioli (Daihatsu); Clase 10, Alberto Baldinelli (Fiat 128); Clase 11, Néstor Percaz (Fiat 128) CLI; Clase 12, José Fortunato (Peugeot). **Turismo Rally:** Clase 5, Raúl Busto (Fiat 128); Clase 6, Antonio Buigas (Renault 12 TS); Clase 7, Diego Fenoglio (Renault 18); Clase 9, Carlos Mastromarino (Citroën Visa); Clase 10, Dardo Nieto (Fiat 128); Clase 11, Carlos Celis (Renault 12), y Clase 12, Jorge Recalde (Renault 18). **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Guillermo Maldonado (Berta-Dodge). **Fórmula Renault Argentina:** Roberto Urretavizcaya (Crespi-Renault). **Campeonato Argentino de Pilotos:** Guillermo Kissling (Datsun 280 ZX).

Carreras más importantes

Rally Gran Premio de Turismo: Clase 1, Grupo N, Oscar Pentecoste (Mitsubishi); Clase 3, Grupo N, Milan Janovich (Daihatsu Charade); Clase 5, Raúl Busto (Fiat 128); Clase 6, Antonio Buigas (Renault 12 TS); Clase 7, Diego Fenoglio (Renault 18); Clase 9, Sergio Colisi (Fiat 128); Clase 10, Aníbal Eggers (Fiat 128); Clase 11, Carlos Celis (Renault 12 TS), y Clase 12, Jorge Recalde (Renault 18).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacional: Keijo Rosberg (Williams) **Copa de Constructores**: Ferrari. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial de Pilotos Sport:** Jacky Ickx. **Mundial de Marcas Rally:** Audi. **Mundial de Pilotos Rally:** Walter Röhrl. **Fórmula Tres Europea:** Oscar Larrauri (Eururacing-Alfa Romeo). **Fórmula Tres Inglesa:** Tommy Byrne (Ralt-Toyota); **Sub campeón**, Enrique Mansilla (Ralt-Toyota).

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1º) Ricardo Patrese (Brabham BT49-Cosworth), 132,300 km/h, **Veinticuatro Horas de Le Mans:** Jacky Ickx-Derek Bell (Porsche 956), 204,381 Km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Gordon Johncock (Wildcat-Cosworth) a 260,704 km/h. **Rally de Montecarlo:** Röhrl-Geistdörfer (Oper Alscona 400).



1982 (Foto): Oscar Larrauri gana el Campeonato Europeo de Fórmula Tres.

1983

En la apertura del TC en Mendoza, **Juan María Traverso** gana en su retorno a la especialidad, con **Ford Falcon.**

El 24 de julio, en Santiago del Estero, **Juan Carlos Vásquez y Roberto Goyeneche**, piloto y acompañante respectivamente, fallecen tras un accidente en la carrera de Turismo Carretera.

El **Campeonato Argentino de Pilotos** vuelve a ser, como un año antes, la categoría argentina **más activa y respetuosa** del espectáculo como prioridad.

En mayo se anuncia que **no habrá más F-1 por TV** para Argentina –que tampoco tiene su GP– por problemas de costos.

Teo Fabi debuta en Indy con una impactante **pole position.**

El 24 de abril, en Riverside, se **mata Rolf Stommelenn** a bordo de un Porsche 935 mientras disputa la quinta fecha del torneo IMSA.

Y el 8 de junio **fallece el Dr. César Carlos Carman**, presidente del ACA desde 1975.

Oscar Rubén Larrauri corre en las 24 Horas de Le Mans con un Lancia.

A fines de junio, **el McLaren Porsche turbo** hace su primera aparición en las pistas.

Mikola/Hertz ganan con Audi Quattro el Rally de la Argentina en San Carlos de Bariloche.

La **Fórmula Uno Internacional** presenta un atractivo más. los **reabastecimientos** en carrera. Brabham emplea **menos de diez segundos** en la operación. Es el año de la confirmación de los turbos, y el ocaso del Cosworth. La superioridad de las gomas radiales es definitiva. **Piquet** es el nuevo **Campeón** del Mundo, y **Alain Prost y Renault** los grandes perdedores. Una vez más, Ferrari gana la Copa de Constructores, ahora con la 126-C3.

Richard Noble, inglés, es el "hombre más veloz sobre la tierra": desarrolla **1.019,700 km/h** con un vehículo de 4 ruedas propulsado por un motor Rolls Royce Avon de 30.000 HP.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Roberto Mouras (Dodge). **Turismo Competición 2000:** Luis Di Palma (VW 1500). **Turismo Pista:** Clase 1, Carlos Rosatti (Fiat 128 1100); Clase 2, Carlos Zabala (Fiat 128), y Clase 3, Arnoldo Capra (Peugeot 504). **Turismo Rally**; Clase 1, Sergio Colosi (Fiat 128); Clase 2, Carlos Celis (Renault 12 TS), y Clase 3, Jorge Recalde (Renault 18). **Fórmula Renault Argentina**: Néstor Gurini (Crespi-Renault). **Campeonato Argentino de Pilotos:** Ernesto Bessone (h) (Datsun 280 ZX). **Fórmula 2 Sudamericana:** Guillermo Maldonado (Berta-VW).

Carreras más importantes

Gran Premio de Turismo Carretera: Roberto Mouras (Dodge). **Rally Gran Premio de Turismo:** Clase 1, Sergio Colosi (Fiat 128); Clase 2, Mario Stillo (Renault 12 TS), y Clase 3, Jorge Recalde (Renault 18).

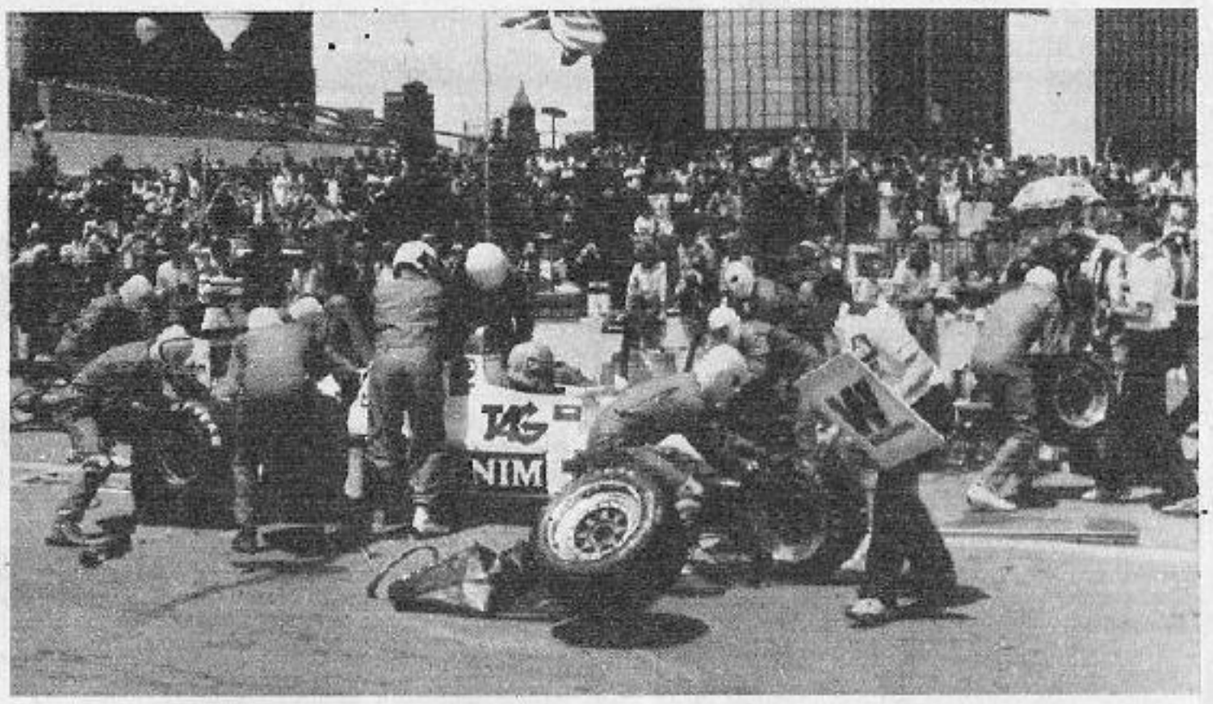
INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacional: Nelson Piquet (Brabham-BMW) **Copa de Constructores:** Ferrari. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial de Pilotos Sport:** Jacky Ickx. **Mundial de Marcas Rally:** Lancia. **Mundial de Pilotos Rally:** Hannu Mikkola. **Fórmula Ford 2000 Inglesa (Torneo Radio Trent):** Víctor Rosso (Reynard).

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: 1º) Keijo Rosberg (Williams FW08), 129,428 Km/h. **Veinticuatro horas de Le Mans:** Al Holbert-Hurley Haywood-Vern Schuppan (Porsche 956), 201,340 Km/h. **500 Millas de Indianápolis:** Tom Sneva (March-Cosworth) a 260,846 km/h. **Rally de Montecarlo:** Röhrl-Geistdörfer (Lancia Rally).



1983: Los reabastecimientos en carrera le cambian la cara a la F-1.

1984

En el Rally de Argentina '84, se inscriben 179 binomios. Todo un record. Largan 163. Llegan 34. Terceros fueron Recalde-Del Buono con Audi Quattro A2.

El 23 de setiembre, en Tandil, **Octavio Justo Suárez pierde la vida** en la competencia de TC, a bordo de un Dodge. Néstor Gurini es campeón de la fórmula Renault Argentina por segundo año consecutivo, aunque en 1985 no ganó carrera alguna.

La novedad automotriz del año en nuestro país es el Ford Sierra.

Es el primer año de proyección plena al exterior de Juan Manuel Fangio II en F-3 europea. El 21 de setiembre prueba en Misano, Italia, el Osella-Alfa Romeo de Fórmula Uno.

Nueva opción para **Oscar R. Larrauri**: corre en el Campeonato Mundial de Endurance con Massimo Sigala, en un **Porsche 956.**

Víctor Rosso es, como en 1983, campeón de la **Fórmula Ford 2000** británica.

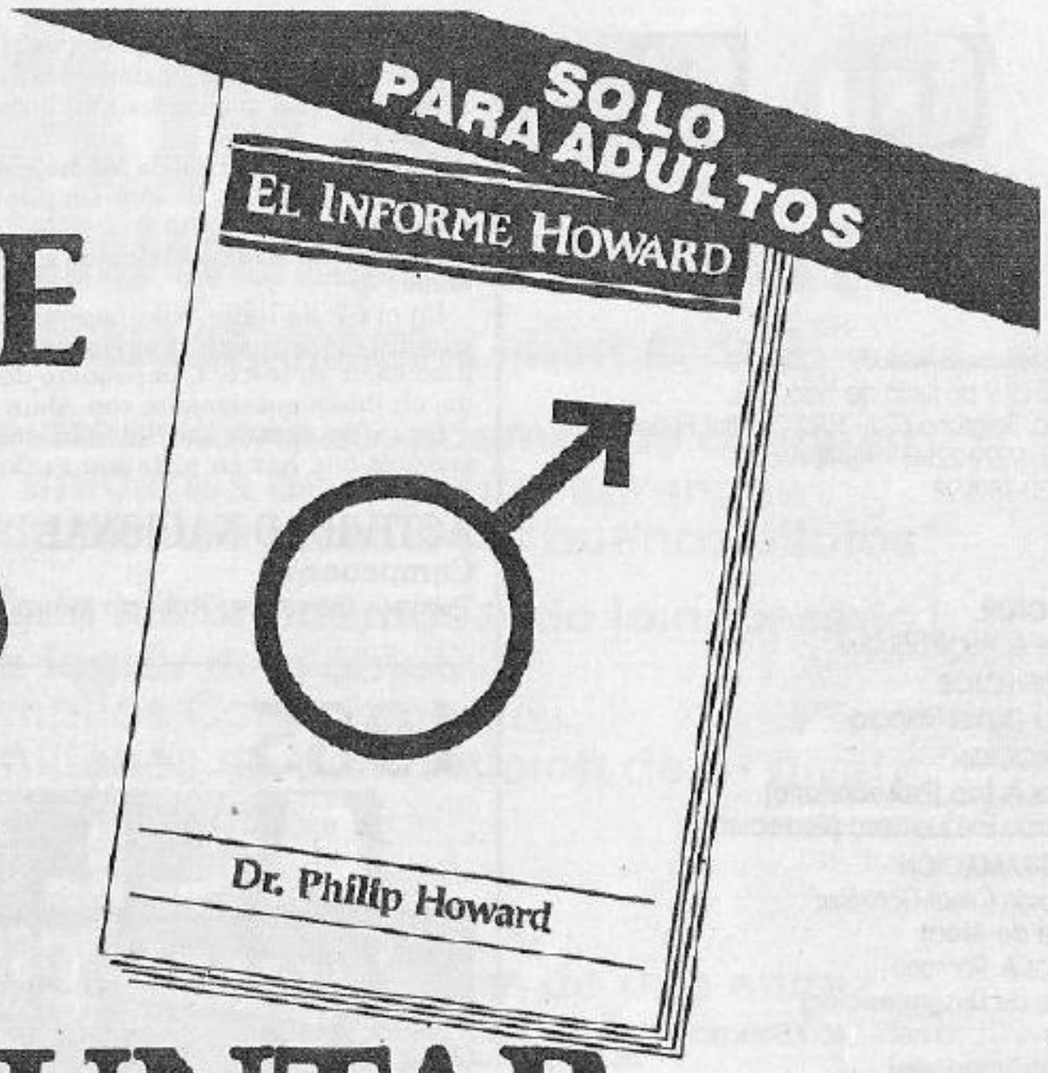
Los motores Cosworth (descartados de la



1984: Niki Lauda, Campeón Mundial por tercera vez.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TODO LO QUE USTED SIEMPRE QUISO SABER SOBRE EL SEXO DEL HOMBRE... Y NO TENIA A QUIEN PREGUNTAR



El INFORME HOWARD le revelará los últimos descubrimientos científicos para mejorar su vida amorosa

- No importa si Usted tiene 22 ó 60 años.
- No importa si Usted es una persona casada o soltera.
- Tampoco si es hombre o mujer.
- Ni siquiera importa si hasta ahora su vida sexual fue satisfactoria o no.

Porque luego de leer el INFORME HOWARD:

* Terminará con el aburrimiento y las frustraciones en sus relaciones amorosas.
* Descubrirá las claves que buscaba para renovar su vida en pareja.
* Encontrará las respuestas a todas aquellas preguntas que siempre quiso hacer, pero callaba por vergüenza o por no tener a quién planteárselas.
* Conocerá nuevas técnicas que le brindarán mayor placer a Usted y a su pareja.
* Se enterará de cosas muy importantes sobre el funcionamiento de su propio cuerpo —o el de su pareja— que hasta el momento desconocía..
* ¡Su vida sexual se renovará totalmente en pocos días!

Y, lo más importante de todo:

* Podrá aprovechar al máximo las posibilidades que le ofrece esa máquina maravillosa que es el cuerpo humano, para alcanzar la MAXIMA SATISFACCION.



Un libro indispensable para el hombre y la mujer de hoy

En los últimos años, la ciencia efectuó grandes descubrimientos sobre el sexo, que Usted seguramente desconoce y no puede aprovechar. Todos los cambios revolucionarios ocurridos en el campo de la sexología están ahora a su alcance escritos en lenguaje sencillo y accesible, pero con todo el rigor científico de un especialista en la materia, el Dr. Philip Howard.

Este Informe trata sobre una de las partes menos conocidas del cuerpo masculino. A pesar de su gran importancia en la vida de los hombres —y de las mujeres—, la mayor parte de las personas tiene un conocimiento muy superficial sobre él.

Tal vez Usted participó de reuniones de amigos donde el sexo era el tema de algunos chistes. Y luego, seguramente no se animó a consultar con su médico aquellas dudas que lo preocupaban. Obviamente sus inquietudes fueron aumentando, sin saber que el tabú un día podía ser develado. No se quede con las dudas y los falsos conceptos de las charlas superficiales: ahora tiene a su alcance la respuesta a todos los interrogantes sobre el sexo del hombre.

Porque este libro ha sido elaborado pensando en Usted, que no tiene tiempo para leer gruesos volúmenes de difícil comprensión, pero tampoco quiere seguir con sus dudas. Ahora Usted lo leerá, solo o acompañado, y después de hacerlo, su búsqueda habrá concluido y comenzará la etapa real de su felicidad íntima.

Este libro cambiará su vida

El Dr. Philip Howard, afamado investigador en sexualidad masculina, recopiló en su INFORME toda la información importante y práctica sobre los últimos descubrimientos registrados en el campo del erotismo del hombre.

Ahora, por primera vez en la Argentina y a través de una edición limitada de su versión integral, Usted tiene la invalorable oportunidad de practicar las técnicas y los consejos probados por los mejores especialistas, que ya han dado en todo el mundo satisfacción plena a miles de hombres:.. y a sus mujeres.

IMPORTANTE

En los últimos años, una incalculable cantidad de personas ha visitado los consultorios privados de los especialistas en sexología, para aclarar sus dudas y conocer las nuevas técnicas reveladas ahora en el INFORME HOWARD.

Ahora, por medio de esta oferta excepcional y por tiempo limitado, Usted puede recibir en su propia casa u oficina y a un precio infinitamente menor, la misma información redactada en forma clara y sencilla, para que las personas de todo sexo, edad y grado de instrucción puedan leerlo. Recuerde que nuestros envíos no tienen membretes ni leyendas exteriores. Sólo nosotros y Usted conocemos su contenido.

PONGA A PRUEBA SUS CONOCIMIENTOS SOBRE EL SEXO

Quizás Usted piensa que es una persona informada. Pero en los últimos años la ciencia ha despejado numerosas incognitas, y descubierto nuevas técnicas, que muy posiblemente Usted no ha llegado a conocer. Para comprobarlo, contese a estas 10 preguntas:

¿SABE USTED...

...COMO SE PRODUCE LA ERECCION? Si no lo sabe, entérese leyendo el Capítulo 1 del INFORME HOWARD.

...COMO SE MANTIENE LA ERECCION POR MAS TIEMPO? Si lo desconoce, véalo en el Capítulo 6.

...CUAL ES LA FORMA DE BRINDARLE MAYOR PLACER A SU COMPAÑERA? Si no lo sabía, léalo en el Capítulo 3.

...CUALES SON LOS ACCESORIOS SEXUALES Y COMO SE USAN? Si lo ignora, lo sabrá después de leer el Capítulo 5.

...CUAL ES LA MEJOR MANERA DE PRACTICAR EL SEXO ANAL? Si no lo sabe, se enterará en el Capítulo 4.

...CUAL ES LA FRONTERA ENTRE LO NORMAL Y LO PERVERSO EN EL SEXO? Si tiene dudas, aclárelas leyendo el Capítulo 4.

...COMO INFLUYEN LA OBESIDAD, EL ALCOHOLISMO Y LAS ENFERMEDADES CARDIACAS EN SU ACTIVIDAD SEXUAL? Si no conoce la respuesta, consulte el Capítulo 5.

...COMO SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE LA EYACULACION PRECOZ Y LA IMPOTENCIA? Ahora tienes solución, como verá en el Capítulo 5.

...CUAL ES LA RELACION ENTRE EL TAMAÑO Y LA POTENCIA? Puede que sus ideas al respecto sean equivocadas: verifíquelo leyendo el Capítulo 7.

...COMO SE PUEDE AGRANDAR EL TAMAÑO DEL PENE PARA AUMENTAR EL PLACER? Si aun no lo sabe, sepa como hacerlo leyendo el Capítulo 9.

Si Usted desconoce alguna de las respuestas, es indispensable que lea el INFORME HOWARD: todos los últimos descubrimientos y técnicas de la sexualidad masculina, contenidos en un solo libro.

AHORA EXISTE UNA RESPUESTA A SUS INTERROGANTES MAS INTIMOS: EL INFORME HOWARD. CON EL DESCUBRIRA COMO LOGRAR MAS PLACER Y ROMPERA AL FIN LAS BARRERAS QUE LO LIMITABAN. Y SU VIDA DE PAREJA NO SERA LA MISMA. POR ESO: RECORTE Y ENVIE YA MISMO EL CUPON DE ABAJO.

CUPON DE RESERVA ESPECIAL

Recorte y envíe este cupón a:
S.M.B. CENTER, Casilla de Correo N° 1990, Correo Central, (1000) Capital Federal.

☐ Si. Declaro tener más de 18 años. Deseo recibir cuanto antes el libro del Doctor Philip Howard EL INFORME HOWARD en un envío sin membretes ni leyendas exteriores, para lo cual:

Adjunto ☐ Cheque / ☐ Giro postal a la orden de S.M.B. CENTER, por el valor de A 10,99 más A 2,00 de gastos de envío, o sea un importe total de A 12,99.

(Adquiera fácilmente el giro postal en el correo más cercano y envíelo junto a este cupón con sus datos completos).

☐ Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio por el sistema de contrarreembolso postal, el importe de A 12,99 más A 2,00 de gastos de envío.

Nombre .....

Dirección .....

Localidad ..... C.P. .....

Provincia ..... T.E. .....

TH CO21

© 1986 Norvin S.A. Publicidad

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

O S

Año XXI N° 1039
Del 3 al 9 de junio de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira **(Redactor)**
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romaná
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Letteri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango
COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobeiras,
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
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, E. Nuñes, A. Rivas,
J.M. Urteaga.
Fotógrafo
L. Gemelli.
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diament **(Nueva York).**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril S.A

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

F-1 Internacional a excepción de Tyrrell) encuentran campo de acción en la **Fórmula 3000**, categoría que comenzará a competir en 1985.

Con la incorporación de **Michele Alboreto**, Ferrari clausura 10 años sin pilotos italianos en sus F-1.

Fin de los reabastecimentos en carrera en la F-1.

En el GP de Italia, Niki Lauda iguala en triunfos (24) a Juan M. Fangio, y redobla su paso hacia su tercer Campeonato del Mundo, en duelo apasionante con Alain Prost.

El 25 de agosto, en Holanda, **todos los motores** que hay en pista son turbos comprimidos.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Roberto Mouras (Dodge). **Turismo Competición 2000:** Mario Gayraud (Ford Sierra XR4). **Turismo Pista:** Clase 2, Hugo Olmi (Fiat 128); Clase 3, José Cano (Renault 18). **Turismo Rally:** Clase 1, José Cechetto (Daihatsu Charade); Clase 2, Gabriel Raies (Renault 12 TS), y Clase 3, Ernesto Soto (Renault 18).

Fórmula Renault Argentina: Néstor Gurini (Crespi-Renault). **Campeonato Argentino de Pilotos:** Ernesto Bessone (h), (Datsun 280 ZX). **Fórmula 2 Sudamericana:** Guillermo Maldonado (Berta-VW).

Carreras más importantes

Rally Gran Premio de Turismo: Clase 1, José Cechetto (Daihatsu Charade); Clase 2, Gabriel Raies (Renault 12 TS), y Clase 3, Jorge Recalde (Renault 18).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacional: Niki Lauda (McLaren-TAG); **Copa de Constructores:** McLaren. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial de Pilotos Sport:** Stefan Bellof. **Mundial de Marcas Rally:** Audi. **Mundial de Pilotos Rally:** Stig Blomqvist. **Fórmula Ford 2000 inglesa (Torneo Super Guard):** Víctor Rosso (Reynard).

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: Alain Prost (McLaren MP4/2-Porsche)
Veinticuatro Horas de Le Mans: Henri Pescarolo-Klaus Ludig (Porsche 956), 204,791 km/h.
500 Millas de Indianápolis: Rick Mears (March-Cosworth) a 262,783 km/h. **Rally de Montecarlo:** Röhrl-Geistdörfer.

1985



1985: El Rally de Argentina, Reutemann mediante, es un éxito.

Debuta en General Roca, la Cupé Ford Sierra de TC 2000 preparada por Carlos Akel, con Rubén Daray al volante.

Eduardo Rodríguez Canedo hace su reaparición en el automovilismo en TC 2000 a bordo de un Ford Sierra, el 15 de junio.

Jorge Martínez Boero se retira de la actividad después de 18 años.

Es la 9na. vuelta de San Miguel del Monte, el 14 de julio. La muerte otra vez en TC: **Jorge Cosma** estrella su Dodge contra una alcantarilla. Muere también su acompañante, **Roberto Brizuela.**

En el Rally argentina '85, por el Mundial, **Carlos A. Reutemann** corre con el **Peugeot 205 Turbo 16.** Llega tercero. **Ganan Salonen-Harjanne** y se accidentan gravemente **Vatanen-Harrymann.**

Al igual que Jorge Recalde en 1974, **Ernesto C. Bessone (h) debuta en TC y gana.** Fue en el GP Coronación, donde Roberto Mouras, con Dodge, se adjudica el tercer campeonato consecutivo.

En el Tour de Corse, por el Campeonato Mundial de Rally, **Atilio Bettega sufre un accidente mortal.** Con el RS-200 Grupo B, Ford Inglaterra vuelve a esta especialidad.

Christian Danner es el primer campeón de la **Fórmula 3000.**

Manfred Winkelhock en Mosport, Canadá, y **Stefan Bellof** en Spa, Bélgica, **mueren** en sendos accidentes por la disputa del Campeonato del Mundo de Resistencia.

La **F-1 Internacional** tiene este año **1200 millones** de teleespectadores.

Aparecen dos nuevas escuderías: **Minardi y Zakspeed.**

Por primera vez en su historial de 35 años, los **pilotos suspenden una carrera de F-1** por falta de garantías de seguridad. Sucede en **Bélgica**, en el circuito de Spa.

6 de octubre: Alain Prost se convierte en el primer **Campeón del Mundo** francés, en el Gran Prix de Europa que se corre en Brands-Hatch.

3 de noviembre. Gran Premio de Australia: **última carrera para Niki Lauda y para el equipo Renault**, que se retiran.

ACTIVIDAD NACIONAL

Campeones

Turismo Carretera: Roberto Mouras (Dodge). **Turismo Competición 2000:** Rubén Daray (Ford Sierra XR4). **Turismo Pista:** Clase 2, Ernesto Celestino Bessone (Alfa Romeo SV 1500); Clase 3, Eduardo García Gómez (Renault 18). **Turismo Rally:** Clase 1; Hugo Rosso (Fiat 128-1100) Clase 2, Miguel Torrás (Renault 12 TS), y Clase 3, Jorge Recalde (Renault 18). **Fórmula Renault Argentina:** Miguel Angel Etchegaray (Berta Renault). **Campeonato Argentino de Pilotos:** Osvaldo López (Datsun 280 ZX). **Fórmula 2 Sudamericana:** Guillermo Maldonado (Berta-VW).

Carreras más importantes

Rally Gran Premio de Turismo: Clase 1, Osvaldo Pirles (Fiat 147); Clase 2, Jorge Bescham (Fiat 128-1500), Clase 3, Jorge Recalde (Renault 18).

INTERNACIONAL

Campeones

Fórmula Uno Internacional: Alain Prost (McLaren-TAG) **Copa de Constructores:** McLaren. **Mundial de Marcas Sport:** Porsche. **Mundial Pilotos Sport:** Hans Stuck-Derek Bell. **Mundial Marcas Rally:** Peugeot. **Mundial Pilotos Rally:** Timo Salonen. **Fórmula Ford 2000 Alemana:** Victor Rosso. **Copa Europa Renault Elf:** Oscar R. Larrauri.

Carreras más importantes

Gran Premio de Mónaco: Alain Prost (McLaren MP4/2B-Porsche).
Veinticuatro Horas de Le Mans: Klaus Ludig-Paolo Barilla-John Winter (Porsche 962). **500 Millas de Indianápolis:** Danny Sullivan (March-Cosworth) a 246,148 km/h. **Rally de Montecarlo:** Vatanen-Harryman (Peugeot 205 Turbo 16).



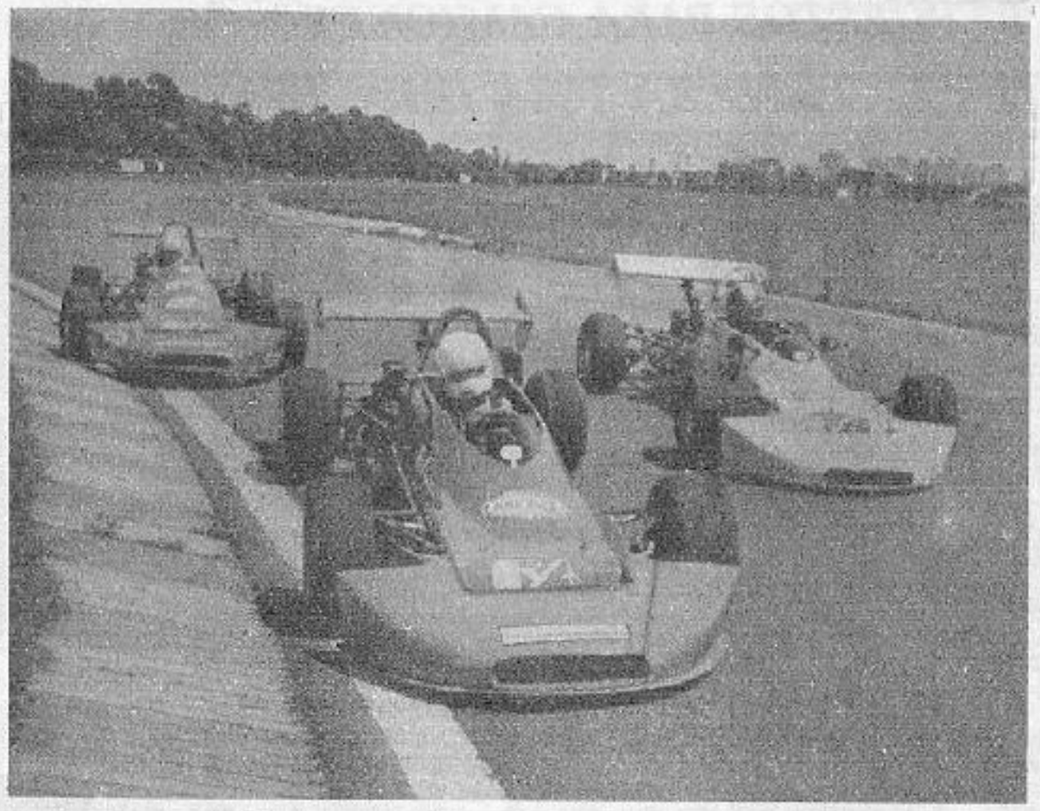
...Y seguimos en carrera. La síntesis gráfica concebida por José E. Granada, simboliza la variedad que presenta hoy la actividad automovilística nacional. Lo cual no es más que un reflejo parcial del amplísimo espectro que ofrece el deporte motor. El mismo que CORSA continúa trabajando para reflejar cada vez más completa y vividamente en sus páginas. El mismo que, cada vez menos lírico y más tecnificado en sus estratos superiores, prosigue empero dando cabida a las ilusiones e instintos más genuinos del ser humano. De una forma cambiante, siempre renovada y generalmente más exigente, sí. Pero que igual, como en los propios albores de CORSA y tanto en ella como en el deporte que da razón a su existencia, brinda lugar al trabajo mancomunado de profesionales y entusiastas, empresarios y bohemios, creadores y ejecutores, científicos y artistas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JOSE V. BIANCHI

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA

"4 Años formando pilotos para el automovilismo argentino e internacional"



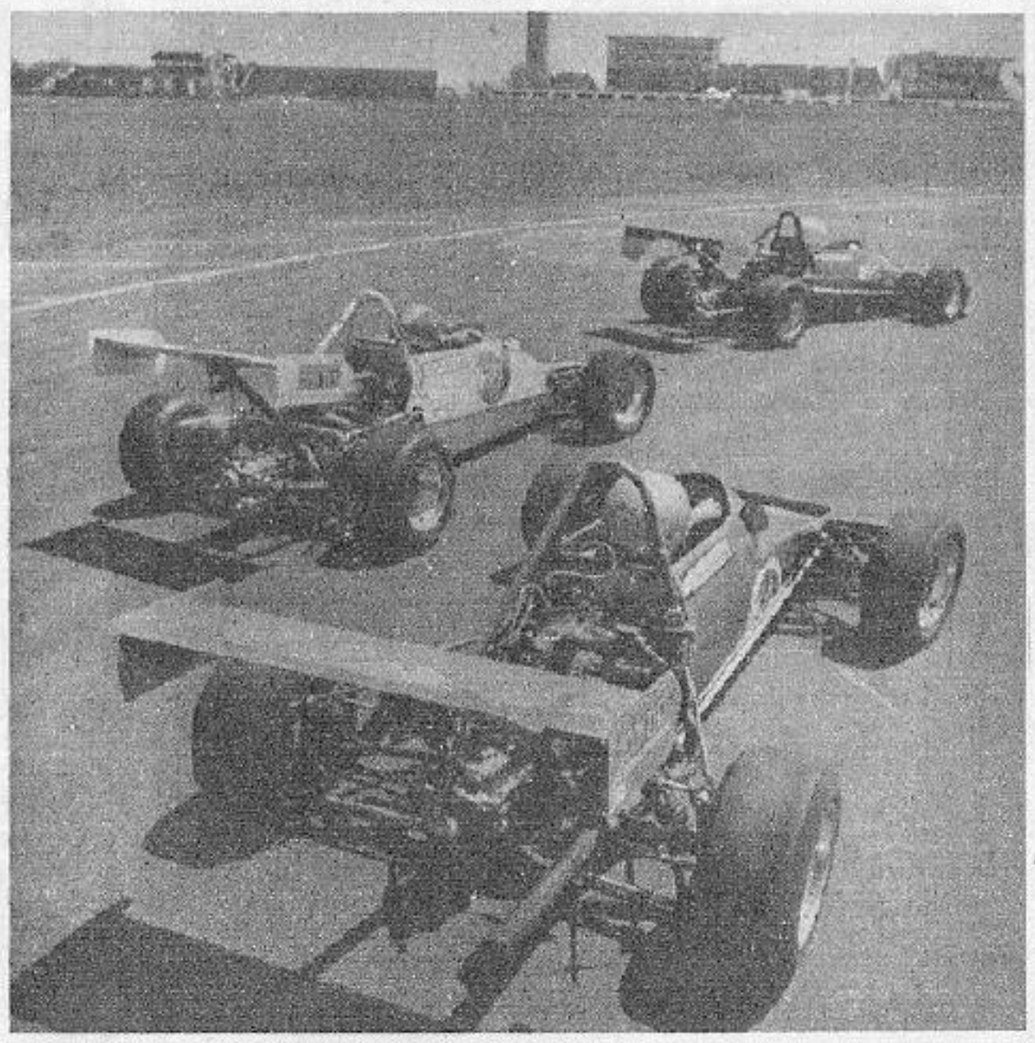
"Nuestros alumnos, además de conducir unidades de fórmula, aprenden fundamentalmente a ser buenos pilotos"

Porque les brindamos todo lo necesario para lograr este objetivo:

- Amplios Conocimientos.
- Unidades de competición de 1° nivel.
- Seguridad.
- Dedicación.
- Y mucha paciencia.

Características propias de una eficaz <u>Escuela de Pilotos.</u>





El camino más rápido, y económico para iniciarse en el deporte automovilístico, adquiriendo al mismo tiempo eficacia y seguridad en el manejo del vehículo particular de calle.

"No contamos con empresas patrocinantes ni promociones periodísticas, nuestros logros se basan exclusivamente en nuestra capacidad y propio esfuerzo"

Informes e inscripciones personalmente:

Autódromo de Buenos Aires

Miércoles y Viernes de 11 a 14 hs.

Informes por carta:

Perú 1065, 1° piso (1068) Buenos Aires

Télex: 22354 ARMAR (RAC)

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

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. 784-4508

---

castaño

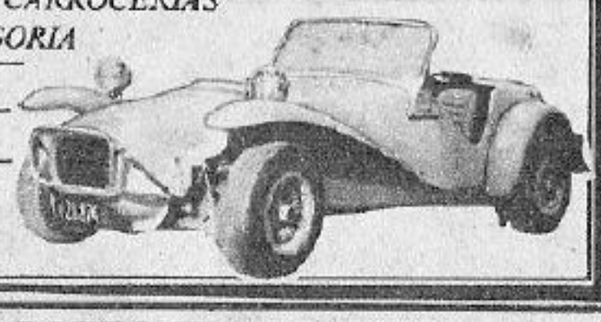
FABRICA DE AUTOS ESPECIALES PASTEUR 1687 (Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON TEL 629-4901 (cp. 1708) Bs. As. ARGENTINA

FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

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

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

ENVIOS AL INTERIOR



BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferenciales
Corona y Piñón
Palieres

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
FRICFOT Gabriel
GAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

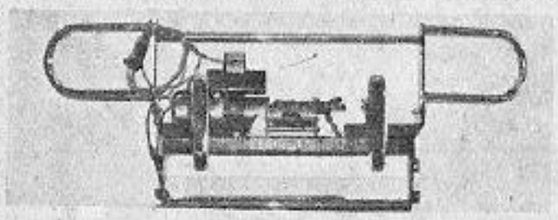
WARNES 1285 esq. Av. Parral. TEL.854-0864; 855-3579

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



RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700).
LANUS

MALACATES ELECTRICOS
12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD • RANGER • BRONCO • CHEVROLET • DATSUN SILVERADO • TOYOTA •JEEP



PLAN 3 PAGOS
1 AÑO DE GARANTIA
AV. DORREGO 242.
TEL. 854-9905; 855-4078
ALTA CALIDAD Y GARANTIA ENTREGA INMEDIATA

CESAR GOÑI COMPETICION
FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
• CIGUEÑALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A
•RODILLOS 3 LITROS • TAPAS DE CILINDROS
PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL 0320-22781

FORMULA ONE
J. B. JUSTO 4300
CAP.

GUIMET COMPETICION
FABRICA DE BALANCEADORES ARMONICOS
• ESPECIALIDAD MOTORES DE COMPETICION •
POTENCIACIONES
ROMA 1315. V. MAIPU - S. MARTIN - Tel. 752-3652

ARENERO



JAULA TUBULAR 5' 2"
P.MECANICA: GORDINI
R.4", R.6, R.12, F.600, DKW y VW
797-9473
Zufriategui 2699 - FLORIDA
(1602) BS. AS.

¡Basta!
DE PROBLEMAS MECANICOS
YA ESTA FUNCIONANDO EL
"CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD"

"EFICIENCIA Y RAPIDEZ"
* Avanzado equipamiento técnico y electrónico * Personal Capacitado por FORD MOTORS ARG

OFRECEMOS Diagnóstico total de su Ford por $ 15 Con este servicio colocamos un sistema antirobo sin cargo

SAILESA AUTOMOTORES
AV. JUAN DE GARAY 2836 (1256). CAP. TEL. 941-8988/8

CHASIS TODO TERRENO O ARENERO
"SEA PARROT"



VENTA DE JAULAS PARA MECANICA RENAULT, DAUPHINE, GORDINI 4 S. 6 y 12, SISTEMA M.I.G. Envíos al interior

LASCANO 2635 (alt. Nazca 2500) - CAP. 58-3080

FIAT
«SAN PEDRITO»
JORGE ETCHART
☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

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 N° 9774 (Alt. Km. 21.300) 769-0430
Loma hermosa Envíos al interior

José Masciotra
* AUTOPARTES DE COMPETICION
* BALANCINES - VARILLAS
* PERNOS - EJES DE BALANCIN
* BOTADORES PLANOS
José P. Varela 6015. Cap. Fed. 642-5584

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.

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO



PROXIMAMENTE CONFECCIONADOS CON TELA ANTIFLAMA NEOTEX REMITIMOS AL INTERIOR

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PANTHER KARTS

ANUNCIA
LA APARICION
DE SU NUEVO CHASSIS
MODELO

"JAUI 85"



CONSULTENOS

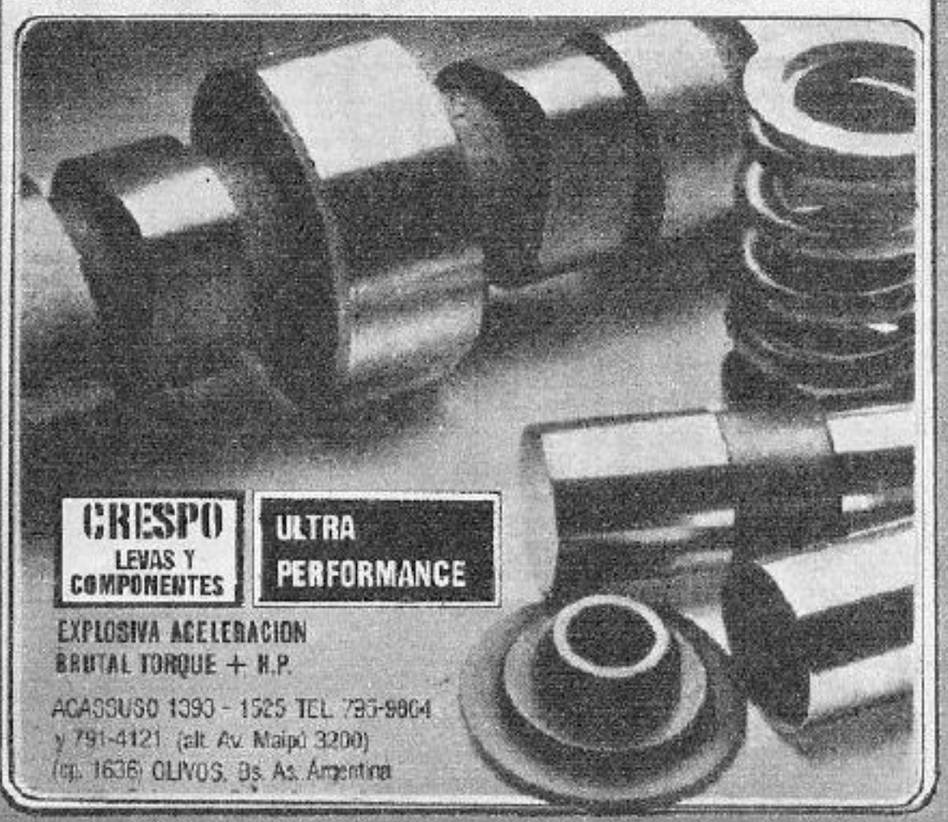
CORONEL MOLINEDO 1848.
AVELLANEDA
(c.p. 1870) TEL. 208-3859

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzoz 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

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



CRESPO
LEVAS Y COMPONENTES
ULTRA PERFORMANCE

EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.

ACASSUSO 1390 - 1525 TEL. 795-9864 y 791-4121 (alt. Av. Maipú 3200)
(cp. 1636) OLIVOS. Bs. As. Argentina

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S."

GARANTIDOS
Brandsen 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583
Distribuidor en Rosario: SAGAL. San Martín 2369 - Tel. 82-0998
Necesito distribuidor zona Córdoba

TOYOTA SUR

REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS
PARTES DE CARROCERIA - MOTOR Y ACCESORIOS
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA
DESCUENTOS ESPECIALES A TALLERISTAS

URIARTE 393 - REMEDIOS DE ESCALADA (1826) Pcia. Bs. As.
(alt. Avda. Hipólito Yrigoyen al 6800) - TEL. 242-2794

DAMIAN Ford

REPUESTOS ORIGINALES
Avda. H. Yrigoyen 950 (cp. 1708)
MORON

EL GRAN PUMA

ELASTICOS PARA AUTOMOTORES de BLANCO E HIJO
Alineación y Balanceo Electrónicos
Tren Delantero y Suspensión
AV. ROSALES 1627 HAEDO NORTE

CARLOS ALBERTO PRANDI

FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6568

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 — automundo — 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.

REPUESTOS FIAT

STOCK COMPLETO

OMNIBUS 320-341A - 341A1
CAMIONES 619N- 643EP-682

Horacio A. Ayosa

REPUESTOS AUTOMOTOR
Importación - Exportación - Autopartes
Adm. y Ventas:

Envios al interior

MONTENEGRO 133 - TEL. 855-6632 (cp. 1427). Bs. As.

FARIAS-FARIAS

COMPETICION
KAWASAKI - SUZUKI - HONDA
- YAMAHA -

CURUPAYTI 1044/46 - MORON

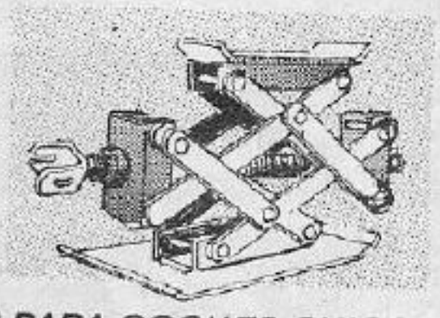
ESCAPES ESPECIALES "EL CIRCUITO"

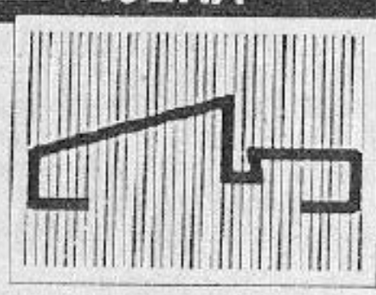
Rodolfo O. Mafagrino
EQUIPOS DEPORTIVOS Y ORIGINALES
PUAN 5752 - Caseros (cp.1678)

LEVAS BOSCH

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

CRIQUES DOBLE TIJERA





VEMACO

° PARA COCHES CHICOS
° MEDIANOS ° GRANDES ° PICK-UP

- BOMBAS DE AGUA PARA PICK-UP GM. MODELO CHEYENE Y SILVERADO
- BARRAS DE REMOLQUE CON AMORTIGUACION

FABRICANTES METALURGICA VEMACO Envios al interior
CARLOS BERG 2856/58
(1437). CAPITAL FEDERAL. TEL. 92-8439/0791

ALFREDO LOPEZ

LA CASA DEL CARBURADOR!

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

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

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO DEPORTIVO FORMULA ONE



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

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

Envios al interior

BELL Precio especial

Tour Star A 150 Star II A 140
Star 120 A 115

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

CATALOGO Y MANUAL ACTUALIZADO

* 200 PAG. * 160 FIGURAS *

ADQUIERALO EN CASA DE REPUESTOS o ENVIAR GIRO A NOMBRE DE HECTOR ANGELETTI:
Avda. La Plata 1917 (cp. 1250) Cap.

A 6 c/uno.



Solicite precio por cantidad

CITROËN

Si Ud. vende Repuestos CITROEN y no lo recibió: ¡SOLICITELO! y le obsequiaremos un ejemplar
ENVIOS PERSONALES

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

COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS
PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES

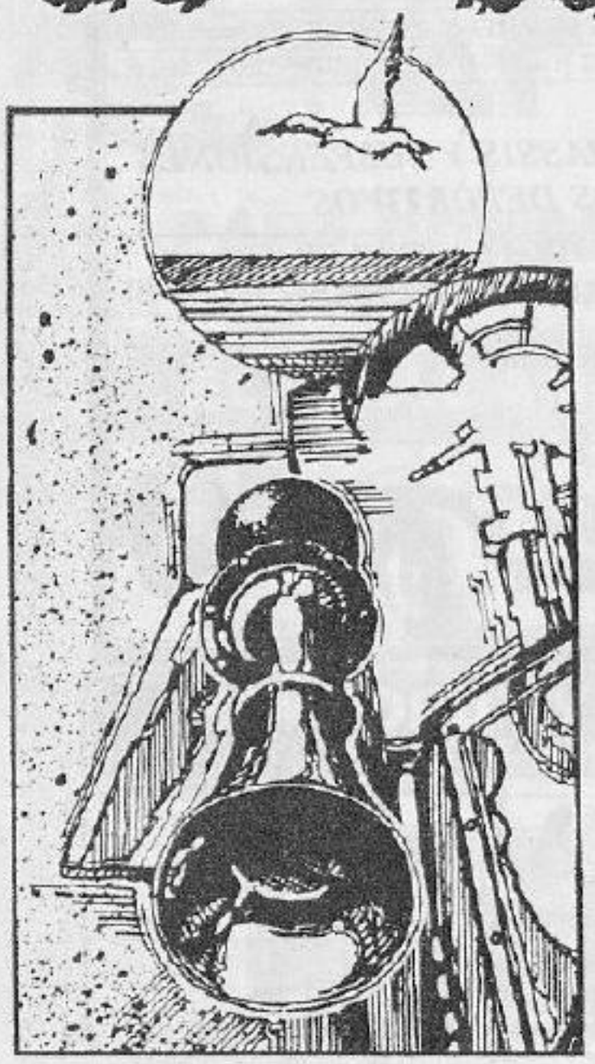


LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6205

Toquecitos de bocina



TRABAJOS EN IGUAZU

Actualmente se está trabajando intensamente para adecuar a las necesidades deportivas, el trazado elegido para que compita el 6 de julio próximo la Fórmula Dos CODASUR en la localidad de **Puerto Iguazú**. En efecto el recorrido incluirá parte de la ruta de acceso al puente internacional, así como también la circulación –en ambos sentidos– sobre una avenida que posee una plazoleta separando ambas manos. También se están modificando algunas esquinas para darles un dibujo más lógico, considerando la trayectoria ideal de un auto de carrera. La empresa provincial de turismo **EMITUR** ha ofrecido su apoyo a todas estas obras, así como también a la organización de la prueba. Como se recordará, esta fecha correspondía a una competencia en Venezuela, la cual se ha cancelado. Los dirigentes misioneros estiman que a la carrera de F-2 concurrirá una cantidad muy importante de público, sobre todo considerando que hace muchísimos años que no hay actividad automovilística nacional en aquella provincia, y que habrá pilotos misioneros participando, tal el caso de Carlos Gunther.

INAUGURACION

Es intención inaugurar el Museo Municipal de Automóvil "Juan Manuel Fangio", de Balcarce, el próximo 21 de junio. En esa ocasión, el "Quintuple" espera contar con la presencia de 1.000 personas.

NOVEDADES DE LA A.C.T.C.

En su reunión del pasado martes 27 de mayo, la **Asociación Corredores Turismo Carretera** tomó diversas medidas en relación con hechos ocurridos durante la disputa de la competencia del 25/5/86 en el Autódromo de **Las Flores**, cuya clasificación estaba en suspenso. La determinación más trascendente fue el **recargo de un minuto** a **Mariano Calamante**, quien, además, fue citado para declarar ante el Tribunal de Penalidades. Asimismo, **Jorge Oyhanart, Jorge Roux** y **Luis Delconte** fueron citados por la Comisión Directiva, y **Juan Carlos Bustos** deberá declarar ante el Tribunal de Penalidades, lo mismo que **José M. Romero**, quien también comparecerá ante la Comisión Directiva y deberá presentarse munido de su licencia deportiva.

De acuerdo con esta determinación, Calamante pasó del cuarto lugar al undécimo de la clasificación final, que quedó integrada de esta manera: De Benedictis, Oyhanart, Castellano, Fernandino, Arrechea, O. Aventín, J. Roux, Caparros, L. Hernández, Polinori, M. Calamante, O. Lynn, Arana, Romero, Luppi, C. Calamante, Bustos, Pesenti, Gil Bicella, Costa y Delconte.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

El C.A.P. EN AVELLANEDA

El Campeonato Argentino de Pilotos realizará en la localidad de Avellaneda –en el norte de Santa Fe– su quinta competencia de esta temporada, la cual será organizada por el Club Unión de Avellaneda. En la reunión del próximo domingo 8 de junio, competirán los Nissan 300 ZX y los Datsun 280 ZX.

Los horarios del fin de semana son los siguientes: **Viernes 6 de junio**: 14-14,50: Entrenamientos 280 ZX. 15-15,50: Entrenamientos 300 ZX. 16-16,50: Entrenamientos 280 ZX. 17-17,50: Entrenamientos 300 ZX.

Sábado 7 de junio: 11-13: Verificación técnica y administrativa. 13,15-13,55: Entrenamientos 280 ZX. 14-14,40: Entrenamientos 300 ZX. 14,45-15,25: Entrenamientos 280 ZX. 15,30-16,10: Entrenamientos 300 ZX. 16,20-16,50: Clasificación 280 ZX. 17-17,30: Clasificación 300 ZX.

Domingo 8 de junio: 11,05: Primera Serie 300 ZX 6 vueltas (12,684 km). 11,25: Segunda Serie 300 ZX 6 vueltas (12,684 km). 11,50: Final 280 ZX. 30 vueltas (63,42 km). 12,20: Final 300 ZX. 30 vueltas (63,42 km). 12,50: podio.

El circuito que se utilizará en el Autódromo Municipal de Avellaneda mide 2.114 metros. Recordemos que allí se concretaron dos pruebas del CAP en 1985, la primera de ellas ganada por Esteban Fernandino y la segunda por Gustavo Der Ohanessian.

IMPORTANTE

LA SEMANA QUE VIENE...

¡14 CARRERAS 14!

A raíz de exigencias propias de una edición **extraordinaria** como la que, felizmente, hoy está en sus manos con motivo de nuestro vigésimo aniversario, usted no encontrará en estas páginas la tradicional cobertura de las carreras de fin de semana último, como tampoco el colorido balance de las competencias del anterior, a que lo tenemos habituado, caro lector. Pero prepárese, que para "compensarlo" nuestro número venidero también será **muy especial** ya que además de contener –como de costumbre– la más completa crónica de las pruebas nacionales de "weekend" correspondiente (en este caso, las tres del próximo, que anticipamos aparte), le ofrecerá, **como nadie** más y con **color** incluido, todos los detalles de las carreras del 1º de junio de T.C. 2000, F.R.A. y F.E. en el Autódromo, y un profundo análisis de lo actuado por la **F-2 CODASUR** en sus dos primeras presentaciones del año en la Argentina, acompañada en la segunda de las mismas por la F.R.A.

Eso, entre otras muchas cosas... por ejemplo: las interminables **24 Horas de Le Mans** con el protagonismo de Larrauri; el **Rally de Acrópolis** por el Mundial, con la probable presentación de **Recalde**; la segunda intervención de **Rosso** en el **Campeonato Alemán de F-3**; la participación de **Willy Pérez** en el **Gran Premio de Austria** de Motociclismo, y las históricas "**Indy 500**".

De modo que, después de esta verdadera edición de colección, la semana que viene nos reencontraremos, más que nunca, a toda carrera. Hasta entonces.

20 AÑOS A FONDO

EL SALUDO DE LA FAMA

No puedo tener sino palabras de felicitación para todos los que durante estos exitosos veinte años de CORSA, fueron brindando permanentemente información sobre la actualidad automovilística. Además, el hecho de mantenerse vigente durante tanto tiempo, también merece el reconocimiento de todos los que estamos dentro de esta actividad, para quienes CORSA significa mucho.

Juan Manuel Fangio

CORSA HACE 20 AÑOS


Parabrisas CORSA

GRAN TRIUNFO DE ALZAGA EN CORDOBA

COPELLO: DUEÑO DEL AUTODROMO

El número 1 de CORSA (el primero independiente de "Parabrisas"), aparecido el 26 de abril de 1966, reflejó en su portada al **Renault 1093** con el que **Eduardo Copello** triunfara dos días antes en el Autódromo Municipal, aventajando a autos como el Alfa Romeo Giulia de Jorge Rizutto Mujica y el Austin Cooper S de Edgardo Boschi, competencia de la que se brindaba una amplia información en ese número.

LA MAGIA DE "PIRIN". Por entonces, **Héctor Luis Gradassi** –luego de pasar por el motociclismo y el karting– mostraba sus condiciones sobre el famoso **Auto Unión** en **Turismo Mejorado**, y sobre esa categoría, ese auto y sus vivencias, "Pirín" habla en una amplia nota.

T.C. EN LAS SIERRAS. Rodolfo de Alzaga, con un **Ford Falcon**, se impuso en una competencia de **Turismo Carretera** llevada a cabo en el circuito "Onofre Marimón", que incluía el cruce del Pan de Azúcar. Segundo fue Carlos Menditeguy, con Ford F-100 y tercero Eduardo Casá con una unidad similar. El récord de vuelta fue para **Jorge Cupeiro**, quien abandonó con el **Chevitú** cuando estaba punteando la competencia.

TEST DE UN MINIJUNIOR... Con un chasis **Crespi**, al que se le adosó un motor **BMW** preparado por Rivelli-Kissling. Este **Minijunior**, con **Jorge Kissling** al volante, fue "testeado" en el Autódromo Municipal de Buenos Aires y el resultado está en una nota titulada "Crespi BMW Kissling = Exito".

TECNICA. No sólo eran carreras de autos y sus protagonistas lo que se reflejaba en CORSA hace veinte años. La técnica del automotor y sus secretos era también material de lectura de nuestro número 1. Allí se brindó la primera parte de la puesta a punto del motor, básicamente en lo que hace a la carburación.

FORD GT-P. Todo el proceso de construcción de este vehículo destinado a participar en las competencias del por entonces Trofeo Internacional de **Prototipos**. Una vez concluido el proceso de fabricación, el piloto **Chris Amon** fue el encargado de probarlo, superando en los entrenamientos para la competencia de **Le Mans**, los **226 kilómetros por hora** para una vuelta al trazado de La Sarthe.

CONFIDENCIAL. Todo el "chimenterio" de la actividad, complementado con información y anécdotas y "adornado" con algunos dibujos humorísticos.

¡CARTERO! El cierre de esta edición está dedicado por completo a los lectores, quienes en la sección "Correo CORSA" tienen respuesta a todos sus interrogantes, los que son satisfechos con amplitud de detalles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BERTA TRABAJA PARA EL FUTURO

En oportunidad de haber participado quien esto escribe en la transmision de las carreras de Formula 2 "Sudam" y Formula Renault Argentina en Rafaela, por el programa "Velocisimo" de L.T. 10 Radio Universidad de Santa Fe, tuvimos oportunidad de reportear, en una nota realmente exclusiva, a **Oreste Berta** durante quince minutos ininterrumpidos. Lo que reflejamos a continuacion es la sintesis de los diversos temas que se pueden tocar en cada una de esas charlas "interminables" que se dan con el "Mago".

CARBURADORES DE 50 mm. EN LOS MOTORES RENAULT DE F-2 (Los uso en Rafaela Jose Luis Di Palma): "**Todavia no rinden en la misma medida que los habituales de 48 mm. Esta es nuestra primera experiencia en estos motores, con esos elementos. Vamos a tener que seguir el desarrollo y quizá debamos trabajar en las cámaras de combustión para lograr un rendimiento optimizado de los mismos**".

LA DOBLE CUADERNA TRASERA POSTIZA DE LOS ACTUALES BERTA DE F.2. (Las tienen colocadas Di Palma y Romagnoli): "**No las hemos adoptado por una cuestión de rigidez torsional. En ese ítem no ha mejorado nada el chasis. Simplemente facilita en gran medida el trabajo sobre el auto. Por ejemplo, se desmonta la caja de velocidades sin desarmar el puente trasero, se puede corregir la alineación con más facilidad por tener el eje de la parrilla superior más largo, y eso mismo disminuye por lo menos en un 50% el margen de error en la alineación o en la variación de la misma en el tren trasero**".

LAS FUEGO DE T.C. 2000: "**Lo que hicimos ahora con la coupé de Soto fue sólo ordenar el trabajo sobre lo que ya estaba hecho en el auto. Estamos haciendo una coupé totalmente nueva que nos encargó la gente de Renault, y allí sí vamos a introducir variantes importantes en cuanto al desarrollo y la performance del vehiculo**".

SUSPENSION PROGRESIVA TRASERA: "**A partir de ahora ya no vamos a producir ningun chasis mas de Formula 2 sin suspensión progresiva atrás. Lo único que vamos a hacer es variar el sistema de la progresión; en lugar de hacerlo por medio de los resortes cónicos, utilizaremos bieletas y barras roluladas para cambiar el brazo de palanca de la suspensión, como los utilizaban los Formula 1 cuando salieron con ese dispositivo**".

FUTUROS CHASIS DE FORMULA 2 "SUDAM": "**Estimo que para marzo o abril de 1987 estará listo el primer prototipo del 'kit' que pensamos hacer para adaptar a los Fórmula en cuanto a las medidas de seguridad que queremos mejorar en nuestros autos ya que este es un item en el que estamos realmente preocupados. La cáscara del cockpit en fibra de carbono, la estructura en la parte frontal del auto, y el tanque de combustible central, son los tres temas en los que trabajaremos con mayor celeridad**"

TUNEL DE VIENTO: "**Hemos comprado un tunel de viento y estamos preparando el taller para su montaje. Construimos un lugar especial para colocarlo. Va a ser en escala 1:1/4, con piso movil y un ventilador de 8 palas. La investigacion sobre la aerodinámica será ahora mucho más concreta y rápida**".

SU PROXIMO VIAJE A EUROPA Y LOS ESTADOS UNIDOS: "**En los próximos días me voy a Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Voy a ver un poco de todo, pero sobre todo a investigar la tecnología sobre la construcción de los chasis con los elementos que aquí no utilizamos como son la fibra de carbono, el 'honeycomb' y el kevlar. Quiero ver bien cuál es el proceso de trabajo sobre los mismos, averiguar los proveedores de los distintos elementos, costos, formas de envío, etc. Para eso voy a volver por los Estados Unidos y hablaré con los técnicos de la NASA, con quienes ya tengo concretada una entrevista**.

SUSPENSION PROGRESIVA DELANTERA: "**La probamos en el auto de José Luis (Di Palma), y en cinco vueltas que dimos en el Cabalén, y prácticamente sin regulación, llegamos a los mismos tiempos que con la anterior**"

FORMULA RENAULT ARGENTINA: "**Es muy posible que el año próximo tomemos el tema con mayor intensidad y dedicación. Creo que hay mucho por avanzar aún en esa categoria. Trataremos de aportarle nuestra experiencia haciendo algo más novedoso que lo que tenemos actualmente en producción. Las experiencias de la F.2 nos van a servir como punto de referencia**".

Néstor Carbia

CORSA EN URUGUAY

T.N., F.R. y F.V. EN EL PINAR

Desde que los directivos de la Asociacion Uruguaya de Volantes instauraron la variante en el sentido de circulacion de El Pinar, dos circuitos muy diferentes entre si habitan los bosques en el tradicional reducto automovilistico uruguayo.

Corriendo al reves las cosas han salido bien al derecho porque lo vivido hace poco mas de una semana valio, sin duda, un gran espectaculo, especialmente en cuanto al **Turismo Nacional** que produjo la mejor carrera de los últimos tiempos.

En ella resaltó la gestión de muchos entre los veintiocho que luego de las clasificaciones eliminatorias integraron la grilla. **Domingo De Vitta** dominó desde el principio esa final a veinte vueltas pero a poco del banderazo surgió la figura de alguien que desde atras, espadeando, se sumó a la discusion **Gustavo Pisano**. La maniobra para definir resulto una estocada fatal para De Vitta. Saliendo de una curva lenta, la berlina de aquél se apareó al Escort y le superó en la próxima frenada para quedarse con los puntos mayores de una fecha realmente inolvidable. Por la lucha al frente, al medio y atrás, ya que los Turismo, emparejados en rendimiento, brindaron un transpirado show en el que nadie relaceó nada.

Entre los destacados: Etchegoyhen y su furia, Scaldaferri y su manejo, y una mencion especial al argentino Face, el mejor de un trio que internacionaliza la categoria contribuyendo con buen nivel conductivo.

En cuanto a la **Fórmula Renault** las cosas parecieron definidas desde temprano, concretamente a la hora de clasificar cuando **Fernando Mainentti** rompió el motor de su **Crespi**. Largar en ultimo lugar, aunque fueran diez máquinas, era todo un desafio para el Campeon Nacional. Sin embargo, supo estar en la lucha (2°), dignificando aún mas el triunfo de **Jorge Muraglia** que ahora comparte con Mainentti el liderazgo del Campeonato. Bonavena, un rendidor Sarli, un buen debutante como Rodriguez, y Calzá, completaron los seis primeros.

Por ultimo, la **Fórmula Vee**. Los pequeños e insonoros (con motores VW) siguen formando a jóvenes y viejos. **Chiribao** resulto el triunfador en suma de tiempos tras dos series, mostrando avances en una categoria que supera la adjetivacion de "relleno".

RESULTADOS

Turismo: 1) **Pisano (Fiat)**, 2) De Vitta (Ford), 3) Maiorano (Fiat), 4) Etchegoyhen (Ford), 5) Scaldaferri (Fiat), 6) Benech (Ford). **Campeonato: 1) Etchegoyhen, 30 puntos**; 2) Pisano, 20 puntos; 3) Scaldaferri, 16.

F. Renault: 1) Muraglia, 2) Mainentti, 3) Bonavena, 4) Sarli, 5) Rodriguez y 6) Calzá. Campeonato: **1) Mainentti y Muraglia** con 15 puntos, 3) Bonavena con 7.

Fórmula Vee: 1) Chiriabo, 2) Raña, 3) Cadenas y 4) Roucco. Campeonato: 1) Raña con 15 puntos, 2) Chiribao con 9 y Cadenas con 6.

Informe: Mario Uberti-Motor News

¿CUAL SERA LA VERDAD?

Versión I: (De un periodista brasileño asistente a la reunión de CODASUR, en Bogotá): "Mirá, yo te puedo asegurar que el nombre argentino nominado para la tesorería de la CODASUR era el del capitán Ballesi, incluso estaba en la nómina que se dio a conocer inicialmente en forma oficial. Después, vino la corrección en la cual Ballesi desaparecia y estaba el ingeniero Sierra en su lugar".

Ante esta version, que coincidia con el cable que habia llegado originariamente a nuestra redaccion, decidimos tratar el tema con el nuevo titular sudamericano, el señor Roberto Gardiol, del Uruguay, quien era a su vez titular del Colegio de Comisarios Deportivos de la carrera salteña. La versión oficial fue la siguiente: "**Si, es verdad que en primera instancia se nominó al capitán Ballesi para ocupar la tesorería de la CODASUR. Esa era incluso la propuesta mía, porque yo quería tener bien cubierta el área económica de la Confederación, y creo que el capitán es ideal para ese cargo. Luego caimos en la cuenta de que había quedado fuera de nominación el ingeniero Sierra, que es el representante natural de Argentina en la CODASUR desde siempre. En un momento dado, pensamos en dejar a los dos, pero la representación argentina había manifestado que el ACA, por razones estrictamente presupuestarias no podía mantener dos representantes al mismo tiempo en la comisión**".

PRIMEROS EN TIEMPO



COMPETICION TEAM

DOS DECADAS POR EL MUNDO

Por Franco Lini

NADA ES YA COMO ERA ENTONCES...



La labor de un corresponsal viajero, que además ha sabido ser jefe del equipo Ferrari, puede ofrecer muchos matices a lo largo de veinte años de dar testimonio del progreso...

CORSA cumple veinte años; yo cumplo dieciocho. Dieciocho años de colaboración con vuestra –nuestra– revista, se entiende, porque mis años efectivos son... algunos más (no les digo cuántos).

En veinte años, ustedes y yo, a través de las páginas de CORSA, hemos visto muchas cosas, asistido a muchos acontecimientos, sobre todo, hemos vivido los cambios que se han operado en el automovilismo deportivo.

¿Cómo llamarlo? ¿Evolución? ¿Involución? ¿Desviación? Resuelvan ustedes.

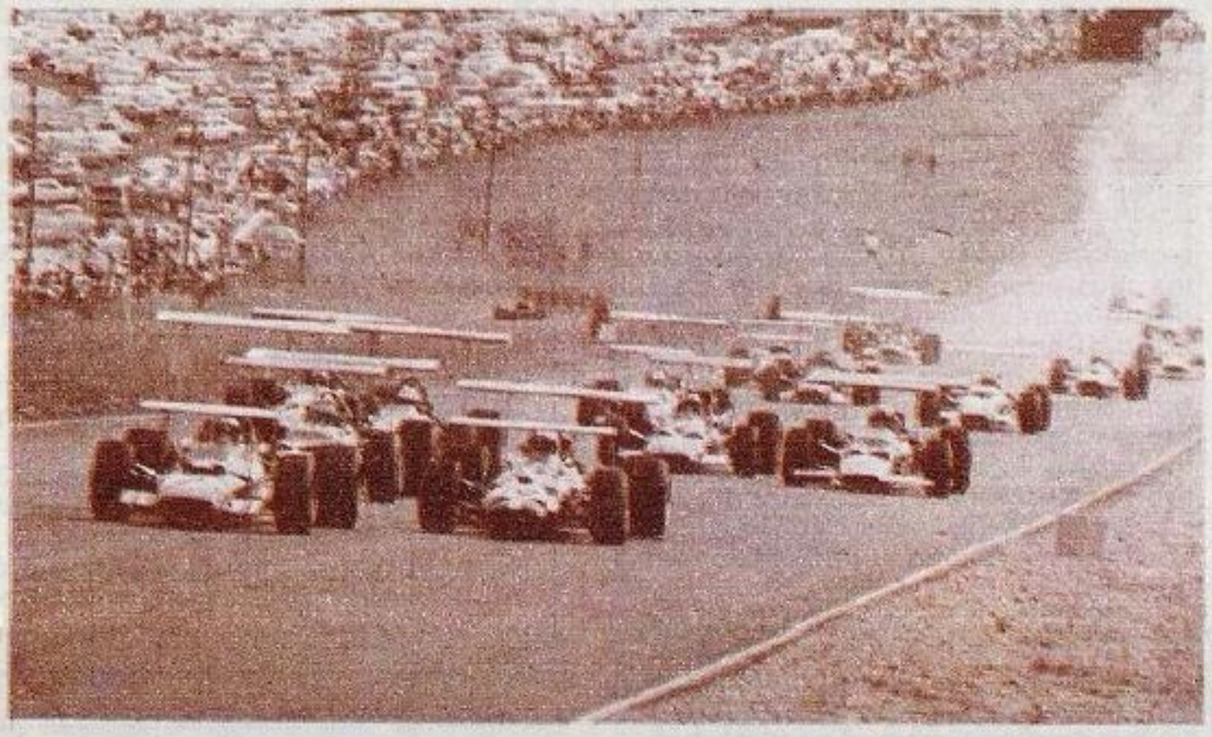
Lo cierto es que las cosas de hoy son muy distintas de aquellas de hace veinte años, y no sólo por el lógico, *normal progreso que en los* últimos años ha sido acelerado por la aplicación de las nuevas tecnologías, las estructurales y las derivadas de la incorporación de la electrónica al automóvil.

En veinte años, el automovilismo de competición ha pasado de las últimas fases evolutivas de la época idealista, aún impregnada de romanticismo, a la actual, de la competición entendida como hecho espectacular por sobre todo. El mundo de las carreras se ha transformado, quizá demasiado para mis gustos y tolerancia; pero no estoy para juzgar si ha sido para bien o para mal; registro los hechos, tomo nota de ellos, porque, además, no puedo hacer menos...

Cuando CORSA nacía, yo abandonaba el periodismo para hacer un paréntesis como director deportivo de Ferrari. Y, precisamente, al mismo tiempo se verificaba un advenimiento importantísimo: el ingreso oficial de Ford en las competencias directamente con las máquinas que corrían el Campeonato Mundial de Marcas (coches sport) e indirectamente con el peso de la marca Ford sobre las tapas de aquel motor de 8 cilindros Cosworth que signaría la gran evolución de la Fórmula 1.

La Ford en las carreras de largo aliento, sobre todo en Le Mans, significaba incorporar un tipo de participación que excluía para siempre a los "chicos"; es decir, a todos aquellos que habían asegurado larga vida a las competiciones. La última gran batalla que se librara entre el más glorioso de los equipos de carrera, la Ferrari, y el gran coloso industrial, me tuvo como protagonista en lo que Enzo Ferrari llamó "la guerra Lini-Passino", en las 24 Horas de Le Mans.

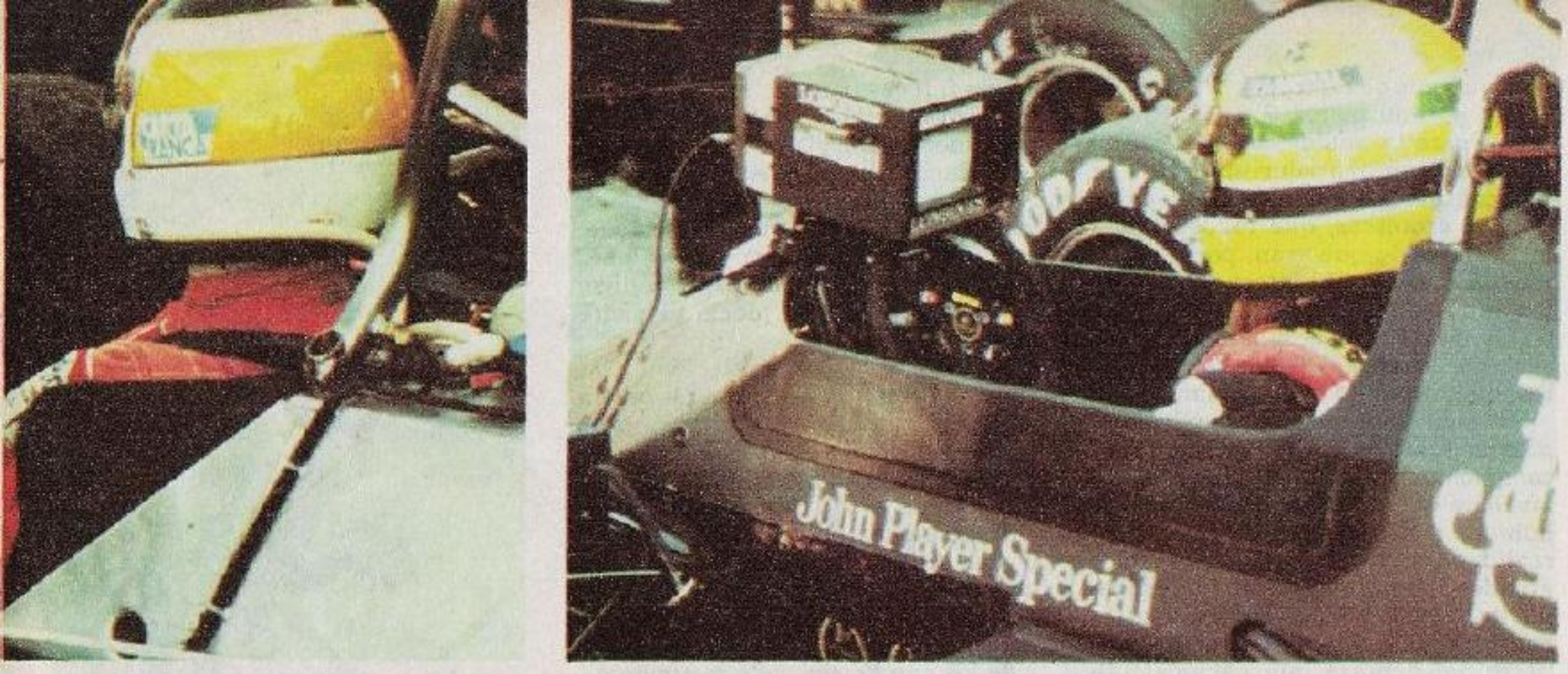
Después de entonces comenzaba la fase de decadencia de las competiciones de larga duración, prácticamente la desaparición de las máquinas Sport, también el disparate de reglamento modificado en función de situaciones políticas locales, no de verdadero progreso deportivo. Y el caso requería que eso coincidiese con otras situaciones especiales: por un lado, la decadencia del poder deportivo, que pasaba por las manos de personajes que no estaban a la altura y sobre todo privados de líneas políticas precisas, y por







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡Cómo cambian los tiempos...! ¿No? El Jim Clark que parece totalmente distendido, previo a largar sobre su lotus-Climax, mientras –por una vez– el joven Colin Chapman mira hacia atrás (como hoy nosotros...), constrasta con el Reutemann reconcentrado de sus tiempos con el Williams-Cosworth y mucho más con el Ayrton Senna "supercomputarizado" del Lotus-Renault turbo actual. Así como la "jungla" de alerones raquíticos del '68 tuvo su expresión moderna en los "superanchos" del '84.



el otro, **el ingreso de la gran publicidad** en las carreras.

El golpe final lo dio **Lotus**, que fue la primera que tuvo el coraje de desafiar las reglas escritas, aquellas que imponían sobre las máquinas del Campeonato Mundial los colores nacionales, por quitar de sus coches el verde británico y sustituirlo con los colores de una marca de cigarrillos. Ninguno reaccionó (y de eso ante cosas del género después tendríamos tanto) y así se iniciaba definitivamente la era del aprovechamiento de las carreras con fines ni técnicos ni deportivos.

El ejemplo de Lotus vino seguido inmediatamente de otros y así llegaba al mundo de la F-1 el coloso del tabaco multinacional con el peso de tantos dólares y con una serie de iniciativas que parecían, si no escandalosas, por lo menos brutalmente opuestas a la filosofía habitual.

Así pues que, atraídos por el "perfume" de tantos dólares, aparecieron sobre la escena de las carreras principales personajes desconocidos que no tenían raíces efectivas de trabajo y de experiencia específica, pero que en compensación estaban dotados de notable sentido de los **negocios**. Personajes que hicieron rápido en darse cuenta de la manera de hacer posible producir de las grandes competencias un campito (después un campo grande) para fructificar en un cierto sentido, el de las ganancias. La poca o ninguna resistencia de los órganos deportivos, estáticos en las concesiones y las conducciones de épocas ya superadas, permitió a estos personajes imponer sus ideas y sus métodos. Unico dique para las transformaciones demasiado radicales era el grupo de constructores llamado "legalista", en cuanto partidarios del respeto de las normas internacionales oficiales. Una valla que, sin embargo, era más fruto del instinto de conservación que de defensa de principios filosóficos. En otras palabras, los legalistas se resistían a las intrusiones de gente nueva en aquello que hasta ahora había sido su propio terreno.

En realidad, cabe retornar un poco atrás y evaluar lo que ha significado la disponibilidad del motor Cosworth: la efectiva validez de este motor hacía nacer muchas vocaciones de "constructores" que en realidad no eran tales sino "ensambladores", según el término que acuñara yo y que Ferrari adoptara, usándolo con tono un poco despectivo. Más tarde yo diría que "se jugaba a un gran Meccano", porque bastaba ir al "supermercado" de las carreras, comprar el motor Cosworth, la caja de velocidad Hewland, los frenos AP y juntar todo, revistiéndolo con una carrocería que en la mayor parte de los casos era uniforme. Cambiaban solamente los colores de los "sponsors".

No era exactamente así porque en realidad nacían también nuevas ideas, pero sólo porque la uniformidad de los materiales de base imponía la búsqueda de alguna solución innovadora para obtener ventajas sobre los adversarios.

Y de soluciones innovadoras, en estos veinte años hemos visto varias, buenas y menos buenas.

Iniciaba la Lotus de **Chapman**, que era también la primera en utilizar el motor Cosworth, con aquella máquina de **motor portante** que con **Clark** vencía en la primera carrera (a costa del entonces equipo mío), con la estructura monocasco llevada a la primera consistencia verdadera; después venía Ferrari con el primer síntoma de explotación de un hiposustentador que proveyera un impulso hacia abajo, a fin de explotar adecuadamente la potencia disponible, que con la evolución de los motores de 3.000 cm^3 resultaba notable. El pequeño **alerón** aparecido sobre la Ferrari de **Amon** en el Gran Premio de Bélgica fue de inmediato imitado y de él nacía la exageración también loca, que en la primera parte de

1969 mostraba máquinas dotadas de enormes apéndices aéreos, en algunos casos dobles, fijados de manera precaria. Se hizo necesario el incidente en el Gran Premio de España para hacer comprender que era tiempo de disciplinar la materia, y fue una verdadera batalla que conduje en primera persona, haciéndome naturalmente de enemigos entre los ingleses. Del Gran Premio de Holanda de 1969 surgieron nuevas reglas limitadoras.

Contemporáneamente, siempre a estos fines, se ensanchaban las gomas y nacían también los neumáticos "slick", privados de dibujo en la superficie rodante. Se iniciaba aquella que por años ha sido la "guerra" de las gomas, con el ingreso de las americanas Goodyear y Firestone que suplantaban a la inglesa Dunlop. Los años 70 radicalizaban los problemas, fueran técnicos, deportivos u organizativos.

Empezaba poco después la época de los abogados, de las interpretaciones demasiado impulsivas, de las palabras de reglamento, olvidándose el espíritu.

Y comenzaban a nacer disidencias cada vez más agudas y violentas en las cuales la autoridad deportiva oficial no hacía linda figura, saliendo casi siempre derrotada, constreñida en la práctica a ratificar los estados de hecho en vez de dictar leyes.

Incapacidad y "diletantismo" de parte de los órganos oficiales dejaban el espacio libre a la prevalencia del grupo de constructores ingleses, que se reunían en la FOCA y que buscaban cada vez más a menudo la manera de hacer aparecer ridículos los reglamentos oficiales, para servir a sus propios fines, en contraste con los del grupo legalista. La ya imperante intrusión de la gran publicidad movía intereses enormes a los que quedaba sacrificado todo.

La época de los abogados dominaba, en efecto, los años 70. Desaparecían nombres importantes, como BRM y Matra, oprimidos por los enormes gastos que eran impuestos por la nueva manera de vida de la F.1; se hacían importantes nombres nuevos: Brabham, McLaren, Williams, y era todo un continuo aparecer de equipos que no obstante tenían vida breve; sólo March logró resistir por un cierto tiempo.

Nuevos nivelamientos técnicos producían nuevas tentativas de lograr ventajas de carácter inédito. Y nacían las máquinas con efecto suelo, la astucia aerodinámica que, con la aplicación de las "polleritas", creaba una deportancia artificial que adhería los autos al piso pero con grave peligro de imprevista imposibilidad de control del medio en cuanto fallara la funcionalidad de los dispositivos. Polleritas "descorribles", después fijas, después el hallazgo del despeje mínimo de 6 centímetros desde el suelo, que la astucia imaginativa de ciertos constructores eludía mediante dispositivos que permitían bajar la máquina durante la acción para hacerla volver a la altura reglamentaria al momento de la verificación. Esto, sin hablar del inverosímil hallazgo de restablecer el peso legal mediante el "relleno" de agua y aceite al final de la competición, que en realidad era un modo astuto pero "tramposo" de hacer correr máquinas con una decena de kilos menos que el reglamentario. Se añadían 30 kilos de agua (!), afirmando que era la que servía al enfriamiento de los frenos, 20 litros de aceite para el motor, 7 u 8 litros de aceite para la caja de cambios, sosteniendo con gran caradurismo que eran los "consumos normales". Cosas inauditas y grotescas, que todos podían evaluar por lo que eran, pero que la inefable Federación Internacional era forzada a admitir. A esa altura, a fines de los años '70, el verdadero poder pasaba por las manos de los constructores, que hacían lo que querían.

Sobrevino la gran crisis con la amenaza de secesión, de la creación de un campeonato fuera de la FISA. Era una amenaza que no tenía sentido, que no hubiera podido nunca traducirse en realidad, incluso porque los mismos grandes sponsors advertían decididamente, todos, que se retirarían si las carreras de la F.1 no formaban más parte del deporte internacional oficial.

Los hombres de la FISA no quisieron tener en cuenta esta circunstancia y, con una postura que pareció hasta sospechosa, cedieron en la práctica todo poder de decisión al grupo de constructores.

Era el famoso "Pacto de la Concordia", que tomaba su nombre de la Plaza de la Concordia de París, frente a la cual fue firmado, pero que no significaba el hecho de que hubiese efectiva concordia entre las partes: en la FISA quedaba el poder sobre los reglamentos técnicos y deportivos; en la FOCA, el poder sobre todas las actividades de carácter financiero. En realidad, también el poder deportivo y técnico pasaba a los constructores a través de la cláusula que imponía la unanimidad de pareceres para poder efectuar modificaciones.

De este estado de cosas era responsable directo el presidente de la FISA, Jean-Marie Balestre, el cual en el "entretiempo" se había convertido en un verdadero dictador de la actividad deportiva internacional gracias a inteligentes maniobras que modificaban radicalmente la estructura de la Federación.

Esta evolución (¿o involución?, ¿o degeneración?) ha producido la situación actual, que ve a la F.1 prevalecer sobre todos, a menoscabo de todo, cosa de la cual no parecen preocuparse tanto los máximos dirigentes.

Sobre el plano técnico, mientras tanto, se verificaba otro importantísimo advenimiento: la aparición de los motores sobrealimentados con turbocompresores.

Fue la Renault, con muchísimo coraje, la que abrió el nuevo camino dentro del escepticismo general. Los motores sobrealimentados con turbo habían ya aparecido en las carreras, así como en la producción normal, pero sobre las máquinas Sport (que, por su parte, habían cambiado denominación con los oscuros grupos A, B y C), y se estaban imponiendo, pero gozaban de una proporción de equiparación con los motores normales, que era relativamente favorable: 1,4, mientras que para la F.1 la relación prevista era de 2. Nadie suponía que fuese posible compensar la gran diferencia de cilindrada con la mayor carga de presión. La Renault tuvo el coraje de aceptar el implícito desafío; y en 1977 se presentaba con su primera máquina. El ejemplo era seguido por Ferrari, siempre entre mucho escepticismo; pero cuando los resultados comenzaron a llegar, nuevamente el mundo de la F.1 se dividía en feroces batallas. El "grupo FOCA" intentaba prohibir el turbo de cualquier modo y con toda clase de pretextos. Y, curiosamente, el primero en saltar el foso, pasando al uso de un motor turbo, fue Bernie Ecclestone, propietario de Brabham y presidente de la FOCA. "Haz aquello que te digo, no lo que yo hago", ¡decía el padre Zapata!

En la historia de la evolución de las carreras, el ingreso de Renault fue un advenimiento importantísimo no sólo por la novedad técnica sino porque conllevaba un gran constructor a las carreras de la F.1. Y nosotros, desde estas columnas, hemos dicho a su tiempo que era un dato para recordar, porque a la Renault le seguirían los otros grandes constructores. Como ha ocurrido en los años que estamos viviendo y de los que hemos dado testimonio.

Renault, después Ferrari-Fiat, después BMW, Porsche, Alfa Romeo, los japoneses de Honda y ahora Ford, y creemos que no se ha terminado.

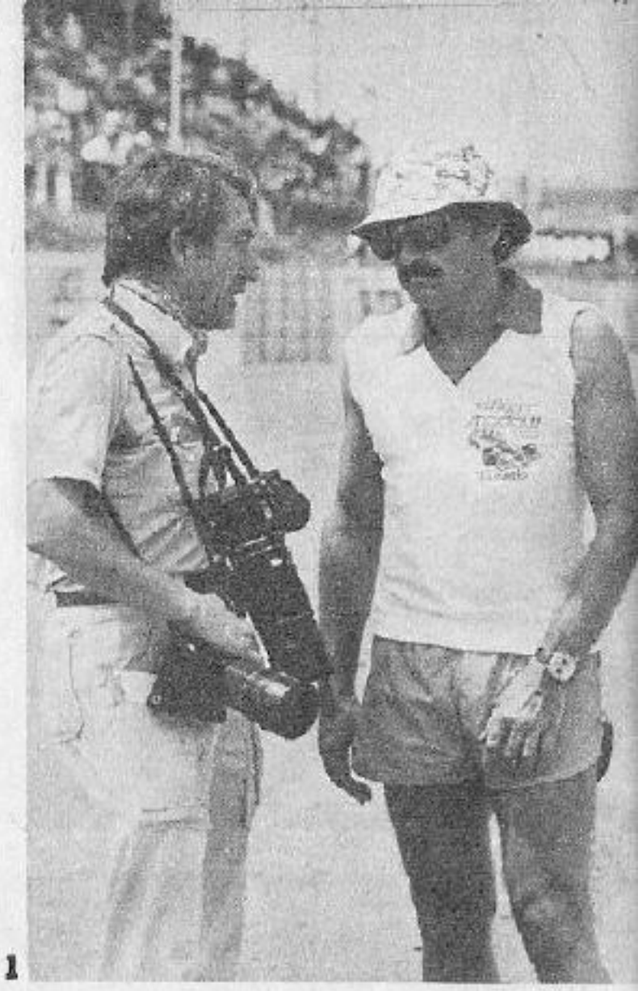
El desarrollo de los motores turbo ha sido rapidísimo, con una impresionante escalada de la potencia. De los modestos 500 caballos de Renault de 1977, estamos ahora en la utilización de 900 caballos en carrera, y el límite sería mucho más alto si mientras tanto no hubieran intervenido medidas restrictivas, con la limitación del cuantitativo de carburante a disposición. También en este caso, empero, la falta de prevención de la autoridad deportiva internacional ha producido daños. El combustible que era utilizado en las carreras de los años 50 era "nafta de comercio normal", pero con hábil maniobra los constructores han hecho desaparecer las palabras "comercio normal" de los reglamentos de los últimos años. Con el resultado de que han nacido nuevas generaciones de carburante que no pueden más ser llamados "nafta" por cuanto prácticamente no tienen nada más que ver con los derivados del petróleo. Combustibles sintéticos que explotan todos los conocimientos de la química y que son producidos por industrias químicas. En este sector, además, y es cosa de actualidad, hemos llegado sin vueltas a tener carburantes especialísimos a utilizarse para las clasificaciones, ¡distintos de los de carrera!

Sí, porque la última fase evolutiva es aquella de la enorme diferencia entre motores de carrera y motores de clasificación, para los cuales se llega a potencias de alrededor de 1.200 caballos, vale decir 800 caballos/litro, potencia específica increíble hasta hace pocos años.

Una evol ción que se ha producido aun en el campo de los neumáticos, donde actualmente dominan los radiales, introducidos por la Michelin que ha sido seguida por Pirelli y después también por Goodyear.

ORGANIZADORES Y PILOTOS

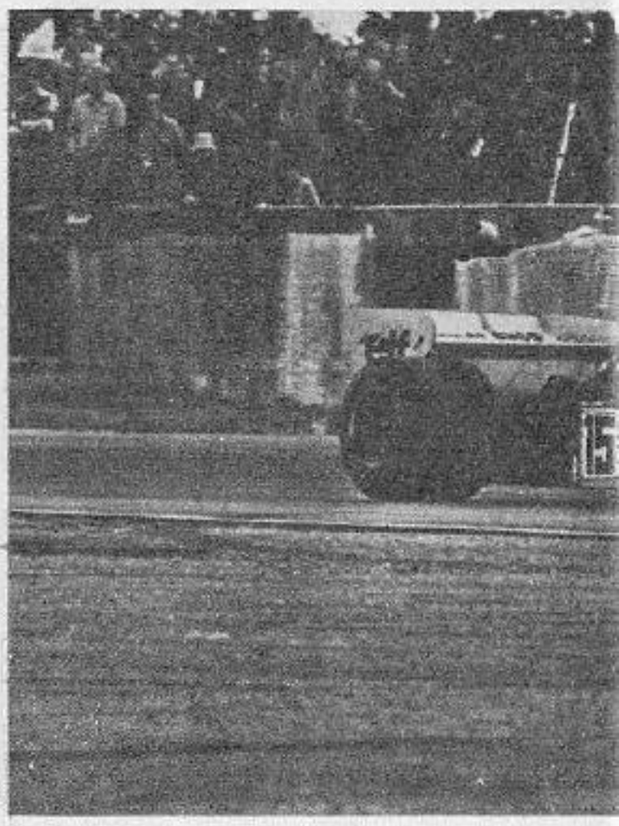
En todo este proceso de transformación han cambiado las figuras de los organizadores y de los pilotos. La progresión hacia formas de competición que tienen como objetivo el espectáculo y la explotación publicitaria ha hecho su aporte para una viva competitividad, con grandes inversiones de dinero, ya sea para la investigación o para la contratación de pilotos de primer plano. Y ha sido el hábil aprovechamiento de los recursos ofrecidos por la televisión, convertido en el medio para hacerse de otros muchos dineros. Naturalmente, con el control de la FOCA y el beneplácito de la FISA, que de ello obtiene utilidades sustanciosas. El aumento de los costos ha provocado aumento en los requerimientos para con los organizadores, y así alguno de los clásicos se ha encontrado en dificultades, no pudiendo soportar la



1



3



6

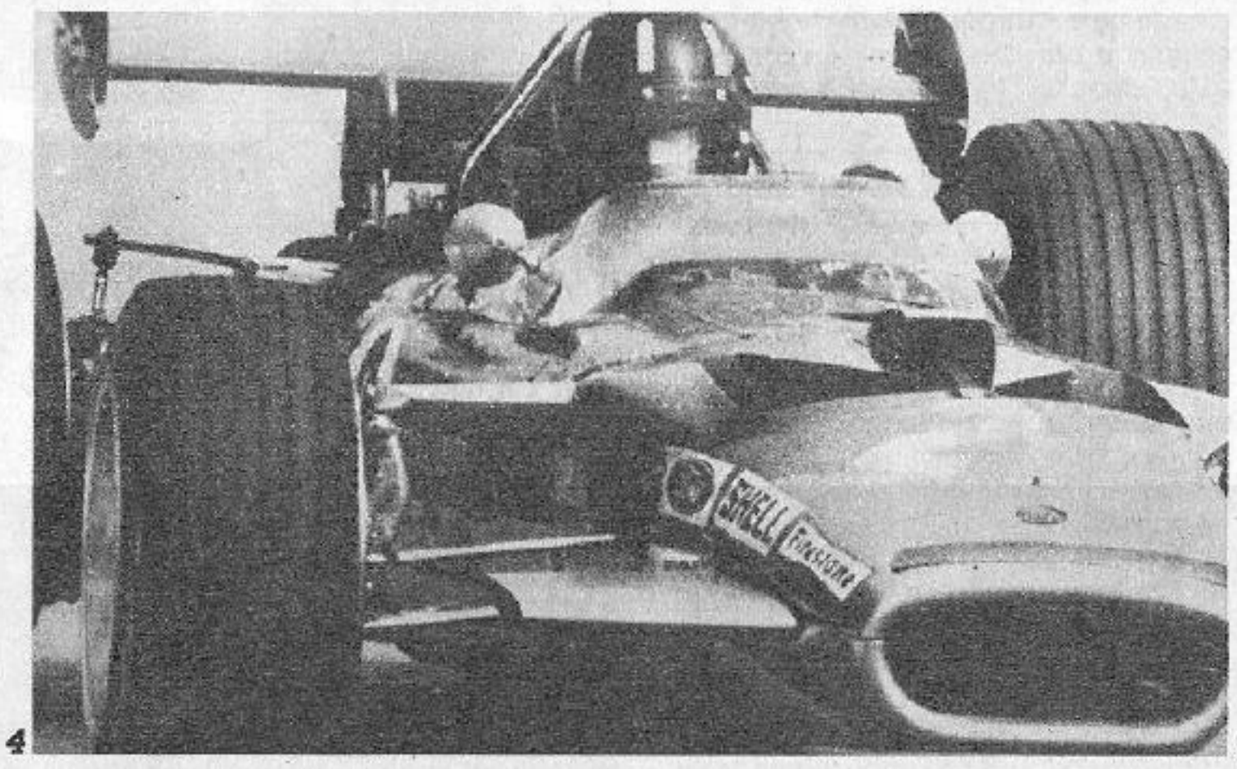
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



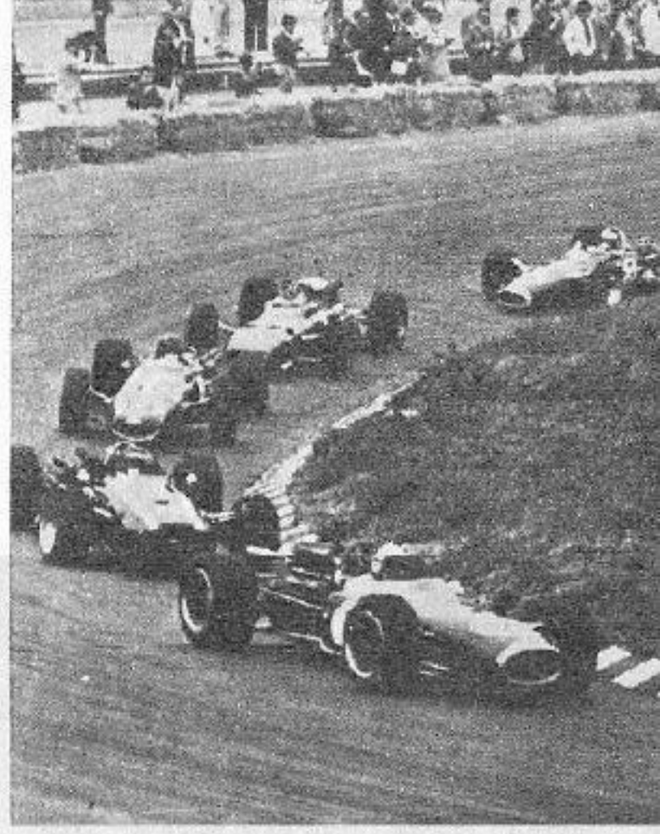
2

1) El autor de esta nota con Clay Regazzoni antes de convertirse en víctima de la F-1. 2) Los Ford GT40, la lluvia, Le Mans... 3) La Ferrari de Bandini arde en Mónaco '67 mientras pasa "Mr. Montecarlo", Graham Hill. 4) Otra vez Hill, pero ya con el Lotus 49 decorado como marquilla de cigarrillos... 5) Brabham, Rindt, Gurney, Amon y Clark en Zandvoort; el quinto, rumbo al primer triunfo del Cosworth. 6) Jean P. Jabouille conduce al Renault Turbo en su debut en Silvertone '77. Histórico. 7) El "extractor" del Brabham-Alfa con que Lauda ganó con "escándalo" en Suecia '78. 8) Jackie Stewart y Gilles Villeneuve, dos grandes.

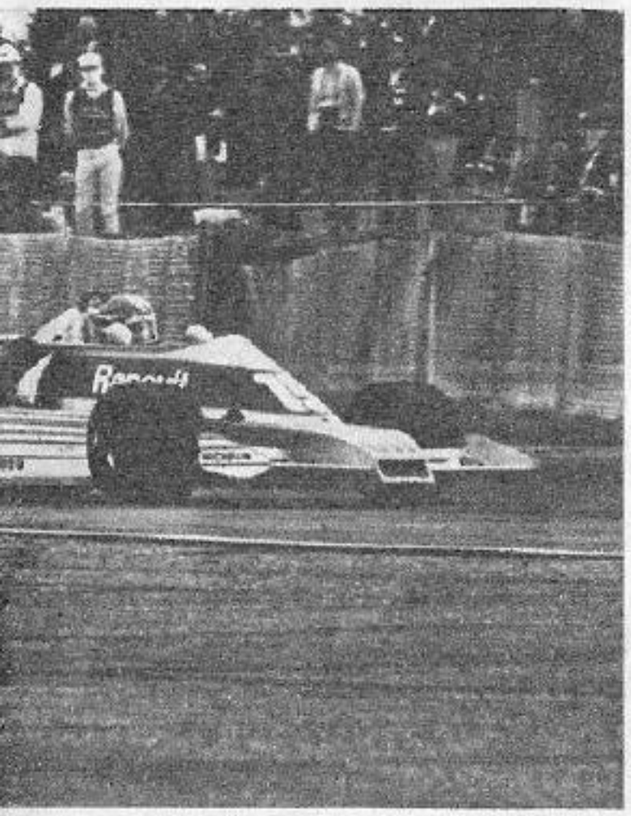




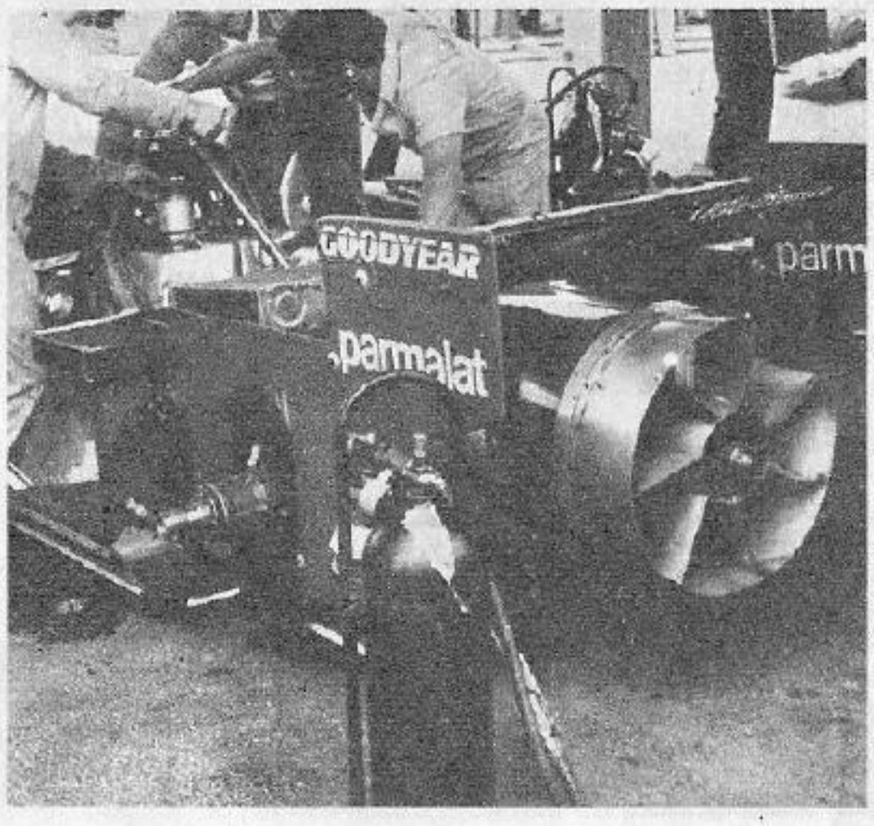
4



5



7





8

escalada progresiva. No decimos que esto haya sido deseado, pero es evidente el hecho de que muchos organizadores clásicos han sido arrodillados... y en este punto, sea Bernie Ecclestone directamente o la FOCA como grupo, se han encargado inclusive de la organización. Así que, con el control de los reglamentos, de las finanzas y, además, de las organizaciones, el círculo se cierra haciendo de la F.1 una república independiente en su totalidad, salvo alguna resistencia de parte de organizadores afortunados.

¿Y los pilotos a todo esto? Se sigue afirmando que la F.1 es un hecho deportivo, y en realidad lo es, pero sólo para aquellos que pueden participar. Los pilotos que corren tienen las ambiciones y los impulsos típicos de la tensión deportiva; pero es el acceso a la F.1 lo que está equivocado. No llegan a la F.1 pilotos seleccionados gradualmente como ocurre en casi todos los otros deportes, sino aquellos que teniendo cualidades (en la mayor parte de los casos) pueden ser útilmente explotados con fines publicitarios. Otros, aún teniendo calidad, no logran encontrar lugar en esta actividad porque no interesan a patrocinantes o no contribuyen a hacer populares las competiciones a los telespectadores de determinadas naciones.

Un caso reciente para todos: Oscar Larrauri, que aún siendo piloto potencialmente de primer plano, no puede entrar en la F.1 porque no le es posible aportar a algún equipo la contribución de auspiciantes potentes.

Por su parte, los pilotos más notorios, dándose cuenta de cuánto pueden obtener como beneficio, han aumenta-

do sus pretensiones financieras. El caso más evidente ha sido el de Niki Lauda, que volvió a las carreras con McLaren-Porsche porque se le ofreció un contrato enorme. La operación, publicitariamente bien explotada, valía la pena. Y su ejemplo ha sido seguido por otros, y automáticamente todos han solicitado recompensa siempre más elevadas; hoy se habla sólo de millones de dólares anuales.

El enriquecimiento en poco tiempo, para concluir, parece ser el único objetivo que se persigue.

Y siempre en función de dichos objetivos es que la F.1 ha quebrado otra tradición, aquella de la estabilidad de las organizaciones confiadas sólo a quienes hubieran demostrado ser capaces y confiables.

Ignorando las tradiciones, la F.1 se ha propuesto como espectáculo itinerante, como son los "Harlem Globetrotters" para el basquet. Y se ha tenido la experiencia de sedes extrañísimas, como Long Beach, Dallas, Las Vegas, además de proyectos de carreras en Rusia, en China y en otros lugares exóticos. Lo importante no es más ofrecer contenido-tecnicodeportivo válido, sino ser noticia y espectáculo.

LAS OTRAS CATEGORIAS

Lentamente, la F.1 ha suplantado todo el resto del deporte automovilístico, haciendo pasar a segundo plano a las otras especialidades tradicionales.

Prácticamente ha sido "asesinado" el Campeonato de Marcas, aquél que con las competencias de larga duración tenía altos contenidos técnicos y que ha sido relegado a un plano secundario aun por la poca previsión de la FISA, que no comprendió que no era posible imponer reglas extrañas a países que tienen una línea propia, como los EE.UU. de América.

Otras ideas curiosas nacidas de teorías no avaladas por la experiencia y el sentido práctico han provocado otros daños, como el infligido con la creación de aquel "Grupo 5" que alejó a los verdaderos constructores, quedando para Porsche el monopolio de las carreras de largo aliento, que no son ya atrayentes para el público. El daño ha sido hecho y transcurrirá mucho tiempo para anularlo.

Muerta la Fórmula 2, siempre por carencia de ideas claras, a causa de los costos elevados y que no eran justificados, para pasar de las divisiones promocionales a aquellas de la máxima categoría, quedaba sólo la Fórmula 3, que por mucho tiempo cumplió bien con su cometido. No era ideal, pero servía al efecto. Y bien, en las últimas fases de la evolución de la que hemos sido testigos ha sido encontrada también la manera de eliminar a la F.3 como actividad internacional, impidiendo así tanta experiencia para jóvenes pilotos. En su lugar ha sido creada la F.3000, que en sustancia ha servido para recuperar los motores Cosworth aspirados, con notable beneficio de quienes los habían obtenido a poco precio.

El gran Moloch de la F.1 y sus patrones han pedido al automovilismo deportivo demasiados sacrificios.

LA POPULARIDAD DE LOS RALLIES

En contraposición al ascenso de la F.1 como monopolizadora del interés por las carreras en pista, se ha producido la escalada de los rallies como actividad cada vez más seguida en el mundo. También aquí con errores, no obstante, producidos por poca previsión. Los rallies, actividad que debería tener como protagonistas naturales a las máquinas de serie o derivadas de ella, se han convertido en campo de batallas industriales muy activas, involucrando a muchas grandes marcas. Y los constructores han impuesto también aquí sus propios deseos, no encontrando de parte de la Federación límite alguno. Así han sido permitidas las "evoluciones" de los tipos de autos y el agregado de la creación de otras clases que nada tienen que ver con la serie. La creación del "Grupo B", verdaderas y exactas máquinas de carrera, con los motores sobrealimentados, con la tracción integral, propuesta por los constructores y aceptada sin discusión por la FISA, ha llevado a una ulterior desviación también a esta especialidad, creando las premisas para nuevos y graves peligros. Y, sobre todo, haciendo aumentar los costos de manera desmesurada y en progresión constante, además.

ERA DE ESPECIALISTAS

Lo que es todavía más destacable, en la evolución de las carreras de los últimos 20 años, es la creciente especialización.

No existen ahora, o casi, más pilotos que se dediquen a diferentes especialidades, como ocurría al principio de las carreras y como ha acaecido hasta los años 60. Ultimo representante de la raza de los pilotos completos ha sido Jackie Icky que, como Clark, Graham Hill y otros, era capaz de guiar cada tipo de máquina en toda condición y con cualquier tiempo.

El creciente número de carreras, el compromiso total y asiduo, han creado muchas especializaciones, islas autónomas que no tienen contacto con las otras. Abrir este camino le ha correspondido a Jackie Stewart, que fue también el transformador de la figura del piloto, de hombre aventurero y un poco romántico a hombre de negocios animado de rigurosa racionalidad. Lo han seguido muchos otros que, arribados a los máximos grados del deporte, han pensado y obrado sólo en función de la conveniencia personal.

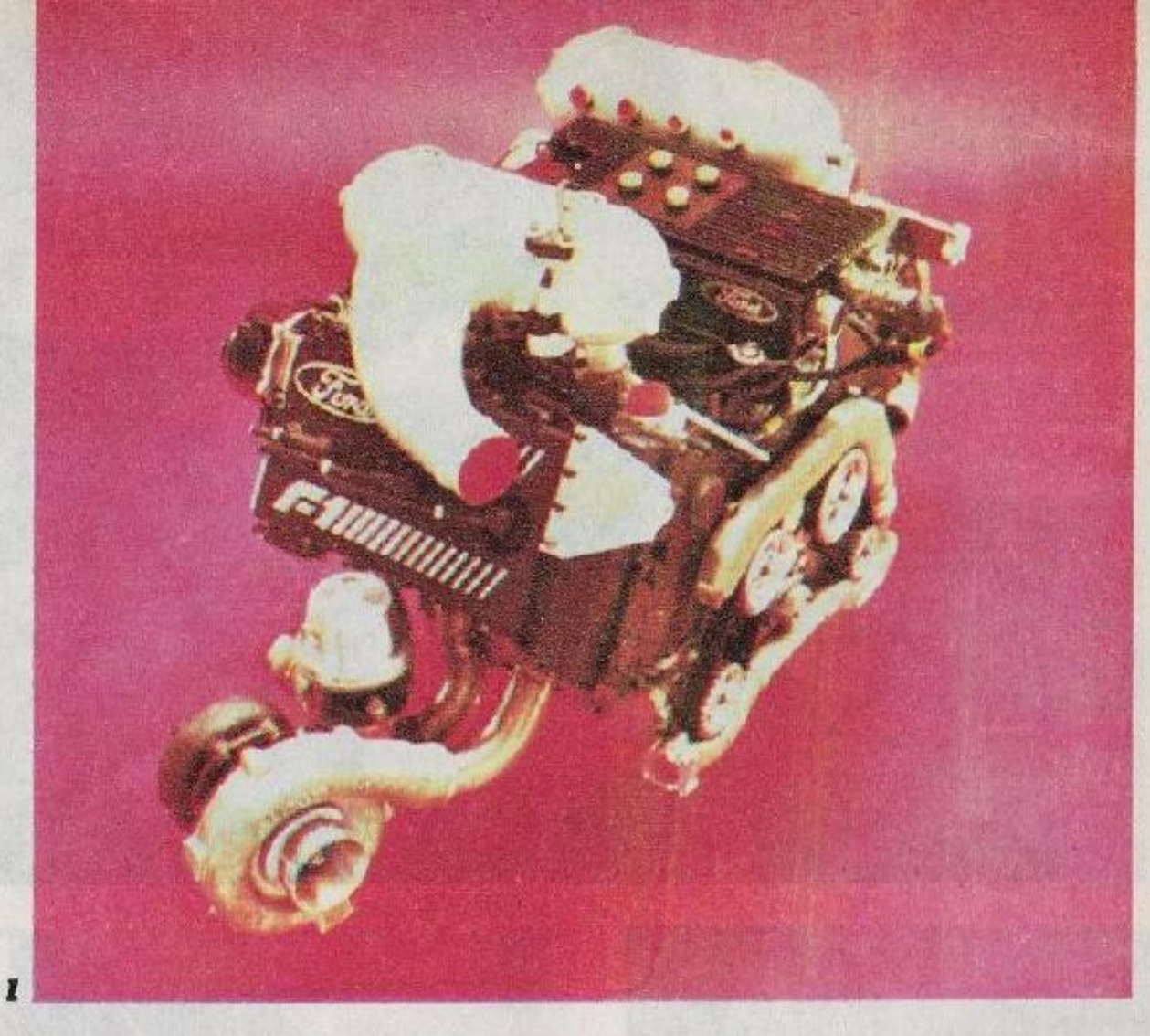
Con Stewart nacía el divismo y también la figura del piloto-trabajador, siempre en competencia con los adversarios, dentro y fuera de las pistas. A los vínculos de camaradería, que fuera de las pistas se traducían en comunidad de vida, hoy se han superpuesto frías relaciones más bien de carácter sindical, inspiradas también en los celos y los chismes. No ha sido una evolución simpática.

LOS PROGRESOS DE LA SEGURIDAD

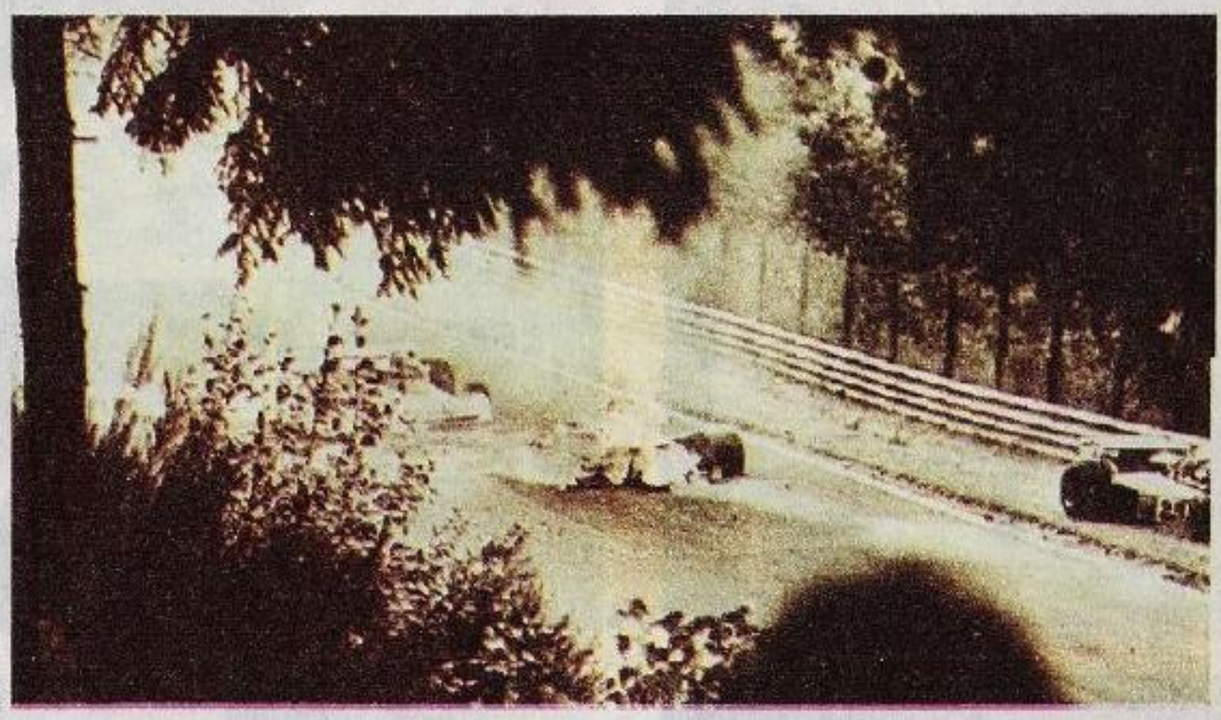
Resultado positivo de los egoismos introducidos por Stewart y llevados adelante por otros han sido las notables mejoras en la organización de las carreras, en los dispositivos de seguridad de los circuitos y en las máquinas.

En este campo, la evolución en estos últimos 20 años ha sido enorme, primero en la lucha contra el fuego, uno de los peligros más temidos, vencida en gran medida con autos dotados de estructuras sólidas y de instalaciones eficientes, con los buzos ignífugos, los extintores de a bordo y los tanques de seguridad. Después, la creación de las células de supervivencia que permiten a las máquinas soportar esfuerzos tremendos sin ceder; y, por último, con la adecuación de los circuitos. Eso ha llevado, empero, a una cierta uniformidad de las competencias, que han perdido determinadas características que distinguían a un Gran Premio de otro.

Todas batallas positivas... si no ocurriera hoy que por razones de conveniencia se vaya a correr en condiciones inadecuadas. Circuitos como Detroit, aún en uso, Dallas o Long Beach están en antítesis con los postulados de la seguridad, pero son aceptados y avalados. Y ésta es una de las tantas cosas



1 2



4 5



6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1) El modernísimo motor Ford biturbo de la F-1 '86. 2) Las trompetas de inyección del clásico Cosworth y el casco del "Lole". Símbolos de una época superada. 3) El "Rallymeister" Walter Röhrl sobre el "padre" de los "superautos", el Audi Quattro, en "el Rally", Montecarlo. Empezaba 1985 y el público ya se volcaba en forma masiva a rutas cada vez más peligrosas por culpa de semejantes monstruos mecánicos. 4) Lauda se accidenta en Nurburgring '76... 5) Bernie Ecclestone, su colaborador Max Mosley y su "cómplice" Jean M. Balestre. 6) Reutemann liderando un lote de F-2 europeos en 1970, año del debut del equipo del A.C.A. y época de esplendor para una categoría que murió en 1984.

absurdas en este curioso mundo de las carreras.

La seguridad ha sido, como fuere, aumentada de manera muy relevante. De la muerte de **Bandini** en Montecarlo provinieron las mejoras en los circuitos; de la de **Siffert** y **Rodríguez**, los sistemas antiincendio; de los accidentes de Lauda y **Regazzoni**, la eliminación de posibles causas de daños graves; y la batalla contra los alerones peligrosos o contra las polleritas pudo ser vencida después que incidentes graves dieran razón a los opositores. El precio, en dramas humanos, ha sido alto. Uno por todos, recordamos a **Gilles Villeneuve**, víctima de los sistemas absurdos de clasificación, hoy todavía en uso. Sin la necesidad de "hacer el tiempo" en una única vuelta, impuesta por la limitación de las gomas, Villeneuve no hubiera debido arriesgar tanto en "aquella" vuelta.

.....

He aquí que hemos condensado en estas notas la suma de experiencias internacionales que CORSA ha vivido y registrado en 20 años. Buenas o malas, han sido las etapas cursadas por el deporte del automóvil, que ha recibido, como todas las actividades humanas de esta época de transformación, vuelcos imprevistos y resueltos.

Hoy todo es muy distinto de lo que era hace 20 años. ¿Para bien? ¿Para mal? No lo juzgamos. Lo cierto es que el deporte continuará, porque mientras existan hombres de 20 años, habrá siempre ese impulso del instinto de competición que es uno de los grandes muelles de la humanidad.

Quisiéramos volver, dentro de 20 años, a hacer otro balance.

LAS GRANDES MAQUINAS DE ESTOS 20 AÑOS

LOS DIEZ AUTOS "10"

por Sergio M. Goldvarg, Oscar A. Izzo y Eduardo E. Neira



Como la mujer o el hombre "diez" de nuestros sueños, todos (...o casi) tenemos un auto "diez" puntos que nos desvela. De ahí la encuesta monstruo que lanzamos con la mira puesta en esta edición aniversario. Y ustedes consagraron a estos diez autos cuyos datos principales y mejores ilustraciones confluyen aquí. Sí, por supuesto que faltan unos cuantos que merecerían figurar en este selecto "cuadro de honor", pero éstos son los diez primeros... qué le vamos a hacer.

PORSCHE 917

(1° con 3.172 puntos)

Este impresionante modelo de la casa de Stuttgart, se convirtió en sinónimo de "sport" durante los años 1970 y 1971. Se trató, simplemente, del Sport Prototipo más potente de todas las épocas hasta el actual imperio del turbo.

Reglamentariamente se exigía una producción mínima de veinticinco unidades para su homologación, elemento éste que, lejos de desalentar a Porsche, instó a los técnicos e ingenieros de proyecto al trabajo inmediato para lograr el objetivo. El proyecto y desarrollo posterior comenzó en 1968 y, ya en abril de 1969, las veinticinco unidades fueron alineadas para su inspección final por parte de la CSI (Comisión Deportiva Internacional, entonces rectora), siendo fabricadas en total a lo largo de su campaña, cuarenta y tres unidades.

Si bien dominó durante los dos primeros años de la década del setenta el **Campeonato Mundial de Marcas**, pronto se reveló como inestable y nervioso durante su conducción, lo que trajo aparejado un cierto temor por parte de determinado grupo de pilotos con una no muy vasta experiencia, tal vez por ese motivo, siempre fueron "grandes" los apellidos que ocuparon su butaca.

El motor era un "flat 12" inicialmente de 4,5 litros y 580 HP, pero que no constituía una gran novedad ya que "Porsche Investigación y Desarrollo" sólo agregó cuatro cilindros al ya probado impulsor de tres litros. Progresivamente la cilindrada fue incrementada primero a 4,9 litros y luego, en 1971 a su arquitectura definitiva de 5 litros y 640 HP, teniendo el auto un peso total de 800 kg.

Fueron variados los tratamientos aerodinámicos efectuados en los "917" según los tipos de circuito, pero había tres diseños fundamentales: el de cola corta, denominado "K" y utilizado en la mayoría de los trazados; la misma cola pero con aletas verticales (tipo Monza), y "long tail" o cola larga, específicamente para Le Mans. Hubo también otros tratamientos para este último circuito, como el impresionante "Cochon Rose" "Lechón Rosa", de aspecto casi fantasmal. Oficialmente Porsche presentó en las pistas al 917 sólo hasta verlo competitivo, y a partir de ese momento fue derivado a teams privados como el "Gulf" con los legendarios 917 celestes con vivos anaranjados, confiados a Siffert-Bell y Rodríguez-Oliver (o Rodríguez-Kinnunen en cierto momento), o el recordado "Martini Racing Team" con las duplas Elford-Larrousse y Lennep-Marko (estos últimos, vencedores en Le Mans '71) y los "Porsche Salzburgo" que se anotaron una victoria de excepción en Le Mans '70 con **Herrmann-Attwood** (aquel de color ladrillo con franjas blancas longitudinales, ¿se acuerdan?).

Ferrari contaba para hacer frente al poderío germano con las 512 S, pero sólo pudieron vencer en las 12 horas de Sebring con Vaccarela-Giunti-Andretti. Luego apareció el auténtico "anti-Porsche", es decir, las 512 M, pero tampoco fueron exitosas, venciendo sólo en Kyalami con Ickx-Giunti.

Los Porsche 917 acumularon 15 victorias a lo largo de su campaña, llegando Jackie Oliver a desarrollar en la recta des Hunaudieres, en Le Mans, una velocidad máxima de 387 km/h... de noche (guarismo impresionante aún hoy).

La exitosa carrera del 917 finalizó abruptamente a causa de los cambios reglamentarios prohibiendo los motores de cinco litros. ¿Habrá sido éste el inicio del ocaso para los Sport? Seguramente.

FORD SIERRA XR4

(2° con 2.313 puntos)

La aparición de este modelo en **T.C.2000** se produjo el 17 de abril de 1985, en la competencia de General Roca. La unidad fue preparada por **Carlos Akel** y conducida por **Rubén César Daray**, y en dicha competencia no llegó a clasificarse, pero en su segunda presentación, el 14 de abril, arribó a la victoria, y posteriormente se impuso en Marcos Juárez y Buenos Aires. Pero sin duda el auto que –campeonato de Daray al margen– le dio más satisfacciones a **Ford** últimamente, fue el preparado por **José Miguel Herceg** y conducido por **Mario R. Gayraud**, quien durante el año anterior llegó al triunfo en Chaco, Las Parejas, Córdoba y Pigüé, mientras que en la corriente temporada lo hizo en General Roca, Concordia y Las Parejas. También llevó al escalón más alto del podio a Gustavo del Campo con preparación de Souza Martínez, el 1° de diciembre de 1985, en Buenos Aires. En total, hasta la que se corrió en Las Parejas –quinta de la temporada '86– la coupé Ford Sierra XR4 disputó 17 competencias, culminando victoriosa en 11 oportunidades.

En la parte técnica el motor de esta novísima versión del óvalo que en 1985 –Daray mediante– llegó al título, eroga una potencia de 220 **HP**, equipado con dos carburadores bicuerpo. El resto del auto muestra –entre otras cosas– embrague Wobron multidisco, frenos a disco y suspensión independiente en las cuatro ruedas, caja Sáenz y un peso lindante en los 1.000 kg.

PEUGEOT 205 TURBO 16

(3° con 2.220 puntos)

Todo comenzó en octubre de 1981, cuando Peugeot y Talbot encargaron a **Jean Todt** el desarrollo de un programa deportivo que englobara a las dos marcas. En diciembre de 1982, Todt anunció que "Peugeot-Talbot Sport" entraría oficialmente en el Campeonato mundial de Rally en 1985, pero que durante 1984 el auto sería testeado en el lugar más eficaz, que son las mismas competencias.

Así, el 23 de febrero de 1983, el Peugeot 205 Turbo 16 fue presentado a la prensa. Su denominación de "205" corresponde al del auto fabricado en serie "turbo" porque su motor es turbocomprimido y "16" por el número de válvulas.

Si bien el auto era revolucionario, estaba inspirado en dos grandes vehículos de ese momento: del Audi tomaba el principio de las cuatro ruedas motrices y el turbo único para sus 1.775 cm^3, mientras que del Lancia surgía la arquitectura general del Peugeot 205, es decir, la planta impulsora "central-posterior". Pero si en el Lancia Rally el motor está ubicado en forma longitudinal, en el 205 Turbo es transversal.

En diciembre de ese año comenzó la fabricación de los 200 ejemplares necesarios para su homologación en Grupo B, y en enero de 1984 estaban listas las 20 unidades "Evolución 1" para competición exclusivamente. El 29 de marzo el 205 Turbo queda oficialmente homologado en Grupo B y el 3 de mayo Ari Vatanen y Jean-Pierre Nicolas llegan a la línea de partida en Ajaccio, del Tour de Corse.

Allí Vatanen-Harryman deben abandonar por un accidente, pero Nicolas-Pasquier se clasifica en cuarto lugar. El triunfo llega en los Mil Lagos con Vatanen-Harryman, quienes repetirían en San Remo y en el RAC Rally.

En 1985 Vatanen-Harryman triunfarían en Montecarlo, el Rally de Suecia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Marlboro
Alain Prost
Campeón del Mundo

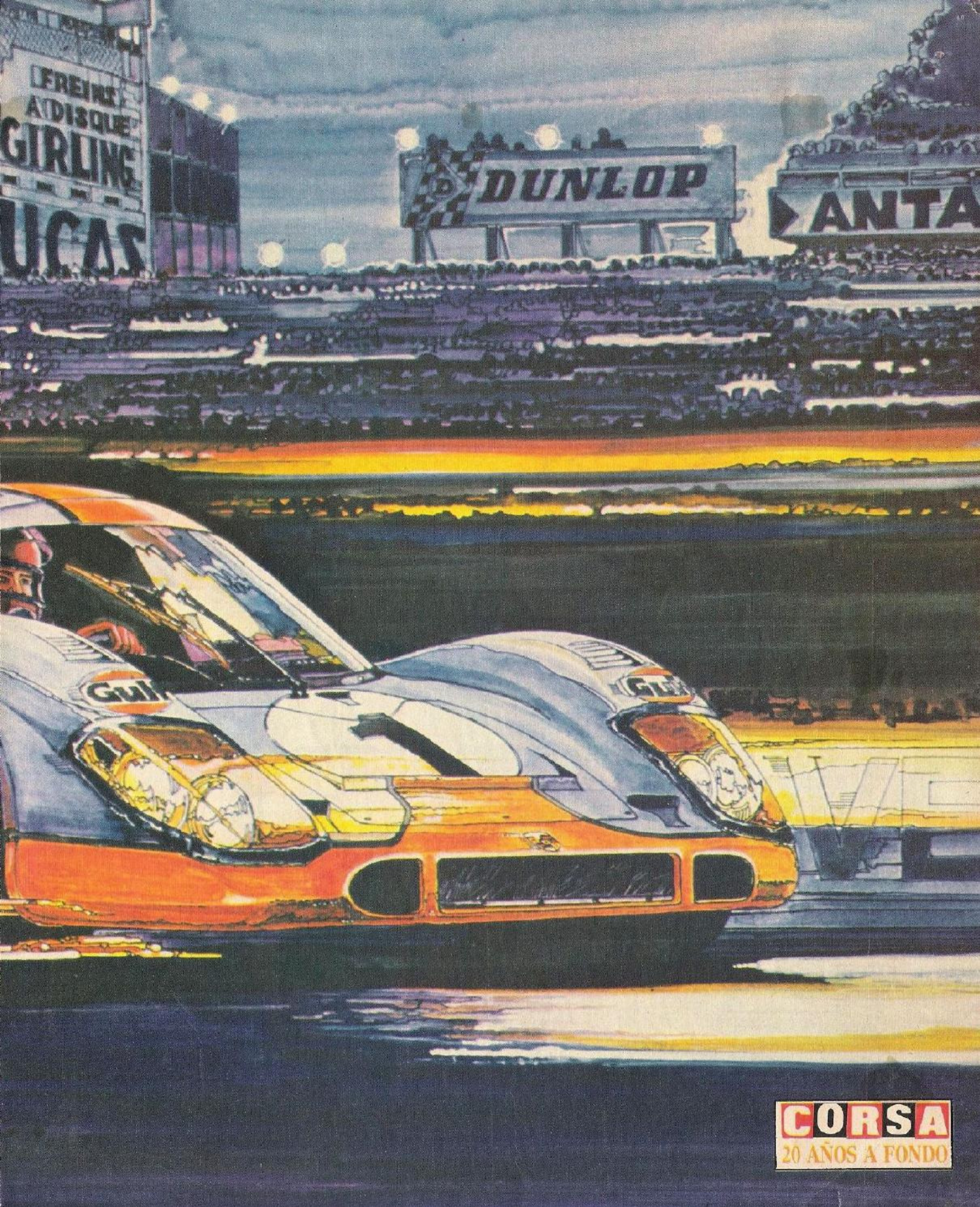
PEUGEOT 205 TURBO 16
Tripulación: Carlos A. Reutemann - Jean F. Fauchille
Categoría: Rally Grupo B

Foto: Enrique Bianco

—Chiappe—

PORSCHE 917
"El Auto"
Categoría: Sport
Ilustración: Anselmo P. Chiappe

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


FREINS
A DISQUE
GIRLING
LUCAS
DUNLOP
ANTA
Gulf
Gulf
CORSA
20 AÑOS A FONDO

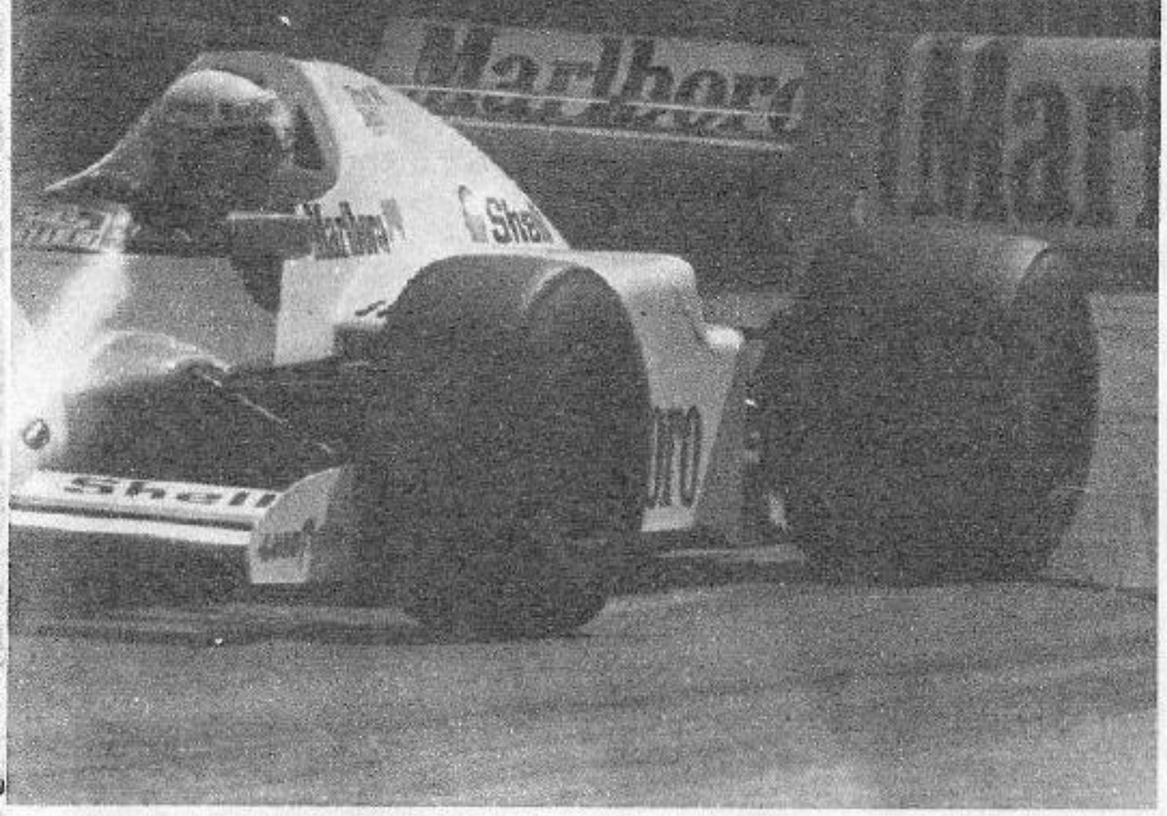
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FORD SIERRA XR4
Piloto: Mario R. Gayraud
Categoría: Turismo Competición 2000
Foto: Rogelio Cano

CORSA
20 AÑOS A FONDO

McLAREN MP4/2C-TAG Porsche. Fórmula Uno Internacional



LANCIA STRATOS. Rally Grupo 4



RENAULT 18 GTX. Rally Grupo A



so Chardonnet, importador de Lancia en Francia, que consiguió varios puestos de privilegio en el Campeonato Mundial, incluyendo victorias en la vuelta de Córcega,

FERRARI 312 T2

(10° con 650 puntos)

La Ferrari 312 T2, salvo en lo que respecta a la utilización de la caja transversal –debido a la perspectiva de instalar un sistema De Dion– tenía pocas modificaciones en relación con la B-3, su predecesora. Un tratamiento exterior más delicado, nuevo alerón trasero y la corrección de ciertos elementos de suspensión le dieron a Ferrari la Copa de Constructores 1975 y el título para Lauda.

Técnicamente, la T2 para 1976 no presentaba grandes variantes respecto de la T, salvo la toma dinámica que había sido adaptada al nuevo reglamento y las suspensiones. La Copa de Constructores quedó en Italia.

La temporada 1977 encontró a la T2 casi sin cambios y por ende, con los problemas de neumáticos que ya aquejaban a los autos rojos desde 1976. El primer cambio apreciable fue la disminución en la sección de las tomas dinámicas, luego hubo diferentes tipos de alerones traseros y los flancos fueron rediseñados como así también el carenado del motor y se produjo el alargamiento de la distancia entre ejes.

Sin embargo, el chasis era básicamente igual al de 1975, es decir un monocasco de sección ancha y baja. Las suspensiones delanteras llevaban el característico brazo único superior que toma a los amortiguadores con uno de sus extremos, mientras que un triángulo inferior completaba el conjunto, teniendo atrás otro brazo único superior y brazos paralelos. El peso orilló el límite de entonces de la categoría, llegando a 575 kg con agua y aceite pero sin nafta, y la potencia del motor –el "flat" 12– era de 500 HP a 12.000 rpm.

En 1976, Lauda se adjudicó los GG.PP. de Brasil, Sudáfrica, Bélgica y Mónaco, teniendo en Alemania su gravísimo accidente. 1977 comenzó con el triunfo de Reutemann en Brasil luego de haberse clasificado tercero en nuestro GP, mientras Lauda llevó a la T2 al triunfo en Sudáfrica, Alemania y Holanda, clasificándose Campeón Mundial y obteniendo Reutemann el cuarto lugar. El sábado 12 de noviembre de 1977 se presentaba en Maranello la nueva 312 T3.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL Máxima Compresión

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS "MILLE MIGLIA"
Y UNA EXPERIENCIA
PERSONAL INOLVIDABLE

LA MAS GRANDE HISTORIA JAMAS CORRIDA





El cambiante paisaje itálico fue el marco horadado por hombres y máquinas. Aquí, una Ferrari 250 MM Vignale y el Alfa Romeo Disco Volante en busca de Verona, Ferrara, Perugia, Siena... ¡La Mille Miglia revive! Florencia fue, como tradicionalmente acontecía en la Mille Miglia, una de las privilegiadas ciudades atravesadas por esta caravana.

La épica carrera que CORSA nunca pudo cubrir... pues dejó de correrse casi diez años antes de que este título ganara la calle. Pero, finalmente, el mes pasado, una histórica reedición nos tuvo como protagonistas. Créase o no, entonces, dos décadas después... nos damos el gran gusto. Y lo llevamos a usted, claro

Texto y fotos: Germán Sopeña

Ahora entiendo mejor aquella frase que Juan Manuel Fangio pronunció una vez asegurando que "hubiera cambiado de buena gana uno de mis campeonatos mundiales por una victoria en la Mille Miglia".

Cuando leí esa declaración por primera vez pensé naturalmente en el excesivo entusiasmo local de algún periodista italiano que le habría "sugerido" tal respuesta al quíntuple campeón. Después de haber recorrido –¿o, por qué no, corrido?– el camino original de las clásicas Mil Millas en el reencuentro histórico que se acaba de llevar a cabo, puedo asegurar que comprendo a la perfección esa posible opción de Juan M. Fangio.

Debe haber sido la carrera más importante de todas las épocas. Mucho más que Le Mans, que en realidad es un largo bostezo matizado con algunas horas de sueño. Mucho más que Indianápolis, mal que les pese a los particulares fanáticos de la disciplina del óvalo, y aquí estoy pensando en mi viejo amigo Bergandi, el pintor que se fue a California y que siempre hizo un culto de las 500 millas de Indiana.

Por una curiosidad de época, la carrera italiana también fue bautizada con una nomenclatura en millas y no en kilómetros, que hubiera sido lo más lógico si pensamos que en Italia se usan las medidas decimales y no las de origen inglés. Pero sonaba más rotundo "Mil Millas" que "1.600 Kilómetros" y

así fue elegida la denominación allá por 1927 cuando un grupo de entusiastas de **Brescia** dio origen a lo que sería uno de los grandes clásicos de la historia del automóvil.

El trayecto elegido es imponente. Arranca en las planicies del nordeste italiano, llega a tocar las costas del Mar Adriático por Rimini y Ancona y luego comienza la inolvidable travesía por las montañas italianas rumbo a Roma y retorno hacia el norte. En esas Mil Millas debe haber mil millones curvas y para quien experimenta el placer de llevar un auto con las manos, los pedales y el trasero –allí donde se siente realmente la velocidad– no puede haber mejor oportunidad para expresar todo lo que uno es capaz de hacer al volante de un automóvil.

El problema era uno solo: el público, que daba su marco inigualable en las Mil Millas, pero que a la vez marcó su muerte ineludible porque no era posible seguir corriendo a más de 200 kilómetros por hora por calles y plazas de pequeños pueblos que corrían así riesgos insensatos. Un accidente tremendo, acaecido en 1957 cuando **Alfonso de Portago** se fue del camino a 260 km/h perdiendo la vida junto a su acompañante y nueve personas del público, determinó el final de las Mil Millas.

Pero la carrera nunca murió en el recuerdo italiano porque se había transformado en mucho más que una carrera. Era en realidad una tradición, un acontecimiento popular que el día en que se desarrollaban las Mil Millas –ya que se hacía todo en un solo día– unía a toda Italia en una especie de misa mecánica que fue evocada hasta por **Federico Fellini**, como bien lo recuerda el colega Roberto Carozzo en su libro sobre Fangio de reciente aparición. Del mismo modo en que muchos pueblos del interior argentino esperaban con ansiedad el paso anual del Gran Premio de Turismo Carretera o de Turismo Mejorado, millones de personas de toda Italia tenían en las Mille Miglia la ocasión de una jornada totalmente fuera de lo común.

A diferencia de nuestros Grandes Premios, en cambio, las Mil Millas italianas tenían a su favor la ventaja de un camino increíblemente sinuoso y la posibilidad de ver allí a los mejores autos del mundo del momento piloteados por los mejores pilotos. Fangio, Moss, Ascari o Nuvolari podían ser los campeones indiscutidos de los autos de Grand Prix pero también tenían una cita de honor que implicaba un concepto del automóvil mucho más próximo al del automovilista de todos los días.

EL "LLAMADO" DE LA MILLE MIGLIA

Personalmente, no tuve la suerte de ver unas Mil Millas de verdad por una simple cuestión generacional. Pero basta haber leído libros o haber visto documentos fílmicos de la época para darse cuenta de lo que era esa carrera. Y cuando hace unos años un nuevo grupo de entusiastas de Brescia quiso revivir la carrera bajo la forma de un rally de autos de época de los que habían corrido en 1927 y 1957, inmediatamente fui como periodista y fotógrafo para observar semejante acontecimiento.

Fue un acontecimiento. Por la calidad de los autos presentes pero sobre todo porque el entusiasmo de los millones de personas que bordeaban las rutas indicaba que la vieja tradición de las Mil Millas seguía tan vigente como hace 40 ó 50 años. Allí mismo me propuse un objetivo ineludible: correr en algún momento en esas evocaciones con autos de época que se organizan cada dos años.

La ocasión llegó inesperadamente el año pasado, cuando mi amigo **"Buby" Salzman** comentó que llevaba a Europa una **Maserati A6 GCS** de 1948 –más conocida como la "monofaro", por su único farol ubicado en medio de la parrilla– y le propuse entonces correr juntos en la Mille Miglia 1986. El acuerdo no podía ser mejor ya que el trámite de inscripción, muy complejo pues se reciben innumerables demandas en todo el mundo y sólo entran 240 autos en la carrera, podía ser convenientemente facilitado por mi conocimiento personal con los organizadores de la carrera a los que había frecuentado en sus ediciones anteriores.

Inscribimos el auto y fue aceptado para largar. Comenzó entonces un veloz proceso de preparación de la Maserati –que necesitaba una completa recorrida de mecánica y carrocería– tras lo cual partió



1

por fin un barco rumbo a Europa a principios del mes de marzo.

En el ínterin, un nutrido grupo de entusiastas argentinos también había sentido el llamado de la Mille Miglia. Pese a la distancia y a las innumerables complejidades burocráticas argentinas para sacar un auto del país por un cierto tiempo, nada menos que diez coches argentinos fueron inscriptos en la carrera. De ellos, no todos pudieron largar en Brescia. Quedaron con la frustración Miguel Dellepiane con BMW 328, Enrique Sánchez Ortega con Bugatti 44, entre otros. Pero fueron aceptadas las inscripciones de **Delahaye Le Mans** del arquitecto **Rodolfo Iriarte**, el **Healey Silverstone** de **Eduardo Furlotti**, la **Ferrari 225 S** de **Lorenzo Barra (h)** y el **Porsche 550 RS** de **Eduardo Zampini**, que se sumaron así a "nuestra" Maserati monofaro. Cinco autos argentinos en la largada de la Mille Miglia fue un acontecimiento realmente fuera de lo común. Y hubo todavía uno más cuando en una apuesta riesgosa, pero finalmente ganadora, **Daniel Van Lierde** también llegó hasta Brescia con su Bentley, pese a que su inscripción había sido originalmente rechazada. Los organizadores, finalmente conmovidos ante el entusiasmo de quien había traído un auto desde Buenos Aires con la esperanza de una aceptación a último momento, dieron su acuerdo concediendo el número de un auto que no había llegado. Así, el Bentley pudo largar y darse el gusto de andar muy rápido durante los 1.600 kilómetros sin sufrir más inconvenientes que una junta de escape quemada.

MIL MILLAS INOLVIDABLES

¿Qué elegir como lo más destacado a lo largo de esos 1.600 kilómetros que recorrimos por toda Italia? Desde luego que no vale la pena hablar mucho del puesto 145 en que terminamos. Sobre ese tema corramos un velo piadoso y digamos que –como la gran mayoría– nos olvidamos de la regularidad y viajamos siempre a fondo, lo cual nos costó buena cantidad de problemas entre agua, aceite y líquido de frenos que había que reponer cada 100 kilómetros más o menos. Pero dimos la vuelta completa, el motor aguantó la feroz paliza sin perder jamás su reacción ultradeportiva y pudimos ver desde el auto todo lo que las Mil Millas ofrecían.

Y ese espectáculo visual fue inolvidable. Por el público, antes que nada. Se calcula que quince millones de personas lo vieron a lo largo de la ruta, y esa estimación no debe ser errónea si juzgamos por lo que veíamos nosotros mismos. Desde la largada, en medio de un corredor humano interminable, hasta el paso por cada pueblo o gran ciudad o la llegada

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



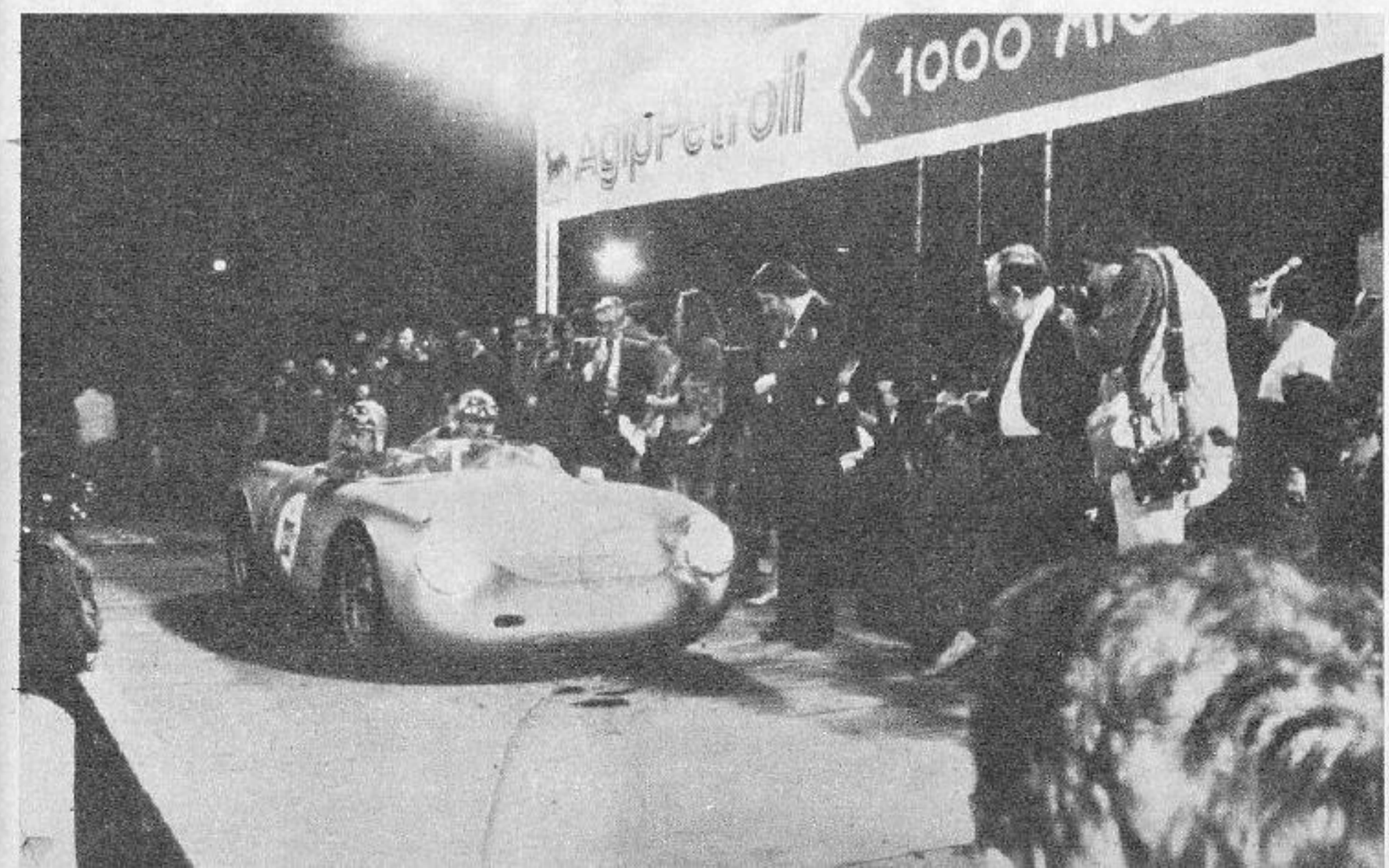


3



4

1) Como para confirmar la vigencia de las Mille Miglia, casi quince millones de personas a lo largo del recorrido vibraron a... nuestro paso. 2) Un Porsche 550 Spyder en la rampa de largada nocturna, presto a revivir la historia. 3) "Buby" Salzman, CORSA y la Maserati A6GCS, cumpliendo un sueño... 4) Ferrari Testa Rossa Pininfarina, Jaguar C Type 1951 con decoración de la "Ecurie Ecosse" y Mercedes Benz 300. Para muestra...



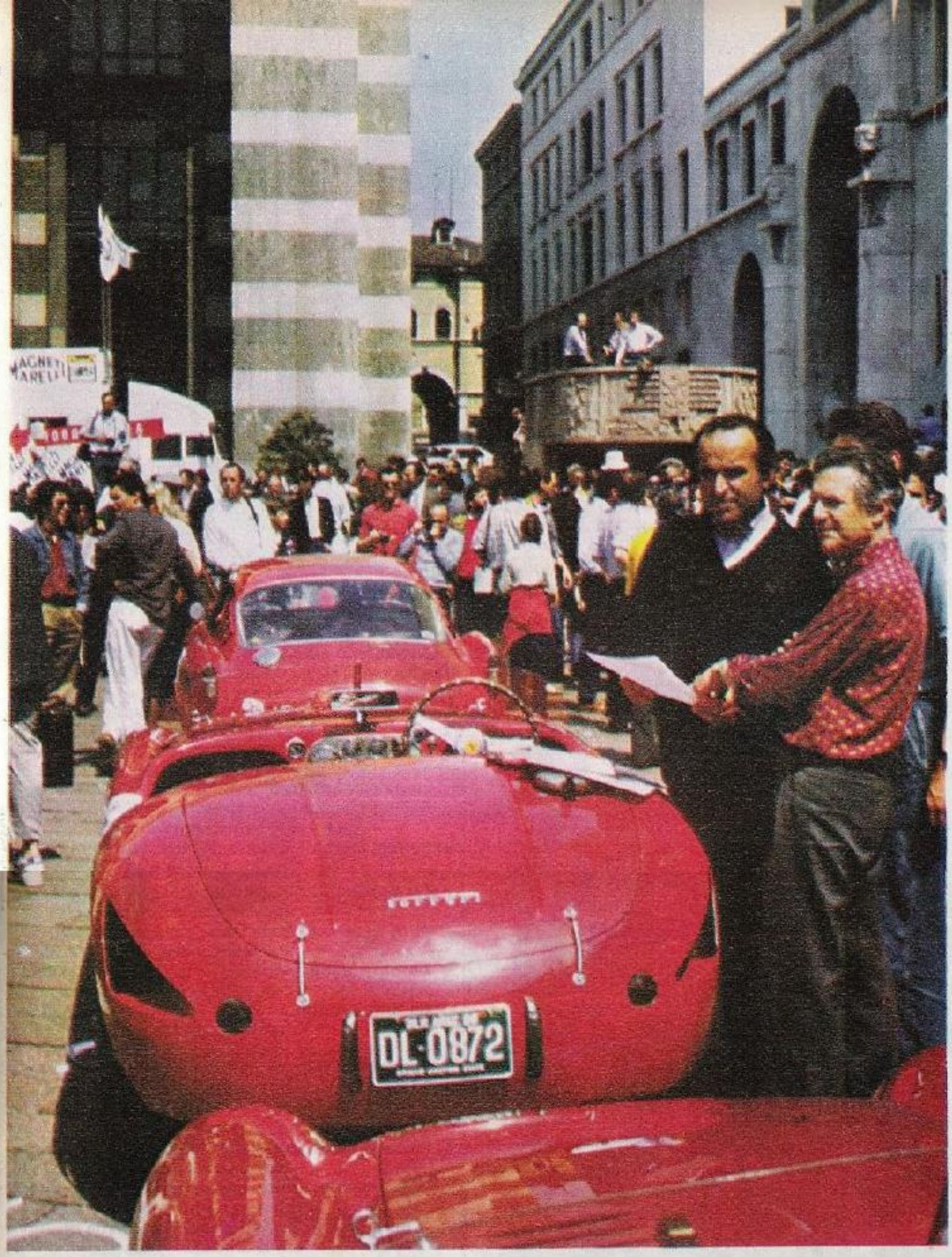
2

noctuma a Brescia, saludada por otra multitud, el entusiasmo de toda Italia se transformó en una especie de inyección adicional a lo que ya significaba andar a plena velocidad por esos caminos por donde habitualmente no se puede circular a más de 40 km/h.

Frente a semejantes muestras de fanatismo, Buby Salzman puso en práctica lo que denominó "manejo populista". Consistía en enganchar segunda con un violentísimo rebaje allí donde se podía doblar tranquilamente en tercera, y colocar primera –no sincronizada, merced a una feroz acelerada que recogía manos en alto del público– en curvas donde se podía doblar tranquiliamente en segunda. El resultado era que el auto salía arando sin mayor necesidad, pero visualmente era el ideal para los que miraban desde afuera. Esto, que desde siempre se llamó "manejo para la tribuna", suele ser un magnífico objeto de crítica cuando uno trabaja de periodista. La cosa cambia cuando uno toma el volante y se encuentra frente a millones de entusiastas. Debo confesar que rápidamente adopté el esquema demagógico de Salzman y me dediqué a mi turno al placer de inmensos rebajes que producían oleadas de entusiasmo. Una Mille Miglia no se corre todos los días...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1) Como para confirmar la vigencia de las Mille Miglia, casi quince millones de personas a lo largo del recorrido vibraron a... nuestro paso. 2) Un Porsche 550 Spyder en la rampa de largada nocturna, presto a revivir la historia. 3) "Buby" Salzman, CORSA y la Maserati A6GCS, cumpliendo un sueño... 4) Ferrari Testa Rossa Pininfarina, Jaguar C Type 1951 con decoración de la "Ecurie Ecosse" y Mercedes Benz 300. Para muestra...



nocturna a Brescia, saludada por otra multitud, el entusiasmo de toda Italia se transformó en una especie de inyección adicional a lo que ya significaba andar a plena velocidad por esos caminos por donde habitualmente no se puede circular a más de 40 km/h.

Frente a semejantes muestras de fanatismo, Buby Salzman puso en práctica lo que denominó "manejo populista". Consistía en enganchar segunda con un violentísimo rebaje allí donde se podía doblar tranquilamente en tercera, y colocar primera –no sincronizada, merced a una feroz acelerada que recogía manos en alto del público– en curvas donde se podía doblar tranquiliamente en segunda. El resultado era que el auto salía arando sin mayor necesidad, pero visualmente era el ideal para los que miraban desde afuera. Esto, que desde siempre se llamó "manejo para la tribuna", suele ser un magnífico objeto de crítica cuando uno trabaja de periodista. La cosa cambia cuando uno toma el volante y se encuentra frente a millones de entusiastas. Debo confesar que rápidamente adopté el esquema demagógico de Salzman y me dediqué a mi turno al placer de inmensos rebajes que producían oleadas de entusiasmo. Una Mille Miglia no se corre todos los días...



1



3



2

1) Un estilizado Lagonda, el conocido Porsche 505 Spyder y el extrañísimo Alfa Romeo Disco Volante, reactualizando duelos de antaño. 2) Inigualable clima "retro" en la Piazza della Vittoria en Brescia, antes de la partida... 3) El legendario Luigi Villoresi con nuestros compatriotas Barra, Claramunt y Cosulich.

tamente las horas de paso establecidas –ya que la carrera se hace como competencia de regularidad– y disputaban ardorosamente el trofeo final. Lo ganó por fin un impecable Mercedes SSK de un equipo suizo postergando a la Ferrari 225 S (comprada en Argentina) de la pareja torinesa Bianchini-Bianchini. Para cumplir con el promedio impuesto había que andar a muy buen ritmo en ruta libre y eso es lo que transformaba a la Mille Miglia de época prácticamente en una carrera de verdad.

Pero había muchos pilotos que se lo tomaban como si fuera estrictamente de verdad y dejando de lado todo promedio viajaban por las rutas a velocidades bien superiores a los 220 km/h. Allí descollaron los Jaguar C y Jaguar D que se hicieron el picnic de la carrera ya que no había ningún Mercedes sport como el que manejaba Stirling Moss en 1956 cuando estableció el record absoluto de la Mille Miglia a nada menos que 157 km/h de promedio general, una auténtica barbaridad.

En ese ritmo de carrera prácticamente libre, los coches argentinos no deslucieron. Lorenzo Barra (h) pagó tributo a esa vehemencia cuando en un trencito de Ferrari que se prendieron en la bajada desde Perugia, terminó con el motor recalentado y una junta de tapa que dijo basta al llegar al final de la segunda etapa en Roma.

Iriarte-Phelam y Zampini-Gómez sufrieron inicialmente problemas de tipo eléctrico pero los solucionaron a la perfección y terminaron andando a pleno régimen. Zampini se divirtió a lo grande con los autos más veloces mientras que Iriarte quedó convencido de que nadie maneja mejor un Delahaye con patente argentina en la montaña.

Sin inconvenientes de ninguna naturaleza, en cambio, Furlotti-Rocha dieron toda la vuelta a excelente ritmo con el impecable Healey-Silverstone. Para ser francos, era nuestro competidor directo y queríamos alcanzarlo a toda costa para llegar antes que ellos a Brescia. En la rampa del paso por Modena llegamos a ver la inconfundible cola del Healey subiendo al lugar de lanzamiento cuatro autos delante que el nuestro, y pensamos que ya los teníamos a tiro.

Pero por más que seguimos a fondo con la Maserati en las rectas finales que van desde Modena a Brescia, nunca pudimos volver a retomar el contacto.

Pero arribamos a Brescia, que era el gran objetivo inicial. Esa llegada entre miles de personas tampoco se olvidará más.

EN POCAS PALABRAS

- **Lo impresionante:** la cantidad de autos de época incomparables.
- **Lo inolvidable:** el paso por los centros históricos de cada ciudad.
- **Lo admirable:** la perfecta organización que mueve a miles de personas en toda Italia para que tal caravana se desplace sin problemas.
- **Lo afortunado:** el buen tiempo que acompañó a casi toda la carrera.
- **Lo inquietante:** el riesgo latente por la cantidad de público que bordea la ruta.
- **Lo elogiable:** la capacidad de la policía "stradale" italiana para organizar el paso de los autos de carrera en cada ciudad.
- **Lo maravilloso:** el paisaje italiano en sus mil variedades.
- **Lo previsible:** que la mayor parte de los competidores se olvidaban de la regularidad y andaban arriba de 200 km/h cruzando pueblos.
- **Lo más emotivo:** el saludo personal de Enzo Ferrari al paso por Modena.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Pilotos	Auto	País
1°	Schildbach-Netzer	Mercedes Benz SSK	Alemania
2°	Bianchini-Bianchini	Ferrari 225 S	Italia
3°	Vesco-Balzlini	Abarth 750 Zagato	Italia
4°	Marin-Marin	Maserati 200 S	Italia
5°	Valenzano-Maregalli	Lancia D 25	Italia
6°	Paterlini-D'Amico	Alfa Romeo 1750 S	Italia
7°	Ronchi-Longo	Fiat 1100 TV	Italia
8°	Mangi-Lucchini	Porsche 550 RS	Italia
9°	Claudani-Claudani	Fiat 508 CS	Italia
10°	Bloechle-Paessler	Alfa Romeo 2300 Monza	Suiza
11°	Celli-Bonini	Alfa Romeo 8C 2300	Italia
12°	Mazzocchi-Hampt	Alfa Romeo 1750 GS	Italia
13°	Bertoni-Gasparotto	Lancia D 24	Italia
14°	Manari-Zilletti	Maserati A6 GCS	Italia
15°	Kurauer-Kummer	Maserati A6GCS	Suiza
16°	Calmonte-Tobaldo	Maserati A6 GCS	Italia
17°	Forghieri-Vecconi	Ferrari 212	Italia
18°	Bergreen-Bergreen	Bentley TT 4,5	Suiza
19°	Alquati-Bani	Fiat 508 S Berlinetta	Italia
20°	Bonfanti-Corradin	Alfa Romeo 6C 2300	Italia
94°	Zampini-Gómez	Porsche 550 RS	Argentina
120°	Iriarte-Phelam	Delahaye 135 Le Mans	Argentina
133°	Van Lierde-Sosa	Bentley 4.5	Argentina
138°	Furlotti-Rocha	Healey-Silverstone	Argentina
145°	Sopeña-Salzman	Maserati A6GCS	Argentina

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA, LES DESEAN FELIZ 1986

ATENEO Producciones

FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FIAT

AMERICAN EXPRESS

Adherido al ACA •

AMERICAN EXPRESS
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL
TEL. 982-1824

AUTO UNION

BIMAR

Linea completa de repuestos y accesorios
AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR
CHICLANA 3658 Tel.923-0070 (1262)Cap.
ATENDEMOS COMPAÑIAS DE SEGUROS

REPUESTOS

TRADICION EN
VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofran s.a.c.i.

Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

Ahora en Castelar

OPEL

"Todo"

CHEVROLET

para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES: OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"
Cascos de Chevy 4 puertas
Av. E.Zeballos 2334 - Tel.629-2217(1712) Castelar

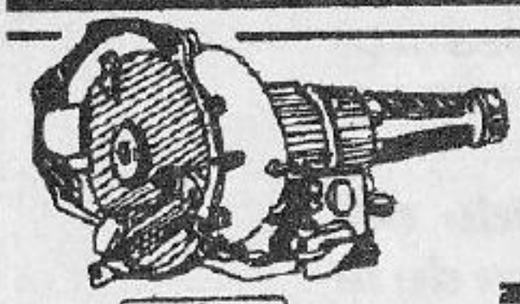
PEUGEOT-REP

DINERS CLUB

argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 T4B 504 404 D
"505"
ENVIOS AL INTERIOR
Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 88-8555

CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A.
ZANESE y Cia.
AV. DE LOS INCAS
5411/13
1427 BUENOS AIRES
TEL. 52-7669

MITSUBISHI MOTORS

SERVICE AUTORIZADO

AUTO-RADIO

EUROPA

S.R.L.(c.f.)



Nos especializamos en ALARMAS
ANTIRROBO y ANTI-ASALTO

* VENTA Y REPARACION
DE AUTO-RADIOS Y
EQUIPOS DE AUDIO
* CALEFACCION

Dublas 690 - (1424) Cap.
Tel. 923-1871

FIAT PEUGEOT ANSELMO

lo tiene

Repuestos originales
Equipos escapes especiales
Distribuidor "Escapessilens"
Techos panorámicos Venta y colocación

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 - (1414) CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

Automotores Alberti

MECANICA INTEGRAL
FIAT PEUGEOT
LINEA COMPLETA
ALBERTI 1068/70
T.E. 941-6192
(1423) - CAPITAL FEDERAL

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS



Unico Servicio Integral en el País
de venta y reparación de llantas
con Alineación, Balanceo y Gomería
en nuestro propio edificio

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

H. Yrigoyen 1585 - Tel. 629-2534 - Moron Pcia. de Bs. As.

---

distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE
DIRECCION - DESPIECES.
• Envios al interior •
Pedidos al Tel. 629-1407

INDALTMEC

ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407
1712 - CASTELAR

NO SUFRA MAS POR SU RODADO.

ANTIRROBO PATENTADO, DISTINTO A LO CONOCIDO EN EL PAIS (NO ES ALARMA)

Reconocido sistema antirrobo que pulsando un boton deja su vehiculo frenado en las cuatro ruedas, eliminando toda posibilidad de mal funcionamiento, para cualquier rodado con frenos hidráulicos (coche - camioneta - camión - tractor).

DANCO

DISTRIBUIDOR Y COLOCADOR OFICIAL:
SUPERI 2702/06 — TEL. 542-4517

OFICINA DE VENTAS, CONSULTAR:
TEL. 541-4782 TEL. 541-4782

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o 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), 6º 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 Nº 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-

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



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

ALFA ROMEO Turismo 2500 c.c. modelo 1947 y Gardner mod. 1926 ambos para restaurar vendo urgente llamar teléfono 222605 Paraná de 12 a 13 hs. Unicamente.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT SANTAFECINA CRESPI TULIA XV** listo para largar con repuestos. Sin trailer. Alvear 285 Cañada de Gómez. TE: 0471-24068 Guillermo Martínez.

FORMULA RENAULT DEPAC DKM listo para largar motor Cosma, caja Merigi completa, 12 llantas cubiertas Slick, p/lluvia, encendido Mallory, distribuidor Dulbeco. Toma Berta, recibo vehículo. TE 051-25049 Córdoba. Horario: 13 a 14 hs.

FORMULA RENAULT CRESPI TULIA XXI completo recién armado sin uso siete ruedas completas A 6.500. Berón de Astrada 3.809, alt. Provincias Unidas 2.500 San Justo.

DATSUN 280 ZX vende Arnoldo Capra listo para largar Club Argentino de Pilotos. Tratar en horario comercial con Oscar Nadin, Pastor Lacasa 342. Tapiales. Rte. Arnaldo Capra - Mitre 239, Dolores 0245-6211.

Vendo **FORMULA RENUALT CRESPI XX** completo. Dos motores, caja Merigginueva, dos juegos llantas gomas. Repuestos varios con trailer. Casanova 470. Bahía Blanca (8000) Tel. 091/25994.

FIAT 07, auto N 6, 1985 trailer, gomas, relaciones, vendo o permuto Ruta 210 km 45.100. Alejandro Korn. Tel. 022521859 o 21022.

Vendo **KARTING CHASIS M101** motor 180 cm. Zanella. Encendido electrónico Nro. 4 en el ranking. Llamar al 0392-23899. Trenque Lauquen Ba.

Vendo o permuto **EQUIPO FORMULA 07** completo o por separado, 2 autos, 2 trailers, 10 gomas asfalto, 8 de tierra, todos los fierros. Llamar 0225-21022 o 21859, A 4.000.

Vendo **FRA CHASIS TULIA XXII 3** en Balcarce 86. Llamar a Alejandro Pagani. Tel. 0464-23045 o Hnos Benedetti Tel 0464-24319 Castelli.

Vendo o permuto **FIAT 600 DRAGSTER** "La cebrita" para competencia del 1/4 de milla (picadas) con motor Chevrolet, caja ZF, autoblocante Dulbeco, frenos a disco. José Batallan 2814 Sáenz Peña.

Vendo **TC BONAERENSE CLASE** "C", mecánica Torino, chasis rotulado, ZF, listo para largar. A 3.500 otra clase "A" desarmada con todos los fierros Torino, discos 4 ruedas ZF, A 1.800. Goya 2108 San Justo. 651-4791.

Vendo **FALCON TC** completo listo para largar buenos fierros 10 ruedas, cantidad de repuestos A 34.000. Acepto autos en parte de pago. Llamar sr. Miguel. 766-3790 de 20 a 24 hs.

Vendo **KARTING COMPETICION** chasis Track, motor parrilla completo. Todas las relaciones. Llamar TE. 294-0422 de 20 a 22 hs ofertas razonables.

DATSUN 280 ZX vende Arnoldo Capra, listo para largar Club Argentino de Pilotos, tratar con Sr. Oscar Nadin en Pastor Lacasa 342. Tapiales. Rte. Arnaldo Capra: Mitre 239, Dolores. Tel. 0245-6211.

Vendo-permuto **DATSUN CAP 3,** carreras, partes originales mecánica. Nadin. Pastor Lacasa 340, Tapiales. 652-1008. Capra. Dolores 0245-6211 A 13.000.

Vendo **FIAT 600** Standard mejorado, auto de punta Nº 6 listo para largar mecánica Pasarelli, preguntar por Osvaldo 208-5955, de mañana.

Vendo **AUTO F-2** completo, chasis Bravi, motor R-18 2000 caja TCM - impecable, preparación Berta ideal categoría F-2, bonaerense sudoeste. Trenque Lauquén 0392 - 23291 (6400).

Vendo urgente buen precio coupé **DODGE T.C.** 3 litros, con o sin motor, diferencial Paloggi, frenos F.T., bomba Cicaré, leva Romero, resortes y boladores Isky. Belgrano y Alem, Saladillo. Tel. 0344-21-120.

Marcelo Inoriza vende o alquila **128-1300 Clase Dos.** Cacuguazú 2800. Lanús Este. Tel. 255-1551.

F-2 BRAVI 84 motor VW Caja REM, de 5 v. auto de punta. Tel. (0394) 80195, Salliqueló, Prov. de Bs. As.

Daniel Cingolani vende su actual **CHASIS FORMULA RENAULT ARGENTINA** Tulia XXI, tratar en 9 de Julio. Tel. 0317 - 3358 - 2757 o Río Negro 1038, 9 de Julio, Bs. As.

FIAT 600 07 vendo o permuto auto particular, auto bien armado, palieres flotantes, frenos a disco listo para correr y andar muy bien. TEL. 431-1297, horario comercial. Sr. Omar, mecánico.

FIAT 600 07 listo para largar, motor nuevo frenos disco, palieres, flotantes, gomas, pista muy buen casco, papeles en orden, total A 4.000. Repuestos varios. Tel. 682-7932. de 12 a 14 hs.

Vendo Fórmula 5 **CHASIS LADI** nuevo sin uso, ver de lunes a viernes 10 a 19 horas. San Juan 2601, Capital, último chasis fabricado por Ladi.

RENAULT 4-L, muy bueno, pequeños detalles, A 800. Víctor Hugo 1005, Lanus Este.

2.0 AUTOMOVILES
-VENTA-

Vendo **COUPE TAUNUS** mod 1975 pintura original sin golpes excelente estado. 4 gomas Goodrich tablero especial escape Silens, distribuidor Pulbeco, llantas 7", leva especial. Vería 10 puntos!!! Daniel TE. 0321-20169. San Martín 62 Escobar.

Vendo **FALCON 80 Luxe 3,6** aire acondicionado, dirección hidráulica, 4 gomas radiales nuevas, caja 4ª A 6.500. Avenida Caseros 3500. Tel. 91-1845.

CUPE CHEVY 1976 para entendidos segundo premio Exposición Rural 22-12-85, cubiertas Goodrich, llantas Spina alta velocidad, caja ZF, motor 400 km. leva Romero, tapa entubada, balancines Kotwica, suspensión Baldinelli, amortiguadores regulables, escapes Silens, múltiple enlozado, Pioneer, ecualizador cuadraf. radio AM/FM T.V. muchos accesorios más. Avenida Caseros 3500. Tel. 91-1845.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

Vendo o permuto **Coupe Ford** mod. 37 "Joya", llanatas, estereo, ecualizador, cuatro triaxiales, seis faros de iodo, alfombra, escapes cromados. Digna de ver mecánica original. Tratar Fernando Cruz Alem 888. Marcos Juarez. Tel. 25612.

Permuto **WIPPET 1927** desarmado por Ciclomotor Zanella 50 cc diferencia a convenir. Tratar Tel. 403 preguntar por Martín López. Moreno 274 Viale, Entre Ríos.

Regalo para chapista. Vendo Cadillac mod. 53. Motor rectificado, caja nueva, 2 radios, antena eléctrica. Lisandro Medina 2069. Caseros BA. Cadillac Coupé.

PORSCHE 1960 completo para restaurar vendo urgente ver en: Córdoba 1086. Morón, de lunes a viernes de 8 a 18.

Vendo **CUPE FORD 46** motor 0Km. Nueva original. Tel. 612-9770. Sr. Héctor, Caracas 74 - 7º C. Capital.

Vendo **CHASIS CUPE MERCURY 1946** restaurado a nuevo con piezas originales. Dos carrocerías. Accesorios completos. Dos motores Ford V8 100 HP. Repuestos. Llamar sábado o domingo 791-9302.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE
-VENTA-

PORSCHE 935 TURBO escala 1 8 motor a explosión (de carrera) sin diferencial, líquido con equipo, accesorios y repuestos. Tel. 855-1333 de 22 a 24 hs.

LOTUS EX GUERRA repasado a nuevo parrillas Lotus inglesas, ideal Entrecor o similares Marcelo Sotro Hipólito Yrigoyen 7133. Banfield.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

Liquido equipo **POTENCIADOR VOLKSWAGEN LEVA DE GUIDI** múltiple con Neber 45/45 bielas Sáenz carrillo, tren, balancines, acero especial, radiador, aceite, aviación A 150. Tel. 798-4367. Además distribuidor Dulbecco A 55.

MOTOR 128 0,40 nuevo leva tapa Balestrini con documental caja Europa jaula 021. 3-5916 La Plata. Horario comercio.

Vendo motor **RENAULT ALPINE** ex F-2 1600 cc.cc. 150 HP, repuestos varios. Otro motor 1050 cc.cc. sport prototipo Motorel. Nuevos tratar San Lorenzo 4520, Villa Ballester.

Vendo **MOTOR R-850** semiarmado, árbol Berta, pistones Perfa, tapa, embrague múltiple escape especiales, para cerrarlo y ganar. Abel E. Martí, Bv Zavalla 1463 Santa Fe, Tel. 042-20709.

Vendo **BIELAS BERTA** para Stock Car A 450 y caja ZF 242 para TC A 600 TE. 0227-22060.

Vendo **BUZO ANTIFLAMA** ex Pighin, talle 48, blanco impecable A 400. Gascón 1139 Capital. Sr. Daniel.

Vendo **MOTOR RENAULT 1050 cc.cc** preparado para Sport 1050 y otro Alpine Antelo, más de 150 HP. Tratar San Lorenzo 4520 Villa Ballester o después de 20 hs. Tel. 785-2699.

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

MOTOR R F.100 cc. 0 Km. todos las relaciones repts. varios tel. 0245-3005. Dolores.

Vendo **MOTOR R-18 2000** preparación Berta, semi nuevo. 1 carrera completo Trenque Lauquén 0392 - 23291 (6400).

Vento **TAPA DE CILINDRO R-18** completa, armada, preparación Berta. (1) moto R-18 2000, completo Berta. Trenque Lauquen 0392 - 23291 (6400).

Vendo **EQUIPO MALLORY** bobina y distribuidor doble platino (Taunus-Sierra), distribuidor Dulbecco Competicion, para Fiat 125 completo o fraccionado. 983-9232 de 9 a 13 y 16 a 21 hs.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS
-VENTA-

Ricardo Risatti vende **OMNIBUS LEYLAND TALLER-CASA RODANTE** para 6 personas. A 7.000. Llamar (0385) 27931 de 9 a 13 horas y al (0385) 26730, de 13 a 16.

10.0 VARIOS

Vendo **TOMOS AUTOMOBILE YER DEL Nº 13** (1965 66) al 20 (72 73). L'ANNEE AUTOMOBILE Nº 11 (63 64) al 22 (74 75), el año automovil Nº 21 (73 74) al 25 (77 78) y autocourse 1965 y 1972. Hablar con Jorge al 783-5935.

HGE **JUNTAS CICCARELLI**
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ · INDUSTRIAL ·
Expedición y Ventas: Puán 1920/24 - (1406) Capital Federal ☎ 921-2696/92-8447
Planta Industrial: Larrazábal 1941 - Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 110 4 de junio de 1986



Estos veinte años transcurridos desde el nacimiento de CORSA tuvieron en todas las actividades cambiantes signos. En el automovilismo, el péndulo fue desde la fervorosa adhesión popular al languidecer de la actividad deportiva, cuando a mediados de los años 70 el deporte motor fue quedándose lentamente hasta casi desaparecer, mientras radios y televisión nos traían los éxitos y fracasos de nuestro Lole en lejanas tierras.

Pero, afortunadamente, el péndulo comenzó su tránsito hacia el otro extremo, con el reflorecimiento del automovilismo local en todas sus expresiones. En lo zonal, en lo regional, el cambio fue explosivo. Categorías, circuitos, autódromos, surgieron como por arte de magia, al llamado de una pasión que al parecer habíase mantenido expectante, en estado latente. En nuestro vigésimo aniversario el dibujo de **José B. Granada** intenta ser, a su vez, un pequeño homenaje a la **actividad zonal,** a sus pilotos, a sus preparadores, a sus dirigentes y a sus seguidores, ya que en ella suélese encontrar, en su más pura esencia, algo muchas veces perdido de vista: **el deporte.**

Rally zonal en Bariloche

FLERE CON MUCHO TRABAJO Y PIRLES CON COMODIDAD

San Carlos de Bariloche, RN - Los binomios locales **Janez Fleré-Sigfried Schröeder** (Renault 12) en la **Clase 2** y en la general, y **Osvaldo Pirles-Carlos Albandoz** (Fiat 147) en la **Clase 1** fueron los ganadores en el **Rally 84° Aniversario de Bariloche**, disputado los días 3 y 4 de mayo por caminos de nuestra provincia, con la organización de la Asociación Deportiva Automovilística Bariloche y la fiscalización de la Federación Regional N° 11. En la **Clase 3**, también en disputa, el único participante que cumplió con los 485,24 km (de los cuales 199,01 correspondieron a los 8 PP.CC.) fue **Hugo Hernández-Adolfo Coggiola**, quienes evidenciando gran espíritu deportivo corrieron prácticamente todo el rally con la caja de velocidad dañada. Y llegaron muy atrás en la clasificación general.

En la competitiva **Clase 2**, la lucha se planteó de entrada entre Carlos Bravo-Matías Jerman (Regatta 1500), Fleré-Schröeder, y los VW Gacel de Héctor García Jurjo-Jorge González y Oscar Díaz-Juan Díaz, con preeminencia de los dos primeros. Esto fue a tal punto que Fleré, al cabo de los cuatro primes de la etapa inicial, llevaba sólo un segundo de ventaja a Bravo, y 24 a García Jurjo, encolumnándose luego Díaz, Dellavalentina, Eggers, Bortoni y Rivero.

En el primer PC del día domingo, Fleré se afianzó en la punta luego que el Regatta de Bravo se detuviera por más de tres minutos para reponer un neumático pinchado. Esa detención, cuando se luchaba de a segundos en cada tramo, quitó definitivamente a Bravo-Jerman de la vanguardia y otorgó el triunfo a Fleré-Schröeder y su velocísimo Renault 12 preparado por el equipo de Satanás Raies en Córdoba, quienes ganaron los tres primeros PP.CC. de la segunda etapa, dejando el 4° para García Jurjo y el último para Bravo-Jerman cuando intentaba vanamente recuperar lo perdido.



Pirles-Albandoz cruzando un vado. El 147 que puntea en el campeonato nacional, hizo la pata ancha a sus pagos.



El Renault 12 de Janez - Fleré-Sigfried Schröeder, ganador de la general.

En la Clase 1 el triunfo de Pirles-Albandoz tuvo gran contundencia. Al cabo de la primera jornada llevaba 47 segundos de ventaja a Santiago Suárez-Oscar Pagliacci y más de un minuto a Lambrecht-Fasanella, Joselo Gómez-Heckmann y Borroero-Demich. El domingo Pirles aumentó las diferencias en los dos primeros PPCC y, luego se tranquilizó en los dos últimos tres, para ganar finalmente a los muy regulares Barroero-Demich (que apretaron al final) por casi tres minutos.

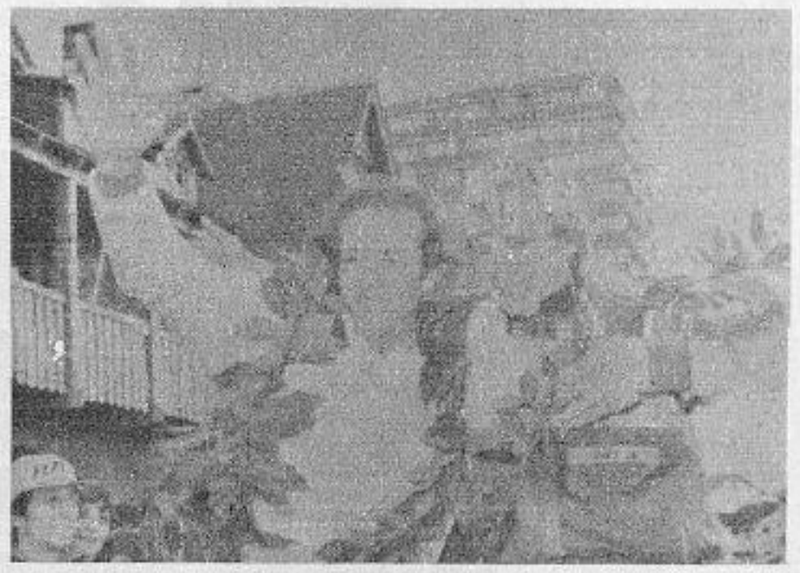
Llegaron en total 33 de las 44 máquinas que habían comenzado la carrera en el Centro Cívico de esta ciudad. Fue una carrera de tramos generalmente cortos, muy accesible, con lucha constante y por sobre todo muy divertida.

La segunda del campeonato rionegrino será en Fray Luis Beltrán, y sin lugar a dudas será la revancha para muchos entre ellos el representante de esa localidad, Belloq, quien se retrasó luego de cumplir brillantes parciales.

Esta fue la **clasificación general**:

1° Fleré-Schröeder (R-12/Bariloche) 1h 51m 08s a 107,443 km-hora (1° en Clase 2); 2° García Jurjo-J. González (VW-Gacel-Bariloche) 1h 52m 48s; 3° Bravo-Jerman (Regatta-Bariloche) 1h 53m 32s; 4° O. Díaz-J. Díaz (VW Gacel-Bariloche) 1h 54m 29s; 5° Dellavalentina-Delías (R-12-Cinco Saltos) 1h 56m 02; 6° Eggers-Galindo (R-12-Bariloche) 1h 59m 56s; 7° Rivero-Marongiu (R-12-Plaza Huincul) 2h 00m 51s; 8° Bortoni-Duprat (R-12-Bariloche) 2h 01m 30s; 9° M. Debasa-J. Debasa (R-12-Catriel) 2h 02m 46s; **10° Pirles-Albandoz (Fiat 147-Bariloche) 2h 03m 48s (1° en Clase 1)**; 11° Rizzo-Bravo (Fiat 128 1.3-Neuquén) 2h 04m 28s; 12° Barroero-Demich (Fiat 147-El Bolsón) 2h 06m 36s; 13° Lambrecht-Fasanella (Fiat 147-G. Roca) 2h 06m 46s; 14° Joselo Gómez-Heckmann (Fiat 128 1.1-G. Roca) 2h 07m 04s; 15° F. Rojas-Ledesma (R-12-San Martín de los Andes) 2h 07m 42s.

Luego se clasificaron: R. Garrido-R. Garrido (Fiat 147-Zapala); Suárez-Pagliacci (Fiat 147-G. Roca); Bernardi-Haberkon (Fiat 128 1.1-Catriel); Barrios-Parada (Fiat 128 1.1-R. de los S.); Maureira-Yacopino (Fiat 128 1.1-Cipolletti); Belloq-O. Fernández (Fiat 128 1.1-F.L. Beltrán); Odriozola-Casas (Fiat 147-Bariloche); Loray-Hernández (R-12-Bariloche); Elio Gómez-Valeri (Fiat 128 1.1-G. Roca); Silenzi-Bárcena (Fiat 128 1.1-Allen); **26° Hernández-Coggiola (Peugeot 504-Catriel) 2h 15m 46s (1° Clase 3)**; 27° Sosa-Mammani (Fiat 128 1.1-Neuquén; 28° Canale-Armitano (Fiat 128 1.1-Neuquén); "Bambino"-Javier (Fiat 128 1.1-Catriel); Cordi-Ferravante (Fiat 128 1.1-G. Roca); A. Rodríguez-Colligo (Fiat 128 1.1-Pza. Huincul); Bértolo-Fábregas (Fiat 147-Bariloche) y Moreno-Picca (Fiat 128 1.1).



Pirles y Albandoz (el piloto a la derecha) con la corona de los vencedores.

(Informe Diego Zorreo, fotos gentileza de Prensa Bariloche).

A partir del próximo 15 de junio...

UN NUEVO ESCENARIO PARA EL MIDGET

La Asociación Argentina de Midget, que preside el Sr. Patricio Martín Cantó nos informa de la construcción de una nueva pista para la práctica del Midget en la Capital Federal. *Será inaugurada el próximo domingo 15 de junio. Se encuentra ubicada en las instalaciones del Polideportivo Riestra, predio enclavado en la intersección de la Avda. Varela y Ana María Janer (frente mismo a la Ciudad Deportiva de San Lorenzo de Almagro). Basándose en las medidas reglamentarias se llevó a cabo la construcción del circuito que posee un recorrido de 402,50 metros, con un ancho de 11 mts. en las rectas y 16 en las curvas.*

Ya se han encarado además la construcción de las cuatro tribunas, el palco de honor, sanitarios y zona de boxes a fin de tener todo listo para fecha prevista. A partir de ese domingo se pondrá en marcha el ***Campeonato Metropolitano de Midget 1986*** *con la fiscalización de la* ***Federación Regional N° 1,*** *iniciándose la actividad a las 14 hs. Dicho torneo se realizará* ***todos los domingos,*** *finalizando en el mes de octubre, con importantes premios para los pilotos. Para quien se consagre campeón del torneo hay un automóvil 0 km. y para el subcampeón una motocicleta, también 0 km.*

Eso habla bien a las claras del interés puesto para la gente de A.A.M. par la realizacion de este certamen, que continuará los sábados por la noche, para lo cual muy pronto se dotará al circuito de la iluminación artificial necesaria.

Sin duda alguna el público responderá a la propuesta dominguera de la A.A.M. por cuanto bien conocido es el gusto del porteño por los espectaculares midgets, que con sus derrapes controlados mantienen vivo el interés desde la época de Huracán y Ferro.

(Informe de Duilio Caro)

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

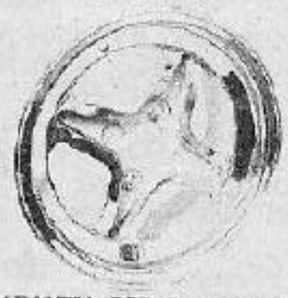
ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

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

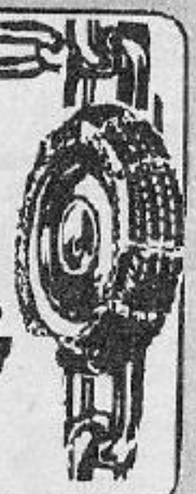
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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.

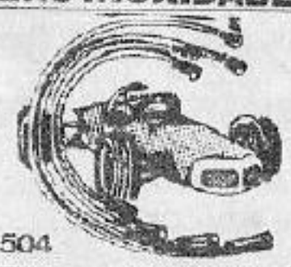
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1582 (cp. 1648)

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.)

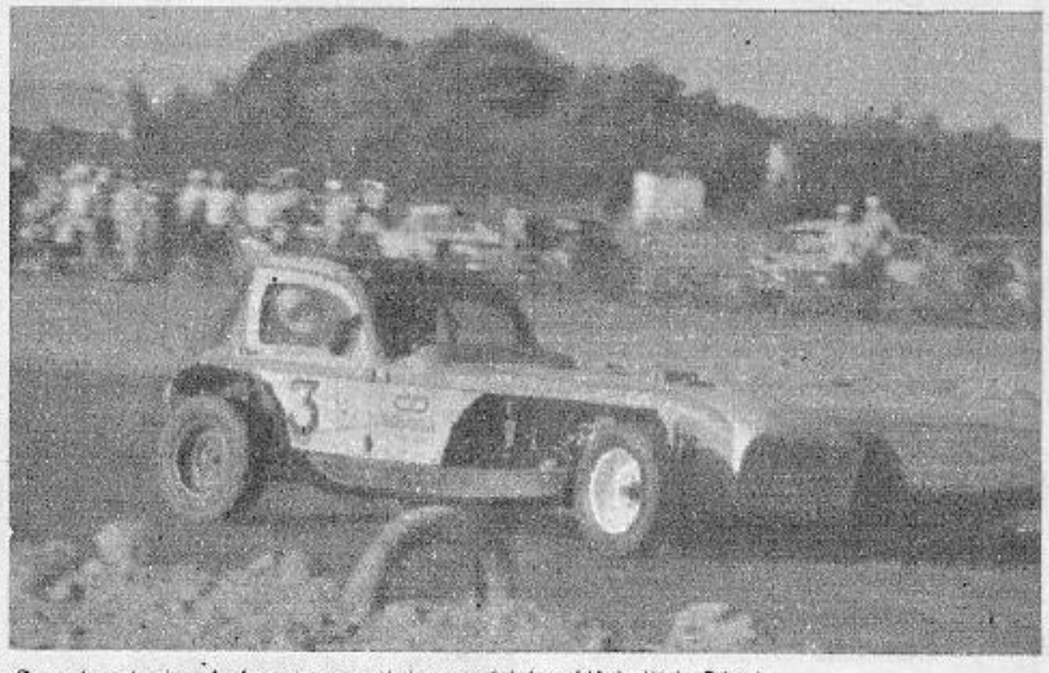
FRENOS-CAR

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

TC del 47 Cordobés

DOS VALORES EN POS DE UN TITULO



Con esta maquina, Amicucci es uno de los candidatos al título (Weler Páez)



Juan Etcheverría, ganador de la fecha inaugural en La Calera (Foto Weler Páez)

Córdoba - Los pilotos Juan Etcheverría y Carlos Amicucci, se perfilan como los grandes candidatos en esta temporada de la categoría **TC del '47** que se presenta con un parque optimo tanto cualitativa, como cuantitativamente. En efecto, en la carrera inicial en La Calera cumplieron con las pruebas de clasificación 27 máquinas, mientras que en Hernando, sede de la segunda fecha el número se incrementó a 29.

Juan Etcheverría fue el triunfador en la apertura, que se corrió desdoblada en dos fines de semana por problemas de seguridad, cuando el público invadió la pista tras un accidente que involucró a ocho máquinas. Etcheverría (Chevrolet/Villa María) superó entonces a Rubén Ceballos (Chevrolet/Villa María) y Carlos Amicucci (Chevrolet/Córdoba).

En la segunda presentación de 1986, **Carlos Amicucci** fue el triunfador. La carrera disputada en Hernando dio el triunfo al piloto del "misil" precisamente sobre Etcheverría y tercero fue Rodolfo Godoy (Dodge/La Calera).

(Informe de Tato Cardozo y Luis Gallegos)

Fórmula Renault Pampeana en Cnia Barón

JUAN CARLOS MALDONADO FUE EL DUEÑO DE TODO

Merlo, BA - El domingo 18 de mayo, en el circuito de tierra de 1380 metros, de **Colonia Barón**, a 80 Kms al NE de Santa Rosa de La Pampa, se llevó a cabo la primera fecha del campeonato anual 1986 de Fórmula **Renault Región Pampeana**, organizada por el Auto Moto Club de esa localidad.

La pertinaz llovizna fue la responsable de que acudiera poco publico y que el piso del circuito se presentara en condiciones que distaban de ser las ideales. El representante de Victorica, Juan Carlos Maldonado fue el neto dominador de la jornada, ya que no solo gano la carrera final; sino que también había establecido el mejor tiempo en las pruebas clasificatorias, venciendo además en la serie que le correspondió.

Se realizaron dos series a 12 vueltas cada una. En la **primera** Maldonado superó con mucho margen a Carlos Otamendi y a Pablo Cristofaro. En la **segunda**, Hugo Guerediaga, le ganó por tres segundos a Juan Lavin, quien a su vez antecedió a Rodolfo Re.

En la **final**, Maldonado se adaptó mejor que cualquiera de sus contrincantes al piso muy resbaladizo, superando al huidobrense Lavin. La carrera decisiva terminó con este resultado:

1º **Juan Carlos Maldonado (Poggi/Victorica) 17m 55s 24/100 a un promedio de 115,295 Km/hora para 25 vueltas**; 2º Juan Lavin (Crespi/Vª Huidobro) 17m. 59s 24, 3º Carlos Otamendi (Crespi/Gral. Pico) 18m 11s 95; 4º Hugo Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA); 5º Miguel Bongiovanni (Crespi/Huinca Renanco, Cba.); 6º Pedro Sayago (Crespi/Trenque Lauquen, BA), todos con motores Renault de 1400 cm³.

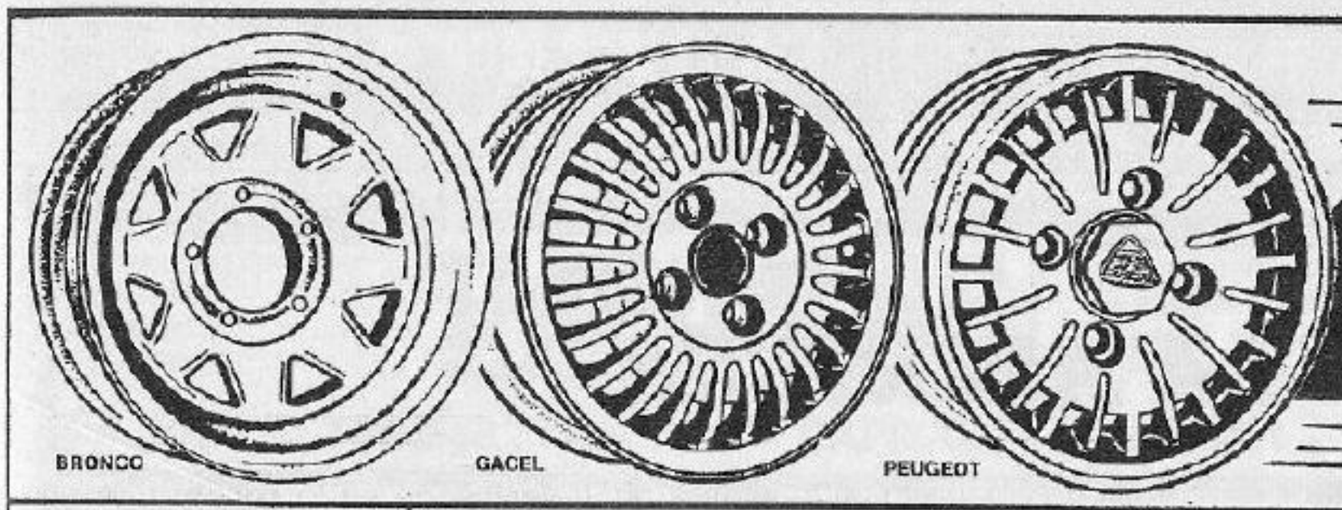
Campeonato: Maldonado 11 puntos; Lavin, 7; Otamendi, 5; Guerediaga, 5; M. Bongiovanni, 2 y Sayago, 1 punto.

(Informe de Hector Ocampo)



Juan Carlos Maldonado, homare de Victorica, posa junto al Poggi-Renault que le diera el triunfo en Colonia Barón.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Un toque de distinción a su Ok, Auto o Pick-Up, le brinda

VENTAS MAYOR Y MENOR
Tarjetas de Crédito
ENVIOS AL INTERIOR

NEW YORK RUEDAS

S.A. PROTTO Hnos. *LEGITIMAS* PRECIOS SENSACIONALES
TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS
WARNES 1401 - ESQ. DORREGO - TEL. 854-7322/0902
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
UTILICE EL PLAN CANJE

MITSUBISHI
REPUESTOS
755-0280/7156
CONSULTE
MITSU-CAR S.A.

VOLANTES
matra



PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobos de Ruedas.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

ESCRIBANO PUBLICO
Certificación de firmas para contratos de transferencia de automóviles y fotocopias, poderes incluso irrevocables, actas de Constatación, etc.
Tel.: 45-1307 y 46-6244

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



IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

---

mp EQUIPAMIENTOS ESPECIALES
PRESENTA LA
LINEA DE DEFENSAS DE PARRILLAS PARA AUTOMOVILES



EXIJA PRECINTO DE GARANTIA mp COLOCADO EN EL ACCESORIO

REPRESENTANTES:
CAR' SHOP, Warnes/940 Cap. Tel. 854-2815/6699
NEUMÁTICOS PETRUCHELLI Av. del Trabajo 7233, Cap. 687-7139
AL-RONCE, Jujuy 332, Cap. Tel. 93-8246
ACCESORIOS SANTA FE, Av. Santa Fe 1499, Martinez, Tel. 798-0525
RODOLFO KILLAMET, Martinez Guerrero 1735. Gral. Madariaga, Tel. 0267-4964
GIROTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter, Neuquén, Tel. 0943-23518
AUTOSUR S.A., San Martín y Rivadavia. Río Grande, Tierra del Fuego
AMARU S.A., Calle 4 Nº 564, La Plata, Tel. 021-33322
ACCESORIOS LOMBARDI, J. V. Zapata 143, Mendoza, Tel. 061-292571
RUVILL, H. Yrigoyen 1245, Trelew, Tel. 0965-30866
ACCESORIOS CURUTCHET, Av. Buenos Aires y Boulevard, V. Gesell, Tel. 62804

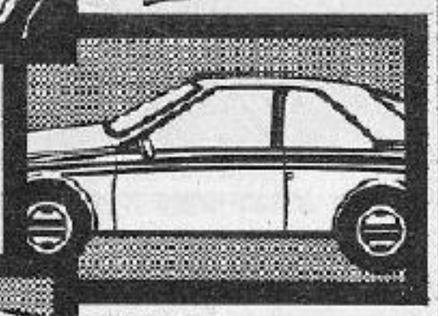
ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222

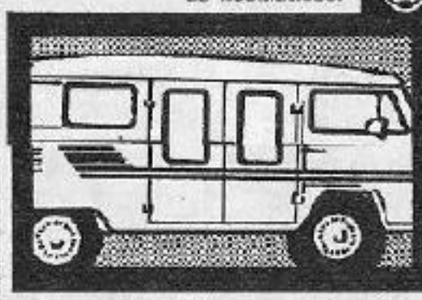


lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



TRIMBRITE PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.





ENVIOS AL INTERIOR
DUIKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156



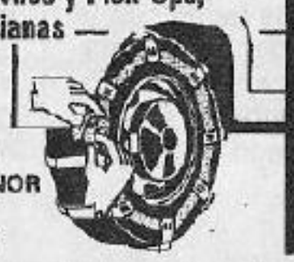
PARA SU MOTO
MOTONETA ó CICLOMOTOR
Nacional e Importada, tenemos amplio surtido de Repuestos. Importación directa de: Cadenas de Distribución y Transmisión, Baterías, Pistones, Cubiertas, Etc.
Motores para Motos "JAWA 175 cc."
Motores Fuera de Borda "TOHATSU"
No deje de consultarnos.
REMO MACCAFERRI SRL.
Medrano 275 (1178) Bs. Aires, Tel. 983-4194 / 983-6327
Desde 1950 con el Motociclismo Argentino

INSTALAMOS en su **AUTO o PICK-UP**
PALANCAS AL PISO
CIRCUITO UNO
TODAS LAS MARCAS
• 40 modelos
NACIONALES E IMPORTADAS
Infórmese en el 687-3068
Av. Gral. Paz 13972 - Cap.

REPUESTOS PARA CITROEN
LINEA COMPLETA
FABRICACION - DISTRIBUCION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Metalúrgica **MIGUEL DEVOTO E HIJOS**
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 783/93 • Tel. 982-6145/7224 • CAP.

REPUESTOS Y ACCESORIOS
BMW 316/735
KELLA
MB 220/500
REPUESTOS LA COMERCIAL S.A.
WARNES 1157 - TEL. 855-5454 / 854-7875
ENVIOS AL INTERIOR

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro
matra
para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas — y de fácil colocación.



VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
LA CASA DEL VOLANTE SRL
Olavarría 2950
(1678) Caseros, Bs As.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Cap. - Tel. 58-9694

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

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

CITROEN 3CV - IES.
TALLER ESPECIALIZADO Y AUTORIZADO
IMPORTADOS - DYANE - VISA - GSA - CX.
CONTROL ELECTRONICO DE UNIDADES
CHAPA Y PINTURA - SEGUROS
TALLER: CALLE 42 Nº 3732 (1650) SAN MARTIN - Tel. 755-0020
VENTAS UNIDADES 0 Km. y USADAS: CALLE 101 (Ruta 8) Nº 2635 (1651) SAN MARTIN - Tel. 752-9354

Por datos en esta sección llamar a "ESDE Publicidad SRL. Corrientes 443, 11 P. "B", tel. 311-4184.

ACTIVIDAD ZONAL

Ano III N° 110 4 de junio de 1986

Karting Promocional 125 cm³ Standard en Buenos Aires

MARTIN FREEDMAN EN LA APERTURA



Martin Freedman hace flamear con orgullo la bandera ajedrezada

Se inició la temporada para otra de las categorías del karting del ámbito metropolitano: la **Promocional 125 cm³ Standard**, que disputo su primera fecha en el circuito N° 17 del autódromo de **Buenos Aires**, con la organización de la **Asociación Propietarios** Karting Promocional y fiscalización a cargo de la Federación Regional N° 1.

Realizadas las pruebas de clasificación se podía ver el claro dominio de Martin Freedman que marcó el mejor tiempo con 39s81 para recorrer los 950 metros del circuito, al igual que Ezequiel Sgrablich que hizo lo propio en la división Debutantes de esta categoría, con una marca de 41s47.

Empezando por los debutantes que disputaron una sola competencia final a 15 vueltas, con Ezequiel Sgrablich a la cabeza, podemos decir que si bien presentaron tan sólo siete karts, se las arreglaron muy bien.

Sgrablich punteó de punta a punta en esta final y sólo pudo inquietarlo sobre el ultimo giro el prolijo Diego Rodriguez Olivera. Sgrablich cruzó victorioso la linea de sentencia pero en la revisión técnica realizada el martes siguiente a la carrera, se determinó que su planta motriz se encontraba fuera de reglamento. Se adujo tal medida en virtud de las dimensiones del cigüeñal, si bien el preparador de Sgrablich, su propio padre, presentó días mas tarde, certificados de fábrica en donde constaba la salida a la venta de una partida de motores con medidas diferentes a las acostumbradas. En fin, un tema largo de tratar y que seguramente requerirá un análisis más profundo para evitar futuros inconvenientes.

La competencia quedó en poder de Diego Rodriguez Olivera, que accede a su primer triunfo en la categoría, luego de incursionar en la escuela de **A.P.A.D.** (Asociación Para el Automovilismo Deportivo).

Clasificación final: 1° Diego Rodriguez Olivera, (BreKart-Zanella); 2° Martín Bruno, (BreKart-Zanella); 3° Marcelo Fossati, (Tiger-Zanella); 4° Guido De La Fava, (BreKart-Zanella); 5° Eduardo Loibisso, (M101-Zanella); 6° Marcelo Recabarren, (Panther-Zanella).

En la seccion reservada a los pilotos "regulares" se disputaron dos **series** venciendo en la **primera** de ellas, Emilio Ossola seguido de José Alvarez y Mario Campos, en tanto que en la **segunda**, Pedro Ossola se impuso sobre Cristian Vilaca y Luis Arbotto.

La final pactada a 22 giros mostró un incesante cambio de posiciones hasta la quinta vuelta; hasta ese momento habian punteado Patricio Lio y Gustavo Figlioli, pero a partir de la sexta vuelta el puntero fue Martin Freedman quien remontó posiciones desde el fondo de la grilla hasta alcanzar el primer lugar. Freedman siguió solo en la punta mientras la lucha por el segundo lugar estaba entre Emilio Ossola y José Alvarez. La bandera a cuadros premió a Freedman y también a su preparador, el conocido Miguel Acuña.

Clasificación final: 1° Martin Freedman, (Pereyra-Zanella) 15m03s24 para las 22 vtas, a un promedio de **83,300 km/h**; 2° Emilio Ossola, (Pereyra-Zanella); 3° José Alvarez, (Tiger-Zanella); 4° Martín Lara, (Pereyra-Zanella); 5° Adrian Núñez, (Vara-Zanella); 6° Cristian Vilaca, (BreKart-Zanella); 7° Gustavo Figlioli, (BreKart-Zanella); 8° Luciano Albisua, (BreKart-Zanella); 9° Patricio Lio, (Tiger-Zanella); 10° Gustavo Granelli, (Tiger-Zanella).

(Informe y fotos de Duilio Caro)

Sport Prototipos y IES 3 CV en Las Flores

GUIDI Y GIANETTO, DOS NELSON APURADOS

Las Flores. Nelson Gianetto y Nelson Guidi, en Fórmula IES 3 CV Competición y Sport Prototipos respectivamente, se impusieron en las pruebas realizadas como complemento del Turismo de Carretera, en los 3.800 metros del autódromo Ciudad de Las Flores.

Ambas competencias fueron de trámite intenso, punteando la primera mitad de IES Altamirano, siendo superado luego por quien resultara ganador; mientras que detrás varios trencitos asombraron al público doblando en todos lados con la cuarta velocidad y "a fondo". Más variaciones tuvo en la punta la carrera de S.P., mostrando el camino al principio a Lara, quien sería luego superado por Arias, mientras que Guidi, tras pasar en sexto lugar en la primera ronda, remontaría hasta obtener el lugar de privilegio en el anteúltimo giro.

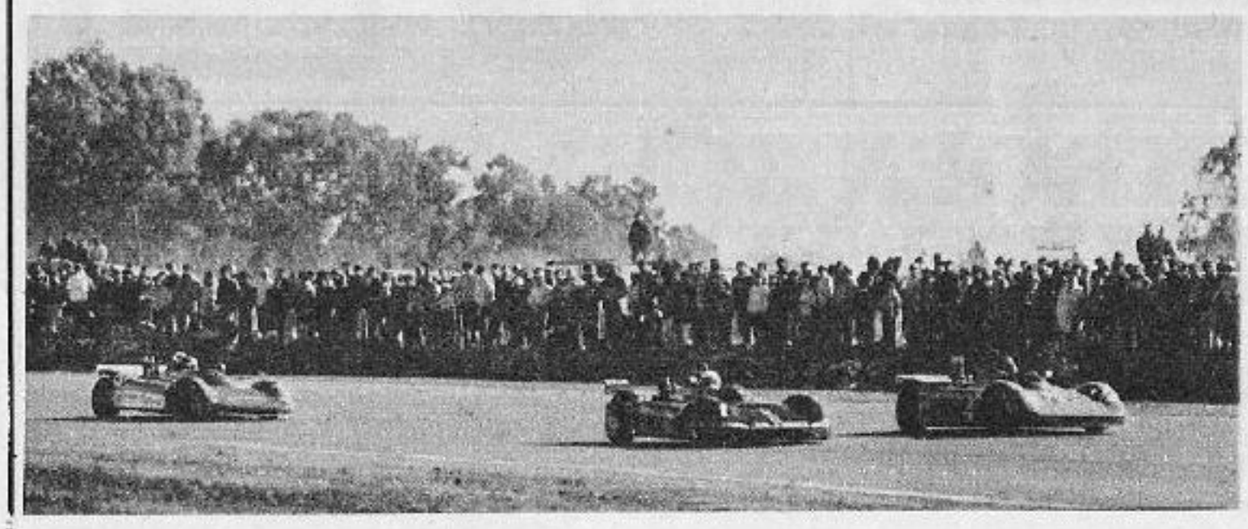
En definitiva, un balance positivo para las dos categorías, contando los IES con 38 inscriptos y los S.P. con 30; entre ellos un representante de Bahía Blanca, otro de Punta Alta y por primera vez un auto totalmente nuevo de diseño revolucionario para la categoría, por contar con una línea similar a los que disputan el torneo endurance en Europa.

Clasificación Sport Prototipos, 10 vueltas: 1° Nelson Guidi (Crespi-Quilmes) 15m 16s 84/100 a 146,812 km/h; 2° Héctor Arias (Sergio-Fcio Varela) 15m 17s 22; 3° Hugo Lara (Crespi-Adrogué) 15m 17s 61; 4° Carlos Egozcue (Crespi-CF) 15m 29s 67; 5° Héctor De Rossi (Sergio-Ing. Maschwitz) 15m 31s 34; 6° Jorge De Palma (Sergio-C F) 15m 31s 87; 7° Alejandro Porcaro (Crespi-C F) 15m 43s 26; 8° Fernando González (Ladi-C F) 15m 52s 31; 9° Cristian San Millán (Crespi-Avellaneda) 15m 55s 43; 10° Ricardo Almada (Avante-C F) 15m 55s 61. Récord de vuelta Guidi en la décima, empleando 1m 30s 42/100 a 148,865 km/h.

Campeonato: 1° Lara 50 ps, 2° Stefanini 40; 3° C. San Millán 39; 4° Arias 36; 5° Guidi 31 puntos.

Clasificación Fórmula IES 3 CV Competición 8 v: 1° Nelsón Gianetto (Tigre) 15m 51s 11/100 a 113,218 km/h; 2° Carlos Altamirano (Tigre) 15m 53s 20; 3° Horacio Begue (Tigre) 15m 55s 29; 4° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 15m 55s 71; 5° René Rivanegra (C. F.) 15m 57s 96; 6° Omar Morelli (San Martín) 16 m 3s 90; 7° Carlos Gianetto 16m 11s 54; 8° José Molina (Junín) 16m 11s 81; 9° Edgardo Núñez (Tigre) 16m 20s 28; 10° Julio Pucciarelli (Tigre) 16m 32s 63. Récord de vuelta, Gianetto en la sexta, empleando 1m 57s 32/100 a 113,218 km/h. **Campeonato: 1° Rivanegra 60 ps;** 2° N. Gianetto 52; 3° Villamor 43; 4° C. Gianetto 34; 5° Begue 24 unidades.

(Informe y fotos Carlos R. Varela)



● *Guidi, atrás, dándole alcance a Lara y Arias.*



El sueño del 917 hecho realidad por Alejandro Díaz; el piloto en su presentación fue Raul Berdiamas

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

¡Basta!
DE PROBLEMAS MECANICOS
YA ESTA FUNCIONANDO EL
"CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD"

EFICIENCIA Y RAPIDEZ
* Avanzado equipamiento
* Personal técnico y electrónico
* Capacitado por FORD MOTORS ARG.

OFRECEMOS
Diagnóstico total de su Ford por $ 15 Con este servicio colocamos un sistema antirobo sin cargo

AV. JUAN DE GARAY 2836 (1256). CAP. TEL. 941-8998/9

BATERIAS TITO
PLASTICAS TOTALMENTE SELLADAS
PARA AUTOS NAC e IMPORTADOS
CASA CENTRAL:
INT. GRANT 302 (esq. L. N. Alem) **MORON**

ARENEROS



Y TODO TIPO DE
VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS

SERVICIO DE BULONES Y TUERCAS Ltda.

SET

* FABRICA DE BULONES Y TUERCAS ORIGINALES, DEPORTIVAS Y ANTIROBOS
* ENVIOS AL INTERIOR *
* LLANTAS DEPORTIVAS *
* PARA TODO TIPO DE AUTOS Y PICK-UP NACIONAL O IMPORTADO



TRES ARROYOS 299. CAP. TEL. 854-3142

SOMOS FABRICANTES



VERVIESCAP
Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3294

JAULAS * DEFENSAS





EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

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

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

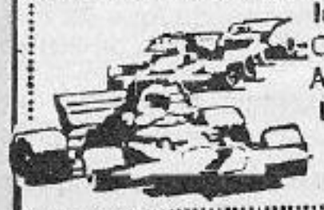
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

TUERCOMANIA
ACCESORIOS DE AUTOMOTORES
Especialidad Llantas
ANEXO J
Agente
25 de Mayo 53 - NEUQUEN



TAPAS DE CILINDRO
EL NEGRO JUAREZ
COMPETICION
Pulido y mecanizado para TC - TN y standard
B. de Montesgudo 1770 MARTIN CORONADO

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



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

CARBURADORES
CARESA
CUERPO DE ALIMENTACION
MASTER
EFE
FABRICADOS CON PRODUCTOS
TELEFONO: 753-4769

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*

PEUGEOT ASAMBLEA

Toda la linea de repuestos y pinturas
ORIGINALES Nacionales e Importados

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TARJETAS DE CREDITO -

Avda. Asamblea 627 (1424) CAP. FED. TEL.: 923-6685

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

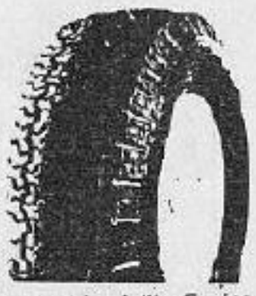
TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCURATI - PITTATORE)

- 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 DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores

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

NEUMATICOS
PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO
OFERTAS

WALTRAC 10·15
● 0 KM. ARMADA Y BLANCEADA c/u $ 140



BFGoodrich
● L - 60 x 15 ALL-TERRAIN 0 km. ARMADA y BALANCEADA ... c/u A $ 190 (U.S.A.)



Entrega a domicilio, Envíos al interior

824-4229

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

---

DELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL	LINEA COMPLETA DE SUSPENSION	ENGRANAJES
EATON	FRIC-ROT Gabriel	FAE
Diferencial Núcleo Corona Piñón	AMORTIGUADOR A GAS	EATON

WARNES 285 esq. Av. Parral. **TEL.654-0864; 855-3579**

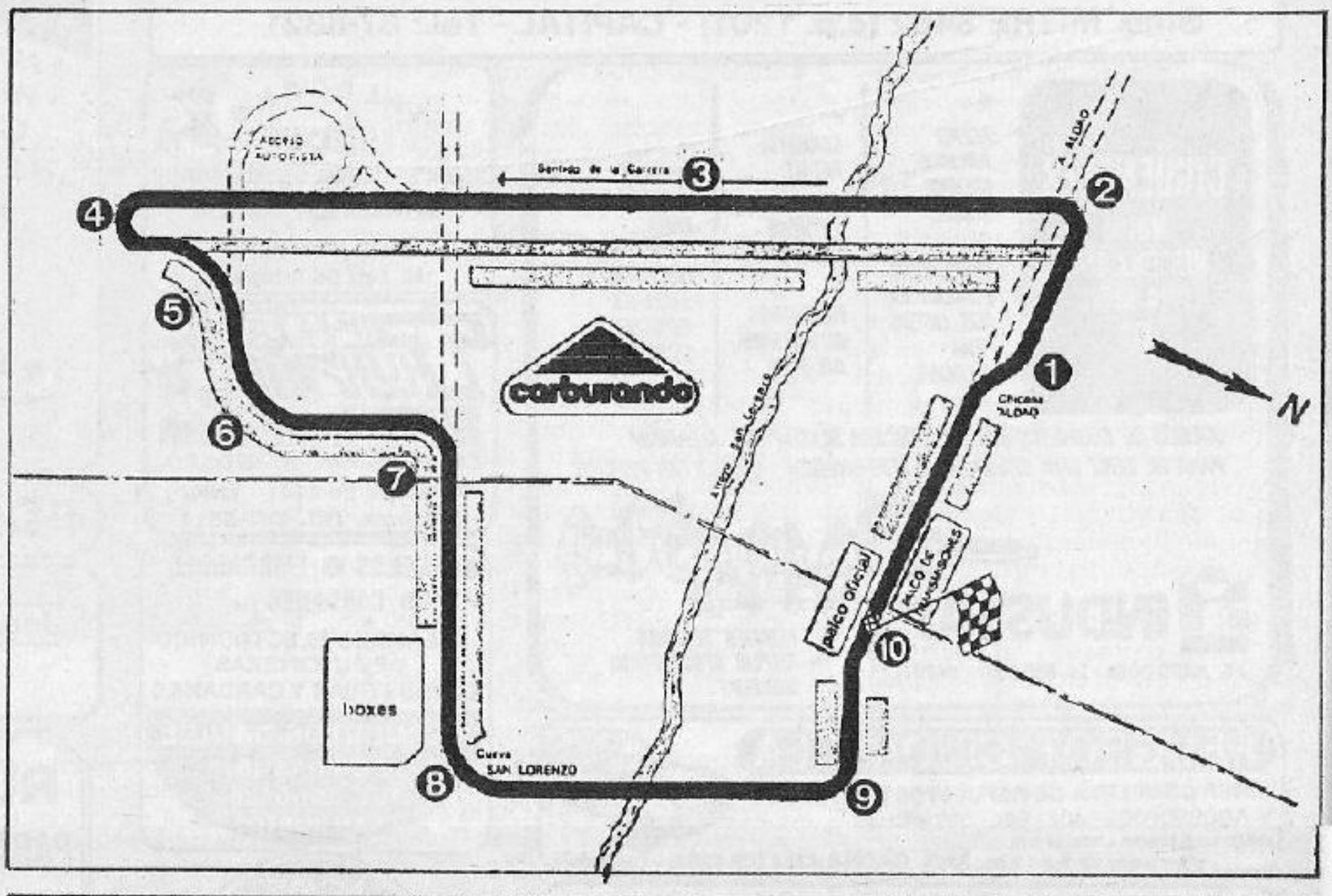
● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

M. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3008, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel: 86-6295.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

T.C. EN SAN LORENZO

En un nuevo trazado de 7.400 metros, bautizado con el nombre de Octavio Suárez, la Autopeña Ciudad de San Lorenzo, Santa Fe, organizará la sexta competencia del campeonato. El plano adjunto tiene las referencias para que usted pueda seguir la competencia al detalle, mediante el equipo "Carburando", que transmitirá la competencia con la conducción de Eduardo González Rouco y el aporte de un completo equipo, con puestos móviles en todos los lugares clave del circuito.



HORARIOS

SABADO

14:30 a 18:30: Verificación técnica y administrativa y sellado de las máquinas en el local de la concesionaria Ford Antares, Avenida San Martín 760.

19:30: Cierre del Parque Cerrado.

DOMINGO

8:00: **Apertura del Parque Cerrado.**

9:00: Cierre de las rutas que componen el circuito.

10.00: Largada de la primera serie a 6 vueltas (44,400 km.)

10.45: Largada de la segunda serie a 6 vueltas (44,400 km.)

12:00: Largada de la final a 18 vueltas (132.200 km.) con los 38 mejores tiempos de ambas series, en tandas de dos autos cada siete segundos.

EL AÑO ANTERIOR

El antecedente inmediato data del **9 de junio de 1985**, aunque en un circuito algo más extenso del que se utilizará en esta oportunidad. En aquella ocasión, se corrió sobre un trazado de 11.100 metros y la primera serie fue ganada por **Eduardo A. Marcos** (Ford) quien para las cinco vueltas empleó 21m09s11, a 157,433 km/h de promedio. El mismo piloto logró el record de vuelta con 4m10s82 a 159,317 km/h. La segunda batería se la adjudicó **Angel Banfi** (Chevrolet), con 21m20s13, a 156,077 km/h. También el ganador logró el record de vuelta en 4m12s04.

En la final, el ganador fue **Emilio Satriano** (Chevrolet), quien para las 15 rondas empleó 1h03m13s, a 158,571 km/h. En segundo lugar se ubicó Juan de Benedictis (Dodge) a 30/100 y tercero fue Eduardo A. Marcos a 7s62. El récord de vuelta fue para Roberto Mouras, en 4m09s58 a 160,108 km/h.

CAMPEONATO

Luego de disputarse las competencias de **Santa Teresita, Buenos Aires, Bahía Blanca, Tandil y Las Flores**, el campeonato quedó de la siguiente manera: Castellano, 88; Morresi, 77; De Benedictis, 75; Satriano, 69; Angeletti, 60; M. Calamante, 58; Fernandino y Oyhanart, 50; A. Aventín, 40,5; Caparrós, 39; Doumic, 33; Saiz, 32,5; Mouras y O. Aventín, 30; Ataurí, 29; Marcos, 21,5; Nesprias, 19,5; Arrechea, 15; Salgado y Arana, 14,5; Costa, 14; Brescia, 13,5; Florda, 12,5; Polinori, 11,5; Nanni, 11; Romero, 10,5; J. Roux, 9,5; L. Hernández, 9; Torrens, 7,5; Landa y Reinoso, 7; Blanco, Mazzacane y Spinella, 5,5; Apella y Becco, 4; Carelli, Sasso y O. Lynn, 3,5; Deambrosi, Palma, Pescuti, Politano y R. Calamante, 3; Ducret y Paolucci, 2,5; Gardinalli, J. García, A. Fernández, Goyeneche, Jazmi, Loioco, Luppi, Malisia, Palazzo, Delconte, Busto y Gil Bicella, 2; Daray, 1,5; Colabello, Firpo, Occhionero, Piccinini, Segad y Urquiza, 1 punto.

Revista CORSA Nº 1039. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Junio de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

Marrapodi

Juntas S.A.I.C.

TRONADOR 571 -- Tel. 551-4459/2495 – (1427) BUENOS AIRES

Y AHORA TAMBIEN... REPUESTOS PARA CARBURADORES EFE

ESCAPES ESPECIALES · SILENCIADORES

NACIONALES IMPORTADOS



JAULAS ANTIVUELCO · DEFENSAS

MUÑECAS 1038 · 854-0688

ENVIOS AL INTERIOR

FIAT ANSELMO

... LO TIENE

GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS – ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

MOTO CORDOBA

CICLOMOTORES
MOTOS 0K y USADAS

Repuestos - Accesorios - Service

GESTORIA DE AUTOS Y MOTOS
CAPITAL Y PROVINCIA

Av. Córdoba 5541 - (1414) Capital

DRESS·CAR

AHORA VENDE



TODO PARA COMPETICION

- Cascos
- Butacas



- Buzos antiflama
- Cables de bujia
- Radiadores de aceite

• Independencia 4101 - Tel. 72-7147 (7600) Mar del Plata •

Cons. Motors s.r.l.

COLOCAMOS TODOS LOS CRISTALES DEL AUTOMOTOR NACIONALES E IMPORTADOS

TRABAJOS DE CERRAJERIA EN GENERAL

COLOCACION DE ALARMAS EN EL ACTO.

AV. GARAY 2341 (1256) CAPITAL
TEL. 941-7803

SAN JUAN Y SOLIS S.A.

ESTACION DE SERVICIO — ESTACION DE SERVICIO

• GOMERIA SERVI-CLUB "GOODYEAR"
* ALINEACION Y BALANCEO
* FRENOS – TREN DELANTERO
* TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO

ATENCION: "COMBUSTIBLE" - ARGENCARD - CREDENCIAL - CARTA FRANCA - CABAL

San Juan 1701 (esq. Solis) - Tel. 23-2115/8720 - Capital



AUTORADIO del LIBERTADOR

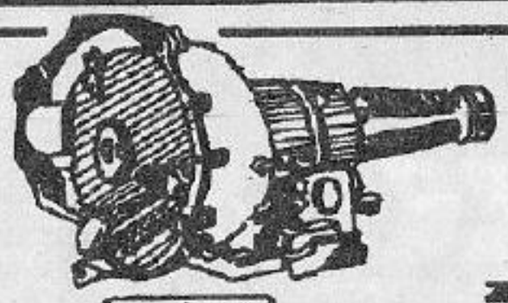
Por cambio de ramo liquidamos al costo toda nuestra mercaderia:
RADIOS, RADIOS CON PASA-CASSETTES, PASA-CASSETTES, ECUALIZADORES, PARLANTES Y ANTENAS.

PHILIPS PIONEER MOTOROLA/bgh TKR CENTURY ROADSTAR.

VENTA - INSTALACION - SERVICE

Avda. SAN MARTIN 3858
(1416)-Capital Federal

CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A. ZANESE y Cia.

AV. DE LOS INCAS 5411/13
1427 BUENOS AIRES
TEL. 52-7669

MITSUBISHI MOTORS — SERVICE AUTORIZADO

PEUGEOT "CHICLANA"

- VENTA DE REPUESTOS ORIGINALES
- PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS Y TAXIMETREROS.
- ATENDIDO POR SUS NUEVOS DUEÑOS

CHICLANA 3297/77
(1259) CAPITAL

Coresterео S.R.L.



VENTA - COLOCACION - REPARACION DE AUTOESTEREOS NACIONALES E IMPORTADOS
COLOCACION Y VENTA DE ALARMAS (CON SIRENA) FAROS DE IODO.

TRABAJOS GARANTIDOS

AV. CORDOBA 5235 - Tel. 771-1764
1414 - CAPITAL FEDERAL











¡Una de cada cinco mujeres caerá en sus brazos!

–Sin pedirle matrimonio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

★ Cómo comportarse con una chica muy jovencita.

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

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

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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

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

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

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

No arriesga nada. Esta es mi propuesta.

Usted debe constatar con qué facilidad llega a "romper el hielo"... a evitar que una chica "lo mande a paseo" cuando la aborda por primera vez a lograr que se interese por usted, aun si no está libre actualmente... a obtener que se acueste con usted sin hacerse rogar, en mucho menos tiempo del que se imagina.
En caso contrario devuelva el libro, y yo me comprometo aquí por escrito a enviarle, en los 5 días después de haberlo recibido de vuelta, un cheque por el valor de ₳ 12,99. Por lo tanto usted no arriesga absolutamente nada, con excepción de obtener de las mujeres lo que a menudo no le dan a los otros hombres.
Sería una verdadera lástima privarse de ello. Pruebe: no arriesga nada. Hágalo incluso por simple curiosidad. El libro de Eric Weber no se vende en librerías. Para recibirlo discretamente por correo envíe hoy mismo el cupón de ensayo adjunto. Hágalo hoy mismo para estar seguro de no olvidarse.

Garantía

Usted deberá quedar completamente satisfecho con los resultados obtenidos gracias al libro "Como seducir a las mujeres"; en caso contrario tiene 30 días para devolverlo y yo me comprometo personalmente a enviarle un cheque por el valor de ₳ 12,99 en el término de los 5 días después de haberlo recibido devuelta. No se le pedirá ninguna explicación. Esta es una garantía formal y escrita.

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

1) Esta prueba es libre.
   Le costará ₳ 12,99 solamente si usted queda completamente satisfecho de sus resultados en 30 días.
2) Su edad, su aspecto físico, su posición social, o situación de fortuna no tienen ninguna importancia.
3) Las técnicas descriptas en el libro han sido comprobadas. Están claramente explicadas y son fáciles de poner en práctica instantáneamente.
4) Millares de personas como usted han pagado con gusto cientos de australes para seguir los "seminarios" de Eric Weber. Todo lo que allí se enseña está contenido en este libro.

——Importante——

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

Regalo

El truco del hombre tímido para seducir a las mujeres

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

Un segundo regalo Gratuito

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

☎ Pídalo por teléfono al 313-8387
o adquiéralo personalmente en:

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

CUPON PARA 30 DIAS DE PRUEBA GRATUITA

Envíelo a: SM
Centro Franco-Argentino de Venta Directa al Consumidor
(Sección Eric Weber) - Paraguay 794 - 1er. Piso - (1057) Capital

Sí, deseo comprobar la eficacia de las técnicas descriptas en "Cómo seducir a las mujeres". Se sobreentiende que debo quedar completamente satisfecho. En caso contrario le enviaré el libro en el término de 30 días y se me reintegrará su valor completo, sin disusión. No se me pedirá ninguna explicación. Bajo esta garantía formal sírvanse enviármelo en un envoltorio discreto sin marcas exteriores. Por el valor de ₳ 12,99 más ₳ 1 para gastos postales, o sea un total de ₳ 14,99.

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

☐ Pagaré al cartero al recibir la encomienda ₳ 14,99 más los gastos de contrarreembolso.

APELLIDO: .....
NOMBRE: .....
DIRECCION: .....
LOCALIDAD ..... C.P. .....
PROVINCIA: ..... TEL: .....

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 4/6/86

1966 - 20 CORONAS - 1985

LOS CAMPEONES DE T.C.



CARLOS ALBERTO PAIRETTI. Arrecifeño por adopción, en realidad nació en Clousellas, provincia de Santa Fe el 17-10-35. En la temporada de 1968 conquistó el Campeonato con el famoso "Trueno Naranja" creado por Horacio Steven, equipado con un motor Chevrolet preparado por Ricardo Joseph. Había debutado en T.C. (donde ganó 22 veces) el 3 de marzo de 1962, en Olavarría, justo el día en que se mató Juan Gálvez. A nivel nacional corrió también en SP, Turismo, F-1 y CAP. Internacionalmente en SP, F-3 e Indy.



NASIF MOISES ESTEFANO. Tucumano, nacido en Concepción en 1932, además de excelente persona fue un piloto de exquisita sensibilidad. Lo demostró en Fuerza Limitada, Fuerza Libre, Mecánica Nacional F-1, Turismo y Sport Prototipos, y llegó al título de T.C. en 1973 ("Post Mortem"), ya que cuando encabezaba el Campeonato y lideraba el Gran Premio encontró la muerte en una curva de Aimogasta, rumbo a la llegada, justo en Concepción, su pueblo.



JORGE MARTINEZ BOERO. Desde 1978 Ford no conquistaba títulos en T.C. y el "Gaucho" se encargó de que el óvalo volviera al éxito en 1982, cuando con el Falcon del Quilmes Automóvil Club logró el título máximo. Nació en la Capital el 23-5-37 y representa a Bolívar, ciudad en la que vive desde hace varios años. Debutó en Olavarría el 17 de setiembre de 1967 con una coupé Chevrolet cuando aún éstas dominaban el parque del Turismo Carretera.

JUAN MANUEL BORDEU. Fue un cultor enfervorizado de aquel T.C. que solía transitar por los caminos de tierra. "Maneco" inaugura la lista de campeones en la era de CORSA, con su título logrado en 1966. Por entonces conducía la primera versión de la famosa "Coloradita", una clásica coupé Chevrolet 47 con la que arrancó en el año 1962, preparada por "Toto" Fangio. A lo largo de su campaña logró 21 triunfos y dejó el automovilismo en 1972 en Zapala, corriendo con Dodge.



RUBEN LUIS DI PALMA. Nació el 27-10-44. Debutó en T.C. en el Gran Premio de 1963, y al año siguiente ganó en la Vuelta de Arrecifes (su ciudad). En total logró en esta categoría 17 victorias, 15 con Torino y 2 con Chevrolet, logrando el título con la primera de ellas en 1970 y 1971. Además, también fue campeón en SP en las temporadas de 1971 y 1972, corriendo con Berta-Tornado y en Mecánica Argentina F-1 en 1974 (Berta-Tornado) y 1978 (Pianetto-Dodge). El último de sus títulos lo ganó en T.C. 2000 en 1983 con VW 1500.



FRANCISCO ESPINOSA. Nació en Chacabuco el 25 de noviembre de 1947 y comenzó en automovilismo en Limitada del 27, categoría en la que fue Campeón. En 1970 apareció en T.C. con un Torino que había pertenecido a Rubén Luis Di Palma. Luego de correr con ese auto lo hizo con Chevrolet, marca con la que, en la temporada 1979/80, conquistó el campeonato luego de ganar el Gran Premio que puso fin a esa temporada, el que encaró sin especular en ningún momento.





GASTON PERKINS. Logró el título de Turismo Carretera en 1969, corriendo con una Liebre III con motor Tornado de preparación Juan C. Zurita. En su paso por el T.C. conquistó cuatro triunfos, de los cuales dos fueron logrados durante el año de su consagración como Campeón. Además, corrió en Turismo, Sport Prototipos, y aisladamente, en Mecánica Argentina Fórmula Uno. En la actualidad compite habitualmente en el Campeonato de Rally de la Provincia de Buenos Aires.



JUAN MARIA TRAVERSO. Este piloto nacido en Ramallo el 28 de diciembre de 1950, tiene en su haber dos campeonatos conquistados en 1977 y 1978, y un subcampeonato en 1974, cuando corría para el equipo de la Comisión de Concesionarios Ford en Turismo Carretera, categoría en la que se inició a bordo de un Torino y en la que logró 32 victorias, figurando entre los cinco pilotos que ganaron mayor cantidad de competencias en ella.



ROBERTO JOSE MOURAS. Fue el dueño absoluto del T.C. durante las tres últimas temporadas (1983, 1984 y 1985), con un Dodge que respondió a la preparación de Omar Wilke y Jorge Pedersoli, con quienes el tricampeón mantiene aún una estrecha relación luego de volver a Chevrolet, marca con la que arrancó en la categoría y con la cual en 1976 lograra una seguidilla de seis victorias. Nació en Moctezuma el 16 de febrero de 1948 y antes del T.C. estuvo enrolado en el Turismo.

EDUARDO JOSE COPELLO. Nació en San Juan el 13 de febrero de 1926, logrando dos veces el título de Campeón en T.C. Fue en 1967 con Torino y en 1970 con una Liebre-Tornado habilitada para correr en la Fórmula "B". Conquistó 20 victorias y además incursionó en Mecánica Argentina F-1, donde fue Campeón en 1968 con Cooper-Tornado, y en Sport Prototipos, donde se calzó la corona en 1969, cuando corrió con el Numa-Tornado. Recibió el apodo de "El Maestro".



HECTOR LUIS GRADASSI. Logró 31 victorias en T.C. de las cuales 6 fueron con Torino y 25 con Ford lo que le permitió, con esta última marca, conquistar el título en las temporadas de 1972, 1974, 1975 y 1976, corriendo con un Ford Falcon oficial preparado por Herceg y auspiciado por la Comisión de Concesionarios del óvalo. Anteriormente, en 1966, fue Campeón de la clase "C" del TM, corriendo un Auto Unión con el que postergó al equipo Renault de Berta.



ANTONIO AVENTIN. Bajo el seudónimo de "Tony Pedré", Antonio Aventín logró adjudicarse en 1978 el Campeonato para No Ganadores de Turismo Carretera, llevado a cabo en el Autódromo Municipal. Por entonces, Serafín Adamoli era el encargado de la preparación de su Dodge, y poco tiempo después, en la temporada 1980/81, conquistó el título máximo, postergando al segundo lugar—oh, paradoja—a su hermano Oscar. Hasta el momento lleva conquistados ocho triunfos, el último de ellos en la Vuelta de Ayacucho del año 1981, prueba que integró el Torneo "Lizeviche-Galínez".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

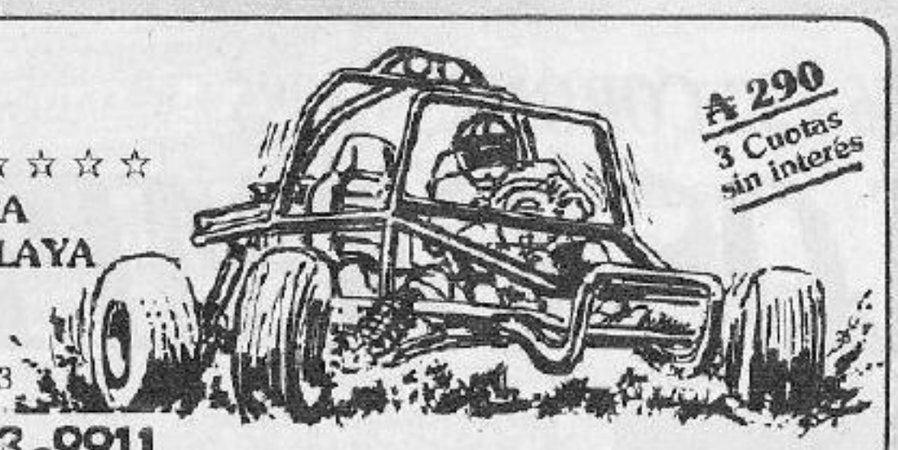
☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ **PRESENTA** ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

*** 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** Deflectores de Aire Deportivos

COLITA DE "PATO"

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.

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

NO TRABAJE MAS EN EL PISO O DENTRO DE UNA FOSA

ELEVE EL VEHICULO DONDE Y CUANDO USTED LO REQUIERA CON EL

ELEVADOR MOVIL

„ TECNO „
2000
(M.R.)



Indispensable para taller mecánico, chapista: estación de servicio y lavadero de autos, porque:

- **Fácil de maniobrar aún en plena carga (carga máxima 2000 kg)**
- **Hace accesibles todas las partes mecanicas (altura máxima 2 mts.)**
- **Montado sobre ruedas, se desplaza con la misma facilidad de un gato.**

GARANTIZA Y DISTRIBUYE

******** ASCOLIMPORT S.R.L.**
E. WILDE 1058 (cp. 1609) - BOULOGNE (BS. AS.) TEL. 766-6683

---

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

AUDIO EN AUTOMOVILES

DE

ALARMAS

INSTALACIONES ACCESORIOS

AIRE ACONDICIONADO SERVICE

AUDIO GARAGE

TEL.798-2259

AV. SANTA FE 2850 MARTINEZ

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT
Prov. UNIDAS 7267
(Ruta 3) I. CASANOVA
Tel. 625-0161
Prov. UNIDAS 3225 S. JUSTO

RESORTES ESPECIALES DE VALVULAS

TODAS LAS MARCAS

ARBOLES DE LEVA

LEVAS RAPONI 761-1586

Jose Raponi

COMPETICION

Avda. Mitre 198 - V. Martelli. Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

SILVER ***EQUIPAMIENTOS***

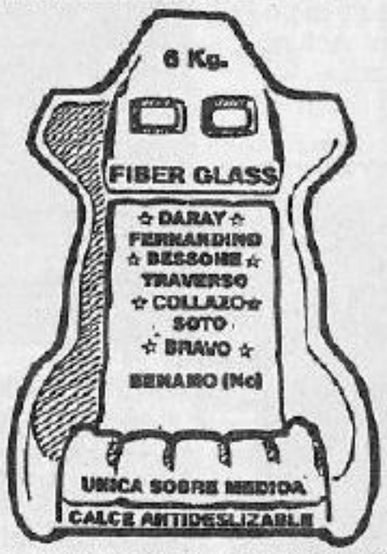
- ***FABRICACION DE KITS COMPLETOS CJ. 7 AMERICANO***
- ***ADAPTACIONES DOBLE TRACCION PARA JEEPS Y PICK-UPS***
- ***DEFENSAS ESPECIALES***
- ***MODELOS EXCLUSIVOS***



☆ *MALAKATES*

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

BUTACA COMPETICION



ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

PROTECCION ANTIFLAMA

SIMPSON®



- **BUZOS**
- **CAPUCHAS**
- **GUANTES**
- **ROPA INTERIOR**

NO REQUIEREN NINGUN AGREGADO QUIMICO.
SU RESISTENCIA A LAS LLAMAS NO SE PIERDE CON EL LAVADO.
PROXIMAMENTE BOTAS

BME. MITRE 1339 - CAP ☎ 49-2681 ENVIOS AL INTERIOR

FUERZA EMPRESARIA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE.

Fuerza empresaria al servicio del transporte, significa:

- Instalaciones modernas e integradas, que la ubican como una de las concesionarias más funcionales del país.
- 27.000 m2 propios de superficie, de cómodo y fácil acceso.
- Más de 15 años dedicados a la comercialización de vehículos para el autotransporte.
- 1500 unidades entregadas en cuatro años como concesionario de Mercedes-Benz.
- Ofrecer y brindar soluciones integrales a las necesidades del transportista.

AUTOMOTORES OLCAM S.A.

Compromiso y Responsabilidad de Líder.
Av. Gaona y G. Galilei 1744 Moreno.

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6° B. Tel. 86-6285

1966 - 20 CORONAS - 1985

LOS CAMPEONES DE F-1



JACK BRABHAM. Nació en Hurtsville, Australia, el 2 de abril de 1922. Campeon mundial en 1966, con Brabham Repco. Tambien conquistó el título máximo en 1959 y 1960, en ambas ocasiones con Cooper Climax. Disputó 126 Grandes Premios, desde su debut en Inglaterra 1955 hasta su retiro en Mexico 1970. Ganó 14 veces, largó en pole position 13 carreras y marcó el record de vuelta en 10 ocasiones.



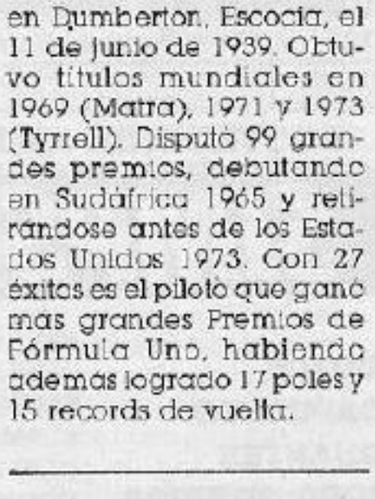
DENNIS HULME. Nació en Nelson, Nueva Zelanda, el 18 de junio de 1936. Campeón mundial de la temporada 1967 con un Brabham Repco. Debutó en Mónaco 1965 y se retiró luego de los Estados Unidos 1973, tras haber disputado 102 grandes premios. Durante ese lapso venció en 8 competencias, hizo en 9 ocasiones la mejor vuelta y sólo una vez largó en la primera posición.

GRAHAM HILL. Nació en Londres, Inglaterra, el 17 de febrero de 1929 y murió en un accidente aéreo el 29 de noviembre de 1975. Fue campeón mundial en 1968, con Lotus y tambien en 1962 con BRM. Corrió 176 grandes premios, debutando en Mónaco 1958 y retirándose tras Brasil 1975. Ganó en 14 ocasiones, largó en pole position en 13 oportunidades e hizo el record de vuelta en 10 pruebas.





JACKIE STEWART. Nació en Dumberton, Escocia, el 11 de junio de 1939. Obtuvo títulos mundiales en 1969 (Matra), 1971 y 1973 (Tyrrell). Disputó 99 grandes premios, debutando en Sudáfrica 1965 y retirándose antes de los Estados Unidos 1973. Con 27 éxitos es el piloto que ganó mas grandes Premios de Fórmula Uno, habiendo ademas logrado 17 poles y 15 records de vuelta.



JOCHEN RINDT. Nació en Mainzaw-Rhin, Austria, el 18 de abril de 1942 y murió el 5 de setiembre de 1970 durante las pruebas clasificatorias del Gran Premio de Italia en Monza. Ese mismo año se consagró como el único campeon mundial post mortem. Disputo 60 carreras, debutando en Austria 1964. Venció en 6 carreras, logró el mejor tiempo en diez ocasiones y en 3 el record de vuelta.



EMERSON FITTIPALDI. Nació en San Pablo, Brasil, el 12 de diciembre de 1946. En 1972 se consagro con Lotus como el campeon mas joven de la Fórmula Uno, repitiendo con McLaren en 1974. Debutó en Inglaterra 1970 y participó en 144 grandes premios hasta Watkins Glen 1980. Venció en 14 carreras, hizo el record de vuelta y la pole en 6 ocasiones. Actualmente participa en el torneo CART.



NIKI LAUDA. Nacio en Salzburgo, Austria, el 22 de febrero de 1949. Fue campeón mundial con Ferrari en 1975 y 1977, y tras un retiro de dos años, conquistó el tercer título con McLaren en 1984. Participó en 163 grandes premios, desde su debut en Austria 1971 hasta su retiro en Australia 1985. Ganó 25 carreras, hizo 24 pole position y 25 records de vuelta.



JAMES HUNT. Nació en Epsom, Inglaterra, el 29 de agosto de 1947. Logró su único título mundial en 1976 con McLaren. Debutó en Monaco 1973 y se despidió también en la carrera del Principado de 1979. Intervino en 92 grandes premios, conquistando 10 victorias, logrando en 14 ocasiones la pole position y en 8 oportunidades el record de vuelta.



MARIO ANDRETTI. Nació en Montana, Italia, el 28 de febrero de 1940, nacionalizandose posteriormente estadounidense. Fue campeon mundial en 1978 con Lotus. Debutó en Watkins Glen 1968 y participo en 128 grandes premios hasta Las Vegas 1982. Ganó 12 carreras, hizo la pole en 18 ocasiones y el record de vuelta en 10. Actualmente interviene en el CART, donde fue campeón en 1984.

JODY SCHECKTER. Nacio en East London, Sudafrica, el 29 de enero de 1950. Logró el título mundial en 1979 en su primera temporada con Ferrari. Participó en 112 grandes premios, desde su debut en Watkins Glen 1972 hasta su retiro, ocurrido tambien en Watkins Glen, pero en 1980. Ganó 10 competencias, conquistando la pole position 3 veces y el record de vuelta en 6 ocasiones.





ALAN JONES. Nació en Melbourne, Australia, el 2 de noviembre de 1946. Conquistó con Williams su único título mundial en 1980. Debutó en Espana 1975 y tras un retiro luego de Las Vegas 1981, y un fugaz retorno en Long Beach 1983 volvió definitivamente en Italia 1985, participando hasta ahora en 105 grandes premios, con 12 éxitos, 6 poles position y 13 records de vuelta.



NELSON PIQUET. Nació el 17 de agosto de 1952 en Rio de Janeiro, Brasil. Logró con Brabham sus dos títulos mundiales en 1981 y 1983. Desde su debut en Alemania 1978 intervino en 115 grandes premios, obteniendo 14 victorias, 19 pole position y 13 records de vuelta. Fue ademas campeón de Fórmula Tres Inglesa en 1978 y del certamen Procar en 1980.



KEIJO ROSBERG. Nació en Estocolmo, Suecia, el 6 de diciembre de 1948, adoptando posteriormente la nacionalidad finlandesa. Logró su título mundial en 1982 con Williams ganando una sola carrera. Debutó en Sudáfrica 1978 habiendo disputado desde entonces hasta ahora 103 grandes premios. Ganó 5 veces, obtuvo 4 pole position y 3 records de vuelta.



ALAIN PROST. Nació en Saint Etiene, Francia, el 24 de febrero de 1955. Tras varias frustraciones, obtuvo en 1985 el título mundial con McLaren. Debutó en Argentina 1980, habiendo corrido hasta el momento 94 grandes premios, de los cuales ganó 23, logró el mejor tiempo clasificatorio en 16 y marcó el record de vuelta en 18. Fue ademas campeon europeo de Formula Tres en 1979.

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

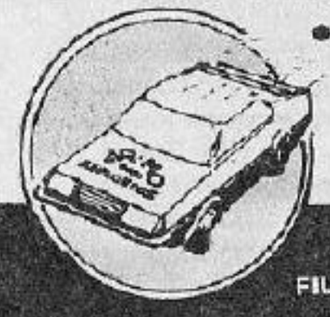
RACING PARTS

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

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES

LUBRICANTES MITRE

Shell YPF Esso Alazu Castrol Agip Lubricantes

COMPETICION

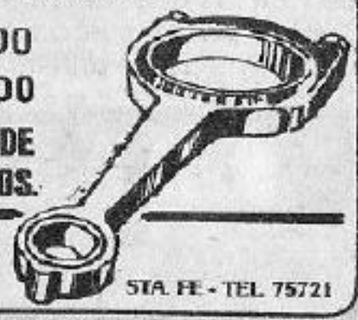
BATERIAS PRESTOLITE

AGENTE OFICIAL BEL-RAY

AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
88-9857 Envios al interior

bielas de competición

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO AHORA CON LA INCORPORACION DE TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL 75721

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

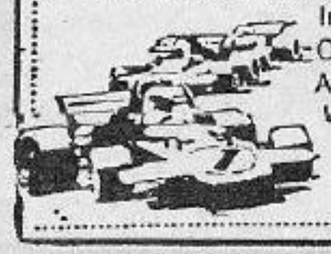
ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

TC TC 2000 F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales

CARBURACION COMPETICION ALFREDO LOPEZ

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

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



Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2582. 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

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ARRANQUES - DINAMOS

"TONY"

- CARGA Y VENTA DE BATERIAS

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

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

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 automundo 1/24

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

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

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

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

FERRAZZI COMPETICION



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

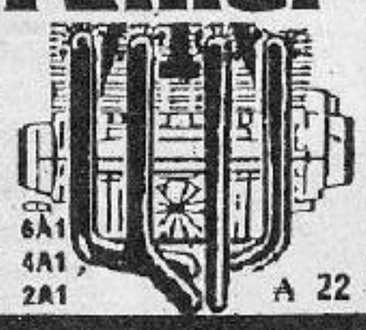
- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

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

ESCAPES DEPORTIVOS PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito
Killer



NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

Ramón Solar e Hijos



- VENTA DE REPUESTOS
- RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
- ENGRANAJES EN GENERAL

REPUESTOS PARA CAMIONES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

LLANTAS DE COMPETICION AERO



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

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

SOMOS FABRICANTES

VERUI ESCAP

Avda SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3284



JAULAS • DEFENSAS



AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

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

Debemos caños a medida de todo origen. Por mayor y menor - consultenos -

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3006, 6º B. Tel. 86-6825

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

INTIMAMENTE MASCULINO

cualquier edad y
en cualquier
situación.
Para restaurar
las funciones
que declinan.

GI MONTE

CREMA PARA USO INTIMO MASCULINO

EN LAS MEJORES FARMACIAS Y EN: CAPITAL FEDERAL: Belgrano 3101 ☐ Córdoba 1402 ☐ La Rioja 982 ☐ Belgrano 2950 ☐ Corrientes 544 ☐ Cangallo 2598 ☐ Canning 2483 ☐ Corrientes 3500 ☐ Juramento 2588 ☐ Lautaro 26 ☐ Las Heras 2902 ☐ Libertador 8324 ☐ Monroe 5080 ☐ Triunvirato 4602 ☐ Triunvirato 4101 ☐ José María Moreno 370 ☐ Florida 620 ☐ Asamblea 1102 ☐ Alsina 2100 ☐ **GRAN BUENOS AIRES:** VILLA BALLESTER: Alvear 251 ☐ JOSE LEON SUAREZ: Av. Márquez 11 ☐ CASTELAR: Arias 2411 ☐ VILLA MARTELLI: Laprida 3600 ☐ WILDE: Las Flores 16 ☐ MERLO: Monteverde 2333 ☐ MORON: 25 de Mayo 139 ☐ BANFIELD: Maipú 202 ☐ AVELLANEDA: Rivadavia 930 ☐ OLIVOS: Maipú 2899 ☐ **PCIA. DE BUENOS AIRES:** LA PLATA: Calle 7 Nº 322 ☐ Diagonal 73 Nº 2600 ☐ TANDIL: Rodríguez 567 ☐ MAR DEL PLATA: San Lorenzo 3058 - Tel. 73-9335/05 ☐ **LA PAMPA:** GRAL. PICO: Calle 17 Nº 505 ☐ **SANTA FE:** San Martín 56 ☐ **CORDOBA:** Bv. Los Granaderos 3164 ☐ Sarmiento 47 ☐ ARROYITO: 25 de Mayo 698 ☐ DEAN FUNES: 25 de Mayo 55 ☐ COSQUIN: Av. San Martín 1521 ☐ LA FALDA: Avda. Kennedy 166 ☐ RIO CUARTO: Maipú 1900 ☐ RIO CEVALLOS: Av. San Martín 6036 ☐ JESUS MARIA: Bv. Agüero 316 ☐ RIO TERCERO: Acuña y Lavalle ☐ VILLA MARIA: Bv. Italia y Naciones Unidas ☐ **LA RIOJA:** Bmé. Mitre 336 ☐ **CATAMARCA:** Rivadavia 652 ☐ **SAN SALVADOR DE JUJUY:** Belgrano 799 ☐ SAN PEDRO DE JUJUY: Sarmiento 456 ☐ **TUCUMAN:** O.F.D.E.N. Santa Fe 243 ☐ Maipú 174 ☐ **SALTA:** Juan B. Alberdi 102 ☐ **ENTRE RIOS:** CONCORDIA: Corrientes esq. La Rioja ☐ **SANTIAGO DEL ESTERO:** Independencia 88 ☐ **CHACO:** Juan B. Justo 1048 (Resistencia) ☐ **COMODORO RIVADAVIA:** Rivadavia 2245 ☐ **POSADAS:** Distribuidora Yoyomil: 25 de Mayo 308 ☐ **MENDOZA:** San Martín 1399.





TENIA QUE SER SUIZO.
TENIA QUE SER TRESSA.

Un reloj, además de ser exacto, debe ser completo. Debe reunir elegancia, practicidad, diseño. Debe ofrecer tecnología. Y la tecnología suiza, no ha sido superada.
TRESSA. El reloj que marca con exactitud la hora de la moda.

Cuarzo análogo - Sumergible 100% - Extraplano
Colores a elección - Modelos juveniles y deportivos
Diseños exclusivos para dama y caballero.

TRESSA

Swiss Made

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com