CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

T.C. 2000: la guerra, el desastre, el duelo,
el despiste y TRAVERSO

¡MAS LEÑA AL FUEGO!

El Renault de Traverso marcha a su segundo triunfo consecutivo acosado por el Ford de Bessone... poco antes del golpe de escena que definió la carrera. Al fondo, a la izquierda descansa el Sierra de Gayraud, víctima de una batalla campal que quiso prolongarse en boxes. Todo para avivar más el Fuego.

CON ROSSO GANADOR EN AUSTRIA

F-1: EL INFERNAL G. P. BRITANICO

COMO Y POR QUE. LAS CONSECUENCIAS. LA POLEMICA. EL ESCANDALO

LOS ACCIDENTES DE B. HATCH, SALTA Y CORDOBA

N° 1045, del 16 al 22 de julio de 1986 · Argentina ₳ 1.20 · Uruguay: N$ 210 · Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro



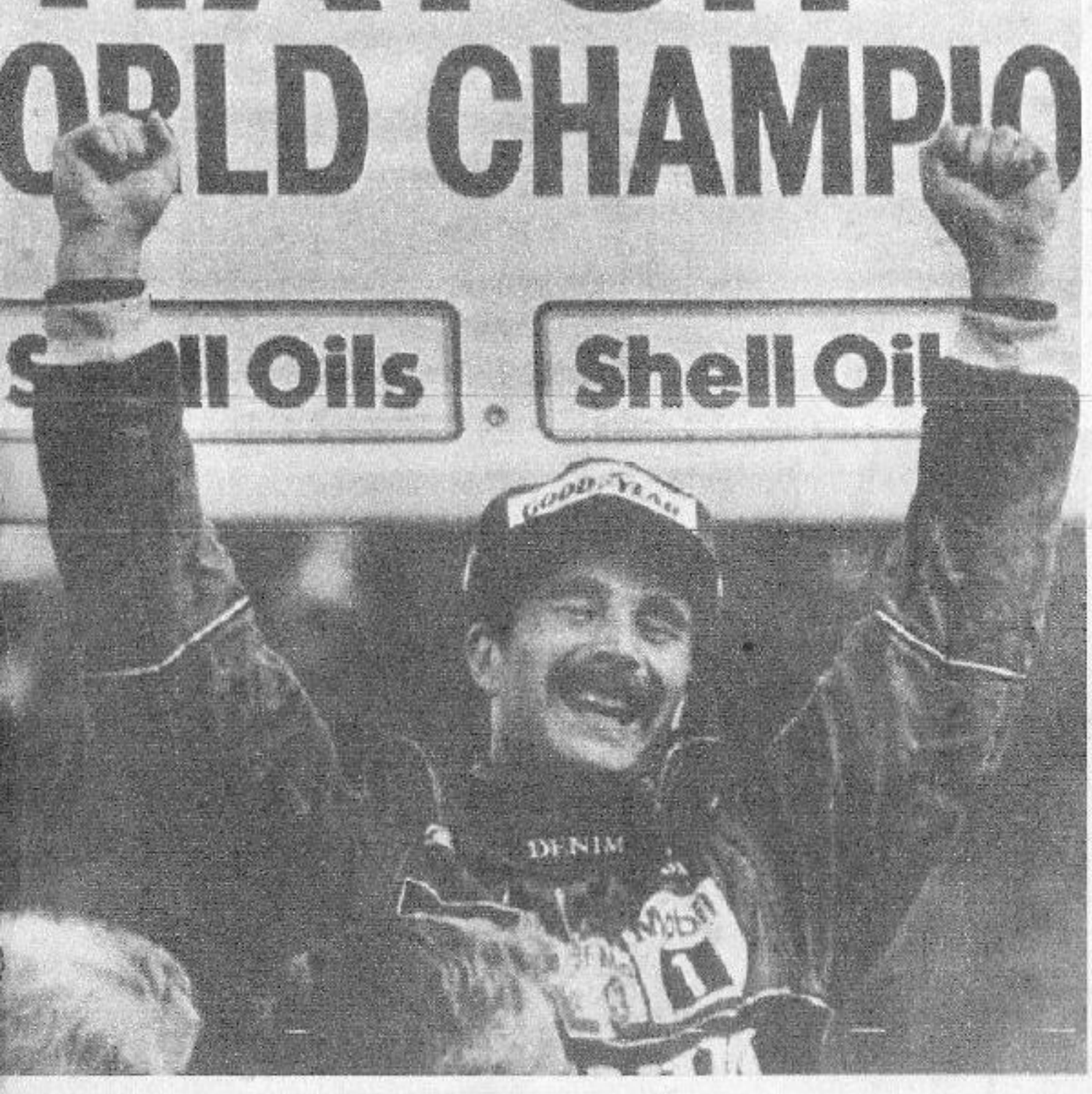
FORMULA UNO

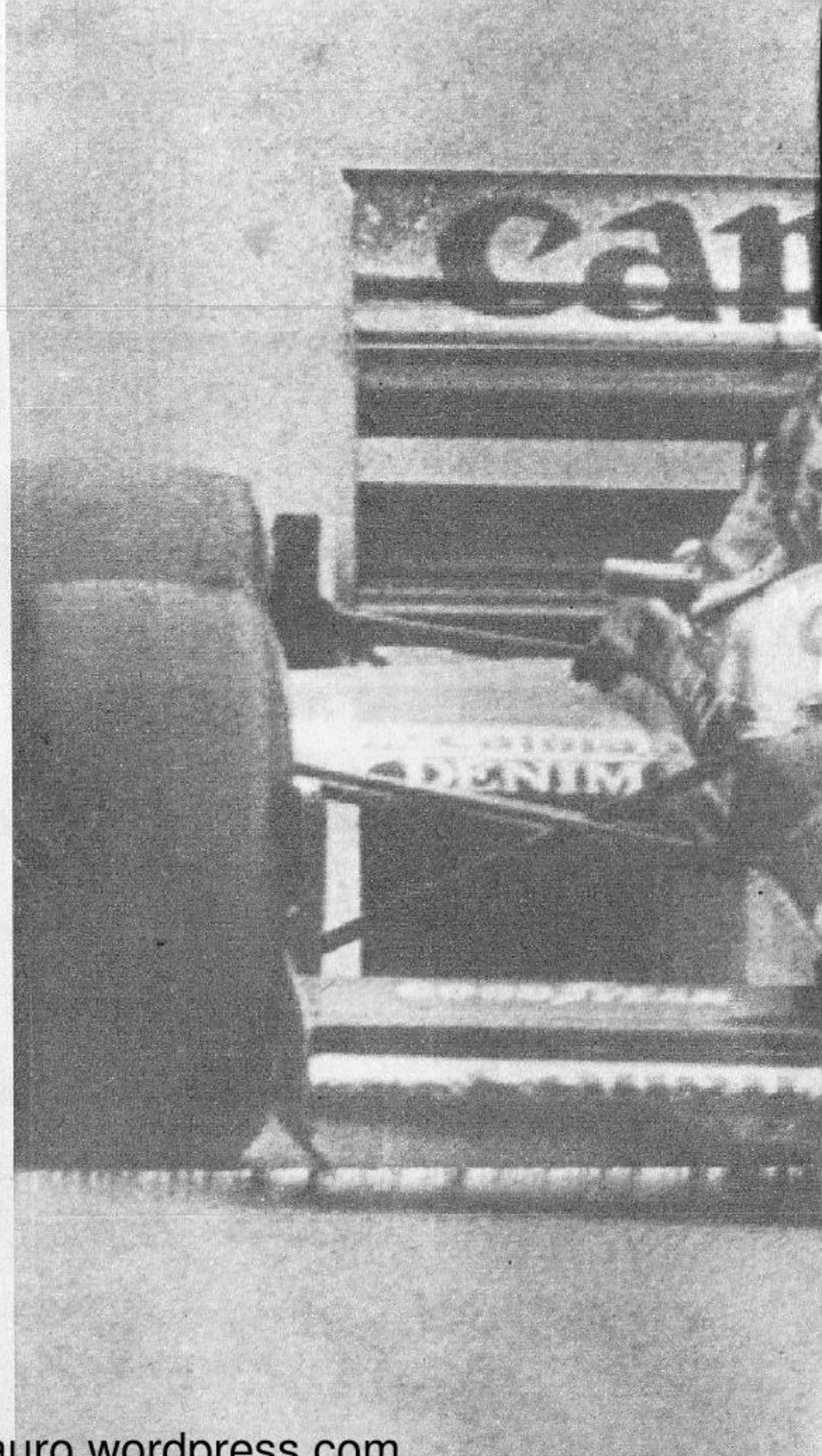
GRAN PREMIO DE INGLATERRA

¡SUPERMAN

Abajo, todo el júbilo desatado por Mansell en el podio ante "su" público. Atrás, bajo el "Hatch" de Brands... ¿qué dice? ¿World Champion?... Por ahora, debemos creer que sólo decía "World Championship"... pero cortado casi a pedir de Mansell... A la derecha, su duelo con Piquet.

HATCH— ORLD CHAMPIO





FICHA GENERAL

Fecha: 13/7/86.
Denominación: Shell Oil British Grand Prix
(novena prueba del Campeonato Mundial de F-1)
Lugar: Circuito de Brands Hatch, Kent, Inglaterra
Organizador: R.A.C. Motor Sport Association
Autoridades: Director de la Prueba, P.G. Cooper; Comisarios Deportivos, J. Corsmit (FISA), R. Frost y R.M. Southcombe; Largador, Derek Ongaro.
Estado del tiempo: Bueno, cielo parcialmente cubierto, 20°C.
Público: 186.000 entradas vendidas en los tres días de actividad; 183.000 de ellas el domingo.
Espectáculo: Bueno.

Nigel **Mansell** es la figura. En la punta del Campeonato del Mundo 1986, pero sobre todo victorioso por cuarta vez en el año. Los **Williams-Honda** hicieron doblete con insolencia desde que se quedó el **Lotus** de **Senna**, quien de todas maneras difícilmente hubiese estado a la altura, lo mismo que los **McLaren**, que no pudieron seguir el ritmo de los Williams. Tal cual estaba previsto. Y como estaba previsto también, a esta altura se puede decir que es el año de los japoneses, porque el motor Honda parece invencible, dada la facilidad con que han dominado Mansell y Piquet.

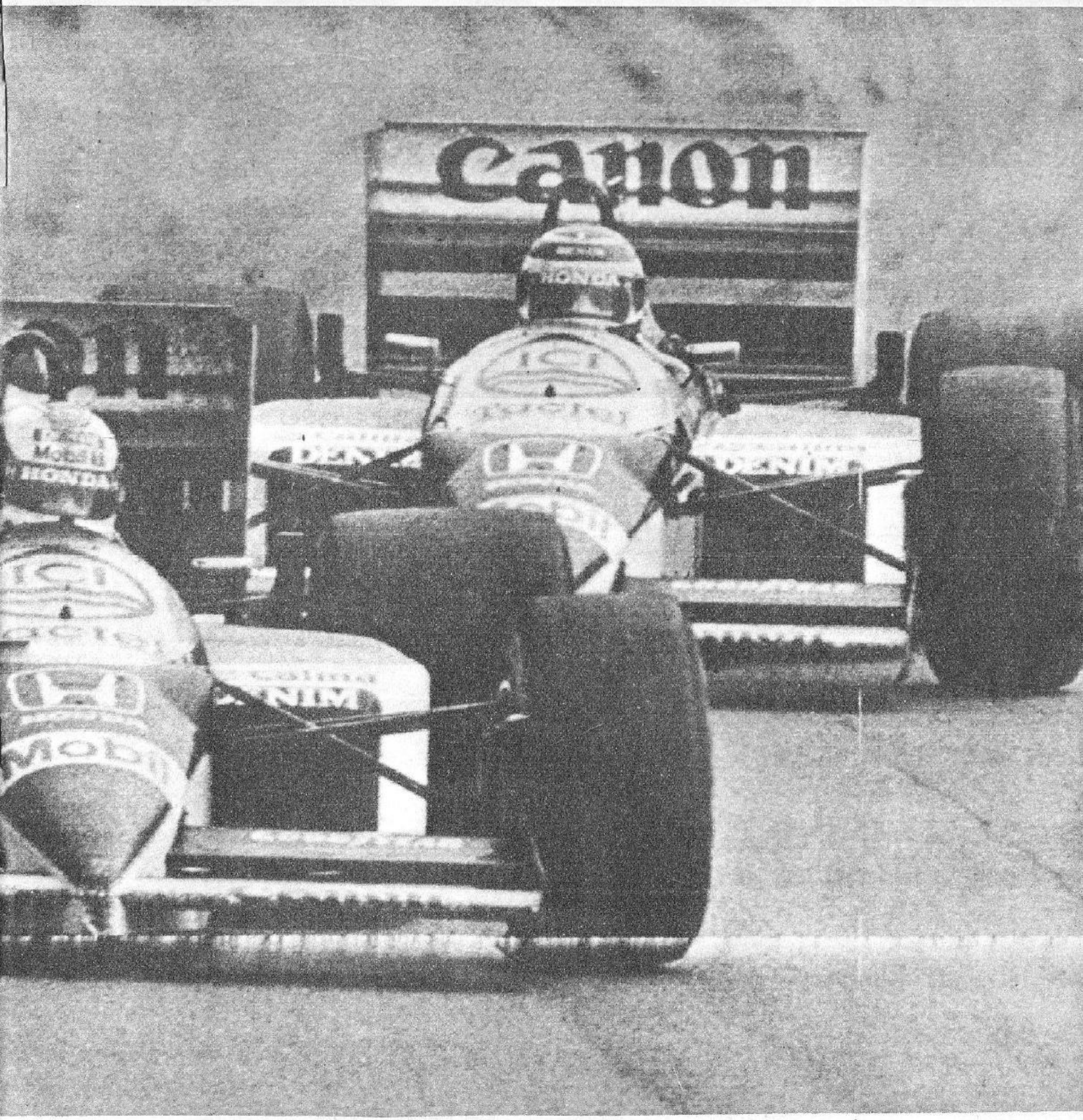
Mansell y **Piquet**, que no se han comportado como dos buenos amigos precisamente, visto que una vez desembarazados de sus adversarios se trenzaron en una batalla familiar. Mansell, superando a Piquet, que hacía la punta de la carrera en los primeros tramos, y Piquet que por devolver la gentileza lo persi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Franco Lini
Radiofotos: Reuter y A.P.

SELL IV!

...Y como era de preverse, llegó, no más, la cuarta "superproducción" de Nigel Mansell en el año, esta vez de local... Ahora sí, el británico se erige además en puntero del Campeonato Mundial'86, donde se ha impuesto entonces en cuatro de las nueve competencias disputadas. Una proporción que se hace aún más llamativa si recordamos que las seis victorias que acumula el total de su campaña en F-1 han sido logradas en los doce últimos Grands Prix realizados...

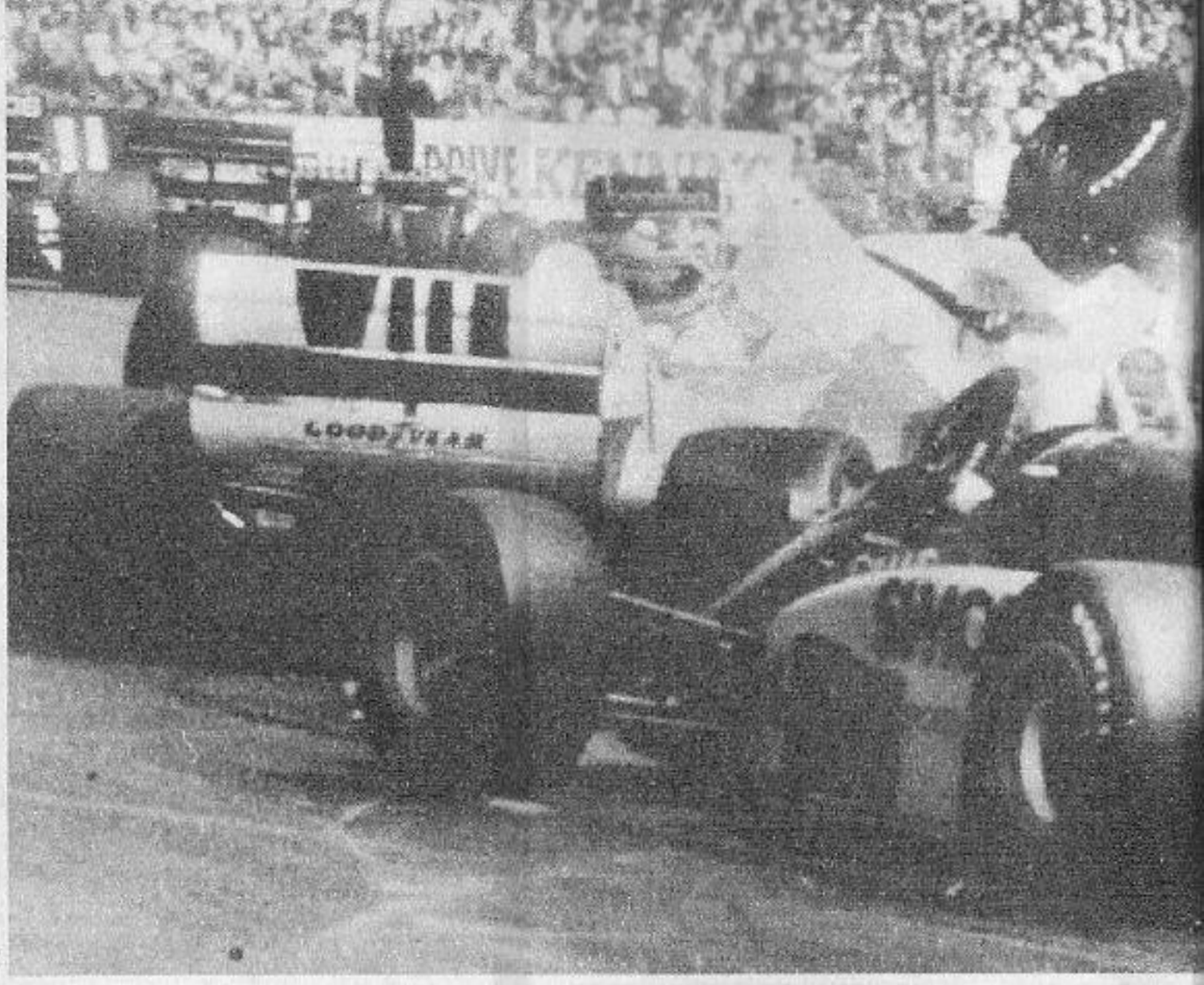


ALFA ROMEO VUELVE CON... ¡LIGIER!

Se anunció la semana pasada en Milán, a traves del director administrativo de **Alfa Romeo, Giuseppe Tramontana**, el nuevo rol de la casa italiana en la **Fórmula Uno** internacional. Como recordamos, Alfa retiró su equipo oficial al cabo de 1985, desvinculándose en forma temporaria de la F-1. Ahora lanzó finalmente su nuevo motor de cuatro cilindros turbocomprimido, que será provisto al equipo **Ligier**, que así dejará **Renault** para pasar a ser el primer cliente del nuevo proveedor de motores de la categoría máxima. El acuerdo empezara a regir el 1º de diciembre próximo.

NOVEDADES REGLAMENTARIAS

Como ya estaba previsto, se encontraron en Brands Hatch los comisarios de la FISA y los ingenieros de los equipos participantes en la Fórmula Uno en búsqueda de un mayor rigor en la observación del reglamento. El tema mas importante de la discusión fueron "las polleritas" utilizadas como continuación de los bordes laterales en los alerones delanteros, que ya habían sido denunciadas en el Gran Premio de San Marino en Imola. La resolución fue que a partir del Gran Premio de Alemania, esos artilugios que utilizaban los **Benetton, Ferrari, Williams, Lotus, McLaren y Tyrrell** no serán admitidos. Ha sido abolida además, la tolerancia de 5 mm del fondo plano que había permitido el truco de la "piccola" pollerita de 10 mm a los lados de los pontones (jugando así dos veces con dicha tolerancia). En los orígenes, este gambito lo habían utilizado los **McLaren, Williams y Lola**. De los tres equipos, el último nombrado fue el primero en emplearlo, mientras los otros dos lo adoptaron sólo en el Gran Premio de Francia con espíritu de polémica para convencer a **Gabriele Cadringher** de que tomara una resolución.



1

guió mordiéndole la cola hasta tres giros del final, cuando ya todo estaba definido y era evidente que la situación no podía cambiar.

Ahora, para Williams, el futuro se presenta promisorio, pero se abre un interrogante en cuanto al comportamiento interno de ambos pilotos; sobre todo después de las declaraciones de Piquet sobre la victoria de Mansell. Prestemos atención a sus palabras:

"Hoy me di cuenta de que en Williams hay dos equipos, no uno solo. Mansell tuvo suerte por dos veces: primero porque la puesta a punto de los autos la hice yo, porque él probó poco. Después porque se le rompió la caja de cambios apenas largamos, y se suspendió la carrera permitiéndole cambiar de auto. Me ha superado en potencia, utilizando la regulación del turbo cuando lo iba a pasar, e incluso me tapó por todos lados. Ciertamente éste no es el comportamiento de un compañero de escuadra. Por eso digo que corremos en equipos distintos, y a partir de ahora me comportaré en consecuencia."

Con estas palabras Piquet da un adelanto de lo que pueden ser las próximas carreras, que de presentarse como hasta ahora serán un asunto exclusivo entre los Williams-Honda, de no verse progresos notables por parte de los otros.

De parte de quién, lo ignoramos, ya que el domingo sólo el Mc Laren tuvo un ritmo sostenido, pero mucho más lento que el de los autos anglonipones.

Por lo que deducimos que a mitad de carrera **Prost** se dio cuenta de que este año la cosa está decidida a favor de los **Williams** y se resignó a cumplir un papel expectante, lejos de **provocar** las alternativas como hasta hace muy poco. También **Rosberg** estuvo muy poco en carrera, rompiendo la caja, pero por lo visto en Prost difícilmente hubiese conseguido algo más brillante.

El que realizó el gasto fue **Gerhard Berger**, uno que se va para arriba, constantemente tercero después de haber estado segundo por una vuelta. Pero también él duró poco y el motor dijo basta.

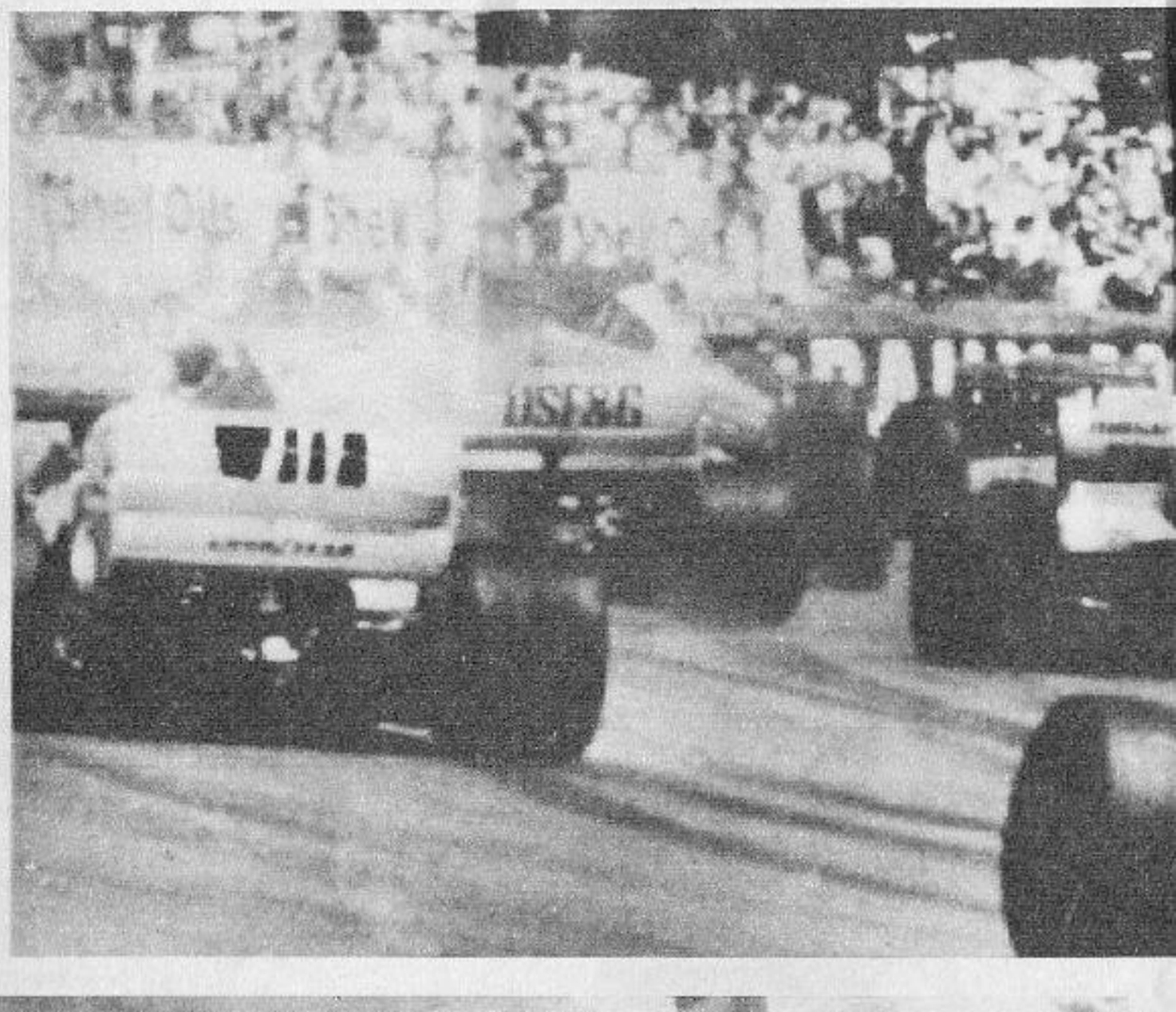
Ciertamente que contra Williams no hay ninguno que pueda oponer fuerzas similares.

La carrera, a pesar de los despistes de la primera parte, no sufrió bajas considerables, puesto que los principales protagonistas estaban todos para la segunda largada. El desarrollo fue emotivo por episodios que ocurrieron en los puestos de escolta, como en el caso de **Alboreto** y **Arnoux** en la etapa inicial, o el constante sorpasso de rezagados que beneficiaba o perjudicaba sin distinciones. Un buen espectaculo que los concurrentes a Brands Hatch se "bancaron" a pesar de las demoras, recompensándose con lo visto, del dinero pagado por la entrada y las fatigas originadas en la extensa programación. Más de 150.000 personas colmaron las tribunas el domingo y cuando las sombras de la noche caían sobre Brands, aún se corrían categorías menores, respetando el programa original. Y allí estaba la mayoría del público, dispuesto a no perder nada.

Mientras se rumoreaba que Ferrari podría dejar la F-1 (luego desmentido) para dedicarse al norteamericanísimo CART (lógico, pues en ese país está la mayoría de sus clientes), sus autos pasaron otra jornada sin pena ni gloria, a pesar de que al comienzo Alboreto insinuó algo ubicándose en los puestos de vanguardia y llevando un ritmo similar a la punta: Johansson debió parar pronto con el radiador pinchado.

Osella casi ni siquiera largó, ya que además de las clásicas penurias en clasifica, la primera partida les dejó los autos arugados. En **Minardi** hicieron un trabajo milagroso sus pilotos, para po-

2



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





3



EL ACCIDENTE MULTIPLE

Este Gran Premio de Gran Bretaña debería haber sido, también, la fiesta de **Jacques Laffite**, el veterano de los pilotos de la Fórmula Uno. Iba a participar en su **Grand Prix** número **176**, igualando el primado de **Graham Hill**, y esperaba además hacer una buena carrera y llevar algunos puntos para el Campeonato tal como lo había hecho en las anteriores. En cambio, Jacques fue víctima inocente de la carambola de autos que sobrevino en la primera curva, luego de la largada. Laffite no estuvo en el primer momento de la colisión, donde quedaron "out" tantos autos, pero fue enganchado por uno fuera de control y arrastrado prácticamente contra el guard-rail, con tan mala suerte que pegó en un ángulo desafortunado en el que había, precisamente, un sostén particularmente rígido. De allí las graves consecuencias: **fractura de las dos piernas a la altura de los tobillos, y de pelvis**. Allí quedó prisionero del habitáculo de su **Ligier** por más de media hora, debido a que los responsables del salvataje no querían "forzar" la extracción del piloto para no causarle más lesiones de las que ya tenía. Luego se lo transportó al hospital de Sidcup, donde recibió la atención de especialistas de primera línea.

Para Laffite, lo lamentamos, se terminó su carrera deportiva en F.1, y es lamentable que finalice así, sin otras satisfacciones que sin duda merecía.

Será muy difícil, incluso viendo en cámara lenta la grabación de la largada, saber a ciencia cierta los orígenes precisos. Pero si algo se puede decir sobre el factor desencadenante del accidente, es que fue el **Arrows de Boutsen**, que salió de la pista hacia la izquierda y, luego de golpear contra las defensas, volvió "atravesado" ingresando de golpe al grupo de autos que cubrían de la mitad hacia atrás de la grilla, e iniciando una cadena interminable de cabriolas y choques. Daños más o menos graves se fueron descubriendo mientras los primeros ya veían en la mitad del circuito aparecer las banderas que detenían la carrera. En el conteo posterior de afectados por el choque se vieron ambos **Osella**, los dos **Arrows**, el de **Boutsen** y el de **Danner**; los dos **Zakspeed**, los de **Rothengatter** y **Palmer**; el Ligier de Laffite; el **Lotus** de **Dumfries**, que sólo sufrió la rotura de una goma, y la **Ferrari de Johansson**, con daños en el radiador.

La carrera se paró, socorro mediante, y demoraron bastante tiempo, no para retirar los autos que impedían el paso, pero sí para sacarlo a Laffite del Ligier. Más de media hora de demora y luego las primeras curas en el "minihospital" del circuito y el embarque en el gran helicóptero. En este punto ya los servicios habían despejado la pista y se hubiese podido largar la carrera, pero se tuvo que esperar que retornara el helicóptero, cuya presencia es impuesta por las reglas de seguridad. En suma, una hora y media de demora.

En la segunda largada faltaban los autos de Danner, **Ghinzani**, **Berg** y **Laffite**. Los otros habían podido reparar los daños o poner en pista los coches de "test" o "mulettos".

La demora permitió a Mansell hacerse regular la caja de velocidades, que durante el giro efectuado había revelado inconvenientes en la segunda velocidad. El, sí que tuvo suerte.

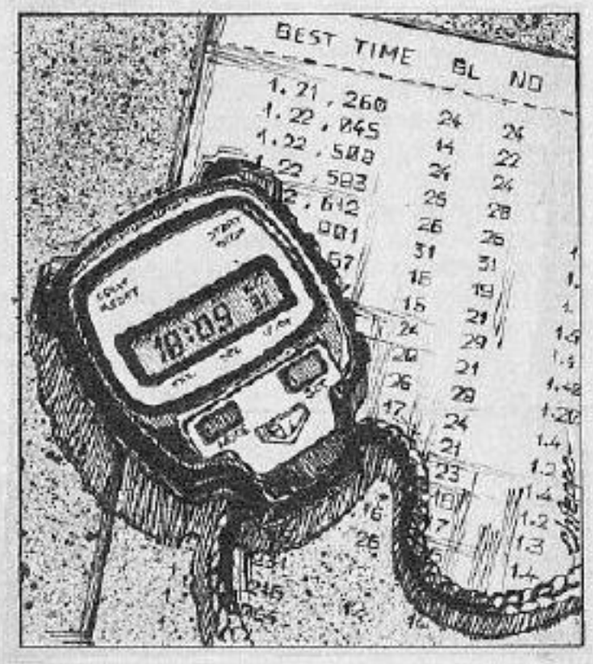
1) *El Arrows de Boutsen, cuyo casco se advierte entre la maraña de fierros, plástico y gomas –y un parte de su aleron (18) más allá, a la derecha–, ya está haciendo "strike" en el pelotón "de relleno". En primer plano el Minardi de Nannini con la cola del Zakspeed de Palmer cruzado delante.* **2)** *El Minardi y el Zakspeed se abren hacia las banquinas opuestas, y entre ambos se va el Arrows del belga, mientras aparece el Osella de Berg y, en el extremo derecho, ya se aprecia al Ligier de Laffite incrustado contra el guard rail. Más allá, rozando la misma barrera, se va la Ferrari de Johansson, que se llevó a la rastra el auto de Laffite.* **3)** *El infortunado Jacques (flecha) recibe el primer auxilio del Dr. Palmer. Nótese contra el cartel un trozo de la estropeada trompa.* **4)** *Mientras una grúa se lo lleva del lugar del accidente tras la ardua operación de rescate de Laffite, pueden apreciarse en toda su magnitud los enormes daños sufridos por el Ligier-Renault con el que el veterano francés iba a igualar el récord de Graham Hill...*

ENRIQUE BENAMO

RELOJES
ORIENT

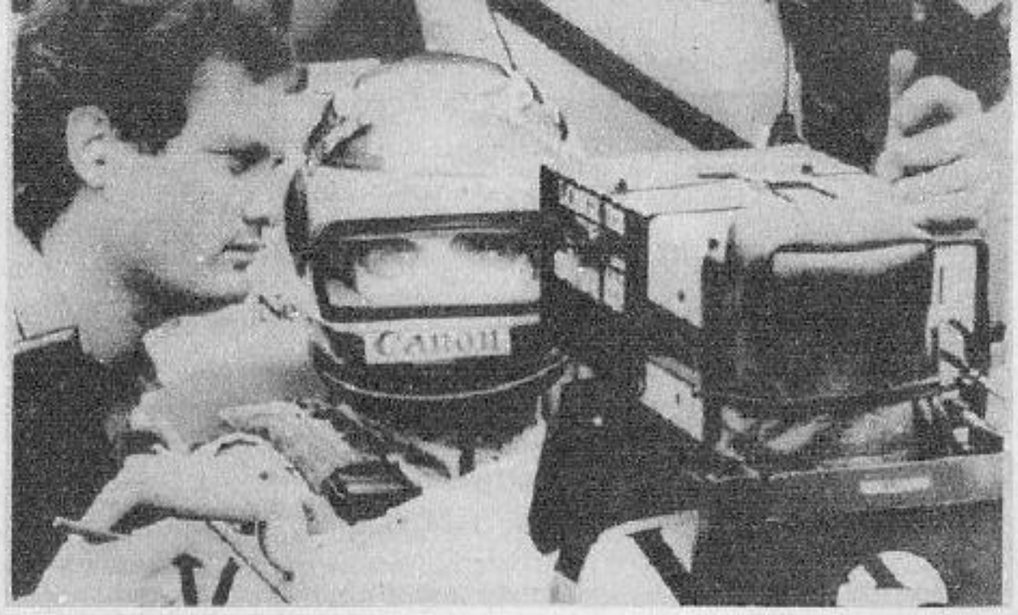
COMPETICION TEAM

LOS NUMEROS



ner los autos en puestos decentes, pero ninguno de lo dos terminó. **Fabi** estaba haciendo una buena carrera, pero la bomba de nafta bloqueada lo sacó de un esforzado sexto puesto. Para la estadística: Fabi y Berger utilizaron las gomas **Pirelli** de nuevo diseño "angosto" que han mejorado la performance de los **Benetton.**

El domingo, **Brabham** podría haber dado la sorpresa con un cuarto puesto, pero 300 metros antes de la llegada **Warwick** se quedó sin nafta, arribando octavo y motivando un risueño episodio

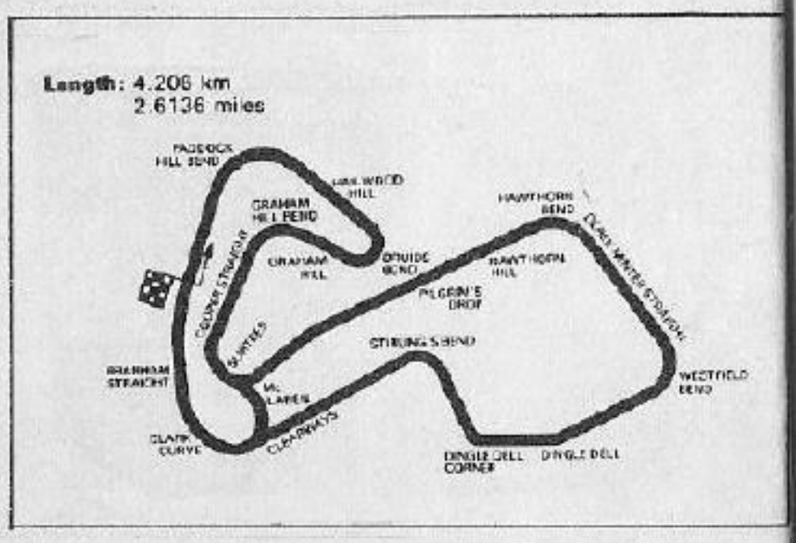


Arriba, Piquet "trabaja" con Frank Dernie la "pole position". En carrera se quedaría con las ganas... Abajo, Prost se tapa las orejas para no oir lo que se estarán diciendo sus colegas del box de Williams.

cuando el piloto cruzó la meta con el envión y los brazos afuera, en actitud de remar... El otro Brabham (el modelo anterior, **BT 54**, en manos de **Patrese**) se quedó a media carrera, pero demostró su vigencia.

En dos semanas veremos que sucederá en Alemania.

Si Piquet continúa enojado puede haber guerra civil, pero si gana Mansell ¿quién aguanta a los ingleses? El domingo escucharon dos veces el "Dios salve a la reina", una por Mansell y otra por Williams.



CLASIFICACION

Gran Premio de Gran Bretaña - Circuito de Brands Hatch de 4.206 metros - 75 vueltas - Recorrido total: 315.450 km - 13/7/86.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	**Nigel Mansell**	**Williams FW11-Honda**	**1h30m78s471/1000**	75
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 5s574/1000	75
3°	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG		74
4°	25	René Arnoux	Ligier JS 27-Renault		73
5°	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault		72
6°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault		72
7°	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault		72
8°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW		72
9°	14	Jonathan Palmer	Zakspeed F1-841		69

Promedio del ganador: 208,852 km/h.
Record de vuelta: Mansell en 1m09s593 a 217,573 km/h.
Próxima competencia: el 27 de julio en Hockenheim, Alemania.

ORDEN DE LARGADA

	Nelson Piquet **Williams-Honda** 1m06s691/1000 (Prom. 224,857 km/h)
Nigel Mansell Williams-Honda 1m07s399	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m07s524
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m08s196	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m08s477
Alain Prost McLaren-TAG 1m09s334	Teo Fabi Benetton-BMW 1m09s409
René Arnoux Ligier-Renault 1m09s543	Dereck Warwick Brabham-BMW 1m10s209
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m10s304	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m10s334
Michele Alboreto Ferrari 1m10s338	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m10s941
Alan Jones Force-Ford 1m11s121	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m11s267
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m11s450	Patrick Tambay Force-Ford 1m11s458
Stefan Johansson Ferrari 1m11s590	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m12s281
Alessandro Nannini Minardi-M.Moderni 1m12s848	Andrea De Cesaris Minardi-M. Moderni 1m12s980
Johnathan Palmer Zakspeed 1m13s009	Christian Danner Arrows-BMW 1m13s261
Piercarlo Ghinzani Osella-M.Moderni 1m16s134	Hubb Rothengatter Zakspeed 1m16s854
Allen Berg Osella-M.Moderni 1m16s319	

COPA DE CONSTRUCTORES

(Disputadas nueve competencias)

Pos.	Marca	Puntos
1°	**Williams**	76
2°	McLaren	60
3°	Lotus	36
4°	Ligier	25
5°	Ferrari	13
6°	Benetton	8
7°	Tyrrell	6
8°	Brabham	2



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Disputadas nueve competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1°	**Nigel Mansell**	Gran Bretaña	47
2°	Alain Prost	Francia	43
3°	Ayrton Senna	Brasil	36
4°	Nelson Piquet	Brasil	29
5°	Keijo Rosberg	Finlandia	17
6°	Jacques Laffite	Francia	14
7°	René Arnoux	Francia	11
8°	Stefan Johansson	Suecia	7
9°	Gerhard Berger	Austria	6
	Michele Alboreto	Italia	6
11°	Martin Brundle	Gran Bretaña	4
12°	Teo Fabi	Italia	2
	Riccardo Patrese	Italia	2
14°	Philippe Streiff	Francia	1

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	MAN	BER	SENNA	PROST	FABI	ALB	ARN	JON	WAR
20	PIQ	MAN	BER	SENNA	ALB	ARN	JON	WAR	PAT	PROST
30	MAN	PIQ	ALB	ARN	WAR	PAT	PROST	DUM	BRUN	STR
40	MAN	PIQ	PROST	ALB	ARN	WAR	FABI	TAM	BRUN	STR
50	MAN	PIQ	PROST	ALB	ARN	WAR	TAM	BRUN	STR	DUM
60	MAN	PIQ	PROST	ARN	WAR	BRUN	TAM	STR	DUM	PAL

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	Accidente
7	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG	Cambio
1	22	Allen Berg	Osella FA 16-M.Moderni	Accidente
20	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	Radiador de aceite
1	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1-M.Moderni	Accidente
22	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Acelerador
22	20	Gerhard Berger	Benetton M86-BMW	Motor
23	23	Andrea De Cesaris	Minardi M186-M.Moderni	Electricidad
24	29	Hüub Rothengatter	Zakspeed F1-841	Turbo
27	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	Transmisión
39	7	Riccardo Patrese	Brabham BT54-BMW	Motor
45	19	Teo Fabi	Benetton M86-BMW	Bomba de nafta
50	24	Alessandro Nannini	Minardi M186-M.Moderni	Transmisión
51	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Motor
60	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford	Cambio
62	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	Motor

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren. V.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Warm Up	Carrera
Piquet	1m10s665	**1m07s690**	**1m08s478**	**1m06sd961**	1m20s226	1m09s805
Mansell	1m11s852	1m08s818	1m10s183	1m07s399	1m11s993	**1m09s593**
Senna	**1m10s192**	1m09s042	1m09s592	1m07s524	1m13s095	1m14s024
Berger	1m11s176	1m08s196	1m10s819	1m09s008	1m13s561	1m13s247
Rosberg	1m11s098	1m09s479	1m12s731	1m08s477	**1m11s733**	1m14s639
Prost	1m11s477	1m09s779	1m11s265	1m09s334	1m12s617	1m10s827
Fabi	1m14s865	1m11s819	1m12s084	1m09s409	1m13s826	1m12s644
Arnoux	1m12s391	1m09s971	1m10s511	1m09s543	–	1m12s790
Warwick	1m13s920	1m12s403	1m13s568	1m10s209	1m13s934	1m12s926
Dumfries	1m11s310	1m10s304	1m11s439	1m10s583	1m15s096	1m13s077
Brundle	1m13s495	1m11s432	1m12s068	1m10s334	1m15s769	1m13s386
Alboreto	1m12s978	1m11s662	1m13s033	1m10s338	1m13s913	1m12s741
Boutsen	1m14s151	1m12s333	1m14s772	1m10s941	1m21s305	1m17s103
Jones	1m13s133	1m12s060	1m14s100	1m11s121	1m14s854	1m14s992
Patrese	1m13s295	1m12s513	1m13s088	1m11s267	1m13s274	1m12s422
Streiff	1m13s946	1m11s682	1m14s144	1m11s450	1m16s436	–
Tambay	1m14s838	1m13s376	1m12s084	1m11s468	1m14s469	1m13s460
Johansson	1m12s194	1m11s500	1m11s782	1m11s590	1m14s209	1m15s490
Laffite	1m13s127	1m12s715	1m14s777	1m12s281	1m15s005	–
Nannini	1m16s595	1m12s848	1m14s770	1m13s496	1m16s927	1m16s427
De Cesaris	1m16s695	1m14s366	1m15s600	1m12s980	1m16s397	1m16s380
Palmer	1m14s945	1m14s678	1m12s959	1m13s009	1m17s857	–
Danner	1m15s825	1m13s261	1m15s297	1m13s421	1m16s904	–
Ghinzani	1m17s242	1m16s440	1m16s296	1m16s134	1m18s385	–
Rothengatter	1m20s936	1m17s357	1m19s665	1m16s854	1m23s274	1m17s814
Berg	1m20s411	1m16s319	–	–	6m26s393	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LLANTAS DE COMPETICION AERA

PARA: ★T.C. 2000, T.C. del OESTE y BONAERENSE F.2 LIMITADO-NAC
★ F.2 Codasur
★ F.4 ★ F.5
★ SPORT 1050,
★ C.A.P.) ★ RALLY
ENTROCON
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
PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES
FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

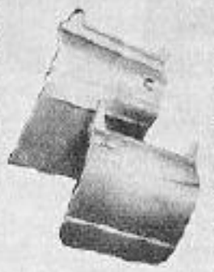
Especialidad en Sistemas Mc. Pherson
GARANTIA 1 AÑO
LOUZAO AMORTIGUACION
Emilio Lamarca 1273. (C.P.1407) CAP Tel: 67-0024
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor
DISTRIBUIDORES:
TRES ARROYOS: HUGO MALACCORTO y DISTRIBUIDORA BELGRANO: Avda. BELGRANO 816
TRELEW: LA CASA DEL RECAMBIO: GALINA Y URQUIZA

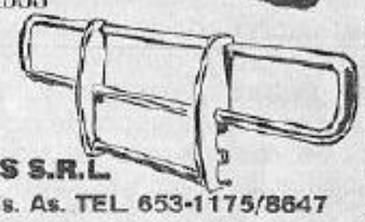
ANEXO "J" ®
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

FIAT «SAN PEDRITO»

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

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS EMACA





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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES AR-MO S.A.C.I.I.F.A.



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS
FILTROS WEB PARTS
REPRESENTANTE EXCLUSIVO
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

● FRENOS ● EMBRAGUES ● CARDANES ●

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

MALACATES ELECTRICOS

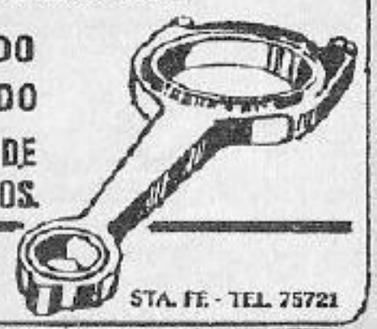
- 12 VOLT. GRAN CAPACIDAD DE TIRO VIDIRECCIONAL CON PLACA DE MONTAJE
- IDEAL PARA TODO TIPO DE CAMIONETAS Y JEEP
- GARANTIA DE 6 MESES y SERVICE



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

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

BUTACA COMPETICION



ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

DA - DA
PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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



Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR
Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1807

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



1/32 1/28 1/24 1/12

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

VENTAS POR MAYOR. UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS



- Fábrica de autopartes de tapicería
- Todas las marcas ● Paneles de puertas
- Tableros ● Parasoles ● Apoyabrazos
- Apoyacabezas y todo tipo de butacas
- Alfombras

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS



5 MOTORES de CARRERA



Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
FG 55 FLOTANTES DE TANQUES DE NAFTA Y ENCENDEDORES DE CIGARRILLOS
CASA ISIDRO VENTAS POR MAYOR
GALICIA 102 esq. Warnes, 600
Tel. 855-4454 • Capital Federal

FLUJO METRO

Profesional FM-185



Testeo: tapa de cilindro, multiple de admision y escape carburador, toma dinamica. Presicion ±1% escala total.

O. NEMARIC
ALSINA 114
1642 S. ISIDRO
(01) 743-2252

VEGA'S

LABORATORIO DEL AUTOMOVIL NACIONAL ó IMPORTADO

DIAGNOSTICO DE:
● ENCENDIDO ● CARBURACION ● ALTERNADORES ●
● COMPRESION ● INYECCION DE COMBUSTIBLE ●
(BOSCH HITACHI SPICA)

POR A10

CON MAQUINAS RECIEN IMPORTADAS DE EE.UU.

ADEMAS: AIRE ACONDICIONADO ● CAJAS AUTOMATICAS
SISTEMAS ELECTRICOS ● SUSPENSIONES Mc. PHERSON

AV. CHICLANA 3966. CAP. TEL. 922-3899

SPECIAL'S CAR'S

EQUIPAMOS SU MOVIL

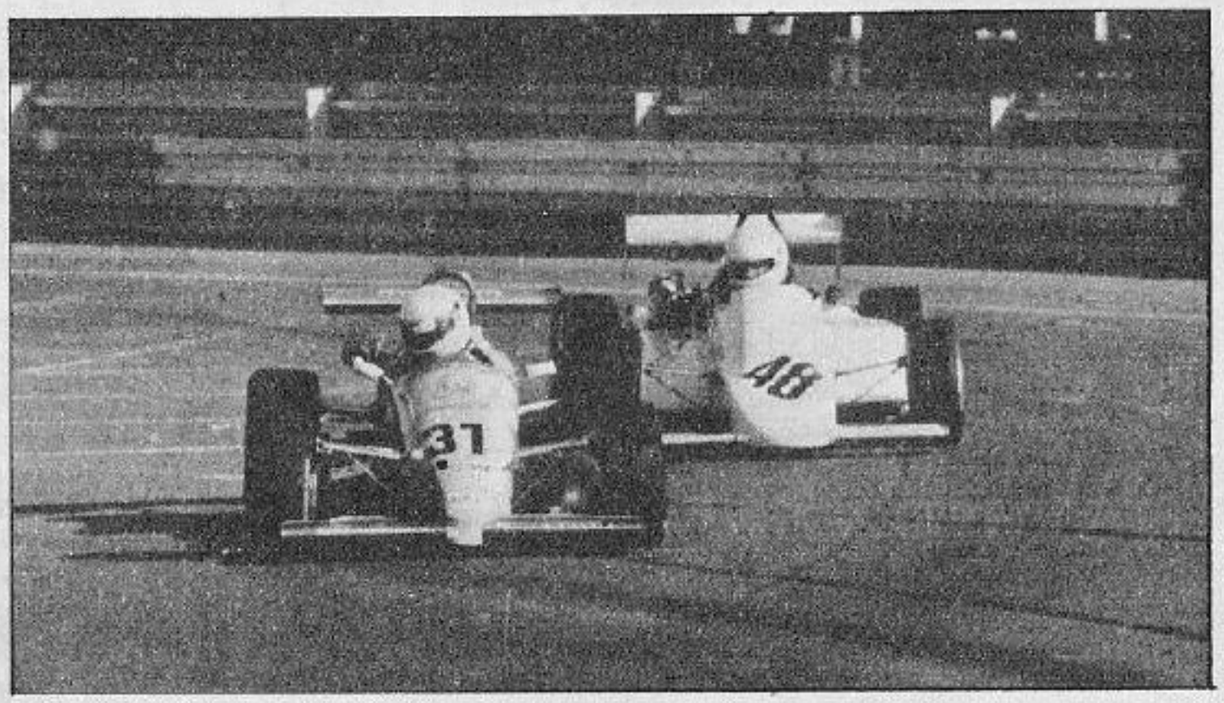
EQUIPAMIENTOS PARA KOMBI ● VAN ● PICK ● UP ● JEEPS ● VENTANAS ● DEFENSAS ● ALFOMBRAS ● BUTACAS ● ASIENTOS CAMA y REBATIBLES ● TECHOS PANORAMICOS SOLARES ●
ALARMAS - AUDIO
Colocación en el día.
AVDA. JUAN B. JUSTO 6237. CAP.

EN ZELTWEG, AUSTRIA, el argentino logró su segunda victoria de la temporada y, finalmente, se puso en carrera por el título

ROSSO, AHORA SI...



Victor Rosso no tuvo que sortear muchos problemas para ganar en su segunda competencia de F-3. En la foto, superando a Mathias Artl.



Volvieron las caras alegres al equipo de Hörst Schübel. La victoria lograda por **Víctor Rosso** en el circuito de Zeltweg, en Austria, le devuelve la tranquilidad al team alemán, que nuevamente está en lucha por intermedio del piloto argentino en el Campeonato de Fórmula Tres alemana. Ya dijimos en semanas anteriores que este tipo de circuitos, como el de Zeltweg o el de Nurburgring, permiten que piloto y equipo, trabajando sobre la puesta a punto del auto, generen diferencias a su favor. Esto no había ocurrido en Erding, un trazado de características totalmente irrisorias para la categoría, ya que es prácticamente un rectángulo. Pero en circuitos con curvones rápidos y de cierta longitud, evidentemente se comienzan a hacer las diferencias sobre la base del piloto y del trabajo de puesta a punto. Ya en las pruebas previas que había hecho el equipo el miércoles y jueves en Zeltweg, tras cambiar la puesta a punto del auto y volver a la original –es decir a la distancia entre ejes corta, a la eliminación de los "dum stop" que experimentalmente se habían utilizado en las dos carreras anteriores sin muy buenos resultados, y volviendo también al autoblocante standard en el chasis **Dallara 385**– se llegó fácilmente al 1m51s5/10' que luego, en pruebas de clasificación, sería el mejor tiempo absoluto.

Por supuesto que en clasificación todo fue bastante lógico. Muy rápido, Rosso pudo estar en el tiempo que había realizado en los ensayos de la semana previa, y así marcó sin mucha dificultad **1m51s403/1000** que quedó como pole de la competencia ya que luego, en la segunda sesión, a causa de la lluvia no hubo ninguna posibilidad de mejorar los registros. Incluso, esa primera tanda terminó con agua sobre el circuito, pero Rosso había alcanzado a hacer el tiempo antes que las primeras gotas cayeran y, por lo tanto, se quedó con la posición de privilegio para la largada. Bien también otro chasis Dallara en pruebas de clasificación: el de Hans Peter Kaufmann, que también está peleando el Campeonato. Este piloto suizo había quedado a 697/1000 de Rosso, por lo tanto lo acompañó en la primera fila de la grilla. Luego quedaban tres pilotos con chasis distintos: Bernd Schneider, con Reynard, a 970/1000; Markus Oestreich, con Martini, a 1s064/1000, y Wolfgang Kaufmann, con Ralt, a 1s321/1000. En el sexto lugar en la prueba de clasificación quedó Martin Ragginger, el compañero de Rosso, a 1s351/1000, y luego se ubicó David Coyne, piloto británico de la Fórmula Ford 2000, que también corriera algunas carreras en la F-3 y que este fin de semana estuvo en Zeltweg para correr por el Campeonato Europeo de F-Ford 2000, y aceptó la invitación del equipo de Toledano para competir con uno de los chasis Reynard. No clasificó muy bien, a 1s568/1000. Luego quedó el dinamarqués Peter Elgaard, con un Ralt, a 1s955/1000. En el caso del mexicano Alfonso Toledano, no había podido utilizar el juego nuevo de neumáticos, ya que cuando los colocó comenzó a llover y, por lo tanto, no pudo hacer un registro acorde con la puesta a punto que tenía en su chasis. Con respecto a los hombres de **Volkswagen**, Kristian Nissen, el puntero del Campeonato, tuvo problemas ya en las pruebas previas e incluso durante la clasificación, pues experimentaron con una nueva caja de cambios de seis marchas (Hewland, reformada en Italia) que no rindió lo que se esperaba, así como tampoco conformaron unos nuevos inyectores que el británico John Judd había instalado en los motores VW, quedando, por lo tanto, en el puesto 16°, y Peter Zakowsky, su compañero de equipo, 18°. En la segunda tanda, como dijimos, no hubo posibilidades alguna de mejorar, debido a la intensa lluvia, por lo que la mayoría de los pilotos se dedicó a pensar en el "Warm Up" del día siguiente.

Allí se trabajó buscando la puesta a punto "para el agua", ya que aún continuaba la lluvia y se pensaba que la carrera podía disputarse sobre piso mojado. Rosso trató de poner su auto "blando" para acondicionarlo un poco al circuito, pero a medida que se iba acercando la hora del comienzo de la carrera, la posibilidad de lluvia se diluyó, y en el caso de Rosso y Kaufmann (los dos pilotos oficiales Dallara), se jugaron a que la pista estuviese seca y volvieron a poner la suspensión dura. En tanto, Coyne y Bernd Schneider, los dos hombres de Reynard, lo hicieron a que el piso pudiera estar mojado durante la carrera y optaron por una puesta a punto blanda.

Tal es así que el planteo de competencia en la primera vuelta mostró adelante a Víctor Rosso, pero enseguida los dos chasis Reynard (Coyne y Schneider) lo superaron, aunque inteligentemente –repitiendo el planteo de carrera que utilizó para su victoria anterior–, cuando el auto se estabilizó y el piso comenzó a secarse, imprimió mayor velocidad y logró dar cuenta de Schneider en el cuarto giro para, tres más tarde, superar a Coyne. Ambos pilotos de Reynard "se vinieron para atrás" a lo largo de las vueltas, ya que el piso se había secado por completo, y entonces avanzó más Hans Peter Kaufmann que, habiendo largado quinto, se puso a la cola de Rosso, sin inquietarlo pero demostrando que los chasis italianos están funcionando a la perfección cuando las condiciones metereológicas son normales.

Texto y Fotos:
Néstor Palmetti
Desde Austria

CLASIFICACION

Circuito de Zeltweg, Austria, de 5.942 metros. Campeonato Aleman de Fórmula Tres. 16 vueltas, 95,072 km. 13/7/86.

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1°	Victor Rosso	Dallara-Spiess	30m46s297/1000	16
2°	Hans Peter Kaufmann	Dallara-Spiess	30m47s669/1000	16
3°	Markus Oestreich	Martini-Spiess	30m56s495/1000	16
4°	David Coyne	Reynard-Spiess	30m57s839/1000	16
5°	Bernd Schneider	Reynard-Spiess	31m00s105/1000	16
6°	Kristian Nissen	Ralt-Volkswagen	31m14s183/1000	16
7°	Wolfgang Kaufmann	Ralt-Spiess	31m20s061/1000	16
8°	Frank Schmickler	Ralt-Spiess	31m20s219/1000	16
9°	Martin Ragginger	Dallara-Spiess	31m26s829/1000	16
10°	Artur Deutgen	Ralt-Volkswagen	31m26s103/1000	16

Promedio del ganador: 185,391 km/h. **Récord de vuelta:** Rosso en 1m52s340, a 190,430 km/h. **Campeonato** (tras 6 carreras): **Kristian Nissan**, 64 puntos; Hans Peter Kaufmann, 62; Bernd Schneider, 44; Víctor Rosso, 40; Wolfgang Kaufmann, 36; Manuel Reuter, 33; Markus Oestreich, 26; Martin Ragginger, 24; Alfonso De Vinuesa, 20; Frank Schmickler, 18.
Próxima competencia: el 20 de julio en Nurburgring, Alemania.

Revista CORSA N° 1045. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1528, 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. Julio de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

Código Postal 1092

Concesión N° 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

INSTRUMENTAL "César"



AUTOMOTOR - NAUTICO - AGRICOLA
Reparaciones — Ventas
TABLEROS ORIGINALES Y DEPORTIVOS
VELOCIMETROS, TACOMETROS,
INDICADORES DE NAFTA, TEMPERATURA,
ACEITE, RELOJES HORARIOS.

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS
Y COMPETICION.

SERRANO 15 - Tel.855 9847
(1414) - altura Warnes 900 Bs.As.

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"
OFERTA PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS
OPEL K 180 LEGITIMAS
Av. E.Zeballos 2334 - Tel.629-2217(1712) Castelar

VIEL

*CARBURACION
*ENCENDIDO
*ELECTRICIDAD

AUTOMECANICA
JULIAN ALVAREZ 386
(1414)-BUENOS AIRES

Yamabiko

* REPUESTOS - ENCENDIDO
ACCESORIOS
* AUTO-RADIO - PARLANTES
* ANTENAS

ANGEL GALLARDO 45 (1405) CAPITAL

Resi-Mar

ACUMULADORES

*ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ *NAUTICA - AVIACION
*TODAS LAS LINEAS REFORZADAS *GARANTIA 15 MESES

ACA CABAL

VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 - (1603)
VILLA MARTELLI

CASA Carlucho

VANELLI Hnos.

Fabricación y colocación de silenciadores
y caños de escape para autos nacionales
e importados.

● EQUIPOS DEPORTIVOS ● JAULAS DE SEGURIDAD
● DEFENSAS PARA PICK-UPS
y línea "U" para automóviles





AV. MITRE 338 - V. Martelli
Teléfono: 761-3798
Anexo:
MARIANO PELLIZA 4192
MUNRO - Tel. 762-3667

NOR-CAR

* REPARACION Y VENTA POR MAYOR Y MENOR DE CAPOT - GUARDABARROS PUERTAS Y TAPA-BAUL
* COCHES - PICK UPS - CAMIONES
* FABRICACION DE GUARDABARROS Y PARTES DE CARROCERIA.

ENVIOS AL INTERIOR
Muñecas 1172 - Tel. 854-1647
Heredia 514 - Tel. 553-8256
Capital Federal

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS



Venta
y Reparación

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

ATENDEMOS TARJETAS DE CREDITO

INDALTMEC

ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407
1712 - CASTELAR

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 ●

La Cueva del Amortiguador

amortiguadores sadar

FRIC-ROT Gabriel

GAS

M. R. Resortes de Suspensión

estirpe MATTIOLI

Thompson Products

H. YRIGOYEN 1563 — MORON TEL.: 629-5475 C.P. 1708

PIQUET NO PIERDE LAS ESPERANZAS - Pese a que los hechos no habían respondido hasta el momento a las muchas expectativas que sobre su actuación se crearon en el *Campeonato Mundial '86 de Fórmula Uno*, *Nelson Piquet* no estaba desanimado ni mucho menos después del G.P. de Francia: *"Para mí, el torneo recién empieza"*, comentó el brasileño ante una consulta de un colega del "Corriere Dello Sport" sobre si no consideraba sensiblemente disminuidas sus posibilidades de obtener un nuevo título mundial. *"Ahora vienen los circuitos que a mí me gustan. Por eso no me importa que Mansell me lleve algunos puntos de ventaja, ya que no dudo que podré ganarle y descontárselos. Y eso será muy lindo, porque fue el mismo Nigel el que puso a punto el auto con el cual ahora espero poder ganarle el título mundial..."*

WALLACE MANDA EN LA F-3 INGLESA - Resulta oportuno e interesante conocer cómo van las cosas en el *Campeonato Británico de Fórmula Tres*, un torneo que ha nutrido de muchas e importantes figuras a la Fórmula Uno. Así la curiosidad nos lleva a decir que con media temporada disputada, es el inglés *Andy Wallace* el que encabeza las posiciones con 70 puntos con el brasileño *Maurizio Sala* como escolta a sólo 5. Wallace ganó recientemente la carrera realizada en el circuito holandés de *Zandvoort* (una de las pocas veces en que la categoría ha salido de Inglaterra) relegando con su *Reynard* por apenas *2s95/100* al Ralt de Sala. Ambos, seguramente, definirán el título, ya que han logrado sobre el resto una diferencia casi sideral, como lo demuestra el hecho de que el tercer clasificado *Martin Donnelly*, apenas sumó *20 puntos*.

PRISION PARA UNO - La lamentable referencia tenemos que hacerla sobre *John Paul Junior*, quien acaba de ser condenado por la *Corte de Jacksonville*, en *Florida*, EE.UU. a cinco años de prisión por tenencia de drogas. Dicha medida, que impidió la participación de Paul en las *500 millas de Indianápolis* para las cuales ya había sido inscripto, ha sido apelada por sus abogados, quienes confían en una posible revisión de la determinación judicial, pues, según se afirma, John asumió culpas no reales en el tema, a fin de no afectar a su padre (también piloto), que sí las tenía, debido a que éste ya poseía una causa pendiente por intento de homicidio.

PRISION PARA DOS - Este caso también involucra a dos conocidos pilotos estadounidenses y también por el mismo y triste motivo que su colega Paul. Nos estamos refiriendo a los hermanos *Don y Bill Whittington* quienes, como habíamos anticipado unas semanas atrás, fueron detenidos por tráfico de cocaína. Ahora la noticia nos trae la decisión de la *Corte de Atlanta*, en el *estado de Georgia*, que resultó muy dura, especialmente para Bill a quien condenó nada menos que a quince años de prisión y al pago de una multa de *un millón de dólares*. Su hermano Don la sacó algo más barata, ya que de prosperar la decisión judicial, deberá pasar "a la sombra" un año y medio, además de abonar también una multa equivalente al millón de dólares...

NUEVOS MOTORES EN LA FORMULA TRES - Podrían aparecer si es que resultan ciertos los rumores que últimamnente se están escuchando por *Alemania*, según los cuales *Irmscher* estaría construyendo un motor de Fórmula Tres sobre la base del block del *Opel GSI*. Pero aparentemente podría no ser la única novedad, ya que también se menciona, aunque en voz más baja –no sabemos si porque será más o menos cierto, o quizás más importante– la posibilidad de que *Peugeot* decida la construcción de un motor para esta categoría, que al amparo de los certámenes nacionales cada día va cobrando mayor intensidad en Europa.

EL DEBUT DE UNA ESPERANZA - Se produjo en el Rally de Hinterland, válido por el certamen *Alemán*, y la esperanza que mencionamos es el *Golf GTI de Grupo A*, con un motor de 16 válvulas,

RALLY MUNDIAL

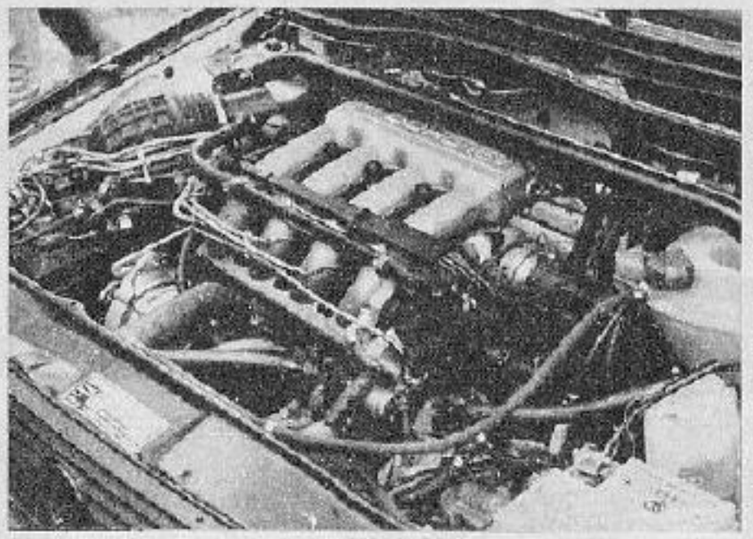
KANKKUNEN, GANADOR EN NUEVA ZELANDA

Juha Kankkunen apunta cada vez con mayor firmeza al título mundial de pilotos de rally. Y la lógica pretensión del finlandés acaba de confirmarse con su triunfo en el *Rally de Nueva Zelanda*, séptimo del *Campeonato Mundial*, y que para su cosecha personal de la temporada significó la tercera victoria. Un halago del que sacó también sus jugosos dividendos *Peugeot*, que por su lado y en el rubro *Marcas*, vio así ampliar las diferencias que lo separan de Lancia.

Este nuevo éxito de Kankkunen y Peugeot tuvo en el *Lancia Delta* de *Markku Alen* su principal escollo. Apenas veintiún segundos separaban a ambos, con Kankkunen al frente, al culminar la segunda de las tres etapas previstas. Cuando muchos esperaban un final vibrante, el Peugeot tomó en los primes veloces del último parcial una diferencia que lo tornó inalcanzable para las pretensiones y posibilidades del Lancia a cargo de su compatriota. Así, a la hora del epílogo, el margen que hubo entre ambos fue de 1m40s, totalizando el ganador 5h43m45s.

La corte de escoltas con Lancia se completó con los de *Massimo Biasion*, con 5h53m36s, y Mikael Ericsson, el sueco que en esta carrera hizo su debut en las filas italianas, con 5h56m37s. Detrás de ellos quedó otro Peugeot, el del Campeón Mundial Tino Salonen, con 6h16m36s, pero el finlandés pudo estar mucho más adelante de no haber padecido en los instantes iniciales de la carrera una penalización de veintiséis minutos. Sexto se ubicó el piloto local, Neil Allport con un Mazda y un tiempo de 6h27m27s, en tanto la séptima ubicación fue para *Kenneth Eriksson*, quien sobre el *VW Golf GTI* hizo suyo el triunfo en *Grupo A* con 6h34m15s.

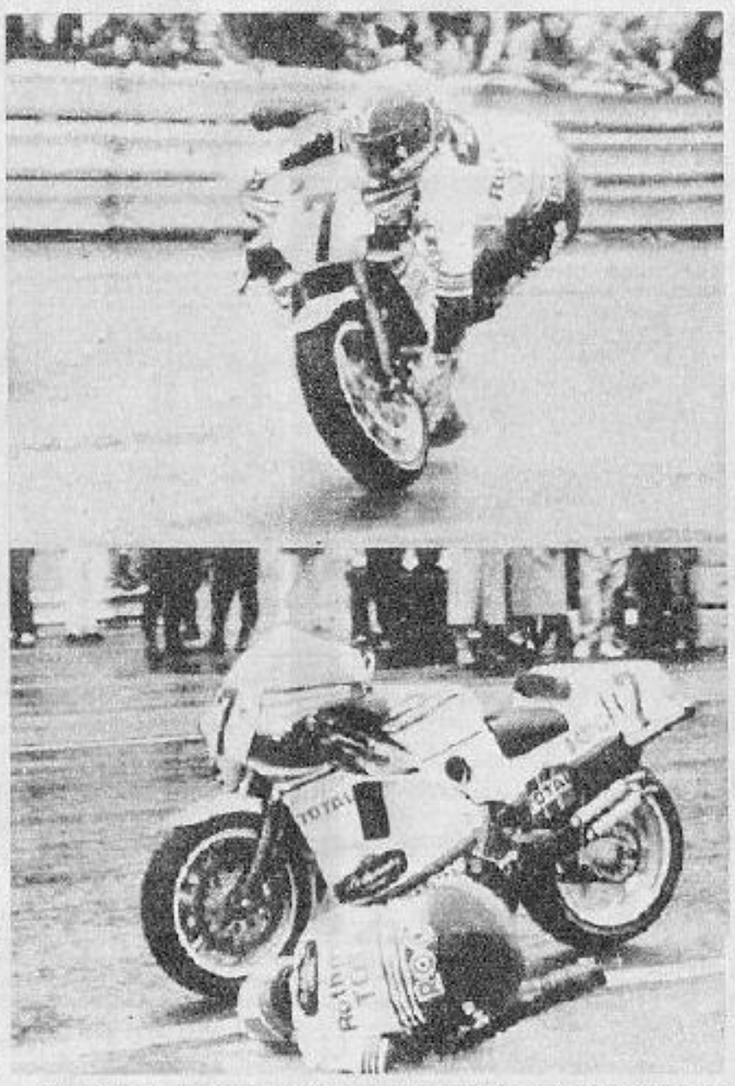
Ya con el *Rally de Argentina* como próximo objetivo del certamen mundial, las posiciones en el rubro pilotos muestran el liderazgo de Kankkunen con *76 puntos* seguido a la distancia por Alen con 42, Saby con 38, Biasion con 27 y Salonen con 23. Más reñida parece la lucha entre las Marcas, ya que Peugeot marcha al frente con *107 puntos*, aunque no tan lejos lo tiene a Lancia, con 85. En unos días más el Rally de la Argentina tendrá la palabra en esta vibrante discusión.



Este es el motor de 16 válvulas que equipó al Golf GTI del Grupo A, en su debut oficial en el rally de Hinterland. Un debut promisorio, ya que concluyó con un triunfo en su clase y el segundo lugar en la general.

MOTOS - VELOCIDAD

EL SUSTO DE ROCHE EN BELGICA



Unas semanas atrás, en uno de los recuadros de esta sección hacíamos referencia a las espectaculares piruetas que suelen protagonizar los motociclistas en distintas carreras. Piruetas de las que no están exentos ni los más destacados y famosos pilotos, y que afortunadamente en muchos casos suelen terminar sólo con el susto, un revolcón y algunos golpes.

Bueno, ahora volvemos sobre el tema para explicar lo que muestra la secuencia que acompaña este texto, que no es otra cosa que la caída que tuvo el francés *Raymond Roche* durante la disputa del *Gran Premio de Bélgica*, efectuado recientemente en el circuito de *Spa-Francorchamps*. Todo comenzó cuando, a la salida de una de las curvas, el piloto galo se dispuso a acelerar su moto. Fue en ese momento que, a consecuencia de lo resbaladizo de la superficie de la pista (estaba lloviendo torrencialmente), la máquina perdió adherencia y Roche el control de la misma.

Lo que siguió fueron instantes de hondo dramatismo, ya que tras "clavarse" prácticamente sobre el circuito, al intentar vanamente Roche dominarla, la moto despidió a su piloto y siguió su marcha en posición normal durante varios metros, saliendo luego proyectada hacia el sector interno de la pista. Por su parte, Roche fue lanzado al sector externo, y, por suerte para su integridad física, las interminables cabriolas que dio tuvieron como terreno una zona cubierta de pasto, lo que evitó consecuencias mayores para sus huesos. La fortuna también tendió su mano en este percance con otro detalle importante, como lo fue el que ningún otro competidor siguiese de cerca a Roche. Algo que hubiera podido complicar y agravar esta difícil situación.

Pero por suerte, tras el revolcón y con el consabido susto, Roche se levantó acusando sólo, y como era de imaginar, algunos golpes en el cuerpo. Y todo quedó así nomás, en una nueva y afortunada pirueta de estos equilibristas sobre ruedas. Que se levantan, siguen y esperan la próxima...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

que finalmente salió a la luz. Este auto que asoma como el posible sucesor del actualmente eficaz GTI de ocho válvulas (dos por cilindro) tuvo una promisoria presentación en manos del germano *Ludwig Damminger*, ganando su clase y ubicándose segundo en la clasificación general, siendo sólo superado por un Audi 80 Quattro.

DE LAS DOS A LAS DIEZ RUEDAS - ¿Y qué es ésto? La referencia al pase insólito que en menos de un año y medio efectuó *Barry Sheene*, que de las dos ruedas de la *moto*, y tras una escala por las cuatro de los autos de Turismo, se pasó a las diez de un *camion*, sobre el cual participó el circuito de *Brands Hatch* en la primera competencia del certamen europeo de la insólita especialidad. Y tan mal no le fue a Barry en su debut, como que logró ubicarse en la septima posicion, algo que los entendidos consideraron más que aceptable para alguien que sobre dos ruedas tenía, sí, un vagón de experiencia, pero sobre diez, nada...

EL RETORNO DE SPENCER - Si algo importante le está faltando al actual *Campeonato Mundial de Motociclismo*, esto es indudablemente la presencia de *Freddie Spencer*, el mismo que el año anterior hiciera tabla rasa en los certámenes de *250 y 500 cm³*. Accidentado en una de las competencias de la pretemporada, con fracturas de clavícula y muñeca que demandaron más tiempo de curación que el previsto, Freddie está cumpliendo los lógicos pasos de su recuperación, tras la última intervención quirúrgica a la que fue sometido en su muñeca izquierda. La notable evolución mostrada ha incentivado el optimismo de Freddie, al punto de haberle hecho pensar en su reaparición, algo que, según se arriesgó a pronosticar el estadounidense podría producirse en ocasión del *Gran Premio de Inglaterra*, a realizarse el próximo *3 de agosto* en el circuito de *Silverstone*. A prepararse, muchachos, que Freddie vuelve a las pistas...

FORMULA 3000

EL DOBLETE DE MARTINI

Es el tiempo de *Pierluigi Martini* en el *Campeonato Mundial de Fórmula 3000*. Un tiempo que, tras pobre inicio, parece haber llegado para este joven piloto italiano, tanto como para que empiece a cumplirse lo que el propio Martini anticipó en los comienzos de temporada, al señalar: *"Quiero lograr el título en la Fórmula 3000 para, en 1987, volver con todo a la Fórmula Uno"*.

Si lo conseguirá o no, es algo que sólo el tiempo determinará. Lo real y concreto es que Martini, con su *Ralt-Cosworth*, ha ganado las dos últimas carreras del certamen, que casualmente se disputaron en territorio italiano y que, para ser más precisos, tuvieron como escenarios los circuitos de *Imola y Mugello*.

Martini, que venía incentivado anímicamente por el triunfo que quince días atrás había logrado en el "Dino Ferrari" de Imola, dominó la carrera de Mugallo de punta a punta. Pero si bien su liderazgo fue constante, no resultó cómodo ya que Michel Ferté e Ivan Capelli acecharon su posición, especialmente el primero en los tramos finales de la carrera.

Pero Martini pudo controlar la situación y así arribar triunfador a la meta, tras completar el recorrido en 1h10m48s43/100 a un promedio de *168,840 km/h*. A sólo cuarenta y dos centímetros llegó Michel Ferté sobre un *March*, mientras que Ivan Capelli, que fue el tercer ocupante del podio, con otro March, vio la bandera a cuadros seis segundos después que el vencedor. Posteriormente se ubicaron el francés Olivier Grouillard (March-Cosworth) y el japonés Satoru Nakajima (Ralt-Honda), dos pilotos que paulatinamente van consolidándose en la categoría.

Pasando al desarrollo del Campeonato, las principales posiciones también muestran el dominio de los pilotos italianos, ya que tres de ellos son poseedores de las ubicaciones de privilegio. Y quien prevalece es *Ivan Capelli*, que hasta el momento suma *33 puntos* y es seguido a cinco por Martini, que tiene 18, producto de sus dos recientes victorias; en tanto el tercero es Emmanuele Pirro, quien pese a no haber ganado hasta el momento, se las ha ingeniado para reunir 14 puntos. Tras esta trilogía italiana se escalonan el francés Michel Ferté, con 12 unidades, y el neocelandés Mike Thackwell junto con otro francés, Pascal Fabre, con 10,50. Este torneo mundial de Fórmula 3000 proseguirá el próximo domingo, y tanto como para no variar, lo hará con una nueva carrera en Italia, en este caso el Gran Premio del Mediterráneo, que tal como es ya tradicional desde la época de la Fórmula Dos Europea, tendrá lugar en el circuito de *Pergusa*.



Por llevar por primera vez al podio
una moto **Argentina** en el Campeonato del Mundo.

GRAN PREMIO DE BELGICA. CIRCUITO DE SPA FRANCORCHAMPS 6/7/86

1°-	Domenico Brigaglia	ITALIA/DUCADOS
2°-	Luca Pietroniro	BELGICA/MBA
3°-	**"WILLY" PEREZ**	**ARGENTINA/ZANELLA**
4°-	Fausto Cresini	ITALIA/GARELLI

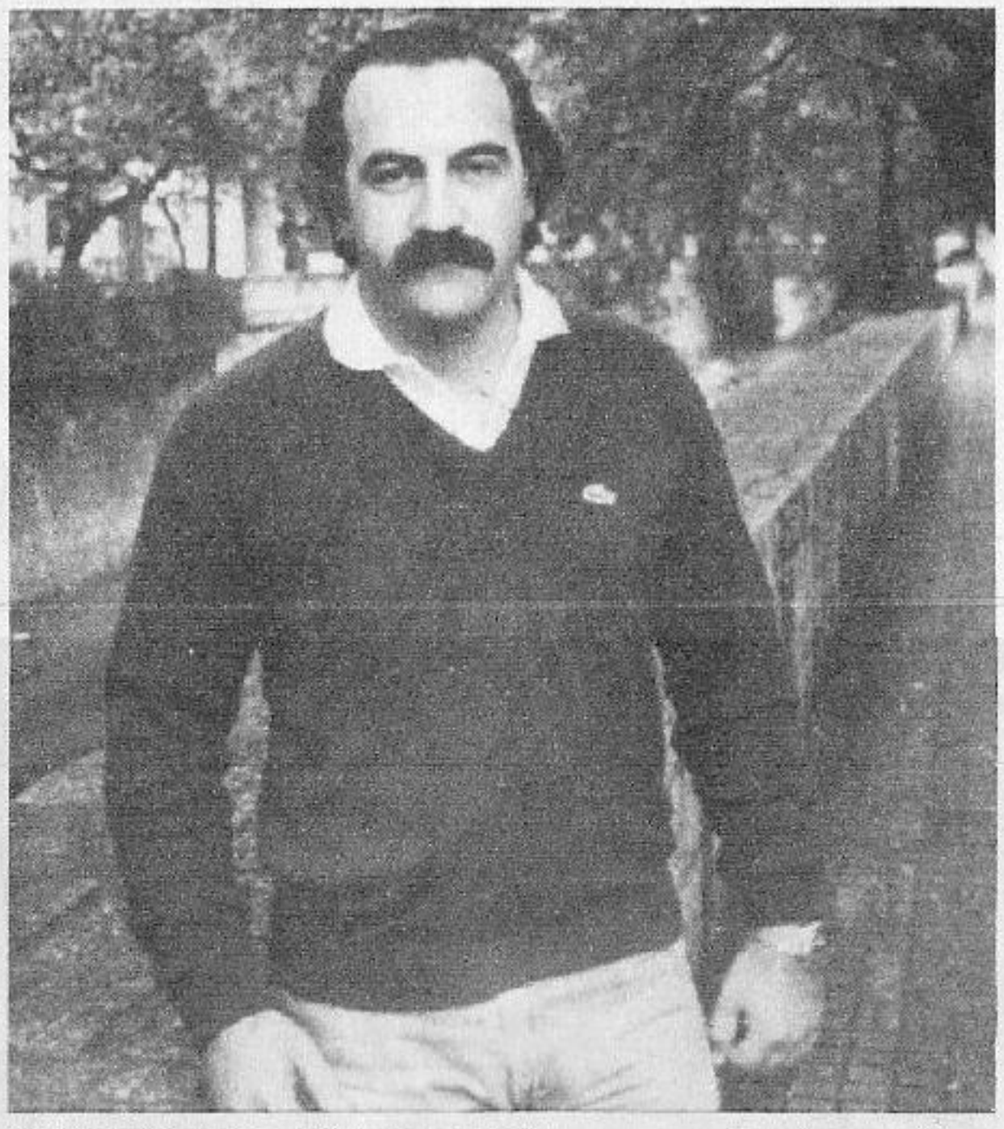
Zanella



TODOS LOS DETALLES DE SU INCORPORACION AL EQUIPO CON FANGIO, FIORIO, RUSSO Y MARCOLONGO. SUS EXPEC

POR QUE RECAL CON LANCIA

Jorge Recalde, ya alejado de la actividad nacional, obtuvo una butaca en uno de los dos equipos más importantes del rally mundial para correr en el Rally de Argentina. Fuimos a Córdoba y nos reunimos con él para que nos contara todos los pasos que culminaron con la decisión del director del equipo Lancia confiándole un Delta S4 de Grupo B.





Cada año, a medida que avanzan los meses y se acerca la fecha del Rally de Argentina, un par de preguntas son ya lugar común: "**¿con qué correrá Recalde?**", "**¿con qué correrá Reutemann?**". Obviamente, ambos son ídolos y sus eventuales participaciones en esta prueba pueden ser elementos importantes para una mayor difusión de la prueba.

No fue 1986 la excepción a ese respecto y en cuanto a Jorge Raúl Recalde la duda duró poco tiempo. El cordobés había anunciado que intentaría competir en nuestro rally con un auto que le permitiera realizar una buena actuación. Estudió diferentes alternativas: podría haber venido con un Alfa Romeo del equipo Nocentini-Verini o con un Citroën BX 4 TC. Pero, finalmente, ambas posibilidades se diluyeron. Aquélla debido a que, disconforme con la atención de su auto en los dos rallies europeos en que participó (Asturias y Targa Florio), dejó la escudería mencionada, y ésta por la dificultad que implicaba para Citroën el envío de un automóvil que no se ha mostrado muy competitivo en sus actuaciones. Por lo tanto, Recalde –quien manejaba al mismo tiempo otras opciones– se quedó con tan sólo un par de posibilidades. La mas interesante de ellas fue dada por la escudería Lancia. Estuvimos con él en Córdoba sesenta horas después que arribara desde Italia y nos contó por qué, finalmente, integrará como piloto oficial el equipo Lancia Martini en el Rally de Argentina 1986. Este, indudablemente, fue el mejor final que podía haber tenido esta pequeña historia. Final, debido a que de por sí es un logro. Existe una marcada diferencia entre integrar un "top team" en el rally mundial y correr simplemente con un auto perteneciente a ese mismo equipo. La pintura exterior, detalle mínimo, si los hay, por lo general define una situación. Como en este caso.

"Yo había hecho un contacto con Marcolongo antes de irme a Europa a correr esos dos rallies y también hablé con Juan Manuel Fangio, quien me preguntó por qué no intentaba correr con Lancia en Argentina. Fangio conoció al padre de Cesare Fiorio –manager de Lancia– y lo llamó por teléfono desde su oficina. No lo encontró porque, según su secretaria, Fiorio dejaba su escritorio a las 13 horas. Por lo tanto, como yo me iba a Italia, le pedía a Oscar Marcolongo que gestionara una llamada a Turín y que se la pasara al teléfono de Fangio. Eso hizo y el día siguiente Fangio habló con Fiorio. En esa conversación éste dijo que yo lo llamara luego del Rally de la Acrópolis, cuando tuviese un mejor panorama sobre la marcha del campeonato mundial y luego que pudiese hablar con Giogio Pianta, sobre la posibilidad de disponer de un muletto del team para que yo pudiese correr en Argentina. Por lo tanto, sólo quedaba esperar.

"Anteriormente se había barajado otra posibilidad. Que corriese con un Lancia pero no del equipo oficial, sino de algún otro equipo auspiciado por Abarth (tipo Jolly Club o similar) con los gastos de envío del mismo pagados por medio de un canje publicitario.

"Llegó el 29 de junio y lo llamé a Fiorio. Allí me dijo que sí, que podían facilitarme un Lancia Delta S4 muletto, aunque cabía la posibilidad de que tuviese un coche totalmente nuevo. Fui a España a correr el primer rally con el Alfa Romeo GTV6 y al volver a Italia pasé por Lancia para ver a Fiorio. En esa oportunidad me dijo que yo correría un auto oficial nuevo, con los colores del equipo y que usaría el buzo antiflama de la escudería. No podía poner una sola inscripción publicitaria sobre el auto. Solamente en el antiflama.

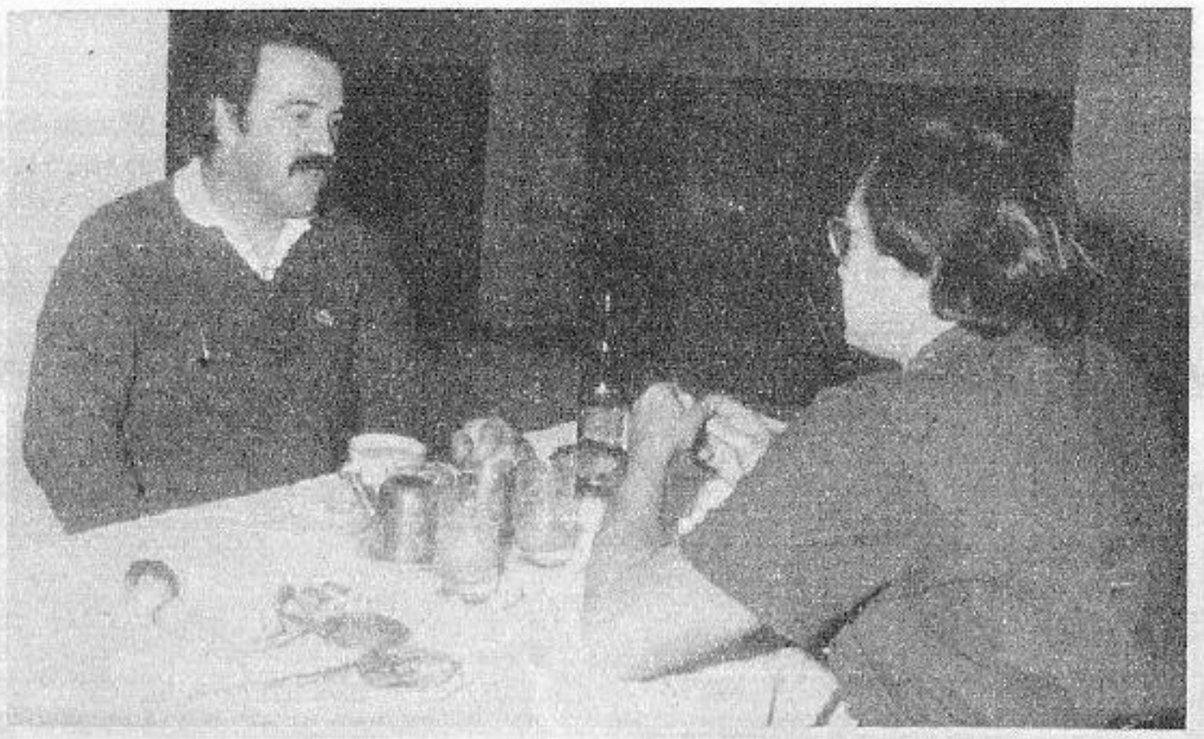
"Obviamente, esta oportunidad no la puedo desaprovechar, pese a que no podré darle a las empresas que tanto me apoyaron un retorno como yo hubiese querido. En estos momentos estoy esperando una decisión sobre el coche que usaré en los entrenamientos. Fiorio habló con Nini Russo sobre ese tema que para mí es muy importante, ya que si bien tengo cierta experiencia con la doble tracción –recordemos que Recalde corrió con un Audi Quattro en 1984–, el Delta S4 es totalmente diferente a cualquier otro auto que he manejado. Acelera un 25% más que el Audi aquél y posee un comportamiento muy diferente. Eso es lo que he podido ver, ya que aún no lo manejé nunca. Ni siquiera en una versión de 'calle'.

"Los entrenamientos previos son fundamentales. Cuando corrí en el Mercedes Benz en 1980 tuve un muletto a mi disposición y pude dar tres vueltas completas a toda la ruta de la carrera. Cuando largamos ese rally, mis tiempos eran comparables con los de Mikkola y mejores que los de Waldegaard, pese a que tuve que acostumbrarme a algo tan diferente como lo fue la caja automática de velocidades. Pero

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LANCIA. LAS CONVERSACIONES TATIVAS Y ESPERANZAS

DE CORRE



Por Eduardo Enrique Neira.
Fotos: Juano Fernández y "Paco Fotovelocidad".

Jorge Recalde en "La Cañada" de Córdoba a poco de su regreso. Espera tener un mulello como este Lancia Delta S4 (derecha) para recorrer las sierras a partir del lunes 21 de este mes. Luego de Argentina, quizá corra cuatro pruebas antes del Rally de San Remo. Arriba: desayunando con CORSA el pasado 9 de julio.



esa performance la logré gracias a un entrenamiento exhaustivo. Ojalá aquí pueda hacen lo mismo."

Para tomar la decisión de incluirlo a Recalde en su equipo, Fiorio debió haber consultado a sus asesores. Principalmente a Russo y Pianta. El primero de ellos conoce a Recalde desde 1980, cuando lo vio en Portugal, Acrópolis y, finalmente, en Argentina. Asimismo, Russo asistió al Rally de San Marino de 1985 junto a Marcolongo, cuando Recalde corrió con un Citroen Visa Millo Pistes. Por lo tanto, tenía una idea bastante certera de las posibilidades del cordobés. A ello se debe agregar la experiencia de Jorge con alta potencia y doble tracción, y su condición de piloto profesional. Por otra parte, otro elemento debe mencionarse. Quizá sea conveniente para Lancia que un argentino integre su equipo en el Rally de Argentina. Jorge es un ídolo local y ello hace que el team sea visto con simpatía por todo el mundo, entidad organizadora inclusive. Lancia viene de sufrir dos derrotas consecutivas en Acrópolis y Nueva Zelanda, ambas a manos de Juha Kankkunen y el equipo Peugeot Talbot Sport, por lo que deberá tratar de revertir la tendencia a partir de Argentina, puesto que, de lo contrario, sus posibilidades de ganar el campeonato se verán reducidas.

"En Sparco me probé las medidas para la butaca y me hicieron dos, así como también los buzos antiflama.

"Lo fundamental es que le tome la mano al auto. Hasta ahora no hubo coche al que no se la tomara..."

Todo está claro entonces. Recalde usará un Fiat Regatta 100 S para dar sus primeros pasos en las sierras mientras espera que lleguen a la Argentina los autos, técnicos y pilotos del equipo Lancia. Su esperanza de hacer un buen papel es notoria, aunque cautamente prefiere decir que "espero tomarle la mano...". Esta competencia será la décima por el Campeonato Mundial de Rally en que participe. Es interesante consignar que de ese total solo dos finalizaron en abandonos ('80 y '85), y en las demás oportunidades, cuando corrió con autos pertenecientes a un equipo oficial internacional, finalizó siempre entre los cuatro primeros. No nos extrañaría pues, que su performance sobre el Lancia se muestre a tono con esos antecedentes.

SU EXPERIENCIA EN EUROPA

"VOY A SEGUIR CORRIENDO EN EUROPA"



El Alfa Romeo GTV 2.6 que usó en Europa, en el parque cerrado de Sicilia

Los dos rallies que Jorge Recalde y Jorge Del Buono corrieron en Europa constituyeron una experiencia poco agradable. "Como no habían terminado el Alfa no fuimos a Acrópolis, pero sí a Asturias, donde el equipo concurrió con el Lancia 037 del español Serviá. Recorrimos la ruta durante una semana, se salió el acelerador a los cinco kilómetros de largar y en el segundo prime se rompió el diferencial, porque le habían colocado aceite SAE 25 en vez de SAE 90. Se habían equivocado de lata... En la Targa Florio, la idea era ir con el Alfa 75 pero no se hizo a tiempo. Se colocó en el GTV6 toda la mecánica del 75 y fuimos. Falló la junta de tapa de cilindros, se fue la temperatura a 110° y tiró toda el agua. Eso fue a los 20 kilómetros de largar. Hay una explicación para cada cosa, y esto también la tiene. El equipo de Nocentini prepara y atiende demasiados autos, del europeo de Turismo, de rally, y no pueden hacer las cosas como es debido. Están más acostumbrados a alquilar autos que a intentar disputar la punta, de ahí la desatención. Sin embargo, la experiencia me sirvió. He conocido gente, equipos. Entre ellos el Jolly Club, con el que tengo que hablar esta semana porque es posible que alquile un Lancia 037 para correr en San Remo y el RAC Rally, aunque también me gustaría mucho poder ir al Rally de los 1.000 Lagos, sobre todo porque todas estas pruebas son del Campeonato Mundial y quiero conocerlas. Quizás ese conocimiento pueda servirme en el futuro. Había una posibilidad para ir a Piancavallo, pero no era conveniente debido a que las vacaciones en Europa complicaban todo. Lo que sí quiero hacer es correr en Val D'Aosta, en Italia, casi en el límite con Suiza, cuando se haga a fines de este año. Es totalmente sobre la nieve, y he manejado poco en esas condiciones de frío, con hielo, escarcha y nieve.

"Lo que he visto es que es importante estar en Europa, se realizan los contactos más fácilmente y todo es más sencillo. Ahora, para tratar de arreglar algo para 1987 hay que esperar a setiembre u octubre. El año que viene habrá quince fábricas con buenos autos de Grupo A, y las plazas que se deberán cubrir serán muchas más que las que ofrecían hasta ahora los equipos que usaban autos de Grupo B. Veremos..."

Evidentemente, el cambio reglamentario ha variado mucho el panorama del rally, ya que a partir de 1987 se disputará el Campeonato Mundial exclusivamente con autos de Grupo A y N, con lo cual se abaratarán los costos, facilitando la participación de pilotos que, como Recalde, aún están en busca de su consagración definitiva a nivel mundial.

FALTAN 22 DIAS





¡OTRO "VUELCO" DE MENEM!

Entre las novedades más salientes en materia de inscripciones figura la del gobernador de La Rioja, quien estará presente aunque no con el habitual Peugeot 504 sino que se inclinó hacia un Renault 18 GTX.



Flanqueando al señor Pedro Oliva, intendente de Jesús María, vemos al ingeniero Rafael Sierra y al doctor César Carman, en la visita que estos dos últimos realizaran a esa ciudad cordobesa, que será sede del reagrupamiento de la segunda etapa. El mismo se efectuará en el Anfiteatro de la Doma y ya se está trabajando a full, con comisiones de trabajo encargadas de no dejar nada librado al azar. Una banda recibirá y despedirá a los participantes y hasta habrá sala de prensa.

MENEM CON RENAULT - El gobernador de la provincia de La Rioja, Dr. **Carlos Saúl Menem**, correrá el **Rally de Argentina** con un **Renault 18 GTX Edición Limitada**. De esta manera deja de lado el Peugeot 504 GR TN con que compitió en varias oportunidades. Este automóvil se encuentra en perfecto estado, ya que fue arreglado luego del vuelco que sufrió en el pasado Rally de La Rioja, en mayo último. Aún no está determinado quién preparará el R.18, aunque si se sabe quién será el navegante: **Rubén Valentini**.

MAYORGA - Tal como habíamos anunciado, **Francisco "Paco" Mayorga** utilizará un **Renault 18 GTX** EL para esta competencia. Será el que usó Gabriel Raies hasta el Rally de La Rioja, el cual se encuentra totalmente renovado. Su navegante será **Sigfrido Schroeder**, quien además es **el responsable del armado de los R-18** en el equipo Raies Competición. Mayorga estuvo en Córdoba la semana pasada para coordinar los detalles de su participación.

"LOS VOY A PISAR" - Gabriel Raies anunció que "si vienen los Volkswagen Golf GTI no tienen más de 190 HP, a Kenneth Eriksson le voy a ganar. En el R-18 tengo 170 HP, pero esa diferencia no me importa. Me estoy preparando como nunca para esta carrera porque tengo la oportunidad de medirme con el que actualmente está liderando el campeonato mundial del Grupo A. Voy a hacer tantas veces la ruta, que voy a poder correr con los ojos vendados". Se tiene fe el hombre.

VERIFICACION - Tal como anunciáramos, la verificación técnica y administrativa previa del rally se realizará el lunes 4 y martes 5 de agosto en el estadio de Obras Sanitarias. El lunes verificarán los autos que posean número impar –de acuerdo con el sorteo previo–, y el martes lo harán los autos que tengan número impar. Para acceder al estadio se deberá presentar una entrada que el Automóvil Club distribuirá en lugares a establecer, así también como por otros medios. A apurarse porque sólo podrán acceder los primeros 5.600 interesados, debido a que la capacidad estimada de las tribunas es de 2.800 lugares.

MAS EXTRANJEROS - Es altamente probable que en este Rally compitan dos tripulaciones con sendos Audi. Una de ellas sería la integrada por **Franz Warz** y **Rudolf Stohl**, quienes manejarían un **Audi 90 Quattro** de Grupo A. Recordemos que estos austriacos han participado con un Audi 80 Quattro en el Rally de Argentina de 1983. Asimismo, otro austriaco, **Wilfried Wiedner** –quien finalizó tercero en el Rally de Argentina de 1985– probablemente venga por estos pagos con un Audi Sport Quattro de Grupo A.

DAÑOS - El Lancia Delta S4 que utilizó **Giorgio Pianta** en las pasadas pruebas en Córdoba resultó dañado en su diferencial delantero y la carcaza de la caja de cambios. En estos momentos se encuentra rodeado por enormes pilas de gomas Pirelli, en la concesionaria Panda, perteneciente a Carlos Pascualini, en Villa Carlos Paz.

RAMPA - La rampa que se utilizará para la largada en Buenos Aires y en Córdoba es un diseño idéntico a la utilizada en el RAC Rally, consistente en módulos de sección cuadrada.

SOTO Y TRAVERSO - De acuerdo con las últimas novedades, estará presente en este Rally de Argentina, el equipo semioficial de Renault Argentina integrado por **Ernesto Mario Soto-Martin Christie** y **Juan María Traverso-Daniel Stillo**.

CORSA EN EL RALLY - Aparte de la excepcional cobertura periodística que ya estamos preparando, también –según nuestra costumbre– estaremos viendo el Rally de Argentina desde adentro, a través de los "ojitos" del Negro Ene. Para ello nos hemos asegurado la butaca derecha del **Renault 18 GTX de Eduardo Lonati** –cuyo otro ocupante ilustre ha sido nada menos que **Jorge Del Buono**–, desde donde les contaremos nuestras impresiones. El R-18 poseerá, como es habitual, un motor preparado por Oreste Berta. El equipo de Lonati se completa con el Renault 12 TS que conducirá **Carlos Díaz Mayer** (motor de Antelo).

LOS INSCRIPTOS

PILOTO	NAVEGANTE	NACIONAL	AUTO	GRUPO	CLASE
Basil Criticos	Surinder Thatti	Gracia - Kenya	Opel Manta 400	B	11
Gonzalo Montalvo	Carlos Espinosa		Chevette 1600	A	6
Corneio Cordovana	Juan P. Vignau	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Normando Pecci	Rodolfo Guerrero	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Carlos Odan	José L. Spataro	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Alberto Adriani		Venezuela	Fiat Ritmo 105 TC	N	2
Enrique Oribe	Adolfo Dechachi	Argentina	Subaru	A	5
Luis F. Campos ("Aguila")	Ricardo Costa	Brasil	Volkswagen Gacel	A	6
Jorge Tavolaro		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Guillermo Castro	Miguel Massione	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Ignacio Castiglione	Luis Catán	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Luis Macri	Rodolfo Ortiz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Daniel Maltevcci	Cesar Castillo	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Omar Traversaro	Jose Aguirre	Argentina	Ford Escort XR3	A	6
Febre Desportin	Jose Avelciano	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Hayle Aguilar	Gonzalo Aguilar	Uruguay	Nissan 240 RS	B	10
Kenneth Eriksen	Peter Diekmann	Suecia-Alem	Volkswagen Golf GTI	A	7
Franz Wittmann	Matthia Fritz	Austria	Volkswagen Golf GTI	A	7
Arturo Abella Nazar	Carlos Aschiero	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Gabriel Raies	Raul Campana	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Alejandro Miglio	Victor Fortat	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Eduardo Elizeche	Héctor Elizeche	Paraguay	Volkswagen Gol 1.6	A	6
Carlos Cattanna	Raul Alberti	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Eduardo Lonati	Carlos R. Nelro	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Francisco Mareo Pera	Daniel Lecourguilo	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Germán Arbello	José De Sousa	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Antonio Bulgas		Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B	10
Hugo Sala	Mario Ubert	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alejandro Sala	Carlos Mirardi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Rubén del Campo		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Bassi		Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Juan González	Ricardo Gonzalez	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Mario Ladarez	Sergio Freda	Argentina			
Horacio Escanz	Eduardo Fontana	Argentina	Volkswagen Gacel GL	A	6
Nelson Sanabria Villeta		Paraguay	Volkswagen Voyage 1.6	A	6
Carlos Sarrise	Julio Loidano	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jorge Jacobo	Rubén Aranda	Argentina	Peugeot 504 TN	B	0
Alejandro Cisneros	Jorge Diez	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Campra	Roque Narvaja	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Orlando Sirvi		Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Esteban Tenorio	Mario Rossi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jorge Minetti		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Angel Canals		Argentina	Fiat 52 1.5	B	10
Oscar Germani		Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Juan C. Paco		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Lino Cisterna	Oscar Poco	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Horacio Maglione	Miguel de los Santos	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Juan Bioadi	Fernando Mujica	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Jesus H. Maciel	Jesus L. Maciel	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Osvaldo Alvarez	Luis Bergi	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Angel Bovalina	Jose Altamonte	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Daniel Marrone		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Dante Logegarray	Guillermo Madero	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Oscar Maccari	Alberto Paz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Raul Mazzochi	Héctor Mazzochi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Sergio Perugini		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alberto Cáceres	Marcelo Galli	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jose Canton	Jose Helguera	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Sebastian Pigliacampo	Roberto Bertorazzi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Rochi	Juan Naina	Argentina	Fiat 128 CLI	A	6
Omar De Giovanni	Rubén Gutroz	Argentina	Fiat 52 1.5	B	10
Gustavo Decchecha	Hilda Mercadier	Argentina	Subaru 1300	A	5
Gustavo Trelles	Ricardo Ivelich	Uruguay	Ford Escort 1600	A	6
Luis Etchegoyhen	Luis Borrullo	Uruguay	Ford Escort 1600	A	6
Juan Manneri	Juan Manneri	Argentina	Volkswagen Gacel	A	6
Carlos Blasco	Luis Ramirez	Argentina	Mitsubishi Lancer	A	6
Juan Odriozzola	Carlos Chioli	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Claudio Frecha	Juan Onaverty	Argentina	Fiat 52 1.5	B	10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

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

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

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

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

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

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

DELFABRO AMORTIGUADORES

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

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

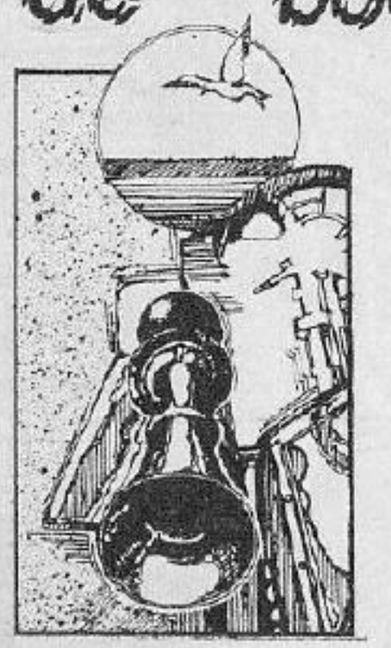
dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

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

Autopiezas FOMEC

Toquecitos de bocina



ACLARANDO CONCEPTOS

Como consecuencia de lo publicado en la nota del análisis de media temporada de la **Fórmula Dos Sudamericana**, donde **Miguel De Guidi** habla de la "prostitución" de algunos periodistas, y ante consultas formuladas al respecto, cumplimos en aclarar que el sustantivo quizá no haya sido el ideal a utilizar, y que cuando el "pope" de la categoría se refirió a ello, lo hizo en relación con algunas facilidades que en la temporada pasada se otorgaban a algunos medios periodísticos –no a periodistas en particular– para viajar y alojarse en las carreras que la categoría disputaba, fundamentalmente en el exterior, y en algunos casos también en el país. Esta práctica ahora fue dejada de lado y sólo se hace esporádicamente, cuando los organizadores invitan a los medios. Y en todo caso, de haber habido "prostitución", ésta habría dependido mucho más de la eventual actitud que ciertos periodistas hubieran tomado a consecuencia de aquella prerrogativa, que de la misma en sí.

NOVEDADES DE LA A.C.T.C.

En su última reunión la **Comisión Directiva de la A.C.T.C.** resolvió confirmar la clasificación de la competencia disputada en el Autódromo. En cuanto al informe que el comisario deportivo Eduardo Pereyra elaborara, pasó al Tribunal de Penalidades para su análisis. Además, se firmó el contrato con el **Auto Club 25 de Mayo** para la competencia que habrá de correrse en ese escenario el 3 de agosto, mientras que la competencia de Monte se hará el 24 de agosto. La próxima reunión será hoy (miércoles 16) y ese día serán abonados los viáticos de la competencia de Santa Teresita, y los viáticos y premios de la disputada en el Autódromo. Además, fueron citados los pilotos y preparadores de Chevrolet.

LAS FORMULAS RENAULT EN URUGUAY

El próximo domingo 20 del corriente, en el Autódromo "El Pinar", en Montevideo, Uruguay, se unirán las **Fórmulas Renault Argentina y Uruguaya**, en lo que puede ser el paso inicial en procura del torneo sudamericano de dicha categoría. La carrera será a 25 vueltas, participarán los 15 mejores del ranking argentino, (menos Furlán, Cingolani y Palmero) otros tantos uruguayos y María Cristina Rosito, con el DEPAC de Fernando Camarotta.

CLUB DEL FORD V8

El próximo 23 de julio, en la Asociación Argentina de Automóviles Sport; en la avenida del Tejar 2982, se llevará a cabo a las 19.30 horas una reunión donde se labrará el acta de fundación del "**Club del Ford V8**", que tiene como motivación fundamental nuclear a todos los propietarios y simpatizantes de automotores Ford, fabricados entre 1932 y 1947, que estén equipados con motores V8, que se conserven en estado original o que hayan sido restaurados. Ningún fordista debe faltar a esta convocatoria.

RAIES Y PAIRETTI SE ASOCIAN

Para intentar hacer una carrera por el torneo **Mundial de Endurance** el año próximo. Sería en febrero del '87 con la obvia participación de **Oscar Larrauri**. Habría otros autos para pilotos argentinos y se correrían dos carreras, una en **Buenos Aires** y la otra en **Mendoza** o quizás en **Rafaela**. Se lo contó a CORSA en Iguazú el promotor **Alcides Raies**.

GARCIA BUSCA FONDOS

El pasado viernes 11 del corriente, en **Don Torcuato**, se llevó a cabo un asado que tuvo como finalidad recaudar fondos para la campaña del piloto **Jorge Luis García** en Turismo Carretera. Ah... también agradecemos la invitación y fundamentalmente las felicitaciones que nos hicieron llegar con motivo de los 20 años de CORSA.

EL "CHUECO" TIENE "SU" CALLE

Días pasados se realizó en **Salta** la inauguración del estadio polideportivo de dicha provincia, un inmenso recinto cubierto con capacidad para 16.000 personas, y que en orden de importancia en nuestro país, ocupa el segundo lugar, detrás del Luna Park y fue construido en solo 160 días, debido a la labor conjunta del estado provincial y la actividad privada. Allí se realizó el 53° Campeonato Argentino de Básquet, y minutos antes que comenzara el primer encuentro, se impuso el nombre de **Juan Manuel Fangio** (en la foto junto a Alberto J. Armando) a una de las calles peatonales adyacentes al estadio.



ACERCA DEL REGLAMENTO DE F-2

Estas son las recomendaciones elaboradas por **Carlos Funes**, comisario técnico de F-2 **Codasur**, en relación con las modificaciones que a su criterio (compartido por los pilotos brasileños de la especialidad) habría que realizar sobre el reglamento técnico de la Fórmula Tres Internacional para adecuarlo o adaptarlo a la F-2 Codasur. El texto, escrito en un papel membretado de la Confederación Brasileña de Automovilismo, es el siguiente:

Artículo 275 - Fórmula Internacional N° 3

Sugestiones para el proceso de "Sudamericanización" del mismo

La intención de las reformas al reglamento original llamadas de "Sudamericanización", es la de adaptar ciertos puntos del mismo que fueron pensados directamente con un esquema general operacional posible de obtener en Europa, pero muchas veces imposible en Latinoamérica.

Los puntos a ser reformados, provienen principalmente del Artículo N° 5 (Motor); sobre el cual se proponen las siguientes modificaciones:

A. Anulación del punto 2 por no existir en producción en toda Latinoamérica motores de ese tipo.

B. Colocar en la primera oración del punto 3, el siguiente nuevo texto:

"El block del motor y la tapa de cilindros completamente maquinados, deberán ser provenientes de motores de automóvil a los que la FIA haya designado como producción de serie, de fabricación Latinoamericana, de libre venta al público, y con una fabricación no inferior a 5.000 unidades en 12 meses consecutivos".

La parte subrayada corresponde a la modificación sobre el texto original. La referida modificación se basa en los siguientes factores:

a. En Latinoamérica existen fábricas que producen motores exclusivamente para el mercado de Estados Unidos y/o Europeo, pero que no son de venta al público de Latinoamérica; por ejemplo VW de Brasil, produce la tapa de cilindros del VW Santana con cuatro (4) válvulas por cilindro para la VW de Alemania, pero no es comercializada al público de Latinoamérica.

b. Al limitarse a plantas motrices fabricadas en Latinoamérica, se estarían reduciendo los costos operativos en la categoría, la que de ese modo consumiría solamente productos "locales", sin el elevado costo de una planta motriz totalmente importada.

c. Colocar en vigencia el reglamento de la parte motriz (Artículo N° 3) en dos etapas, siendo la primera a partir de 1987 y la segunda, a partir de 1988.

Para 1987 se propone utilizar solamente carburadores en lugar del sistema de inyección permitido; dejando el referido sistema para ser aplicado en 1988.

El punto debería ocupar el ítem 2 (propuesto para ser anulado), con un texto aproximado de:

"2. Sistema de Alimentación

"Será permitido el uso de carburadores de cualquier marca y número, de libre preparación, para la temporada de 1987. En la citada temporada queda prohibido el uso de sistemas de inyección de combustible de cualquier tipo y marca. Los sistemas de inyección de combustible serán admitidos a partir del 1 de Enero de 1988."

La idea básica de este proyecto es economizar en el gasto inicial de los equipos, y adaptar las industrias locales a la nueva tecnología de reparación de sistemas de inyección de competición.

Las siguientes modificaciones son referidas al Artículo N° 7 (Conductos de combustible y tanques, cables y equipamientos eléctricos).

Para dar mayor seguridad al conjunto del automóvil monoplaza, este responsable técnico, socio de la NASCAR, considera que siempre debemos nuestro mayor esfuerzo a los ítem relacionados con la seguridad, y es nuestro mayor deber no solamente apoyarlos como siempre, sino renovarlos y perfeccionarlos para que el piloto viaje de la forma más segura, aun cuando sea un deporte de alto riesgo como el automovilismo. Por tal motivo, considero que el punto N° 4, Estructuras deformables, debe ser obligatorio.

Las siguientes modificaciones son referidas al Artículo N° 15 (Combustible).

Dado que en Latinoamérica no existe la gasolina propuesta en ese Artículo, se sugiere colocar en ese punto que será permitida la gasolina de aviación con un octanaje de 100/130 RON.

Finalmente, se agregaría al Artículo 16 (Texto Final), el siguiente texto:

"La presente aclaración sobre valideces de texto es aplicable solamente en las partes que no hayan sido modificadas por la CODASUR".

DETRAS DE LA ESCENA
EL GRAN DIONISIO

En realidad sería una injusticia que pasara más tiempo sin que presentáramos oficialmente a nuestros lectores a este personaje que ya se ha ganado merecida fama dentro del ambiente automovilístico nacional. Se trata del "**Tío Dionisio**", nombre por el cual lo identifica rápidamente cualquier persona del medio automovilístico.

Dionisio comenzó hace unos años como empleado del clásico expendio de nafta concesionario del ACA, ubicado en la playa de boxes del Autódromo porteño. Y justamente de frío expendio de nafta, merced al carisma y el cariño de Dionisio, pasó a ser prácticamente el alma del Autódromo Municipal, para quienes tienen alguna actividad vinculada con el escenario mayor de los fierros.

Dionisio habilitó un recinto calefaccionado para que los pilotos se cambien cómodamente, se transformó en depositario de bienes durante las reuniones concurridas, mensajero amable de quien lo solicite y hasta corresponsal informal (pero superefectivo, ojo) de buena cantidad de programas radiales de automovilismo que, con sólo llamarlo por teléfono, tienen lo acontecido en el Autódromo ese día, con lujo de detalles.



Una anécdota es claro indicador de la forma de pensar de Dionisio: no le niega el teléfono a nadie, porque sabe que es vital para todos los que tienen que comunicarse desde el Autódromo, pero paga de su bolsillo el exceso de llamadas, para que el concesionario del surtidor no se vea perjudicado. Y también de su peculio mandó imprimir calcomanías que rezan: "Las buenas ondas del Tío Dionisio - ACA Autódromo", que ya son tradición en todos los autos de carrera. No hay piloto que no quiera a Dionisio, y la oficina del surtidor, con más de 200 fotos dedicadas, son la mejor prueba. Hasta Alain Prost dejó su foto con el infaltable Dionisio! El francés es el campeón mundial de F-1, pero Dionisio es el número 1 de la simpatía y el buen servicio. Dos grandes, cada uno en lo suyo...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡CONQUISTE EN 7 DIAS LAS MUJERES QUE DESEA!

PSYCHIC SEX CONTROL le revelará las técnicas secretas para que Usted se convierta en un hombre dotado de un magnetismo sexual irresistible

¡Es increíble pero real! PSYCHIC SEX CONTROL le proporcionará los simples principios que cualquier hombre puede aprender en sólo UNAS HORAS. ¡Ahora Usted puede poner en funcionamiento el poderoso PSYCHIC SEX CONTROL inmediatamente!

PSYCHIC SEX CONTROL lo guiará paso a paso hasta que Usted se relacione con muchísimas mujeres... aun aquellas que hasta ahora sólo soñaba con conocer. Y ellas lo buscarán a Usted... las fascinará, se reirán de sus chistes, se sentirán conmovidas de una manera que no se podrá explicar. Usted las atraerá magnéticamente, y tendrá la seguridad de hacerlo siempre que use el poderoso PSYCHIC SEX CONTROL: en el trabajo, en reuniones, en la calle o aun a muchos kilómetros de distancia. Usted será un auténtico ganador.

El gran éxito que tendrá conquistando hermosas mujeres cambiará su vida para siempre. En realidad, no importa si sus relaciones con el sexo opuesto han sido buenas o malas en el pasado. Ni siquiera importa el porqué. Una vez que Usted haya leído, releído y practicado los principios del PSYCHIC SEX CONTROL, Usted podrá buscar a la mujer de sus sueños, ¡y será suya en 7 días!

¿Parece imposible? Veamos algunos de los testimonios de los resultados de PSYCHIC SEX CONTROL:

"PSYCHIC SEX CONTROL me dio poderes que nunca pensé poder tener con las mujeres. Y no me preocupa si no tengo una mujer para salir, porque sé que podré tener una enseguida. Ahora estoy rodeado permanentemente de mujeres hermosas, las que yo elijo. Lo que es más asombroso es que el sexo no me preocupa más. Sé que voy a conseguir más de lo que imagino, y se sorprenderían si supieran cuántas mujeres hermosas aceptan salir conmigo. Honestamente, es difícil para mí agradecerles lo suficiente. ¡Todo lo que estoy viviendo ahora es gracias a Ustedes!" (J.J.R., Capital Federal).

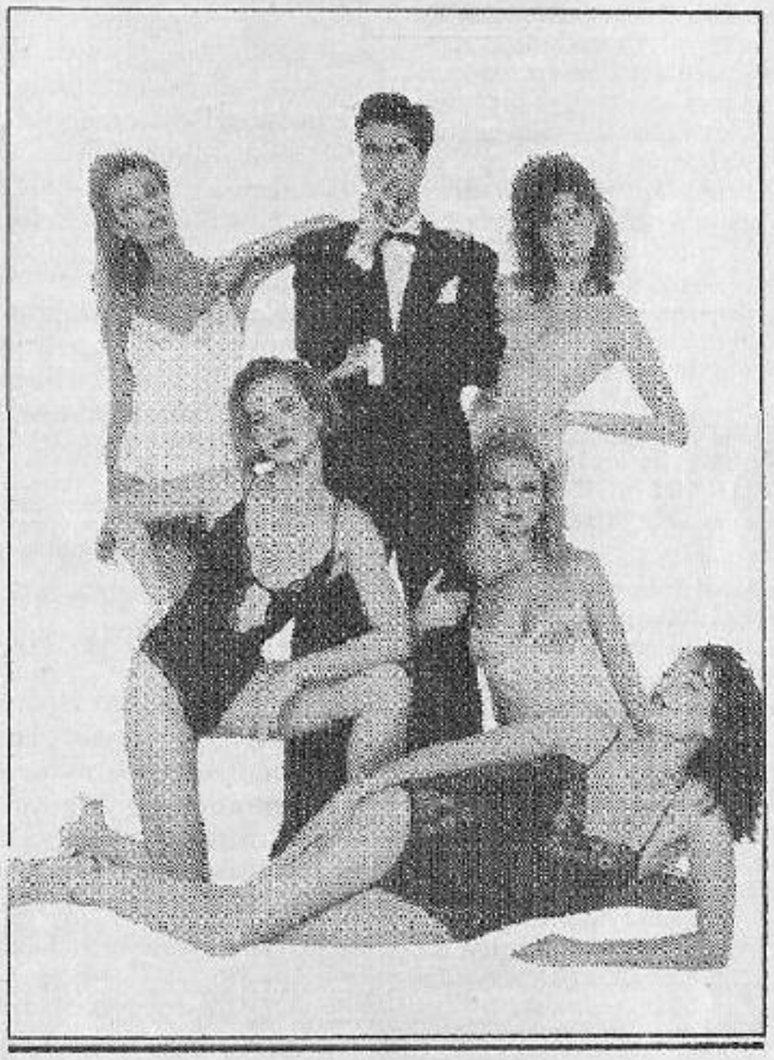
"El mismo día en que recibí el método PSYCHIC SEX CONTROL, cuando leí el primer tomo, mi vida dio un giro de 180 grados: experimenté un cambio increíble. Empecé a ver las cosas de otra manera en todos los órdenes, no sólo con respecto al sexo opuesto. Es como si hubiera aprendido a vivir, ahora entiendo todos mis fracasos que ahora han pasado a ser triunfos, me miro al espejo y me parece increíble. SOY OTRA PERSONA, el que era antes no sé dónde quedó. No quiero mirar atrás, es el futuro el que me interesa porque sé que es hermoso. Muchas gracias" (O.A.V., Córdoba)

Tenga las mujeres que desea a sus pies

No hay razón por la cual Usted no pueda lograr los mismos resultados alcanzados por los Sres. J.J.R. y O.V. Los científicos han descubierto que utilizamos sólo el 10% de nuestra capacidad mental. El 90% restante de nuestro poder psíquico permanece inmovilizado. Ahora bien, no podemos enseñarle a usar todo su poder mental, pero sí le podemos enseñar a aprovechar esa parte extra y usarla para tener todas las mujeres que desea a sus pies. Su forma de conquistar a las mujeres será muy distinta a la de antes. ¡Usted estará confiado en el éxito con CUALQUIER MUJER que desee, y lo tendrá! Sólo tienen que dedicar unas pocas horas a leer PSYCHIC SEX CONTROL, releerlo todas las veces que crea necesario ¡y ponerlo enseguida en práctica!

Después de sus primeras conquistas ya le resultará de lo más natural tener éxito. Y las mujeres pensarán que Usted siempre tuvo ese don.

Muchas veces, cuando utilice los poderes de PSYCHIC SEX CONTROL no tendrá que decir una sola palabra. Ella sentirá su poder, su magnetismo irresistible, se conmoverá y le responderá como si los pensamientos de Usted fueran los deseos de ella. Se sentirá comunicado y dando órdenes directas al subconsciente: la fuerza más poderosa de atracción conocida.



Importante

El Sistema PSYCHIC SEX CONTROL ha sido desarrollado por el Doctor H.P. Newman, afamado investigador del subconsciente y Director del Institute of Psychical Research de Los Angeles, California.

PSYCHIC SEX CONTROL no le hace perder tiempo. Va directamente al grano, dándole a Usted un método directo para conseguir mujeres que Usted siempre deseó, no importa dónde las encuentre, no importa cuándo. Pruebe el poderoso PSYCHIC SEX CONTROL ¡Viva sus fantasías AHORA, mientras sus amigos le ruegan que les revele el secreto de su irresistible poder de seducción!

Científicamente Garantizado

Una vez recibido su PSYCHIC SEX CONTROL, PSYCHIC INSTITUTE responderá las consultas que Usted estime necesarias, y tendrá mucho agrado en recibir sus comentarios y testimonios sobre sus fulminantes éxitos.

Dé el primer paso de una nueva vida. Pida ya mismo su PSYCHIC SEX CONTROL recortando y enviando el cupón hoy mismo, aprovechando esta OFERTA LIMITADA.

NUESTROS ENVIOS NO EXHIBEN LEYENDAS EXTERIORES Y SON REALIZADOS CON ABSOLUTA RESERVA Y MAXIMA SERIEDAD

Psychic INSTITUTE

CERTIFICADO DE RESERVA ABSOLUTA

Sres. PSYCHIC INSTITUTE, Casilla de Correo Nro. 5, Suc. 25B (1425) Capital Federal.

☐ SI. Quiero que me envíen lo más rápido posible la edición completa (3 tomos) de PSYCHIC SEX CONTROL en un embalaje discreto y sin membrete. Para lo cual: (marcar con una cruz)
Adjunto ☐ Cheque/ ☐ Giro postal a la orden de PSYCHIC INSTITUTE por el valor de A 17,99 más A 2,00 por gastos de envío, o sea un valor total de A 19,99. (Adquiera fácilmente el giro postal en el correo más cercano y envíelo junto con este cupón con sus datos completos).
☐ Prefiero pagar al cartero por el sistema de contrarreembolso postal al recibir la encomienda en mi casa la suma de A 21,99 más A 3,00 por gastos de envío.

Nombre y Apellido .....

Dirección .....

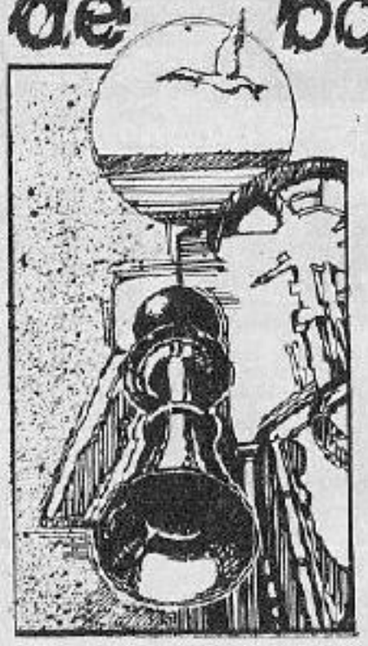
Localidad .....CP .....

Provincia .....Tel. .....

TLCA 1

Si el cupón que aparece en este aviso ya ha sido recortado, por favor efectúe su pedido a PSYCHIC INSTITUTE, Casilla de Correo Nro. 5 Sucursal 25 B (1425) Capital Federal.

Toquecitos de bocina



LOS NUEVOS PESOS

La que sigue es la nómina de los autos de la categoría Turismo y el peso mínimo homologado para los mismos, aclarando que hay una tolerancia del 5% tanto en más como en menos.

Fiat 147 CL 5 1100	722 Kg.
Fiat 147 TR 5 1300	740 Kg.
Fiat 128 1100	758 Kg.
Fiat 128 CL 1301	784 Kg.
Fiat 128 CLI 1301	784 Kg.
Fiat 128 SE 1300	790 Kg.
Fiat 128 SE 1500	815 Kg.
Fiat 125 CLO/SL	979 Kg.
Fiat Regatta 85	822 Kg.
Fiat Regatta 100 s	850 Kg.
Renault 12 TS	855 Kg.
Renault 18 TX	953 Kg.
Renault 18 GTX	964 Kg.
Peugeot 504 TN	1074 Kg.
Peugeot 504 GR II	1072 Kg.
Peugeot 504 GR II TN	1036 Kg.
Dodge 1500 M 1,8	912 Kg.
Volkswagen Gacel CL	779 Kg.
Volkswagen Gacel GS	793 Kg.
Ford Sierra Ghia 2,3	1009 Kg.
Alfa Romeo TI 1,5	756 Kg.
Alfa Romeo GTV 2000	884 Kg.
Alfa Romeo Sprint V. 1,5	779 Kg.
BMW 320	1007 Kg.
Citroën Visa Súper	730 Kg.
Daihatsu Charade	627 Kg.
Mitsubishi Colt	803 Kg.
Mitsubishi Lancer	903 Kg.
Subaru 1,3	727 Kg.
Subaru 1,8	770 Kg.

PROTESTA BRASILEÑA

Reproducimos textualmente la nota presentada el pasado domingo 6 de julio, luego de la prueba de tanques llenos previa a la competencia de F-2 Codasur en Puerto Iguazú, firmada por Leonel Friedrich, Osvaldo Scheer y Josué Pimenta, y que fuera dirigida al director de la prueba, con copias al Colegio de Comisarios Deportivos y al comisario técnico. Vale la pena recordar que uno de los tres firmantes, el único que corrió realmente, fue Pimenta, ya que Scheer no largó y L. Friedrich lo hizo simbólicamente, girando sólo diez vueltas en forma lenta, como manifestación de disconformidad. Esta es la nota:

Los pilotos abajo firmantes e inscriptos en la 5ª competencia del Campeonato Sudamericano de F-2 queremos, por medio de ésta, protestar contra la realización de esta competencia, justificando nuestra disconformidad en los siguientes puntos:

1) Deterioros en el piso del circuito.
2) Falta del ancho mínimo reglamentario (9 metros) en algunos sectores de la pista.
3) Falta de seguridad total en la pista, destacando estos ítem: a) Altura de los guard rails. b) 49 columnas desprotegidas. c) 26 árboles en las mismas condiciones. d) Mala ubicación del público. e) Falta de sectores de escape a la salida de algunas curvas. f) Falta de guard rails en varios sectores de la pista. g) Mucha tierra cubriendo el circuito. h) Desniveles en el piso.
4) Completo desprecio al reglamento deportivo de la categoría, a saber: a) No realización de los entrenamientos previstos. b) No realización de las pruebas de clasificación previstas. c) No cumplimiento de los horarios previamente establecidos. d) No presencia del director de la prueba los días 4 y 5 de julio.

Por lo expuesto, queremos solicitar la anulación de esta competencia, y completando la descripción de las irregularidades, manifestamos que la sesión de tanques llenos no fue realizada con la anticipación prevista en relación al comienzo de la carrera, además de haber sido realizada en un circuito que no era el oficial.

A continuación figuran los destinatarios de esta nota, señores Rafael Fossaseca, Roberto Gardiol, Ramiro Balcarcel y Carlos Fumes, con la rúbrica de Leonel Friedrich, Osvaldo Scheer y Josué Pimenta.









POSTALES DE BAIRES Y DE MISIONES

Nos habían quedado –entre muchas otras– de las reuniones que protagonizaron la F-2 Codasur en Puerto Iguazú, y el T.C. y la F.R.A. en el Autódromo de Buenos Aires. Consideramos que debíamos mostrárselas y aquí están:

1) El podio de Puerto Iguazú y la bandera con el reconocimiento por la conquista del Campeonato Mundial de Fútbol. Junto a bellas niñas, Maldonado, Guerra, Pimenta, Gunther, Giacchino y D'Andrea. 2) Unos van... otros vienen. En la horquilla, mientras Marcelo Díaz (25) va por la senda correcta, Miguel Alisi (70) y Hugo Mazzini (18) tratan de sobreponerse de sus trompos. Ver leyenda "Perdón Bilardo" en el auto de Mazzini. 3) Así quedó el auto de Jorge Oyhanart el sábado, luego del toque que le propinara Mouras. 4) Juan de Benedictis tuvo un acompañante de lujo. ¿Cómo quién es?... Se trata del necochense Armando J. Ríos, figura de la época de las cupecitas del Turismo Carretera.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

LOS 300 KM. DEL CAP

"300 km San Isidro Automóvil Club" será la denominación de la competencia a realizarse el próximo domingo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, sobre el circuito Nº 15, de 5.980,20 metros. Será la séptima del Campeonato Argentino de Pilotos 1986. Figuras de renombre componen las distintas parejas, tales como **Tim Pairetti-Etchegaray, Maldonado-Oltra, Guerra-Kissling, Traverso-Di Palma, "Cocho" López-Baldinelli, Marcelo y Gabriel Raies, Zabala-Giacchino y Constanzo-Etchegoyen**, entre otros.

La largada será tipo Le Mans, con los autos ubicados a 45° y con uno de los pilotos en el interior del auto, y el otro, frente a su compañero. A la señal de largada deberá entregarle la llave para poner en marcha la máquina y también la carrera. Podrán participar 25 autos de cada una de las categorías (Datsun-Nissan), y cada uno de los pilotos estará a cargo en el volante como mínimo 45 minutos, y como máximo 1 hora.

El reabastecimiento de combustible se llevará a cabo mediante surtidores ubicados en la zona de la enfermería, donde también se hará el cambio de pilotos. De esta forma los boxes se utilizarán sólo para las reparaciones. Serán 56 vueltas al circuito mayor y con 50 autos en pista. Sin duda, una carrera atrayente, con un sistema al que no estamos acostumbrados y con muchos "pilotos-figuras" provenientes de las distintas categorías del automovilismo nacional. La televisión, por supuesto, estará presente, así como también emisoras de radio.

Agregamos, por último, que el **San Isidro Automóvil Club** realizó, el pasado viernes, una conferencia de prensa donde se informó detalladamente todo lo concerniente a dicha competencia. En el próximo número de CORSA les contamos lo que pasó en el Autódromo...

LOS HORARIOS

JUEVES Y VIERNES
14 a 14.50: Entrenamientos oficiales (1ª tanda), Datsun y Nissan.
15 a 15.50: Entrenamientos oficiales (2ª tanda), Datsun y Nissan.
16 a 17: Entrenamientos oficiales (3ª tanda), Datsun y Nissan.

SABADO
10.30 a 13.30: Verificación técnica y administrativa, Datsun y Nissan.
14 a 14.50: Entrenamientos oficiales, Datsun y Nissan.
15 a 15.50: Entrenamientos oficiales, Datsun y Nissan.
16 a 16.30: Clasificación oficial Datsun 280 ZX.
16.40 a 17.10: Clasificación oficial Nissan 300 ZX

DOMINGO
10: Salida a pista, Datsun y Nissan.
10.10: Cierre de acceso a pista.
10.30: Largada de la competencia. Recorrido total: 300 km.
12.50: Podio.

MOTOS-VELOCIDAD

La categoría 500 Sudam y su...
PRESENTACION OFICIAL

El Motoclub Sudamericano de Pilotos y Concurrentes acompañó al T.C. con la **Fórmula 500 Sudam**, categoría monomarca que agrupa a las motocicletas Honda en sus modelos CB 400 y CB 450 SS.

En la primera confrontación de la especialidad (que abrió el festival organizado por la A.C.T.C.), **Hugo Vignetti** fue el dominador con el estilo y la capacidad que le brinda su dilatada experiencia. Lo secundaron dos jóvenes muy veloces y que, sin duda alguna, serán baluartes de esta división: Darío "Rulitos" Cernaz y Claudio Faraone.

También fue muy meritoria la actuación del chileno Eduardo Mirelles, lo que demuestra que la integración sudamericana puede alcanzar puntos más interesantes aún. El sexto puesto del chileno Miralles así lo demuestra y esperamos que sus compatriotas lo imiten así como también los brasileños, ausentes en esta carrera.

El esfuerzo de Claudio Faraone, Venceziani y de toda la gente del M.S.P.C. con el tiempo se verá recompensado y estamos seguros de que muy pronto la idea del nucleamiento motociclístico que ellos pusieron en marcha se convertirá en una realidad.

Clasificación final: 1º **Hugo Vignetti (Argentina), 13m04s31** para las 12 vueltas, a un promedio de 117,117 km/h; 2º Darío Cernaz (Argentina); 3º Claudio Faraone (Argentina), 4º Raúl Becker (Argentina), 5º Guillermo Durval (Argentina); 6º Eduardo Mirelles (Chile); 7º Alejandro Mauro (Argentina); 8º Jorge Chico (Argentina), 9º Ricardo Blanco (Argentina); 10º Claudio Benedetto (Argentina); 11º Claudio Sosa (Argentina).

Duilio Caro

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

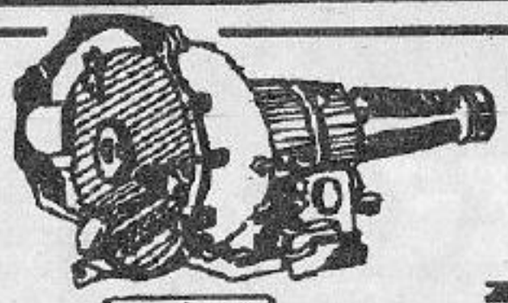
Por cambio de ramo liquidamos al costo toda nuestra mercaderia:
RADIOS, RADIOS CON PASA-CASSETTES, PASA-CASSETTES, ECUALIZADORES, PARLANTES Y ANTENAS.

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

SCAPES SILENCIOS

- 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
V. GDOR. GALVEZ (STA. FE)
TEL: 041-921483

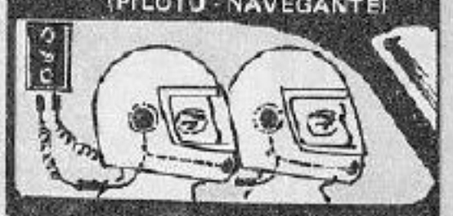
ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

AMORTIGUACION
HORACIO



PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION
TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA
Envios al interior
Fábrica, Administración,
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464.
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

INTERCOMUNICADORES
(PILOTO - NAVEGANTE)



Av. del Libertador 6822 (cp. 1429).
BS. AS. TEL. 784-3608

BUTACAS
AVANI
SIMIL sparco



Fabricada en Fibra de vidrio
PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAP 84-8947 Envios al Interior

JEEP SHOP



CONCESIONARIO OFICIAL LODI
AV. MAIPU 1437. VICENTE LOPEZ
(1636). TEL. 797-5883
VENTA DE CARROCERIAS LODI
ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD
ENVIOS AL INTERIOR
ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN (4) PAGOS - ASESÓRESE

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

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

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

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

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

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

A partir del 1º de AGOSTO, **JEEP SHOP** *atenderá en su nuevo local de LAPRIDA 1458 (a 50 mts. de Avda. Maipú al 300). Vicente López. TEL. 795-4571*

José Masciotra
- AUTOPARTES DE COMPETICION
- BALANCINES - VARILLAS
- PERNOS - EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS

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

ATENTI-MECANICOS



HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS
OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION
SANY S.R.L.
TEL. 655-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Homero Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

ALFREDO LOPEZ
LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

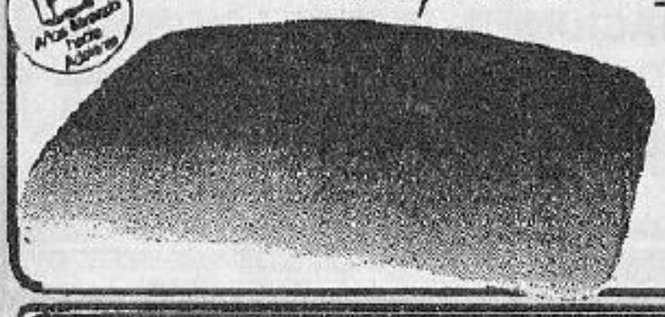
F.A.D.E.S
BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813 esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

HANDICRAFT

SERVICIO ESPECIALIZADO
* MECANICA
* CHAPA
* PINTURA

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

PARABRISAS
El repuesto más mirado

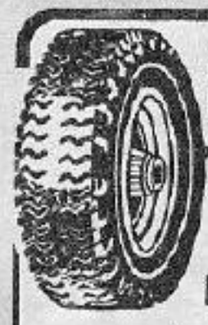


Rodolfo Cristales®

Acrílicos
Burletes
Cerrajería
Cortinas
Protectores

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

NEUMATICOS OESTE



RIVADAVIA 14976 RAMOS MEJIA
* FRENOS * DIRECCIONES HIDRAULICAS * SUSPENSIONES *
* BATERIAS * ALINEACION * BALANCEO * TREN DELANTERO *
CUBIERTAS NUEVAS: PLAN CANJE
MATAFUEGOS -- ACCESORIOS BFGoodrich
ABIERTO: SABADOS y DOMINGOS
RIVADAVIA 14.976 - RAMOS MEJIA. TEL. 654-6799

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HENRI TOIVONEN (1956-1986)

LA CUMBRE Y EL ABISMO



Su triunfo en Montecarlo -segundo consecutivo del Delta S4- fue su consagración. Allí tuvo un choque donde se destruyó parte del auto, aunque los mecánicos italianos lo repararon progresivamente.

Algunos meses antes que Henri Toivonen sufriese el mortal accidente en la Vuelta de Córcega, nuestro colaborador Martin Holmes lo entrevistó luego de ganar el Rally de Montecarlo, la que sería su tercera y última victoria en el Campeonato Mundial de Rally. Toda su vida como piloto de rally está aquí, en estas páginas.

Toivonen en el cockpit del que fue su último auto, el Lancia Delta S4 del equipo oficial. Proveniente de una familia dedicada al rally, su estrella estaba en franco ascenso cuando la apagó su accidente.

Cuándo condujo por primera vez un coche de doble tracción?

–El año pasado cuando gané el RAC Rally en el Lancia Delta S4 fue la primera vez que corrí con esa transmisión. En febrero de 1985 probé un coche en asfalto y luego una versión rally después de los 1000 Lagos. Seguro que no sabía como andaría! Había tenido muy poca práctica en tierra, donde la subvirancia era un gran problema. Cada vez que poníamos cuarta en una recta, pensaba que se iría de trompa. No podía aplicar más potencia por temor a que el coche se fuera de ruta. Me las arreglé para poner el coche de costado en las curvas pero no sabía el mejor ángulo en que deslizarlo. Corregía demasiado, o no tenía la valentía de apretar el acelerador. Finalmente decidí conducir como si fuera un tren. Cuando comenzaron a desarrollar el coche, no sé quienes tenían mayores problemas, si los pilotos o los diseñadores. En el RAC el motor andaba mal un momento y al siguiente en forma increíble, aunque cuando practicábamos antes de Montecarlo andaba mejor, aunque seguía sin gustarme la suspensión, que era demasiado blanda. Markku sentía lo mismo. Lo expresó muy bien diciendo que el coche no le inspiraba ninguna confianza pero que era terriblemente veloz.

–¿Como cambiaron los coches entre RAC y Montecarlo?

–Principalmente con los tramos resbalosos cortos, ése fue el gran salto que dieron. El coche dejó de tironear hacia el costado todo el tiempo. Comenzaron a hacer el

LA CUMBRE Y EL ABISMO

El primer equipo oficial que integró fue el Citroen, donde condujo este CX GTI 2400 Grupo Uno. En la foto se lo ve durante el Rally de Acrópolis del 78. Abandono al romperse una cañería de combustible

auto más como coche completo de doble tracción que como uno de tracción trasera con la delantera añadida. Cuando comenzábamos, tratamos demasiado de copiar el 037. Los motores andan mejor cada vez. Ya podemos jugar con la idea de aplicar determinada potencia. Por ejemplo, en vez de 450 en Montecarlo luvimos 420 en Suecia, pero con buena potencia entre las 5.000 y 6.500 RPM.

–¿Aun así tuvo buenos resdultados con el 037, hasta que el coche dejó de competir?

–La diferencia entre el 037 y el Delta S4 es la que existe entre llegar tercero y ganar. Y más que eso, uno ya no tenía que pelear para ganar un prime o acercarse al tiempo del primero. Ahora todo depende de uno, si pone su corazón en el manejo y no comete errores. Hoy, cada rally tiene ciertos primes que pertenecen a la doble tracción. Esto significa que si usted tiene un coche de tracción simple siempre se quedará atrás.

–¿El 037 era fácil de manejar?

–No. Con el motor en el medio, y la tracción simple, hay que ser muy preciso. Nunca solucioné el problema de la trompa liviana sobre tierra, y siempre tuve grandes problemas. Tal vez durante uno o dos primes no puedo decir que haya manejado bien ni siquiera medio rally con ese auto. Los tiempos de mis primes siempre subían y bajaban. Markku determinó los límites del coche de mejor manera. Corrio muchos rallies y gradualmente descubrio el límite. Yo cometí el error de intentar demasiado, demasiado pronto; tendría que haber estado más tranquilo. Creo que el 037 se acomodaba al carácter de Markku pero no era buen coche para mí.

–¿Disfrutó previamente con el Porsche?

–Yo ya había conducido un 911 en el Rally de los 1000 Lagos en 1978, y era bastante parecido cuando seis años despues manejé el Porsche de Rothmans. Es un coche que uno siempre tiene que tratar de llevar hasta el final; sabíamos que sólo podíamos ganar si los otros tenían problemas. Hubo varios rallies que disfruté durante mi época con el Porsche, como Costa Esmeralda. Por el carácter del coche, nunca hay que manejarlo atacando, o puede producirse un grave accidente. Uno debía dejarlo ir suavemente. El motor era soberbio debido a su torque, y la tracción muy buena porque todo el peso estaba en la parte trasera. Era bueno en curvas lentas o sinuosas donde uno tiene que ir en el mismo cambio, pero las curvas largas eran muy difíciles porque comenzaba a soltarse en la parte trasera. En pavimento era lo mismo manejar de costado con el 037: cuando se ponía de costado era muy difícil de volverlo a sacar. Si estaba demasiado de costado sobre tierra, nunca se podía sacar de nuevo, era mejor en rutas rápidas y anchas. Allí se aplicaba poco volante y se podía hacer andar con el acelerador.

–¿El coche era muy crítico con las suspensiones?

–Muy crítico. Después de cada etapa teníamos que chequear la altura de suspensiones. A veces no teníamos tiempo de cambiar los neumáticos porque trabajábamos en la altura. Creo que era fantástico, pensando lo viejo que era el coche. Era casi el mismo que mi padre usaba en rally.

–Usted se inició con los coches Chrysler ¿Fue porque su padre estaba en esa empresa?

–Básicamente, sí. Quiero decir que podíamos llevar repuestos a Finlandia. Yo no sabía nada sobre rallies en esa época, y solo teníamos un equipo pequeño. El primer gran equipo en que conduje fue Citroën, lo que me arregló mi padre. ¡Yo no sabía lo que estaba ocurriendo! Siempre habían sido muy generosos con mi padre, y desde que él empezó a correr rallies para ellos, y había arreglado todo con Mme. Cotton. En mi primer rally con ellos pensé que iba a conducir un coche del grupo 4. No podía entender por qué nuestro coche de entrenamiento parecía tan estándar. ¡Luego los mecánicos me explicaron que íbamos a correr el rally con un coche del grupo 1!

–¿Cómo aprendió este deporte?

–De dos maneras, de mis amigos, cosass técnicas, como llevarse bien con la gente que trabaja con uno. Me enseñaron muchísimas cosas, como ser el apreciar su ayuda cuando uno se lleva toda la gloria. Solíamos ir a mirar rallies, a jugar al basquetball en estaciones de servicio, a trepar postes de luz y todo tipo de cosas, esperando que llegaran los coches. Mi padre me enseñó a hacer negocios y a manejar coches. Tuve grandes luchas con mi padre a raíz de mis amigos. Solíamos pasar toda la noche afuera, por lo que yo estaba cansado cuando tenía que trabajar al día siguiente. Estaba seguro de que eran mala influencia para mí, pero juntos nos divertíamos mucho.

Todavía los veo de tanto en tanto, a veces vienen a ver rallies.

–¿Cómo comenzaron a ponerse en marcha las cosas realmente, en su carrera?

–Supongo que fue en 1978, después que hice el RAC en mi Sumbeam particular y terminé noveno. Esa carrera fue increible. Teníamos un auto grupo uno y medio; calculamos que si ajustábamos el motor a pleno grupo 2, la caja de cambios nos fallaría. Aun así, rompimos cinco cajas de cambios en esa carrera. Teníamos dos unidades de repuesto y Chrysler me dio las otras. Todos los días, durante dos semanas antes de la carrera, golpeábamos a las puertas en Coventry, tratando de obtener piezas. Poco a poco obtuvimos lo que necesitabamos. Ese fue el coche que luevo convertimos en Lotus, el que ganó en el Artico quince meses después: el primer premio internacional para Talbot. Yo tuve que ir a Coventry para recoger el motor que llevé de vuelta a Finlandia en el baúl de mi auto, y lo colocamos en medio día antes de la verificación, en el norte del país. Me sentía cansadísimo pero llevamos el coche con un trailer durante nueve horas y media hasta Rovaniemi. Mi madre me había hecho guantes y zoquetes especiales, porque el frío entraba por las ranuras en la carrocería. Des O'Dell ya me había contactado para que yo corriera en su equipo para el campeonato mundial del '80 y el '81. Lo más importante durante el tiempo que pase con el, fue ganar el RAC, pero al año siguiente yo podría haber ganado en Portugal de no haber tenido que cambiar el eje trasero, y lo mismo en San Remo sino me hubiera ido afuera en la misma curva que los demás finlandeses. Pasé el resto del tiempo de la carrera tratando de salir por la ventana de mi coche. Creo que aprecié el salir segundo en esas carreras mas que ganar el RAC. Ganamos el RAC porque Waldegard y Kullang se retiraron, no luchamos por ganar. Teníamos una meta fija; sabíamos que podíamos llegar quintos, así que intentábamos salir terceros. Fue lo mismo en el RAC 1985, sabía que tenía que aprender como era el çoche, así que haría lo que sintiese, no tratar de ganar o perder.

–¿Los Opel llegaron en un momento difícil para usted?

–Era un muy buen equipo, un auto super, pero anticuado. Tenía muy buena suspensión, era muy confiable. Uno podía manejar hasta el límite, pero eso no basta hoy. Y por supuesto que había otros problemas. Yo había firmado para Opel en 1982, no para Rothmans. Rothmans vino al equipo como sponsor, luego quisieron tener a los corredores bajo contrato porque no podían hacerles hacer lo que querían si estaban contratados por el equipo. Era un gran problema para Walter Röhrl y yo tuve que aceptar lo que quería. Cuando el sponsor nos dice "haga esto, esté allí, use tal cosa", le hace sentir que no es un corredor sino una especie de modelo. Cada corredor se concentra de diferente manera; si uno le pide a un piloto que cambie sus hábitos, no podrá hacerlo que debe. Walter podía manejar todo esto, ya era un ex campeon mundial, y tenía carácter fuerte. Podía enfrentarse y decir que no lo haría. Yo estaba más preocupado por mi carrera y por no decir cosas estupidas; trataba de complacerlos, sufriendo.

–¿Por qué rompió con Rothmans?

–Porque estaba enojado con ellos. Me habían dicho que mi coche (entonces el Porsche 911 SC RS) sería homologado con una caja de cambios mejor, volante, partes livianas de la carrocería, y resortes en lugar de barras de torsión; pero no ocurrió nada de eso. Entonces me prometieron que los coches de tracción doble serían homologados en abril de 1984 y no se hizo. Me sentí muy mal. Tal vez era estupido pensar que esas mejoras tendrían lugar todas inmediatamente, pero luego me di cuenta de que nunca se darían. David Richards y yo habíamos sido buenos amigos pero sencillamente parecíamos tener problemas trabajando juntos. Siempre tratábamos de convencernos el uno al otro de esto, pero por supuesto que sobre la vida privada siempre influye el trabajo. Tal vez mi esposa y yo nos habíamos mudado a Inglaterra en un mal momento; tal vez deberíamos habernos mudado a otro lugar de Inglaterra, como ser una zona donde hubiera otros extranjeros. Ahora nos mudamos de Gran Bretaña a Montecarlo; es muy cerca de los italianos, pero a la vez bastante lejos.

–¿Hasta qué punto afectó su manejo la desdichada relación con Rothmans?

–Pasé una larga etapa en que me sentía inhabilitado para correr. Mi espalda me daba problemas con frecuencia, y también tenía problemas con mi cabeza. Muchas dificultades mentales. Me sentía permanentemente preocupado por el problema de la espalda (no podría decir si era físico o psicológico) y los problemas legales con Rothmans. No me concentraba en mi trabajo; si alguien nos quiebra la rutina, estamos perdidos. De pronto me di cuenta de que hacía todo mal. Me volvía loco no saber qué hacer. Ahora, en Lancia, las cosas andan mejor. La gente siempre nos rodea para ver si necesitamos algo.

–¿Por qué hizo planes tan complejos en 1984 para competir por Rothmans así como Lancia, al mismo tiempo en que debía hacer el servicio militar en Finlandia?

–Era el pánico. Lancia ofrecía una suerte de seguridad contra el equipo Rothmans Porsche. Si algo realmente andaba mal, siempre podía escaparme a Lancia. También necesitaba un programa completo, debido al ejército: uno tiene que hacer su vida con el ejército, salvo los días que trabaja cuando hace prácticas, o compite en los rallies. ¡Los rallies eran la única vida privada que permitían! El manager de Lancia, Cesare Fiorio, había sido mi mejor amigo. Creí que había perdido confianza en mí. Cuando vino a verme al hospital después del accidente de Costa Esmeralda, simplemente quería que yo le dijera la razón. Pero no había una razón real. Supuse que el sabía que yo tenía muchos problemas, y se retiró para dejar que yo los encarara. Después de Montecarlo vino a verme y me dijo: "Cuando te contraté por primera vez, confiaba en ti. Luego tuviste todos esos problemas, pero pude leer en tus ojos que los superarías. Ahora se que tenía razón".

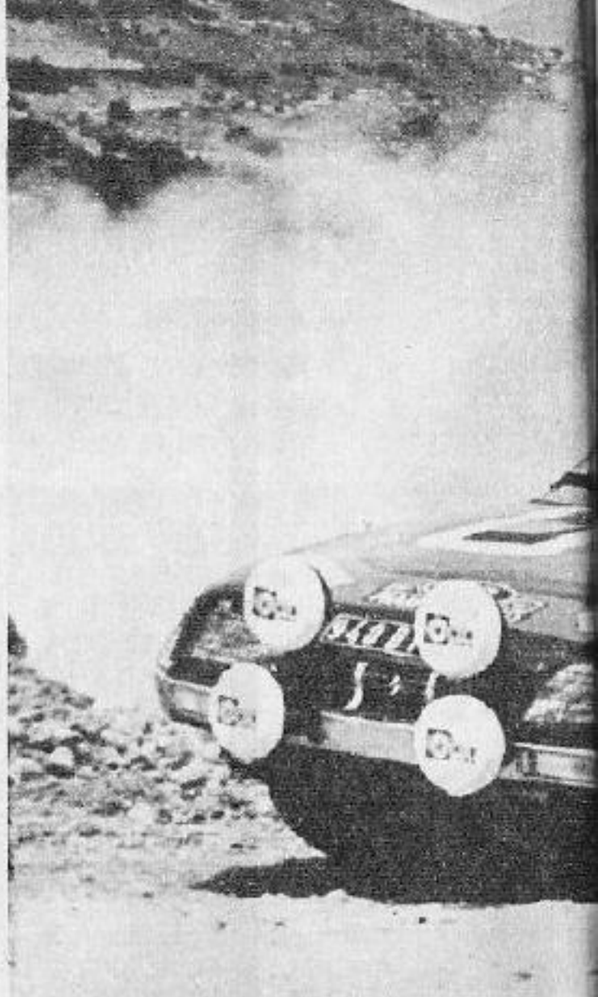
–¿Así que el hecho de que usted ganara Montecarlo fue más importante para él que ganar el RAC?

–Montecarlo no fue simplemente cuestion de buena suerte. Había sido un buen rally para todo nuestro equipo, hasta que estalló el motor de Markku, y Miki Biasion tuvo ese accidente. El coche andaba bien en condiciones difíciles, en las cuales nunca había sido probado. Y yo demostré que no tenía por qué hacer cosas estupidas cuando era sometido a presión. Nuestro accidente en la ruta, sin embargo, fue toda una historia por si mismo. Todos los demás conductores pararon, y dijeron cuánto lamentaban que yo quedase fuera del rally. Yo estaba muy deprimido. Había puesto todo mi corazon en esa carrera, y en ese momento me sentía como diablo. Luego llegaron los mecánicos, que comenzaron a reparar el auto, y me di cuenta de que no era el único que ponía el corazon en eso. Nuestro coche estaba absolutamente destruido. Fuera del daño en la suspension, la zona alrededor de mis pies estaba totalmente retorcida. Era increible como esa gente lo arregló. Luché a lo largo de la siguiente etapa, pero nadie, y menos nosotros, esperábamos poder seguir adelante. El coche con el tiempo pudo andar normalmente, salvo en las curvas largas a la derecha, que eran terribles, especialmente en condiciones secas.

–¿Cómo se sintió después del RAC Rally?

–No merecía ganarlo, porque Markku siempre había liderado. Yo tuve muchos problemas y, a menudo solo tracción de

3



4



Sus primeras armas las hizo en su país. En la foto, junto a su padre, Pauli, en 1975.

Manejando sobre la nieve un Talbot Sunbeam Lotus en el Artic Rally de 1980, obteniendo la que sería la primera victoria internacional de ese modelo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



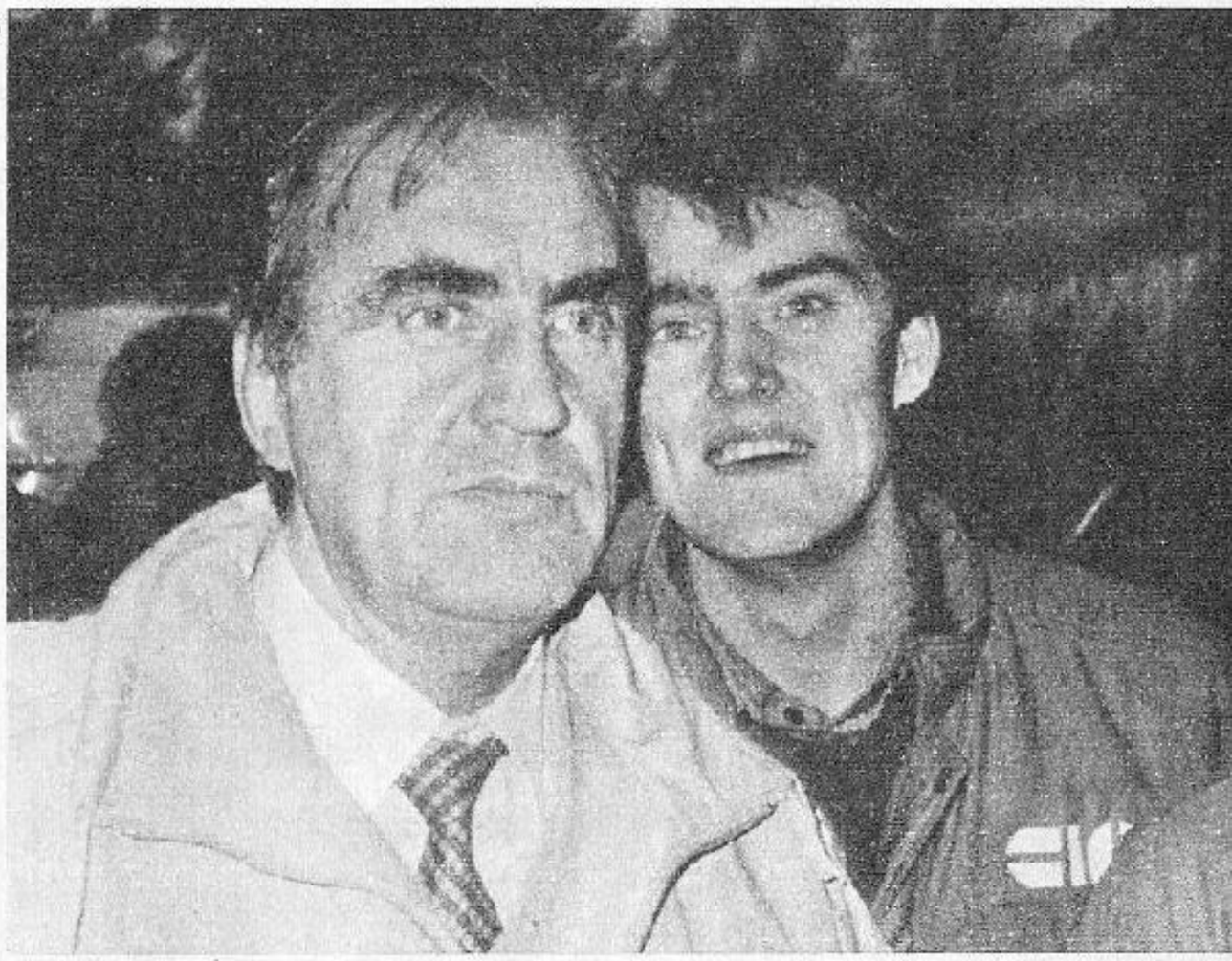
5



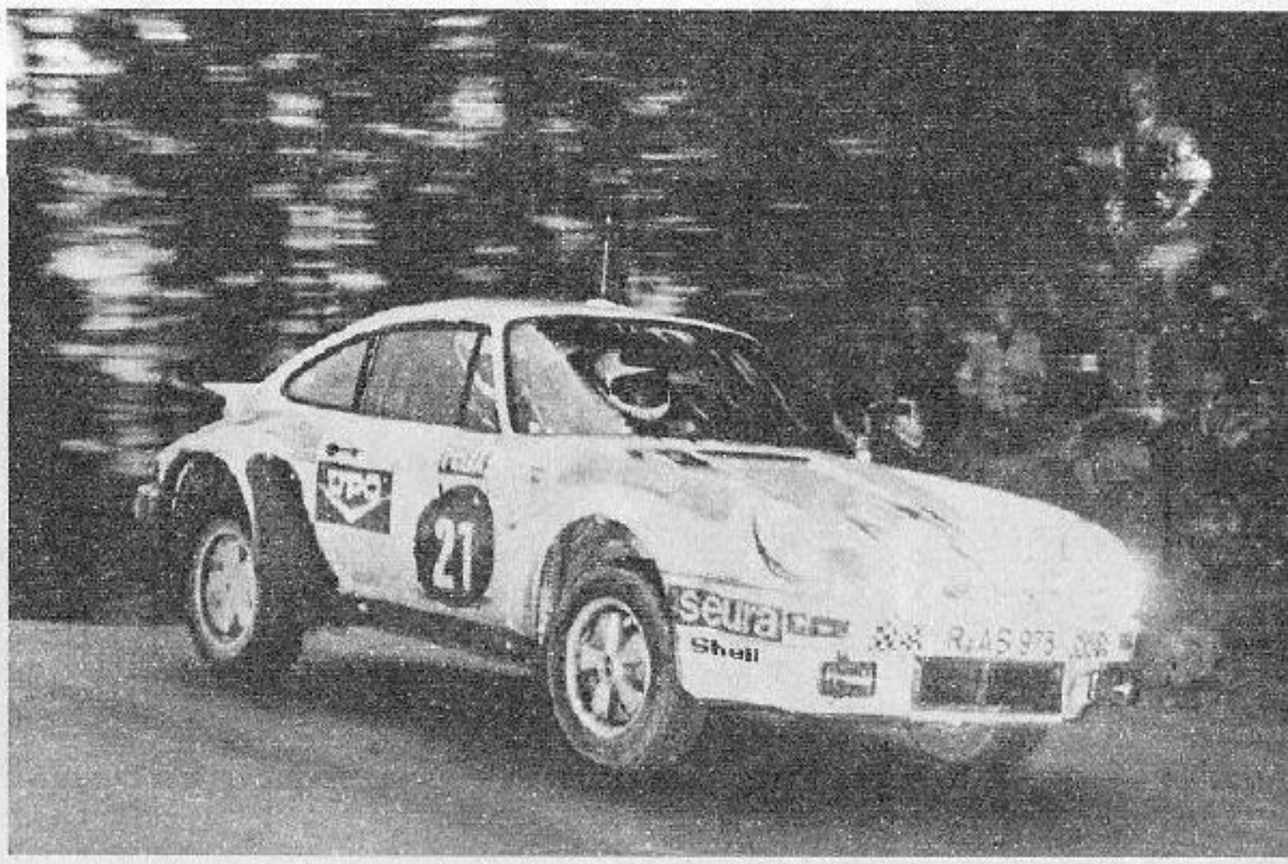
Su padre, Pauli Toivonen, y su hermano Harri –tambien piloto de rally– mientras esperaban su llegada a un auxilio durante el RAC Rally de 1985, donde Henri se impuso.

Otro de los autos que condujo en sus comienzos fue este Porsche 911 (aquí en una clásica actitud del Rally 1000 Lagos, en 1978). Posteriormente manejó también un 911 SC RS del equipo "Rothmans".

6



7



dos ruedas, y varias otras demoras. Solo aspiraba a llegar segundo. Nuestro equipo tuvo la suerte de que Hann Mirkkola se retirara, sabía que él era siempre el mas veloz, y que Salonen también se retiro.

–¿Cómo se lleva con Markku?

–Al comienzo era difícil entenderlo, yo me sentía algo extraño en su presencia, pero ahora que lo conozco estoy descubriendo muchas cosas sobre él. Para mi, es una persona muy honesta. Puede armar un gran lio si quiere, pero es muy honesto. Es mi piloto favorito de rally. Tiene tanta experiencia, que siempre aprieta al máximo el acelerador y los frenos, pero nunca destruye un coche. Hablamos mucho; al principio tuvimos algunos problemas porque yo me quejaba diciendo que quería el coche preparado de manera distinta; él dijo que en Lancia uno no se queja de esas cosas. Yo quería dar todo mi apoyo a Markku, siempre que pudiera.

–¿Eso continuará a través de la temporada, si ambos obtienen buenos resultados?

–No creo que él permita que las cosas anden mal entre nosotros, pero sería una situación muy interesante si ambos tuviéramos ocasión de ganar el campeonato mundial. Fiorio no parece querer colocarnos el uno contra el otro. Dio a nuestro equipo órdenes durante el RAC, pero no funcionaron después que Markku se salió de ruta. A veces me pregunto si Fiorio me trajo a Lancia para hacer que Markku estuviera aún más motivado. ¡Es tan hábil que quizá llegó a hacerlo! Si yo tratara de entender todo acerca de ese hombre, descubriría más presiones en mi contra. El sabe que la confianza del corredor a veces es mucho mas importante que el mejor equipo. El sabe lo que uno está pensando, parece saberlo todo.

–¿Su hermano Harri va a convertirse en profesional full-time como usted?

–En las rutas rapidas es increiblemente veloz, de modo que no le tiene miedo a la velocidad. Todavía no tiene la necesaria técnica para conducir velozmente sobre caminos angostos. Seguro que es muy talentoso, es muy joven, tiene cuatro años menos que yo. Tiene buenos conocimientos técnicos. Yo me sentí muy impresionado con el en Madeira, cuando condujo con gran madurez. Siempre ha seguido lo que yo hago. ¡Siempre me aconseja sobre lo que debo hacer! No quiero que simplemente me siga, quiero que haga lo suyo. Pienso que no está tan presionado como solía. Ha visto la gloria, me ha visto en el hospital, sabe todo lo que la vida de los rallies le hace a uno. Cuanto necesita para convertirse en profesional es el coche adecuado. Quiero que ponga su corazón en esto, pero nada más.

–¿Y su padre? Supongo que se sintió inquieto el año que usted tuvo que abandonar el campeonato europeo.

–Si, pero creo que Montecarlo, este año, es la respuesta completa. Para él, el hecho de que yo ganara Montecarlo fue uno de los momentos mas felices de su vida. Todo se retrotraía a la época en que gano con Citroën, el año de los problemas con los Mini. Siempre fue honesto sobre ese asunto. Lo primero que dijo cuando hablamos por teléfono después de ganar fue "ahora el nombre de Toivonen esta limpio".

–¿Cuánto tiempo seguirá corriendo rallies?

–Hay muchas cosas que no he hecho en el rally. Nunca estuve en el Safari o en Estados Unidos. Este año fue la primera vez que conduje con los suecos. Nunca planeo las cosas con mucha anticipación, tal vez sólo dos rallies por vez. Quería empezar a construir algo después de cinco años. Deseo continuar aún después de eso, si conservo la salud y la velocidad. Quería seguir en el deporte; prefiero ser manager de un equipo o algo por el estilo antes que desaparecer de la actividad. En mi patria me conocen muy bien, no sólo debido a mis victorias en rallies sino por mi vida privada. Mi esposa Erja hizo un catálogo de recortes durante los tres últimos meses: el cincuenta por ciento eran acerca de mis rallies, el 35 por ciento sobre nuestras vidas privadas, y el 15 por ciento sobre mis problemas personales. Kankkunen se llevó un poco de publicidad, particularmente cuando firmó para Peugeot, y por supuesto, en esa época hablaban más de mi vida privada que de mis rallies. Luego vino el RAC, y la prensa finlandesa lo aprovechó para demostrar que mis problemas estaban siendo superados. Luego volvió con todo, después de Montecarlo. Yo recibía muchas cartas personales, de gente que se quejaba de que yo las tuve esperando tanto tiempo por ese momento. Los periódicos eran lo mismo. Ahora mi vida privada es diez puntos. He cambiado completamente desde el Rally RAC.

Texto y fotos: Martin Holmes

Cuando el jueves 3 a las tres de la tarde llegamos con **Silvia y Guillermo Maldonado** al Hotel Esturion de Puerto Iguazú, nos extrano no encontrar prácticamente a nadie de la Formula allí. Cuando había transcurrido una hora después del arribo del avión y ninguno de los pilotos y dirigentes que venían en él habían llegado al hotel, como tampoco aquellos que fueron en auto –Kissling, Gurini, Scarazzini– o los que estaban desde dias antes –Guerra, Sommi, Gunther–, "Yoyo" comentó: **"Me parece que no viene nadie porque a aquél que pasa por el circuito le entregan una pala, un pico o una escoba y lo ponen a trabajar"**. Lo que parecia una broma en ese momento, no lo era tanto. Con el olfato especial que tiene el "quintuple" para darse cuenta de las cosas, había detectado, en el tránsito por el centro de la ciudad para llegar al hotel, varios detalles. En la avenida Victoria Aguirre (el boulevard central) y parte del circuito, no se veía ningún tipo de trabajo ni protección de nada. En la rotonda donde se viraba para el puente internacional "Presidente Tancredo Neves", estaban terminando de pavimentar las banquinas en ese momento. Faltaban sólo 20 horas para que los autos comenzaran a girar en el hipotético primer entrenamiento del viernes a las 9 de la mañana. Era muy evidente que no se iba a terminar a tiempo. A las 6 de esa tarde, Maldonado convertía en realidad su premonición y ya estaba él también, como Guerra, Sommi,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Blanco

Revisando Apuntes

● Más fotos ● Apostillas ● Conclusiones

FORMULA DOS CODASUR EN PUERTO IGUAZU, MISIONES (6/7/86)

CATARATA DE PROBLEMAS

Todo tipo de inconvenientes derivados de la ineptitud del escenario (... el "salvaje"), fueron los que debió afrontar la F-2 (... la "dama") durante su fin de semana en la turística y agreste zona de nuestro país. Mucho trabajo y numerosas concesiones constituyeron el aporte de la categoría para superar el trance con un mínimo de decoro, ante considerable cantidad de espectadores.



1) Leonel Friedrich fue el más duro de los brasileños, con la carrera y el circuito. Tuvo razón en casi todo. En improvisada chicana lo siguen Sommi, Pimenta, Scheer y Verna. 2) Miguel Angel Guerra trabajó inteligentemente con un auto "no trabajado" en demasía; se llevó 4 puntos importantes. 3) El incansable trabajo del equipo del Campeon, Maldonado, que apunta hacia la sexta corona, siempre rodeado por la misma gente. 4) Con panorama tropical de fondo y sin rivales a la vista (sólo Kissling, ya retrasado Cezar Pegoraro transitaba así hacia lo que pudo ser su primera victoria en la Fórmula 2. La misma está madurando y va a llegar pronto.



2

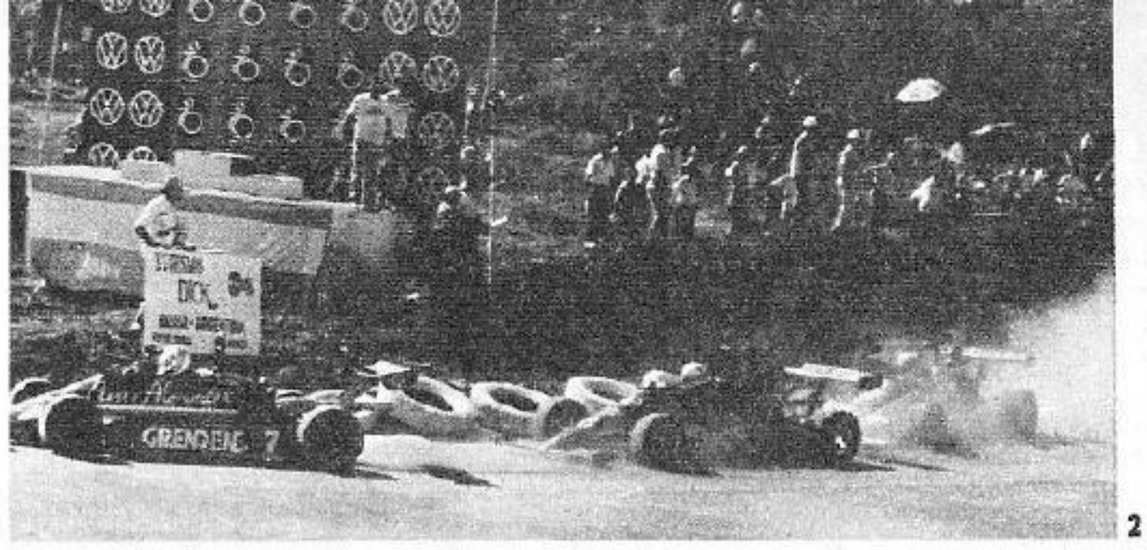
1

3

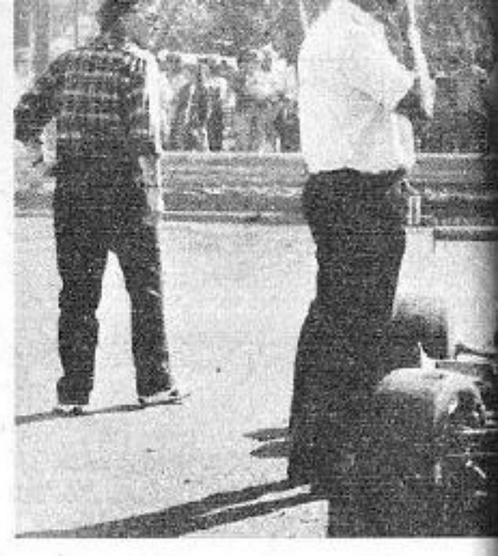
4



1

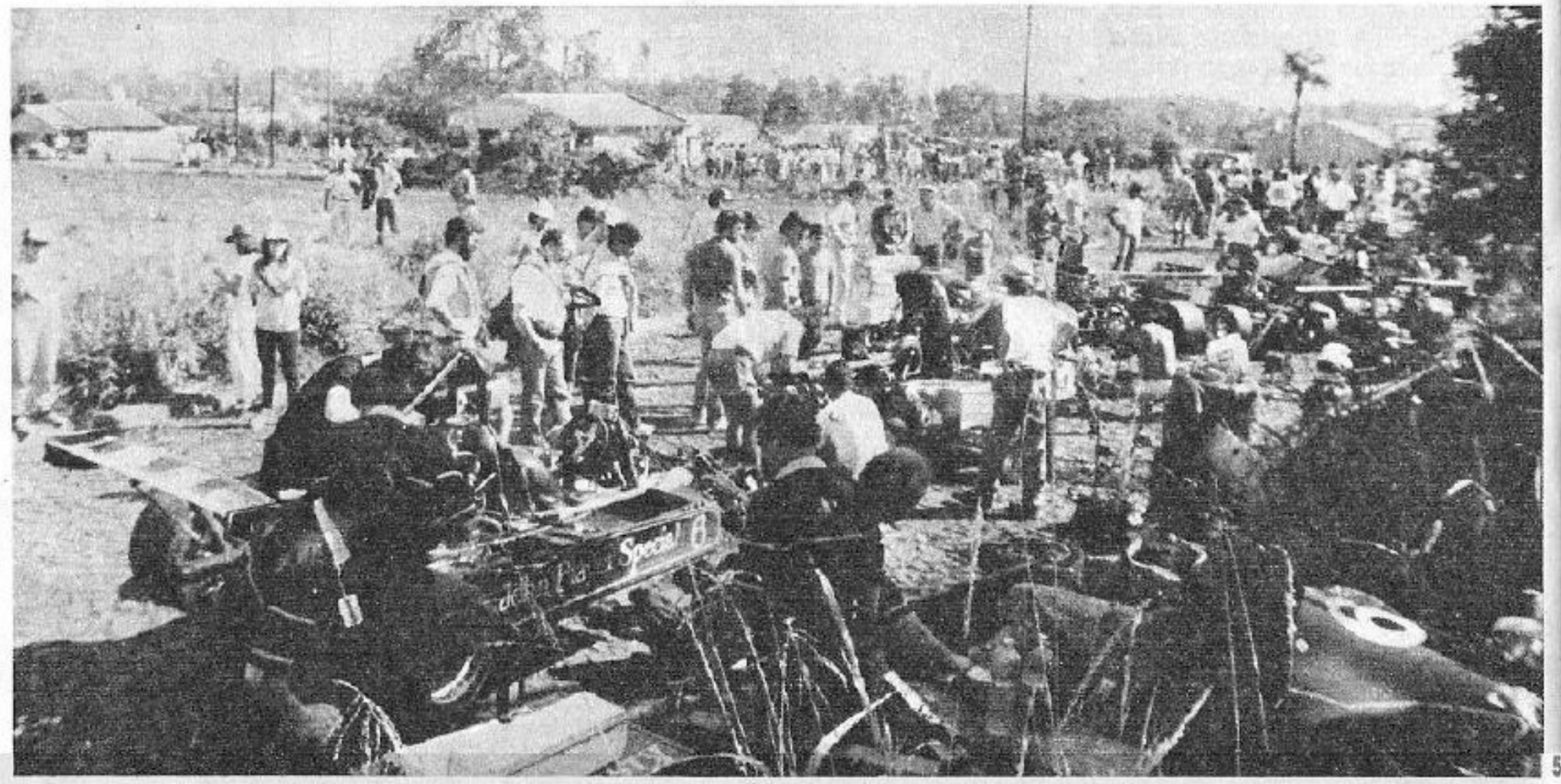


2

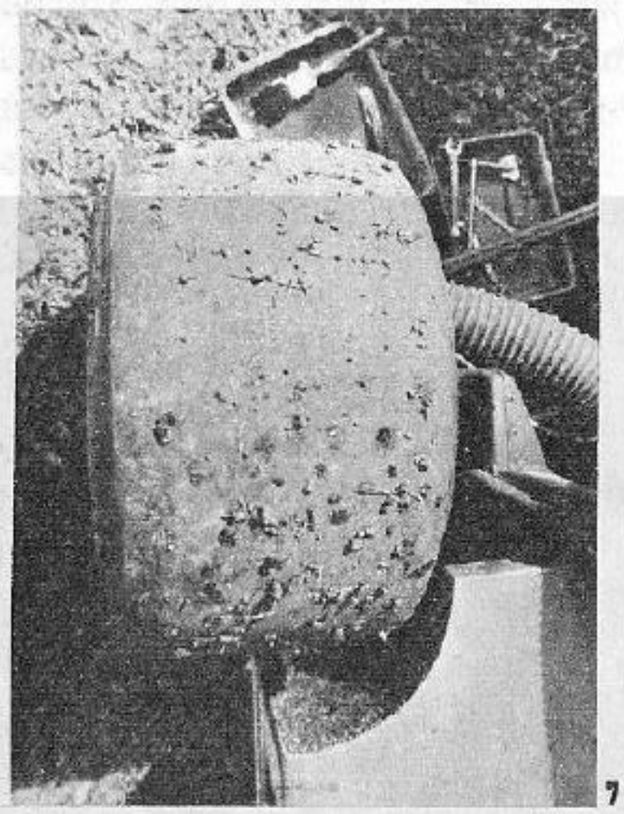




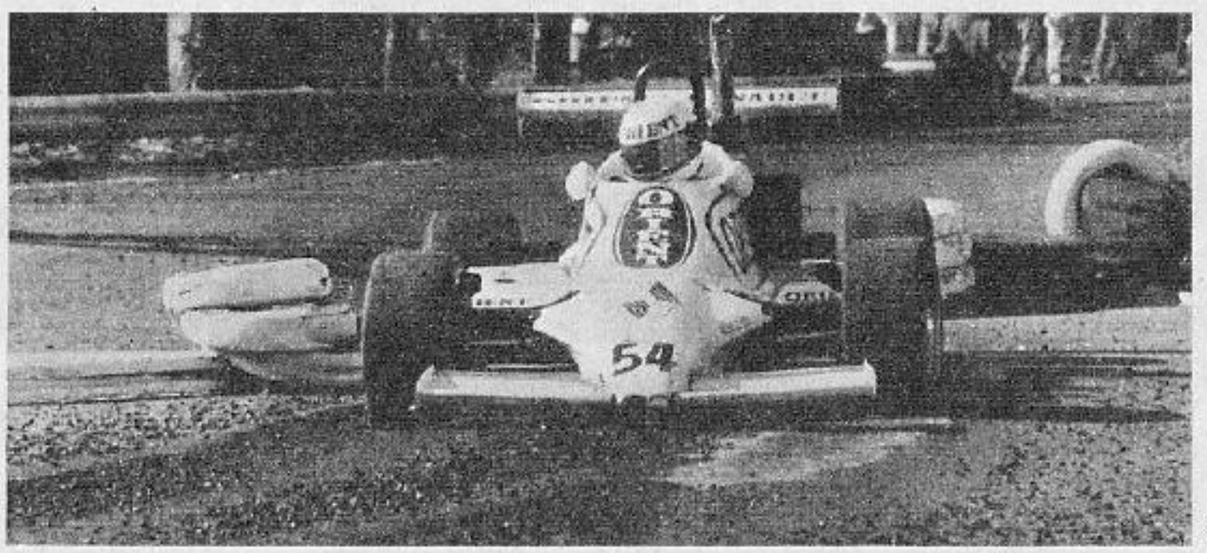
4



5



7



8



*Pegoraro hace la punta con firmeza luego de la largada **(1)** En la siguiente **(2)** se aprecia como Juan Carlos levantó y lo deja entrar en medio de la polvareda. Así terminó el auto de Kissling luego de quedar acelerado a fondo en la chicana de largada **(3)**, con una maza trasera rota. Las manos vendadas y lastimadas de "Yoyo" y "Willy" **(4)** no son de usar las palancas de cambios si no la escoba y la pala, trabajando todo el fin de semana en el circuito. Hablan con Gardiol **(5)**. Esta es la calle adoquinada donde se improvisó a último momento la zona de boxes. El salteño Lucio D'Andrea **(6)** logró su mejor actuación en la Fórmula, y le va a servir para seguir en ella. Una goma trasera y la muestra **(7)** del estado del circuito. Por algo así se fue Pegoraro. Benamo (trompita rota) negociando una de las pedregosas chicanas **(8)** antes del toque con Muttato. Mucha gente en el circuito **(9)** trabajando en el barrido del mismo luego de una tanda de clasificación.*

Kissling, De Guidi, Antelo, Fossacecca, Cozzani, Scarazzini, Verna, Gurini, Günther, Romagnoli, D'Andrea y otros tantos, pala, pico o escoba en mano, sacándole ampollas a sus palmas procurando colaborar. Hicieron todos y de todo. Los mecánicos de sus equipos también colaboraron. Terminaron los pianitos –eran muy altos y frontales–, los pintaron, colocaron más tramos de guard-rail, continuaron con gomas la protección de las zonas peligrosas, le fueron buscando solución a todo lo que pudieron. Era evidente, como lo dijo esa misma tarde el "gaucho" **Leonel Friedrich**, que en ese trazado y en esas condiciones no se podía correr.

A todo esto, la prueba no tenía dirección. El barco estaba sin timón. El único que había llegado de las autoridades era el técnico argentino - brasileño **Carlos Funes**, quien tampoco le sacó el cuerpo al trabajo. A esa altura los organizadores no habían designado aún al Director de la carrera, y tampoco llegado los integrantes del Colegio de Comisarios Deportivos. Estos arribaron recién el sábado a mediodía –eran los uruguayos **Ramiro Balcarcel** y **Roberto Gardiol**– mientras que el tercer integrante de ese consejo, el brasileño **Ronaldo Bittencourt**, no llegó nunca. Luego el presidente de Codasur (Gardiol) y Balcarcel indicaron que no pudieron llegar antes por los problemas de Aerolíneas, y decidieron venir en auto desde Montevideo. "**De cualquier manera** –le dijo Gardiol a CORSA– **nosotros confiábamos en que estaba Bittancourt, quien ni vino ni avisó a nadie**". Lo cierto es que otra versión que CORSA se llevó de Buenos Aires a Iguazú, y proveniente del área administrativa de la CDA, indicaba que los directivos uruguayos sabían desde el martes que posiblemente debían viajar en auto (¿...?). Una verdadera falta de respeto de los dirigentes para la carrera, para la categoría y para la Confederación que preside, precisamente, uno de ellos.

Cuando los directivos llegaron el sábado, querían parar la carrera. Dijeron que en esas condiciones era imposible correr. El piso se había roto por entonces y se lo había reparado con cemento como emergencia. Argumentaron que las medidas de seguridad no eran suficientes. Se realizó una agitada reunión en la casa rodante de Maldonado –luego de haberse efectivizado la clasificación– donde los brasileños, y Friedrich en particular, volvieron sobre el tema de invalidar la carrera, por lo menos en el aspecto puntable. Allí **Guerra**, como representante de los pilotos, hizo notar la imposibilidad de ello, ya que si la carrera era sin puntaje, iban a crearse problemas con los patrocinadores y sus pilotos en relación con el pago de las publicidades de la misma. Además –y quien suscribe coincide en ese criterio–, para parar la carrera habría que haberlo hecho el jueves, o antes, pero claro, las autoridades no estaban para determinarlo... A esa hora y ese día era imposible correr: el riesgo de no hacerlo era mu-

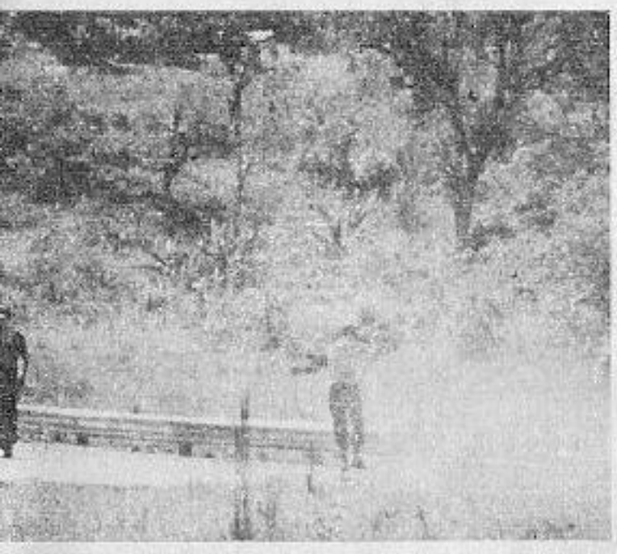
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



3



6



9

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo mejor: Que la carrera se haya desarrollado sin ningún tipo de incidentes mayores o accidentes como podía haberlo hecho prever un circuito semejante.

Lo peor: El circuito y la actitud permanentemente crítica de la mayoría de los pilotos brasileños y su falta de colaboración para poner las cosas en orden y "sacar" la carrera.

Lo gratificante: La gran predisposición para trabajar y solucionar todo que pusieron los directivos de Puerto Iguazú. Los misioneros en general y todos los pilotos argentinos.

Lo ingrato: Que se haya quedado Pegoraro cuando llevaba más de 20 segundos de ventaja e iba hacia su primera y justificada victoria en la F.2 Codasur. Allí el estado del circuito tuvo bastante que ver.

Lo bueno: Que la gente de Iguazú y de la categoría hayan asumido la responsabilidad de lo ocurrido en el trazado, y lo explicaran en conferencia de prensa el sábado por la noche en el Hotel Esturión.

Lo malo: Que no se haya previsto el arreglo del circuito con la suficiente antelación como para que el piso nuevo hubiese fraguado correctamente, y no haber trabajado con gente experta, la que en alguna medida advirtió a los responsables misioneros de que el piso no podía aguantar el tránsito de los autos. Incluso, antes de la carrera, se labró un acta en Vialidad Provincial donde la empresa deslindaba responsabilidades sobre el trabajo.

Lo lindo: La actitud de Giacchino, quien pudiendo bloquearle el camino a "Yoyo" cuando Juan Carlos estaba saliendo de la incómoda posición luego del toque con Kissling, lo miró a Maldonado, dio marcha adelante, le levantó la mano para que pasara, y luego siguió maniobrando para salir él.

Lo feo: La actitud de Enrique Benamo, quien después del toque con Muñoz la emprendió a patadas con el auto brasileño. Luego miró su auto, vio que estaba en condiciones de seguir, se subió al Berta y siguió en carrera (¿...?).

Lo positivo: Que Benamo haya reconocido luego su "arranque" de violencia, lo asumiera y se arrepintiera. Sólo faltaría que lo hable con Pedro para que no queden rencores.

Lo negativo: Que no se haya ejercido un control más severo sobre la gente que en gran medida invadió el circuito. Hay que crear conciencia en aquélla por un lado, y tener los medios de control por si la conciencia no responde...

BOLETIN DE ORGANIZACION

ORGANIZADOR: EMITUR (Empresa Provincial de Turismo).
PROMOTOR: R.K. (R. Robotti y E. Krumkamp Asoc.)
ACCESOS: 2 puntos. Varios. Discretos.
CONTROLES: 2 puntos. Muy relativos. Entró mucha gente sin abonar la entrada.
COMODIDADES: 2 puntos. Pauperrimas. No había sanitarios y la ubicación del público era donde pudiera o quisiera.
ESTADO DEL CIRCUITO: 0 puntos. ¿Hace falta decirlo? Pésimo.
BOXES: 3 puntos. Los boxes previos fueron en una cancha de fútbol y se trabajó con relativa comodidad, salvo la falta de agua y luz, que debieron ser "traídas". Los de la carrera se improvisaron en dos calles adoquinadas y fueron pésimos.
PROMOCION DEL ESPECTACULO: 4 puntos. Buena, no sólo en Misiones, sino también en Brasil y Paraguay. Vino mucha gente de Foz de Iguazú y de Puerto Stroessner (4).
SERVICIO DE PRENSA: 3 puntos. Sólo elemental.
FACILIDADES PARA LAS TRANSMISIONES: 2 puntos. Insuficientes. Se trató de hacerlo lo mejor posible pero no alcanzaron las comodidades.
PUNTUALIDAD: 2 puntos. No existió prácticamente. Se hicieron los entrenamientos, la clasificación, las pruebas libres y las carreras cuando el circuito lo permitió.
TOTAL: 20 Puntos. (Ideal: 46.)



a CEZAR PEGORARO



caricatura: *Silvio Formoso*

"Bocao" se perdió una carrera realmente increible, es cierto, pero hasta ese momento había hecho todo bien, tanto en clasificación, cuando se quedó con la "pole", como en carrera, en que hizo la punta con total autoridad, dominó bien los arrestos de Kissling y ya antes del incidente de este en la chicana, había puesto una luz de 4s entre ambos. Su tarea fue impecable hasta su despiste. Evidentemente los trabajos realizados con Maldonado y Berta en la puesta a punto, y las barras más gruesas que le fabricó el constructor, han mejorado el equilibrio general del auto, y él lo lleva muy bien. Seguramente tendrá pronto otra oportunidad para ganar.

cho mayor que si se corría. Hay un momento, cuando uno pasó ya la mitad del río, en que no se puede dar vuelta y regresar, porque ya no quedan fuerzas como para volver a enfrentar la correntada y se corre el riesgo de ser arrastrado por ella. Aunque no se sepa qué se va a encontrar en la otra orilla, hay que seguir adelante. Eso es lo que hizo la Fórmula Dos y Gardiol y Balcarcel aceptaron, se sumaron al grupo de los "trabajadores por la carrera", y, luego de una serie de exigencias en el operativo de seguridad, decidieron ir para adelante con la realización de la prueba. Ah... allí, recién, se designó director de la prueba a **Rafael Fossacecca**, por pedido de los directivos orientales.

Como se podrá apreciar a través de esta crónica, los problemas fueron muchísimos y de la más diversa índole. Es cierto que en ese trazado no se podía correr, que no se trabajó con tiempo (el pavimento se hizo en la semana de la carrera, que en la anterior llovió 4 días intensamente y no se pudo hacer antes). Cuando se corrió en Florianópolis el pavimento nuevo estaba listo un mes antes de la prueba. No obstante, no todo ha sido perfecto ni en Brasil ni en Punta del Este. No podemos olvidarnos de que en la Isla de Santa Catarina tampoco se cumplieron los horarios y que hubo que improvisar chicanas varias hasta hallar el circuito exacto, o más o menos correcto, el mismo día del comienzo de la actividad. Que el asfalto estaba ondulado y que los autos se golpearon mucho más que en Iguazú. Tampoco, que en Punta del Este, cierta vez cuando se atravesó Scarazzini en una de las curvas de clasificación, se tardó tanto en sacarlo que, si es en carrera, no pasaba nadie más. Y eso que allí ya se corrieron 6 carreras... En fin. Es cierto que en Iguazú hubo muchos problemas. Que el circuito no es apto para que corra una categoría con nivel internacional como es, y pretende seguir siéndolo, la Fórmula Dos Codasur. Que no se tomaron los recaudos necesarios como para lograr un trazado medianamente apto.

Que los trabajos no se hicieron a tiempo y que tampoco hubo una verificación previa del mismo por parte de la Confederación. Que la gente de Misiones no tenía la más mínima experiencia en materia de organizar carreras y que tampoco fue respaldada desde aquí como se debía por parte de la gente que tiene la experiencia y que debió haber sido su guía. Pero no seamos ni tan terminantes ni tan negativos. Aceptamos que hubo problemas serios, como en ninguna otra carrera de la especialidad, pero no fue la única en que los hubo, y nunca antes se los magnificó de esta forma. Seamos prudentes, como dijo Maldonado, el sábado en la conferencia de prensa: "**Pensemos en construir y no en destruir; no silenciemos lo que ocurrió, hablemos de ello, estamos aquí para dar la cara; pero también rescatemos las cosas positivas**".

Hay una actitud que fue coherente durante todo el fin de semana, en su posición. La de **Leonel Friedrich**. El siempre estuvo por no correr o invalidar el puntaje de la prueba, a tal punto que había preparado su auto "muleto" para correr, "**porque no pienso arriesgar el Berta nuevo en esta locura de trazado**", aunque finalmente terminó corriendo con el titular por haber roto la carcaza de la caja de reserva en la clasificación del sábado. Lo único que estimamos que no fue correcto del "gaúcho" es haber presentado la nota pidiendo la anulación de la carrera, o mostrando su disconformidad –que publicamos textual en "Toquecitos de Bocina" de esta misma edición– recién el domingo por la mañana y luego de las pruebas libres. En el planteo tiene razón, no en el momento de la presentación. Si él estaba en desacuerdo, como lo manifestó desde el primer momento, debió elaborar su reclamo y entregarlo el viernes, o a lo sumo el sábado, pero nunca el domingo media hora antes de largarse la carrera.

Personaje desconocido para dueños de VW 1500:

El mecánico.

Profesional muy necesario para reparar
automóviles de otras marcas.
Mientras mucha gente anda de taller en taller
el dueño de un VW 1500 anda... anda... y anda.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DAVID PATTO 4862



VW 1500

Anda...y anda...y anda.

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

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

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

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





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

"Por fin recobré el placer de ser coqueta".

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

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

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

P.: –¿Qué sucedió después?

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

P.: –...es lo que la hizo engordar?

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

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

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

P.: –¿Qué hizo entonces?

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

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

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

P.: –¿Y ahora lo cree?

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

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

P.: –¿Cómo está ahora?

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

P.: –¿Quiere agregar algún comentario más?

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

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿Cómo se hace?

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

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

Evidentemente, no está obligado a hacer 5 comidas diarias.

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

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

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

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

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

Otras "revelaciones".

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

–El poder mágico de algunas legumbres para su salud.

–Cómo eliminar la celulitis e impedir su formación.

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

–La utilización de las plantas.

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

Esta es mi propuesta.

Lea y experimente los consejos de Demis Roussos y de Veronique Skawinska, completamente por nuestra cuenta, y sin ningún compromiso. Si Ud. no pierde al menos 1,5 kg. por semana y a partir de la primera semana, devuélvanos el libro antes de 3 meses y le devolveré un cheque por ₳ 11,50.- a más tardar 5 días después de haber recibido su libro. Esto sin condiciones y sin hacerle ninguna pregunta, así Ud. no corre ningún riesgo haciendo esta prueba.

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

1) Esta prueba es libre. Deberá pagar ₳ 11,50.- solo si pierde al menos 1,5 kg. por semana. Y es Ud. quien juzga.

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

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

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

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

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

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

Jean Paul Perrin

IMPORTANTE

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

La increíble transformación de Demis Roussos



Demis Roussos
AYER



Demis Roussos
HOY

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

REGALO GRATUITO

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

GARANTIA FORMAL

Los libros de Demis Roussos que fueran devueltos como máximo 90 días después de su recepción serán reembolsados con un cheque por ₳ 11,50.– a más tardar 5 días después de su recepción.

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

CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA Y SIN COMPROMISO

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

DR

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

1 - Debo perder por lo menos 1½ kg. por semana.
2 - Si no pierdo este peso, desde la primera semana, o si por cualquier causa no estuviera completamente entusiasmada, tendré 90 días para devolver mi ejemplar y me reembolsarán un cheque por valor de ₳ 11,50.– sin hacerme ninguna pregunta.
Con esta garantía quisiera me enviaran en un paquete sin indicaciones exteriores el método de Demis Roussos al precio especial de promoción, de sólo ₳ 11,50.–.

Junto a este cupón envío:

☐ Cheque (orden CENTRO FRANCO-ARGENTINO DE VENTA DIRECTA AL CONSUMIDOR).
☐ Giro postal
Por el valor de ₳ 11,50.– más ₳ 2 para gastos postales, o sea, un valor de ₳ 13,50.–
☐ Prefiero pagar el método al cartero al precio de ₳ 13,50.– más los gastos de contrareembolso.

☎ o solicítelo por Teléfono al 313-8387/8435

APELLIDO: .....
NOMBRE: .....
DIRECCION: .....
LOCALIDAD: ..... C.P. .....
PROVINCIA: ..... TEL. .....

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 17/7/86

Revisando Apuntes

• Más fotos • Apostillas • Conclusiones

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Perrupato, Miguel Tillous y Rubén Leitieri

TURISMO CARRETERA Y FORMULA RENAULT EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES (6/7/86)

DEL FRAGOR A LA INCERTIDUMBRE



1

1) El segundo pelotón, compuesto por Castellano, De Benedictis (cruzado), Marcos y Morresi. Dos Dodge, un Chevrolet y un Ford. La lucha de marcas adquiere cada vez mayor vigor.

2) Salmi en acción seguido por Neviani. Ambos protagonizaron una lucha por la punta que concluyó pronto. Neviani debió desertar.

3) La primera vuelta los mostró así, juntitos... Tras la cola del Ford de Fernandino aparecen Mouras, O. Aventín, Morresi y, semiocultos, Angeleti, Marcos, Castellano y A. Aventín.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La confirmación de Oscar Angeletti en T.C. llegó por fin, en el contexto de fricciones que en general se están haciendo espectacular aunque riesgosa "norma" de la categoría, muy competitiva este año. Por su parte, Sergio Solmi obtuvo un relativamente cómodo triunfo en la F.R.A., aunque los reiterados problemas reglamentarios siguen echando sombras de duda sobre todo lo que se aprecia en pista. He aquí un repaso completo de la atrayente reunión que convocó a mucho público.

Indudablemente, a la luz de los hechos, no debemos dejar de reconocer que este Turismo Carretera actual sigue brindándonos sorpresas en cada una de sus presentaciones. Volvimos a verlo en la competencia del Autódromo porteño, la cual nos obliga a reconocer varios aspectos que contribuyen al realce de los espectáculos.

En primer lugar, la respuesta del **público** a este tipo de confrontaciones, que pudimos palpar en cada una de las competencias del año (a excepción de la segunda en Santa Teresita) y que volvió a manifestarse en Buenos Aires.

Lo segundo –encadenado con lo anterior– tiene relación directa con el tipo de espectaculos. A eso, sin duda, contribuye la cantidad de pilotos habilitados para alternar en el pelotón de punta y, fundamentalmente, la gran **paridad** que entre ellos existe. A diferencia de temporadas anteriores, cuesta ahora arriesgar un nombre co-

2



3



4



4) Solmi ya se alejó, y aquí están los que lo siguen: Nevani, Etchegaray, Mancuso y Mandrini, figuras fundamentales en la carrera de Fórmula Renault Argentina cuya clasificación –al igual que la de T.C.– quedó en suspenso. En T.C. por los toques, y en F.R.A., por problemas técnicos.

5) El Dodge de Castellano, tercero a la postre, mostrando en su flanco izquierdo huellas del roce que tuvo con De Benedictis cuando ambos peleaban por el tercer puesto. 6) Y justamente aquí vemos al Johnny en acción, quien terminó con una banda anaranjada en la rueda delantera y abollones en el flanco derecho. 7) Angeletti ya superó la línea de Fernandino, líder hasta ese momento, con un golpe lateral en el torpedo y marcha hacia su primera victoria en la categoría. 8) Dos que pelearon sin concesiones durante toda la final. Son Pedro Doumic y Mariano Calamante, que estuvieron involucrados en alguno que otro toque. 9) Alejandro Pagani hizo una carrera pareja y resultó favorecido por los abandonos. 10) Eduardo Marcos, otro que tendrá que acudir al chapista. Le pegaron por todos lados. 11) El pelotón del medio saliendo de la horquilla, con fondo de tribunas repletas.

5



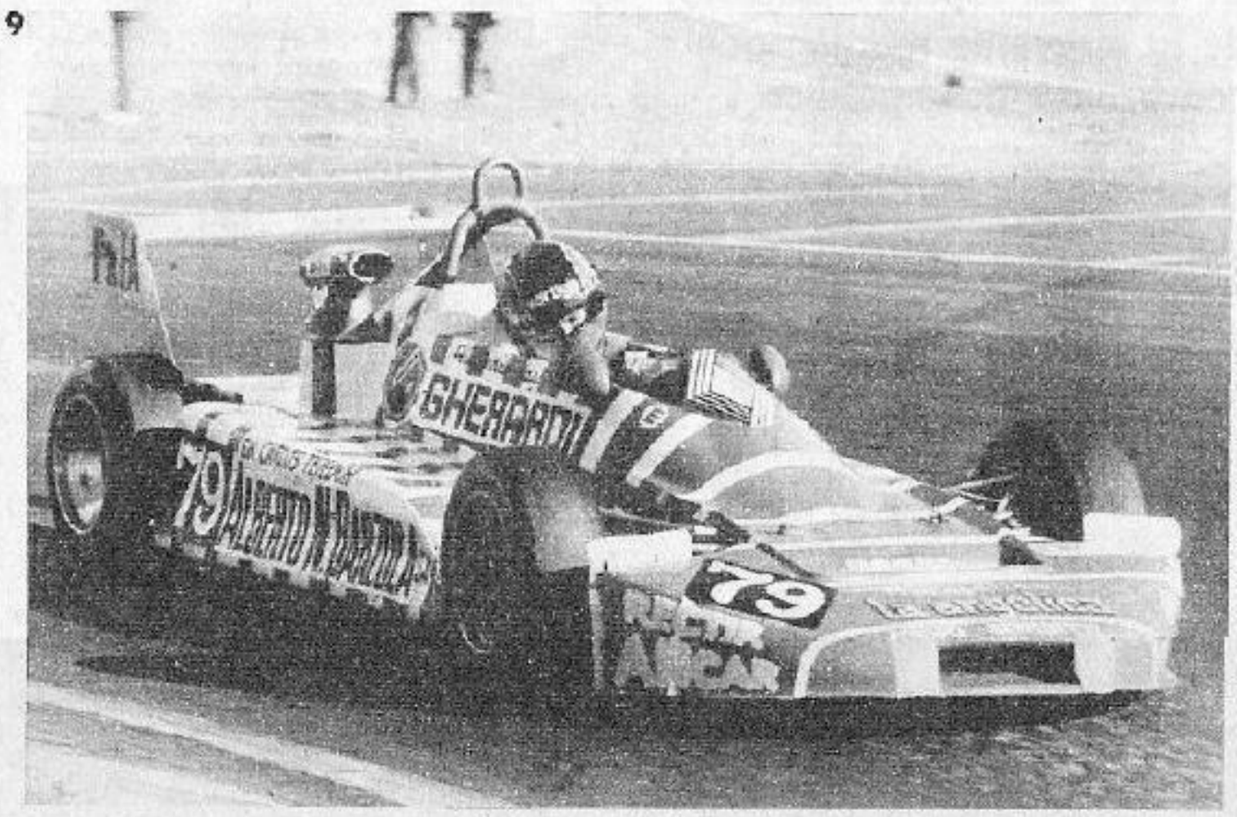
6



8



9

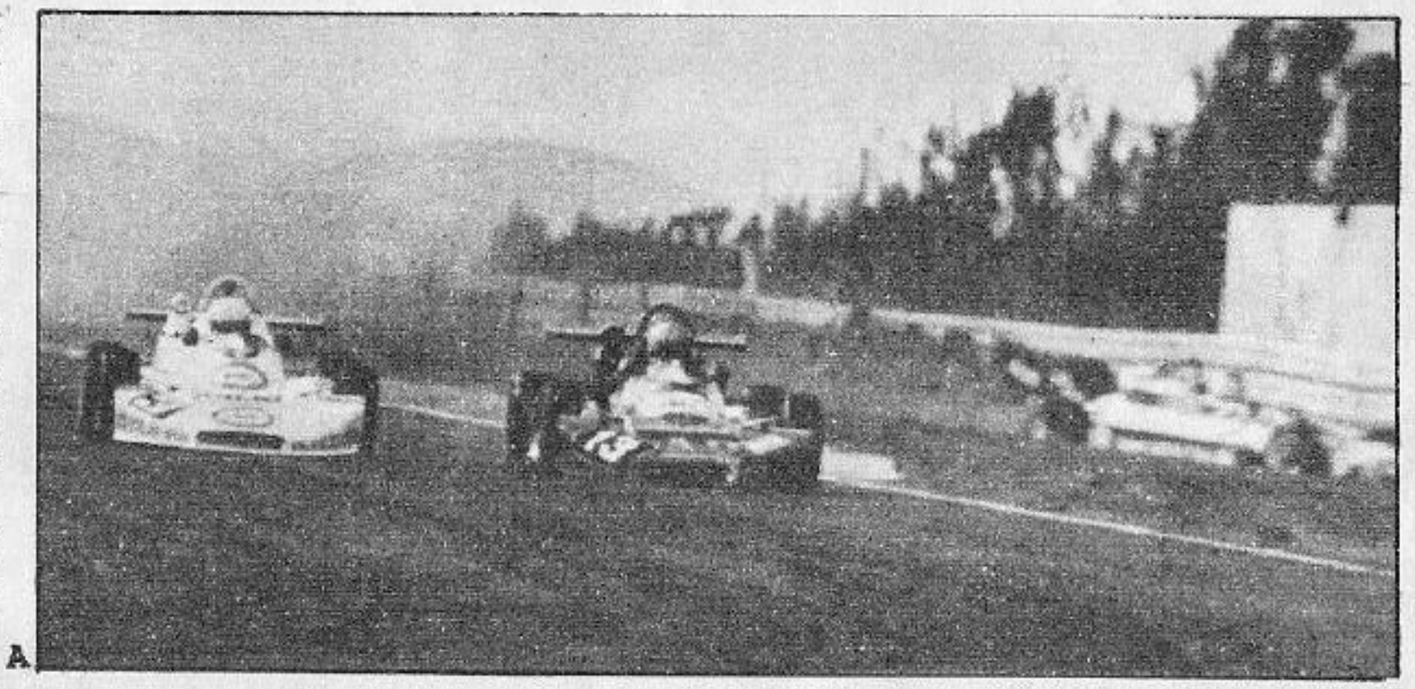


mo posible ganador y esa integración de ganadores potenciales con nivel sumamente parejo en cuanto a conducción, se extiende además a la lucha de marcas, donde ya no es un **Dodge** (o dos) quien domina el panorama. En la actualidad, vemos en un mismo plano a los **Ford** y **Chevrolet** mezclados en la punta.

Por eso, cada una de las carreras tiene una configuración muy especial, de la que ya nos hemos ocupado ampliamente luego de cada una de las siete competencias precedentes del calendario '86.

Ahora le toca el turno a ésta del Autódromo de Buenos Aires, y las condiciones continuaron siendo del mismo nivel que lo visto anteriormente.

A





ANGELETTI, NOMBRE NUEVO PARA LA PUNTA

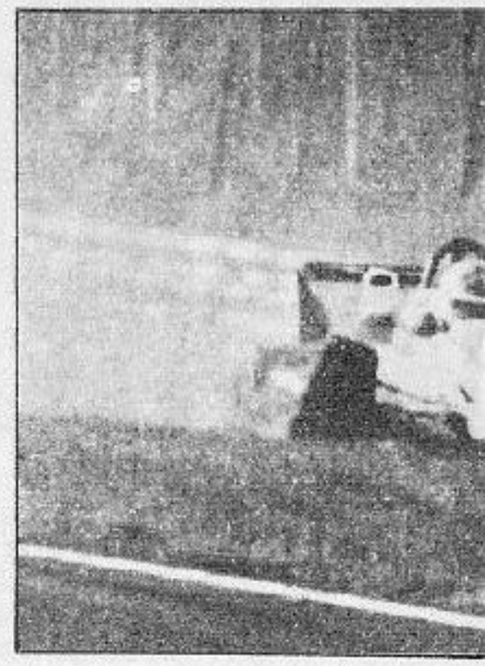
Ingresado al Turismo Carretera hace un par de años, **Oscar Angeletti** progresó notablemente en el ranking, a punto tal que ese número 8 que ahora luce incuestionablemente en sus puertas, habla elocuentemente de sus virtudes. Ya el año anterior había dado cuenta de sus pretensiones, especialmente en la competencia de Santiago del Estero, donde discutió en igualdad de condiciones con Oscar Castellano hasta que un problema mecánico lo relegó, y durante la presente temporada la victoria se le escapó por muy poco en San Lorenzo y en Santa Teresita, aunque finalmente se dio aquello que dice "la tercera es la

EL GRAN SUSTO DE FURLAN

A) Mientras en primer plano Salmi y Neviani definen la punta al mandarse el sampedrino por dentro para entrar al mixto, fuera de pista se aprecia el Tulla de Néstor Furlán que, tras salir de Ascari, va rumbo al guardrail. B) El auto oficial de Crespi acaba de impactar contra las defensas metálicas. Trompa y carenado integral de cockpit y motor, se desprenden parcialmente. C) Con la suspensión revirada, entre otros daños, el coche rebota hacia el centro de la banquina donde se detendrá a la altura del ingreso a los mixtos.

B

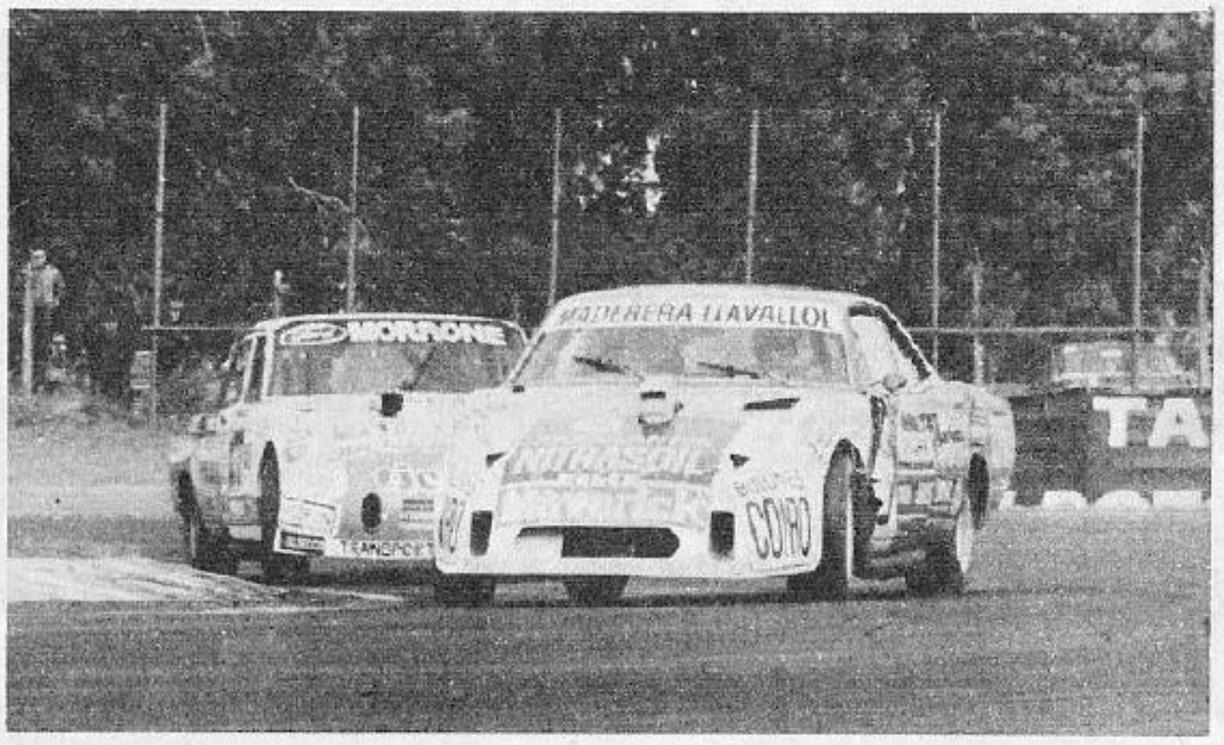




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

7







a EMILIO SATRIANO



Ilustraciones: Silvio Formoso

Indudablemente, Emilio Satriano llegó a Buenos Aires con su auto preparado para ganar. Y estuvo a punto de hacerlo luego de girar desde el viernes, buscando el equilibrio ideal en su Chevrolet. Pero una vez mas fue victima de un toque que lo privó del triunfo, allá por la vuelta cuatro y cuando marchaba en la punta de la carrera. Otra vez y van...

Por eso, esta mención honorífica que generalmente se entrega a quien cumple una destacada actuación, hoy la destinamos a quien, nuevamente, pagó un alto precio por su justa pretensión de ganar.

a DANIEL CINGOLANI



Ilustraciones: Silvio Formoso

Aclaramos de entrada que para la designación tomamos en cuenta lo que ocurrió exclusivamente en la carrera y más allá de lo que se determina una vez terminado el proceso de revisación técnica. Y la mención se la ganó Daniel porque tras una mala largada donde quedó retrasado, fue paulatinamente descontando terreno con un manejo veloz pero seguro.

Algo nada sencillo de combinar en una categoría de las características de la Fórmula Renault. Así escaló y escaló desde su décimo lugar en la primera vuelta hasta el tercero, que le permitió a su vez la satisfaccion de subir al podio.

10



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Corredores Turismo Carretera.

Accesos (variedad, estado): 4 ptos. Muy buenos.

Controles (acceso, público): 4 ptos. Muy buenos.

Comodidades (público): 4 ptos. Muy buenas. Sanitarios: 1 pto. Malos. Promedio: 2,5 ptos.

Estado de los circuitos: 2 ptos. el Nº 12, muy sucio. 4 ptos., Bueno. Promedio: 3 ptos.

Boxes (instalaciones): 4 ptos., Bueno.

Boxes (condiciones de trabajo): 2 ptos. con dificultades, debido a la gran cantidad de gente que nada tenia que hacer allí.

Servicio de prensa: 3 ptos. Buenos.

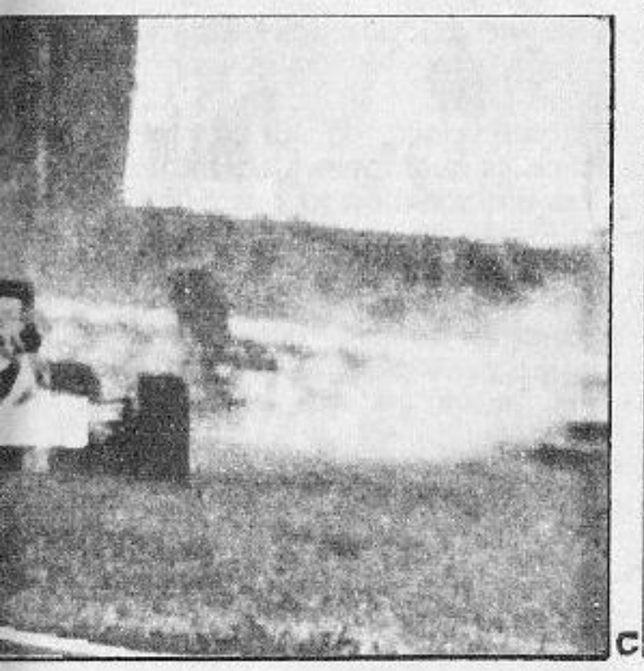
Facilidades para las transmisiones: 4 ptos. Muy buenas.

Puntualidad: 3 ptos. Retraso con aviso por exigencias de la T.V.

Total: 29,5 ptos. (Ideal: 45).

11





LOS MAS Y LOS MENOS

Lo positivo: La respuesta del público y la gran cantidad de autos que presentó el Turismo Carretera en una competencia de autódromos.

Lo negativo: La superpoblación de boxes con gente que nada tiene que hacer –algo lamentablemente habitual–, y de la zona de la horquilla, donde el colmo de la imprudencia llevó a muchas personas, especialmente el sábado, a ubicarse casi al borde de la pista.

La confirmación: De lo acertado de la utilización en el Turismo Carretera, de los neumáticos "slick" nacionales, que con su rendimiento y menor costo, permiten una mayor concurrencia de pilotos a las competencias en autódromos.

La actitud: De Emilio Satriano, que pese a su infortunio y a las circunstancias que lo motivaron en el toque con Oscar Aventín, mantuvo publicamente la calma.

Lo lamentable: Que una vez más, y ya van unas cuantas, en el caso de la Fórmula Renault nos fuimos del circuito sin saber si lo que habíamos visto sería lo definitivo, debido a los problemas técnicos reglamentarios que ya parecen ser una costumbre de la categoría.

La equivocación: De Oscar Aventín, al intentar superar a Satriano en ese momento y en ese lugar. Si Oscar creía que podía, debió haber elegido mejor.

Lo espeluznante: El despiste de Doumic y Oscar Aventín en la horquilla en la última vuelta, mientras disputaban una posición. Una vez recompuestos, siguieron acelerando aun fuera del circuito.

El susto: De los camarógrafos que estaban en ese lugar y a los cuales ambos autos les pasaron ahí nomás...

Lo alarmante: La proliferación de los toques en el T.C. Un hecho que lamentablemente cada vez vemos más en las carreras de autódromos.

Lo esperado: El triunfo de Oscar Angeletti en el T.C. Estaba al caer, y cayó nomás.

La gran deuda: El duelo Ford - Chevrolet, que esperaba la mayor parte del público que se llegó hasta el Autódromo.

La odisea: Para los periodistas, especialmente de medios escritos, al tratar de hablar con los pilotos, dada la gran cantidad de gente ajena a ellos que los rodeaba sin misión específica que cumplir.

La astucia: De Oscar Castellano, que con un auto sin posibilidades de pelear la punta, pensó en los puntos para el Campeonato. Y se llevó unos cuantos.

La gran escalada: La de Johnny De Benedictis, que largando desde la décimosexta fila, a las pocas vueltas ya estaba entre los primeros.



5



6

5) El Falcon de Fernandino intentando protegerse del constante ataque del Dodge de Angeletti, quien finalmente lo superó en la novena vuelta, conquistando así su primera victoria en el T.C.

6) Cingolani seguido de Pagani y Palmero, tres que alternaron en el segundo pelotón brindando un espectáculo interesante.

vencida" y que Angeletti vislumbro luego de que **O. Aventín** y **Satriano** quedaran fuera de la carrera por un toque. Antes, todo se planteó como para redondear una muy buena carrera, con Satriano, O. Aventín, Fernandino, Mouras y Angeletti como firmes candidatos. Pero prontamente –además de los dos primeros– se quedó el "tricampeon" y las cosas variaron fundamentalmente. De todos modos siguió siendo una buena carrera, aunque por supuesto todo el mundo lamentó esas deserciones.

Fernandino tomo la punta, pero se podía palpar notablemente que entre su **Ford** y el Dodge de Angeletti había una tremenda diferencia, y si el "Chango" aguantó en la vanguardia hasta el giro número nueve, fue exclusivamente "por oficio", sabiendo extraer del vehículo de **Felipe Salgado** sus virtudes al máximo, extendiendo la diferencia en zonas donde la potencia no juega un papel preponderante.

Pero Angeletti tenía más consistencia, más resto, y fundamentalmene más velocidad que Fernandino. La prueba está en que una vez que lo superó cuando ambos transitaban por la "ese", se fue alejando paulatinamente, convirtiendose en inalcanzable para la aspiración del "**Chango**".

El dúo que marchaba –bastante lejos– detrás de los dos ya apuntados, tampoco se dio respiro. Tanto **De Benedictis** como **Castellano** se entrascaron, tras la remontada del "**Jhonny**" desde la fila 16 hasta llegar a las barbas del "**Pincho**", en una carrera a todo o nada donde finalmente prevaleció el de Loberia, quien con un auto que no tenía la adherencia ideal, se manejó con astucia, llevándose el derecho a subir al podio en la última ronda, cuando De Benedictis fue traicionado por su temperamento faltando muy poco para el final.

LOS TOQUES, ALGO QUE ALARMA

Así como esa igualdad de la que hablamos al comienzo contribuye para que el público preste su aporte masivamente a la carrera de T.C., hay otro hecho, producto justamente de esa circunstancia y que debe ser tratado exhaustivamente, ya que la vehemencia natural para ganar un puesto está dejando paso a la intemperancia, y a eso hay que ponerle coto.

Durante este fin de semana fueron muchos los que apelaron al toque en forma indiscriminada para abrirse paso. Eso se vio en Las Flores, en esta última carrera del Autódromo e incluso en los semipermanentes, donde las chicanas son zonas proclives a arriesgarse un poco más en la frenada sin llegar a medir las consecuencias. No hay que olvidarse que un T.C. cuesta, en la mayoría de los casos, un montón de sacrificios y orilla los **U$S 50.000**.

Además, está en juego **la integridad física** de los participantes. Las medidas deben ser tomadas antes de que tengamos que lamentar una desgracia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAÑOSSILEN

CAÑOSSILEN DE LA ARGENTINA
ESCAPES ESPECIALES
Av. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel. 772-2347 • 771-3354

RUEDAS Y NEUMATICOS
PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO
CUBIERTAS WALTRAC 10 - 15 y 205 - 14
PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)
ENTREGA A DOMICILIO - ENVIOS AL INTERIOR **824-4229**

CARBURACION
ENCENDIDO



ALTA PERFORMANCE ®
ANIBAL
JUAN B. JUSTO 8028-CAP.



PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS
ES UNICO
* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA
etc.

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

FORMULA 5
LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO
todos los viernes de 21 a 24 hs.
INFORMES Y REGLAMENTOS
ZUVIRIA 5869. (1439) **Cap.**

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,626
CIUDADELA - Tel. 653-6568

GIMENEZ COMPETICION
REFORMAS DE CARROCERIAS
T.C. - STOCK CAR Y ZONALES
12 de OCTUBRE 652. QUILMES

FORMULA ONE
☆ TRAJES ANTIFLAMA
☆ CAPUCHAS
☆ GUANTES
☆ BOTAS
CASCOS
Envíos al interior
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. TEL. 784-4808

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



ahora...el



ATRILES
PARA COLOCAR SOBRE EL MOSTRADOR SISTEMAS PARA LISTAS DE PRECIOS Y DIRECTORIOS EN AMBOS FORMATOS Y MEDIDAS.

ATRIL DE MESA



CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER
(1653) – Bs. As. TEL.: 768-8444
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs.

● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN * RENAUL ● CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
● CHACIC PARA TODO TERRENO



WORLD CAR S.A.
Avda. MITRE 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA
TEL 760-8995

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

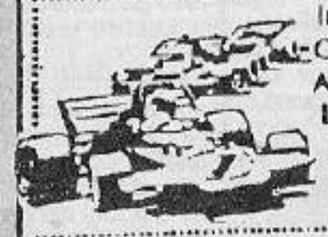
DULBECCO
PEUGEOT 505-COUPE FUEGO
A INYECCION
SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION **CONSULTENOS**
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

Ramón Solar e Hijos
* VENTA DE REPUESTOS * RECAMBIO DE CÁÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
* ENGRANAJES EN GENERAL
REPUESTOS PARA CAMIONES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)
EFE
SAN MIGUEL 664-0619
REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 850 - 1929
PEUGEOT - RENAULT 12 - 16 - 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 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 MACEIRÁ
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)



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

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S."
GARANTIDOS
Brandsen 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583
Distribuidor en MAR DEL PLATA: ALEJANDRO CORNEJO
9 de Julio 3748 Tel 73-4009
Necesito distribuidor zona Córdoba

IMPORTADOS
VISA * GS. * CX * MAZDA 323
R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
PREPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS ● RECAMBIO TREN DELANTERO ● TRANSMISIONES ● SUSPENSION
Envios al interior
TEL.: 572-8404

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
R.G.
● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco
Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300). ☎ 769-0430
Loma hermosa. Envios al interior

DISTRIBUIDORA SUD



● COMPETICION ● LINEA STANDARD (COBRE)
Y Además ANTIPARASITARIOS *TAILLOT*
LA RIOJA 2455 (1824) LANUS. TEL 247-6431

Para avisos: H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-77 1734

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Av. Belgrano 624 6° piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.). Av. Libertador 1165. Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso. Tel.: 40-181.**

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

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

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

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

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo FORMULA RENAULT TULIA XXIII impecable. Nunca tuvo golpes. Cuarto puesto carrera Buenos Aires. Llamar Tel. 0472-26194 Norberto Della Santina (Titi) Marcos Juárez.

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

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

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

DATSUN 280 ZX Club Arg. de Pilotos ex Luacos listo para largar. TE. (045)217401/220094/216930.

Ladi vende **SPORT PROTOTIPO EX "PIRULO"** Tuero. Auto ganador, frenos Pozzi, caja Merlaal, todas las relaciones. Ver en "La Fortaleza de Wilde". Paysandú 195 o llamar al 207-4070.

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

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

FIAT 600 73 mecánica standar mejorado completo, escapes Silince, distribuidor Dulbeco, encendido electrónico, instrumental completo, butacas reclinables, radio pasacassette CAbildo 3339 Capital. 70-4972.

R 12 RALLY MOD. 1983 casco 1986 0 Km. Mecánica Berta. Autoblocante. Caja corta listo para largar. Heraldo ruesch Fragueira 1422, Córdoba Tel.: 051-713996.

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

SPORT PROTOTIPO LADI 84 dos motores trailer, juego de llantas y gomas todas las relaciones y repuestos varios. TEL: 21-59 Dante y Forest 191 Hurlingham. Sr. Casanova.

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

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

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

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

Rallies nacionales o provinciales alquilo **FIAT 128 Clase Uno.** Salgado Nash Derqui 50 Unquillo Mensajes TE 33. Sr. Miguel Sales horario comercial.

Vendo **STANDARD MEJORADO** listo para largar la maratón con fierros de primera. Leva Bamse, tapa R.G., escape caños Silens, mecánica Teddy Motor's con trailer y block de repuesto. TE. 757-4834.

F. RENAULT TULIA 20 sin motor y caja. Santos Dumont 4811 Capital Federal.

Vendo **FIAT 600 S.** mejorado. Dos motores, varios repuestos, 12 llantas. TE 53-1682/ 553-3521.

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

Vendo **BRAVI 1978** motor R18 2000 preparación Berta. Caja TCM 5v impecable, ideal Fórmula 2 Bonaerense u otras categorías. Auto completo. Todos fierros de primera. Trenque Lauquen. 0392-23291.

Vendo **FIAT 600 F.07** listo para largar relaciones de caja varias y ocho juegos de goma. Av. Crovara N° 3571 Tablada. TE. 652-5028.

Verdadera oportunidad por problemas particulares vendo **FORM. 5 NUEVO** listo para largar chasis monocasco, frenos Manozzo, motor Hiro con carburador y encendido electrónico, suspensión independiente. Llamar al 294-7971 o 362-0496.

KARTING COMPETICION chassis Panther excelente estado, motor RF 2da. medida, c/carburador, Motoplat listo para largar. Envío fotos y precios al interior. Urgente Angel Pini 4647, Caseros.BA de tarde.

Vendo **FORM. 5** chasis Ladi, motor Zanella, carburador Mikuni, todo nuevo sin rodar. Visitar lunes a viernes, San Juan 2601, Capital. TE 665-6805.

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

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **VAUXHALL VELOX MOD. 1950** motor, diferencial, suspensión y repuestos varios. Oportunidad para coleccionistas. 10 puntos!! Impecable, Rivadavia 18782 Ramos Mejía. Buenos Aires.

WANDERER 1937—funcionamiento perfecto—99% original, negro. Vendo o cambio por auto de calle. Precio a convenir Tel 69-1482 de 10 a 19 hs.

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

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

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -VENTA-



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

Vendo **CHEVROLET "400"** completo, todo desarmado. Falta caja. Especial Stok cars. Todos papeles. A 600. Casco, sapo caxaraville 87. González Catán. Taller "Tachuela".

COUPE VALIANT CHARGER AUSTRALIANA AIRE EQUIPO gas. Seis cilindros 17000 km fuero de serie único en el país. Consultenos 701-7948.

Vendo **FIAT 131** Racing Coupe Full. mod.1981 estado original motor excelente. 553-2995. Gustavo.

FORD RANGER 1150 81 única en el país 23.000 millas, caja automática doble tracción alta y baja, cabina Lariat, caja Flairside, chapa,pintura y cubiertas (Goodrich) nuevas. 823-8560 983-3609.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **YAMAHA YZ 125 CROSS 1985** freno a disco. Bass, válvula A 3.300. Contado únicamente. Llamar Tel. 0944-7331, Horacio. San Martín de los Andes. Neuquén.

Vendo permuto por valores Yamaha **TZ 350 INTER MODELO 84** excelente máquina con lote de repuestos. Tel.: 40420 La Plata, Pcia. Bs.As.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

CARBURADORES WEBER 40/40 DCOE con multiple de admisión para Renault 18 o fuego. Juego de paragolpes y spoliet en fibra Berta Original nuevos sin uso a estrenar. 922-0935 horario oficina.

CARBURADORES WEBER 40/40 DCOC con multiple de admisión para R18 o Fuego, paragolpes y spoiler Berta original para R18 todo nuevo a estrenar. TE. 922-9008 horario oficina.

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

CAJA TCM F.2 todas relaciones y autobloqueante Hewland. Stos. Dumont 4811 Capital. 854-9144

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS

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

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

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

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

Vendo un **JUEGO DE GOMAS FAMECO para lluvia compuesto CN 0 Km para Fórmula Renault o sport prototipo. Carlos Echagüe, 824-4229 después de las 19 hs.**

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

Vendo **CASCO COUPE CHEVROLET M 3.8 TIPO TC** techo plano acanalado, piso embutido. Total A 600. Tratar Caxaraville 87, González Catán. Especial TC Recuerdo Taller Tachuela.

Vendo CAJA T.C.M. form. Dos. Una sola carrera autoblock. Hewland 12 relaciones OK. 567-8705.

MOTOR R.F. 100 c.c. 0 km todas Capra las relaciones Rptos. varios. Tel. A 13.000 0245-3005 Dolores.

Vendo (1) tapa cilindro armada, válvulas, resortes, árbol todo Berta para R18 2000; (1) motor completo semi nuevo todo Berta con bomba aceite (3) cuerpos. Trenque Lauquen. 0392-23291.

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

Urgente vendo **CHASIS CRESPI TULIA XXII F.R.A.** José Luis Odetto. Av. San Martín 536, Adela María. Tel. 0685-2197 (CBA).

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -COMPRA-

COMPRO TRAILER PARA TURISMO CLASE 3. Llamar al 792-4053.

Venta **OMNIBUS SCANIA '75** motor caja, embrague, gomas, carrocería nueva con asientos portón para autos de competición. TE. (045) 220094/217401/216930.

8.0 NAUTICA -VENTA-

LANCHA VOGUE FALCON SP para Volvo 280 distribuidor y bobina Mallory dos baterías V.H.F. radio pasacassette impecable 701-7948.

Liquido **COLECCION CORSA 1985** impecable en A 40. Chorroarin 967 Capital o Tel.: 552-1453 de 10 a 19 hs.

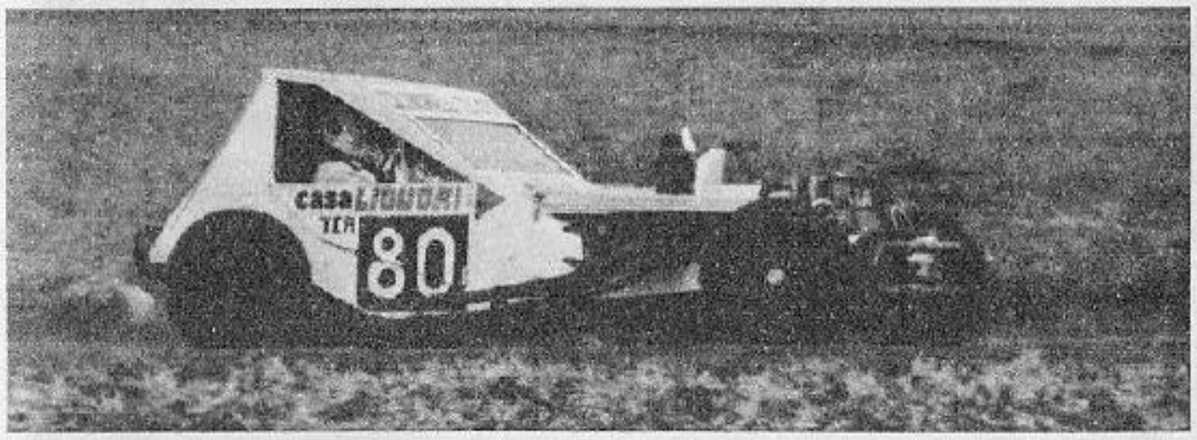
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 116 — 15 de julio de 1982

TC Regional, TC 1000 y Libres 850 en Baradero

BENITEZ Y TAPIA: REENCUENTRO TRIUNFAL



Oscar López, el flamenco triunfador de la Clase "B" del TC, es gran candidato al título (Foto Ruben's).



Juan Hernández abandonó cuando estaba segundo. Es un normal animador del TC Regional (Ruben's).

Zárate, BA. El pintoresco circuito "Barrancas del Baradero", de 1.355 metros, recibió el miércoles 9 de julio a las categorías **TC Regional** clases A y B, **T.C. 1000 y Libres 850**, donde los respectivos ganadores fueron Carlos Benítez, Oscar Lopez, Angel Tapia y Jorge D'Angelo. Dicha reunión, presenciada por 2.400 espectadores, aproximadamente, fue organizada por el Automóvil Club de esa ciudad bonaerense.

T.C. Regional "B". Los autos de la clase del T.C. corrieron dos series donde resultaron vencedores, Hugo Agliani y **Oscar López, quedando para este último** la final a doce giros, dominada cómodamente, y ahora también la punta del campeonato. Monje al principio y luego Hernández circularon a espaldas del puntero hasta que faltando un giro, el abandono de éste le permitió al sampedrino Iglesias lograr el puesto de escolta, aventajando por muy poco a Agliani con quien luchó bravamente.

Final T.C.R. "B" - 12 vtas.: 1° Oscar López (Ford/Va. Flandria) 10m38s86/100, a 95,216 km/hora; 2° Fernando Iglesias Chev/San Pedro) **10m55s10**; 3° Hugo Agliani (Ford/Luján) **10m55s33**; 4° Luis Vennera (Chev/Luján) 10m58s80; 5° Marcelo Duhour (Chev/Luján) 11m05s54; 6° Adrián Lalli (Chev/G. Rodríguez) 11m07s61. Luego se ubicaron: J. J. Tártara, J. L. Cardozo, J. Hernández y V. Rasmussen. **Campeonato:** López 63 puntos, Lalli 59, Hijós 22, Agliani 14, Duhour y Mendiverry 9, Iglesias 8.

T.C. Regional "A". Juan Carlos Ritacco se llevó el primer parcial, luego del abandono en punta de Cándido con serias roturas, mientras la segunda serie quedó para Carlos Benítez. La final fue dominada por éste desde el mismo inicio y la lucha sin cuartel que tras suyo libraron Ritacco, Mundo y Fuxan le permitió ganar sin apremios luego de casi dos años. Scollo estuvo segundo pero claudicó tempranamente.

Final T.C.R. "A" - 14 vtas.: 1° Carlos Benítez (Ford/G.Rodríguez) 12m02s74/100, a 95,944 km/hora; 2° Juan C. Ritacco (Chev/Luján) 12m04s58; 3° Angel Mundo (Ford/Morón) 12m05s22; 4° Oscar Fuxan (Chev/Capilla) 12m07s99; 5° Oscar Tomich (Chev/C. de Areco) 12m10s50; 6° Hugo Rodríguez (Chev/Capilla) 12m32s09. Luego se ubicaron: G. Izaguirre, A. Scuracchio, O. Ponce y M. Gómez. **Campeonato:** Cándido 58 puntos, Scollo 35, Izaguirre y Ritacco 24, Belloso 19, C. Benítez 15, Fuxan y Tomich 13.

Libres 850 c.c. Roberto Blandi, Jorge D'Angelo y Mario Herrera se llevaron las series y Roberto Palau el repechaje. En la final, el campeón Jorge D'Angelo repitió lo de la última carrera y ganó cómodamente, aunque esta vez debió controlar por los espejos a Luis Altuna, quien confirmó lo que venía insinuando en presentaciones anteriores y se mantuvo segundo a buen ritmo. Herrera, sin errores, fue tercero delante de Vignolo y Ascetti.

Final 850 - 12 vtas.: 1° Jorge D'Angelo (Escobar) 11m05s52/100, a 89,983 km/hora; 2° Luis Altuna (Maschwitz) 11m12s78; 3° Mario Herrera (San Martín) 11m18s77; 4° Mario Vignolo (Campana) 11m20s65; 5° Norberto Ascetti (Beccar) 11m31s69; 6° Teodoro Alvarez (Campana) 11m34s06. Luego arribaron: R. Palau, E. Rosetto, J. Marán y S. Paseri. **Campeonato:** J. D'Angelo 160 puntos; Blandi 134,5; Herrera 120,5; Altuna 44; Barbalarga 42; Lemme 34; Aguiar 31; Vignolo 30,5.

T.C. 1000: Alberto Errecart y Angel Gasperini ganaron las dos baterías selectivas, quedando la final para Angel Tapia, quien se alternó, el liderazgo con Gasperini, el nuevo puntero del campeonato. Héctor Pérez completó el podio "campanense" arribando delante de Ulises Pollero.

Final T.C. 1000 - 12 vtas.: 1° Angel Tapia (Campana) 10m58s61/100, a 92,517 km/hora; 2° Angel Gasperini (Campana) 10m58s66; 3° Héctor Pérez (Campana) 10m59s34; 4° Ulises Pollero (Mercedes) 10m59s52; 5° Héctor Ferretti (Escobar) 11m05s27; 6° Daniel Vigil (Los Cardales) 11m06s04; luego arribaron: A. Errecart, Marcelo Reina, R. D'Angelo y S. D'Angelo. **Campeonato:** Gasperini 109 puntos; Lavagna 96,5; Errecart 83; Pérez 80; Pollero 60; Ferretti 46,5; Vigil 33; S.D'Angelo 37.

Próxima competencia: 20 de julio - Luján o S. A. de Giles.

(Informe de Walter Luna)

ASADO A BENEFICIO



El pasado sábado 14 de julio se llevó a cabo en las instalaciones de la Peña Automovilística "El medio trompo", en la ciudad de Merlo un asado con el objeto de recaudar fondos para apoyar la continuidad en las competencias de la Fórmula Renault Pampeana del piloto Adolfo Ré, de aquella ciudad. La misma contó con el apoyo de sus afiliados y amistades, que nosotros nos encargamos de mostrárselos a ustedes. Se "manducó" de lo lindo y se brindó por una cantidad "así de grande" de triunfos y luego a casa...

Metropolitano de Karting en Chacabuco

LOS PANAGOPULO VOLVIERON CON TODO

La tercera fecha del Metropolitano de Karting tuvo como escenario el Kartódromo "Enrique P. Grossi" de la ciudad de **Chacabuco**, con organización del Auto Moto Club local y fiscalización por parte de la Federación Argentina de Karting. Allí se reunieron el pasado 8 de junio las cuatro categorías tradicionales en la disputa de este certamen: Promocional 125 cm3 (Seniors y Juniors), Fórmula Internacional y categoría Juniors.

Promocional 125 cm3 Juniors. El patrón de esta división es Juan Manuel Scarioni que en esta oportunidad también se alzó con la victoria. El espectáculo fue dado por quienes luchaban por el segundo lugar. Ellos fueron: Tejera (quien dignamente representó a San Luis, su provincia natal), Bessio, Caliri, Barbella y Casalnuovo, siendo éste el resultado final:

1° **Juan Manuel Scarioni (Pereyra-RF)**, 2° Cristian Tejera (Panther-RF); 3° Diego Bessio, (Panther-RF); 4° Mariano Caliri, (Bre Kart-Zanella); 5° Walter Barbella, (Panther-RF); 6° Gabriel Pinasco, (Fox-Trak-GAE). **Campeonato:** Scarioni, 27 puntos; Barbella y Bessi, 11; Caliri, 9; Tejera, 6.

Promocional 125 cm³ Seniors. En las primeras vueltas de la final el pun-

ACTIVIDAD ZONAL

tero fue Gabriel Acuña, hasta que un fuera de pista le dejó el camino libre a Marisa Panagópulo, que de esta manera volvió al triunfo, ya que por un tiempo estuvo inactiva. El segundo lugar fue para otro reaparecido: Daniel Bale, que prometió estar en todas las del campeonato.

Clasificación final: 1° Marisa Panagopulo, (Vara-RF); 2° Daniel Bale (Bre Kart-Zanella); 3° Javier Fantin, (Fox-Trak-Zanella); 4° Osmar Balbuena, (Cóndor-RF); 5° Jose Copari (XX); 6° Gabriel Acuña, (Pereyra-RF). **Campeonato**: Acuña, 10 puntos; Panagópulo 9; Balbuena, 7; Fantin y Bale 6.

Categoría Juniors. Con un trabajo impecable Javier Ferrovia consolidó una muy buena faena que lo puso al tope del marcador. Luchó con Roberto Faist y Maximiliano Daian para luego escaparse y hacer suya la competencia.

Clasificación final: 1° Javier Ferrovia (Vara-Dap); 2° Roberto Faist (Pereyra-PCR); 3° Maximiliano Daian (M101-Parilla); 4° Alberto Sanatarelli (Pereyra-RF); 5° Víctor Amalo (Tiger-Parilla); 6° Javier Calvo (M101-Parilla). **Campeonato**: Ferrovia, 17 puntos; Faist, 15; Apestegui y Daian, 13; Santarelli, 6.

Fórmula Internacional. Otro que volvió a saborear las mieles de la victoria fue Carlos Panagópulo. Luego de vérselas con Claudio Manozzo (perjudicado por un prematuro desgaste de sus neumáticos) Peric, y el local Gueli, marchó seguro hacia la cuadriculada. Por consiguiente caras felices en el "Clan" Panagópulo por los triunfos de Marisa y Carlos, al igual que en el team Vara, ya que tres de sus pilotos ganaron en sus respectivas categorías.

Clasificación final: 1° Carlos Panagópulo (Vara-Dap): 2° Gerardo Peric (Vara-RF); 3° Darío Gueli, (Pereyra-PCR); 4° Claudio Manozzo (M101-Parilla); 5° Ricardo Blanco (Tecla-Parilla); 6° Daniel Scianni (Pereyra-RF). **Campeonato**: Gueli, 16; Panagópulo y Schianni, 14; Manozzo, 12; Peric, 7.

(Informe de Duilio Caro. Fotos de Julio Darío Caro)



Los "Pimpinela" del kart, Carlos y Marisa Panagópulo, ganaron sus respectivos compromisos y volvieron al primer plano.



El ganador en Juniors, por el veloz currón chacabuquense. Es Javier Ferrovia, quien cumplió un trabajo impecable.

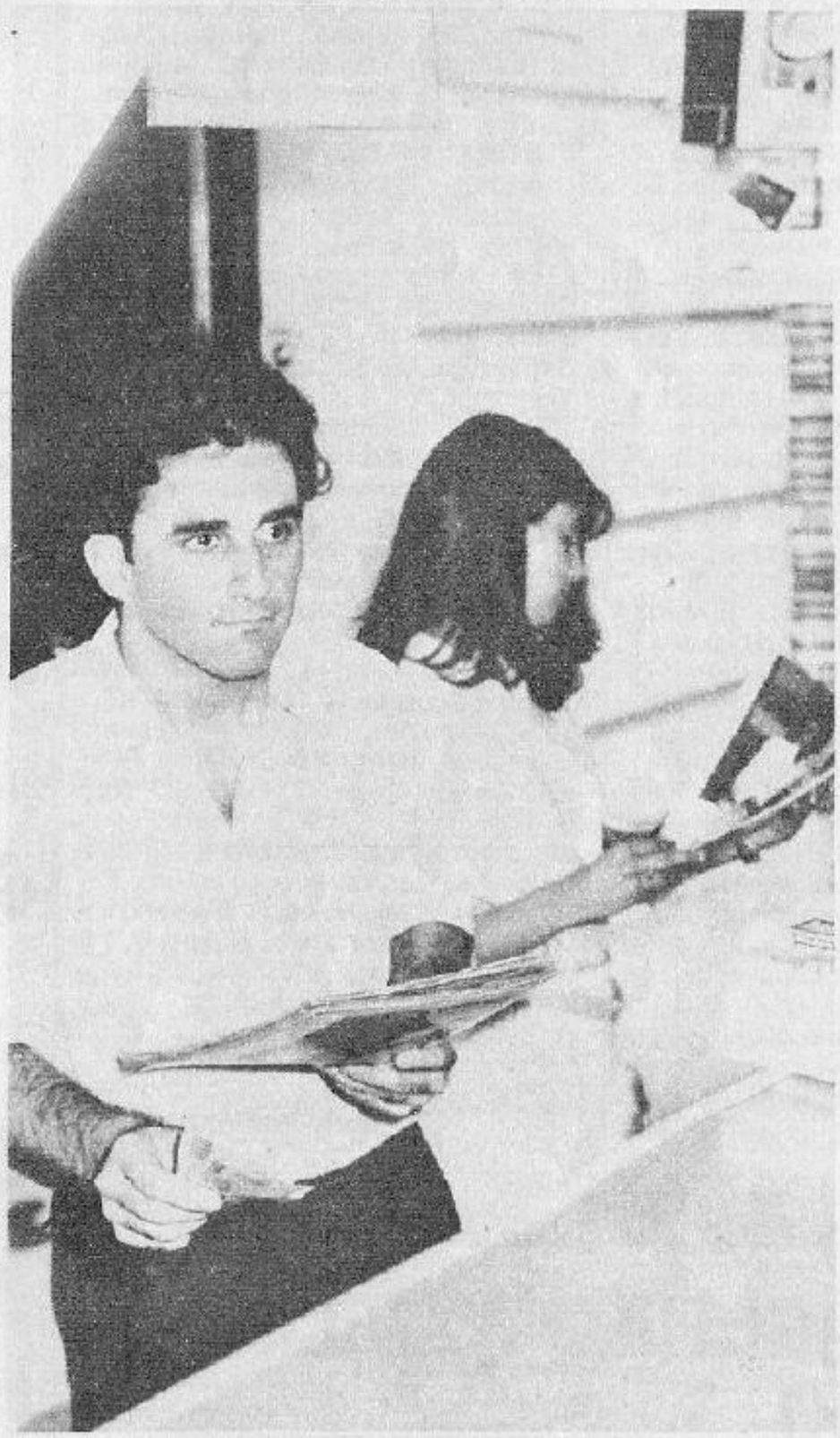
Karting CTK en Trancas

JULIO CRUZADO, GANADOR

***San Miguel de Tucumán** - En el circuito de 700 metros aproximadamente de **Trancas,** rodeado de numerosos aficionados, el 20 de junio pasado, el **Club Tucumano de Karting** hizo disputar la cuarta carrera oficial de su campeonato anual. El representante de ciudad Alberdi, **Julio Cruzado,** fue el vencedor absoluto entre los mayores, mientras el novicio **Rubén Posse** ganó en su categoría, seguido de José Guevara, Eddy Pinelio, José Vázquez y Julio Goytea. Entre los mayores, en **primera serie,** a 5 vueltas, triunfó **Guillermo García Hamilton** escoltado por César Pioretti y Ricardo Collado; la **segunda serie** fue para **Tito Yanicelli;** 2° Julio Cruzado y 3° José Burgio.*

*La **clasificación final general**, a 20 vueltas: 1° **Julio Cruzado;** 2° Guillermo García Hamilton; 3° Rubén Posse; 4° José Guevara; 5° Martín Tofoletti; 6° Ricardo Collado. **Campeonato: José Cusumano,** 50 puntos; Daniel Ale, 45; Rodolfo Fernández, 40; Ricardo Collado, 38; Guillermo García Hamilton, 36.*

(Informe de Harry W. Gray)



El que lee, lee. Y el que no, hojea.

Así es. Cuando un lector va a comprar una revista, aquel que lee habitualmente ya sabe qué quiere leer y dónde encontrarlo. El que no, hojea todo antes de hallar la revista que busca.
El 64% de los lectores nunca duda. Llega al quiosco con la elección realizada y no vacila al comprar.
El 36% restante siempre titubea. Se aproxima. Mira. Vuelve a mirar. Y, después de una minuciosa selección, por fin se decide.
La compra de revistas se hace meditadamente.

Datos resultantes de la encuesta realizada por la Asociación Argentina de Editores de Revistas sobre Hábitos de Compra, con el fin de determinar la actitud de compra de los lectores.

Las revistas y usted.

Una relación sin límites.

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Autocross en Monteros

RICARDO GARCIA INAUGURO BIEN

San Miguel de Tucumán - En adhesión al Día de la Bandera, en esa fecha, con una carrera de la categoría *Autocross Tucumano*, de la Federación del Deporte Motor Nº 9, se inauguró en *Monteros* un circuito preparado por el Monteros Automoto Club, de 670 metros de recorrido, especialmente diseñado para ese tipo de máquinas, las que están equipadas con motores Renault 850.

El circuito fue bautizado con el nombre de *"Jorge Alberto Gray"* como sentido homenaje al desaparecido piloto de nuestra provincia. Al festival llevado a cabo con tal motivo, asistieron el intendente de Monteros, D. Fernando Romero y otras autoridades y especialmente invitada la viuda del extinto corredor, Hebe Dávila de Gray, quien acompañada por sus hijos cortó la cinta simbólica que al caer dejó inaugurada la pista.

La final, realizada a 16 vueltas, fue ganada por *Ricardo García*, puntero del campeonato. García superó en este orden a Carlos Nazar, Jorge Suárez, Daniel Juárez y Walter Herrera.

(H.W.G.)

TC Bonaerense

CONSAGRACION DE CAMPEONES 1985

Luego de varias postergaciones se llevó a cabo, el pasado sábado 14-6-1986 la Fiesta de Consagración de los Campeones del TC Bonaerense. El ágape fue en las instalaciones del Club Argentino de Merlo (Complejo Deportivo), ubicado en las cercanías del Circuito Ciudad de Merlo en la calle Antezana y Puente Falvo. Gran cantidad de personas, entre invitados especiales, pilotos, copilotos, mecánicos, periodistas, sponsors y alguno que otro colado que nunca falta. El menú fue una cosa muy especial y muy abundante, todo con canilla libre. Fueron animadores de esta velada: Manolito Arrouye, el amigo Tarata y Goldar, entre otros. También se eligió a la Reina del TC Bonaerense que, dicho sea de paso, fue lo mejor de la noche. Lástima que faltaron algunos de los protagonistas y por esa razon no se los podemos mostrar pulcros, bien afeitaditos y perfumados. Por si alguno le quepa duda éstos son:

CLASE "A". Campeón Natalio Ciccia (Chevrolet-PaduaZ). Subcampeón: René Tornatore (Falcon-Torres).

CLASE "B". Campeón: Bruno Stranger (Chevrolet-J.C. Paz). Subcampeón: José "Chiche" Scatizza (Falcon-San Miguel).

CLASE "C". Campeón: Eduardo Pazos (Falcon-San Fernando). Subcampeón: Carlos Orlando (Falcon-Gral. Rodriguez).

CLASE "D" Campeón: Juan José Tomas (Chevrolet-Monte Grande). Sub-campeón: Roberto Capellino (Chevrolet-Morón).



De izquierda a derecha, Laura, Marcela y Norma, las más lindas del TC Bonaerense.

Tras arduos debates, fue seleccionada como **Reina del TC Bonaerense, Marcela Chiesa**, de 17 años, ojos marrones y teléfono 90-60-91. **Primera Princesa fue Laura Tempone**, de 19 años, rubia, de ojos verdes, con un tiempo de 90m58s90/1000. **Segunda Princesa resultó Norma Martínez**, una morochaza de grandes ojos negros, con medidas antropomórficas 90-62-90. Indudablemente, tres beldades como se ve en la foto.

(Texto y fotos de Héctor Ocampo)

Fórmula Renault Pampeana en Eduardo Castex

ZUBIA FUE CATEGORICO

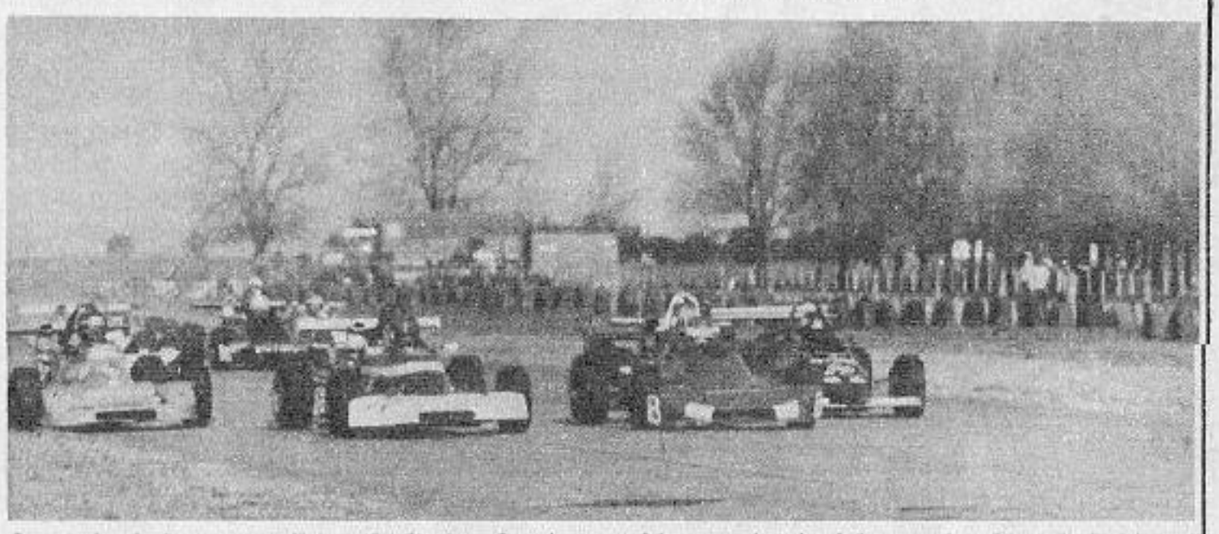
Merlo, BA - Con un día frío y con vientos cruzados sel sector nordeste se llevó a cabo la 4ª fecha del Campeonato de la *Fórmula Renault Pampeana* en el circuito pavimentado del Racing Club de *Eduardo Castex* (Provincia de La Pampa) que mide 1.080 metros de longitud. Poco público se hizo presente para presenciar esta competencia; nosotros estimamos que el motivo fue, lo reiteramos, el intenso frío reinante en esa zona.

Se llevaron a cabo dos series a 12 vueltas y una final a 25.

En la *primera serie* Hugo Luis Guederiaga (Crespi 21-Renault-Pellegrini Bs.As.) tomó la punta desde la largada seguido de cerca por Oscar Alfredo Abalo (Tulia 21-Renault-Santa Rosa La Pampa) y el resto. Pero, la alegría le duró 4 vueltas ya que la rotura de una rótula lo dejó fuera de carrera. Punteó la carrera a partir de allí Abalo quien fue superado a los dos giros por Ricardo Zubia (Berta-Renault-Trenque Lauquen-Bs.As.) quien ganó la competencia empleando un tiempo de 7m01s55/100 y su prom.: 107,602 Km/h. 2º fue Oscar Alfredo Abalo (Tulia 21-Renault-Santa Rosa La Pampa) 7m03s.88/100 y 3º Adolfo Re (Rossi-Renault-Merlo-Bs.As.).



Ricardo Zubia, feliz tras el triunfo, con dos pequeñas admiradoras.



Largada de la final en Eduardo Castex. Con trompa blanca, el auto del ganador, Ricardo Zubia.

En la disputa de la *segunda serie* el triunfo le correspondió a Juan Carlos Maldonado (Poggi-Renault-Victorica La Pampa), quien ganó la misma de punta a punta. Sólo al final se le acercó Juan Lavin (Crespi 21-Renault-Villa Huidobro-Córdoba). El ganador Lavin empleó un tiempo de 7m06s69/100. Prom.: 106,306 Km/h. Juan Lavin fue segundo, 7m07s12/100. 3º fue Hugo Gómez (Crespi 21-Renault-Intendente Alvear-La Pampa).

En la disputa de la esperada *final*, *Ricardo Zubia (Berta-Renault-Trenque Lauquen-Bs.As.)* picó en punta y comenzó a tomar distancia paulatinamente alejándose del resto. Su triunfo fue categórico empleando un tiempo de *14m42s78/100. Prom.: 107,048 Km/h.*; 2º fue Juan Carlos Maldonado (Poggi-Renault-Victorica-La Pampa) 14m48s70/100; 3º Carlos Otamendi (Crespi 21-Renault-Gral. Pico-La Pampa); 4º Hugo Gómez (Crespi 21-Renault-Intendente Alvear-La Pampa); 5º Miguel Bongiovanni (Crespi-Renault-Huinca Renancó-Córdoba) y 6º Hugo Luis Guederiaga (Crespi 21-Renault-Pellegrini, Bs.As.).

Es puntero del *Campeonato:* Maldonado con 29 puntos; Lavin 28, Otamendi 15, Zubia 14, Guederiaga 13 y Gómez 10 puntos.

(Textos y fotos Héctor Ocampo)

FR Cuyana, Grupo 2 y Fiat IAVA en Mendoza

PERSIA VOLVIO AL TRIUNFO; SERRANO Y PATTI REPITEN

Mendoza - Con la organización de la Asociación Volantes del Este y la fiscalización de FEMAD, se realizó el 20 de junio una reunión automovilística de la que participaron **Fórmula Renault Cuyana, Grupo 2 (hasta 850 cc.) y Turismo Nacional Fiat IAVA.** Las competencias se realizaron en el remodelado circuito Jorge Angel Pena, de Mendoza, el que tiene un perímetro de 1.602 metros de extensión.

En la oportunidad se utilizó un moderno sistema de computación, el que, sin embargo, recibió quejas por parte de algunos pilotos que entendían que los tiempos registrados no correspondían con los reales.

En **Fórmula Renault**, sólo 9 autos tomaron parte de la clasificación ganada por Daniel Bustos, quien fue seguido por el sanjuanino Henry Martin. Bustos se fue en punta en la carrera, seguido por Martin, Ceppi y el tándem conformado por Serrano-Basco,

ACTIVIDAD ZONAL



El ex Fórmula 2 Sudam hace tabla en FRC. Se trata obviamente, de Jorge Serrano.

quienes gracias al recurso se acercaron a la punta. En la cuarta vuelta, Serrano estaba en segundo lugar, pasando en la siguiente al frente. Tras de él quedaban Bustos y Martín. En la sexta vuelta se produjeron dos accidentes simultáneos pero independientes: Ceppi en la entrada a la recta opuesta y Bustos y Martín, que se tocaron debido a lo caliente de la lucha, quedando Ceppi fuera de carrera.

A causa de los accidentes se dio por concluida la carrera en la 10ª vuelta, por razones de seguridad.

Final, Fórmula Renault Cuyana: 1° Jorge Serrano (Crespi/Mendoza) 8m15s7/10 a 116,3 Kms/hora. 2° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 8m23s8; 3° Henry Martin (Crespi/San Juan) 8m24s2; 4° Daniel Caccavari (Crespi/Mendoza) 8m26s0; 5° Juan Manuel Basco (Depac/Palmira) 8m30s4; 6° Armando Sabatini (Crespi/Mendoza) 8m50s9. **Campeonato:** 3 fechas; Serrano, 24 puntos; Bustos, 15; Giménez, 10; Martin 7; Caccavari, 4; Caffarelli, Sabatini, 3; Stabio, 1 punto

Con el parque más numeroso se presentó el Grupo 2: 20 autos participaron divididos en dos series clasificatorias, las que significaron triunfos para Aubone y Dziapka. En la final, los nombrados largaron adelante pero se les coló Persia desde la segunda tras excelente largada, que completaría con un triunfo practicamente de punta a punta. Aubone y Dziapka lucharon bravamente, quedando para el sanjuanino el segundo lugar.

Final Grupo 2 850, 10 vueltas: 1° Fernando Persia (Fiat/San Juan) 9m58s1/10 a 96,4 Kms./hora. 2° Armando Aubone (Fiat/San Juan) 9m58s2; 3° Sergio Dziapka (Renault/Mendoza) 10m01s9; 4° Cacho Juan (Fiat/San Juan) 10m09s0; 5° Carlos Andreucetti (Fiat/Mendoza) 10m13s2 y 6° Osvaldo Soto (Fiat/Mendoza) 10m15s8. **Campeonato, 4** fechas: Persia, 20 puntos; Aubone, 12; Palmeiro y Juan, 11; Dziapka, 10; Andreucetti, 9; Barcenilla, 7 y Tornello, 6 puntos.

En **Turismo IAVA,** fueron también pocos: sólo 10. Ausente el campeón Roberto Basualdo, de fiesta en San Juan por el casamiento de Carlitos Bonanno, otro echado en falta. (¡Felicitaciones!) Roberto Patti, una vez bajada la bandera fue en busca de su cuarto triunfo consecutivo. Y lo logró en forma cómoda y rotunda, ya que nadie le pisó el poncho. Más atrás se libró una interesante lucha por el segundo puesto entre Llobel y Robledo. Cuando parecía que Robledo era segundo, en la última vuelta entró a boxes con una goma baja por pinchadura.



Roberto Patti, en un año extraordinario: ganó las cuatro carreras disputadas.

Final, TN Fiat IAVA, 18 vueltas: 1° Roberto Patti (Palmira) 17m27s8/10 a 99,1 km/hora de promedio; 2° Héctor Llobel (Mendoza) 17m31s7; 3° Miguel Foreste (Mendoza) 17m31s9; 4° Vicente Valdez (Mendoza) 17m40s5; 5° Daniel Cignes (Mendoza) 17m45s1; **Campeonato:** Patti, 36; Llobel, 15; Bonanno 9; Foreste, 7; Robledo y Basualdo, 6.

(Informe y fotos Sergio Consoli)

13m56s99; 5° Hugo Cerutti (Rufino), 6° Edgar Frua (Rufino); 7° Raúl Peluccio (Rufino); 8° Roberto Porri (Lazarino); 9° Miguel Bauducco (Rufino) y 10° Juan Hordeski (Laboulaye), todos con monoplazas equipados con motores Renault 850cc. *Campeonato:* Alvarez, 33 puntos; Mon, 32; Gallo, 24,5; Cerutti, 23; A. Giménez, 8,5; Bauducco, 5,5; Ristorto, 2 puntos.

(Informe y foto Héctor J. Soria)

Fiat 600 SM, Spazio, S. Prototipos y IES 3 CV en Buenos Aires

NADIN, LOMBILLA, GIANETTO Y ARIAS

Entre sábado y domingo (6 y 7), utilizando el circuito N° 9 del Autódromo de Buenos Aires, de 3.345,50 metros de extensión, se presentaron junto al Turismo de Carretera y la Fórmula Renault, las categorías zonales **Fiat 600 Standard Mejorado; Spazio CL Standard Mejorado; Sport Prototipos y Fórmula IES 3 CV Competición,** quedando sin poder competir, Turismo Competicion Biplaza, la cual estaba programada para el sábado, siendo anulada por falta de luz, a pesar de que Fiat 600 SM achicó su pograma en un tercio para facilitarle el tiempo necesario.

Fiat 600 SM. Los "adelantados", brindaron un buen espectáculo que retuvo a medio camino a los aficionados del T.C., que ya habían comenzado a retirarse de las tribunas del autódromo, las primeras vueltas, mostraron en la vanguardia a Claudio Punteri, hasta que un vuelco le hiciera perder las posibilidades, aunque en ese giro igual se mantuviera en carrera perdiendo solamente seis puestos (volcó cayendo sobre sus cuatro ruedas y siguió como si nada hubiera pasado, parando, por tener una rueda aprelada por el guardabarros). A partir de entonces y por dos giros, la lucha por la punta se centró entre Boni y Nadin; hasta que en la quinta ronda Nadin se afianzara en el liderazgo y Luis, remando desde atrás superara a Boni, conformándose de esta forma el trio puntero.

Clasificación: 1° **Guillermo Nadín 14m 1s 13/100 a un promedio para los ocho vueltas de** 111,888 km/h; 2° Juan Luis 14m 1s 54; 3° Carlos Boni 14m 4s 22; 4° Roberto Perono 14m 4s 55; 5° Jorge Pérez 14m 15s 96; 6° Osvaldo Testai 14m 19s 80; 7° Mario Fulgheri 14m 20s 29; 8° Claudio Carlasare 14m 31s 4; 9° Rubén Vázquez 14m 33s 60; 10° Carlos Sarrode 14m 39s 24. Record de vuelta: Boni en la 3a en 1m 46s 80/100 a 112,685 km/h. **Campeonato:** Luis 88 puntos; Boni 78; Nadin 71; Perez 63; Fulgheri 43.

Fórmula IES 3 CV Competición. Como es costumbre, lo brindado por esta categoria mereció el aplauso de todos los presentes, principalmente el

Fórmula Laboulayense en Villa Mercedes

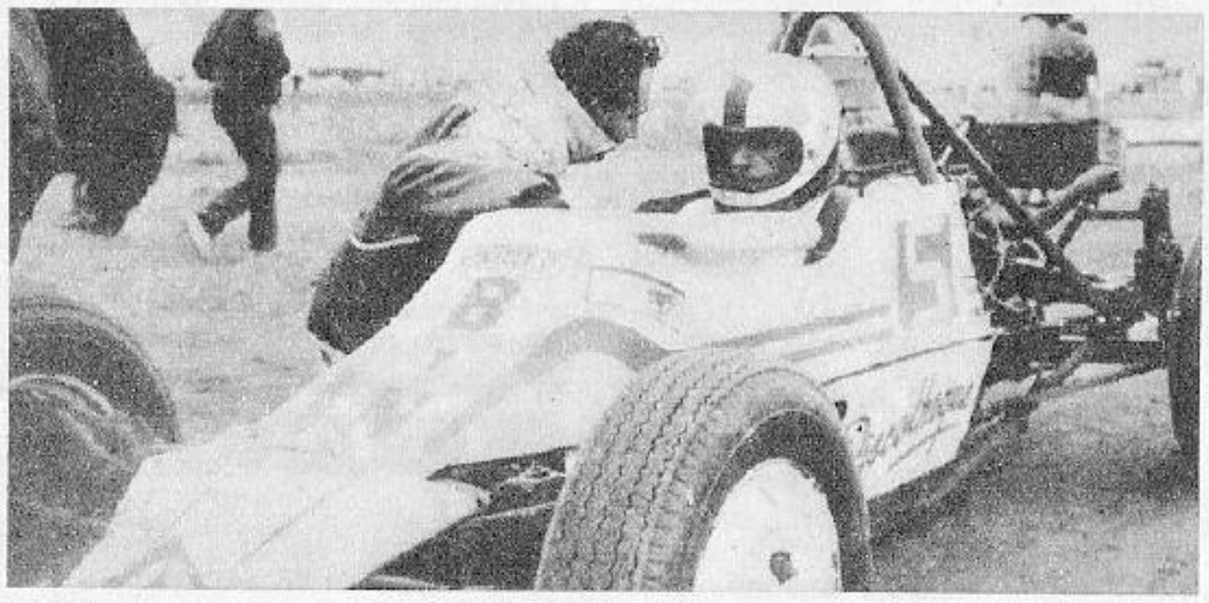
ADOLFO MON VOLVIO CONTENTO DE SAN LUIS

Laboulaye, Cba. - La Fórmula Laboulayense oriunda de estos pagos del sur de Córdoba, se presentó el 22 de junio en tierras puntanas, para cumplir con la cuarta carrera del año. La cosa fue en el circuito de tierra compactada, de 1200 metros, en la ciudad de Villa Mercedes. Se hicieron dos series de 6 vueltas cada una y una final de 15.

En pruebas de clasificación ya comenzó a vislumbrarse el acierto de Mon y su preparador, el colonense Oscar García, quien estuvo personalmente en el circuito para atender el auto que sería el ganador absoluto de la jornada.

Las series, sin embargo, fueron para Hugo Cerutti y para Norberto Gallo, con lo que se esperaba un interesante duelo entre ambos.

Pero en la final –algunos sostienen que se adelantó– Mon madrugó a sus rivales y apareció adelante de todo el pelotón, manejando luego la carrera con tranquilidad e inteligencia. Los cuatro que lo siguieron en la clasificación pelearon a cara e'perro, quedándose en definitiva, con el puesto de escolta, Alejandro Alvarez, que de esta manera sigue encabezando el torneo por la exigua diferencia de un punto.



Adolfo Mon recibe instrucciones del Campeón de Monopostos 850 (Bonaerense), su coterráneo Miguel Raspo. Mon ganó en Fórmula Laboulayense.

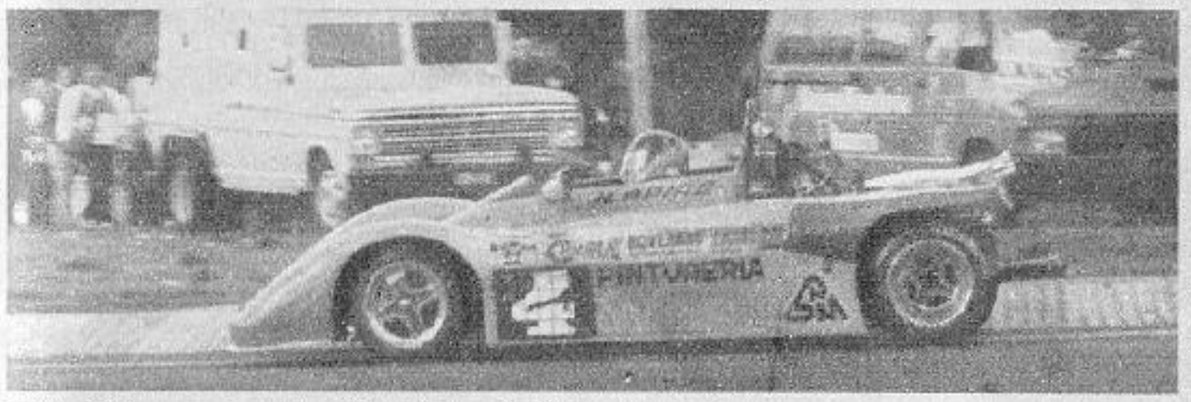
Final, 15 vueltas: 1° Adolfo Mon (Laboulaye) 13m41s00/100 a 78,926 Kms/hora; 2° Alejandro Alvarez (Laboulaye) 13m46s36; 3° Norberto Gallo (Melo) 13m46s58; 4° Arturo Giménez (Rufino)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL



Nelson Gianello encabeza el pelotón de TES 3 CV. Ganó el de Tigre nomás.



Héctor Arias, superó en Sport Prototipos a De Rossi y Lara. Pero por muy poco



Los Fiat 600 SM corrieron el sábado por la tarde. Carlos Boni (N° 8) fue el vencedor.

pelotón que disputó la punta durante las siete rondas, formado por Rivanegra, Begué; los dos hermanos Gianetto; Altamirano y Morelli; quienes se alternaron la punta en todos los sectores del circuito.

Clasificación: 1° Nelson Gianetto 13m 45s 40/100 a 102,140 km/h representando a la localidad de Tigre; 2° Horacio Begué (C F) 13m 45s 90; 3° Carlos Gianetto (Tigre) 13m 46s 63; 4° René Rivanegra (V. Urquiza) 13m 47s 23; 5° Omar Morelli (San Martín) 13m 47s 43; 6° Jorge Cichini (Victoria) 13m 57s 33; 7° Carlos Altamirano (Tigre) 14m 5s 92; 8° Néstor Arce (C F) 14m 7s 18; 9° Edgardo Núñez (Gral. Pacheco) 14m 12s 56; 10° Hugo Cuello (Gral. Pacheco) 14m 20s 23. Record de vuelta: Rivanegra en 1m 55s 95/100 a 103,871 km/h.

Campeonato: N. Gianetto 87 puntos; Rivanegra, 70; C. Gianetto 46; Begué y Villamor 51.

Spazio C L Standard Mejorado: En su cuarta presentación, mostró esta categoría un nutrido parque, imponiéndose en las nueve rondas Marcelo Lombilla en forma aplastante, demostrando los frutos de un intenso trabajo de pruebas y puesta a punto en días anteriores, el ganador de la prueba anterior, Víctor Lépore, se tuvo que conformar con el segundo puesto mientras que un poco más atrás el espectáculo lo brindaron Passarelli, Bertisch, Rodríguez, Héctor Isoldi y Quatrochi, definiendo las posiciones recién sobre el final.

Clasificación: 1° Marcelo Lombilla 15m 48s 44/100 a 114,287 km/h; 2° Víctor Lépore 15m 55s99; 3° Sergio Bertisch 16m 6s 66; 4° Armando Passarelli 16m 8s 72; 5° Alberto Quatrocchi 16m 10s 88; 6° Osvaldo Rodríguez 16m 11s 42; 7° Héctor Isoldi 16m 11s 89; 8° Roberto Maldonado 16m 18s 14; 9° Gastón Clement 16m 29s 79; 10° Rafael Arias 16m 30s 31. Record de giro, Lombilla en 1m 44 45/100 a 115,307 km/h. **Campeonato: Lépore 51,50 puntos**; Lombilla 50; Quatrocchi 39; Passarelli 36 y J. Isoldi 32.

Sport Prototipos: Estos "pura sangre" de carrera, reafirmando lo conocido por sus seguidores de siempre y lo mostrado al "gran público" en la carrera de Las Flores, entregaron una carrera de primer nivel, en la cual durante las diez rondas no se pudo aventurar un pronóstico de triunfo, a no ser que contemple a los tres aspirantes Lara, Arias y el "veterano" De Rossi, quienes giraron en apretado pelotón, logrando el triunfo Arias, mientras que De Rossi superó a Lara a la salida de la horquilla en la última vuelta, al intentar éste superar al ganador.

Clasificación: 1° **Héctor Arias (Sergio-Fcio. Varela) 15m 21s 33/100 a 130,721 km/h**; 2° Héctor De Rossi (Sergio-Ing. Maschwitz) 15m 23s 92; 3° Hugo Lara (Crespi-Adrogué) 15m 26s 41; 4° Carlos Egozcue (Crespi-C F) 15m 35s 93; 5° Jorge De Palma (Sergio- C F) 15m 36s 54; 6° Enrique Cadoppi (Crespi-C F) 15m 59s 83; 7° Alejandro Porcaro (Crespi-C F) 16m 00s 96; 8° Marcelo Castiñeira (Crespi-Minimodels- C F) 16m 12s 54; 9° Fernando González (Ladi-C F) 16m 16s 36; 10° Gustavo Bendramas (ADA-C F) 16m 16s 82. Record de giro, Arias en el 5° empleando 1m 37s 17/100 a 132,102 km/h. **Campeonato: Lara 75; Arias 52**; San Millán 45; Guidi 43; Stefanini 45.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)

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

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

Auto-kliner
ENCENDEDORES
LAVAPARABRISAS
25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD
PROVEEDOR DE LAS PRINCIPALES TERMINALES DEL PAIS
AUTO KLINER GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS. Prov. Bs. As. TEL. 791-0663

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO
POLARIZADO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
Consulte 784-5144/4416
COLOCAMOS EN EL ACTO
MIGUELETES 2433 - Cap.
(ALT. LIBERTADOR 6300)

SOMOS FABRICANTES
VERUFSCAP
Avda. SAN MARTIN 1974 (ex. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3264
JAULAS • DEFENSAS
EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO
GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS
Hacemos cotas a medida de todo espesor
Por mayor y menor - consultenos -

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA
LEVAS
para
• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS
Competición y calle
• TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET
Av. del Libertador 15.209 (1640)
Tel. 747-2567 - ACASSUSO

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

LEVAS
ROMERO
COMPETICION
Calle 14 N° 3829 (ESPORA 166) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

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

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

KIT S COA
M.G.
UN CLASICO QUE VUELVE
REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO
COLORES A ELECCION A 600
MEHARI A 350. Colores a elección
RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700).
LANUS

TODO TERRENO
ARENEROS
UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS
DESDE ..... A 190
Campichuelo 585
CAP. 962-5412/85

SIMPSON.
ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.
* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS
Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

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

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

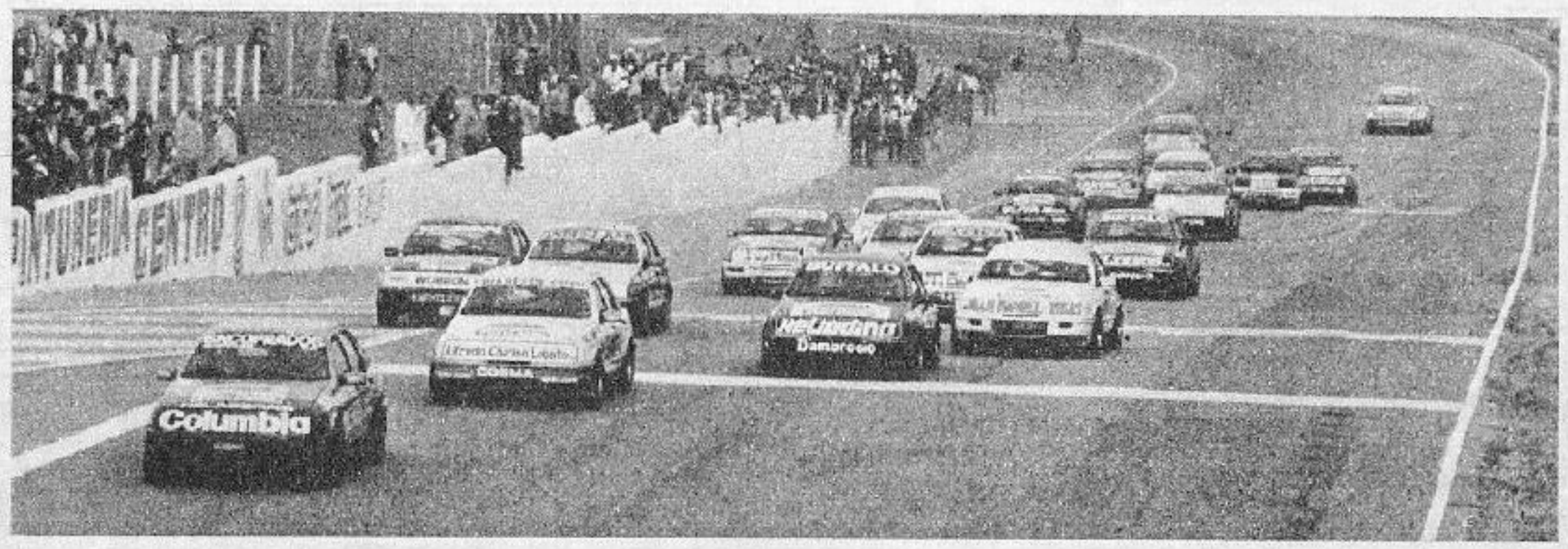
EN ALTA GRACIA se vivió un 9 de julio singular

EL CORDOBAZO DE

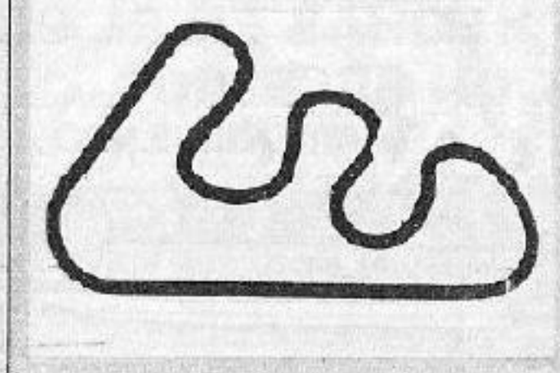
Como afirmación de su "independencia", el Turismo mostró en Córdoba, sobre el recobrado autódromo Oscar Cabalén, argumentos suficientes para demostrar que, indudablemente, ya puede "caminar solo". Piñas, novedades técnicas, desclasificaciones, lucha por la punta, conformaron parte de una interesante reunión.

Por Eduardo Enrique Neira.
Fotos: Juano Fernández









FICHA GENERAL

Fecha: 9 de julio de 1986.
Denominación de la prueba: Fundación de Córdoba (5ª fecha del Campeonato Argentino de Turismo).
Lugar: Autódromo Oscar Cabalén.
Ubicación: A 6 km. de Alta Gracia, Córdoba.
Autoridades: Director de la Prueba, Juan Lido Ferreti; Comisarios Deportivos, Antonio Meritello y Norberto Cornaglia; Comisarios Técnicos, Dardo Filippone (Fórmula Sierra), Daniel Afione (clases 2 y 3); Adjunto, Antonio Haro.
Condiciones climáticas; 18°, cielo cubierto.
Participantes: Clase 2: en pista, 41 autos; largaron 28; clasificaron 12. **Clase 3:** en pista, 17 autos; largaron 17, clasificaron 13. **F.Sierra:** en pista, 19 autos; largaron 14, clasificaron 12.
Público: 6.000 personas.
Difusión: Televisión, ATC y canales de todo el país en directo; Canal 10 de Córdoba, "Motores en marcha" y Canal 8 de La Plata ("Campeones") con fragmentos en diferido. **Radio,** Radio General Paz ("A fondo"), Radio Córdoba ("Autodinámica"), Radio Villa María, Radio El Mundo ("Campeones"), Radio Rivadavia ("Carburando"), Radio General San Martín ("Campeones del Volante"), LT9 Radio Santa Fe.
Organización: Muy buena.
Espectáculo: Muy bueno en las clases 2 y 3, regular en F.Sierra.

La demostración realizada por el Turismo pistero en el autódromo Oscar Cabalén fue, a no dudarlo, lo mejor ofrecido por la categoría en los últimos tiempos, y es un claro indicador de que su independencia fue un acierto, y que ya no se necesita de otras especialidades "mayores" para que su propuesta sea válida. En efecto, fueron varios los factores que se sumaron en esta competencia. Un elevado número de pilotos en la Clase Dos, una estabilización –con leve tendencia creciente– de participantes en la Clase Tres, y una interesante competitividad en la Fórmula Sierra son los principales elementos. A ellos se debió agregar la impresionante performance del Volkswagen Gacel GS de Omar Bonomo –que por primera

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA INDEPENDENCIA

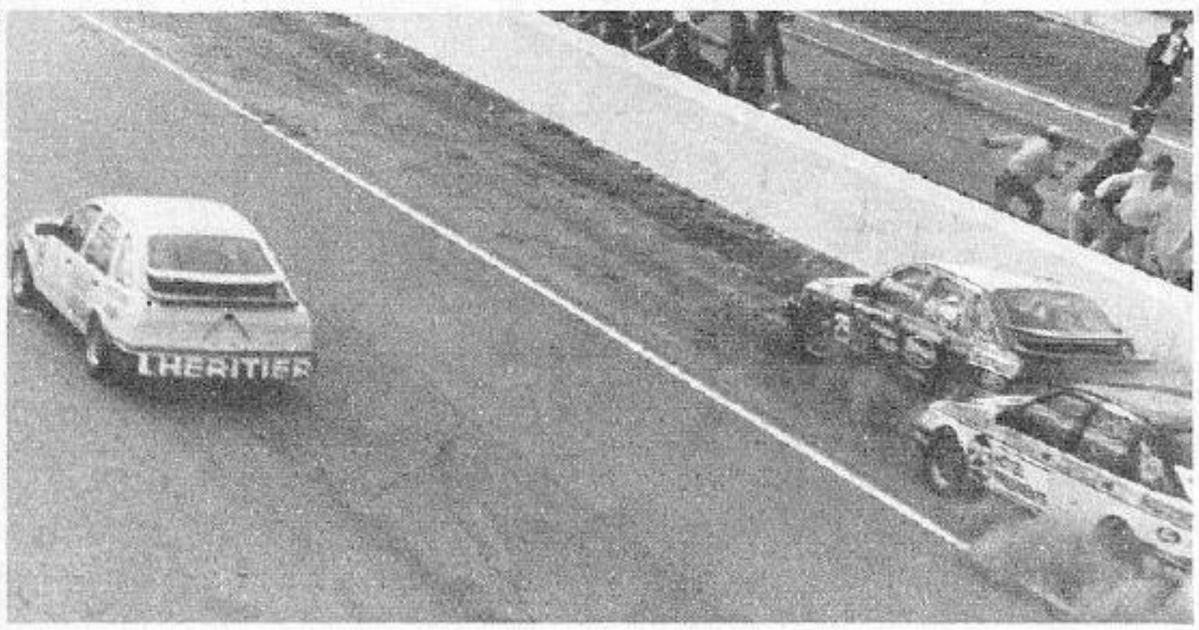




Jorge Maggi y "Chippy" Breard escuchan al debutante Giambronne, mientras "Zorba" se agarra la cabeza. Aquellos dos dominaron "a piacere" la Clase Tres.

1. Primera largada de la Fórmula Sierra. Bessone se escapa adelante seguido por Basualdo, Ayerza, Rivero. Por dentro se ve a Raies (extrema izquierda) casi aparejado con Del Campo; allí comenzó a gestarse el accidente, cuando Raies intentó volver hacia su izquierda, roce mediante. 2. Mientras pasa Albertengo, Raies (25) le escapa por muy poco al paredón –detrás del cual ya escapa la gente– pero Del Campo le pega al mismo de lleno con la parte delantera derecha de su Sierra. 3. Del Campo, descontrolado, se cruza delante de Raies (quien bloquea sus frenos) y va hacia el medio de la pista, mientras pasan Fineschi y Patti. 4. Diez autos ya pasaron la línea de Del Campo, quien quedó cruzado. Pentecoste (10) bloquea, esquivándolo por muy poco. Guiral (11) aparece mientras dobla hacia su izquierda. 5. Pentecoste ya superó la línea de Del Campo (que sigue cruzado) y junto a Guiral busca el lado externo. Totalmente bloqueado aparece en el cuadro José Luis Monier. 6. Momento del impacto del auto de Monier contra la puerta del de Del Campo. A la izquierda se ve cómo Guiral se coloca en dos ruedas al pisar la banquina externa cuando esquivó a Pentecoste. 7. Como consecuencia del impacto con Monier el auto de Del Campo giró sobre sus ruedas traseras. El de Guiral pegó contra un muy mal ubicado cartel de publicidad.

2



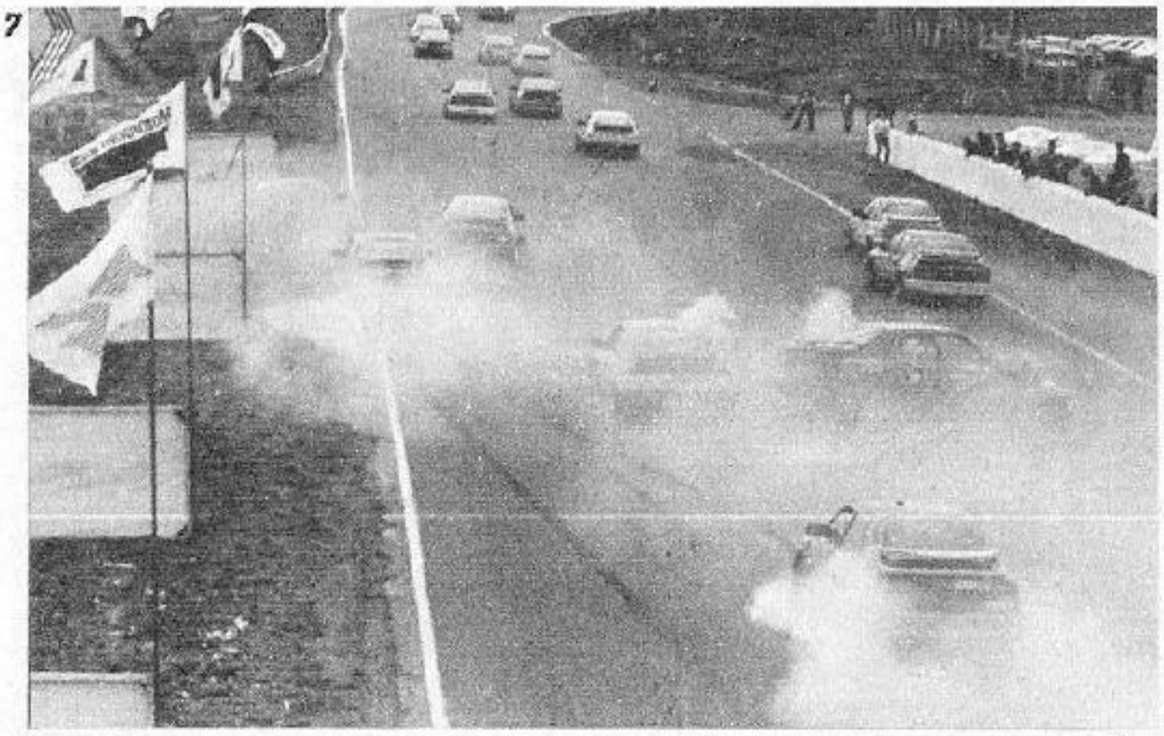
3



5



7



vez en muchos años agrega un modelo nacional a la división–, así como la paridad demostrada por varios autos, pilotos y preparadores. La Clase Tres "sufrió" un neto dominio del equipo formado por los dos **Alfa Romeo GTV 2000 de Maggi y Breard** (preparados por **Rafael Balestrini**, aunque **Horacio Valenti** y **Juan Carlos Gianni** se mostraron como dignos rivales. En esta oportunidad no hubo otros aspirantes a la punta. En la **Fórmula Sierra** los adelantamientos, roces, autazos y demás inconvenientes requieren una pronta atención por parte de los dirigentes de la categoría. Es imperioso que rija la disciplina desde ahora, momento ideal para corregir defectos en esta naciente y prometedora especialidad.

CLASE DOS: DOMINADOR, SORPRESA Y PAPELES

El martes ya estaba claro. Si a Bonomo no le sucedía ningún imprevisto, él sería el ganador. Desde la largada su dominio fue total, y vanos los intentos de **Raúl Faure** por alcanzarlo. **Bessone, Baldinelli, Percaz, Breard y Basso** estaban en otro nivel, digamos 75/100 de segundo por vuelta más lentos que ambos punteros. Sin embargo, tanto el Volswagen como el Fiat que mostraron el camino quedaron sin chances cuando se detuvieron en la misma vuelta. Allí fue Bessone quien se adueñó de la punta. Breard, con el Alfa Romeo **Alfasud** prestado por su amigo "El Suizo" para esta competencia –y quizá también para la próxima en Las Parejas– hizo una buena labor que terminó contra el guard rail en la última curva. **Pernía** no tenía argumentos para acercarse a los puestos de vanguardia, aunque finalmente logró un tercero a base de continuidad. La labor de **Jorge Trejo** también merece destacarse. Para Baldinelli esta victoria fue inesperada porque no disponía de un medio mecánico apto para luchar mano a mano con los dominadores. Sin embargo, y como lamentablemente se está haciendo costumbre en nuestro automovilismo, habrá que esperar que los papeles de apelaciones, sanciones y demás determinen quién ganó.

CLASE TRES: ALFA O ALFA

El ordenamiento de la grilla de partida daba, casi exactamente, las posibilidades que cada participante tenía para ganar. **Jorge Maggi**, con un renovado Alfa Romeo debía temer fundamentalmente a Horacio Valenti y a su propio coequipier **Eugenio Breard**. Así fue en las primeras vueltas hasta el abandono de Valenti. Desde allí ambos Alfa Romeo colorados se tomaron las de Villadiego, divirtiéndose entre ellos. Hubo un par de "sorpassos" entre sí y finalmente, cuando Gianni se les acercó en demasía, apuraron el ritmo. En ese momento fue cuando Maggi aprovechó el agujero en la última curva y pasó a la punta, postergando a Breard por tan sólo 5/100. La demostración de poderío fue notable por parte de ambos. Valga por tantas frustraciones previas.

FORMULA SIERRA: INDISCIPLINA Y BESSONE DOMINANTE

El accidente de la primera largada fue causado por toques y roces varios. Esperamos que algo así no se repita, sobre todo cuando vimos de cerca el auto de **Del Campo**, con su butaca fuera de lugar, claro indicador de que algo falla en los sistemas de seguridad.

Los cinco autos que allí quedaron restaron algo de interés a la prueba final, que **José Luis Bessone** dominó a voluntad y sin apremios. La carrera en sí misma no mostró un gran espectáculo pero dejó en claro que la especialidad posee un notable potencial aún no explotado. El entusiasmo de sus pilotos así lo indica. Falta que se trabaje más en la preparación de los motores y en la puesta a punto de las suspensiones. Logrado eso, y sumando algunas figuras más –las que parece que no tardarán mucho en integrarse–, la Fórmula Sierra podrá tener carreras sumamente interesantes, tanto técnica como deportivamente.

ALFAJORCITOS

DESCLASIFICACIONES - Los respectivos comisarios técnicos de la Clase Dos y de la **Fórmula Sierra** recomendaron las declasificaciones de **Ernesto C. Bessone** y **Hernán Ayerza**, respectivamente. En el caso del ganador de la Clase Dos, fue por "**irregularidades en la tapa del capot, en las poleas y correas de la bomba de agua y del alternador**" de su **Alfa Romeo Alfasud Sprint Veloce 1.5**. En el caso de Ayerza, fue porque su **Sierra Ghia 2.3 pesó once kilos menos** que los 1.009 kg. mínimos. En el caso de Bessone, éste apeló la medida, por lo que la clasificación de la prueba se halla en suspenso.

PIÑA x 2 -**Jorge Giral** no tuvo suerte en Córdoba. El martes, mientras clasificaba, se dio una notable piña con su **Fiat 128 1300**. El miércoles fue uno de los más afectados por lo ocurrido en la primera largada de la **Fórmula Sierra**. El martes se le había roto la caja de velocidades del 2.3 y giró sin quinta y sin autoblocante. Además probó neumáticos Paneco del Fiat Regatta.

TODAVIA NO - **Viente Pernía** usó en Córdoba su habitual Fiat 128 1300 puesto que el **Fiat Regatta 100S** aún no se encuentra totalmente listo. "**Hemos probado en Buenos Aires, pero todavía faltan algunas vueltas más para que el auto sea competitivo**", dijo.

MAS SIERRA - De acuerdo con lo comentado por **Oscar Pentecoste**, presidente de la **Asociación Pilotos Automóviles de Turismo**, son alrededor de quince más los que pretenden correr en la **Fórmula Sierra**, y para ello se está por pedir a **Ford Motor Argentina** la construcción especial de esa cantidad de Ford Sierra **Ghia 2.3 S**. Entre aquéllos se encuentra **Máximo Macchi**, aquel recordado y prolijo piloto que supo conducir diversos Fiat 125 en la década del '70.

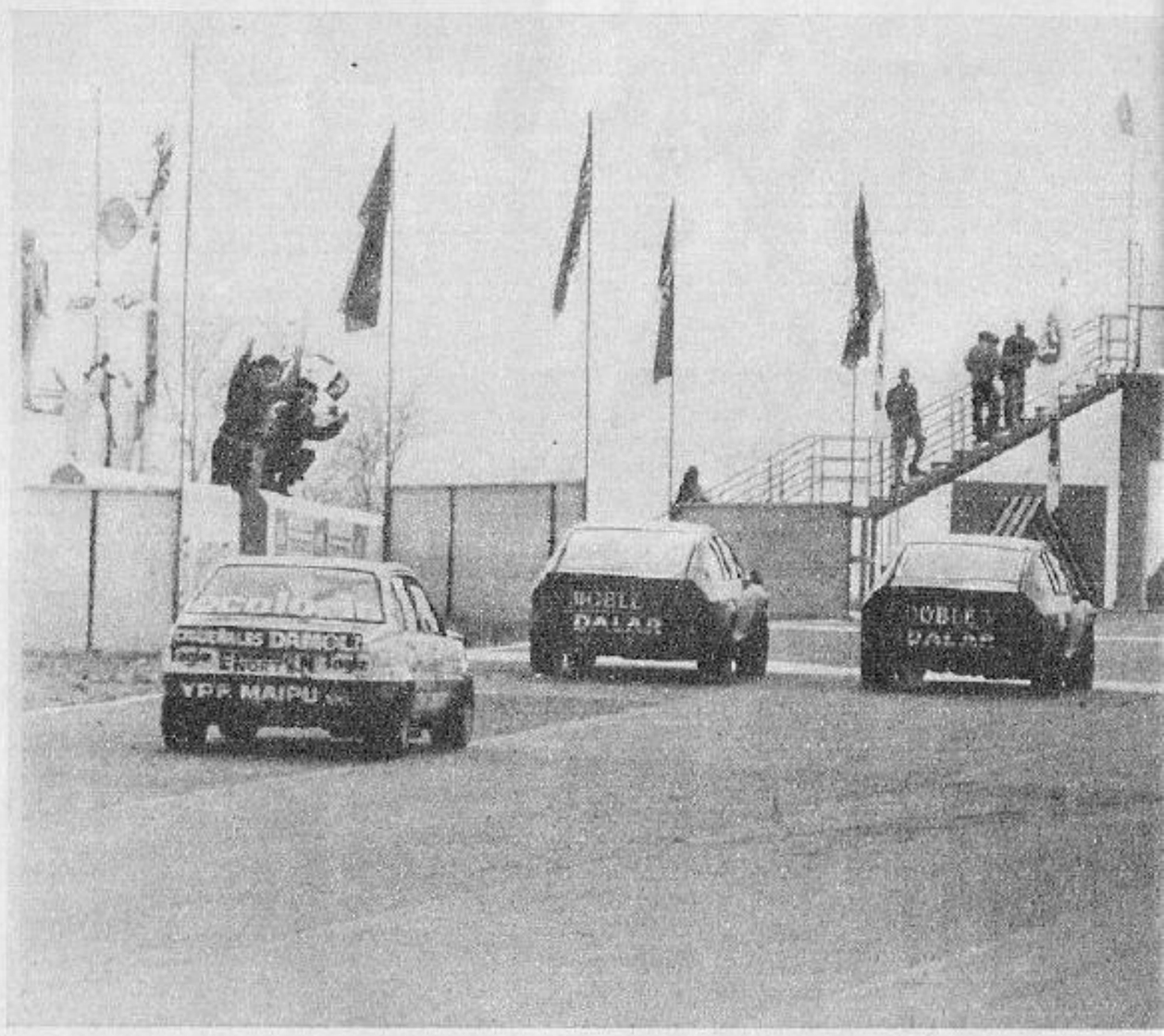
NOVEDADES - Fueron muchas las que presentó el **Autódromo Oscar Cabalén** gracias al trabajo del Córdoba Automóvil Club. Se construyeron boxes, se pavimentaron accesos, se construyeron bancos (para público y pilotos), una confitería; se dispone de agua potable en cantidad, se construyó un puente peatonal que cruza la pista a la altura del comienzo de los boxes y se pintaron todas las instalaciones.

SGROPPO - El piloto chaqueño rompió la caja de su **Sierra** el martes, y el miércoles su auto no rendía muy bien.

8



9



10



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



HABLAN LOS PROTAGONISTAS

CLASE DOS

Oscar Bonomo (el martes, después de clasificar): "El auto es excelente, y todavía hay cosas para desarrollar...". (El miércoles, posteriormente a su abandono) "Lástima que se haya roto esa pavada, pero igual estoy muy contento; estamos en el camino apropiado".

Ernesto C. Bessone (antes de conocerse su desclasificación): "Cambiamos la puesta a punto el martes a la noche. En carrera tenía que controlar a Baldinelli, aunque mi objetivo era sumar puntos para el campeonato. Si Baldinelli no me hubiese tapado, podría haberme acercado mas a Bonomo y Faure".

Alberto Baldinelli: "En realidad no había más. El auto aún no está perfecto. Creo que al Gacel le podemos ganar cuando tengamos con Pardo la misma configuración que usamos en Santa Fe. Si me hubiese empujado Raúl Faure cuando volvió a salir luego de cambiar su neumático, me hubiese acercado más a Bessone". (Esto lo decía antes de la revisión técnica, cuando aún no sabía que sería dado como ganador.)

CLASE TRES

Jorge Maggi: "Hasta Río Cuarto no teníamos exactamente los mismos elementos en la transmisión –regulación del autoblocante–. En la clasifica puse gicleurs más grandes e hice el tiempo de la pole, aprovechando una vuelta rápida de Valenti, con quien me 'chupé'." (Dicho el martes después de hacer la pole position.) "Tratamos de irnos junto con 'Chippy', pero no nos dimos cuenta de que Gianni venía descontándonos tanto. Hacia el final, preparé una vuelta muy rápida para tratar de pasar a Breard en la última curva, me dejó el hueco y lo pasé por adentro. Nunca tenemos nada programado sobre la prioridad para ganar un puesto."(Dicho apenas terminó la final de su clase.)

Eugenio "Chippy" Breard: "Fue una linda carrera; faltando seis vueltas mi cubierta delantera izquierda estaba con las telas, y hacía extraños ruidos cuando doblaba a la derecha en la curva uno. Habría sido lindo si hubiésemos empatado. Al final, la diferencia era el largo del ventilete".

FORMULA SIERRA

José Luis Bessone: "En la primera largada salí bien, aunque faltando dos curvas para llegar a la recta, me tocó Basualdo un par de veces. Cuando llegué al lugar del accidente, entré como pude a boxes porque detrás de mí, venían autos en tercera a fondo. Luego, en la carrera propiamente dicha, me fui en punta. El auto andaba muy bien, pero eso es fruto del trabajo en el taller y el autódromo. De los pilotos de Buenos Aires y alrededores, debo de ser el que más giró entrenándose".

Ricardo Albertengo: "Creo que tengo unos 160 HP a 6500 RPM, gracias al trabajo de José Ramini en el motor. En cuanto al peso, estamos excedidos 14 kilos con respecto al mínimo. En la final, el auto barría un poco con la trompa".

Gerardo Del Campo (mientras renqueaba): "Me tocaron dos veces, aunque no sé quién fue; la cuestión es que pegué contra el paredón y luego me atropellaron de costado, cuando me quedé en el medio de la pista".

12



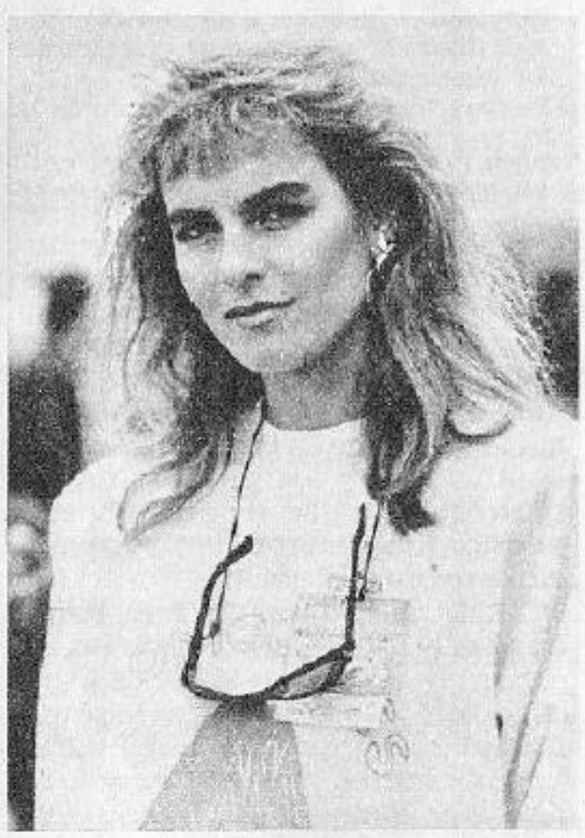
13



14

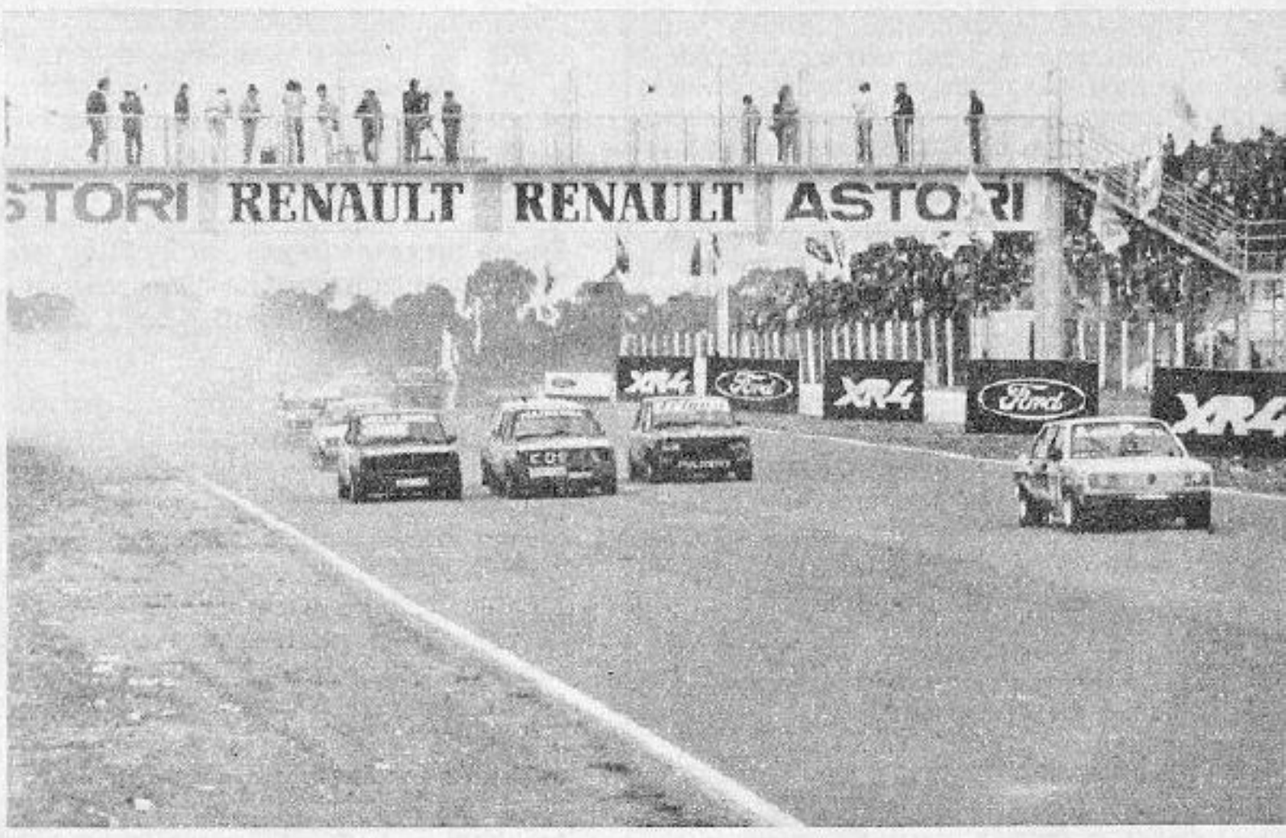


15



*8. Baldinelli aventaja a Bessone mientras los siguen Breard y Percaz. 9. Llegada de la Clase Tres. Breard por fuera, Maggi por dentro y unos centímetros adelante, y Gianni muy recuperado de un pequeño "dibujo" realizado hacia el principio de la carrera. 10. Vicente Pernía y Raúl Tschopp en un pasaje de su lucha. 11.Gabriel Raies encabeza el pelotón que integran Marincovich y Alberteng*o. *12. Omar Bonomo, desconsolado, se encamina hacia los boxes luego de su abandono, acompañado por un colaborador de su equipo. 13. Foto "ieceista": Ricardo Iglesias, Héctor Luis Graciassi y Carlos Marincovich posando. 14. Oscar Gálvez estuvo en Córdoba junto a Carlos Flatban (izquierda) y Félix Gaviña, ambos ejecutivos de Ford Motor Argentina. 15. No sabemos cómo se llama pero el novio es pilar de un equipo de rugby cordobés y es muy, muy grande. 16. Impresionante escapada de Volkswagen Gacel GS de Omar Bonomo en la partida de la Clase Dos. Lo siguen Percaz, Faure y Baldinelli.*

16





José Basso y su Alfa, delante de Pentecoste y Pernía. El marplatense hizo un interesante trabajo en Córdoba. Su auto está pintado original y cuidadosamente.

EL GACEL ESTA DE MODA

Aunque sus virtudes en rally son bien conocidas, a partir de su presentación en Río Cuarto con la configuración GL motor "chico", caja de cuatro velocidades, el **Volswagen Gacel** se transformó en la novedad técnica más importante del año. Además del auto (GS desde Córdoba) de **Omar Bonomo** –que prepara su tío **Pascual** Bonomo, con tapa de cilindros y árbol de levas provistos por **Luis Cosma**– se presentó en la clasificación del martes 8 de julio otro ejemplar armado por **Alfredo Altamirano** y su equipo en Río Tercero. Asimismo se están armando otros VW Gacel GS para **Ernesto Bessone (p)** y para **Mario Serravalle.** De acuerdo con lo dicho por Altamirano, éste continuará en rally hasta fin de este año, alternando con algunas pruebas de circuito, para dedicarse a partir de 1987 a la pista en forma exclusiva. "**Por los costos, ¿viste? Ya son insoportables para mí como particular...**"

Esto, evidentemente, sería vergonzoso, ya que implicaría que tras un esfuerzo de tres años, el principal piloto y responsable de desarrollo para rally de este modelo se retirara por falta de apoyo de la marca.

Sin embargo, este apoyo sí parece obtenerlo para competir en Turismo pista (¿será porque estas carreras se transmiten por TV?), y así Altamirano obtuvo un casco "pelado" a partir del cual armó el auto en diez días. Rompió un motor el lunes por la noche, lo reemplazó para el martes, día en el cual tuvo inconvenientes con el sistema eléctrico. Pese a clasificar, decidió no largar ya que su auto aún adolecía de típicos problemas de "dentición" comunes a todos los coches "0 km". Además, Omar Bonomo, que había realizado el mejor registro en la clasificación, rompió su caja de velocidades, siendo el favorito para ganar la carrera. Por ello, Altamirano, seguramente bien aconsejado, le prestó su caja de cinco marchas (relación diferencial 4.11) con la que Bonomo cumplió su excelente actuación.

Bessone, cuyo casco ya se encuentra en pleno proceso de armado en el taller que posee en su fábrica, usará un motor de Luis Cosma, y puesto que viajará a Europa próximamente, será su hijo "Tito" –presente en Córdoba–, quien se encargue de la puesta a punto de las suspensiones, algo en lo que Bessone Jr. es un verdadero especialista, sobre todo si se considera que en las próximas semanas todos los VW Gacel que aspiren a la punta probablemente calcen amortiguadores **Delfabro** regulables. Por su parte, Mario Serravalle, quien cumple la suspensión aplicada por la CDA, espera termina su Gacel para las siguientes pruebas.

"**Vamos a llegar a fin de año con no menos de 10 Gacel en pista**", nos decía "papá" Bessone.

Este es preparado por **Jacky Silva** en Resistencia con tapa de cilindros y árbol de levas suministrados por **Carlos Akel.**

RAIES - "**Es un auto lindo, da ganas de manejarlo; además es interesante porque en las suspensiones se puede trabajar con los amortiguadores, los espirales, la barra...Sirve como escuela y se aprende mucho**". En la clasificación el coche de Marcelo mostraba una tendencia subvirante a la izquierda. El motor es preparado por **Carlos Akel** en Buenos Aires –quien lo repasa luego de cada prueba– y además cuenta con otra planta motriz prestada por el mismo Akel.

QUEJAS - Las de **Gustavo Rivero** y su equipo: "**Yo reconozco que me adelanté un poco, es cierto, pero no creo que ello sea tan grave como para que me excluyan. Además, cuando pregunté, me dijo el comisario deportivo que yo no estaba en condiciones de largar porque estaba muy excitado. Para mí, venir a Córdoba implica un esfuerzo muy grande, y no puede ser que me excluyan con esos argumentos**"

EXPLICACION - La del comisario deportivo, **Antonio Merlello**: "**Rivero se adelantó dos filas de largada, desordenando la grilla y obligando a otros pilotos a correrse. Quizás haya sido un factor más en los roces que terminaron en el accidente**". Por otra parte, refiriéndose a la piña de la primera partida, comentó: "**Aunque hubo algunas presiones para apurar la segunda largada, determiné que debían pasar 30 minutos para que la pista estuviera en condiciones y los pilotos –involucrados o no– se tranquilizaran, puesto que vivieron una experiencia muy desagradable**".

POMODORO - Juan Jacinto Pomodoro es el responsable de la preparación de los **Renault 18-GTX E.L.** que condujeron **José Catalán Magni** y **Daniel Rodríguez.** Las suspensiones las hizo Daniel Mustafá en su taller sito en el complejo de "Maipu Automotores".

DESARROLLO

CLASE 2

En la primera vuelta de las veinte, el Volkswagen Gacel GS de **Omar Bonomo** había tomado la punta, dejando a Raúl Faure a 3s31/100, mientras "Chippy" Breard aventajaba a Baldinelli y Néstor Percaz. Breard perdió ese puesto en el giro siguiente. Bongioanni no cumplió un solo giro, debido a que se le rompió el parabrisas, que no era de seguridad.

En la quinta vuelta, Bonomo amplió su ventaja sobre el cordobés Faure a 4s52/100, mientras que tercero se encontraba Baldinelli, continuamente acosado por Bessone (p). Seguían Breard, Percaz, José Basso, Oscar Pentecoste, Rodolfo Nizzo, Vicente Pernía, Juan Heguy, Jorge Trejo, y Raul Tschopp.

En la décima ronda, el liderazgo de Bonomo estaba protegido por los 6s02/100 que lo separaban de Faure, mientras que Bessone ya se había separado de Baldinelli, a quien escoltaban Percaz, Basso, Nizzo, Tschopp, Pernía, Trejo, Di Paolo, Fosatti, Pablo Ortiz Basualdo, Mario Vuono y Enrique Santacaterina.

Poco antes de cumplir la vuelta N° 14, cuando Bonomo ya tenía 6s88/100 de ventaja sobre el 128 de Faure, la carrera cambió totalmente. Abandonó Bonomo y, en el preciso momento en que Faure se adueñaba de la punta, éste pinchó el neumático delantero izquierdo. Así se hizo del comando de la carrera Ernesto Bessone (p), a quien perseguían Baldinelli, Percaz, Basso, Tschopp, Pernía, Trejo, Vuono, Santacaterina, Fosatti y Ortiz Basualdo.

Desde ese momento hasta el final de la prueba, sólo cabe destacar la deserción del santafesino Tschopp.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

VUELTA	Nº	PILOTO	AUTO	CAUSA
CLASE 2				
14	7	Omar Bonomo	Volkswagen Gacel GS	Eje del acelerador
18	92	Raul Faure	Fiat 128 1300	Pinchadura y embrague
7	98	Eugenio Breard	Alfasud 1300	Pinchadura y piña.
8	10	Oscar Pentecoste	Fiat 128 1300	Junta de tapa de cilindros
9	18	Fernando Padilla	Fiat SE 1.5	Caja trabada en 3ra.
7	14	Hugo Fierros	Fiat 128 1300	Triceta
CLASE 3				
6	4	Horacio Valenti	Renault 18 GTX EL	Bomba de nafta
11	44	Héctor Giambronne	Alfa Romeo GTV 2000	Abandono voluntario
15	6	"Zorba"	Renault 18 GTX EL	Embrague
FORMULA SIERRA				
NL	20	Gustavo Rivero		Excluido
NL	29	Gerardo del Campo		Colisión en la largada
NL	24	José Luis Morier		Colisión en la largada
NL	11	Jorge Guiral		Colisión en la largada
NL	10	Norberto Moyella		Colisión en la largada
4	21	Carlos Marincovich		Rotura de palier
6	26	Oscar Pentecoste		Extremo de dirección
14	19	Roberto Basualdo		Rulemán engranado + palier



AL CORDOBA AUTOMOVIL CLUB



Oscar Franco, presidente del C.A.C.

Porque hace varios meses prometió remozar totalmente al Autódromo Oscar Cabalén, y lo hizo, con su trabajo y con los aportes de firmas nacionales y provinciales. Porque pretende seguir avanzando para mejorar aún más ese tradicional escenario. Porque mostró una vocación deportiva que vale la pena tomar como ejemplo.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Córdoba Automóvil Club
Promotor: Néstor Papini.
Accesos: 3 puntos. Tres de tierra en buen estado.
Controles: 3 puntos. Suficientes y correctos.
Comodidades: 3 puntos. Buenas.
Estado del circuito: 4 puntos. Muy bueno, aunque con algunos pozos muy cerca de la trayectoria ideal.
Boxes - (instalaciones): 4 puntos. Muy mejorados con respecto a otras competencias realizadas en el mismo escenario.
Boxes - (condiciones de trabajo): 3 puntos. Como es habitual, no fueron suficientes para todos los autos presentes.
Promoción del espectáculo: 3 puntos. Afiches, conferencia de prensa previa, etc.
Servicio de prensa: 3 puntos. Bueno.
Facilidades para las transmisiones: 3 puntos. Suficientes.
Puntualidad: 4 puntos. Se cumplieron los horarios previstos.
TOTAL: 33 puntos. (Ideal: 50 pts.)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Pedro Vidal, responsable del motor de Bessone, Gerardo del Campo y José Luis Bessone departiendo en los boxes del Cabalén el martes por la tarde, apoyados en la coupe Alfa Romeo que utilizó Héctor Giambronne en su debut como piloto.

DESARROLLO

CLASE TRES

Jorge Maggi picó impecablemente en la partida, estableciendo una diferencia de 1s51/100 sobre Valenti en la vuelta inicial. Breard se colocó tercero, seguido por Gianni, Adba, Romero, Preto, "Zorba", Rodríguez, Catalán, Valdez, Giambronne, Ciaglia, Abiusi y Lustig.

Valenti entró a boxes en el giro N° 6, quedando igualmente puntero Maggi, a quien perseguían (2s59/100) Breard, Gianni, Adba, "Zorba", Rodríguez, Preto, Ciaglia, Valdez, Catalan y Lustig.

En la vuelta once, luego de descontar medio segundo por giro, Breard superó a Maggi, mientras Gianni se acercaba, lenta pero seguramente, al equipo formado por ambos Alfa. Cinco vueltas más tarde, "Chippy" Breard continuaba liderando, con Maggi a tan sólo 24/100 (pegadito a la cola...). Gianni seguía limando décimas, y Adba había superado ya a Romero. "Zorba" entró en la vuelta anterior a su box, retirándose de la prueba, mientras que en la siguiente, hizo lo propio Romero cuando su R-18 exhalaba una pesimista humareda celeste.

Faltaban tan sólo cuatrocientos metros para llegar, cuando Maggi superó a Breard en la última curva de la carrera, y ya Gianni estaba a sus espaldas. La diferencia que separó a los dos punteros en la final (5 centésimas de segundo) habla por sí sola.

FORMULA SIERRA DESARROLLO

En la primera largada, José Luis Bessone tomó la punta, seguido por Gustavo Rivero –quien se adelantó en la grilla–, Ayerza, Sgroppo, Albertengo, Marincovich, Iglesias, Marcelo Raies, Bauque, Cunqueiro, Pentecoste y Basualdo –quien se despistó luego de tocar a Bessone–. Sin embargo, debido al accidente de la partida, se debió proceder –30 minutos después, tal como indica el Reglamento Deportivo Automovilístico– a una nueva largada.

Al ser dada nuevamente la orden, Bessone volvió a tomar la punta en la primera vuelta, perseguido a 75/100 por Basualdo, a continuación se ubicaba Marincovich. En el tercer giro ya se veía humo que salía desde la rueda trasera izquierda de Basualdo. En la cuarta vuelta se despistó Raies al circular por la parte "sucia" de una curva a la izquierda. En la quinta ronda, Bessone seguía puntero 1s37/100 delante de Basualdo, Ayerza ya estaba tercero en la pista, ordenándose a continuación Albertengo, Fineschi, Raies, Pentecoste –quien abandonaría en la vuelta siguiente–, Sgroppo, Patti, Iglesias, Cunqueiro, Bauque y Ferrer.

En la vuelta N° 11, Bessone estaba adelante con 4s40/100 de ventaja sobre Ayerza, quien había superado a Basualdo en el giro anterior; cuarto se colocaba Fineschi, seguido por Raies.

En la vuelta N° 15, Basualdo perdió la rueda al salir de la anteúltima curva por rotura de su palier. Una ronda más tarde, Bessone estaba delante del pelotón a 3s65/100 de Ayerza, quien era perseguido por Albertengo, Fineschi, Raies, Sgroppo y Patti, finalizando en ese mismo orden cuatro giros más tarde.

CAMPEONATOS

CLASE DOS

(disputadas cinco competencias)

Baldinelli, 60 puntos; Bessone, 47; Guiral, 27; Basso, 22; Faure, 20; Cogno, 18; "El Suizo" y Percaz, 16; Pentecoste, Tschopp y Bonomo, 15; Di Paolo, 14; Pernía, 12; Ansaldo, Antúnez, Trejo y Nizzo, 10; Santacaterina, 9; Fossatti, Mateo y Ojeda, 8; Joseph, 6; Tomé, Vuono, Fierros, 4; Paolucci, Galluzzi, 3; Cacia, Cangnano, 2; Krujoski y Basualdo, 1.

Nota: Este puntaje no es definitivo puesto que la calsificación de la última competencia quedó en suspenso.

CLASE TRES

(disputadas cinco competencias)

Maggi, 67 puntos; Adba, 50; Breard, 45; Gianni, 43; Romero, 33; Lustig, 32; Rodríguez, 28; Valenti, 22; Ciaglia, 18; Arballo, 17; "Zorba", 16; Valdivieso, 8; Delgado, 7; Valdez, 4; Preto y Abiusi, 1.

FORMULA SIERRA

(disputadas dos competencias)

Bessone, J.L., 28 puntos; Albertengo, 27; Raies, M., 25; Guiral, 20; Sgroppo y Fineschi, 12; Pentecoste, 10; Basualdo y Patti, 6; Ferrer, Iglesias y Cunqueiro, 1; Moyetta, 3 y Bauque, 1.

Nota: Este puntaje no es definitivo puesto que la clasificación de la última carrera quedó en suspenso.

Próxima competencia: el 27 de julio en Las Parejas.

CLASIFICACIONES

Córdoba Automovil Club - Autódromo Oscar Cabalen - Circuito N° 2 de 2.600 metros - 20 vueltas - Recorrido total 52 km. - 9/7/86

CLASE DOS PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m22s05/100 (Prom. 114,076 km/h); Faure, 1m22s73; Percaz, 1m22s90; Baldinelli, 1m22s96; Breard, 1m22s98; Nizzo, 1m23s42; Bessone, 1m23s48; Fierros, 1m23s65; Pernía, 1m23s91; Pentecoste, 1m23s98; Ojeda, 1m24s30; Basso, 1m24s36; Heguy, 1m24s57; Santacaterina, 1m24s86; Biancini, 1m24s88; Tschopp, 1m24s88; Trejo, 1m24s95; Di Paolo, 1m25s13; Ortiz Basualdo, 1m25s17; Alkamirano, 1m25s23; Guerci, 1m25s27; Fossati, 1m25s38; Galluzzi, 1m25s43; Bongiovanni, 1m25s44; Padilla, 1m25s46; Llenes, 1m25s49; Carignano, 1m25s65; Villa 1m25s67; Guiral, 1m25s95; Muscio, 1m26s98; Vuono, 1m26s09; Cacia, 1m26s17; Martínez Parra, 1m26s22; Menendez Behety, 1m26s40; Caballero, 1m26s50; Fiamini, 1m26s56; Figliozzi, 1m26s58; Ferreira, 1m26s77; Quiroga, 1m26s81; Ottaviani, 1m26s22; Celentano, 1m34s09.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	84	Alberto Baldinelli/Bs. Aires	Fiat SE 1.5	27m57s33/100	20
2°	22	José Basso/Mar del Plata	Alfa Romeo SV 1.5	28m08s35/100	20
3°	3	Vicente Pernía/Tandil	Fiat 128 1300	28m10s24/100	20
4°	38	Jorge Trejo/	Fiat SE 1.5	28m18s91/100	20
5°	79	Néstor Percaz/Villalonga	Fiat 128 1300	28m21s19/100	20
6°	86	Enrique Santacaterina/Bs. Aires	Fiat SE 1.5	28m29s48/100	20
7°	48	Mario Vuono/	Fiat 128 1300	28m31s97/100	20
8°	16	Héctor Fossati/Bs. Aires	Fiat SE 1.5	28m32s34/100	20
9°	71	Marco Galluzzi/Olivos	Fiat SE 1.5	28m33s79/100	20
10°	97	Pablo Ortiz Basualdo/Bs. Aires	Fiat 128 1300	28m34s42/100	20
11°	96	Mario Guerci/	Fiat SE 1.5	28m49s27/100	20
12°	95	Carlos Cacia/Fdo. Varela	Fiat 128 1300	28m49s42/100	19
13°	52	Raúl Tschopp/Santa Fe	Fiat SE 1.5	25m41s54/100	18
14°	92	Raúl Faure/Cordoba	Fiat 128 1300	26m31s79/100	18
15°	61	Raúl Di Paolo/	Fiat 128 1300	21m30s47/100	15
16°	7	Omar Bonomo/Bs. Aires	VW Gacel GS	19m17s66/100	14
17°	28	Rodolfo Nizzo/Cordoba	Fiat 128 1300	18m41s76/100	13

No clasificaron: Padilla (9v); Pentecoste (8v); Breard, Fierros y Villa (7v); Heguy (6v); Carignano (5v); Llenes (2v).
No registraron paso: Bongiovanni y Muscio.
Promedio del ganador: 111,803 km/h.
Record de vuelta: Bonomo en la 8a. en 1m21s52/100 a 114,819 km/h.

CLASE TRES PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m20s36/100 (Prom. 116,475 km/h); Valenti, 1m20s38; Gianni, 1m21s07; Breard, 1m21s08; Adba, 1m22s00; Romero, 1m22s61; Preto, 1m23s42; "Zorba", 1m23s47; Lustig, 1m23s77; Rodríguez, 1m24s90; Delgado, 1m25s45; Valdez, 1m25s53; Catalan, 1m25s69; Ciaglia, 1m27s00; Arballo, 1m28s25; Abiusi, 1m29s82; Giambrone, 1m30s70.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	22	Jorge Maggi/Pilar	Alfa Romeo GTV 2000	27m24s44/100	20
2°	7	Eugenio Breard/Bs. Aires	Alfa Romeo GTV 2000	27m24s49/100	20
3°	11	Juan C. Gianni/Cordoba	Renault 18 GTX	27m24s72/100	20
4°	17	Fernando Adba/Wheelright	Renault 18 GTX	27m40s26/100	20
5°	29	Daniel Rodríguez/Cordoba	Renault 18 GTX	27m52s31/100	20
6°	9	Pablo Ciaglia/Bs. Aires	Renault 18 GTX	28m07s42/100	20
7°	31	Daniel Valdez/	Renault 18 GTX	27m34s51/100	19
8°	54	Jorge Delgado/Avellaneda (B.A.)	Renault 18 GTX	28m05s76/100	19
9°	28	Germán Arballo/La Rioja	Renault 18 GTX	28m27s93/100	19
10°	30	Antonio Abiusi/	Peugeot 504 TN	28m39s00/100	19
11°	8	Roberto Lustig/Lanús	Renault 18 GTX	28m13s27/100	17
12°	30	Carlos Romero/Ushuaia	Renault 18 GTX	32m26s15/100	16
13°	6	"Zorba"/Río Tercero	Renault 18 GTX	21m34s89/100	10

No clasificaron: Giambrone (11v); Preto (6v); Catalan (6v); Valenti (6v).
Promedio del ganador: 113,838 km/h.
Record de vuelta: Valenti en la 4a. en 1m20s27/100 a 115,598 km/h.

FORMULA SIERRA PRUEBAS DE CLASIFICACION

J.L. Bessone, 1m20s31/100 (Prom. 116,546 km/h); Basualdo, 1m21s05; Del Campo, 1m21s37; Ayerza, 1m21s37; Sgroppo, 1m21s68; Rivero, 1m21s92; Albertengo, 1m22s07; Iglesias, 1m22s09; Marincovich, 1m22s10; Raies, 1m22s11; Patti, 1m22s30; Pentecoste, 1m22s37; Moyeta, 1m22s68; Fineschi, 1m22s81; Bauquo, 1m22s83; Cunqueiro, 1m22s84; Morier, 1m23s01; Guiral, 1m23s19; Ferrer, 1m24s71.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas
1°	28	José L. Bessone/Bs. Aires	27m14s19/100	20
2°	15	Ricardo Albertengo/San Jorge	27m23s12/100	20
3°	16	Oscar Fineschi/Quilmes	27m26s21/100	20
4°	25	Marcelo Raies/Córdoba	27m27s00/100	20
5°	23	Jose D. Sgroppo/Resistencia	27m42s44/100	20
6°	17	Roberto Patti/Mendoza	27m47s51/100	20
7°	18	Raul Cunqueiro/	27m53s98/100	20
8°	27	Ricardo Iglesias/Pergamino	28m06s80/100	20
9°	22	Ricardo Ferrer/	28m30s26/100	20
10°	12	Rodolfo Bauque/Córdoba	28m31s02/100	20
11°	19	Roberto Basualdo/Mendoza	19m16s75/100	14

No clasificaron: Pentecoste (6v); Marincovich (4v).
No largaron: Moyeta, Guiral, Morier y Del Campo.
Excluido: Rivero.
Promedio del ganador: 114,545 km/h.
Record de vuelta: Bessone en la 5a. en 1m20s96/100 a 115,612 km/h.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL Máxima Compresión

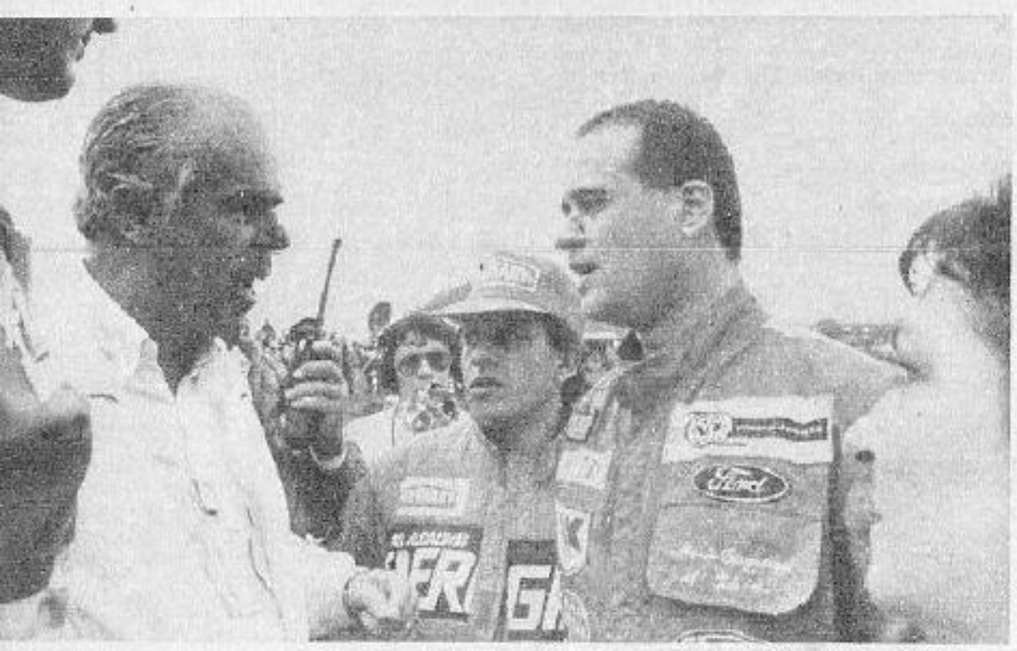
Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto

EN SALTA

TRAVERSO J Y LOS DEMA

Por Néstor Carbia. Fotos: Enrique Bianco

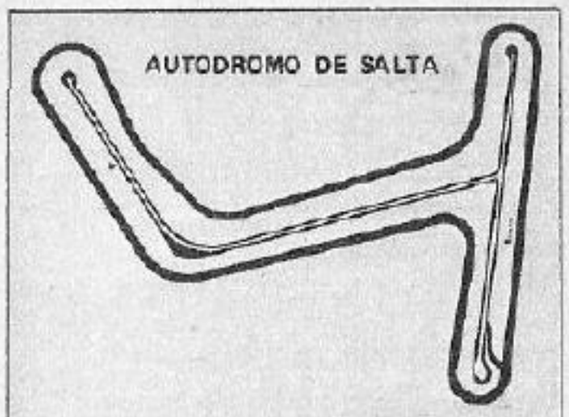
Gayraud conversando con Raúl Escolar (abajo), en presencia de Hector Glambronne, y a ambos costados Banfi y Josefina Herceg. Fue antes que Herceg protagonizara un escandalete con Escolar. Se larga y Traverso marcha al frente, seguido por Pontoriero, Bessone, Pisandelli, Citra, Di Palma, Del Río, Del Campo y Crocco. Se desencadena el problema (izq. arriba): Mientras Del Campo encara por el pasto, Serafini está en posición invertida. Banfi está oculto y a su lado, Zuain. En la foto de abajo, los mismos protagonistas con el agregado de Fortunato, quien pasa por el costado izquierdo y Crocco, llegando a la zona "caliente".



Una carrera que se tronchó parcialmente tras la carambola producida poco después de cumplirse dos vueltas, dejando fuera de competencia a cuatro autos habilitados para alternar en la conversación con los punteros, lo que desató, además, un escándalete en boxes. En la pista sólo quedó Bessone para pelearle al "Flaco", pero su despiste le dejó libre el camino al ganador, quien, para establecer ventajas, hasta entonces anduvo "al filo de la navaja" como sólo él sabe.







FICHA GENERAL:

Fecha: 13 de julio de 1986.
Denominación: 7ma. Prueba por el Campeonat de T.C. 2000.
Lugar: Capital de Salta.
Ubicación Autódromo: En la salida sur de la ciudad.
Autoridades. Director de la Prueba: Germán Tuyá; **Adjunto:** Lucas Rey;
Comisario Técnico: Daniel Affione; **Adjunto:** Dardo Filippone; **Colegio de Comisarios Deportivos:** Raúl Escolar (CDA) y **Martín Saravia** (Federación Regional).

Condiciones climáticas: Tiempo parcialmente nublado, 20 g.
Participantes: En pista 17. Largaron 17, por 1ra. vez. En la 2da. largada: 11. Clasificaron: 8.
Público: 18.000 personas.
Difusión: ATC en directo para todo el país; Canal 2 (Campeones), imágenes parciales en diferido y canales locales. Radio Rivadavia (Carburando); Radio El Mundo (Campeones); Radio Splendid (Autorradio Sport); emisoras locales y L.T. 14, Paraná, Entre Ríos (Página de Automovilismo).
Infraestructura del escenario: Muy buena.
Organización: buena.
Espectáculo: bueno.

Otra vez, y por varias vueltas, el duelo del momento: **Traverso** vs. **Bessone**. Aunque en esta oportunidad hubo algo menos de vibración, sin sorpassos y por menos rato.

El **Renault** del "Flaco" disparándose como por lanzallamas en las rectas, del Ford de "Tito". Y repitiendo la imagen del auténtico "Fuego cruzado" en las curvas –especialmente las más lentas– justo delante de la imponente **Sierra** blanca de **Herceg**, que ahí se le venía encima al producto de **Berta**.

Pero no duró lo que todos habríamos querido, como mucho menos deseado fue el accidente que eliminó de antemano a varios animadores y obligó a relanzar la carrera, no sin antes provocar censurables es-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

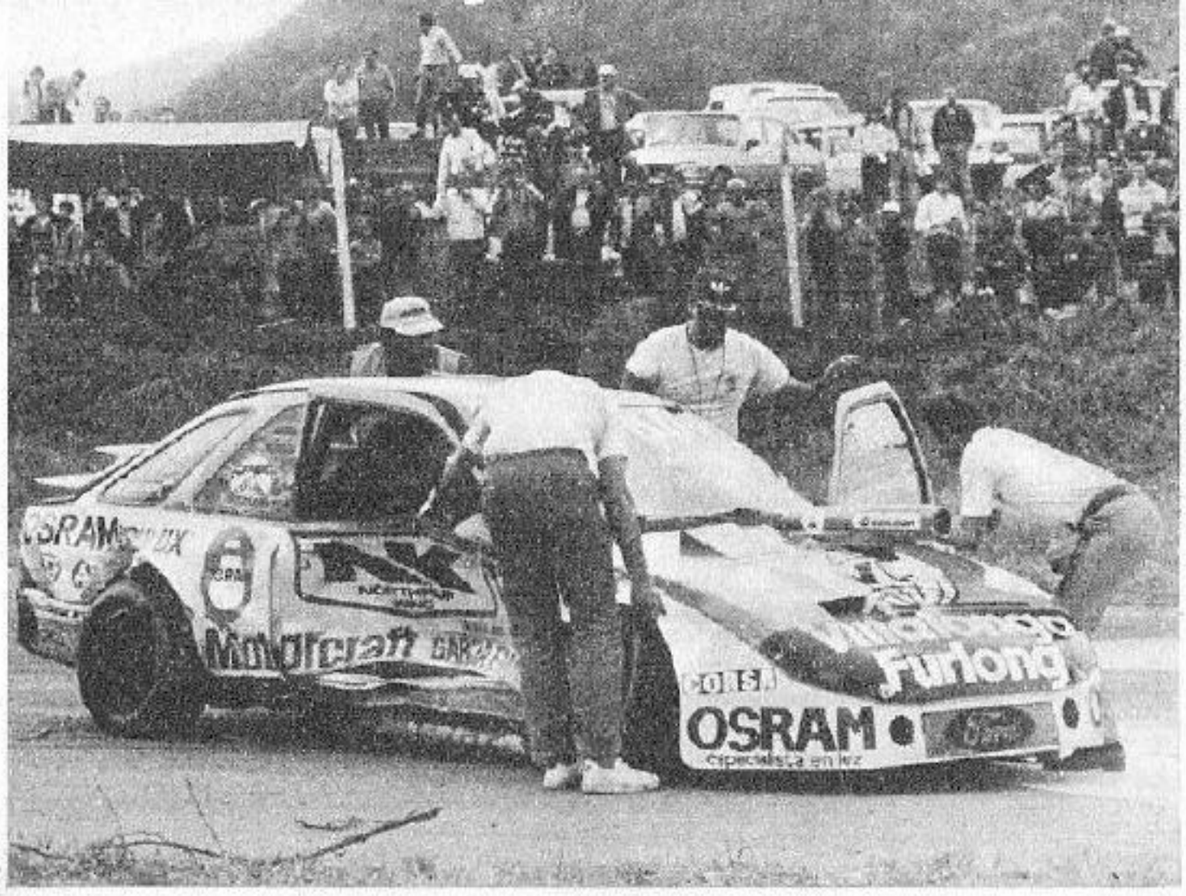
UEGA CON FUEGO... S SE QUEMAN







1



2

INDUSTRIA NACIONAL

RENAULT 11 TURBO

EL PRIMER TURBO NAFTERO

Tal como hemos anunciado hace ya más de un año, **Renault Argentina** ha comenzado la fabricación de la variante **turbo** para el R.11. En efecto, este nuevo modelo posee diversas novedades con respecto a las versiones TS y TL. El motor continúa siendo de **1.397 cm³**, sobrealimentado por un turbocompresor **Garret T2**, con una relación de compresión de **7,7:1**, potencia de **95 HP** (70 kw) a 5000 (RPM) y un torque máximo de **15,4 Kgm** (151 Nm) a 3.500 RPM.

El turbo obligó a incorporar varios elementos: bomba de aceite de mayor caudal, radiador de aceite del motor, retorno de aceite al cárter, bomba de combustible eléctrica, captor de presión de aire del turbocompresor, detector de detonación, intercambiador de calor aire - aire, encendido electrónico integral y un nuevo múltiple de admisión de aleación liviana.

Asimismo, se han incorporado amortiguadores algo más duros y nuevas barras antivuelco delantera y trasera, así como una caja de dirección con relación más directa. Se lo entrega en dos colores (Rojo Módena y Gris Húsar) y con butacas tipo "pétalo" (como la coupé Fuego o el R-18 E.L.). Exteriormente, posee un spoiler delantero con faros adicionales incluidos –que tiene una abertura para refrigeración–, así como también franjas laterales con la inscripción "Turbo".

Las performances declaradas son: velocidad máxima: **178 km/h**; aceleración: 0-100 km/h: **10,9 segundos**; 0-400 metros; **17,7** segundos; 0-1000 metros, **32,8** segundos. El consumo a 90 km/h de velocidad constante, es de **6,1 litro** cada 100 kilómetros.

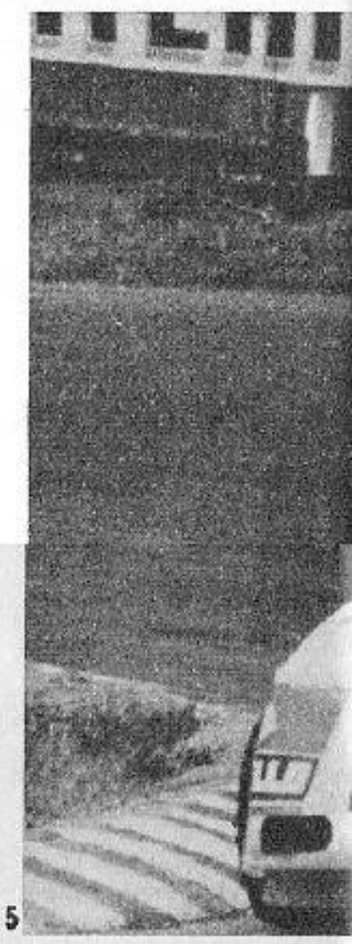
El R-11 Turbo es el primer auto "nafte-ro" argentino fabricado en gran serie, que posee motor turbocomprimido. Su eventual aplicación en competición, lo haría rivalizar con autos de mayor cilindrada, puesto que, de homologarlo Renault Argentina, se aplicaría un coeficiente –que actualmente es de 1.4 y que posiblemente en 1987 sea de 1.7– a su cilindrada.







4



5

cenas en boxes.

Como sea, con Traverso y Bessone avanzando ahora amenazadoramente sobre las posiciones del otra vez marginado Gayraud, el Campeonato, como el Fuego (con dos triunfos "al hilo"...), se reaviva.

La semana que viene volveremos analíticamente sobre todos estos temas y varios más. Por el momento, remitámonos al trámite de la carrera.

Largó bien Traverso desde la pole y se fue adelante. Pontoriero se ubicó segundo superando a Bessone y a Oltra. En la primera vuelta, Juan María Traverso pasó con 40/100 sobre Pontoriero, 1s10 sobre Bessone, y casi 3s30 sobre Pisandelli.

Al llegar por segunda vez a la última curva, Bessone superó a Pontoriero por adentro y lo fue a "buscar" al "Flaco"; la diferencia se mantiene. Unos metros más atrás, comenzó la carambola de Gayraud, Serafini, Zuain y Banfi. Del Río, Di Palma, Fortunato, Del Campo y el resto pasan como y por donde pueden esquivando a los cuatro que taponaban toda la pista. Del Río cuando buscó el hueco rozó apenas su trompa –lado izquierdo– con Gayraud.

Antes que llegasen los punteros para ingresar en la vuelta N° tres, el director de la prueba, Germán Tuya, demostrando no sólo buen criterio, sino también autoridad, exhibió la bandera roja y detuvo la carrera.

Se volvió a largar pero sólo con once autos, y se decidió computar las dos vueltas recorridas, sumar las 27 por correrse y lanzar los autos nuevamente de acuerdo al orden de paso de la vuelta dos de la anterior serie. Otra vez Traverso se fue al frente y también Pontoriero "madrugó" a Bessone ocupando el segundo lugar. Este se rehizo más rápido que antes, pasó a Pontoriero en la curva dos y lo fue a buscar a Traverso.

Vuelta cuatro: Juan María Traverso hizo el récord y Del Río se fue afuera; se rehizo inmediatamente pero no pudo evitar que los superaran Del Campo y Fortunato. Las diferencias entre los dos punteros fluctuaban, alternativamente, en el orden de los dos segundos hacia abajo. Pisandelli comenzó a hostigar a Pontoriero.

Vuelta 10: Fructificó la presión del neuquino y superó a Pontoriero, obteniendo el tercer lugar. Di Palma se acercó a ellos, y dos vueltas más

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





LOS PROTAGONISTAS

Traverso: "El equipo trabajó muy bien. LLegamos a Salta y el auto era tres segundos más lento de lo que en definitiva giró. Sin duda, el trabajo de Berta aquí, y en el Cabalén, y el desarrollo que fue haciendo José Luis Di Palma sobre nuestros autos, son la clave del éxito. El mérito de ellos es haber hecho un auto que no sólo diese una vuelta rápida, sino que lograra un ritmo constante para la carrera; eso es lo que hemos conseguido y por ello este resultado. Ahora estamos en la lucha directa por el campeonato con Gayraud, si bien hay que tener en cuenta que lo que le ocurrió a Mario hoy, es algo con un buen porcentaje de mala suerte".

Bessone: "El auto de Traverso tenía un ritmo distinto en la segunda carrera en relación con la primera. Quizá Oreste le haya cambiado algún glicoar, o lo haya hecho algún toque en la carburación, y eso le permitió a Juan María imponer un ritmo que era muy difícil de seguir para mí, aunque no imposible, como quedó demostrado. Yo iba mejor hasta la mitad de las curvas y frenando, mientras él se escapaba acelerando. Aunque lo alcanzara, creo que iba a ser duro ganarle, por no decir imposible si es que él no se equivocaba. Tuve mucha suerte en el despiste, porque esa curva era de quinta a fondo y en lo único que pensé fue en no tratar de corregirlo en el pasto, porque si lo trataba, hubiera volcado"

Pisandelli: "Los objetivos del equipo se van cumpliendo. Estamos funcionando bien, y el de hoy es un buen resultado para mí. No estaba para ganar, pero la carrera fue buena y como saldo positivo queda el cuarto lugar en el campeonato".

Oltra: "Lástima que se me arruine una buena carrera por esa rótula que se rompió. De cualquier manera, ya había perdido tenida por un error que cometimos en un cambio de gomas antes de largar".

Fortunato: "¿Cómo estoy?... Más que feliz. Dimos vuelta un fin de semana que venía mal. Este cuarto puesto es una maravilla para nosotros, máxime en las condiciones en que corrió el auto y cómo llegó".

Del Campo: "Así no se puede seguir corriendo. Mientras los comisarios deportivos no se pongan firmes, esto no va a cambiar".

Di Palma: "Fue una lástima que se nos volara el volante del motor de ayer. Ese sí que iba bien. El de hoy, estaba sólo para andar donde estuvimos".

REUTEMANN Y EL EQUIPO DE AKEL

"Yo mucho del tema no conozco. Esa es una idea de Cutuli y Raies, pero en este momento no hay nada en firme. Sería bueno para la categoría y también para mi equipo, que Carlos Reutemann corriera las dos últimas carreras, o por lo menos una de ellas. Pero repito no hay nada en firme, sólo es una alternativa que surgió de Cutuli y que todavía ni se habló con Carlos". (Respuesta de Carlos Akel en Salta ante el requerimiento de CORSA).

En referencia al mismo tema consultamos al promotor del T.C. 2000, Alcides Raies, y la respuesta del cordobés fue la siguiente: "No es fácil, pero sí posible. Esta semana voy a viajar a Santa Fe para hablar personalmente con Reutemann, y ver cuál es su posición. Si se hace va a ser importante para la categoría, y quizá también podría ser el homenaje que merece el Lole, del automovilismo argentino a manera de despedida".

1) La coupé Fuego de Seratini y la Sierra de Banfi rolas luego de la carambola. 2) Otro de los damnificados.. el auto de Gayraud, es retirado, imposibilitado de continuar. 5) Pisandelli y Di Palma con suerte diversa. El neuquino fue tercero, el "Loco" abandonó. 4) Crocco al frente de un pelotón que completan Zuain, Oltra y Fineschi. Crocco tendrá para la próxima el auto nuevo, en el que Del Campo trabajó sobre suspensión y aerodinamia. 3) "Coco" Fortunato y su Peugeot 505 con el que llegó en cuarto término.

adelante él también superó a la coupé negra que atienden Planetto y Benavídez. Una vuelta más tarde Di Palma se fue afuera y vuelven a invertirse las posiciones. A Pontoriero el cuarto lugar le duró sólo una vuelta más ya que en la 14ª, se rompió el motor y acabó su carrera. Luis volvió a ser cuarto.

Vuelta 15: gran golpe de escena de la carrera y virtualmente su definición. Traverso y Bessone llegaron al lugar de descenso de la "cola del avión", curva velocísima a la izquierda y en bajada, donde Pontoriero rompió su motor. Sólo 50/100 los separan. Juan María Traverso vio la mancha de aceite y la esquivó. Tito la vio recién cuando Juan María se abrió y no tuvo tiempo de esquivarla; la Sierra blanca se fue afuera haciendo cabriolas por el pasto. Bessone la dominó y retornó a la pista sin ser superado por Pisandelli, pero perdiendo más de ocho segundos en la maniobra. Traverso aflojó su ritmo (alrededor de 1m29s), pasó inmediatamente a hacerlo en 1m30s. A partir de allí Traverso reguló su marcha y fue permitiendo un lento y gradual acercamiento de "Tito", quien de los 8s70 de diferencia que tenía en la vuelta en que se fue afuera, se puso a 4s30 en el giro 24, a 3s30 una vuelta antes del final y conservó esa misma diferencia al final, sumando los 63/100 que Traverso había acumulado en la primera largada.

Mientras esto ocurría, Oltra se fue afuera en la vuelta 25ª e ingresó a boxes para no volver a salir, y en la 28ª no pasó Di Palma. El final no aportó modificaciones, salvo que Del Río le ganó el puesto a Del Campo en la suma de tiempos de ambas series, aunque Gerardo lo superó en el segundo parcial.

EMPANADAS SALTEÑAS

TRAVERSO A LA TIERRA - "Esta semana comienzo a recorrer la ruta del Rally con el muletto de Renault. Lo haré un poco con Gabriel Raies, y otra con Ernesto Soto, quienes me enseñarán los secretos de la conducción en rally. Además, haremos nuestra propia hoja de ruta con quien va a ser mi navegante, Daniel Stilo. Veremos cómo me las arreglo en este nuevo desafío". Obviamente el autor de la frase es Juan María Traverso, quien antes de correr en Salta ya pensaba en el Rally de Argentina.

DI PALMA: NO A NISSAN - Luis Rubén Di Palma reapareciendo en el T.C. 2000 confirmó a CORSA que no va a correr los 300 kilómetros de Nissan, y se lo informó "oficialmente" a Juan María Traverso en Salta. Luego de esta decisión inmediatamente el "Flaco" invitó a Alfredo Pisandelli a compartir la coupé el domingo 20, a lo cual el neuquino respondió afirmativamente sin pensarlo dos veces.

LAS PAREJAS - Otras parejas para las 2 horas de Nissan y Datsun en el autódromo que se confirmaron en Salta fueron las de José Luis Di Palma y Gustavo Der Chanessian y la de Alejandro Rementería con Carlos Costilla, aunque en este caso puede llegar a producirse alguna variante luego de una prueba que se va a realizar esta semana en el Autódromo de Buenos Aires.

CAMBIO - Esta semana ingresará a la CDA del ACA el pedido formal que presentará la APTC 2000 para cambiar la fecha de la próxima carrera de la categoría del domingo 10 para el 17 de agosto en Resistencia. El motivo es que el 9 termina el Rally de Argentina y tanto Juan María Traverso como Ernesto Soto van a participar del mismo y no podrán estar en Resistencia.

CAMBIO DE PILOTO - A propósito de Ernesto Soto. Su habitual coupé fue conducida por José Luis Di Palma en Salta en razón de no estar el villadolorense en condiciones de hacerlo a raíz de una parálisis facial que parcialmente afectó al cordobés. Solo estuvo el viernes en Salta acompañando al equipo y confirmó su recuperación y su participación en el Rally de Argentina y en la próxima de T.C. 2000.

NO ESTUVO - Una ausencia notable en los boxes salteños fue la del ingeniero Markiewicz, el director deportivo de la escuadra Renault. Cuando indagamos al respecto nos dijeron que se hallaba en período de vacaciones y había aprovechado para viajar a los Estados Unidos.

ENDURANCE - Alcides Raies nos confirmó en Salta que en agosto viajarán con Carlos Pairetti a Europa para avanzar sobre el tema de las carreras de Endurance de nuestro país para la próxima temporada. También nos dijo que habría 5 butacas para pilotos argentinos– no incluyen la de Larrauri– y que las fechas tentativas serían los dos primeros domingos de febrero o los dos iniciales de marzo/87.

O S

Año XXI N° 1045
Del 16 al 22 de julio de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Telex: 9229/22148 - ABRIL-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Letteri
SECRETARIA
María Delia Cedres de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg.
Miguel A. Sebastian,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Nalberto Fernández
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñes, J.M. Urteago,
L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament **(Nueva York).**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

editorial abril S.A.

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

ESTATUTO - Esta es una noticia que aparentemente podrá aparecer como de rutina, pero en el fondo va a tener gran importancia. El lunes de la semana pasada la C.D. del ACA aprobó el **nuevo estatuto que va a regir de ahora en más a la** C.D.A. Esta es una medida a la cual se refería el doctor **Horacio Rivarola** en el balance de la primera mitad del año que hizo para CORSA dos semanas atrás. Esta medida le va a dar mayor agilidad y va a dinamizar el funcionamiento del ente rector del automovilismo argentino. Vale la pena recordar que el proyecto es del propio presidente de la C.D.A. y que su aprobación era una de las condiciones fundamentales para que el doctor Rivarola prosiguiera en su cargo.

RAIES vs. GIAMBRONNE - En medio de la gran tensión suscitada por el accidente múltiple de la primera vuelta, se produjo un altercad que llegó a los hechos, entre **Héctor Giambronne** –a la sazón integrante del equipo de Herceg, el grupo más airado por lo ocurrido en la "carambola"– y el promotor **Alcides Raies**. Al decir de aquél, todo surgió por el apuro de éste a fin de volver a largar la prueba, en contraste con las exigencias del conocido preparador por que se hiciera justicia ante todo... Por supuesto, EL "Turco" opina distinto al respecto... Hubo empujones, manotazos y hasta una acusación de Raies al "Negro", de "perrero"... Feísimo. Al margen, cabe acotar que, por reglamento, corresponde que una segunda largada no se realice antes de cumplida la **media hora** posterior a la detención de la prueba.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Pontoniero: Motor.
Crocco: Pinchó la goma trasera izquierda.
Oltra: Se rompió la rótula de la parrilla superior izquierda, se fue afuera y también dañó el spoiler.
Di Palma: Cortó correa dentada de distribución.
Del Río: Llegó con la goma delantera izquierda desinflada.
Fortunato: Se rompió una bujía en la largada y anduvo en tres cilindros durante media carrera. Después, se rompió el caño de escape.
Gayraud: Su auto quedó virtualmente destruido en el múltiple choque.
Serafini: Se destruyó la parte frontal y también atrás.
Zuain: Se dañó la parte delantera, se rompió una rótula, la caja de dirección y un semieje.
Banfi: Se rompió totalmente el frente. También la suspensión y radiadores. Se torció el falso chasis.
José L. Di Palma: Se trabó la bomba de aceite y bajó la presión.



En Oreste Berta la sonrisa está plenamente justificada, ya que su trabajo tuvo un final feliz con el triunfo de Juan María Traverso a bordo de la Fuego en la que el "Mago" trabajó a destajo. Pero Herceg, ¿de que se ríe?...

PROTAGONISTAS II... DE LA PIÑA... Y DE LOS ÑOQUIS

Sin duda que la circunstancia vedette de la carrera fue el múltiple choque que protagonizaron en la última curva de la tercera vuelta **Gayraud, Serafini, Zuain y Banfi.**

En un principio, el dedo acusador pareció señalar a **Del Río**, a quien Gayraud acusó de hacerlo tocado y producir su trompo. Luego, con el correr de los minutos, cuando la mayoría recuperó la serenidad, tuvieron tiempo de pensar y analizar los hechos, y cuando llegaron los informes de los veedores y los oficiales de pista, esa acusación se fue diluyendo.

Lo concreto, que surge de la investigación que hizo **CORSA** al respecto, es que si bien Del Río rozó al ex campeón con la parte delantera izquierda de su auto, Gayraud venía cruzado y tratando de corregir el trompo, ya iniciado ante un exceso de él, y no por el toque, que si se produce, pero cuando Mario está atravesando en incomodísima posición, luego de intentar pasar a Oltra por afuera, en un lugar casi imposible. Aparentemente, esta situación ya se había dado en la curva de la "cola del avión", según el testimonio que pudimos recoger de los relatores radiales ubicados en ese lugar. También recogimos la opinión de los protagonistas y estas fueron sus expresiones:

Gayraud: "No viejo... ¡así no se puede correr! Están muy locos. Me rompieron todo el auto".

Banfi: "Yo no puedo volver a largar, el auto está muy golpeado. Alguien, no sé quién, lo pegó a Gayraud y lo dejó cruzado en medio de la pista. Llegó Serafini, le pegó de lleno y yo le dí a Jorge".

Zuain: "Lo tocaron a Gayraud, quedó cruzado y no lo pudimos esquivar".

Del Río: "Me deja tranquilo saber que no tengo ninguna responsabilidad. Mario y Silvio se venían tapando mutuamente en cada frenada; en la curva anterior levanté para no tocarlos. En la siguiente, Mario lo intentó por afuera, pero como Oltra doblaba muy abierto –por la inercia de la tracción delantera– Gayraud se abrió mucho y debe haber tocado la parte sucia de la pista. Cuando intentó volver, el auto se cruzó y se encontró con el mío, ya que yo estaba pasándolos en plena aceleración por el hueco que me habían dejado. Allí sentí un toque leve, pero creo que él estaba frenando. Quizá, si dejaba que el auto completara el trompo, no pasaba nada. Tengo un roce en la punta de la trompa, pero no llegó ni a romperse el plástico".

Serafini: "Yo no alcancé a ver si lo tocaron a Mario o no. Venía a la par de Luis, y lo encontré cruzado a Gayraud. No podía hacer nada, por afuera venía Di Palma y para adentro no podía ir, porque la inercia de la tracción delantera me sacaba hacia afuera, así que me puse sobre el freno y traté de darle lo más suave posible. En un momento dado creí que iba a zafar, ya que la Sierra venía completando el trompo y se iba a ir para afuera. Creo que allí Mario frenó y yo lo agarré de lleno".

Raúl Escolar y **Martín Saravia** (Colegio de Comisarios Deportivos): "Los informes de los veedores y oficiales deportivos no son condenatorios para Del Río. Nadie juzga ni habla de mala fe en la acción del piloto. Por esa razón es que hemos desestimado las denuncias de Banfi y Gayraud contra Del Río. No tenemos ninguna prueba en su contra y por lo tanto, para nosotros, el tema termina aquí. Les vamos a informar a los denunciantes y les devolveremos los A 400 que pusieron para efectuar sus denuncias".

Posteriormente, y cuando Escolar estaba hablando con Gayraud explicándole la situación, intervino **Herceg**, quien quiso conocer la posición de las autoridades de la prueba. Al escuchar conoció las expresiones de los C.D., insistió en su postura denunciante, para llevar el tema a la C.D.A. Cuando se le hizo saber que estaba terminado, **intentó un ataque de hecho contra Escolar, mientras lo agredía de palabra**. La escena de pugilato no habría llegado a concretarse merced a la intervención de algunas personas que se hallaban cerca del lugar de los hechos, e impidieron la agresión del preparador de Ford.

CLASIFICACION

Auto Club Salta - Autódromo "Martín Miguel de Güemes - Circuito de 3.409 metros - 29 vueltas - Recorrido total: 98,861 km - 13/7/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION: Traverso, 1m28s30/100 (Prom. 138,985 km/h); Bessone, 1m28s62; Oltra, 1m28s81; Pontoriero, 1m28s82; Gayraud, 1m29s07; J.L. Di Palma, 1m29s31; Pisandelli, 1m29s47; Del Río, 1m29s53; Banfi, 1m29s95; Fortunato, 1m29s95; Serafini, 1m30s04; R.L. Di Palma, 1m30s85; Del Campo, 1m31s13; Crocco, 1m31s21; Zuain, 1m31s78; Fineschi, 1m33s32; Varela, 1m33s82.

PRUEBAS LIBRES: Gayraud, 1m28s70/100 (Prom. 138,358 km/h); Oltra, 1m28s94; J.L. Di Palma, 1m28s98; Serafini, 1m29s26; Del Río, 1m29s44; Pontoriero, 1m29s60; R.L. Di Palma, 1m29s57; Pisandelli, 1m29s65; Banfi, 1m30s65; Fortunato, 1m30s82; Zuain, 1m30s87; Crocco, 1m31s34; Del Campo, 1m31s35.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	**Juan M. Traverso**	**Renault Fuego**	**1h43m23s74/100**	**29**
2°	10	Ernesto Bessone	Ford Sierra XR4	1h43m27s00/100	29
3°	6	Alfredo Pisandelli	Ford Sierra XR4	1h43m51s13/100	29
4°	16	José Fortunato	Peugeot 505	1h44m13s74/100	29
5°	84	Jorge O. Del Río	Ford Sierra XR4	1h44m16s12/100	29
6°	4	Gerardo Del Campo	Ford Sierra XR4	1h44m20s23/100	29
7°	46	Oscar Fineschi	Ford Taunus SP	1h44m29s02/100	28
8°	9	Ruben L. De Palma	VW 1.500	1h41m07s69/100	27
9°	8	Carlos Crocco	VW 1.500	1h44m00s69/100	27
10°	88	Silvio Oltra	Renault Fuego	1h38m12s89/100	25

No clasificaron: Pontoriero (14v.), Gayraud, J.L. Di Palma, Banfi, Serafini y Zuain, (1v.)
No registró paso: Varela.
Promedio del ganador: 136,687 km/h.
Récord de vuelta: Traverso en la 4° en 1m28s72/100 a 138,327 km/h.

CAMPEONATO
(Disputadas siete competencias)

Gayraud, 78 puntos; Traverso, 76; Bessone, 63; Pisandelli, 43; Banfi, 42; Duray, 33; Del Campo, 30; Del Río, 27; Serafini, Oltra y R.L. Di Palma, 23; Soto, 19; Crocco, Saenz y Pontoriero, 12; Torriani, 11; Fortunato, 10; Zuain, 9; Fineschi, 8; Ferini y G. Gomez, 4; Flores, 3; Varela, 2.
Próxima competencia: el 10 o el 17 de agosto en Resistencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

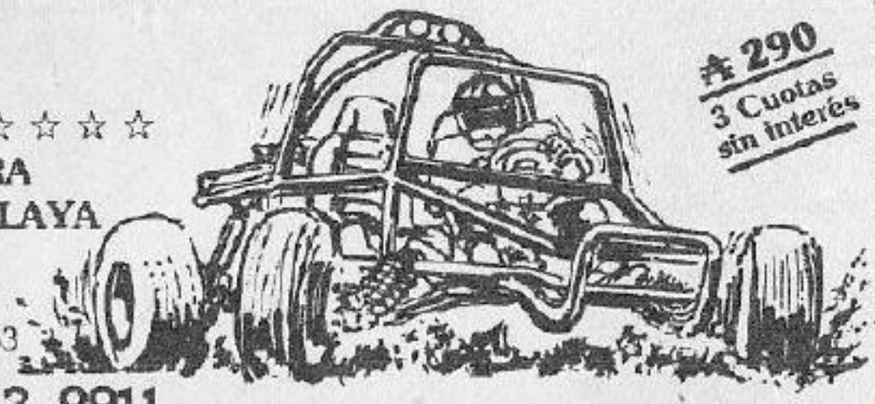
☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ **PRESENTA** ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

*** 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

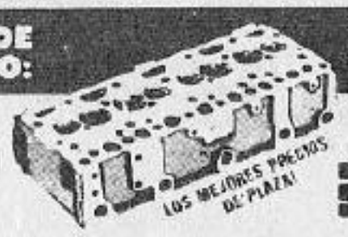
Certificados para patentamiento. ..... Envios al interior ..... Registro industrial Nº 47.163



$ 290
3 Cuotas sin interés

SOMOS FABRICANTES Avda. SAN MARTIN 5594 TEL 53-9911

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!



DISTRIBUIDORES TANDILERA

INDUSTAP

CIGÜEÑALES GARANTIZADOS CAMIONES AUTOMOVILES TRACTORES



PEFECT CIRCLE

CONJUNTOS ARMADOS
LINEA COMPLETA
PRECIO SIN COMPETENCIA

Avda. Juan B. Justo 3032 - Tel.: 855-9537 Cap. Federal
Brandsen 231 - Tel.: 38480. Bahia Blanca

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 linea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS SPINA HNOS.



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

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquiralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

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

PROVA

☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos
Antiflama
Visores

Dtos. Asoc. Pilotos
Clubes e instituciones



Fabrica y distribuye PROVA

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

BUTACAS VEIGA

- FIAT - TORINO ZX - RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. ★25
- KOMBIS, MEHARI RENEGADO
- DEPORTIVA c/cab.



SADNA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300
CAP.

ESCAPES Y SILENCIADORES

FANTIN

MOTOS — AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

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

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

G. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

CARBURADORES

CARESA

MASTER

CUERPO DE ALIMENTACION

FABRICADOS CON PRODUCTOS EFE

TELEFONO: 753-4769

„Llegó...!!

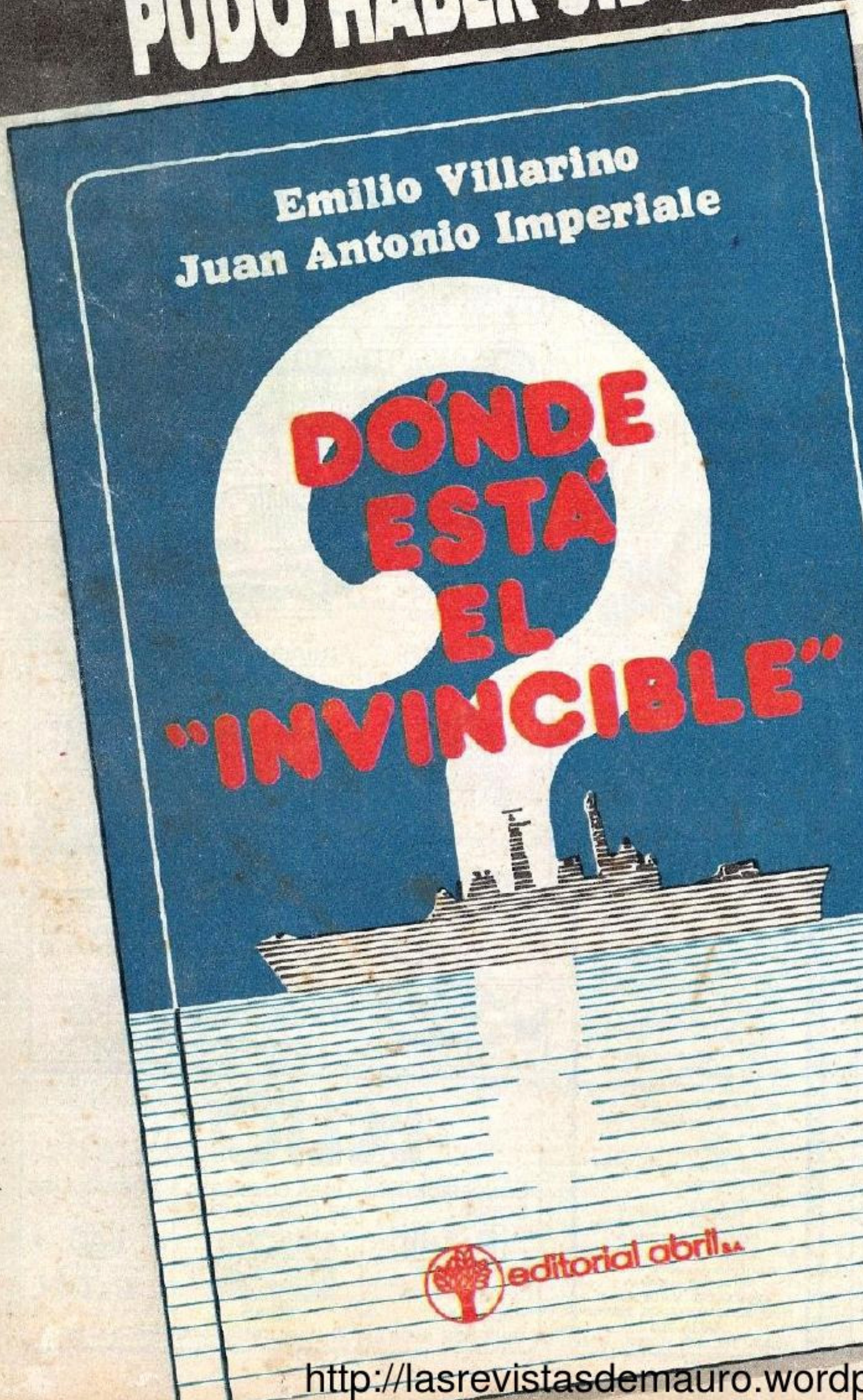


castaño

Bufalo

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

MALVINAS
PUDO HABER SIDO DIFERENTE



Dos reconocidos expertos en guerra naval.
Una ficción muy real que desmenuza las posibilidades de una confrontación extraordinaria.
Con datos de rigurosidad técnica absoluta.
En resumen, una obra que le dejará mucho en qué pensar.
Conózcala.

¡CONSIGALA EN QUIOSCOS!

editorial abril s.a.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com