F.3 SUDAMERICANA EN Bs. As.
¡MALDONADO HUMILLA!

MAS COLOR: T.C.2000, RALLY, TURISMO ALEMAN

CORSA

Nº 1092 del 10 al 16 de junio de 1987 - Argentina: $ 2,80 - Uruguay: NS 210 - Paraguay Gs. 1.350

DESDE GRECIA
LA PROEZA DE RECALDE

T.C. FRENETICO en Rafaela
EL ASALTO DE MOURAS

Las revistas de Mauro

rally mundial **EXCLUSIVO**

RECALDE-DEL BUONO, consagrados ante la

DE ARGENTINA, P

Al pie de la mitológica ciudad fortificada ateniense, desde donde partieron cuatro arduas jornadas antes, el binomio argentino culminó en el cuarto puesto una actuación asombrosa, insertándose entre poderosos equipos oficiales. Como tocados por las deidades del Olimpo... (... y ahora, justamente rumbo al Olympus Rally, pero en los EE.UU.). Adelante, amplio dominio Lancia e inteligente victoria de Alen.





1

2

Arribamos a Atenas sin grandes expectativas acerca de la segunda presentación de Jorge Recalde en el mundial de rally 1987. Sabíamos que las coupés Audi 90 de Schmidt –aunque confiables– estaban lejos de los valores de potencia que hoy día manejan Lancia y Audi para sus nuevos modelos. Un handicap de 60/70 caballos es imposible de neutralizar, aun para el mejor piloto del mundo. Por otra parte, nos enterábamos que el austriaco no había hecho a tiempo para arribar en fecha con el mulelto destinado a la tripulación argentina, según se había acordado. De allí la razón de nuestras tibias expectativas para con la presentación griega del minaclaverense.

El domingo, cuando se conocieron los tiempos de la "superprueba" de Anovissos, el cuarto puesto del argentino nos tomó, como a muchos, algo desprevenidos. No estaba en los cálculos de nadie empatarle el tiempo a Biasion –quien luego se revelaría como verdadero dominador de la competencia– y a Mikkola. Y menos aún que Recalde dejara atrás a Röhrl. Claro, estaba el hecho de que el trazado del especial –por reglamento– sólo podía ser recorrido dos veces por cada piloto y eso daba pie para suponer que sólo esta nivelación permitiría emerger toda la capacidad del cordobés, pero volvíamos a equivocarnos.

PARTICULAR VS. OFICIALES

Lo del lunes y martes resultó consagratorio para Recalde a nivel europeo. Con handicap de potencia y también en cuanto a reconocimiento de la ruta, el mediterráneo se las ingenió igual para ganar dos primes en forma absoluta y para estar por momentos segundo en la general apenas detrás del irresistible Biasion. Por entonces, nadie entendía nada en la sala de prensa de Lagonissi. Cuando los monitores daban la información de los primes 6 y 8, eran muchos los observadores incrédulos. ¿Cómo explicar que un piloto no estable del mundial, con un auto particular técnicamente superado y con una modesta asistencia, estuviese haciendo tambalear a las megaestructuras de los equipos oficiales? ¿Qué sentido tenían entonces los helicópteros, las docenas de furgones y los camiones repletos de neumáticos? ¿Cómo podía ser que un modesto privado, con medios inferiores ganara dos primes, mientras que los oficiales Audi-Röhrl y Mikkola sólo podían obtener un éxito parcial cada uno?

Esto se lo preguntaban muchos colegas europeos y por supuesto también muchos responsables de equipos. Por ello Recalde recibió en esos días infinita cantidad de requisitorias periodísticas por parte de quienes intentaban buscar respuestas. La semana pasada hablábamos de un "momento mágico", pero el posterior desarrollo de la carrera obligaría a hablar de toda una semana mágica para Jorge Recalde.

Fue el único piloto privado que pudo intercalarse entre los oficiales que coparon los ocho primeros lugares de la clasificación final y juega a su favor el hecho que cuando venía segundo en la general, la carrera recién comenzaba y todos los protagonistas estaban en la competencia.

Las felicitaciones de Cesare Fiorio (Lancia), Herwart Kreiner (Audi), Patrick Landon (Renault) y Klauspeter Resorius (VW) fueron el mejor premio que recibió el cordobés en el estadio olímpico de Atenas. Los apretones de manos y las palmadas de Walter Röhrl, Hannu Mikkola, Jean Ragnotti, "Miki" Biasion y Juga Kankkunen fueron para Recalde la confirmación de que esto no era un sueño. Intimamente significaba sentirse en la senda correcta para lograr el merecido puesto estable en la especialidad, que en definitiva es su único objetivo.

LANCIA,CON POCAS PREOCUPACIONES

El dominio de Lancia en Grecia fue tan indiscutible como la sensación que causó la performance de Recalde. Los Delta HF 4WD mandaron siempre, a tal punto que ganaron 26 de los 33 especiales disputados. Al comienzo, había cierto temor en el staff italiano con respecto a los Audi 200 Quattro, tal como lo refleja Cesare Fiorio en sus declaraciones posteriores a la carrera. En Lancia había temor por la confiabilidad del coche más que por la prestación comparativa. Incluso –y esto vale como ejemplo– habían dejado de lado los nuevos árboles de transmisión en fibra de carbono que soportaron un test de 4000 km con Biasion sin registrar problemas, prefiriendo los más confiables de acero pese al handicap en peso que otorgan.

La punta de lanza del equipo fue Biasion, quien en los tres primeros días de carrera elaboró un margen tranquilizador sobre sus coequipiers. Lamentablemente para él, la rotura del turbo a poco del final le impidió disfrutar de una victoria que estaba al alcance de su mano y que nadie podía discutirle. Cuando esto aconteció, allí estaba

PEUGEOT MOSTRO

Coincidiendo con el lanzamiento del Peugeot 405 (berlina mediana), la empresa francesa distribuyó esta foto de un auto que se espera reemplace al 205 Turbo 16. De todas maneras, este 405 Rally poseerá la misma mecánica que el modelo al cual reemplazará, aunque colocada sobre una carrocería algo más ancha. Mayores detalles sobre el (llamado Peugeot 405 Turbo 16) serán dados en una conferencia de prensa que dará Jean Todt en Paris el 19 de junio próximo, cuando tambien se anunciaran los planes de competición integrales, que comprenden, entre otras actividades, la participación de tres 205 Turbo 16 en version utilitaria en la trepada de Pike's Peak, Colorado, EE.UU., que serán conducidos por Ari Vatanen, Shekhar Mehta y Andrea Zanussi. Por otra parte, se estima que los 405 Turbo 16 debutarían en la Baja 1000, prueba "off road" que se realizará en México a principios de noviembre.

Martin Holmes

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Acrópolis y el mundo

Texto y fotos: Néstor Palmetti
(enviado especial a Grecia)

PARA LOS DIOSES...



3





4



5

2. Recalde en acción en la segunda etapa, doblando con la voluminosa coupé Audi. 1. Del Buono y Recalde saludando a su llegada al final del rally. 3. El ganador Markku Alen durante la "superprueba" inicial. 4. Recalde, Schmidt (dueño del auto) y Del Buono, eligiendo neumáticos. 5. El imponente Audi 200 Quattro de Mikkola, no pudo resistir a los Lancia.

SU NUEVO AUTO DE RALLY



Markku Alen tomando la posta en la vanguardia. El finlandés hizo una carrera metódica, y sin castigar el auto volvió a alzarse con los 20 puntos, como en Portugal. Su regularidad está reflejada en los primes: ganó solo cinco contra los ocho de Biasion y doce de Kankkunen. Este último protagonizó una espectacular remontada luego de tres roturas casi sucesivas de neumáticos al inicio.

Comentaban en Pirelli que el estilo de manejo del nórdico es el que provocaba las roturas, puesto que con los mismos neumáticos, los otros pilotos no tenían ningún problema. De todos modos, la agresividad del campeón del mundo fue un regocijo para la vista y su segundo puesto final fue mas que merecido. En la segunda parte de la carrera le encontró el punto de compromiso a los neumáticos y de allí las 12 PP.CC. ganadas.

Por el lado de Audi, la lucha franca con los Lancia nunca existió. En prestaciones, el 200 Quattro turbo aún no está a la altura de los Delta, al menos en este tipo de escenarios. La única esperanza de las huestes de Ingolstadt estaba en la fragilidad de los Lancia pero éstos no la demostraron. Por el contrario, la "debacle" amenazó a la escuadra alemana. Röhrl se quedo sin motor en el penúltimo prime de la carrera y Mikkola –que heredaba el tercer puesto– hizo la última parte de la competencia con el motor "fumando" significativamente. Con respecto a la confrontación Audi 200 y Audi Coupé 90, los permanentes tests comparativos que hace el equipo se inclinan decididamente por la berlina en razón de una gran diferencia de caballos ganada a través de la sobrealimentación, de la cual no dispone la coupé. Sin embargo, en Grecia Recalde se encargó de romperles los esquemas. Nos preguntamos ¿qué hubiese sucedido de finalizar el cordobés delante de Mikkola en la carrera? Hubiese sido una situación bastante difícil para Herr Kreiner.

De los tracción simple, el sueco Eriksson se perfilaba al inicio como el mejor del lote con su VW Golf GTI. Lástima que un problema de transmisión le impidió llegar al final, pero sus parciales fueron muy buenos. Incluso su coequipier Weber pudo lucirse con elegancia. Ragnotti tomó la posta de Eriksson como defensor de los tracción simple y aunque sin las prestaciones del VW, pero con mucho empuje, llegó a un interesante quinto puesto final, aunque sin inquietar nunca a Recalde. Weber con el otro VW quedó detrás del Re-

CORSA

Año XXI Nº 1092
Del 10 al 17 de junio de 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Telex: 9229/17216 - ABRIL-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Lettieri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Hector Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

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

LABORATORIO
Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Jefa: Marilú Olguín

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti

editorial abril s.a.

EL UNICO SERIO EN REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Mutero
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzó
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Departamento Promoción:
Héctor S. Bustos

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
Maipú 712 - 6º piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

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

nault, delante de Biasion –lento al final por el turbo roto– y de Chatriot con el otro coche francés, recuperándose de un tumbo en el PC 21.

Noveno en Acrópolis quedó Stohl, coequipier de Recalde. Pese a tener algunos caballos más en el motor que el argentino, gracias a una nueva leva desarrollada en Audi Sport, el austriaco siempre estuvo lejos de su ocasional compañero de escuadra. Incluso sobre el final, perdió mucho tiempo al sufrir la rajadura del chasis en su coupe. Cerro el clasificador puntable el africano Kirkland con la mejor Nissan 200 Silvia SX. Los coches japoneses se mostraron frágiles. Tanto Mehta como Zanussi tuvieron problemas con ejes, cajas y suspensiones, hasta desertar definitivamente, pero mientras estuvieron en carrera no demostraron nada en los relojes. Con la tracción trasera, en Grecia solo dieron espectáculo al público. De todos modos los japoneses son conscientes de que transitan un año de experiencia. Su objetivo es hacer el próximo mundial completo y en todas las pruebas.

Ultimo párrafo del análisis para el sueco Ericsson, que hizo debutar el Lancia Delta 3 WD de Jolly Club. Anduvo fuerte hasta que el motor del auto se plantó. Es otro que trabaja para ganarse un lugar en la escuadra tortinesa. El sueco está en una situación bastante similar a la de Recalde y no pierde oportunidad para demostrar sus cualidades, aunque a veces el auto pague las consecuencias.

RECALDE: "VENIAMOS" MUY COLGADOS

La conclusión de Acrópolis para nuestro representante no puede ser más feliz. Hizo una carrera perfecta y enhebró todo al mejor modo. El mismo nos explicaba en Atenas su planteo: "**Cuando veníamos segundos en la general, me di cuenta que no tenía sentido seguir a ese ritmo. Veníamos muy colgados en todos lados y esto en ciertos casos se agravaba por no haber podido hacer la ruta con el muletto. Sabía que luego, en los primes rápidos tanto los Lancia como los Audi 200 iban a poder aplicar el plus de potencia, y ni siquiera arriesgando al máximo conseguiríamos neutralizarlo. Por ello decidí tomar un poco más de precauciones a efectos de asegurar el arribo a Atenas. La demostración ya estaba hecha y era más negocio el puesto en la general**". El cordobés volvió a hacer hablar al ambiente europeo. Ahora encarará la etapa Lancia, que desembocará en el Rally de Argentina. Serán nuevas oportunidades para que vuelva a demostrar su potencial, si es que alguien necesita aún verificar sus condiciones.

ECOS DEL MONTE OLIMPO

EQUIPOS PARA ARGENTINA- Debido a los permanentes replanteos de programas hasta el momento sólo tres equipos confirmaron su presencia en nuestro país. Son ellos: Lancia con tres autos, **Volkswagen** y **Mazda** con dos cada uno. Habrá que ver si **Audi** decide concurrir, aunque a juzgar por lo visto en Grecia el clima no es favorable a esta decisión. Sí, en cambio, los alemanes estarán en Finlandia, pero con un solo auto para Mikkola.

SI FIORIO LO DICE... En el Estadio Olímpico de Atenas encontramos a Cesare Fiorio (nº 1 de Abarth) y aprovechamos la ocasión para dialogar con él. Con respecto de Recalde, comentó: "**El argentino ha hecho una carrera magnífica. Extrajo de su auto el máximo del rendimiento. Nosotros ya sabemos que es un piloto válido y por ello, en las próximas dos carreras correrá uno de nuestros coches** (NDR: Olympus y Argentina). **Esperamos que entonces pueda lograr un gran resultado como merece su capacidad. Para el futuro poco podemos decir porque nuestro programa termina a fines de año y aún no sabemos qué haremos. De todos modos, sabiendo que Recalde es un piloto veloz, capaz y profesional, espero que podamos continuar nuestra relación en el futuro**".



Trabajando en un auxilio. Entre camiones y furgones el Audi 90 Quattro de Recalde (en el centro) es atendido por el team de Roli Schmidt. El conducido por el argentino fue el mejor de los tres autos idénticos presentados.

34° RALLY DE ACROPOLIS

Atenas-Lagonissi-Kamena Vourla-Atenas 1911,71 km. 36 primes: 586,62 km (3 suspendidos). **31 de mayo-3 de junio de 1987.**

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO/NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	3	**Alen-Kivimaki**	**Lancia Delta 4WD**	**7h25m57s**
2º	1	Kankkunen-Pironen	Lancia Delta 4WD	7h26m45s
3º	4	Mikkola-Hertz	Audi 200 Quattro	7h31m21s
4º	12	Recalde-Del Buono	Audi 90 Coupé	7h32m59s
5º	7	Ragnotti-Thimonier	Renault 11 Turbo	7h34m27s
6º	10	Weber-Feltz	VW Golf GTI	7h36m53s
7º	5	Biasion-Siviero	Lancia Delta 4WD	7h53m54s
8º	9	Chatriot-Perin	Renault 11 Turbo	7h58m07s
9º	17	Stohl-	Audi 90 Coupé	8h04m04s
10º	16	Kirkland-Nixon	Nissan 200 SX	8h07m46s

Ganador del grupo B: M. Chomat (Citröen Visa Mille Pistes).
Ganador del grupo N: V. Gallo (Toyota Corolla GT).
Campeonatos: (disputadas 6 pruebas) Marcas: Lancia, 94 puntos; Audi, 62; VW, 46; Renault 45; Mazda, 30; Ford, 27; BMW, 20; Toyota, 15; Subaru, 10; Alfa Romeo, 6; Nissan, 5; Fiat, 1 punto.
Pilotos: Kankkunen, 52 puntos; Alen, 48; Biasion, 40; Ragnotti, 37; Mikkola, 32; Röhrl; Eriksson, 21; Chatriot, 21; Beguin, 20; Salonen, 20; Carlsson 18; Weber, 17; Blomqvist, 16; Ericsson y Loubet; 15; Eklund y Torph, 12; Recalde, 11.

LA CARRERA EN SINTESIS

Luego de la súperprueba del domingo, el lunes se corrió la segunda etapa. Biasion volvió a Lagonissi con 32s sobre Alen y Eriksson y Recalde en 12s. El argentino impactaba ganando el PC 6 y tras ser tercero de Biasion en el siguiente, quedaba quinto en la general, delante de Weber, Mikkola y Ragnotti. Noveno era Ericsson acusando problemas de puesta a punto en el Lancia de Jolly. Kankkunen sufría reventones en los PC 4 y 5. Para entonces, Recalde estaba 1m21s delante de su coequipier Stohl.

El martes el cordobés ganaba el primer especial y pasaba a ser 4°. Al mismo tiempo había problemas con los VW y los Nissan. Eriksson abandonaba por rotura de transmisión, mientras su corquipier Weber acusaba inconvenientes de suspensión delantera. Mehta debía dejar la carrera. En tanto Zanussi cambiaba la suspensión delantera y en el PC 12 se quedaría con la caja "KO". En el PC siguiente, Recalde era segundo de Biasion y pasaba a ser tercero en la general detrás de los dos Lancia, Kankkunen y Mikkola sufrían sendos problemas de neumáticos. Tras el PC 11, Recalde accedía al segundo puesto en la general, detrás de Biasion. Ericsson era tercero y Röhrl cuarto, mientras Alen sufría un ligero retraso. Luego el finlandés recuperaría el tiempo perdido, tras cambiar amortiguadores. Recalde navegaba entre el tercer y cuarto puesto hasta que al final del PC17 penalizó con medio minuto con retardo en el control horario a causa de una asistencia lenta de neumáticos y combustible. Luego aparecería el tensor doblado, que se reemplazó al final de la jornada. En el PC 18 abandonó Ericsson con problemas de motor en su Lancia y en el siguiente desaparecen la coupé Audi 90 de Alessandrini –también de Schmidt– a causa de un accidente. Chatriot en el PC 21 protagoniza un afortunado tumbo con el R-11.

En Lagonissi, la escuadra Lancia estaba tranquila con los tres primeros puestos de la general. Biasion, Alen, Kankkunen era el orden. Este estaba un minuto delante del cuarto, Röhrl. Recalde era sexto, 13s detrás de Mikkola. Ragnotti, Weber, Stohl y Chatriot completaban los diez primeros.

La última jornada trajo muy pocos cambios, pero importantes. Biasion comenzó a manifestar los problemas del turbo en el cuarto prime, agravándose la situación tras el PC 29. El Audi Nº 12 acusaba pequeños inconvenientes: amortiguador, conductor del hidráulico de la dirección y la rotura de la barra de torsión trasera que recién fue detectada hacia el final de la carrera. Igual se mantenía detrás de los Lancia y Audi. En el PC 35 se produce el abandono de Röhrl y con ello Recalde logra el cuarto puesto. Biasion, en tanto, cae al séptimo puesto en la general, consumiendo más aceite que combustible.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI NF
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

AUTOMOVIL S.R.L.
Gral. E. GARZON 5255
(1440). CAP.
TEL 683-1351;
682-9001

Wildfire · Arrow · PURIFILT

- 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

MACRO
Warnes 1198. Dr. M. Pueyrredón 2071.
Tel. 854-9441 / 855-3150 (1414)

perrone encendido
Nueva Zelandia 4865/69 (1427). Cap.
Tel. 854-3578

GILABERT encendido
Muñecas 705 (esq. Warnes).
Tel. 854-7554 / 855-3885 (1414)

First Competición
Colón 5100 (cp. 7600).
Mar del Plata. Tel. 72-5027

Masventas S.A.
Av. J. Bautista Alberdi 7084/7100
(cp. 1440). Tel. 687-0229/8279.

ANEXO J
Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

FIAT 600 · 125 · 128 · 147 · 131 · 132 · PEUGEOT · RENAULT 12 · 18 · 5 · LANCIA · B.M.W. · INOCENTI MINI · FORD ·

TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATTE - FITTATORE)

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

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



PARA:
- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO
* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA
etc.

H.R. Producciones S.R.L. Av. Avda. Corrientes 3782 3º B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734

HUGO N. BOJANICH

PARA AUTOMOVILES, CAMIONES Y ACOPLADOS

LA LINEA MAS COMPLETA EN RUEDAS Y LLANTAS AUTOMOTORES

- TODAS LAS MARCAS
- TODOS LOS MODELOS ORIGINALES Y DEPORTIVAS



ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO

AV. GAONA 3648
HAEDO (cp.1706)
TEL.: 629-8241

Ventas por mayor y menor



APOLO XII
COMPETICION
TORNERIA MECANICA
Guillermo Palombo

- Reformas en palieres flotantes para todas las categorías nacionales y zonales.

☆ CAMIONES ☆ ROSCA DE CAÑONERAS SIN DESARMAR
☆ MANGA DE CAÑONERAS NUEVAS ☆ CAJAS DE DIRECCION ☆ CARDANES ☆
REFORMAS Y BALANCEO ☆ EJES DE ACOPLADOS, TRACTORES Y MAQ. VIALES.

COLON Y MITRE (cp. 1842) MONTE GRANDE. TEL. 290-2788

SALTADUNA
AUTOCROSS Ø 1¼" - 1½"
MECANICA: GORDINI



ARENERO Ø 1½" - 2"
MECANICA: GORDINI · R4 · R6 · R12
F 600 · DKW · VW · DE CARLO



797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 ESQ. BELTRAN
FLORIDA

NO DEJE QUE LE ROBEN

Sistemas Alfa de Seguridad

ALARMAS INTEGRALES PARA VIVIENDAS, INDUSTRIAS, COMERCIOS, ENT FINANCIERAS.
ALARMAS PARA AUTOMOTORES: Cubrimos el vehículo en su totalidad. Incluye vidrios y Estéreos.
GARANTIA ESCRITA 2 AÑOS

PROYECTO Y ASESORAMIENTO SIN CARGO
Av. Juan B. Alberdi 1430/32 (1406). Buenos Aires. TEL. 432-9043

CURSOS
Mixtos sobre el
AUTOMOVIL
46-2312

LEVAS **ROMERO** COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
Calle 14 nº 3829/39 (ex-Espora 168/170) VILLA LYNCH (cp. 1672)
S. MARTIN. TEL. 755-3826 y 755-3229

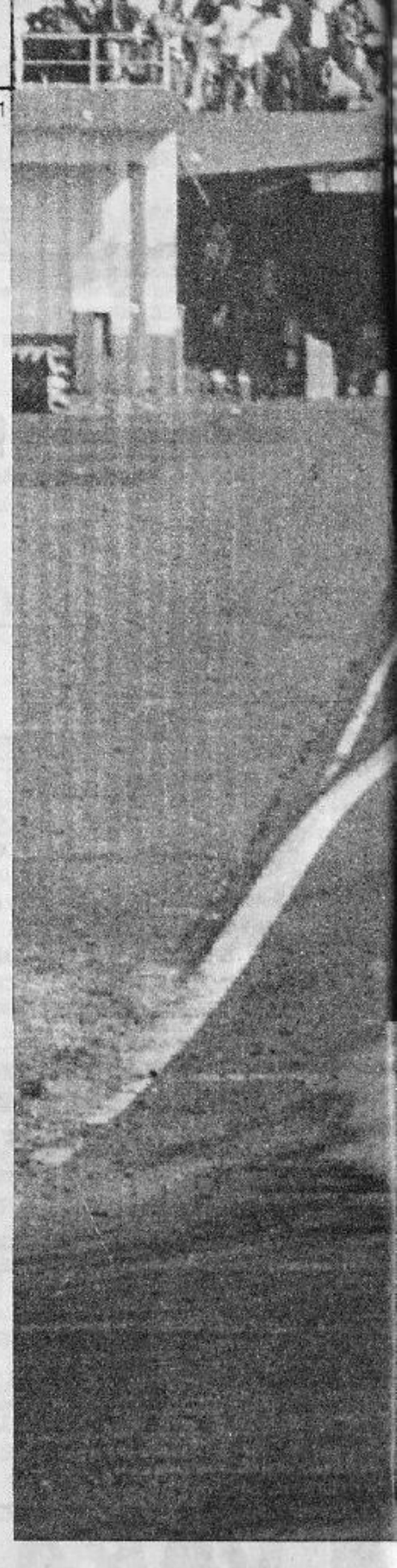
☆☆☆

EN BUENOS AIRES se comprobó que, aunque pase el tiempo y cambien los reglamentos, por ahora...

"SUPERYOYO" SIGUE EN OTRA CATEGORIA

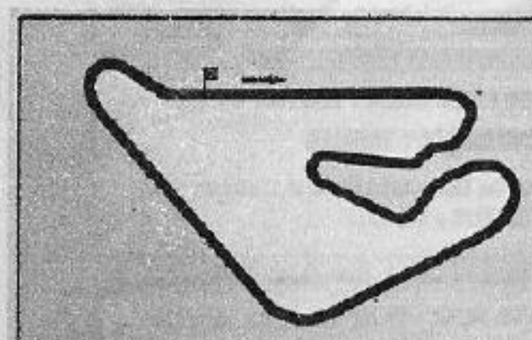
Superado el "fanteo" inicial de Cascavel para la nueva especialidad, el "Multicampeón", ahora "de local", volvió a poner las cosas en su lugar... "jugando" con todos. Y tal como en sus (tan habituales) mejores tiempos, Guillermo Maldonado sometió sin concesiones a sus rivales. Decididamente otra carrera –algo menos cómoda– fue la de Sammi y su mejorado Dallara-Alfa, en un momento acosados por el sorprendente Furlán, surgido éste de una contienda bastante más fragorosa.

Por Néstor Carbia
Fotos: Juano Fernández y Duilio Caio









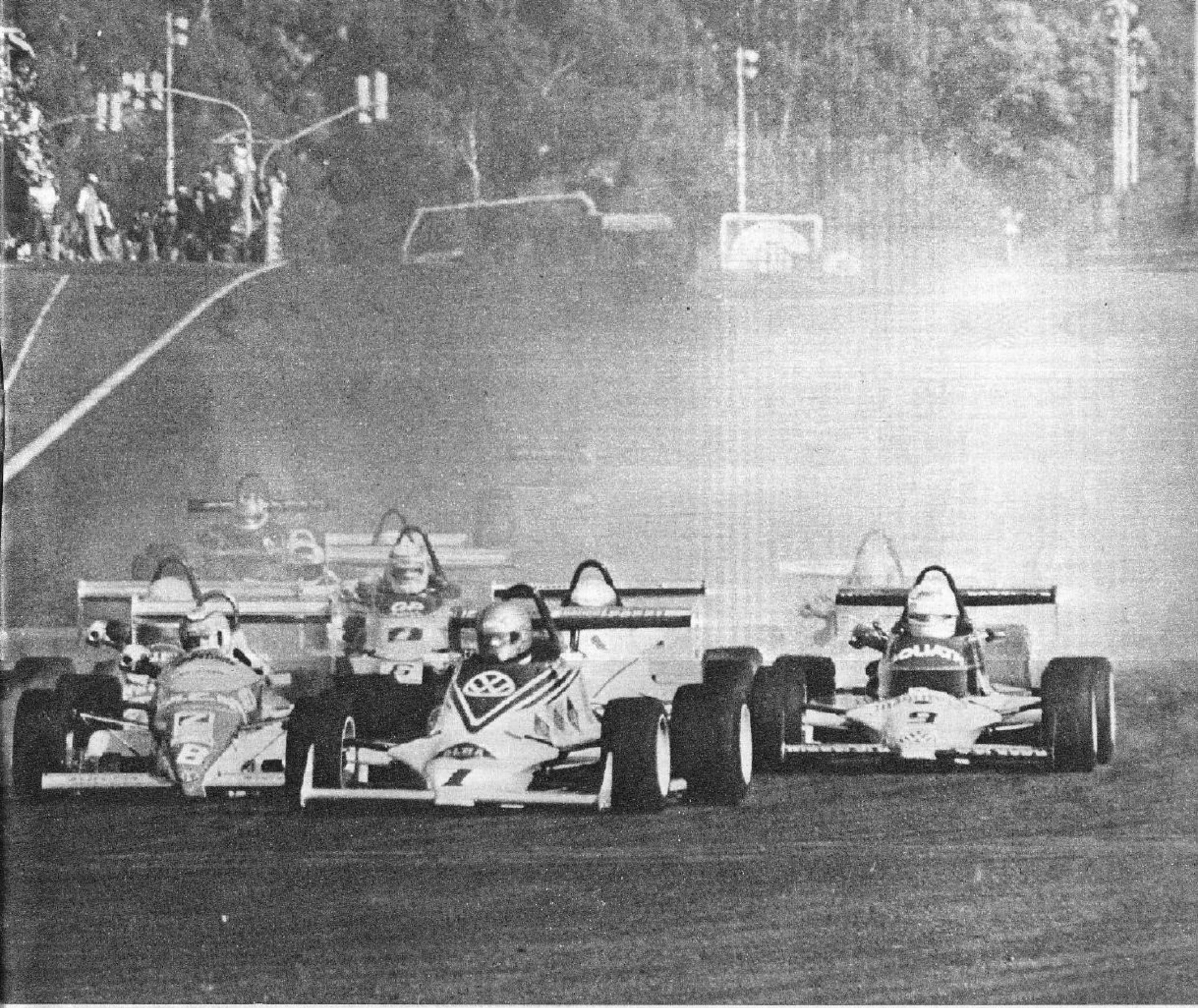
FICHA GENERAL

Fecha: 7 de junio de 1987.
Denominación de la Prueba: "Premio Unión Sudamericana". 2da. Fecha por el Campeonato Sudamericano de Fórmula Tres.
Lugar: Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.
Ubicación: Extremo sudoeste de la Capital Federal. Avda. Roca y General Paz.
Autoridades: Director de la Prueba, Hugo Amadeo Videla; Adjunto, Fernando Algañaraz; Colegio de Comisarios Deportivos, Roberto Gardiol (Uruguay, Pte., y Capitán Luis Ballesi (Argentina); Comisario Técnico, Ing. Carlos Funes.
Condiciones Climáticos: Soleado, 30° C de temperatura.
Participantes: Largaron 17, clasificaron 14.
Público: 4.000 personas.
Organización: Muy buena.
Espectáculo: Bueno.

Como carrera en si no resultó brillante, sobre todo si nos atenemos a lo que fue la primera del año en Cascavel. Empero, tuvo matices interesantes, y a falta de lucha por la vanguardia –como ocurrió en Brasil–, si la hubo por los otros puestos. El cuádruple Campeón, **Guillermo Maldonado**, dispuso de un auto realmente impecable en cuanto a rendimiento y equilibrio que fueron elaborando el y su equipo a lo largo de viernes y sábado, "a la manera de Maldonado". Sin descuidar detalle alguno, pensando en todo lo que hay que hacer para balancear un coche que "vaya" de la misma manera durante 44 vueltas a un dibujo difícil como el del circuito 8 de Buenos Aires, sin sacrificar ninguno de sus atributos básicos a medida que transcurran las vueltas. La mejor prueba de ello fue el ritmo que le impuso "Yoyo" a la prueba, ya que giró desde la vuelta 2 a la 42 encerrando todas ellas en 1s03/100 de la mejor a la peor. Realmente un trabajo excepcional no sólo de manejo sino de equilibrio para llevar un auto de la mejor manera. No en vano Yoyo ha sido el Campeón en los cuatro años que tiene la categoría a nivel sudamericano y en otros dos en el orden nacional.

Los números, las estadísticas, son tan contundentes como su talento. Por si lo suyo no fuera suficiente, además colocó tercero al chiquilín **Furlán**, que aprende rápidamente, y quinto a otro auto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

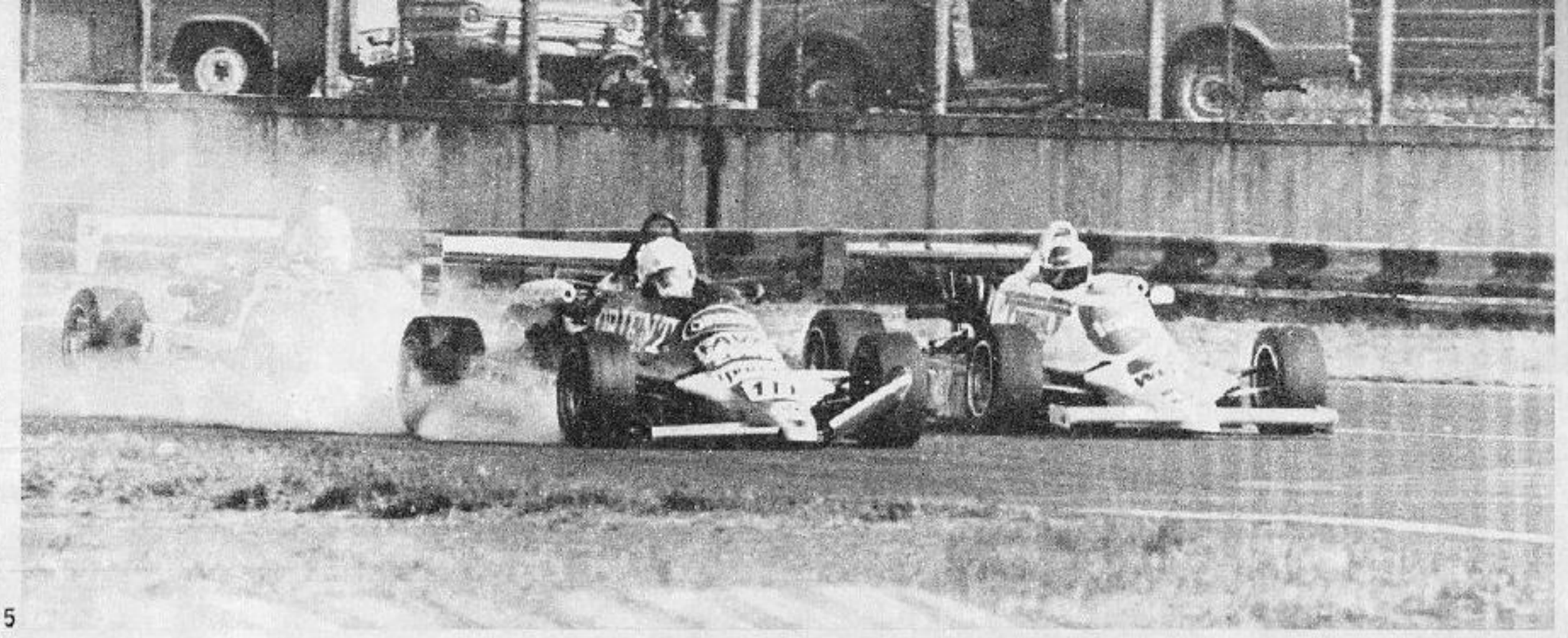






Arriba, bloqueadas al por mayor enmarcan el primer ingreso del lote al "curvoncito". Maldonado ya encabeza las acciones, con Sommi por adentro y Cingolani por afuera mientras más abierto (fuera de cuadro) viene Furlán, de excelente largada. Los siguen Kissling, Benamo, Scarazzini, Friedrich, Di Palma Jr. y el popular resto.. A la izquierda, José Luis en boxes, siempre asistido por Berta. Llegó 4°, siendo el mejor Renault a la postre. Abajo, Cingolani y Giacchino –que llegaron así cerrando el marcador puntable– preceden a Benamo ("bigote" revirado) y a Risatti, que prometían más. Derecha: así, con la parrilla de suspensión delantera izquierda vencida, llegó penosamente Scarazzini, perdiendo valiosas posiciones.

ACRILALBA
CRISTAL
Sistema bicapa
ALBA



5

ORDEN DE LARGADA

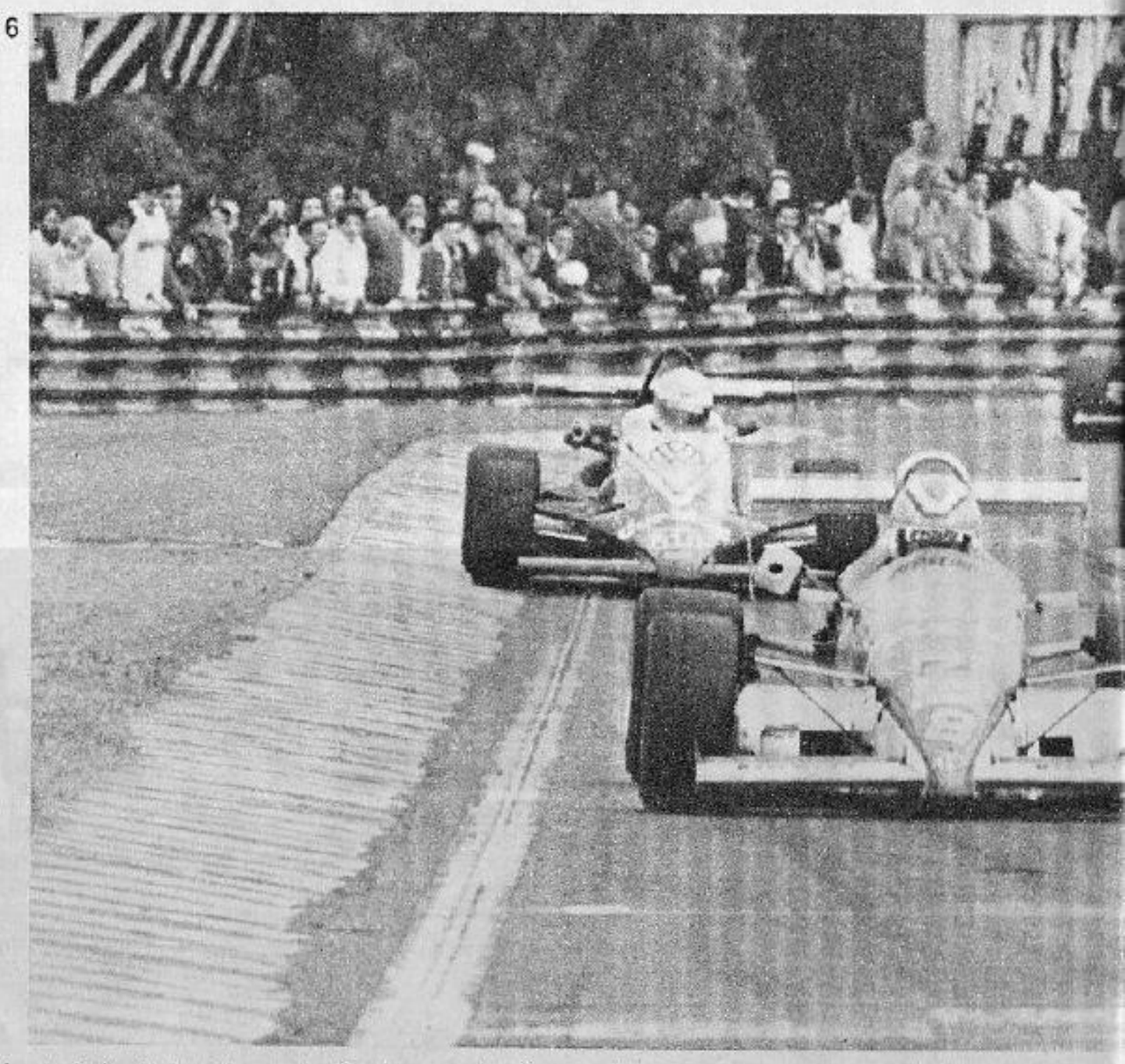
	Guillermo Maldonado **Berta-VW Spiess** **1m19s058/1000** **Promedio:** **156,347 Km/h.**
Gustavo Sommi Dallara-Alfa Romeo 1m19s498	Enrique Benamo' Berta-VW Spiess 1m19s676
Fernando Croceri Berta-VW Spiess 1m19s752	Guillermo Kissling Berta-Renault 1m19s791
Alberto Scarazzini Berta-VW Spiess 1m19s887	Néstor Furlán Berta-VW Spiess 1m19s960
Leonel Friedrich Berta-VW Spiess 1m19s971	José Luis Di Palma Berta-Renault 1m20s127
Miguel Angel Guerra Berta-Renault 1m20s431	Juan Carlos Giacchino Berta-Renault 1m20s696
Néstor Gurini Berta-Alfa Romeo 1m20s892	Ricardo Risatti Berta-VW Judd 1m21s212
Daniel Cingolani Berta-VW Spiess 1m21s354	Cezar Pegoraro Berta-VW Judd 1m21s451
Pedro Muffato Muffatao-VW Judd 1m21s577	Pedro Bartelle Muffatao-VW Judd 1m22s921

Abajo, Juan Carlos Giacchino, digno "pilofo CORSA". Arriba se arma en la entrada al curvón, entre Benamo y Di Palma con Scarazzini como azorado espectador. Derecha, Sommi siendo acosado por Furlán (gran faena), seguidos de Gurini y Kissling, rezagados.



7

6



que tiene mucho de su elaboración en manos de otra joven promesa como es **Daniel Cingolani** y pudo haber concretado un cuarteto de coches de su equipo en el podio, de no mediar la rotura de una goma de **Croceri**, quien cuando entró a boxes a buscar la reposición del caucho estaba cuarto... Es como para pensar seriamente en el valor de este hombre como alguien que sin dudas va camino de quedar en la historia del automovilismo sudamericano como uno de los grandes.

Gustavo Sommi y su equipo hicieron una tarea interesante en la profundización del conocimiento del chasis **Dallara** y van encontrando el camino. En esta ocasión, el de Chascomús utilizó el motor **Alfa Romeo** versión '87, el mismo que los hermanos **Pedrazzani** les entregan a los usuarios europeos en este momento, con doble encendido e inyección-ignición electrónica en lugar de la mecánica anterior. Este impulsor no es más potente que la versión previa –sólo 2 HP plus en potencia final–, pero tiene una curva útil que por momentos supera en 5 HP la performance del anterior.

Con esos elementos, y buceando en todos los factores de regulación que tiene el chasis Dallara, Sommi y **Raúl Aparicio** no desaprovecharon nada y lograron un equilibrio de buen nivel, "**pero lejos todavía de lo óptimo**", nos había dicho el propio Gustavo antes de largar.

Lo importante es que el resultado fue bueno y que el campo que queda por explorar es aún muy amplio.

Un panorama más alentador que el que habían traído de Cascavel.

Lo de **Néstor Furlán** es realmente muy serio. Si tenemos en cuenta que el Campeón '87 de Fórmula Renault corrió aquí su segunda carrera, y otra vez –como en Cascavel– estuvo en el concurrido podio, es para seguirlo de cerca en el futuro.

Tiene un auto de primer nivel, es cierto, pero él sabe llevarlo y no defrauda a quienes le depositan su confianza.

Otros tres jovencitos de la "savia nueva" de esta Fórmula Tres Sudamericana completaron un podio donde se mezclaron la experiencia, el talento y la juventud por partes iguales. **José Luis Di Palma**, **Cingolani** y **Giacchino** cumplieron tareas interesantes para los medios de que dispusieron. Di Palma pudo haber ido más adelante de no ser por un encontronazo con **Benamo**. Cingolani administró con prudencia su **Berta-Volkswagen** "by Maldonado" y lo colocó en el podio. Giacchino, por su parte, pensante y sereno como muy pocas veces lo vimos antes, hizo una carrera regular, situando al segundo **Renault** de la clasificación final con los

Revista CORSA Nº 1092. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Josús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Junio de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA CARRERA EN SINTESIS

Largada: Se va adelante Maldonado con Sommi, Furlán, Croceri, Kissling, Benamo, Scarazzini, Friedrich, Cingolani y Gurini detrás. En el giro siguiente, Croceri supera a Furlán y Leonel los pasa a "Cachi" y a Benamo. Estos dos se rozan.

Vuelta 7: Abandona Leonel. Kissling supera a Furlán y lo busca a Croceri. Detrás de los cinco de punta se escalonan Scarazzini, Cingolani, Giacchnio y Benamo.

Ya habían ido a boxes Gurini y Guerra, mientras Di Palma quedaba 12°

Vuelta 19: Van a boxes Kissling y Croceri. Un giro antes se había quedado Bartelle, y Muffato entraba a los "pits". El orden queda con Maldonado, Sommi a ós1/10, Furlan a 10,67, Cachi a 14,70

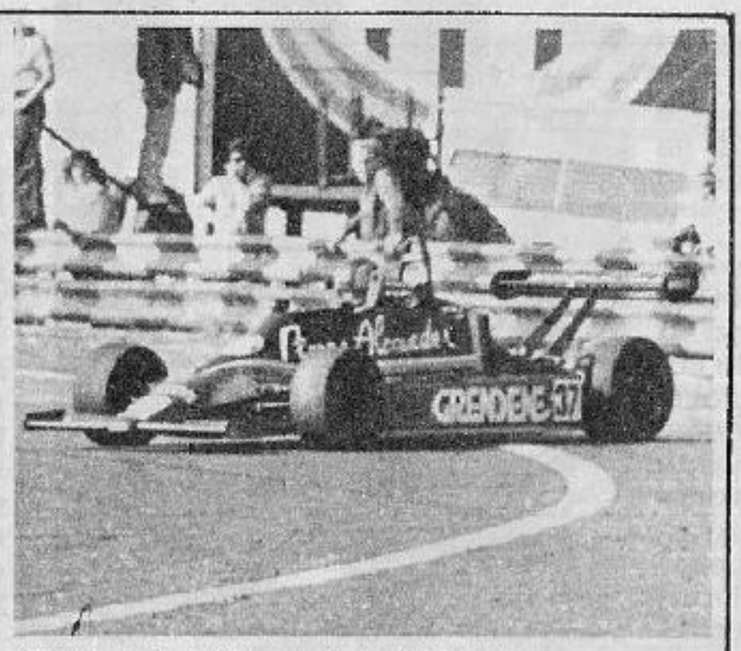
Cingolani a 30,26 y Benamo a 31,65. Giacchino va pegado a la cola del bahiense y con ellos se viene el Di Palma.

Vuelta 30: Ya se quedaron definitivamente Croceri, Muffato y Risatti. Furlán ha alcanzado a Sommi y lo presiona, mientras Scarazzini también intenta la aproximación a Gabriel. Di Palma ya está 5° y siguen Cingolani, Giacchino, Pegoraro y Benamo, todos "en la vuelta". Con los de punta va Kissling, a un giro

Vuelta 36: Sommi sigue controlando los arrestos de Furlán, mientras Cachi comienza a perder terreno. Adelante, todo está igual, con Maldonado como líder.

Vuelta 38: Sommi le deja el hueco en el trenaje de la horquilla a Furlán, y éste se manda por él, toca una rueda "abajo" y se pasa un poco. Queda a 5s..

Vuelta 42: Retrograda más Scarazzini, quien es superado por Di Palma, Cingolani y Giacchino. En el giro siguiente harían lo propio Pegoraro y Benamo.

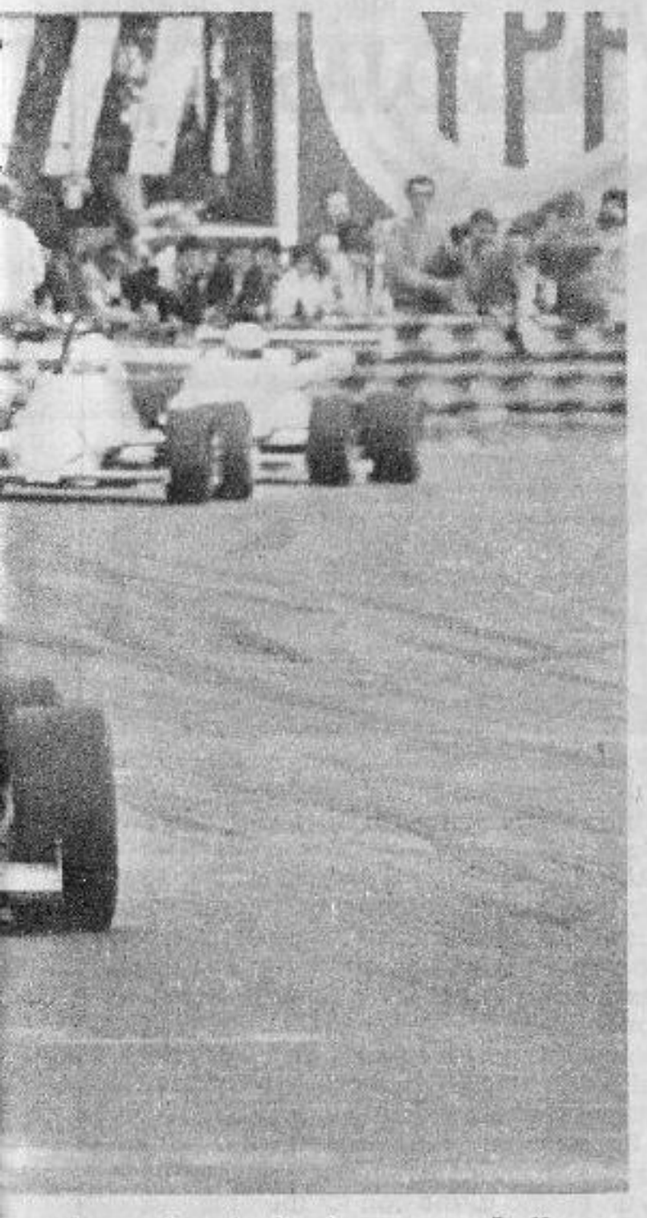


Trompo de Bartelle tras salir de la horquilla...

ACRILALBA

CRISTAL
Sistema bicapa

ALBA



¡QUE FALTA DE RESPETO...!

Realmente es para no entender nada... El Comisario Deportivo General de la carrera de Buenos Aires fue **Roberto Gardiol**, el uruguayo que es actual titular de la CODASUR. El jueves anterior a la carrera, Gardiol llamó al ACA y le comunicó al ingeniero **Rafael Sierra**, representante argentino ante la Confederación, que no iba a estar para la clasificación del día viernes por razones particulares. Ese mismo día, Sierra, quien asimismo estará afectado personalmente por un grave problema de familia, indicó que se le pidiese al doctor **Horacio Rivarola "que designara un C.D. adjunto para la carrera de Fórmula 3 Sudamericana"**... Conclusión: no se pudo ubicar al titular de la CDA hasta el viernes: cuando ello sucedió, Rivarola le indicó al Capitán Luis Ballesi que él cumpliera con esa función.

Realmente, algo de Ripley en este siglo... Como para no entender nada. Primero: la ausencia de Gardiol es un tanto exasperante por su jerarquía y porque no es la primera vez que ocurre con autoridades uruguayas. Ya habían llegado el sábado a la carrera de Puerto Iguazú el año pasado.

Segundo: Si Sierra "es" CODASUR en la Argentina, por qué recurrir al doctor Rivarola, si el ingeniero tiene facultades para designar a un par -Ballesi- que es también de CODASUR. Tercero: ¡Cómo es posible que recién el jueves se designe al C.D. adjunto de una carrera que se corre el domingo y que comienza a clasificar al día siguiente! ¡Qué falta de respeto, Señores de CODASUR! ¡Qué falta de respeto total por la categoría máxima del Cono Sur de América!

LA EXCLUSION DE PEGORARO

Cuando se cumplió la revisión técnica posterior a la carrera, el ingeniero **Carlos Funes** halló que el auto del brasileño **César Pegoraro tenía el alerón dos centímetros más atrás** del eje trasero que lo permitido y **cinco centímetros más abajo de la medida reglamentaria**. En esas circunstancias aconsejó al Colegio de Comisarios un llamado de atención al paulista, teniendo en cuenta que éste no estaba en los puntos -había llegado 7°-. Luego de largos conciliábulos, y habiendo escuchado a Pegoraro (**"Nosotros no hicimos nada del auto. Ese es el soporte de alerón que traía y no lo medimos ni cambiamos"**), las autoridades decidieron excluirlo de la clasificación **"a fin de no sentar un precedente para otra ocasión"**, según le dijo a CORSA el C.D. **Roberto Gardiol**.

LOS PROTAGONISTAS



Piero Gancia (presidente C.B.A.), Carman (ACA), Sommi, Maldonado, Algañaraz (AAAS), Furlan y Rivarola (CDA).

Maldonado: "Anduvo todo bien, sólo tuvimos un pequeño fallo por la falta de combustible. Unas seis vueltas antes del final empecé a notar la falla y tiraba los cambios más cortos. La carrera se planteó muy tranquila de entrada.

Si hubiera tenido que exigir más, quizás el ritmo hubiera sido más rápido, pero en ese caso no sé qué hubiera ocurrido con el combustible. Estoy muy feliz por el resultado del equipo en general. Si no se rompe la goma de Croceri, colocábamos los cuatro autos en los puntos, contando a Danielito (Gingolani). Creo que mejor no podía haberse dado".

Sommi: "Más allá del segundo puesto en la carrera y del tercero en el Campeonato, lo importante que nos deja esta competencia es la experiencia de haber trabajado mucho con el chasis en la pista. Aprendimos a conocerlo mucho más y lo 'tocamos' por todos lados. De cualquier manera no creemos estar en el límite del conocimiento, ni mucho menos. Todavía hay mucho por descubrir. Nos jugamos con una puesta a punto y dio resultado, pero podía haber sido mejor aún si hubiéramos tenido más tiempo para trabajar. El motor va bien, pero vamos a 'tocarlo' nosotros con la colaboración de Rafael Ballestrini".

Furlán: "Esto es mas de lo que esperaba. Mi mérito fue llevar bien el auto, pero el de 'hacerlo' de esta manera es del equipo de Maldonado, que me lo pone '10 puntos'. Realmente hace todo bien. Me jugué a buscar el segundo puesto en el final, pero Sommi hizo valer su experiencia. Pisé la tierra con una rueda y me pasé un poquito...".

Di Palma: "El plan de trabajo que nos hemos fijado va cumpliéndose. Fue una lástima que nos hayamos tocado con Benamo, ya que se me paró el motor y demoré en salir del semitrompo en la horquilla. Allí perdí mucho tiempo que fue imposible recuperar. Igualmente estoy contento y cada vez me gusta más esto".

Cingolani: "Si no hubiera sido por la falta de combustible, llegaba cómodo al cuarto lugar. De cualquier manera es muy auspicioso estar donde estoy. Aquí hay una sola verdad. Trabajar, pero si es con los elementos y el equipo de Maldonado cerca, todo resulta mucho más fácil...".

elementos de los hermanos Rullo, en tarea de buena factura, y técnicamente la carrera tuvo un porcentaje óptimo que seguiremos analizando.

FORMULITAS

NOS COMENTO DARCIO DOS SANTOS - Al igual que en Cascavel, estuvo acompañando a la Fórmula 3 en Buenos Aires. Su reaparición se producirá en la carrera de **San Pablo el 19 de julio**. Correrá atendido en forma integral por el equipo de **Marcos Troncón**, que será su Jefe de escudería.

El por ahora ex piloto paulista aportará sus dos chasis **Heve** y una caja **Hewland MK9**, y los motores serán provistos por el británico **John Judd**.

El equipo contará con el asesoramiento en carrera de **Ricardo Dávila**, el diseñador brasileño del Copersucar, quien está trabajando en Italia y viaja con periodicidad a Sudamérica.

CON UNA TAPA NUEVA PARA BUENOS AIRES... -contará "Tito" Bessone en su coupé Sierra. **"Akel está trabajando en un motor de nuevo desarrollo para el futuro, pero la tapa de cilindros está lista y vamos a probarla en la aceleración en la semana y, si va bien, la utilizaremos el domingo"**, le comentó a CORSA mientras se le iban los ojos en los Fórmula Tres.

UN HECHO SINGULAR - Fue el que ocurrió el viernes por la noche en la playa de estacionamiento del subsuelo de la sede central del ACA. Los Oficiales Deportivos de la CDA del ACA que llevaron los elementos de computación y control de la carrera de Fórmula Tres retornaron del Autódromo y dejaron el Falcon con todos los elementos cargados en él, con las puertas cerradas con llave. Cuando retornaron el sábado por la mañana para volver al Autódromo, hallaron que el vehículo estaba en el mismo lugar y con las puertas tan cerradas como ellos las habían dejado, pero que las cajas que contenían el material habían sido violentadas, rodados 40 metros de cable coaxil que se utiliza para la célula fotoeléctrica del reloj y también los programas de la computadora, los que misteriosamente aparecieron luego. ¿Es que a alguien le puede molestar que el auto permanezca allí estacionado...? ¿O en su defecto debemos pensar que no existe control suficiente en el lugar? Nos gustaría tener una respuesta.

¿SE ACUERDAN DE ARTHUR BRAGANTINI? - Es aquel excelente piloto brasileño que corriera en el equipo de Di Palma en el comienzo de la Fórmula Dos "Sudam" y que se accidentara en una carrera en Las Vizcachas, Chile. Bueno, había dejado de correr y ahora volvió en el Campeonato de marcas de Brasil, con un Fiat Uno Turbo, y está siguiendo muy de cerca el proceso de evolución de la Fórmula Tres. Al respecto, ya tomó contacto con **Antonio De Souza** para que éste procure la alternativa del alquiler de un auto argentino para volver a la categoría. En buena hora.

OTRO QUE VUELVE - Es **Rafael Verna**. Lo hará próximamente con un chasis **Crespi** (el mismo que utilizaran, entre otros, Furlán y Giacchino) equipado con un motor **Volkswagen**, realizado por el equipo INI o por Maldonado, y una caja Meriggi-Graf. La fecha no está aún determinada.

ZAMPA NO ESTARA EN BUENOS AIRES. - El rosarino ha decidido hacer un alto en

su participación en T.C.2000 hasta tanto Rafael **Ballestrini** termine los dos motores **Renault** de nuevo desarrollo, con cárter seco. Quizá pueda retomar en Córdoba el 5 de julio, si las pruebas son positivas.

CON UN CHASIS BERTA NUEVO... - cedido por Maldonado, con caja Meriggi-Graf y un motor **Volkswagen**, reaparecerá el "gaúcho" **Francisco Feoli** en la carrera de San Pablo. El chasis está prácticamente listo en lo de Berta. El equipo de Feoli, con el ex Campeón **Ronaldo Ely** a la cabeza, lo retirará de la "Fortaleza" e irá a armarlo al taller de "Yoyo" en Nueve de Julio, harán las pruebas en el autódromo y se irán con el auto listo para que "Chico" lo corra en Brasil.



Junto a su "mecenas" Francisco Zanón, Gustavo Sommi, desde el Dallara-Alfa, vuelve a respirar.

EN POCAS PALABRAS

Pegoraro: "El chasis Berta nuevo es una maravilla para manejar. Lo que no va es el motor. Ya hablé con Maldonado para dejárselo y que lo vea él. Me lo llevará para las carreras de Brasil". **Giacchino:** "Berta no pudo terminarnos la tapa de cilindros que nos había prometido porque tuvo mucho trabajo. Seguramente estará para las carreras de Brasil". **Rissatti:** "Tengo un chasis Berta nuevo en mi taller, pero no voy a utilizarlo hasta que el motor funcione bien. Yo también voy a dejárselo a Yoyo para que me lo ponga a punto". **Scarazzini:** "El arreglo con el brasileño Djalma Fogaça está hecho, de palabra por lo menos, para que corra mi segundo auto en las dos carreras de Brasil". **Muffato:** "El motor nuevo que armó Lagarto –su jefe mecánico– en lo de Biaggini, con elementos de John Judd, rindió en el banco de pruebas 2 HP menos que los de INI, así que allí no está la diferencia". **Romagnoli:** "Ya tengo el Berta modificado, la caja Meriggi-Graff adecuada al nuevo reglamento y el equipo de inyección en mi poder, pero no voy a correr hasta que los motores Renault sean confiables".

RESTRASOS Y ABANDONOS



Néstor Gurini, infortunado, va en llanta rumbo a boxes.

Guerra: Temperatura de agua. Se quemó la punta de tapa (abandonó en la vuelta 6). **Friedrich:** Se cortó el cable del acelerador (abandonó en la vta. 7). **Bartello:** Temperatura. Se quemó la junta y quedó en tres cilindros (abandonó en la vta. 18). **Risatti:** Se rompió el brazo izquierao de la dirección cuando lo tocó a Giacchino. **Croceri:** Se rompió la goma trasera izquierda. **Kisling:** Se rompió la goma delantera izquierda posiblemente en un roce con Croceri. **Benamo:** Se tocó con Scarazzini y Di Palma. En el primero se torció el spoiler izquierdo, y en el otro se desalineó. Hizo dos trompos. **Giacchino:** Fue quedándose sin combustible y se desalineó en el toque con Risatti. Di **Palma:** Toque Con Benamo. Hizo un semitrompo y se le paró el motor. **Muffato:** Primero, problemas eléctricos, y luego se quedó sin frenos. **Cingolani:** Fue quedándose sin combustible, y problemas de tenida. **Maldonado:** Combustible. Fallaba en las curvas a la izquierda. **Furlán:** Combustible y bloqueo de frenos al intentar superar a Sommi. Debió salir en 1ra.

CLASIFICACION

Asociación Argentina de Automóviles Sport-Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito nº 8 de 3.435,41 metros de extensión– Final a 44 vueltas–. Recorrido total: 151,158 km. 7/6/87.

TANQUES LLENOS

Maldonado, 1m19s678/1000 (**Promedio: 155,220 km/h**); **Furlán**, 1m19s806; **Sommi**, 1m19s837; **Guerra**, 1m20s061; **Scarazzini** 1m20s291; **Benamo**, 1m20s331; **Friedrich**, 1m20s400; **Croceri**, 1m20s509; **Cingolani**, 1m20s588; **Gurini**, 1m20s902; **Di Palma**, 1m20s904; **Kissling**, 1m20s924; **Giacchino**, 1m21s024; **Risatti**, 1m21s219; **Pegoraro**, 1m21s873; **Muffato**, 1m22s609; **Bartello**, 1m23s612.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vts
1º	1	Maldonado-BVW	59m41s817/1000	44
2º	8	Sommi-D/AF	59m50s270	44
3º	36	Furlan-B/VW	59m59s476	44
4º	34	Di Palma-B/R	1h00m30s088	44
5º	29	Cingolani-BVW	1h00m39s162	44
6º	7	Giacchino-B/R	1h00m45s278	44
7º	10	Benamo-BVW	1h00m53s371	44
8º	4	Scarazzini-BVW	59m55s553	43
9º	2	Kissling-B/R	1h00m07s433	43
10º	5	Gurini-B/AF	57m24s326	40
11º	20	Muffato-M/VW	46m22s540	32
12º	9	Croceri-B/VW	43m25s129	30

No clasificaron: Risatti, 27v.; Bartello, 17 v.; Friedrich, 6 v.; Guerra, 5v.

Promedio del ganador: 151.927 km/h.

Record de vuelta: Sommi, 1m20s728/1000 a 153.201 km/h.

Descalificado: Pegoraro.

Referencias: B, Berta; R, Renault; D, Dallara; AF, Alfa Romeo; M, Muffato; VW, Volkswagen.

CAMPEONATO

(Disputadas Cascavel y Buenos Aires)

Maldonado, 15 puntos; Friedrich, 9; Sommi, 8; Furlán, 6; Croceri, 4; Benamo y Di Palma, 3; Cingolani, 2; Giacchino, 1.

Próxima competencia: el 19 de julio en Interlagos, San Pablo (Brasil).

BADRA, MUERTO; TUBAL, GRAVEMENTE HERIDO

Fotos gentileza diario La Voz de Rojas

TRAGEDIA EN EL RALLY DE ROJAS





Izquierda: Horacio Badra. Derecha: Estado en que quedó el Fiat SE 1.5 en el que recorrían la ruta Badra y Tubal. Notar que el cockpit resistió notablemente, así como las butacas y jaula antivuelco.

A las 14 horas del pasado sábado estaba prevista la iniciación del 2º Rally de Rojas válido por el Campeonato Bonaerense de la especialidad. A las 9.15 horas una noticia conmovió a la ciudad, expectante ante la inminencia del acontecimiento deportivo. Horacio Badra, manejando el Fiat SE 1.5 de **Miguel Tubal**, que lo acompañaba en la butaca derecha en ese momento, había tenido un terrible accidente, de resultas del cual ambos conocidos pilotos habían recibido gravísimas heridas.

En horas de la tarde, Badra dejaba de existir, sin haber recuperado el conocimiento. Tubal, en estado sumamente delicado, había sido trasladado a mediodía, mediante un avión ambulancia, a Buenos Aires, donde fue internado en el Hospital Italiano y posteriormente derivado al Sanatorio Güemes, donde al cierre nuestro permanecía en la unidad de terapia intensiva con pronóstico reservado.

De acuerdo con lo que pudimos reconstruir por diversos testimonios, los hechos se sucedieron cuando ambos pilotos recorrían el trayecto de la PC clasificatoria para "afinar" la hoja de ruta. Al salir de una curva ciega (el camino corre algo encajonado allí y el "boro" impide la visual al otro lado de la curva), el Fiat manejado por el cordobés se encontró que por su mano avanzaba en sentido contrario un Chevrolet 400 remolcando un batán, el que intentó tirarse entonces hacia su banquina. Aparentemente, Badra intentó esquivarlo yendo hacia la derecha, el auto mordió el borde del camino y entonces salió despedido directamente hacia el Chevrolet, al que impactó a no menos de 150 km/hora (esa curva es tomada en carreras a más de 170 km/h), pegando de frente contra uno de los costados. El Chevrolet y su acoplado volcaron y el Fiat quedó atravesado en el camino, sobre sus ruedas.

Badra y Tubal presentaban un estado alarmante. No llevaban casco y según todas las apariencias, inexplicablemente, no estaban sujetos por el arnés de seguridad. El habitáculo no había quedado mayormente deformado gracias a la jaula de seguridad.

En cuanto al ocupante del otro vehículo (D. Víctor Figueroa, vecino de Rojas), afortunadamente recibió sólo heridas en el rostro, pero que no revisten gravedad. Las tres víctimas del accidente fueron auxiliadas en principio por otros pilotos, entre ellos Cordovana y Jawerbaum, quienes venían detrás.

Es de destacar el operativo de salvamento que se puso en marcha inmediatamente de ocurrido el hecho. Telefonistas, radiooperadores, policía y el personal del Hospital local trabajaron "a full" para tratar de morigerar las consecuencias del suceso. Antes del mediodía, un avión local había sido equipado como ambulancia, aunque se utilizó otro, un sanitario de San Nicolás gestionado por el volante sampedrino Víctor Selmi.

HORACIO BADRA

Horacio había nacido en Villa Dolores, miembro de una conocida familia de la ciudad de Traslasierra, hace 38 años. Casado y con dos hijos, se dedicaba al campo con sus hermanos, aunque no por ello su posición se podía definir como holgada.

Se inició, como muchos en los zonales, en 1973, y prontamente sus cualidades innatas llamaron la atención. Su especialidad era la montaña, cuando todavía no se hablaba del rally. Sus recursos no le permitían una participación continuada, pero todos le reconocían sus virtudes conductivas, en un mismo plano con los mejores.

Se recuerdan sus intervenciones con los IAVA a mediados de los años '70, cuando fue varias veces ganador entre los mejores especialistas. Luego sus participaciones se fueron espaciando, volviendo hace unos años de la mano de su amigo José Tubal, quien se constituyó en su protector deportivo y discípulo. Ganó así el GP Provincial del '85 en Necochea y volvió a correr en el Nacional con excelentes resultados, manejando uno de los SE 1.5 de Tubal, quien le había confiado la dirección técnica de su equipo.

En los últimos tiempos se había destacado en el Desafío de los Valientes y especialmente en el Rally de Villa Dolores, la anteúltima prueba de la especialidad, donde asombró mientras duró en carrera al mantenerse segundo en la clasificación general, detrás de Solo y precediendo a Tomás, al propio Tubal, a Altamirano, a De Giovanni y a otras innegables valores.

En Coronel Suárez, Badra iba a debutar con un VW Gacel (de Tubal), llevando como navegante a uno de los hombres de CORSA. No llegó a tiempo y se resolvió hacerlo en Rojas, con vistas a utilizar las pruebas bonaerenses como "banco de pruebas" para posteriores carreras del nacional. Además el extinto tenía en preparación el Regatta del Desafío, de su propiedad, que se estaba alistando para rally. Todos proyectos hoy truncos.

Fuera del lugar común ante una pérdida irreparable, la figura del Turquito, su manera de ser, humilde, callada, mesurada, sin altisonancias, sin el menor atisbo de autoestima provocada por su talento, inspiraba inmediata simpatía. Su muerte será sentida en Córdoba, en la provincia de Buenos Aires y en todos los lugares del país donde al paso de su auto, finamente llevado, se extendían los comentarios de admiración.

Que en paz descanses, Horacio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Adquiérala en las mejores casas del ramo

En Caoles para bujías... ¡Los Mejores!

LIDER EN COMPETENCIAS

FLEXI-CAMP

Team Competición

PIDALOS CON EL NUEVO CAPUCHON REFRIGERADO

---

taller MARINO

Amortiguadores - Suspensiones
Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5935

Radiadores

FABIAN

- Fábrica
- Reparación
- Nacionales
- Importados
- Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

ALFONSO VEGA

Encendido - Carburación
Afinación de motores
Mecánica General
Electricidad

Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

11 de Setiembre 2234 (1428) Capital
Tel.: 783-4986/5055 784-5535

Tarjetas de Crédito

TELEFRANK

Mecánico Esp Land Rover

Land Rover Ltd

LAND ROVER

Mecánica Integral
Repuestos

Envíos al Interior

CRISOLOGO LARRALDE 3675
Ex Republiquetas - CAP FED
Tel 542-8899

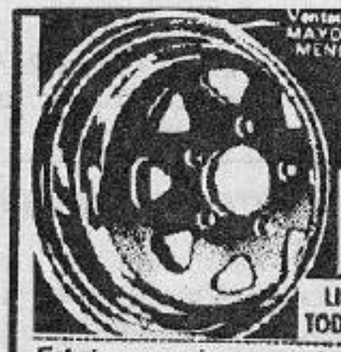
TOYOTA WORLD

SERVICE ESPECIALIZADO

POTENCIACION

NACIONALES E IMPORTADOS

QUESADA 4853 CAP.
TELEFONO 543-2658



Ventas por MAYOR y MENOR

FABRICA DE RUEDAS

THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap

Tel 611-0371 1416

p/ pick-up y jeeps. modelo BRONCO A 39 90

ENVIOS AL INTERIOR

Tarj. de Crédito

LINEA BRONCO, TODAS LAS MEDIDAS

Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

Fabricamos p/autos nacionales e import. de comp. y especiales

También Bronco Ruedas de 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

HIGH PERFORMANCE

Afinación Completa

2 CUOTAS DE A 49 TARJETAS DE CREDITO

(CON REPUESTOS)

Av. del Tejar 2933 esq. Av. Congreso

Capital tel.: 542-7903

POLARFILM®

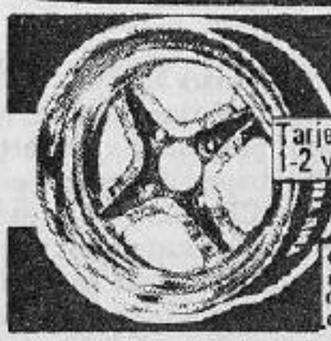
POLARIZAMOS SUS CRISTALES DEL COLOR DE SU AUTOMOVIL

Nuevo Film NO se Raya



DODGE – FIAT – RENAULT A 99

LAFUENTE 999 Tel 613-0013



FABRICA DE RUEDAS

THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.

TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

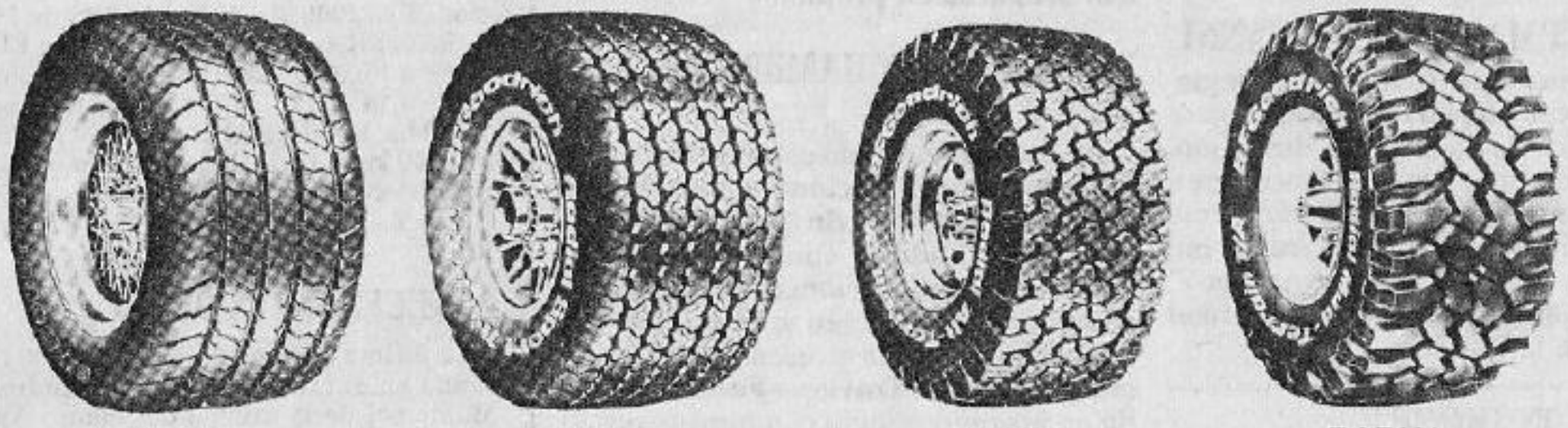
GRAN OFERTA mod.FORMULA Contado efect. con cheque ó giro 25

Fabricamos p/ autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

BFGoodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD



RADIAL COMP T/A

RADIAL SPORT TRUCK T/A

RADIAL ALL-TERRAIN T/A

RADIAL MUD-TERRAIN T/A

PICK-UPS NACIONALES — VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS

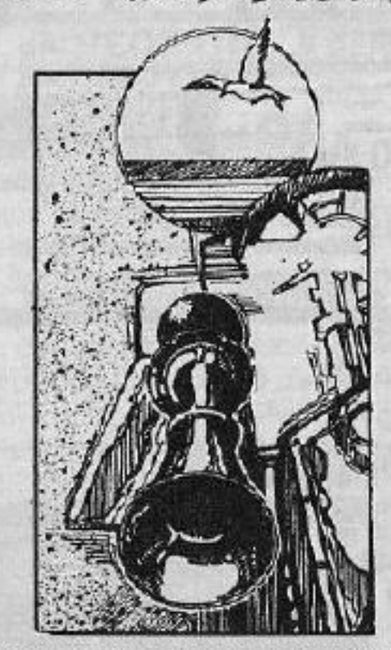
AMERICANOS Y JAPONESES — AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES

MONZA SUR	NEUMASUR	NEUMAWARNES
H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	Australia 1160 Teléfono: 28-1017/0556/0993 Capital	Warnes 899 Capital

---

Blasco y Asociados tel: 761-1589

Toquecitos de bocina



GRAN PREMIO SIN DECISION

Aún el **Automóvil Club Argentino** no ha decidido cuál será el escenario del próximo **Rally Gran Premio**, fecha culminante del campeonato argentino de la especialidad. Aunque esto no sorprende, ya que generalmente el ACA define tardíamente dónde llevará el GP, hasta ahora hay dos propuestas. Una de ellas pretende que la competencia se dispute en territorio de la **Provincia de Buenos Aires**, donde tanto crecimiento tuvo la categoría en los últimos años. La otra, en cambio, propugna utilizar caminos mendocinos, centralizando las largadas y llegadas en el centro turístico de **Las Leñas.**

PREOCUPACION

De los usuarios de **Renault 12 TS** que ven acercarse el fin de la homologación de sus automóviles, sin que haya mayores novedades de **Renault Argentina** para incorporar modelos de reemplazo. Una solución podría ser la homologación del 12 GTS, si bien se ha hablado en Córdoba sobre una versión de cinco marchas del R-12 actual. Desde ya, el "Doce" no podrá competir en el próximo Rally de Argentina debido a que su ficha de homologación internacional ha caducado.

NO SE HACE AVELLANEDA

La semana pasada **Alberto Heritier** estuvo en **Avellaneda**, pero no pudo concretar la prueba del CAP –programada para el 28 de junio–, que por el momento aún no tiene escenario confirmado.

LOS PROBLEMAS DE DEGIOVANNI

El problema que tuvo **Omar Degiovanni** en el Rally de La Rioja fue el corte de la puntera de la caja de dirección. Esto se pudo ver luego de desarmar en el taller el auto. Al no quedar conforme con los motores que tenía, ahora los impulsores los hará el **ingeniero "Nico" Zappegno**, quien se los reparará para el Rally Día de la Bandera.

NEVIANI CON TROMPA

No porque esté enojado, sino porque realizó modificaciones aerodinámicas en las trompas, con miras a la carrera de Buenos Aires. Los aditamentos que el puntero del campeonato de FRA agregó a su Tulia XXIII le permitirían tener algo más de penetración, lo que será probado el sábado previo a la carrera.

MENEM DE GIRA

A no confundirse que no se trata de política. **Menem (h)** estuvo junto a Paz recorriendo algunos posibles tramos del Rally **Día de la Bandera**, y aún no se sabe si correrá con un Peugeot 504 o con el Renault 18.

LA APTC 2000 CONTROLARA LAS GOMAS

Lo hará por intermedio de una persona que la entidad designará. Esto fue decidido por unamidad en la reunión de la semana pasada, en la que se encontraban todas las partes interesadas. Se pondrá en práctica a partir de la carrera del Oscar Cabalén de Córdoba.

CALENDARIO DEL ARGENTINO DE KARTING

Fueron dadas a conocer las fechas del **Campeonato Argentino de Karting**, fiscalizado por la Federación. El **12 de julio competirán en Saldán (Cba.)** las categorías **Juniors y Seniors; el 16** de agosto las mismas lo harán en **Leandro N. Alem (Misiones)**, en tanto que la clase seniors estará el **20 de Setiembre en Chacabuco (Buenos Aires)** y el **11 de octubre** en **Neuquén**. El Gran premio Coronación se hará en el Autódromo de Buenos Aires, con la presencia de Juniors y Seniors, el **15 de noviembre**.

EL CIERRE DEL AUTODROMO

La semana pasada, estuvo cerrado el autódromo Municipal de Buenos Aires, ya que estaban colocando los guardrails en distintos lugares. Debido a eso, varios pilotos se quedaron con las ganas de probar sus máquinas en el escenario porteño.

CONFIRMAN UNA SUSPENSION

Luego de analizar los recursos presentados por **Carlos Pairetti y Atilio Yanigro**, suspendidos hace algunos meses por la CDA del ACA, la Mesa Directiva de esa entidad resolvió confirmar la medida tomada en su oportunidad. Además de esto, se resolvió no hacer lugar al recurso de nulidad interpuesto por los ex integrantes del CAP, quienes aducían que la maniobra no estaba contemplada en la CDA ni en el CDI.

PIAZZA Y CECCHETTO MIRAN LA BANDERA

"Pepe" Cecchetto espera hacerlo con un **Fiat Regatta '85** con motor preparado por Julio Pardo, y **"Coco" Piazza** está terminando el casco de un Fiat SE 1500 con preparación propia.

TRAVERSO CON HAMBRE DE RALLY

Se está comentando con mucha fuerza la posible participación de **Juan María Traverso** en el **Rally de Argentina**, tanto en Capital Federal como en Córdoba. Estamos en condiciones de decir, de acuerdo a fuentes bien informadas, que está confirmada la presencia del binomio **Juan María Traverso-Fernando Stella** en la competencia con puntos por el mundial, los cuales harán equipo con **Ernesto Soto - Martín Christie** con dos Renault 18 oficiales de fábrica. Si el tiempo se lo permite, Traverso también correrá el **Rally Día de la Bandera**. Próximamente Renault hará una conferencia de prensa al respecto.

PROVISION DE NEUMATICOS

La **Federación Regional N° 5 de Córdoba**, provee desde esta temporada a las categorías zonales cuando corren en pavimento. Esto seguirá durante toda la temporada, tomando el ejemplo de la Federación 4 de Santa Fe que hace lo propio con los neumáticos de todo el zonal de esa provincia.

ACLARACION

Daniel Valdez aclaró que seguirá con Stanzú en la atención del R-18 de la clase 3 de Turismo. El cambio consiste en dejar la mecánica de Antelo reemplazándola por la de **Jim-Car**. Valga la aclaración de lo publicado la semana pasada en esta misma sección.

TURISTAS PATRIOTAS

En **Nueve de Julio** se confirmó la próxima competencia de **Turismo**, luego de las tratativas que APAT tuvo con los organizadores de esa ciudad bonaerense. Será el 21 de este mes, y de esa forma se respeta el calendario trazado hace algunas semanas.

UN TANO RETORNA

Se trata de **Pernía**, con el **Fiat Regatta 100**. Lo hará en Nueve de Julio luego de su frustrada presentación en el autódromo de Buenos Aires. En los próximos días, comenzará la construcción de otro auto, en la ciudad de Tandil, siempre con el aporte del ingeniero **Di Nezio** de Cipolletti (Río Negro).

TINNACHER A LA PISTA

El cordobés **Oscar Tinnacher** correrá en Turismo pistero con un VW Gacel. El piloto, habitué de los rallies, estaría presente en Nueve de Julio con una unidad totalmente nueva para correr en la Clase Dos.

MACHADO DEBUTARIA EN EL CABALEN

Juan Machado, el piloto de San Antonio de Areco, debutaría en T.C.2000 con la coupé Fuego que arma el "Flaco" Porta en Arrecifes con fierros de Oreste Berta.

MUSCIO Y EL REGATTA

En el taller de **Daniel Achinelli**, de la calle Gascón y Aráoz, en Palermo Viejo, se trabaja para terminar el Fiat Regatta 100 (para C2 de Turismo) de **Marcelo Muscio**. La jaula antivuelco y algunos trabajos sobre el casco fueron hechos por el ingeniero Edgardo Fernández, y se estima que en algunas semanas más el auto estará terminado para comenzar las pruebas.

OTRO DEBUT EN DATSUN 280 ZX

Se trata de **Bruno Recoaro**, quien compró la coupé ex Gustavo Der Ohanessian con intenciones de debutar en

¡OTRA VEZ TRANSCHACO!

De acuerdo a lo publicado en esta misma sección la semana pasada, con respecto a la posibilidad de la realización de carreras en ruta dentro del territorio Paraguayo, gestiones que fueron hechas por Carlos Menem ante Alfredo Stroessner, llegó la confirmación de una de ellas.

El 14° Rally Transchaco se realizará entre el 26 y el 29 de setiembre próximos, y la inscripción estará abierta para las siguientes clases: Clase 1, Grupo A, hasta 1300 cm³; clase 2, Grupo A, hasta 1600 cm³; clase 3, Grupo A, más de 1600 cm³; clase 4, Grupo 2, hasta 1.600 cm³; clase 5, Grupo 2, más de 1.600 cm³.

Los vehículos producidos en Sudamérica, se podrán inscribir en las clases 4 y 5, acompañados de la ficha de homologación del fabricante. La prueba tendrá puntaje por el campeonato Codasur de Rally, y fue confirmada mediante un telex del Centro Paraguayo de Volantes y por su presidente, Vicente Eduardo Pallarés. Ampliaremos el tema.

el próximo fin de semana

TC-2000 Y MONOPOSTOS EN BUENOS AIRES

El programa oficial de la competencia organizada por la A.A.A.S. anuncia para el **Viernes 12: Entrenamientos de 11.30 a 17.00 hs. Sábado 13: Pruebas de clasificación:** T.C. 2000, de 13.40 a 14.10 y de 15.50 a 16.20. FRA, 12.40 a 13.00; 13.10 a 13.30; 14.50 a 15.10; 15.20 a 15.40. F-2 Nacional, 14.20 a 14.40; 16.30 a 16.50. **Domingo 14:** 11.00 hs. Final FRA, 23 vtas. al circuito 7 (60,740 km). 11.30, Final F-2 Nacional, 18 vtas. al circuito N° 9 (60,219 km). 13.00, Final T.C. 2000, 29 vtas. Cir. 9 (97,019 km).

ANTECEDENTES DEL TC 2000

La última competencia de TC 2000 realizada en el circuito N° 9 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires fue el 15 de marzo de la presente temporada, inaugurando el campeonato de la categoría.

La pole position fue para **Mario Gayraud**, con el **Ford Sierra XR-4**, con un tiempo de **1m30s315** a 133,353 km/h. En las pruebas de tanques llenos, Gayraud repitió su posición, con **1m30s281** para su mejor vuelta, a 133,403 km/h. La final realizada sobre 29 vueltas, la ganó Silvio Oltra, con Renault **Fuego**, totalizando **44m42s535** a 130,202 km/h. El record de vuelta fue para **Mario Gayraud**, en la cuarta ronda, en **1m31s021** a **132,318** kilómetros por hora.

El tiempo que Oltra empleó para ganar el 15 de marzo pasado, se mantiene como record a batir, pero para la pole position está vigente el que **Ernesto Bessone** hizo el **1** de junio del año pasado (**1m29s90** a **133,968 km/h**).

LA ULTIMA DE LA FRA

En el circuito N° 7, la **FRA**, corrió por última vez el **1 de junio de 1986**, **Néstor Furlán** fue el más veloz en clasificación, con un tiempo de **56s23** a **169,074 km/h** de promedio. El propio **Furlán** ganó luego de cumplir las 23 vueltas en **21m58s48/100** a **165,844 km/h**.

LA ULTIMA DE LA F-2 NACIONAL

La entonces **Fórmula Entrecor** corrió el **1 de junio de 1986** por última vez en el circuito n° 9 del Autódromo de Buenos Aires. **José Luis Di Palma** hizo la pole position, registrando **1m17s35** a **155,705 km/h**. El propio **Di Palma** triunfó en la final sobre 18 vueltas, totalizando **24m47s70** a **145,720 km/h** con su Berta Renault 18. El récord de vuelta fue a parar a las mismas manos, ya que en la 16a. ronda consiguió **1m20s17** a **150,228 km/h** lo que quedó como lo más veloz de la competencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUEN A... LOS NOTABLES DEL MES

Continuando con la serie de encuentros mensuales, el próximo miércoles 10 de junio, a las 21 horas, en "Las Tejas" –Cordoba y Rawson– "Carburando" y CORSA llevarán a cabo la entrega de premios a quienes se destacaron en diversos rubros durante el pasado mes de mayo. ¿Quiénes serán los más "notables"...? Esa noche, escuche Carburando...

LA FIGURA

Jorge Pedersoli: *Porque luego de una serie de grandes frustraciones, en la carrera de Turismo Carretera disputado en Tandil logró un triunfal "uno-dos" con Mouras y De Benedictis.*

Ernesto Mario Soto: *Por haber triunfado ampliamente en los rallies de Villa Dolores y La Rioja, y además de su dúctil trabajo en las competencias de T.C. 2000 llevadas a cabo en el mes, donde el valor del segundo puesto en Santa Fe eclipsó aún, a su juicio, el triunfo logrado en la categoría el año anterior en Pigüé.*

Juan María Traverso: *Por haber ganado consecutivamente las competencias de T.C.2000 disputadas en Mendoza y Santa Fe, alcanzando con esta última la punta del Campeonato.*

LA REVELACION

Hernán Ayerza: *Por el gran avance evidenciado este año, ganando dos de las tres competencias disputadas (dos de éstas en mayo), y manteniéndose puntero en el Campeonato de Fórmula Sierra.*

Gustavo Der Ohanessian: *Por los progresos mostrados a partir de su debut 1987 en T.C.2000, plasmados en la competencia de Santa Fe, donde conquistara brillantemente el tercer lugar siguiendo el ritmo del equipo oficial Renault.*

Fernando Stella: *Por sus muy buenas actuaciones parciales en los dos rallies del mes, al igual que al debutar en su primera temporada como piloto a nivel nacional.*

EL ORGANIZADOR

A.C.R.Y.R.: *(Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally): Por su trabajo en la faz organizativa del rally de Villa Dolores y su aporte al de La Rioja, así como a la mayoría de los rallies nacionales, zonales e incluso al Rally de la Argentina.*

Automóvil Club Mendoza: *Porque ha vuelto a organizar competencias nacionales, recuperándose así una valiosa plaza, y su trabajo estuvo a la altura del importante acontecimiento en la reunión concretada de T.C.2000, F.R.A. y F-2 Nacional.*

Tandil Auto Club: *Porque volvió a mostrar su efectividad organizativa, realzada al tener que cumplirla en un escenario extenso como el que se recorre en oportunidad de la ya tradicional carrera de T.C., que además fue bien presentado.*

MENCIONES ESPECIALES

Alberto Baldinelli - Julio Pardo: *Por haber llevado finalmente a la victoria en Buenos Aires y luego de varios sinsabores, al Fiat Regatta 85.*

Rafael Balestrini: *Por su continuo aporte de elementos mecánicos de primer nivel para equipar autos de punta, especialmente en todas las divisiones de la categoría Turismo.*

Hugo Olmi: *Por confirmar con su triunfo y un tercer puesto en el curso del mes de mayo sus dotes protagónicas en la categoría Nissan 300 ZX del CAP, y además por sostener su ascenso en T.C.2000.*

la prueba de Avellaneda del CAP. El piloto es de Ramos Mejía, y la atención y mantenimiento del auto la hará Miguel Marocco en Caseros.

MALDONADO Y EL GACEL

Si bien se habló en algún momento de que Jorge Maggi podría subirse al VW Gacel de Turismo, que dejará vacante "Chippy" Breard en la carrera de Nueve de Julio, finalmente **Guillermo Maldonado** será el encargado de correrlo en dicha prueba.

LA APF-4 ENTREGARA GOMAS

A los clasificados para correr la final del 5 de Julio en el Autódromo Oscar Cabalén del camino a Alta Gracia, la APF-4 les entregará un juego de neumáticos para aliviar una parte de los gastos de la categoría, que deberá correr tres carreras en un mes.

GAYRAUD, BREARD Y MAGGI APERCIBIDOS

La mesa directiva de la CDA de ACA apercibió al piloto **Mario Gayraud** por los términos en que estaba redactada la carta presentada con motivo de los sucesos ocurridos en Mendoza. Luego de analizarla, la entidad decidió apercibirlo por la manifiesta falta de respeto en los términos empleados. Idéntica sanción tuvieron Breard y Maggi por actitud antideportiva hacia sus compañeros de la Clase 3, por la llegada en la carrera del Autódromo de Bs. As.

SANCION LEVANTADA

Las que se le habían impuesto al **Club de Autos y Motos** y a **Víctor Bonnano** organizados y director respectivamente de la prueba realizada el 28 de diciembre pasado en el Autódromo de Buenos Aires. Esta determinación la tomó la CDA del ACA luego de analizar los descargos hechos por los sancionados.

MULETTOS PARA TC 2000

Fue aprobado por la mesa directiva de la CDA, el pedido de la APTC-2000 para que cada concurrente pueda inscribir un auto muletto en las competencias de la especialidad, lo que ya fue practicado en Santa Fe. La unidad deberá ser inscripta y verificada tal como si fuera el auto titular.

ENTREGA DE PREMIOS A LOS CAMPEONES DEL '86

El pasado martes 2 de junio se realizó en la sede central del Automóvil Club Argentino, la entrega de los premios correspondientes a los torneos 1986, de las diversas especialidades fiscalizadas por la Comisión Deportiva Automovilística. A la ceremonia asistieron autoridades del A.C.A., de la C.D.A. y periodismo. Los trofeos correspondientes a los certámenes de pilotos, navegantes y marcas de las diferentes categorías fueron recibidos por sus titulares (en el caso de los primeros) y por representantes de las fábricas (en el caso de los campeonatos de marcas).



FOTO 1: La mayor parte de los compeones, de izquierda a derecha: parados, Rodolfo Guerrero (Navegante Rally Clase 1), Jorge Maggi (Pista Turismo Clase 3), José A. García (Navegante Rally Clase 2), Gabriel Raies (Rally Clase 3), Guillermo Maldonado (F-2 Sudamericana y trofeo challenger), Omar Bonomo (Turismo Clase 2), Juan María Traverso (TC-2000), Osvaldo "Cocho" López (Nissan). Agachados: Rudy Trosero (Rally Clase 1), Néstor Furlán (F-RA), Alejandro Rementería (Datsun).



FOTO 2: Un amigo y veterano empleado de la oficina de carreras del A.C.A. el Sr. Angel Neira, (izquierda) cumplió 40 años en la institución, que le fueron reconocidos por el Dr. Horacio Rivarola y el Sr. César Carman.

RALLY DE ARGENTINA — *FALTAN 55 DIAS*

¿ALTAMIRANO CON GOLF?

***ROAD BOOK** - Entre las novedades que fueron incorporadas al libro de ruta de la competencia, se encuentran las fotografías de lugares donde largarán y finalizarán los diferentes primes. Prolijas tomas –realizadas por el equipo de relevamiento que recorrió el trazado en abril pasado muestran las exactas ubicaciones de cada control. Asimismo, en la misma publicación se da la historia de cada prime (año, ganador, auto, km y tiempo).*

***POSIBILIDAD** - Aunque no es nada confirmado, no sería extraña la participación del equipo Audi team que obtuvo buenos resultados a lo largo de la temporada (Montecarlo, Safari y Acrópolis), los que posiblemente lo animen a disputar el título, que por el momento parece destinado a Lancia.*

***VOLSKWAGEN MULETTO** - Se estarían realizando gestiones por parte de Ricardo Manzi (Concesionario VW) quien presenció el pasado Rally de la Acrópolis, para facilitarle a Alfredo Altamirano la conducción de un Volkswagen Golf GTI 16 válvulas (muletto reconstituido del equipo oficial) en el Rally de Argentina.*

COMO SE PIDE

Con fecha 29 de mayo del corriente año, el señor Guillermo Roth, presidente del Bahía Blanca Automóvil Club, nos envió una nota "con ruego de publicación", en la que realiza algunas consideraciones sobre lo publicado en el número 1086 de CORSA, bajo el título "No todo es crecimiento", recalcando que el espíritu de esta respuesta no es el de entablar una polémica, sino tratar de que no se llegue al desprecio del trabajo que realizan los dirigentes de clubes organizadores de competencias. Lo que sigue, es la respuesta del señor Guillermo Roth, que se agrega a la de Enio Borgogno.

PARA NOSOTROS EL CRECIMIENTO EXISTE

Hace casi un mes que intentaba dar respuesta a la nota del señor Fernando Miranda y que fuera publicada en el N° 1086 del 29 de Abril pxmo. ppdo –página 12 "Toquecitos de Bocinay"– de ese prestigioso semanario, pero como los dirigentes, además de nuestra responsabilidad por esa función que desempeñamos, también debemos asumir los compromisos propios de quienes vivimos de nuestro trabajo, da como resultado la demora comentada.

A pesar que desde hace solamente nueve años soy dirigente de un club que el próximo 15 de noviembre celebrará su cumpleaños número 40 organizando competencias de automovilismo, igualmente me he sentido muy mal al leer cada párrafo de la nota en cuestión. Es por ello que ante la disyuntiva de dejar pasar o dar respuesta, la opción fue clara, ya que el silencio hubiera sido aprobatorio de los conceptos que contiene la referida publicación.

Personalmente considero que el señor Miranda parte de un error conceptual básico al poner en una bolsa común a todos los autódromos del país, excepción hecha del de General Roca, del cual "cree" que se ha mejorado. No puedo ni pretendo nombrarme defensor de mis colegas dirigentes de otros clubes, pero sí me cabe la responsabilidad de dar la cara por quienes ejercemos la directiva del Bahía Blanca Automóvil Club, ya que no hacerlo significaría despreciar el trabajo y el aporte dinerario de gente de empresa, profesionales, empleados, comerciantes, industriales, etc., que cuando se los convoca acuden para colaborar en la realización de tareas tendientes a dotar al autódromo "Ciudad de Bahía Blanca" de las condiciones ideales de seguridad para pilotos.

Detallar los trabajos y obras realizadas durante el último tiempo en el autódromo local (que no es de nuestra propiedad, sino de la Asociación de Empleados de Comercio de Bahía Blanca, pero igualmente invertimos) resultaría tedioso; por ello, adjunto a la presente un ejemplar de la Memoria y Balance General correspondiente al último ejercicio, finalizado el 31 de diciembre de 1986 y que representa un documento indiscutible al haber sido aprobado por la Asamblea General de B.B.A.C. celebrada el 13 de marzo pxmo. ppdo. En la Memoria (Capítulo IV - De los Trabajos y Obras) se describen sucintamente las realizaciones concretadas, dejando a criterio del señor secretario de Redacción de la revista su publicación aunque la considero necesaria, por lo menos en forma resumida. No se incluye entre las obras, la pavimentación de los 1.700 m. del acceso al autódromo, ya que su ejecución no nos pertenece, por lo que de ahora en más y en caso de lluvia es posible entrar y salir del circuito.

No quiero extenderme en demasía, ya que de hacerlo no podría evitar el comentario de que después de una carrera "grande" es normal encontrar inodoros destruidos, enchufes arrancados, estacas clavadas y las cenizas de uno (o unos) asaditos sobre el asfalto del patio de boxes, la desaparición de todo tipo de lamparita y/o artefacto de iluminación, lavamanos arrancado, etc.

Merece un párrafo aparte los considerandos relacionados con lo que el señor Miranda expresa como "...es costumbre últimamente llevar más de una categoría para brindar un mejor espectáculo..."; personalmente le puedo asegurar sin temor a equivocarme, que existiendo infinidad de muy buenas categorías regionales y con nutrido parque de autos, los clubes del interior cuentan con argumentos suficientes para complementar la presentación de una (sólo una) "buena" categoría del automovilismo nacional, evitando de esa manera tener que comprometer en exceso el patrimonio social de las instituciones al suscribir contratos por cifras superlativas. Pero qué le vamos a hacer, la cosa ya viene armada así.

Le preguntaría al señor Miranda qué empresario le daría apoyo publicitario (léase australes) a su piloto y amigo, de no contar todos los domingos con la presencia de las cámaras de la TV, aunque ellas vengan a compañadas de "...su querido y nunca bien ponderado relator cordobés y su pandilla..." (me parece que acá se pasó de vueltas, ¿o no?).

Por último, Dr. Miranda, dejemos que el agua siga corriendo bajo los puentes y tratemos todos de poner un poco de buena voluntad, ayudándonos mutuamente para que efectivamente el automovilismo que nosotros queremos y para el cual mucho trabajamos, siga creciendo.

¡Me olvidaba! Coméntele a su amigo Hugo Mazzini, que una buena manera de colaborar con el automovilismo que pretendemos es no girando en un autódromo "vestido" con escueto short, sin casco y sin autorización (Autódromo de Pigüé, domingo 7 de diciembre de 1986, carrera zonal).

Toquecitos de pocima

HABLANDO DE SANCIONES...

Luis Minervino solicitó a la CDA una reducción de la sanción impuesta por una entidad, la cual fue rechazada. Al mismo tiempo, se pidió a la Comisión Asesora de Automovilismo Deportivo que dirige el ingeniero Rafael Sierra, que informe acerca de los términos de la suspensión internacional del piloto de Chacabuco, respuesta que seguramente estará en esta semana.

NUEVOS ENCARGADOS DE PRENSA

La APF-4 tiene nuevos encargados de prensa. Se trata de **Duilio Caro** y **Miguel Slutzki**, quienes comenzaron sus funciones el miércoles próximo pasado. La idea de Bouvier –presidente de la categoría–, es mantener importantes contactos informativos con todo el interior del país, y en especial con los medios de los lugares de donde se nutre la categoría.

PRE PREPARA

Dos autos del T.C.2000. Se trata de dos Renault Fuego, uno de los cuales estaría destinado a **Rodolfo Zuain**, en tanto que el otro aún no tiene piloto asignado, aunque existirían posibilidades para que **Francisco "Pancho" Alcuaz** vuelva de lleno a la actividad y lo haga precisamente con uno de esos autos.

REGATTA 100

Es el que estuvo probando Carlos González en el circuito N° 9 del Autódromo Municipal. El auto ex Flamini y preparado por Carlos Scarbassi se mostró con buena velocidad final si bien marcó un registro de 1m38s. A fin de mejorar dicha marca se encuentran abocados a las suspensiones.

González tiene previsto presentarse con dicho auto en un mes aproximadamente.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES ● CORSA ● ORIENT

N°: 008 CARRERA: TC. 2000 EN Bs.As.

Nombres ---------- Apellido ----------

Domicilio (ciudad/localidad, provincia) ----------

Tipo y n° de documento ---------- Teléfono ----------

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	☐		☐		☐
2	☐		☐		☐
3	☐		☐		☐
4	☐		☐		☐
5	☐		☐		☐
6	☐		☐		☐

Campeones

RELOJES ORIENT CORSA

ACIERTE Y GANE

AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS

Este fin de semana proseguirá el "Concurso de Pronósticos Automovilísticos" promovido por "Campeones", CORSA y Orient, que tiene como premio un magnífico reloj Orient para quien acierte. Para ello solo se deben llenar los espacios destinados a sus datos personales en la boleta adjunta y marcar con una cruz el casillero que considere más adecuado de los tres: (I, izquierda; E, empate; D, Derecha) que presenta cada "match" planteado entre dos de los pilotos participantes en la carrera de T.C.2000 que se disputará el próximo domingo en el Autódromo de Buenos Aires. En cada caso, se impondrá el piloto que termine delante de su contrincante directo en esa competencia, mientras que el empate se dará en la eventualidad de que ambos abandonen o no se clasifiquen en la final.

Los nombres de los integrantes de cada una de las seis parejas serán dados a conocer a partir del lunes anterior a cada competencia en el programa "Campeones", que se emite por Radio El Mundo diariamente a partir de las 20 horas.

Usted puede enviar su pálpito por correo a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A., Arenales 2896, planta baja, Buenos Aires, o depositarlo en la urna que instalará el equipo "Campeones" en el Autódromo.

Nota: Para participar no es necesario comprar la revista. Además de los originales recordados se podrán enviar fotocopias o copias prolijas de los mismos, donde consten todos los datos indicados en aquéllos.

RELOJ SIN DUEÑO

En lo que hace al concurso de la competencia de T.C.2000 en Santa Fe, el mismo quedó desierto, ya que no se recibió ningún cupón con los púlpitos correctos, por lo que el reloj Orient instituído para esa ocasión, pasará para el gran sorteo final.

MIRADOR PERSONAL



por Ronald Hansen

TOMA CURVAS COMO NADIE

Una vieja publicidad radial decía "¡Toma curvas como nadie! ¡Toma rectas como nadie!", y los cínicos de la época decían "y se hace bolsa ¡como todos!".

Muchas veces se da esta situación: el coche A lidera y es perseguido por el coche B. En recta andan a aproximadamente la misma velocidad. En las curvas el B se acerca al A, mientras que el A se aleja cuando retoman la recta. Y entonces nunca falta el comentarista que diga o insinúe, que el B es más veloz en las curvas pero el A tiene más potencia.

Por supuesto, ésto puede ocurrir. Pero lo más común es lo siguiente: A y B vienen a toda marcha por la recta. Se aproxima la curva. Entonces A, como lidera, por lógica se acerca antes a la curva. Necesariamente, debe frenar antes que B. Es en esas circunstancias que "B se acerca a A". Ambos coches desarrollan la curva. A, como lidera, lógicamente llega primero al momento en que se puede iniciar la aceleración. Pisa el acelerador antes y empieza a irse. Entonces algunos dicen "tiene más potencia que B." No es que tenga más potencia, sino que la emplea antes.

Carlos Marcelo Thiery, cuando aún hacía automovilismo, desarrolló este tema en una recordada nota para El Gráfico. Su conclusión era que lo que había que tomar en cuenta era la diferencia en segundos entre coche y coche. Que ésa era la única manera de determinar si B se acerca a A, o si ocurre precisamente al revés.

Viendo una carrera, el observador experimentado generalmente puede establecer si realmente B toma las curvas más rápidamente que A o no, pero para poder separar eso del "efecto chicle" en que los coches van acercándose y separándose a medida que se suceden las curvas y las rectas, hay que haber visto unas cuantas carreras.

Lo más fácil es establecer cuándo los dos coches pasan por la línea de llegada, si la diferencia en ese punto –que es lo único que importa– se achica o se estira.

Sucedáneamente, muchas veces ocurre que si el A es un conductor más experimentado, "le enseña" a tomar las curvas a B. Es frecuente que en el caso de poder despegarse el A, el B empieza a circular un poco más despacio porque ya no tiene ese incentivo del A.

Para muchos, la posición B es la mejor de la carrera, porque el A a veces se siente muy sólo en la punta y puede cometer errores con facilidad. Además es más fácil controlar al rival que va adelante que ir observándolo por los espejos retrovisores.

Claro que antes del final hay que buscar la manera de pasar al frente, porque si no, de poco valió haberse mantenido a la expectativa en la posición B...

De todos modos, lo que queríamos señalar es que siempre, indefectiblemente, cuando un coche persigue de cerca a otro, en la curva el B se va a acercar simplemente porque el A empezó a frenar antes. Es así de sencillo... Y el A empieza a alejarse porque, ya semisuperada la curva, tiene la oportunidad de acelerar antes que el B.

Lo que importa en definitiva, es la separación que tienen los dos autos entre sí vuelta tras vuelta, al pasar por la que algunos insisten en describir como "la raya de sentencia".

LAS QUEJAS DE FORD

Aunque tal vez con algún retraso(causa atribuíble a la gran cantidad de material) reproducimos una carta que el señor Pablo Caccaglio, presidente de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford, enviara a nuestro prosecretario de Redacción (Oscar Izzo), con motivo de lo publicado en CORSA 1089, referido a la actuación del equipo oficial de la C.A.D.C.F. en la competencia de T.C.2000 en Mendoza. El texto de la carta es el que sigue:

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud. luego de haber recibido y leído su publicación n° 1089 correspondiente a la semana del 21 al 28 de mayo de 1987, queriendo destacar en ella algunos aspectos referidos a la actuación del equipo auspiciado por la Comisión que presido, con relación a la competencia de TC 2000 llevada a cabo en el circuito de la ciudad de Mendoza. En primer término quiero destacar la correcta transcripción de las declaraciones que le efectuara con la salvedad del error tipográfico de: "vencedores" en lugar de "veedores".

Además, me ha sorprendido gratamente por su oportuna aparición (referida al tema que nos preocupa) la columna escrita por Ronald Hansen (Mirador Personal) y que titulara "El hermano grande os observa" (página 12, extremo derecho). Señalo la oportunidad porque además de la capacidad indiscutida del autor, la incluye en el momento conveniente y la coyuntura adecuada para que sea leída por dirigentes, pilotos, periodistas y público. De otra manera significaría negar la evolución y quedarse en las oscuras épocas pretéritas, llenas de romanticismo pero que ya no le alcanzan para juzgar y apreciar los avances de la tecnología que en la misma proporción ha sido incorporada a las competencias de automovilismo. Con las salvedades que indica R. Hansen.

Señalo todo esto además, porque ello, sin la elocuencia del periodista, se lo había señalado el Dr. Rivarola para el juzgamiento de los hechos de la competencia de Mendoza. La grabación de la misma efectuada por ATC para el programa "Coche a la vista" y las manifestaciones del periodista Sr. Acosta, me eximen de lo que podría interpretarse como exceso de defensa.

Sin embargo, de la misma publicación debo señalar dos notas que me han causado desagrado: una de ellas, las declaraciones del Sr. Traverso en página 16 en la nota "La figura" con respecto al "toque" (sic) con Gayraud, y en la cual el piloto Traverso insiste en su espaciosa declaración efectuada además entre el lunes o el martes posteriores a la competencia, en los programas "Campeones" (LR1 Radio El Mundo), y "Carburando" (LS5 Radio Rivadavia).

Con respecto a la segunda nota (página 17 y siguientes), "De la mejor cosecha", siempre ha sido de gran efectó periodístico mezclar lo excelso con lo burdo, lo tangible con lo espiritual, la realidad con la fantasía. Precisamente en la edición señalada, así como en la nota y páginas destacadas, el periodista que figura como autor de la nota en el apartado "Carta abierta a Gayraud", ha pretendido unir esas declaraciones de la autoría del Sr. Traverso, con un supuesto consejo al Sr. Gayraud atribuyéndole intenciones que son de dominio absoluto de una imaginación fecunda, ya que descarto, por la categoría de la revista, ser soporte de una defensa del Sr. Traverso. Aquí convendría recordarle al autor de la nota, la columna del Sr. Hansen, y que leyera el material que publican ustedes mismos (n° 1088, 14 al 20 de mayo de 1987, página 48); fotografía superior en la que se advierte que Gayraud ya había comenzado a superar la línea de Traverso, y en el número 1089, página 20, inferior, el golpe que propinó el piloto Oltra a Gayraud. Muy lejos estoy de señalar admoniciones, pero me voy a permitir indicar cuán poderosos son los instrumentos de difusión y que el daño causado en este caso al participante y a todos quienes lo rodean o apoyamos, por la falsa imputación o por la arbitrariedad de los jueces o autoridades ocasionales, no se reparan nunca con la aclaración o rectificación sino con la adecuada administración de justicia y la información u opinión equilibradas.

No con demasiada esperanza es que quiero recomendar a nuestros agresores que presumo inadvertidos e inopinantes vehículos de difusión, la lectura de los códigos deportivos y la apelación directa o el subsidio de los elementos técnicos probatorios de lo que entendemos como actitudes antideportivas.

Hacemos votos para que también quienes conducen y fiscalizan esta categoría (T.C.2000) efectúen progresos suficientemente rápidos como para sanar el estado de confusión total en que se vive, para su propio beneficio, así como para el bien del automovilismo, de la categoría, del periodismo y de la sociedad argentina.

Le saluda cordialmente, **Pablo Antonio Caccaglio C.I. 6.050.281.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS

OGOMASA S.A.

LIDER EN SERVICIOS

TARJETAS DE CREDITO

- **ALINEACION** (con revolucionaria alineadora computarizada que imprime ficha técnica).
- **BALANCEO** estático y dinámico
- **TREN DELANTERO**: reparación integral

CORDOBA 5700 esq. BONPLAND
1414 - BUENOS AIRES
TEL 773–1759/1779

INSTALADOR AUTORIZADO
MONROE

1ª FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE, TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADOS

MARLIT

ENVIOS AL INTERIOR



Fábrica y Ventas:
Gral. M. A.
Rodriguez 2632
Tel.: 58–7843
1416 – Capital
PRECIOS
SIN COMPETENCIA

CASA
GIOBELLINA

PARA SU AUTOMOVIL TODO . . .

ACCESORIOS – PARTES DE CHAPA EN GENERAL –
CERRAJERIA COMPLETA –
COLIZAS – BURLETES

TODAS LAS MARCAS

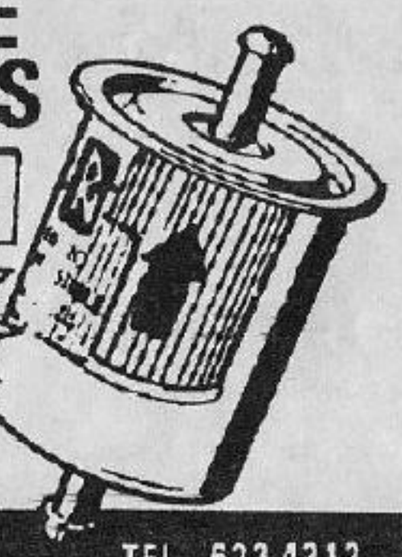
ENVIOS A DOMICILIO
Y AL INTERIOR

VIEYTES 1442 – Tel. 28-7882
Capital Federal

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

NACIONALES E IMPORTADAS

PROTEJA SU MOTOR



RAFAEL NETO

AV. VELEZ SARSFIELD 786 VILLA MADERO TEL.. 622 4312

REPUESTOS

MAcH 1

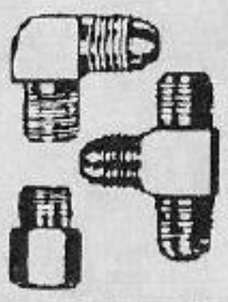
RASTROJERO
MOTORES
INDENOR

HUMBOLDT 17
(Alt. Warnes 1200)
1414 - Tel.: 854-4048

ENVIOS AL INTERIOR

ESTABLECIMIENTO METALURGICO
KLINGER S.A.

- Fábrica de conexiones en bronce, acero, aluminio, etc.: Para Frenos hidráulicos - Aire - Temperatura y Aceite



- Cañerías de cobre y Poliamida.
- Flexibles en Malla de acero, Alargues de bujías.
- Tuercas, Tornillos, etc.
- Bulbos Presión de Aceite-Alemites.
- Tabajos sobre planos.

PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

MIGUEL DE AZCUENAGA 4057
(1678) CASEROS - Tel.: 750-5411/1285

---

pistones
ODDI



PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE MUESTRAS Y PLANOS

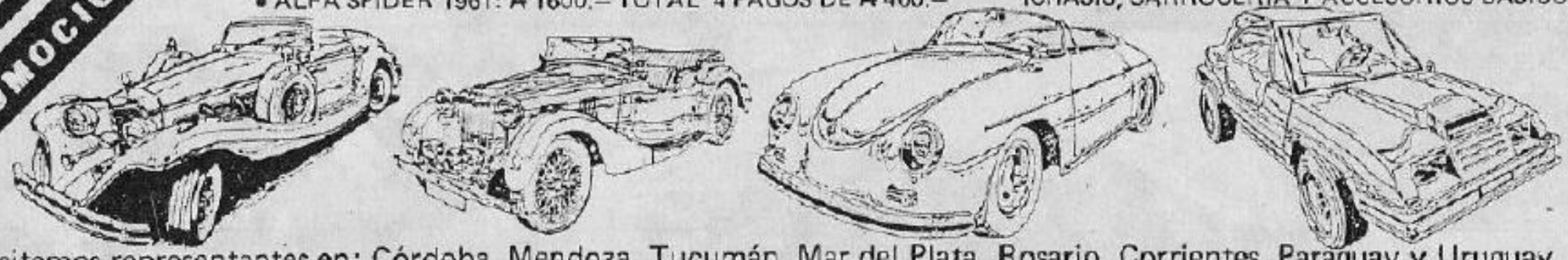
J. M. ESTRADA 1974 - Tel. 31587
5800 RIO CUARTO (Córdoba)

EXCELENTE OFERTA PROMOCIONAL

POR 45 DIAS– VENGA, VEA, ELIJA, 7 MODELOS! .EN 3 y 4 PAGOS!

REPRODUCCIONES ORIGINALES
- CLASSIC MG 1937 -A 1250.- TOTAL 3 PAGOS DE A 417.–
- CLASSIC MERCEDES 540 1936: A 2600.- TOT. 4 PAGOS A 650.–
- ALFA SPIDER 1961: A 1600.– TOTAL 4 PAGOS DE A 400.–
- CLASSIC PORSCHE 1958: A 1800.– TOT. 3 PAGOS DE A 600.–
- CLASSIC JAGUAR MARK V 1950: A 2400.– TOT. 4 PAG. DE A 600.–
- SAHARA SPORT (CITROEN): A 720.– TOT. 3 PAGOS DE A 240.–

¡CHASIS, CARROCERIA Y ACCESORIOS BASICOS!



UNICA FABRICA EN SUDAMERICA DE CARROCERIAS DE FIBRA DE VIDRIO Y ACERO (MEIPAC 1010)

Necesitamos representantes en: Córdoba, Mendoza, Tucumán, Mar del Plata, Rosario, Corrientes, Paraguay y Uruguay
AUTOMOVILES TOTALMENTE TERMINADOS SOBRE PEDIDOS. TODOS LOS MODELOS ESTAN REGISTRADOS Y SON DE FABRICACION ARTESANAL ("MEIPAC" MALLA ENVOLVENTE INTERMEDIA PROTECTORA DE ACERO

ENVIE A 10.– Y RECIBIRA: INFORMACION, FOLLETOS EN COLORES Y LISTAS DE PRECIOS

TIT-CAR S.R.L.

NECOCHEA 1358 - TEL 28-6044 (1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

acrux

Por Néstor Carbia Fotos: Enrique Bianco y Juano Fernández

TURISMO COMPETICION 2000 EN LA CIUDAD DE SANTA FE (31/5/87)

DONDE HUBO FUEGO...

Foto mayor: *Las coupes* **Renault** *Fuego de* **Oltra** *y* **Zuain** *adelante de la* **Sierra XR4** *de* **Pantoliera**. *En Santa Fe, tal como lo simboliza la escena, todo quedo en manos de las huestes de Renault.* **Arriba:** *Ultimos aprestos en el auto de* **Traverso** *antes de salir a pista. Atras se aprecia parte del arsenal del rombo.* **Abajo:** *playa de boxes santafesinos con Di Palma en primer plano, antes de una tanda*

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: **Automóvil Club Santa Fe**
Promotor: **Alcides Raies.**
Accesos: **Múltiples, todos de pavimento y en excelente estado. *5 puntos.***
Controles: **Correctos, pero excesivos y muy lentos. El domingo fue terrible el ingreso al circuito por el acceso de pilotos, autoridades y periodistas. *2 puntos.***
Comodidades: **Buenas, para ser un circuito urbano. *3 puntos.***
Estado del circuito: **Bueno. *5 puntos.***
Boxes: **Muy amplios y cómodos. De lo mejor que hemos visto, aun en verdaderos autódromos. *5 puntos.***
Boxes* (Condiciones de trabajo):** **Inmejorables. *5 puntos.
Promoción del espectáculo: **Buena. *3 puntos.***
Servicio de Prensa: **Bueno. *3 puntos.***
Puntualidad: **No existió ninguna en los tres días. *1 punto.***
Total: **30 puntos (ideal, 45)**

Si bien quizás en cuanto al espectaculo en si, la carrera de Santa Fe pueda no haber mostrado facetas relevantes, más allá de los arrestos de **Ohanessian** intentando superar a **Soto**, de las trepadas de **Zuain** y **Oltra** hacia la punta de la prueba, el balance individual de autos, pilotos y equipos es mucho más rescatable. Partiendo de la elaboración y el equilibrio de los dos cochees oficiales de **Renault**, pasando por la soberbia demostración conductiva de **Juan Maria Traverso** y **Ernesto Soto**, hasta llegar a la buena actuacion parcial de José "Coco" **Fortunato** con el **Peugeot 505** con el cual llegó a colocarse 5° en las pruebas libres de la mañana del domingo, hubo en Santa Fe trabajos más que interesantes.

Lo de los dos primeros lo vimos en nuestro número anterior, y lo de Ohanessian lo tenemos aparte en este mismo ejemplar. Vale entonces ocuparse, por ejemplo, de Zuain y Oltra, que estaban para completar el quinteto de Fue-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...muchas brasas encendidas quedan para seguir paladeando la sustancia de una carrera que le será inolvidable a la gente de Renault... y también –aunque obviamente por motivos muy distintos– a la de Ford. Ocasión propicia, asimismo, a fin de seguir hurgando más allá de esas relucientes cuatro "puntas" del rombo que encabeza el lote, compuestas vertiginosamente por Traverso, Soto, Ohanessian y Zuain. Un poderoso "tren" al que aquí tratamos de volver a subirnos, entonces.



DONDE HUBO FUEGO...

LA FIGURA GUSTAVO DER OHANESSIAN

"INTIMAMENTE SENTI QUE PODIA GANAR"





A la izquierda, Gustavo circula con una "patita" trasera en el aire y la trompa "desparramada". A la derecha, Traverso le entrega simbólicamente la botella de champagne.

A fines de 1981 se corrio una carera de Fórmula Dos Nacional y FRA en el autodromo Oscar Cabalén de Córdoba. Estábamos tomando tiempos sobre el techo de uno de los micros-taller cuando recibimos un llamado de Héctor Fliter quien estaba junto al alambre. Con él había un chiquilín de cabellos rubios enrulados a quien no conocíamos. El "Ruso", con su característica verborragia y aparatosidad que demuestra cuando "se enamora" de alguien, nos espetó: "Te voy a presentar a un futuro campeón del automovilismo argentino". Gustavo Der Ohanessian, de el se trataba, bajó la cabeza y me tendió la mano entre tímido y avergonzado. Esa no era su forma. Esa no es, aun hoy, su manera. Lo mismo le debe haber pasado varias veces durante ese fin de semana, y que otras tantas habrá querido "borrarse" cuando Hector lo presentaba en forma tan exultante. Apenas si dijo "Hola" y contó con las palabras estrictamente necesarias, y con muchos silencios entre frase y frase, sus antecedentes en el Karting nacional e internacional. Héctor vino en su ayuda, con su prodigiosa memoria, y dijo: "Corrio 4 años en kart y fue campeón del '77 al '81, no dejo titere con cabeza. Fue al Sudamericano en San Juan y venía peleando la final con Ayrton Senna, rompieron los dos y ganó el tercero." Eso había sucedido en 1980. Recordamos que meses antes, Fliter había ido a Colonia (Uruguay) a presenciar el siguiente Sudamericano de Karting, donde otra vez se encontraron Senna y Ohanessian, pero esta vez la lucha no había sido tan pareja, ya que el brasileño había ido como piloto oficial del equipo Dap y la diferencia técnica era muy grande. Con la misma vehemencia había comentado en esa oportunidad: "Anota este nombre: Ayrton Senna Da Silva: nunca vi un tipo igual sobre un auto de carrera. Será campeon del mundo de Fórmula Uno. Con lo que le vi hacer en Colonia me alcanza: tiene 10 kilometros mas en las muñecas". ¿Delirios del "Ruso"?, ¿Confianza ilimitada en su poder de observación? Pensamos por entonces: el tiempo sera testigo. Ahora puedo confesar que los nombres de Senna y Ohanesian nos quedaron grabados. Realmente no necesitamos muchos meses de archivo en la memoria. Al año siguiente el brasileño iniciaba su camino en la Fórmula Ford 1600 británica haciendo tabla rasa con todos sus rivales, lo propio hizo un año mas tarde en la Super Ford, el '83 demolió en F-3 y a principios del '84 debutaba en la Fórmula Uno en Brasil. De allí en más comenzo su ascenso hacia el cumplimiento de la premonición de Fliter, que se concretará con seguridad si no median imponderables.

Con Gustavo, si bien la ubicación que le dio Hector no había sido tan generosa, hubo que esperar mucho menos. El chiquilín cumplió 18 años y se subió a un Berta-Renault, con el respaldo del propio Berta, a quien había conocido en esa carrera del Cabalen, y la atención de Omar Breá. Debutó en Buenos Aires y cuando iba tercero, peleando, con Raul Berecibar, se le rompió el motor. La carrera siguiente fue en Córdoba. Ganó Urretavizcaya –la figura de ese año en la FRA– y Der Ohanessian salió 4°. El chico iba no solo bien sobre el auto, sino que se daba tiempo para pensar y hacia las cosas con prolijidad. Después vino la posibilidad de correr en Turismo con un Fiat 128, hecho por Julio Pardo en la clase dos, y comenzó a alternar en las dos categorías. Otra vez mostró su talento y como enseguida llegaron los buenos resultados en Turismo, decidió dejar la FRA y abocarse a ganar el torneo 82 de la categoría, Moralejo. Se convirtió en el campeón mas joven de la historia del automovilismo argentino. Fliter comenzaba a tener razón.

A partir de allí los ojos de todo el ambiente estuvieron sobre él. Era unánime el criterio de que potencialmente era el piloto joven con más futuro. Subió de categoría en 1983 e ingresó al CAP con una coupé Datsun 280 que le compró Di Palma y fue haciendo experiencia. Ese año no ganó pero quedó 9° en el campeonato. En el '84 obtuvo 3 victorias y fue tercero, y en el '85 ganó 2 veces y terminó 4° en el torneo. En el primero de esos años peleó palmo a palmo el campeonato con "Tito" Bessone hasta que se paró en algunas carreras finales y Tito se distanció. Tambien hizo buenas experiencias en esas dos temporadas en la Fórmula Dos Sudamericana, con el auto y el equipo de Miguel Angel Deguidi. Y otra vez la etapa de las opciones; como andaba bien con Datsun, dejó los monopostos.

Ahora el desafío es el TC 2000, "**la categoría más exigente del automovilismo nacional**", segun su propia definición. Volvió a la fuente. Fue a ver otra vez a Berta y le contó su intención de preparar una coupé Renault Fuego. Este no sólo aprobó sino que le propuso construirla en su taller. "**Pero tenés que traer a alguien que trabaje porque yo no tengo tiempo ni gente.**" Y allá fueron a la fortaleza de Alta Gracia, Gustavo y Tito Vitelli. A "perderse" el verano trabajando para llegar a hoy. Al debut en Mendoza y a esa posibilidad de victoria en Santa Fe, peleando con los oficiales de Renault en una tarea realmente excelente, y para tener en cuenta. "¿Sabés una cosa? –dijo ya sin la timidez de sus inicios–, **en algunos momentos de la carrera sentí que tenía auto para ganar, pero no quise apresurarme.**"

N.C.



1



3



5

go de punta, hasta que el ganador de Buenos Aires tuvo inconvenientes y se retrasó.

Fue muy bueno lo de los equipos que comandan técnicamente **Ricardo Pre** y **Rubén Benavidez**. Hasta el domingo en "Tanques llenos", ninguno de los autos había estado en su nivel habitual. El de Zuain porque no encontraba el rumbo de la puesta a punto, y el de Oltra porque llegó a la provincia litoraleña con la coupé vieja, la que se había incendiado en Bahía Blanca, totalmente reconstruida, hecha a la manera de la nueva, pero no igual. El auto no había rodado y se debía empezar de cero. Para colmo, cuando en eso estaban, vino la rotura de una goma el viernes en



7



8

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

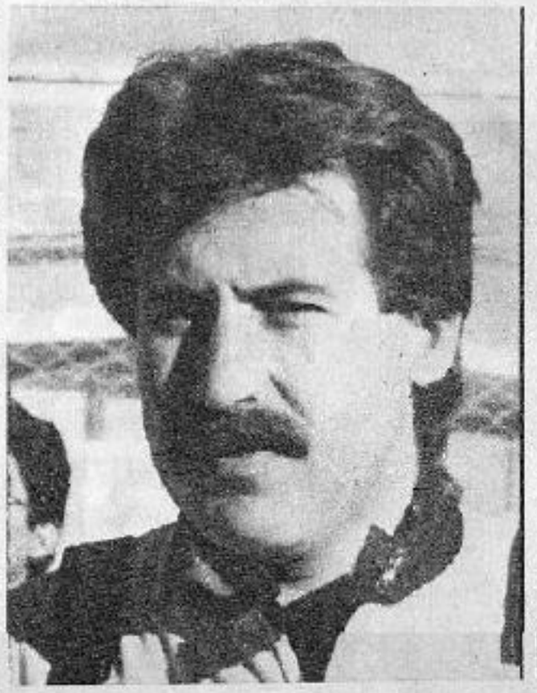


2





α ERNESTO MARIO SOTO



Es para el cordobes porque tuvo una semana inmejorable. Termino de ganar el lunes el Rally de La Rioja, y el viernes ya estaba peleando la punta del entrenamiento del TC2000 en Santa Fe, con dos autos distintos y en especialidades que nada tienen que ver entre si, a pesar de ser de la misma marca y tracción. Por la ductilidad que ha mostrado desde hace tiempo, alternando una categoria con otra y haciendo todo bien. Porque está primero en su clase en el Campeonato de Rally, y 4° en el de TC2000. Porque ha adquirido un ritmo realmente excelente para transitar en la pista, el mismo que impone Traverso y que, como ocurrio en Santa Fe, no fue nada lento. Porque sabe trabajar en equipo y respetar la capacidad individual de sus companeros y valorar a sus mecánicos.

4



6





1- Instantes despues del final, los cuatro **Renault** *lideres marchan en perfecta formacion mientras la hinchada se prepara para el festejo. 2- Del Rio dialogando con* **Akel** *y* **Bessone** *en boxes. ¿Habra retorno? 3- "Cocho"* **López** *practicando otra de sus especialidades: las relaciones publicas. 4- La conferencia de prensa muy bien organizada por la concesionaria Ford de Santa Fe. Se aprecian* **Oscar Gálvez, Bessone, y Akel**. *La de Renault tambien estuvo linda. 5- Soto y Der Ohanessian escapan y la cola del auto de* **Zuain** *intenta espantarse sin conseguirlo. 6- Estado en que quedo el R.18 de* **Miguel Etchegaray** *luego del golpe del viernes. 7-* **Alcides Raies** *es vendado luego de sufrir una distension de ligamentos. 8- Raies, Zuain, Oltra y Di Palma. Renault siempre adelante... 9- ¿No decian que* **Traverso** *y "***Cocho***" no se hablaban? Asi se los vio en la cantina de boxes. En primer plano, Susana (de) Traverso. 10- Der Ohanessian intenta el sorpasso sobre Soto sin conseguirlo.*

9





10



El trio domino la carrera. **Traverso, Soto y Der Ohanessian** marcharon sin inconvenientes en los vericuetos santafesinos. Aqui, ansiantes después de pasar por debajo de uno de los puentes. **Abajo:** uno de los frecuentes cambios de motores realizados en el equipo de **Carlos Axel**, con toda la expectativa del publico que observa la escena. Esto ocurrio el sabado luego de la clasificacion.

LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: Que se haya vuelto a correr en **Santa Fe**, en un circuito que ya es tradicional para la categoria y donde está arraigada.

Lo negativo: Que las **medidas de seguridad que** se tomaron, no alcanzaran el nivel de los años anteriores. Ese item no fue tan tenido en cuenta, sobre todo en entrenamientos y clasificación.

Lo lindo: El uno-dos del **equipo Renault** que se mostro consistente durante todo el fin de semana. Es evidente que el trabajo se va notando y que la comunicación entre el ingeniero **Markiewicz**, los pilotos y los mecánicos ya tiene el nivel que faltó al principio por la propia inexperiencia de todos.

Lo feo: Algunas actitudes un tanto descomedidas de ciertos integrantes del **equipo de Herceg** (el "Polaco" y Di Palma, excluidos) que negaron **informacion** durante todo el fin de semana aparte de la prensa y se cerraron totalmente al diálogo, afectados por opiniones no coincidentes con las de ellos.

Lo mejor: El equilibrio que lograron de sus Sierra los primos **Bessone**. El retraso de **José Luis** y el abandono de **Tito** los privaron de mostrar ese potencial.

Lo peor: **Acceder al circuito** el domingo por la mañana. Para llegar a la zona de boxes había un solo acceso por el cual también entraban particulares que debían pagar entrada con excesiva cantidad de controles y con una barrera metálica que subía y bajaba por cada vehículo.
Para hacer dos cuadras o ingresar, demoramos 35 minutos a las 9 de la mañana.

La actitud: La de **José Miguel Herceg y Rubén Luis Di Palma**, que se marginaron de la segregación informativa de otros integrantes del mismo equipo y dialogaron normalmente con todos los colegas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DONDE HUBO FUEGO...



los entrenamientos, el golpe, y ya el tiempo de búsqueda del equilibrio del auto, debió dedicarse a reparar los daños. Fue necesario cambiar integramente la suspensión anterior derecha y, por ende, el sistema de frenos delanteros de la Fuego –con pinzas de seis pistones por las de cuatro, ya que no había repuestos del otro sistema–. Conclusión: recién el domingo los dos autos estuvieron en su nivel habitual y treparon a ubicaciones más lógicas, merced a la buena faena de sus conductores.

Otros tres que hicieron buenos parciales y no los concretaron en los resultados fueron **"Cocho" López** y los primos **Bessone**. Cuando **Osvaldo Antelo** controló el viernes por la noche los valores de alineación de la Fuego, encontró la aparente razón de la mala performance de ese día. Cuando los ángulos estuvieron en el lugar indicado –el sábado–, López no subió nunca del 4° puesto ese día, y así largó la carrera. Después vinieron los problemas de freno y motor, y desapareció.

Lo de **José Luis** Bessone fue bastante similar a los de Cocho en carrera, pero con la diferencia de que apareció como una de las dos **Sierra** mejor equilibradas desde el primer rodaje del viernes. El ex auto de "Tito" se mostró siempre veloz, sin vicios y correctamente guiado por José Luis. A tal punto fue bueno lo suyo en los días previos, que **Herceg** se dio cuenta y decidió darle un motor "fresco" para la carrera, cuando ya **Pedro Vidal** y su equipo estaban repasando íntegramente el auto para correr con el mismo impulsor que habían usado para clasificar. A esa altura, cabe acotar que a pesar de haber acercado Herceg de sus autos –el de **Gayraud**– a la punta en la clasificación, los tiempos del de Pigüé no eran consistentes.

Quienes estaban en vereda opuesta en cuanto a ese concepto eran **Tito** Bessone y **Carlos Akel**. La Sierra blanca era un "scalextric". Iba bien en todos lados y con parciales muy parejos. No había ningún ítem que se destacara de otro. Frenando iba bien, traccionando igual, doblaba de manera excelente, y el motor de nuevo desarrollo de Akel se mostraba mejor acelerando "de abajo", a tal punto que en un parcial que CORSA cronometró en la última curva del circuito durante las dos sesiones de clasificación, con frenaje, curva de 110° a la derecha y trepada a la autopista, era el más veloz.

Completando el panorama del equipo de Herceg, podemos decir que el auto de **Di Palma** no alcanzó nunca un nivel siquiera cercano al de su compañero de team. En el mismo parcial que analizábamos antes, Luis era el segundo más rápido detrás de Tito, locual habla de un balanceo importante del auto en sí para cumplir las tres funciones mencionadas, pero cuando se trataba de ir rápido "arriba" el motor acusaba una falla, aparentemente de carburación, que no desapareció durante todo el fin de semana a pesar de haber hecho el equipo todos los cambios y revisiones posibles. El final fue la rotura del motor en carrera.

Fernandino llegó hasta donde llegó el domingo, merced a su garra y a su talento conductivo, ya que el auto estaba para mucho menos, como quedó evidenciado en entrenamientos y clasificación. Vanos fueron los esfuerzos del "Negro" **Souza** y su gente para poner en orden el motor de nuevo desarrollo, a pesar de haber trabajado con los dos chasis –usaron también el "ex" de Del Campo– y de recurrir a un múltiple y a una batería de carburadores Weber de mayor diámetro, facilitados por Herceg, y con los que luego corrió Di Palma.

Lo de **Raies** también fue interesante mientras estuvo en carrera, pero **Gabriel** está ahora más pendiente del nuevo auto que posiblemente tenga para la competencia de Córdoba. **Pontoriero** hizo asimismo buenos parciales y hubiera podido participar de la lucha por el cuarto puesto, quizá de no mediar la rotura de dos neumáticos. En una situación parecida estuvo Fortunato, de quien hablamos al principio, pero la diosa "homónima" no le hizo honor al apellido del piloto... Por último nos quedan **Crocco, Etchegaray, Zampa y Varela**. Los dos primeros eran potencialmente aptos para estar en el segundo pelotón pero se quedaron en el giro inicial; Zampa fue un poco más allá, llegando a estar 7° pero su motor no tenía para más. Por su parte, Varela no tiene el medio adecuado para aspirar a más de lo que hizo.

PARCIAL DE FRENAJE, CURVA Y ACELERACION

1°) **Tito Bessone, 8,42/100**; 2°) Di Palma, 8,45; 3) J.L.Bessone, 8,48; 4) Gayraud, 8,51; 5) Pontoriero, 8,53; 6) Raies 8,56; 7) "Cocho" López, 8,59; 8) Traverso, 8,60; 9) Ohanessian, 8,61; 10) Serafini 8,71. Estos tiempos fueron tomados durante las dos sesiones del sábado.



En Laboulaye, un diálogo con DANIEL NEVIANI, puntero del Campeonato '87 de F.R.A.

¿DANIEL EL TERRIBLE?



Tras el paso de Ricardo Risatti, el hombre de Laboulaye comenzó a hacerse oír en la **Fórmula Renault** en 1983. El "culpable" de esto fue **Daniel José Neviani**, un "atrevido" que irrumpió en la categoría con todas las ilusiones propias de su juventud y las ganas de hacer las cosas bien. Nacido en esa ciudad cordobesa el Día de la Bandera de 1965, hijo de **Amadeo** y **Magdalena**, ya tenía una importante trayectoria en los zonales de **Karting** y en un torneo internacional.

"Tenía nueve años y con mi padre íbamos al Parque Colón. Habían armado un kart y mi 'viejo' andaba en él mientras yo jugaba a las bochas... En ese tiempo yo era muy miedoso, y cuando me lo daban, generalmente, me olvidaba de poner la tercera y el motor se hacía pedazos. A mi papá le daba una bronca tremenda, hasta que se acostumbró... En mi primera carrera, en el zonal de General Villegas, largaba adelante, en el medio. Al llegar a la primera curva me tocaron y me tiraron afuera. Cuando me estaba sacando el casco para bajarme del karting, vino mi padre y me lo puso 'de prepo' para que siguiera. Luego, en el zonal de Jovita –donde antes no había podido debutar por la edad–, él se quedaba en una curva, y cuando pensaba que podía doblar más rápido me tiraba cascotazos. Tuvimos peleas, pero como era chico, mucha bolilla no le daba y hacía lo que mejor me parecía."

Detrás de sus bigotes, esconde una timidez conocida por los que transitan los circuitos, la cual no le impide andar rápido en las carreras. Su sencillez le permite hablar abiertamente de aquellos que le brindaron el apoyo como para estar en los planos importantes del automovilismo.

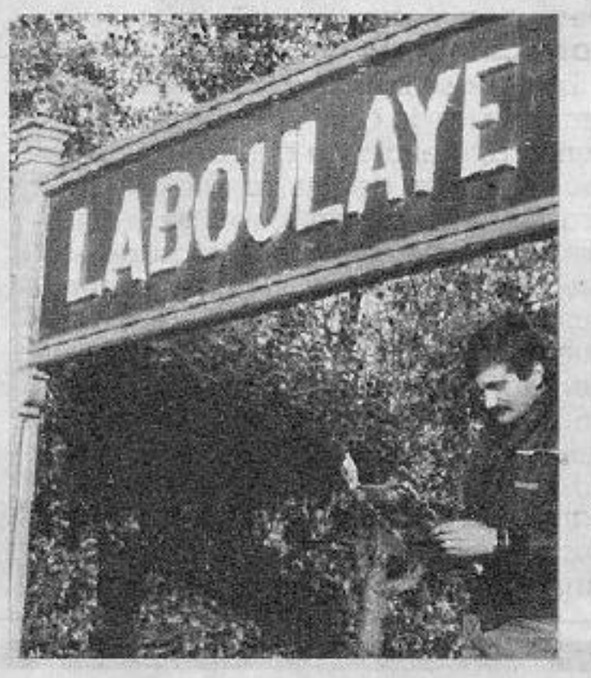
"Aníbal Tejera era uno de los pilotos del karting de Jovita. El me enseñó a manejar. Tenía la costumbre de darme vuelta en el kart, y cuando él estaba atrás de mí, me pegaba para que mirara al lugar donde debía. Otro de los que me dio una mano fue Luis Sarmiento, pues me vestía casi igual que él y cuando ningún directivo me veía, en la vuelta previa, él me dejaba la butaca del kart, que yo no podía usar por la edad... Para todos, era Luis Sarmiento... El kart es una gran escuela, sólo hay que ver a Bovone y Belloso cómo andan en la F.R.A."

Debutó el 9 de Julio de 1978 en el karting de Gral. Villegas, en la localidad de Tres Algarrobos. Una temporada mas tarde fue Campeón de la categoría y en 1980 repitió el Campeonato, pero esta vez en la zona de Jovita, título que se reiteró en el '81. A fines de ese año corrió una carrera en Fórmula Internacional, en el equipo argentino, en Las Vizcachas, Chile. Un año más tarde, consiguió el sexto puesto en Taruma (Brasil), en otra prueba de F. Internacional, donde corría Ayrton Senna Da Silva. Luego comenzó su etapa de Fórmula Renault.

"Antes de correr, dimos muchas vueltas en General Pico, con un motor 1020. Eso me facilitó las cosas, porque nosotros llegamos a la categoría sabiendo mucho de tractores pero muy poco de combas... Acá hay que rebuscárselas con el chasis pues los autos son muy parejos. Al poco tiempo de debutar, se dio el triunfo de Buenos Aires. En Laboulaye la gente me esperó para festejar, y dimos una vuelta al pueblo... Eso es tradicional porque cuando gané en Gral. Roca, también me esperaron hasta las dos de la mañana. Luego se cansaron y se fueron... Finalmente, llegué a las seis, pero la actitud de la gente me dio muchas satisfacciones."

Dialogar con Daniel Neviani mientras se camina por las calles de Laboulaye, es lo único que se necesita para conocer todo el cariño que sus habitantes tienen por el piloto. Saludado por todos, consultado sobre la última carrera y sobre cualquier aspecto técnico de los tractores que junto con su padre repara, Neviani continúa contando su forma de encarar el automovilismo.

"Siempre se trabajó fuera de hora en el taller. Es la única forma de poder continuar. A veces duermo la siesta, pero mi papá se queda trabajando en el auto. Luego de cada carrera se desarma el coche y se lleva el motor a lo de Juan José Reybet. Es muy buen preparador, y pongo las manos en el fuego por sus motores, me dan la tranquilidad de saber que están siempre dentro del reglamento. Corro sin problemas, y si gano, lo hago bien. Como en Mendoza, que me revisaron el peso de las bielas, los pistones y un montón de cosas más... Ahora estamos muy contentos porque se revisa bien, y al que está mal se lo saca de clasificación. La categoría está pasando por un momento muy bueno. Es competitiva, hay un buen nivel y mucho respeto entre los rivales. Fíjate que en la época en que empezamos, en la primera curva quedaba el tendal...; ahora, si largan cuarenta, pasan todos; hay mucho más respeto. Además, el undécimo puede ganar, nunca sabés cómo va a terminar la carrera, y hay muchos autos y pilotos en niveles muy similares."





*1- Daniel en su puesto, flanqueado por **Amadeo, Liliana y Magdalena**, padre, hermana y madre respectivamente. Junto a ellos, parte de los trofeos ganados en su extensa carrera deportiva que comenzó en los zonales de kart. 2- Esperando el tren en la estación de Laboulaye, mientras lee CORSA. 3- Recibiendo el premio ganado en una competencia zonal organizada en **Trenque Lauquen**, el 14 de marzo de 1981. Ese trofeo pasó a engrosar las pobladas vitrinas. 4- Con el número seis, saludando en la vuelta de honor luego de ganar en el karlódromo de Jovita, el 16 de noviembre de 1980. 5- El primer Tulia de Fórmula Renault Argentina de Daniel "El Terrible", especialmente para sus rivales de la especialidad... Aquí en el día del debut, en General Roca '83, con el número 111, el mismo que utilizó en el karting de la zona de Gral. Villegas para empezar su carrera deportiva.*

Sus dos debuts, en el karting y en la Fórmula Renault, los hizo con el número 111. Demoró tres meses en ganar su primera carrera en FRA, y ésta fue justamente en Buenos Aires. A lo largo de su trayectoria en la categoría, consiguió **seis triunfos** y un **subcampeonato**. No obstante eso, la última victoria, en Mendoza, incluyó un sabotaje que lo amargó mucho.

"A nadie le gusta que le hagan algo así en el auto... No tengo idea de quién puede haber sido, pero a partir de ahora subiremos el Crespi al colectivo durante la noche y pondremos candado a todo. Si no hubiera descubierto lo del tanque de nafta, en la tercera vuelta me quedaba... Si lo veo al autor en el momento, le pego semejante 'piñazo' que lo mato."

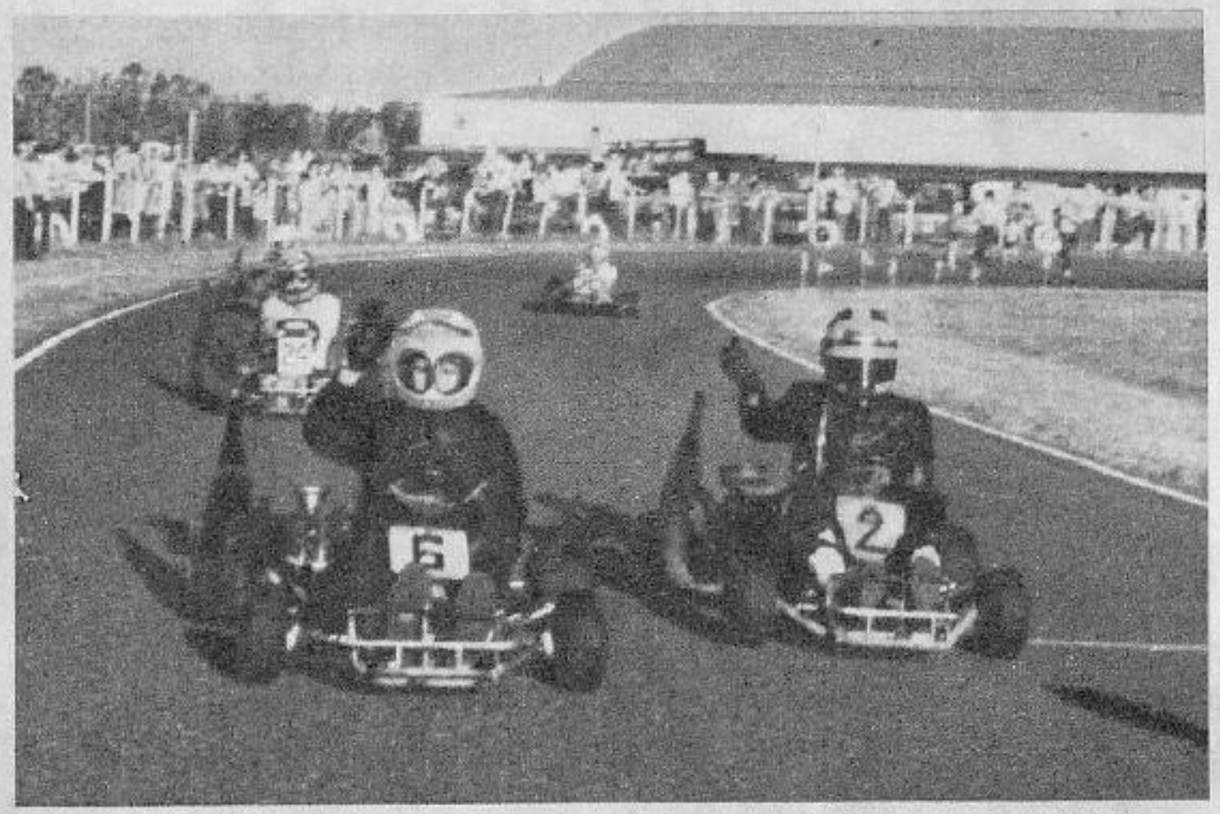
Cuarto en el torneo del '83, igual posición en el '84 y decimotercero en el '85. Utilizó la temporada pasada el número 13, que no es tan "mufa" para él, ya que finalmente con aquél fue Subcampeón

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SU TRAYECTORIA

FECHA	LUGAR	CLAS.	SERIE	FINAL
10-07-83	Gral. Roca	8°	4°	AB.
07-08-83	Rafaela	31°	6°	19°
04-09-83	Bs.As. (9)	11°	3°	5°
18-09-83	Gral. Roca	6°	Desc.	NL
03-10-83	Rafaela	9°	1°	5°
23-10-83	Bs.As. (7)	26°	4°	4°
27-11-83	Bs.As. (9)	2°	1°	1°
18-12-83	Bs.As. (8)	2°	1°	AB°
17-03-84	Bs.As. (9)	15°	1°	3°
05-05-84	Rafaela	1°	1°	AB.
03-06-84	Salta	1°	1°	AB.
01-07-84	Río IV	1°	1°	1°RV
22-07-84	Córdoba	1°	1°	AB.(RV)
12-08-84	Chaco	1°	1°	AB.
07-10-84	Bahía Blanca	4°	2°	2°(RV)
11-11-84	Gral. Roca	9°	5°	AB.
02-12-84	Río IV	2°	1°	15°
23-12-84	Bs.As.(7)	6°	4°	16°
17-03-85	Gral. Roca	13°	7°	9°
14-04-85	Rafaela	13°	7°	3°
12-05-85	Salta	2°	AB.	AB.
26-05-85	Rafaela	22°	7°	6°
15-06-85	Bs.As.(7)	20°	-	20°
04-08-85	Bs.As.(9)	16°	4°	11°
18-08-85	Las Parejas	10°	7°	10°
15-09-85	Córdoba	1°	1°	4°
29-09-85	Balcarce	3°	2°	AB.
10-11-85	Río IV	2°	1°	13°
24-11-85	Las Flores	7°	-	8°
1-12-85	Bs.As.(7)	3°	3°	9°
23-02-86	Balcarce	7°	-	9°
09-03-86	Gral. Roca	3°	-	2°
20-04-86	Concordia	3°	-	2°(RV)
03-05-86	Las Parejas	1°	-	2°(RV)
25-05-86	Rafaela	29°(NC)	-	-
01-06-86	Bs.As.(7)	2°	-	3°
06-07-86	Bs.As.(9)	1°	-	AB.
10-08-86	Chaco	2°	-	1°(RV)
07-09-86	Rafaela	5°	-	2°
12-10-86	Balcarce	2°	-	AB.
09-11-86	Río IV	10	-	3°
30-11-86	Bahía Blanca	1°	-	2°(RV)
15-03-87	Bs.As.(9)	5°	-	4°
26-04-87	Gral. Roca	3°	-	1°
10-05-87	Mendoza	3°	-	1°(RV)





en la categoría. Las buenas actuaciones dentro de la FRA, le ayudan a hacer planes para el futuro.

"**Si tuviera que elegir una categoría con todo a mi disposición, me gustaría mucho correr en la Fórmula Tres Sudamericana. Lo que pasa es que no lo podría hacer porque hay que ausentarse mucho tiempo del taller, y el trabajo no lo permite; pero sí haría T.C. 2000. Estamos en conversaciones con gente de Trenque Lauquen para correr el Renault 18, ex Fernandino. Veremos qué pasa, hay que juntar mucho dinero para poder correr todo el año.**"

Con respecto al Campeonato "perdido" la temporada pasada, Neviani fue muy categórico en su declaración.

"**Estoy muy tranquilo, y lo pasé bien. Soy Subcampeón, aún tengo mucho futuro y ahora vamos a las carreras pensando en ganarlas. Si el Campeonato llega, mejor; pero lo principal es ganar carreras y no dar ventajas en una categoría tan competitiva.**"

Junto a él, trabajan en el auto su padre, que se dedica a la transmisión **Román Fantini** hace la alineación, **Rodolfo Parola** es el cronometrista "**y de vez en cuando limpia el auto**", y los demás colaboradores son **Liliana Neviani** (hermana de Daniel), **Carlos Fantini, Rubén Genesio** y otros que van rotándose, como **Castellano** y **Druetta**. Todos ellos están junto a Daniel desde sus comienzos, y "**también todos los patrocinantes, que me permiten correr con todo lo necesario para andar en la punta**".

Luego de trabajar todo el día acomodando los trofeos ganados en su carrera deportiva, dialogar con amigos y compartir gratos momentos con su familia y su equipo, nos dejó flotando en el aire un agradecimiento muy especial. "**Si sigo en la FRA o si corriera en otra categoría, al que más le tengo que agradecer es a mi padre. Por él estoy corriendo. Mi madre ahora se acostumbró a las carreras, pero prefiero que no esté presente en los circuitos porque me pongo nervioso; y de mi hermana, qué decir... Si le llegás a hablar mal de mí, te mata; después le darán muchos años de cárcel pero no importa, ella limpió mi honor...**"

Tranquilo, con la típica forma de hablar de la gente sencilla, disfruta el ser de Laboulaye: "**No me iría nunca de acá, es mi tierra y la quiero mucho**". Con nosotros de testigos, se dio el gusto de brindarle una flor a su hermana, jugar con sus perros y agradecerle a la vida. La misma que hoy le brinda triunfos repetidos en la Fórmula Renault. Así es Daniel Neviani, crédito de Laboulaye.

Texto y fotos: Marcelo Padín

ALFREDO ALTAMIRANO, pionero en el desarrollo de los modelos Volkswagen y actual argentino de rally, cuenta su historia

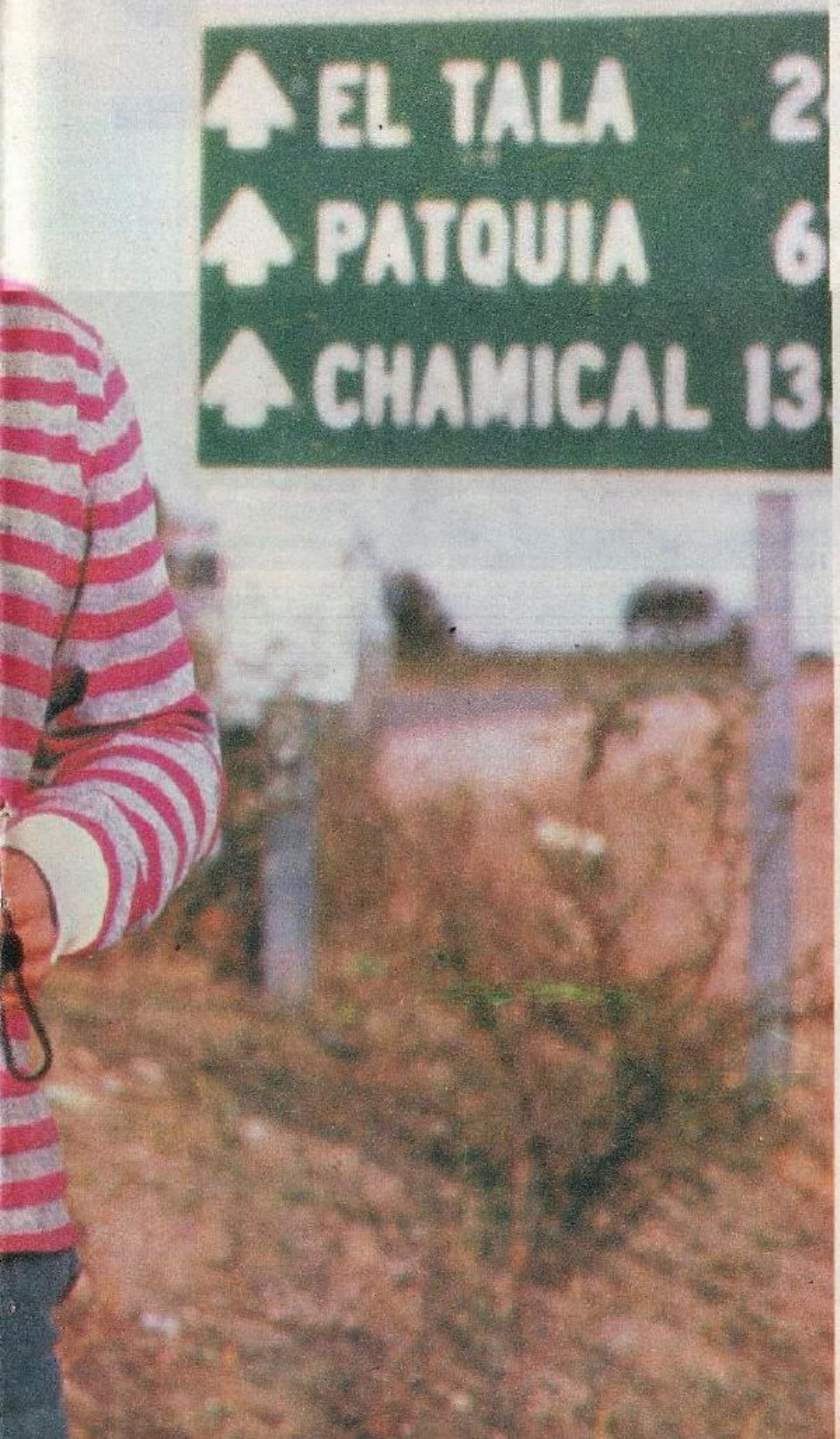
"A MI MUJER LE GUSTABA EL GACEL..."



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

puntero de la clave dos en el torneo





Izquierda: En La Rioja, disputando su 28° rally con el VW Gacel. Hasta ahora utilizó cinco diferentes cascos. En segundo plano, los hermanos García trabajando sobre el auto.
Arriba: Sobrepasando un vado. Otrora el Gacel penaba con la suspensión delantera. Actualmente ya no sufre ese problema.
Derecha: Altamirano, hijo y señora.



Eduardo Enrique Neira
Fotos: Enrique Bianco

Durante buena parte de los tres últimos años, fue el "hombre-Volkswagen" de la categoría, no porque no hubiese otros "aventureros" que se animaran a competir con Gacel en el rally nacional, sino más bien porque fue el único que trabajó a fondo en el intento. Esa aventura en la que se embarcó no sólo lo llevó a ser el primer piloto en triunfar con este modelo, sino que también se ocupó –previamente– en forma integral del desarrollo del auto.

En estos momentos, **Alfredo Altamirano** es la "liebre" en la división intermedia del rally nacional y tras 28 rallies (incluidos dos mundiales) de experiencia, bien puede decirse que nadie conoce mejor al VW Gacel, "know how" que le sirve también para asesorar a quienes recurren a él en busca de consejo.

"Mi contacto con el automovilismo se dio en forma algo casual. Si bien siempre me gustaron los autos de carrera, no tenía oportunidad de participar en prueba alguna. Sin embargo, cuando estudiaba en Córdoba –a donde fui desde mi ciudad, Río Tercero– para contador y licenciado en administración de empresas, entre los trabajos que hacía para mantenerme, me ocupaba de la contabilidad de 'Nico Zappegno', quien por entonces estaba en su momento culminante en el Turismo Nacional. En su taller se atendían dieciocho autos. Para mi debut me armaron un Renault 12 y lo compartí en una carrera larga con Ricardo Alberlengo. Íbamos segundos hasta que me pegué. Eso fue en el '73."

Sólo cinco años después volvieron a darse las condiciones para que Altamirano volviese a correr. Fue con un Fiat 128 IAVA con el cual intervino en algunas pruebas del torneo zonal cordobés, con preparación de Haedo, quien años después sería su ocasional navegante sobre el VW Gacel. **"También participé en un par de pruebas por el campeonato nacional de Turismo en 1980, con el 128 armado por Rubén Quiroz, el mismo que actualmente es navegante de Horacio Badra."** Fue a Concordia y a San Juan, pero en ninguna de ambas logró resultados interesantes.

Luego, otro paréntesis. **"Cuando volvió a correr** Stilo, **como piloto semioficial de Renault Argentina, lo acompañé a casi todas las carreras ayudando en los auxilios al equipo de Batelli."** Aclaremos. Tanto Mario Stillo como Altamirano son representantes de neumáticos Pirelli en sus respectivas ciudades: Villa María y Río Tercero, de ahí su amistad, cimentada con obvios gustos comunes. **"Durante el tiempo que acompañé al 'Colorado' a una buena cantidad de rallies, no sólo**

colaboraba, sino que, simultáneamente, aprendía. Y en esta especialidad hay mucho que aprender... Pero para correr se necesita bastante más que conocimiento. Hacen falta dinero y gente que sepa. A fines de 1983 decidí –junto a mi familia– volver a correr. Hablé con los hermanos Batelli en Córdoba, así como con don Alarcón (quizás el mejor chapista del país) y los hermanos García. La siguiente cuestión a resolver era la del auto que usaríamos. La primera alternativa que consideramos fue la de un Renault 12 TS. Sin embargo, era muy difícil destacarse sobre ese modelo. No sólo por la inexperiencia sobre él, sino porque la competencia era muy fuerte. Lo corrían Torrás, Raies, Stillo... En caso de andar bien –terminando cuarto, por ejemplo– pasaría poco menos que desapercibido. Había que buscar otra solución. Mientras comíamos un asado en casa, debatimos el tema. Mi mujer opinó: 'A mí me gusta el Gacel' El auto se había presentado recientemente y no había la menor experiencia sobre él. Luego volví a preguntarle a Batelli quien no confiaba mucho en su aplicación a los rallies. Decidí apostar al Volkswagen y fui a la concesionaria Vicente Manzi e Hijos para comprar uno."

–Pero todavía no estaba homologado...

–No, no tenía la menor idea si lo estaba o no. Pero a mí me gustaba. Entramos al salón de ventas y cuando estábamos comprando el auto, comentamos que lo queríamos para correr. "Espere un momento" fue la respuesta, y vino a atendernos Ricardo Manzi, quien resultó un verdadero "fana" de las carreras. Hijo de Vicente, Ricardo supo correr años ha con un Decarlo preparado por Luis Echenique y no pierde ocasión de estar en contacto con su ambiente. Alojó en su concesionaria al equipo Audi, además de colaborar con Jorge Recalde y Víctor Rosso.

La cuestión es que cuatro horas después de comprar el auto, estaba en mi taller en pleno proceso de desarme. La idea era debutar en el Rally de Argentina de 1984 y para eso trabajamos a destajo. Sin embargo, era necesario que el coche estuviese homologado. Para ello fui a verlo al ingeniero Eduardo Feijóo, de Volkswagen Argentina. Y fue con él con quien colaboré en la confección de la ficha de homologación del auto. Sin embargo, a la marca no le interesaba el rally en ese momento para apoyar intervenciones particulares, si bien algunas personas de la fábrica me ayudaron en gran medida, tal como Feijóo o el ingeniero Mayer.

Para una empresa, desarrollar un automóvil en función del reglamento del Grupo A para rally no es tarea sencilla, por cierto. Puede llevar años siendo objeto de análisis en el departamento experimental respectivo, y aún así no llegar a un feliz término. Alfredo Altamirano resolvió, ante el desinterés de VW Argentina y sus concesionarios, ocuparse en persona de todos los desarrollos necesarios. "Entre otras cosas había que hacer una caja de velocidades. Hubo cinco estudios, cada uno hecho en función de una curva de potencia diferente, realizados cada uno con un programa de computación que hizo el ingeniero Mayer. De las cinco cajas que recomendó la computadora, fabricamos tres, de las cuales sirvió sólo una. Paralelamente, en Delfabro, fabricaban los amortiguadores para nosotros y algo similar sucedía con los resortes. Del monocasco se ocupaba don Alarcón, quien reforzaba y aliviana-ba cada sector. Del motor, en un primer momento, se ocuparon en el taller de Oreste Berta, pero poco después se lo derivamos a Luis Cosma con mucho mayor éxito."

"Para el mundial del '84 nos preparamos concienzudamente. Cada momento libre recorríamos la ruta junto a Carlos Guerra, pero no nos sirvió de mucho, ya que abandonamos rápidamente por un problema con la caja. Ese fue el prólogo de una cantidad enorme de abandonos. Cuando no era por una cosa, era por otra. Pero hubo momentos de satisfacción, como el Rally Pagos del Tuyú de ese mismo año, cuando ganamos dos primes y estuvimos a punto de obtener el primer triunfo. ¡Lo perdimos con la llegada a la vista...!

Fue en el Rally de La Rioja del '85 cuando el VW Gacel logra finalizar por vez primera, terminando sexto en la general y cuarto en su clase cándole a Altamirano la prioridad "B" de largada.

Para entonces, el de Río Tercero ya estaba trabajando sobre el nuevo motor del Gacel GS, aunque inexplicablemente, la ficha de homologación respectiva no fuese presentada ante la Comisión Deportiva Automovilística hasta casi un año más tarde, imposibilitándole el usar un motor que pese a poseer igual cilindrada, era notoriamente más apto para extraerle potencia, así como el colocar la caja de cinco marchas "arrimada".

En la Vuelta de la Manzana del '86, se dio lo que tanto tiempo se esperó: el Gacel de Altamirano ganó un rally nacional, al imponerse en su división en la vuelta de la Manzana.

–Pese a que hayas ganado una buena cantidad de primes a lo largo de estos años, hay muchos que desconfían de tus dotes conductivas...

–Sí. Y en un primer momento –1984...– reconozco que me faltaba mucho. Hoy ya no creo que haga falta demostrar nada. Los resultados hablan por sí mismos, aunque no siempre sean reconocidos abiertamente. Hace no mucho tiempo escuché por TV cómo se decía que "Fulano lleva por primera vez a la victoria a un VW Gacel", mucho después que yo ganase en la Manzana del '86. Como ustedes escribieron en más de una oportunidad, no sólo fuimos los primeros en ganar con un Gacel, sino que también lo fuimos en hacerlo con un auto de tecnología íntegramente Volkswagen. Por otra parte, estoy satisfecho con lo logrado, ya que hemos desarrollado elementos que hoy utilizan varios. Tal como los chapones de fibra de vidrio, que al pesar 6,9 kg ahorran más de veinte, comparándolos con uno normal.

La falta de apoyo y los costos crecientes hicieron que Altamirano considerara seriamente la posibilidad de retirarse. "En un momento pensé en dedicarme sólo a la pista, donde el presupuesto necesario es mucho menor, pero no pude. A mí me 'tira' el rally."

Su prioridad en este 1987 que corre, es ganar el Campeonato de la Clase Dos. Luego se planteará otros desafíos, tal como el ingreso de su amigo Mario Stillo a su equipo –también patrocinado por Manzi–, o el desarrollo del aún inexistente Volkswagen Gacel de 1800 cm^3. Por ahora, Alfredo no deja de hacerle caso a su mujer.



1



2



3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4

1. Altamirano y Guerra en la verificacion previa del Rally de Argentina '84. 2. Con el VW Gacel GS en su primera clasificación en el Turismo Pistero. Córdoba '86. 3. San Juan '80. Encabezando un pelotón en El Zonda. 4. Prime clasificatorio del Rally Día de la Bandera '86. El Gacel ya era ganador. 5. Luis Cosma y Altamirano. Caras satisfechas luego del Rally de La Rioja '85.



6

SU TRAYECTORIA

FECHA	COMPETENCIA	VICTORIAS EN PC	CLASIF. FINAL
27-07-84	Rally de Argentina	-	AB. (Transmisión)
25-08-84	Vuelta del N.O.	-	AB. (Motor)
14-09-84	San Luis	5	AB. (Autoblocante)
05-10-84	Pagos del Tuyú	2	AB.
10-11-84	24 Horas	-	AB. (Exceso tiempo)
30-11-84	Gran Premio (Bar)	-	AB. (Motor)
03-03-85	Villa Dolores	-	AB.
22-03-85	Henderson	-	AB.
18-05-85	La Rioja	-	6° (4° clase 2)
20-06-85	Día de la Bandera	-	AB. (Homocinética)
30-07-85	Rally de Argentina	-	AB.
24-08-85	Vuelta del N.O.	-	AB. (Caja)
13-09-85	San Luis	-	8° (5° clase 2)
04-10-85	Pagos del Tuyú	-	AB. (Motor)
25-10-85	San Juan	-	AB. (Palier)
15-11-85	24 Horas	-	7° (2° clase 2)
28-02-86	Coronel Suárez	-	6° (5° clase 2)
29-03-86	Vuelta de la Manzana	3	2° (1° clase 2)
25-04-86	Villa Dolores	1	4° (3° clase 2)
16-05-86	La Rioja	-	5° (4° clase 2)
12-06-86	Día de la Bandera	3	AB. (Palier)
12-09-86	San Luis	5	AB. 6° (5° clase 2)
03-10-86	Pagos del Tuyú	1	AB. (Motor)
16-11-86	24 Horas	7	3° (3° clase 2)
11-12-86	G.P.C. del Uruguay	16	6° (4° clase 2)
20-03-87	Vuelta de la Manzana	6	1° (1° clase 2)
01-04-87	Villa Dolores	5	3° (2° clase 2)
23-05-87	La Rioja	8	3° (1° clase 2)

SU ACTUACION EN PISTA

FECHA	COMPETENCIA	CLASIFICACION	POSICION FINAL
09-07-86	Cabalen	30°	NL. (Motor)
27-07-86	Las Parejas	14°	AB. (Alimentación)
24-08-86	Nueve de Julio	2°	AB. (Pistón)
19-10-86	Rafaela	18°	10°
01-03-87	Bs.As. (9)	4°	2°

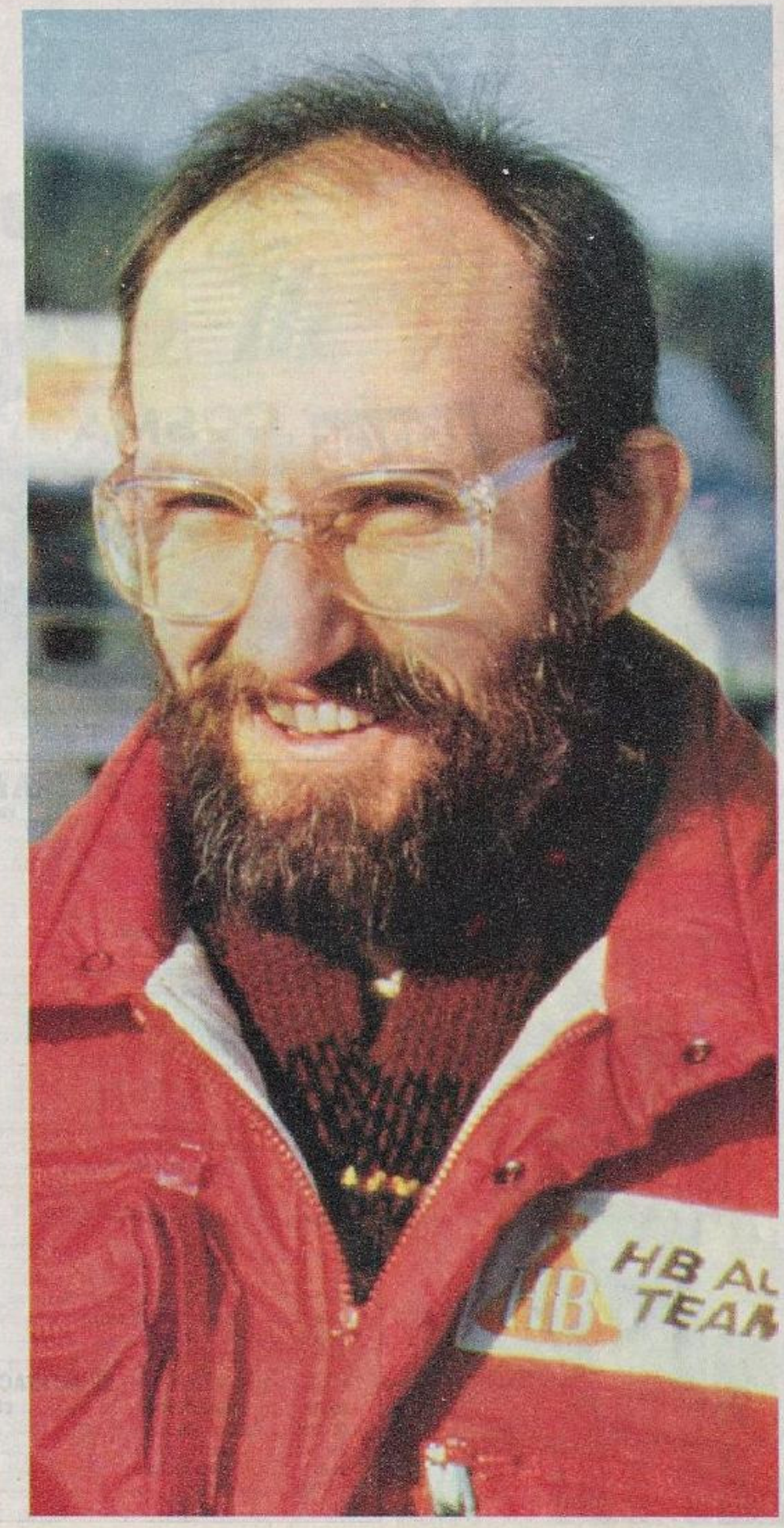


ENTREVISTA CON HERWART KREINER, DIRECTOR DE AUDI SPORT Y RESPONSABLE DEL DESARROLLO DEL 200 QUATTRO, RECIENTE VENCEDOR EN RALLY SAFARI

GENTLEMEN'S EXPRESS

Así, con un dejo de humor es denominada en el seno del equipo Audi la grande y pesada "limusina" con que los germanos retornaron al Campeonato Mundial luego de retirarse en el '86.

El nuevo "boss" del team explica la diferente filosofía con que se afronta esta nueva etapa, así como los detalles de la participación de la marca, pionera en la introducción de la doble tracción.



La gente de marketing nos dijo que estábamos perdiendo posiciones en rally. Audi obtuvo tanta publicidad en rally que la compañía no podía hacer otra cosa." Hubo muchas sugerencias a comienzos del '86 para que Audi, que disfrutó cinco años encabezando la revolución en diseño de autos para rally, abandonase los mismos y se dedicase con tesón a las pistas. Si el retorno al rally fue inesperado, también lo fue la elección de la limousina 200 Quattro. "Tuvimos que elegir los modelos según el reglamento de Grupo A, el 200 Quattro con turbo pero que no había sido probado y el confiable coupé Quattro de motor aspirado. Queríamos el mejor, y nos complació ver que la relación peso/potencia del 200 Quattro era mejor que en el coupé Quattro. La competición con ese modelo sería importante para Audi. Es un auto de conducción calma y tranquila y podría ser bien publicitado en rally, que abarca todo tipo de manejo."

Herwart Kreiner, yugoslavo de 46 años, respondió en su oficina de Ingolstadt, Alemania, y reflexionó sobre la nueva política en Audi Sport. Comenzó como gerente de competición y desarrollo especial en enero del '86. Llegó originariamente a Audi en 1970, participó en los ensayos antes que le encomendaran el desarrollo de producción de prototipos y se siente más atraído por los desafíos de ingeniería que por el automovilismo. Llegó en una época difícil. Técnicamente, el Quattro Sport S-1 fue uno de los autos de rally más notables fabricados, pero poco después de arribar Audi Sport ocurrió el accidente de Portugal '86 y Kreiner se encontró más comprometido en resolver las ansiedades de la empresa respecto de seguridad en rally que en ocuparse de la participación en la especialidad.

Cuando se decidió a volver, todo transcurrió precipitadamente. "De lo primero que nos dimos cuenta fue de que el 200 Quattro básico con su caja de cinco velocidades no sería competitivo. Por lo tanto, era necesario homologar, como alternativa, la de seis velocidades que utilizamos en el Sport Quattro Grupo B. Por eso, las cajas de seis usan el diferencial central Torsen, que permite que el torque se divida entre dos ejes. Esto también nos dio una oportunidad única para volcar en la producción en serie el beneficio de la experiencia en competición. El diferencial Torsen en el nuevo Audi 80 es un resultado directo de ello."

El directorio de Audi decidió volver al rally en setiembre de 1986, seis meses después de retirarse, pero la decisión dependía absolutamente de un satisfactorio control de espectadores en los rallies donde participara. "Antes de cualquier carrera a la que fuésemos, primero conversamos con los organizadores; ofrecemos ayudarlos, pero en ningún caso pedimos garantías. La experiencia ya mostró que si bien los clubes organizadores se están preocupando, no hay un cambio perceptible en el comportamiento del público. Por ello la decisión final de ir a Montecarlo se tomó recién en octubre."

Audi también quería aclaraciones sobre el límite de 300 HP propuesto por la FISA. "En realidad, para nuestro motor de cinco cilindros el límite de 300 HP ahora no nos afecta, pero sí a nuestros rivales. El problema con semejante límite es decidir cómo contrarrestarlo. No se puede poner un motor en un banco de pruebas durante un rally. Pensamos que sería mejor una restricción de potencia, limitando el aire que entra en el motor. Queremos que esto se aplique a los motores turbocomprimidos o atmosféricos. Las bridas funcionan bien en F-3 porque pueden ser verificadas fácilmente durante una carrera. También creemos que mientras los motores turbo se adapten a la producción, debemos tenerlos también en rally.

"La decisión de usar el 200 Quattro fue posterior a la de correr en Montecarlo. Audi Sport tenía ambos autos para ello. Varios equipos prepararon el Quattro Coupé y el 200 Quattro se homologó el 1° de enero. Afortunadamente, Montecarlo no exige mucho mecánicamente y nuestros ensayos previos fueron muy satisfactorios."

El 200 Quattro no es un auto fácil de manejar en rally. Aún antes de Montecarlo, Walter Röhl puso de manifiesto que una consecuencia del gran peso era que el auto perdía los clavos más rápido. "Aunque los aspectos técnicos fueron satisfactorios, no tuvimos tiempo para desarrollar las cubier-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Página opuesta: Herwart Kreiner, "caposquadra" de Audi.
Foto mayor: El Audi 200 Quattro de Röhrl en su debut, realizado en Montecarlo.





1



2

1.Primer éxito del 200 Quattro. Fue en el Safari, donde a Mikkola lo recibieron niños de la inusitadamente numerosa colonia finesa. 2. Auxilio en Montecarlo. El debut del gran Audi fue auspicioso. 3. Suzanne Kottulinsky utiliza este modelo en Grupo N.4. Michel Rossmann (especialista en motores) junto a Hewart Kreiner 5. Vano motor del 200 Quattro. Notar el gran radiador a la izquierda

tas, y en nieve esto fue una seria desventaja. Sobre asfalto y hielo hubiéramos usado cubiertas más anchas y habríamos andado relativamente bien. Si volvemos a Montecarlo con ese modelo, podemos mejorar."

El peso crea otras dificultades. "El grupo A impide aliviarlo de manera directa. Cuesta mucho ahorrar peso. El objetivo primario en Montecarlo fue asegurarnos terminar antes que ganar. Supongo que corrimos riesgos con un solo auto."

¿Serán los 200 Quattro más competitivos el año próximo, cuando los nuevos coeficientes del turbo hagan que todos corran en diferentes clases? "No sabemos qué hará la FISA. Por una parte, se producirá el cambio de coeficiente pero se aumentará el tamaño de los intercambiadores de calor. La preocupación de la FISA por los aumentos de potencia la vuelve impredecible, fortaleciendo nuestra opinión de que los limitadores individuales de potencia son la única solución. Si estos cambios se concretan en el '88 perderemos tanta potencia que no podremos usar el 200 Quattro en carrera. Tal como están las cosas, sólo será usado en esta temporada."

Otra restricción introducida recientemente por la FISA se refiere al combustible que puede ser usado en los autos de rally; este año debe ser comprado en las estaciones de servicio de donde se efectúa la carrera.

"Eso nos cuesta un montón de caballos de fuerza. Nuestro nuevo patrocinante, Texaco, nos permite usar combustible de los países donde participemos, mientras verifiquemos cuidadosamente la sensibilidad al pistoneo. Esto significa que podemos ajustar el encendido y los turbos en Alemania. En Montecarlo el combustible francés nos limitó a 238 HP. En Kenia conseguimos permiso para usar Avgas, pero como se corrió a gran altura, esto no dio mayor potencia. Ahora probamos la nafta para Acrópolis. Suponemos que usaremos el de estaciones de servicio. No podemos esperar un permiso especial antes de decidir las especificaciones. Este reglamento se hizo para limitar la potencia, lo que nos vuelve a que sería mejor que la FISA usara bridas limitadoras de potencia. Así nosotros podríamos trabajar con nafta de las refinerías locales y calidad constante. La calidad del combustible, aun en un país como Francia, es más pobre que en Alemania, pero ellos tienen más plomo para compensar."

El desarrollo de los autos para el Safari comenzó tarde. Un viejo auto del Grupo A se usó para probar la suspensión en Alemania y en Kenia, dando informaciones sobre las condiciones locales, a partir de pruebas hechas con modelos standard. "Esperamos que el Safari sea un prueba difícil para la suspensión y el chasis. La gran pregunta es como reforzar un auto del Grupo A como lo hacíamos con el Grupo B, y también si un piloto puede exigir a un auto de grupo A todo lo posible."

–¿Un rally como el Safari favorece más a un auto con turbo que sin el?

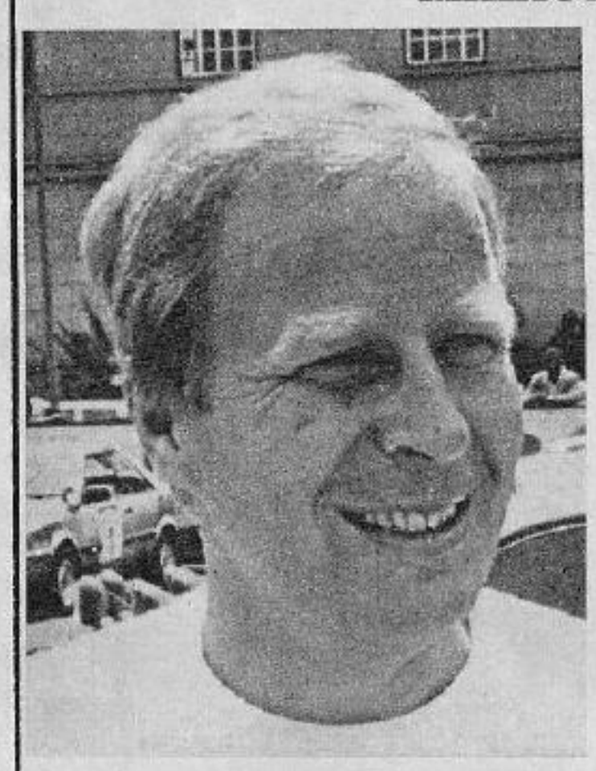
–Es difícil decirlo, recuerde que el requisito de usar un turbo standard significa que estaremos en el límite. Por razones de marketing tomamos el 200 Quattro, de manera que debemos enfrentar estos problemas, aunque podría haber resultado más fácil usar la coupé Quattro aspirada.

–¿Qué otros elementos le gustaría a Audi homologar en el 200 Quattro para mejorar su rendimiento?

–Queremos mejorar el filtro de aire para evitar problemas con el polvo. Hay muchos detalles que también hemos pedido, como reforzar ejes y cosas así. No estamos haciendo ninguna homologación para evolución mientras esté prohibida la evolución del 10%. Por supuesto, nos interesa el uso en pista, pero la actual política de Audi Sport no incluye el campeonato mundial de Turismo.

Hace seis años, Audi empezó a demostrar la posibilidad en carrera de la tracción en las cuatro ruedas, y todavía están aprendiendo sobre ello. El 200 Quattro de rally está adaptado con un

MIKKOLA, LA OPINION DE UN PILOTO



Luego de su triunfo en el Safari de Kenia, éstos fueron los principales conceptos de Hannu Mikkola:

● "Cuando Audi paró su programa de competición en 1986, pensé que no iba a correr más en rally. Tuve ofertas con el equipo para hacer trabajos publicitarios y tests de manejo pero no sabía qué iba a hacer."

● "La razón por la cual corrimos el Rally Safari con el modelo 200 Quattro es porque como es grande reacciona mucho mejor en distancias largas de carreras veloces."

● "Estuve en Mercedes y en Audi, y en ambos hay una forma muy similar de trabajar."

● "Ustedes seguramente conocen acerca de Jean Todt de Peugeot que justamente ha tenido suerte con cada auto nuevo de rally. Ellos hacen coches seguros y serán siempre muy buenos."

● "Cuando pasábamos los 200 km/h el auto de Grupo B vibraba muy fuerte y a veces no se veía bien para afuera. Me había asustado y no sabía si la FISA cambiaría el reglamento para poner límites. De algún modo tuvo que ver Audi, porque había traído las cuatro ruedas motrices a la categoría."

● "Conocía a Henri Toivonen desde que tenía cinco años. Lo recuerdo, era navegante de Pauli, su padre, en 1964. Perder a Henri fue una gran tristeza para todos nosotros."

● "Tuve dos dramas, ganar el rally de los Mil Lagos en Finlandia y convertirme en el primer campeón finés, hasta que pude lograr ambas cosas."

● "Correr a 190 km/h sobre un Grupo A no es seguro, pero lo es mucho más que sobre los autos del año pasado. No olvido los tests con los autos de Grupo B en Grecia el año pasado antes de que Audi se retire. Teníamos 500-550 hp y al poner la tercera marcha patinaban las gomas, a pesar de tener tracción en las cuatro ruedas."

● "En Audi ocurre algo inusual porque ellos están en la competición circunscribiendo todo lo relacionado con autos de producción."

● "Con Arne Hertz no tengo cuidado acerca de los pequeños detalles porque sé que él se ocupará de ellos."

● "Supongo que el mejor momento de mi carrera fue junto a Bjorn Waldegard. Es una gran persona y es fácil trabajar con él. Nunca hay secretos."

● "Con Arne Hertz no sólo hacíamos el mundial, sino también el campeonato abierto británico. Trabajábamos juntos 300 días al año."

● "Profesionalmente debo manejar en cualquier lado, pero no puedo decir que no me gustan muchos los rallies de Kenya y Grecia. Los que sí me agradan son los de Finlandia y Nueva Zelandia."

● "Es fácil la relación entre el deportista y la gente. No hay frialdad, y ésa es otra de las partes del deporte."

● "Los autos ingleses son construidos de tal forma que se puede trabajar fácilmente sobre ellos y los mecánicos hacen posible cualquier cambio rápidamente."

● "Supongo que seré capaz de mantenerme dentro del rally por mucho tiempo más, porque he tenido suerte, buenos resultados y tomé decisiones en el momento justo."

● "Los resultados son siempre dependientes del medio. Si sus gomas dan solamente el ochenta por ciento como máximo, nunca se tendrá más del ochenta por ciento del resultado. Esa forma de ver las cosas en un equipo es importante, pero nunca se puede hacerlo si no se tiene el presupuesto necesario."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

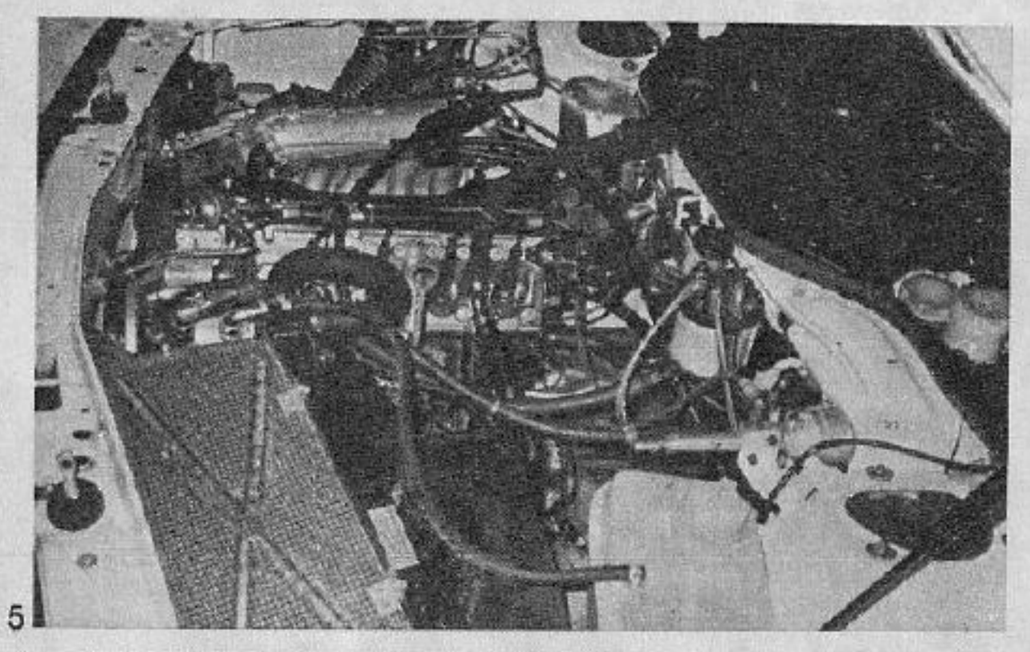




3



4



5

Texto y fotos: Martin Holmes

diferencial central Torsen estándar, pero los sistemas de transmisión se evalúan en cada carrera. "**Con autos de rally se busca el rendimiento óptimo para cada ruta. En cambio, en la gran producción, se busca el compromiso en todas las situaciones de conducción posibles. Nuestra fórmula de Montecarlo con Ferguson al frente, Torsen en el medio y diferencial ZF atrás fue lo que pensamos resultaría mejor. Esperamos descubrir qué es lo mejor para el Safari.** –Evidentemente lo lograron–. **A los ingenieros de desarrollo se los alienta para que sigan investigando. Algún día los sistemas de doble tracción podrán conducir a nuevas aplicaciones en la transmisión, por ejemplo. Sin embargo, no continuamos con el sistema preselector PDK diseñado para ganar tiempo entre cambios, pero es demasiado pesado para Grupo A. Pensamos que sólo es valioso con motores de mucha mayor potencia.**

–Pero, ¿por qué elegir el 200 Quattro limousine en un Rally tan rápido?

–**Decidimos ir a los Mil Lagos porque sabemos que los organizadores hacen mucho por la seguridad, tanto de los espectadores como de los corredores. Nuestra empresa todavía está preocupada con la situación del espectador.**

–Audi tuvo motivos especiales para competir cuando llegó al rally hace seis años. Durante ese tiempo probaron todo lo que sabían. ¿Por qué vuelven, entonces?

–**Ahora usamos un auto diferente y tenemos un objetivo de marketing y no de desarrollo. Corremos con un modelo top y queremos probar su calidad.**

–¿Esto continuará con la esperada línea de motores Audi V8?

–**No puedo decir nada porque en este departamento no hay ningún nuevo motor Audi V-8. En cualquier caso, de acuerdo con los nuevos reglamentos nosotros sólo nos comprometeremos cuando se hayan fabricado 5.000 unidades de un modelo. Personalmente pienso que sería ideal que pudiéramos diseñar y probar un auto y enseguida tener fabricadas 5.000 unidades, pero las cosas no ocurren así.**

AUDI 200 QUATTRO

PESADO PERO EXITOSO

Pocos equipos han decidido una participación tan sobre el filo, como lo hizo Audi con el rally de Montecarlo '87, donde intervino con el 200 Quattro, auto que remarcó como ninguno la diferencia entre el pasado Grupo B y el actual Grupo A. El 200 Quattro muestra también la gran diferencia entre la actual participación de la marca en rally, con la anterior época, esto es, enfrenta una política de marketing (la actual) con una de desarrollo. Esto no pasó desapercibido para la prensa germana, que llamó al equipo "El ganador moral de Montecarlo", al informar sobre el tercer puesto obtenido por Walter Röhl detrás de los Lancia de Biasion y Kankkunen, autos que se consideran en el límite reglamentario.

Participar con el 200 Quattro bajo los nuevos reglamentos es un gran desafío para Audi. Muchas de sus partes son standard y diseñadas sin ninguna intención de competir. Sin embargo, un importante ítem es la caja de velocidades y ésta fue uno de los primeros elementos adecuados para rally. El cambio de las cinco marchas a las seis utilizadas en los autos de Grupo B, permitió que se pudiese utilizar el diferencial Torsen en vez del central bloqueado, posibilitando aplicar la experiencia de rally a los autos de serie.

El 200 Quattro es quizá el más pesado de los autos de rally actuales, pero no es sencillo aligerarlo. En el escaso tiempo disponible antes de correr en Montecarlo, se cambió la distribución de peso, moviendo 50 cm. hacia atrás el tanque de combustible y colocando en el baúl la batería. A pesar del gran peso del motor de hierro (usado en la primera versión del Quattro) sobre el eje delantero, el 41,2% del total se encuentra sobre el eje posterior (esto, sin combustible).

Otro cambio en los reglamentos limitó seriamente el rendimiento del 200 Quattro de 2.100 cm3 y dos válvulas por cilindro, el cual se pensaba que podría alcanzar el límite "prohibido" de 300 HP. Cuando se anunció la obligatoriedad de usar combustible vendido en el país donde se desarrolle cada rally, cada equipo comenzó a analizar las muestras de nafta cuidadosamente, bajando la presión del turbo y perdiendo potencia. Así, repentinamente, no había posibilidad que el 200 Quattro alcanzara los 300 HP. Por varias razones, Audi quería que la FISA impulsara el límite de potencia, por medio de bridas.

La experiencia adquirida sobre este modelo había sido el auto de pista preparado por Fred Stalder en Francia, con un reglamento que permitió alcanzar los 520 HP, pero, sin que pudiese aprovechar ese conocimiento. Lo único que sirvió fue para experimentar el enfriamiento de aire, que, como la versión rally tenía solo la mitad de esa potencia, no debería mostrar inconvenientes de recalentamiento.

Para rally se colocaron ruedas de 16" para permitir el uso de discos de frenos mayores, además de aumentar la superficie del neumático en contacto con el piso en relación a las ruedas de 15" standard. Podrían usarse más anchas, pero los pasaruedas lo impiden. En Montecarlo surgió el inconveniente de que las cubiertas no podían retener los clavos para hielo, dado el gran peso, algo que no se había comprobado anteriormente, por la falta de ensayos previos.

El futuro del Audi 200 Quattro parece difícil de pronosticar. En el '88 habrá otros cambios de reglamento. Uno de ellos será el aumento del coeficiente del turbo de 1,4 a 1,7 que no constituye un gran problema debido a que el auto es tan pesado que el peso mínimo aumentado será escaso. Lo que preocupa a Audi es la amenaza de la FISA de restringir el año próximo los intercambiadores de calor, que implicaría una pérdida de potencia muy importante, retrocediendo hasta los valores que este modelo alcanza en Grupo N.

En esta última división han comenzado a aparecer algunos autos, tales como el de Suzanne Kytulinsky, quien terminó cuarta en Suecia. El principal escenario para el 200 Quattro en G-N es el campeonato alemán, donde corre preparado por Konrad Schmidt.

El programa de este auto es limitado. Ya ganó (obtuvo el segundo puesto) en el Safari, luego correrán en Acrópolis y (si tienen éxito las negociaciones sobre la seguridad del público) también el Rally de los Mil Lagos. Luego, es posible que el auto no intervenga más.

Este año Audi tiene contratos con dos "top drivers": Hannu Mikkola y Walter Röhl, ambos ex campeones del mundo y conductores del auto que la oficina de prensa Audi dio en llamar "Gentlemen's Express". Sin embargo, se ha sugerido que la marca necesita sangre joven, a la vez que se comenta que Peugeot ofreció los servicios de Ari Vatanen para los Mil Lagos, sin que haya definición al respecto.

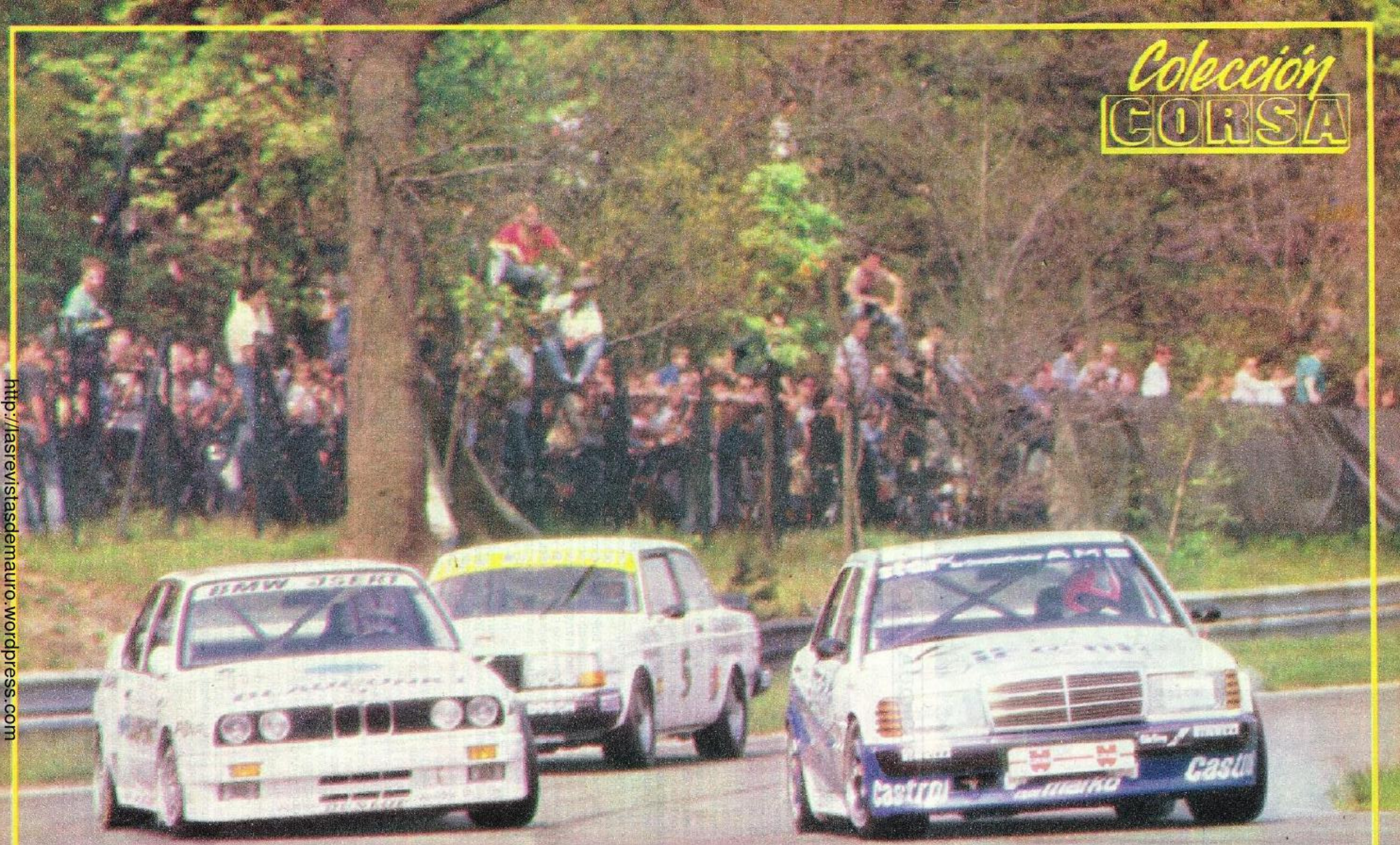
Luego del monstruoso Sport Quattro S-1, Audi goza actualmente de un renovado concepto: "**Esta nueva imagen, profesional y calma, está de acuerdo con el equipo. En Montecarlo nos reímos al ver que en el equipo italiano tropezaban unos con otros, dañando sus autos y provocando el caos, mientras que nuestra gente estaba a sus anchas. Ese es nuestro estilo**".

Para el Safari se mantuvo la misma potencia que en el debut monegasco, mientras que se cambió la relación final para obtener una velocidad final de aproximadamente 220 km/h. El tanque de combustible fue cambiado para alojar 200 litros de nafta, en vez de los 80 habituales. Se colocaron en la trompa las habituales barras para prevenir choques con animales, así como también se reforzó todo el piso y aumentó el despeje al piso. Por otra parte se ubicaron dos ruedas de auxilio, montándose un par de "buscahuellas" laterales, se cambió el radiador por uno de mayor capacidad y también se mejoró la refrigeración de aceite por medio de otro intercambiador de calor. La entrada de aire para refrigeración del vano motor se modificó de forma que no permitiese el ingreso de polvo o agua. Todas estas novedades sobre el auto, aumentaron en unos cien kilos el peso respecto a la competencia anterior. Los neumáticos, Michelin fueron tipo M4, M5 y M9 (este último, reforzado) en medida 16/66.

CARACTERISTICAS TECNICAS

N° cilindros: 5 en línea. **Cilindrada**: 2144/3002. **Diámetro y carrera**: 79,5 x 86,4 mm. **Relación de compresión**: 7,5:1. **Potencia máxima y régimen**: 238 HP a 6000 RPM. **Torque máximo y régimen**: 34 KGM a 4000 RPM. **Alimentación**: Inyección electrónica Bosch KA-jetronic, turbocompresor KKK. **N° de válvulas**: 10. **Distribución**: un árbol de levas a la cabeza. **Ubicación del motor**: delantero longitudinal. **Tracción**: permanente en las cuatro ruedas. **Embrague**: bidisco. **Marchas de avance**: seis. **Frenos delanteros**: discos ventilados de 330 mm. **Frenos traseros**: discos ventilados de 280 mm. **Suspensión delantera**: McPherson. **Suspensión trasera**: brazos trapezoidales. **Dirección**: piñón y cremallera. **Dimensiones**: **largo**: 4807mm. **Ancho**: 1814 mm. **Alto**: 1422 mm. **Entre ejes**: 2687 mm. **Trochas**: AD: 1468 mm, AT: 1490 mm. **Peso**: 1250 kg. **Homologación**: 1--1-87 (N° A 5316). **Debut**: Montecarlo '87.

Colección
CORSA



Circuito de Avus, Berlín
Foto: Nestor Palmetti

Mercedes Benz 190 E 16 - BMW M3 -Volvo 240 Turbo
CAMPEONATO ALEMAN 1987 DE TURISMO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

carburando
SE ENCIENDE EN TODO EL PAIS LOS DOMINGOS A LA MAÑANA



carburando
BATE TODOS LOS RECORDS DE AUDIENCIA

CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI

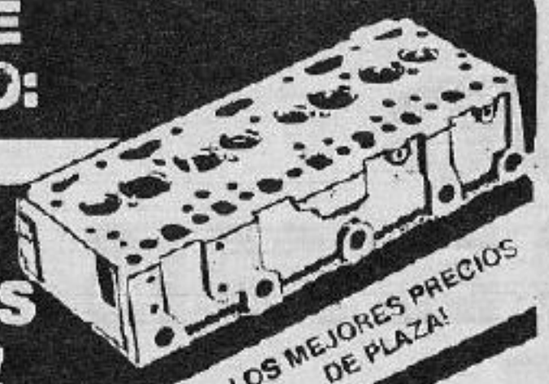
CON EL MEJOR EQUIPO
DE PERIODISTAS
Y TECNICOS
ESPECIALIZADOS

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

LUNES A SABADO 21,30 A 22HS
DOMINGO 8 A 14 HS

carburando
ESTA CON UD. PORQUE UD.
ESTA CON CARBURANDO

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

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

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- MALLORY
- C/CORRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNICADORES
- CASTROL RACING

BOBINAS POTENCIADAS
Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

- Inyección para Motor Dodge GTX V.8 Completa, Bielas Carrillo, Cajas Hewland-MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo. Parrilla Famples completos y Tasas de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

ruedas argentinos



COMPETICION

TC2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS

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

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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competicion

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

JOAQUIN V.GONZALEZ 1634.CAP.FED.(1407).TEL. 566-5780

JERARQUICE SU 505
DEFLECTOR LINEA INJECTION
(Para cualquier modelo de 505)
EXCELENTE CALIDAD!!



También para REGATTA Diseño Exclusivo

Envíos al interior

Honduras 4154. CAP.
TEL. 86-9102/9282; 89-5629/7767

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505

BOSCH SERVICIO

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS



AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

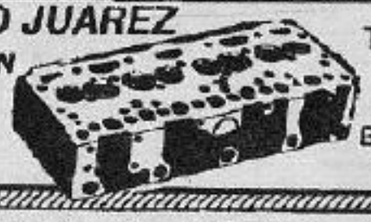
R.I.D.A.C.
REPUESTOS
PEUGEOT
CITROEN
LINEAS COMPLETAS
Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS
• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

EL NEGRO JUAREZ
COMPETICION



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

GA-TA



CANGALLO 1314/24
CAPITAL FEDERAL
37-6341/7340/9909/8610

GA-TA

LEVAS BOSCH
Competición
Pastor Luna 7957 (ex 3157). Villa Bosch.
TEL. 769-1314

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

* ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.
* EQUIPOS ESPECIALES.

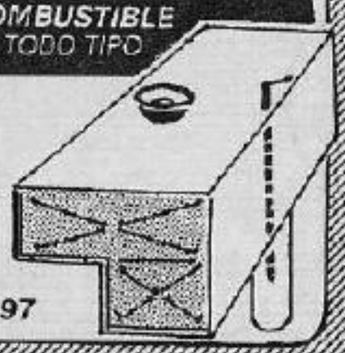
Todo Jeep



HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO
• COMPETICION
• LANCHAS
• INDUSTRIA



TANCERO SRL.

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

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

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

ALBERTO J. DAPORTA
* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *

FRIC-ROT Gabriel GAS

Avda. Libertador 2184/86 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

ARENEROS
TODO TERRENO



KITS UNICOS
EN 2 y 4 PLAZAS.
RALLY KAR
Campichuelo 585. CAP.
Tel.: 982-5412

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS
COMPETICION Envíos al interior
MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL.: 760-1173

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

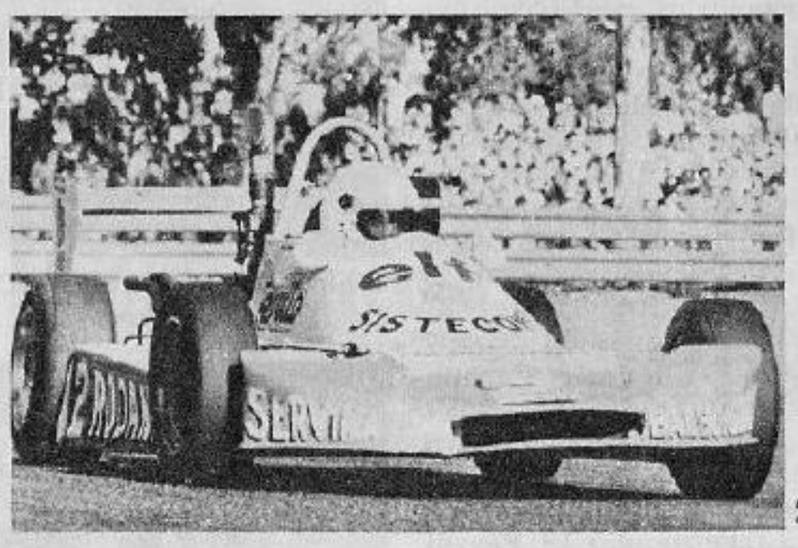
Año IV Nº 157 — 10 de junio de 1987

Monomarca del NOA, F-4 Tucumana y Motos en Tucumán

GANO TOTI FARINA



1



2


3

1: Farina ya superó a Berral y marcha hacia el triunfo en San Miguel de Tucumán. (foto gentileza La Gaceta). 2: Miguel Reginato, triunfador en F-4 Tucumana. Mucho público en el Nasif Estefano (La Gaceta). 3: Albornoz y su Gilera. El motociclismo mejoró en esta ocasion (La Gaceta).

San Miguel de Tucumán - Nuevamente el circuito de 2.720 metros del Autódromo Nasif Estefano, emplazado prácticamente a centenares de metros del centro de nuestra ciudad, fue escenario de una jornada de automovilismo y motociclismo, protagonizada por las categorías del noroeste. Fue el 10 de mayo y se presentaron entonces la **Monomarca del NOA** (VW 1500), la **Fórmula 4 Tucumana** (motores Renault de 850 cc) y las **motos de 125 y 250 cc.**

En **Monomarca del NOA** el triunfo correspondió al buen piloto santiagueño Héctor "Toti" Farina, representante de la santiagueña La Banda (N. de la R.: quien supo ser piloto de F-2 a principios de la década del '70, junto a figuras como Osvaldo Bessia, Cocho López y Raúl Kissiling). El salteño Osvaldo Solís había punteado al principio, pero debió abandonar por problemas en la bomba de nafta. Farina tuvo entonces que contener los embates de Mario Berral, a quien ganó por apenas nueve décimas de segundo. Miguel López también tuvo actuación destacada, retrasándose tras un toque con Adrián Formoso.

Final, Monomarca del NOA, 18 vueltas: 1° Hector Farina (La Banda, Santiago) 24m45s52/100 a 121,266 Kms/hora. 2° Mario Berral (S.M. de Tucumán 24m46s41; 3° Adrián Formoso (S.M. de Tucumán) 24m55s96; 4° Miguel Montivero (S.M. de Tucumán) 25m01s45; 5° Luis Cachín Díaz (Concepción, T); 6° Emilio Humbert (S.M. de Tucumán); 7° Carlos Acotto (S.M. de Tucumán); 8° Miguel López (S.M. de Tucumán); 9° Luis Galindo (S.M. de Tucumán) y 10° Fernando Lombardo (S.M. de Tucumán), todos con 18 vueltas. **Campeonato**, dos fechas: Berral, 35 puntos; Farina, 24; A. Formoso, 20; López, 13 y Díaz, 11.

En la **Fórmula 4**, la victoria fue por fin para el joven Miguel Reginato, lograda de punta a punta y sin ser apurado mayormente. En su brillante desempeño fue escoltado por Reynaldo Bravo y el veterano campeón Rodolfo Crespo tras gran batalla con Lito Mohamed y Pablo Padilla.

Final, F-4 T, 12 vueltas: **1° Miguel Reginato (S.M. de Tucumán) 15m57s07/100 a 125,482 Kms/hora. 2°** Reynaldo Bravo (S.M. de Tucumán) 15m59s66; 3° Rodolfo Crespo (S.M. de Tucumán) 16m10s08; 4° Lito Mohamed (Concepción, T) 16m10s91; 5° Pablo Padilla (S.M. de Tucumán) 16m19s68; 6° Juan Fogliatta, 16m36s90; 7° Ricardo Humbert y 8° Guillermo Totongui, todos con 12 vueltas. **Campeonato**, dos fechas: Crespo, 13 puntos; Reginato, 12; Bravo, 10; Mohamed, 5; Padilla y Fogliatta, 2 puntos cada uno.

En motos de 125 cc el vencedor fue **Luis Mazzuco (Yamaha)** quien superó a Carlos Mendoza y José Pereyra, ambos con idéntica mecánica que el ganador.

En 250 cc Nacional, prevaleció **Luis Albornoz** (Gilera) sobre Jorge Stojanovich (Zanella) y Raúl Lombardo (Zanella).

El festival fue organizado por la Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo y contó con el marco de una impresionante cantidad de público.

(Informe de Harry W. Gray)

Actividad de 4 x 4 en Río Cuarto

EL ENDURO MUESTRA UN CAMINO PARA UNIR A CORDOBA CON SAN LUIS



Un 4 x 4 en Alpa Corral. Este año la misión va más lejos: unir a esa localidad cordobesa con Villa Larca, en San Luis, a través del hasta ahora inexpugnable Comechingones. El deporte abre caminos

En el **Automóvil Club de Río Cuarto** se ha constituido hace un tiempo una **Subcomisión 4 x 4 Enduro**, encabezada por **José Roure** y **Daniel Guezuraga**, la que tiene por finalidad implantar esta casi novedosa actividad de nuestro país en la región. Pues bien, el año pasado esta animosa gente reunió a más de treinta jeeps para intentar lo que llamaron "la primera aventura": una prueba tipo safari acometiendo el imponente macizo de los **Comechingones**, por el lado oriental, a la altura de la localidad veraniega de **Alpa Corral**, que sirvió de base a los deportistas.

El Comechingones, cuyo pico Champaquí, más al Norte es el punto más alto de la provincia de Córdoba, separa a esta provincia de la de San Luis. Y está bien empleado el término "separa": la alta sierra es un impedimento por ahora (por ahora...) infranqueable para unir a ambas provincias. Solamente da paso al Sur por sus estribaciones últimas en Achiras-La Punilla o al Norte (a más de 250 kilómetros) casi en Villa Carlos Paz.

¡Volvamos por un momento a los 4 x 4. En aquella oportunidad a la que aludíamos al principio, estuvo presente el Intendente de Villa Larca, población de San Luis separada por el macizo por sólo 25 km. Se trata de **don Cosme Nievas**, un criollo de ley, quien desde hace 15 años, merced a sus exploraciones a caballo insiste en la factibilidad y obvia conveniencia de abrir un camino a través de la sierra para "partir por el medio" al coloso y comunicar así a dos vastas regiones, dando así múltiples opciones al viajero.

La propuesta de **don Cosme Nievas** no se hizo esperar. Invitó a los enduristas riocuartenses a cruzar por sendas de mula, prometiéndoles la tradicional hospitalidad puntana cuando arribaran a Larca. Se aceptó el envite y en el próximo mes de **setiembre** la caravana llegará de Córdoba a San Luis...**a través del Comechingones.**

Pero no para ahí la cosa. Los del 4 x 4 serán la prueba práctica que hace falta para demostrar que un reciente proyecto del **H. Senado de la Nación**, tiene asidero real: la Cámara ha declarado de **"interés nacional"** la construcción de un camino que una a las localidades de Alpa Corral (Córdoba) con Villa Larca (San Luis) con el que se beneficiarán grandes sectores de los valles de Conlara, San Javier, Traslasierra, como los del oriente de la sierra.

Una vez más el deporte se muestra en su más interesante faceta: la de su proyección social hacia la comunidad. Nunca mejor, además, decir que el automovilismo **abre caminos**. Que se haga.

(C.N.)

TC del Oeste y SP en Presidente Derqui

REPITIERON CICCALE Y STUPIELLO

Se cumplió el 24 de mayo la cuarta fecha de los campeonatos anuales de **TC y SP del Oeste** en el circuito Francisco Carlos (de 1850 metros, de tierra) de la localidad de **Presidente Derqui**. Tal como sucediera en la fecha anterior, realizada apenas una semana antes en San Andres de Giles, los triunfadores en las finales volvieron a ser Armando Ciccale y Juan Carlos Stupiello, respectivamente.

En Derqui la organización corrió por cuenta del Club Social y Deportivo Unión y la fiscalización de la Federación Regional Nº 2. Excelente la progrmación y el estado del circuito que recibió 32 máquinas y una concurrencia de 1500 personas.

Las pruebas de clasificación favorecieron a Juan J. Tomaz (en TC) quien giró en su mejor vuelta a un promedio de 106,475 Kms/hora. En SP el mejor fue entonces Adrián Citaut, quien promedió 101, 819 Kms/hora en su mejor pasada.

El **TC del Oeste** disputó dos series, ganadas por José L. Fernández y Armando Ciccale. En la final, prevaleció Ciccale en los primeros metros, pero al encarar "pasado" la curva de boxes fue superado por Fernández y Oscar Piccoli, lo que permitió presenciar, desde ahi una de las luchas más espectaculares de los últimos tiempos, con los tres separados por pocos metros.

Lamentablemente, faltando pocos giros para el banderazo se tocaron Piccoli con Fernández en un frenaje, entrando ambos en trompo y facilitando el triunfo del puntero del campeonato. Llegaron segundo Piccoli y tercero Fernández, pero luego del informe de los veedores, Piccoli fue recargado con 10 segundos lo que lo relegó al tercer lugar. Luego de ellos llegaron Corbellieri y Biondo; éste último habia sido escolta de Ciccale hasta la última vuelta en que se retrasó.

Final, TC del Oeste, 18 vueltas: **1º Armando Ciccale (Chevrolet/San Miguel) 19m 37s 25/100 a 102, 439 Kms/hora;** 2º José Luis Fernández (Falcon/ José León Suárez) 19m 37s 47; 3º Oscar Piccoli (Falcon Gral Rodríguez) 19m 43s 48; 4º Julio Corbelleri (Chevrolet/ Luján); 5º Daniel Biondo (Falcon/José C.Paz); 6º Alberto Larribe (Chevrolet/José C.Paz); 7º Antonio Faranna (Chevrolet/Carapachay); 8º Adalberto Giglio (Chevrolet/ Baradero); 9º Alfredo Cocucci (Chevrolet/José C. Paz); y 10º Jorge González (Chevrolet/Haedo). **Campeonato:** Ciccale, 27 puntos; J.L.Fernández,19; Piccoli, 10 y Corbelleri, 8..

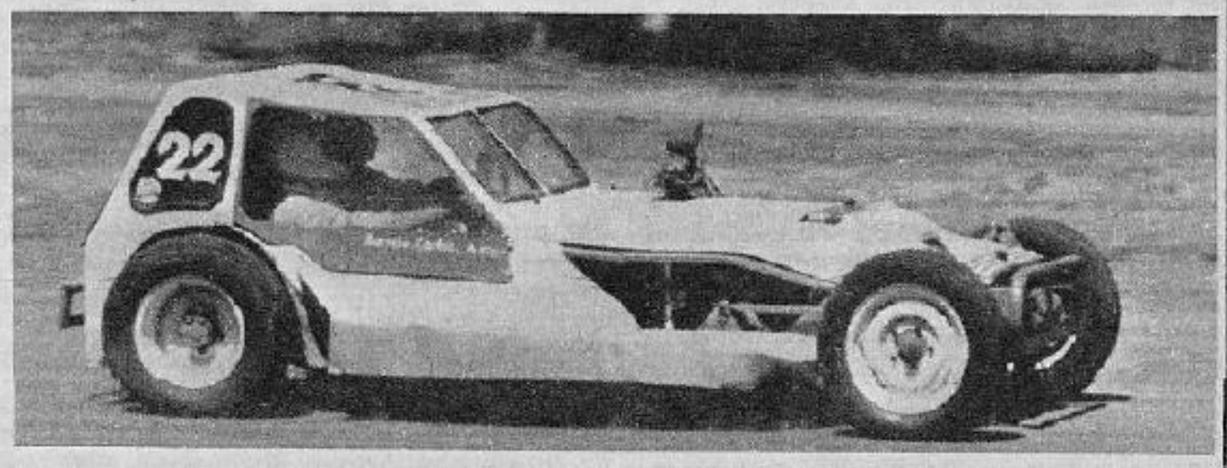
En **SP** hubo sólo una serie a 6 vueltas, ganada por Adrián Ciutat. La final, a doce giros, fue ganada con comodidad por Juan Carlos Stupiello. Segundo habia llegado Remó Rafú hijo, quien fue desclasificado al no presentar su auto a la revisión técnica posterior. Antúnez y Ciutat, que se recuperaron tras una escaramuza en el comienzo escoltaron al ganador, ocupando las siguientes posiciones los debutantes Claudio Valfré y Claudio Rigo.

Final, SP, 12 vueltas: **1º Juan C.Stupiello (Chevrolet/San Andrés de Giles) 13m 45s 98/100 a 96, 757 Kms./hora.**2º Guillermo Antúnez (Chevrolet/Fco. Alvarez) 14m 15s 96; 3º Adrián Ciutat (Chevrolet/José C.Paz) 14m 16s 96; 4º Claudio Valfré (Falcon/José C.Paz); 5º Claudio Rigo (Falcon/José C. Paz); 6º Guido Silva (Chevrolet/San Martín) 7º Moisés León (Falcon/José L. Suárez); 8º Juan Hernández (Falcon/Pilar) y 9º Juan J. López (Chevrolet/Morón).**Campeonato:** Carlos Lanciotti, 24 puntos; Antúnez, 19 y Stupiello, 18 puntos.

(Informe de César Gómez)



Armando Ciccale, campeón de TC del Oeste y ganador de las últimas dos carreras disputadas, encabeza el torneo ***(Fotos El Buho)***



Stupiello, también reiterado ganador en las dos últimas fechas, en este caso en SP del Oeste.

Motociclismo de Velocidad en Urdinarrain

MIGUEL REMEDI, A LAS PATINADAS



Daniel Lonardi, ganador en Entre Ríos de las dos pruebas del año en octavo de litro, posa con un mecánico.

Paraná, ER - En una tarde fría y gris, con mucho viento y por momentos lluvia se disputó el 17 de mayo la segunda fecha del campeonato entrerriano de motociclismo, en el Club de Planeadores de la localidad de **Urdinarrain**, circuito de tierra de 550 metros. Se presentaron 45 motos de las tres categorías participantes y pagaron entrada 900 personas.

En **Promocional de 50 a 98 cc** ganó César Fagúndez; en **125 cc Libre**, repitió su triunfo de siete días atrás (en Paraná) Daniel Lonardi, mientras que en la clase mayor, la de **200 cc Libre**, Miguel Remedi fue el vencedor, en prueba acortada por la intensa lluvia que caía y que provocaba numerosos incidentes en la pista donde las patinadas se sucedían.

Promocional, 14 vueltas: 1º **César Fagúndez (XX/Concepción del Uruguay);** 2º Jorge Casagrande (XX/Gualeguay); 3º Oscar Coffy (San José); 4º Gabriel Cesarego (Victoria); 5º Fabián Barrios (Gualeguay); 6º Diego Mastroiácovo (Gualeguay); 7º Pablo Balbuena (XX/Gualeguay) y 8º Javier González (XX/Gualeguay). **Campeonato:** Cesarego, 17; Fagúndez, 12; Casagrande, 9; Balbuena, 8.

125 cc Libre: 16 vueltas: 1º **Daniel Lonardi (Zanella/Larroque);** 2º César Fagúndez (XX/C. del Uruguay); 3º **Daniel Simiand (XX/ Aº Urquiza);** 4º Luis Aguerre (XX/C. del Uruguay); 5º Gustavo Viviani (XX/Chajarí); 6º Román Cabrera (XX/Paraná); 7º Jorge Barrios (XX/Gualeguay) y 8º Fabio Piedrabuena (XX/Paraná). **Campeonato:** Lonardi, 23; Fagúndez, 8; Viviani, 7; Cabrera y Togni, 6 puntos.

200 cc Libre, 10 vueltas: **1º Miguel Remedi (XX/ Paraná);** 2º Raúl Piloni (XX/C. del Uruguay); 3º Luis Aguerre (XX/C. del Uruguay); 4º Daniel Simiand (XX/Aº Urquiza); 5º César Fagúndez (XX/C. del Uruguay); 6º Gustavo Viviani (XX/Chajarí) y 8º Daniel Lonardi (XX/Larroque). **Campeonato:** Remedi, 24 puntos; Lonardi, 11; Piloni, 8; Viviani, Aguerre y Simiand, 5 puntos cada uno.

Karting en Mar del Plata

ESPINOSA GANA; PETERSEN SUMA

Mar del Plata, BA - Se realizó el domingo 17 de mayo la quinta fecha del campeonato zonal de Karting en el kartódromo local, ante una concurrencia de público de aproximadamente 800 personas. La cantidad de participantes obligó a la realización de tres series clasificatorias, en las que fueron ganadores Gustavo Espinosa, Néstor Vidosa y José Ciantini. En la final fue ganador Espinosa; Carlos Petersen con su tercer puesto sigue sumando puntos y afianzándose en la punta del torneo, que lidera con cierta holgura.

Final, 1º Gustavo Espinosa (Vara/Mar del Plata) a 70,690 Kms/hora de promedio; 2º José Ciantini (Tiger/Balcarce); 3º Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata); 4º José Martinez (Tiger/ Ayacucho); 5º Néstor Vidosa (Tiger/Mar del Plata) y 6º Fabio Rondinara (Tiger/Mar del Plata). **Campeonato:** Petersen, 91 puntos; Espinosa, 48; Gorrini, 39 puntos.

(Informe y foto Raúl Fernández)



El ganador Gustavo Espinosa, seguido por Petersen, líder del torneo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Motociclismo de Velocidad en Córdoba

DELGADO Y FRANK DE ESTRENO EN EL COLON

Córdoba - Finalmente, el 10 de mayo la Asociación Deportivo Colón, en su estadio ubicado a minutos del centro de esta capital, inauguró la temporada de motociclismo de velocidad en el óvalo de 330 metros de tierra perfectamente compactada. La fecha forma parte del Certamen Provincial de la especialidad, torneo que se alterna en dicho escenario con la práctica del supercross.

Una multitud calculada entre las 7.500 y las 8.000 personas practicamente colmaron las tribunas del estadio. Previo al espectáculo principal –es decir el que brindaron calificados motociclistas de varias provincias– hubo suelta de palomas y globos, banda de música, majorettes, desfile de los participantes y un homenaje al invitado de honor, el promotor internacional Reinaldo Cozzani, por su invalorable aporte al motociclismo argentino.

Por lo que se vió después, la expectativa creada por los medios radiales, gráficos y televisivos, no fue en vano.

Promocional 108 cc

Ganaron las series clasificatorias (que abieron el programa) Marcelo Bravo y César Crescimbeni. Ellos fueron protagonistas principales en la final que tuvo un desarrollo brillante.

Final, Promocional,20 vueltas: **1° Marcelo Bravo (Zanella-RF/Córdoba) a 79,428 Kms/hora de promedio;** 2° Cesar Crescimbeni (Z-RF/Posse, Cba.); 3° Leonardo Bagnis (Z-RF/Carlos Paz, Cba.) 4° Pedro Crescimbeni (Z-RF/Posse, Cba.); 5° Dardo Blanc (Z-RF/La Carlota, Cba.) 6° Fernando Funes (Z-RF/J.Posse, Cba.); 7° Manuel Nigra (Z-RF/Río 2°, Cba.); 8° Roberto Castro (Z-RF/Oliva, Cba.); 9° Guillermo Fassi (Z-RF/Córdoba) y 10° Ramón Pardo (Z-RF/Córdoba).

Categoría Escuela

Acá, entre los chicos de 10 a 15 años ganaron en la primera instancia Leonardo Diani y Gustavo Baldanza. En la final hubo constantes cambios en la vanguardia hasta el triunfo de Germán Colasilli, un valor acostumbrado al éxito pese a su corta edad.

Final, Escuela, 20 vueltas:**1° Germán Colasilli (Sachs 98/Los Surgentes, Cba.) a 78,200 Kms/Hora.** 2° Gustavo Baldanza (Sachs 98/Córdoba); 3° Claudio Mejías (Sachs 98/Córdoba); 4° Alejandro Romero (Sachs 98/La Carlota, Cba.); 7° Leonardo Diani (Sachs 98/Córdoba); 8° Adrián Delgado (Sachs 98/Freyre, Cba.); 9° Marcos Avila (Sachs 98/V° Allende, Cba.) y 10° Ariel Delgado (Sachs 98/Freyre, Cba.).

100 cc Libre Preparación

En esta división intermedia, ganaron las series el eterno Carlos Delgado y Javier Colasilli. En la final punteó hasta la mitad Jorge Lessio, con Delgado, Colasilli y Mejías en su persecución, que dio entonces resultado, imponiéndose el de Freyre.

Final, 108 cc LP, 20 vueltas: **1° Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.) a 82, 150 Kms/hora;** 2° Javier Colasilli (Z-RF/Los Surgentes, Cba.); 3° Miguel Mejías (Z-RF/Córdoba); 4° Jorge Lessio (Z-RF/Carlos Paz, Cba); 5° Rubén Carestía (Z-RF/J. Posse, Cba.); 6° Jorge Nievas (Z-Tosticarelli/Córdoba); 7° Oscar Toffino (Z-RF, Córdoba) y 8° Sergio Ancharuk (Z-RF/Morteros, Cba.)

200 cc Libre Preparación

Las series –espectaculares– fueron para Hugo Mondino y Carlos Frank. La final también tuvo un trámite muy intenso, iniciado con el liderazgo de Darío Cuatrocolo quien aguantaba a sus espaldas a un numeroso pelotón. En la 17ª pasada, en maniobra magistral pasa a la vanguardia Frank, que sería el largamente ovacionado triunfador.

Final, 200 cc LP,20 vueltas: **1° Carlos Frank (Zanella-Montiel/Suardi, SF) a 84,700 Kms por hora de promedio;**2° Carlos Romano (Z-Pardo/Córdoba); 3° Hugo Mondino (Z-Tragiai/Gálvez, SF); 4° Carlos Delgado (Z-Tosticarelli/Freyre, Cba.); 5° Darío Cuatrocolo (Z-Tosticarelli/J.Posse, Cba.); 6° Leonardo Bagnis (Z-Brasca/Carlos Paz, Cba.); 7° José Cid (Z-Brasca/Alta Gracia); 8° Marcelo Allende (Z-Tosticarelli/Córdoba); 9° Juan Accéndere (Z-Tosticarelli/Carlos Paz,Cba.) y 10° Darío Toledo (Z-Tosticarelli/Córdoba).

(Informe de Roberto Maldonado)



El santafesino Carlos Frank saluda al público tras su triunfo en la categoría mayor ***(Fotos R. Maldonado)***



Banda de música y "majorettes" en la apertura. Obsérvese el marco del público estimado en más de 7.500 personas. Abajo: El santafesino Carlos Frank saluda al público tras su triunfo en la categoría mayor (Fotos R. Maldonado).

Fórmula Renault Bonaerense en Arrecifes

SIGUEN VARIANDO LOS GANADORES

Pergamino, BA - Con una escasa concurrencia –apenas algo más de 500 personas– se disputó la cuarta fecha del campeonto de **Fórmula Renault Bonaerense** (con sus clases 850 y 1.400 cc) el 10 de mayo, en el Circuito Costanero de **Arrecifes**, con la organización del Automóvil Club local. Las pruebas se disputaron en el trazado de tierra de 1321 metros, el que se hallaba en buen estado.

Feliú en la 850

Se presentaron en esta clase 28 autos, de los cuales el de Rodolfo Fernández fue el más veloz en las **pruebas de clasificación**, con 45s 39/100 a un promedio de 104,772 Kms/hora. Se disputaron tres **series.** En la **primera**, Carlos Feliú fue escoltado por Rodolfo Fernández y Carlos Picapietra; en la **segunda** ganó Luis García, seguido por Gustavo Antúnez y Jorge Mondino. En la **tercera** Mario Demicco superó a Oscar Alvarez y José Luis Trápaga.

En la final a 18 vueltas, Feliú se fue en punta seguido por Fernández, en tanto que García y Demicco protagonizaban una ardua lucha por el tercer lugar. Promediando la carrera, los dos líderes habían hecho gran diferencia y Demicco se afianzaba en el tercer lugar. Cuando parecía todo dicho, el motor obligó a abandonar a Fernández, acentuando la comodidad del triunfo de Feliú.

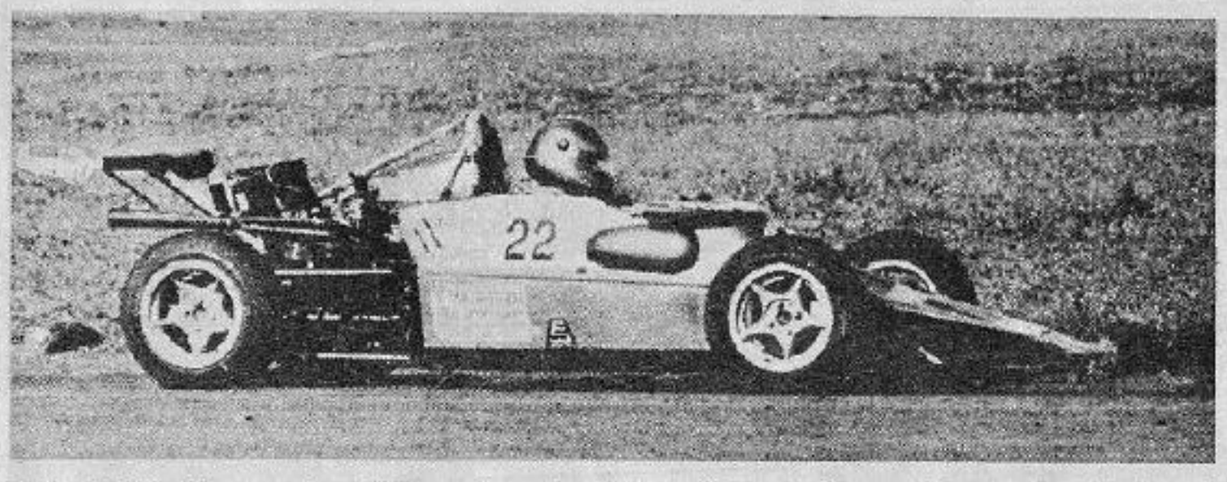
Final, 850, 18 vueltas: **1° Carlos Feliú (Bravi/Rojas) 13m 48s 88/100 a 103,272 Kms/hora.** 2° Mario Demicco (Crespi/Colón) 13m 56s 83; 3° Luis García (Rossi/Pergamino) 14m 01s 16; 4° Juan Carlos Pieters (Avante/Rojas)14m 12s 83; 5° Carlos Picapietra (Bravi/Colón) 14m 14s 92; 6° Oscar Alvarez (Bravi/Arenales) 14m 20s 21; 7° José Luis Trápaga (Crespi/Vedia), 8° Jorge Mondino (Crespi/Santa Isabel); 9° Gustavo Antúnez (Crespi/Colón) y 10° Oscar Tolesano (Crespi/Pergamino) todos con 18 vueltas. **Campeonato:** Demicco, 23 puntos; Habegger, 19; García, 16; Feliú, 14 y Bentorino, 6 puntos.

El turno de Ravagnan

Cuarta carrera y cuarto ganador diferente en la flamante clase de 1.400 cc en la que esta vez hubo siete máquinas. Oscar Decarolis fue el ganador en pruebas de clasificación, con 44s 17/100 a 107,666 kms/hora. En la única serie, a nueve giros, triunfó Ravagnan seguido por Decarolis y José Tazzioli. En la final ése fue también el resultado: Ravagnan comenzó punteando seguido por Decarolis, García e Hidalgo. Estos dos últimos, al quedarse en la vuelta postrera, permitieron el ascenso al podio de Tazzioli.

Final, 1400, 18 vueltas: **1° Eduardo Ravagnan (Depac/Ascensión) 13m 36s 90/100 a 104,787 Kms./hora.** 2° Oscar Decarolis (Crespi/Colón) 13m 38s 12; 3° José Tazzioli (Balbuena/Arribeños) 13m 53s 29; 4° Enrique Hidalgo (Fontana/Viña) 14m 04s 93; 5° Luis García (Rossi/Pergamino) y 6° Guillermo Micozzi (Crespi/Peyrano), ambos con 17 giros. **Campeonato:** Ravagnan, 23 puntos; Decarolis e Hidalgo, 21; Tazzioli, 18; García, 9 puntos.

(Informe de Roberto Ostoich)



Carlos Feliú (en foto tomada en 1986 cuando ganó en Rojas) volvió a triunfar con el Bravi en Arrecifes ***(Grand Prix).***

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV Nº 157 — 10 de junio de 1987

SP, Sport y Fiat 600 SM en Buenos Aires

GANARON LINARES, COLOMBO Y CHOURY

El domingo 24 de mayo el Pontevedra Auto Club organizó competencias para las categorías Sport Prototipos, Sport A.P.A.S.y Fiat 600 Standard Mejorado, utilizando el circuito Nº 5 del Autódromo de Buenos Aires (2.126,31 metros). El programa se dividió en 20 minutos de clasificación por categoría y una final que en el caso de S.P. fue a 21 giros, en Fiat 600 S.M. a 20 y Sport A.P.A.S. a 15.

Sport Prototipos: Luis Linares dominó totalmente la jornada, logrando el mejor registro de clasificación con 58s 44/100 a un promedio de 130, 984 km/h, para luego triunfar sin inconvenientes y en forma demoledora en la final, donde nadie pudo ofrecerle la mínima resistencia. La lucha de la carrera se centró en la disputa por el segundo lugar entre Ricardo Torrese (padre), Alejandro Porcaro y el experimentado José Bianchi que utilizó la máquina de Marcelo Castiñeira y se quedó con el puesto en disputa favorecido además por la deserción de Héctor Arias que también estuvo al frente durante las primeras 12 rondas en este duelo por el lugar de escolta del inalcanzable Linares.

Queda también para destacar la labor cumplida por Juan Fernández y el reaparecido Mario Sena, terminando ambos en los puntos detrás de Eduardo San Millan en la segunda carrera de su nuevo Vinto.

Clasificación: 1º Luis Linares (A.D.A.) 21m 10s 57/100 a 126,517km/h: 2º José Bianchi (Crespi) 21m 30s 80; 3º Alejandro Porcaro (Sergio) 21m 31s 33; 4º Eduardo San Millan (Vinto) 21m 47s 19; 5º Mario Sena (Crespi) 21m 54s 34; 6º Juan Fernández (Crespi) 21m 55s 93; 7º Bruno Recoaro (Crespi) 21m 59s 21; 8º Alejandro Spatafora (Ladi).

Campeonato: Linares 53, Arias y Vázquez Ramis 19,50, González 18, Stefanini 17,50.

Sport A.P.A.S. Carlos Colombo reafirmando lo mostrado en las primeras competencias del año, se quedó con todo: para él fue el mejor registro de clasificación y sólo tuvo que luchar al principio con Francisco Antonino, hasta que éste quedó fuera de carrera. A partir de ello la lucha por el segundo puesto se libró entre Germán Pesce, Roberto Albamonte y Enrique Pourciel, despistándose estos dos últimos en el curvón en la última vuelta dejando el camino libre para Pesce, quien festejó como si hubiese ganado, tras una larga lista de infortunios que no le permitían arribar al final desde mediados del año anterior. Notable además el adelanto mostrado por Félix Domenech, avance que le permitió por primera vez entrevetarse en la lucha por los puestos de privilegio aunque lamentablemente no pudo arribar al final.

Clasificación: 1º Carlos Colombo (Lotus-VW)17m 13s 91/100 a 111, 054 km/h; 2º Germán Pesce (Lotus-Fiat) 17m 23s 8; 3º Roberto Abramonte (Lotus-VW) 17m 25s 22; 4º Daniel Kritz (Lotus Fiat) 17m 28s 56; 5º Enrique Pourciel (Lotus-Fiat) 17m 40s 86; 6º Carlos Voragini (Lotus-VW) 18m 17s 82; 7º Héctor Dellepiane (Maserati-Fiat); 8º Félix Domenech (Lotus-VW); 9º Francisco Antonino (Lotus-Fiat). **Campeonato:** Colombo 23 puntos, Albamonte 20, Junqueras 18, Antonino 15, Pesce 6.

Fiat 600 Standard Mejorado. Indudablemente ésta fue la carrera que mayor emoción brindó a los escasos pobladores de la tribuna. La punta fue peleada durante las veinte vueltas entre el campeón Juan Luis, Angel Choury y Rubén Cordioli, separados por mínima diferencia y alternándose entre los tres en el comando de la carrera. Faltando tres vueltas Cordioli y Luis se entretienen luchando entre ellos y Choury toma unos metros de ventaja, pero en la última ronda Luis supera a Cordioli y llega a la bandera cuadriculada a sólo 27/100 de Choury que se consagra así ganador. Más atrás se encolumnaron sin mayores inconvenientes Latorre y Coello, mientras que Sarrode luchó arduamente para no ser superado por Testai que se jugó entero para lograrlo.

Clasificación: 1º Angel Choury 23m 50s 34/100 a 107,033 km/h: 2º Juan Luis 23m 50s 61; 3º Rubén Cordioli 23m 51s 88; 4º Carlos Latorre 24m 2s 26; 5º Juan Coello 24m 5s 46; 6º Carlos Sarrode 24m 24s 23; 7º Osvaldo Testai 24m 24s 66; 8º Marcelo Erázun 24m 36s 90; 9º Horacio Alfaro 24m 45s 42; 10º Rubén Vázquez 24m 51s 82. **Campeonato:** Luis 131 puntos, Sarrode 64, Fulgheri 43, Choury 38, Cordioli 34.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Carlos Colombo y su Lotus Mk 7-VW, ganador en Sport APAS.



Ingresó al círculo de los ganadores: Angel Choury.



El demoledor Linares y su extraño ADA-Renault. Busca el campeonato.

F-Renault, Promocional y Motos en Gral. Pico

MALDONADO, DOMINADOR

Merlo, BA - El piloto de Victorica, La Pampa, **Juan Carlos Maldonado,** fue el triunfador en la prueba central del programa desarrollado el 24 de mayo ppdo. en la ciudad de **Gral. Pico**, al ganar con comodidad la prueba de **Fórmula Renault Región Pampeana**, tercera fecha del campeonato 1987, que lidera. **Ricardo Gióvine** volvió a ganar en **Promocional 850**, mientras que **Darío Casais** también se reiteró triunfador en las motos de **125 cc Libre Preparación**. Lo que se dice una jornada sin sorpresas la fría pero soleada tarde de ruido, que contó con la organización de la Asociación de Pilotos de FRRP en el autódromo asfaltado con circuito de 1.350 metros, el que estuvo bordeado por 2.000 personas.

Fórmula Renault

Todo pareció fácil para Maldonado quien fue el más rápido en las pruebas de clasificación, ganó su serie (Carlos Giavedoni, lo hizo en la otra) y dominó en la final. El piloto del Poggi picó en punta en la serie definitiva y "hasta luego Tafí Viejo..." Ganó de punta a punta controlando la carrera en todo momento, ante la impotencia de quienes pugnaban por acercársele.

Final, 20 vueltas: **1º Juan Carlos Maldonado (Poggi/Victorica, LP)** a un promedio de **111,909 km por hora.** 2º Carlos Otamendi (Crespi/Gral. Pico, LP); 3º Hugo Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA); 4º Ricardo Zubia (Berta/Trenque Lauquen, BA); 5º Carlos Abalo (Crespi/Gral. Pico,LP); 6º Juan Lavín (Crespi/Vª Huidobro, CBA). **Campeonato:** Maldonado, 30 puntos; Lavín, 17; Guerediaga, 11; Otamendi, 8; Ré 7; Giavedoni, 5 puntos.

Promocional

Tampoco hubo demasiada emoción en esta división, ya que **Gióvine** repitió lo hecho por Maldonado en la de monoplazas.

Fue el más veloz en pruebas de clasificación, ganó la única serie y en la final se mandó a mudar solito poniendo desde el vamos distancias con sus perseguidores que no fueron muchos, ya que largaron la final apenas nueve máquinas.

Final, Promocional, 15 vueltas: **1º Ricardo Gióvine (Fiat 600/Santa Rosa, LP) 12m 44s 99/100 a 95,295 Kms/hora.** 2º Antonio Gioppo (Renault/Santa Rosa, LP) 12m 51s 93; 3º Armando Ganuza (Fiat 600/Santa Rosa, LP); 4º Luis Arangoa (Renault/Lonquimay, LP); 5º Hugo Figueredo (Renault/Santa Rosa, LP) y 6º Hugo Perano (Renault/Parera, LP). **Campeonato:** Gióvine, 22 puntos; Ganuza, 11; Gioppo, 7; Gaitán, 4; Iturrioz y Arangoa, 3; Sosa y Perano, 2 puntos.

Motos

También fue contundente en las dos ruedas el accionar de Darío Casais. Se corrió una sola prueba a quince vueltas y el ganador sólo fue inquietado al final por Carlos Mazzoni quien se le acercó hasta arribar a poco más de medio segundo.

Final, 15 vueltas: **1º Darío Casais (Zanella-RF/Santa Rosa, LP) 13m 52s 06/100 a 87,613 Kms/hora.** 2º Carlos Mazzoni (Z-RF/Santa Rosa, LP) 13m 52s 64; 3º Carlos Amorós (Z-JMD/Santa Rosa) y 4º Eduardo Bretón (Z-RF/Santa Rosa).

(Informe y fotos de Héctor Ocampo)

Todo fue para Juan Carlos Maldonado en Fórmula Renault Pampeana.



Los tres primeros en motos: Darío Casais, Carlos Mazzoni y Carlos Amorós.



Otra descollante labor de Ricardo Gióvine.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

Route S. A. C. I. F.

SERRANO 19
1414 - CAPITAL
Tel.-855-5965

CONJUNTOS ARMADOS DE MOTOR
INDENOR – PEUGEOT – RENAULT
CITROEN – PERKINS – FIAT
TRACTORES
CAMISAS DE CILINDRO
AROS DE PISTON

Calidad, equipo original

Los mejores precios !!! • ENVIOS A TODO EL PAIS

REPUESTOS Y ACCESORIOS
COBAS-FELIX

OPEL · GM · CHEVROLET

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS
DE REPUESTOS Y ACCESORIOS
GENERAL MOTORS.
AUTOPARTES-PARTES DE MOTOR
CAJA Y SUSPENSION.

AVAN · FAE

Av. SANTA FE 2156/58 - (1870)
Tel. 208-3144/9602 - AVELLANEDA

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

BUJIPAR

S.A

EL MUNDO DE LAS BUJIAS

IMPORTACION - EXPORTACION

AUTOLITE - ATLAS - BOSCH - MOTORCRAFT - P.V.I.
BERU - A.C. - CHAMPION - MARCHAL - ABARTH - LODGE
MARELLI - HITACHI - N.G.K. - NIPPON - DENSO

PLATINOS:
DODUCO - BORG WAGNER - BOSCH - SCHIER

HUMBOLDT 13 - Av. Dr. H. PUEYRREDON 2050 (1414) Bs. AIRES
Tel. 854 - 1534 / 7292

AUTO UNION · RENAULT

BIMAR

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

FITITO

LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS Y ACCESORIOS

FIAT

CARTAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR

Adherido al ACA · AMERICAN EXPRESS

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

Instrumental
AVELLANEDA

LA ESQUINA
DEL INTRUMENTAL
Todo para el tablero del automovil

CALEFACTORES
LIMPIAPARABRISAS
ESTEREOS-ANTENAS

VDO · SIAP

AVELLANEDA 199
Esq. OTAMENDI
Tel. 982-1555 Capital

JAEGER

TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA

ARGENT-PART

Fue y es... la primera organización
dedicada exclusivamente al
repuesto **TOYOTA**
Cuatro años de trayectoria
y nuestro stock así lo avalan.

REPUESTOS LEGITIMOS
ARGENT-PART
REPRESENTANTE OFICIAL
CENTENERA 3534 - CAP. (1437) - Tel.: 91-6237

TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA

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

VENTA Y COLOCACION DE
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
EQUIPOS ESPECIALES
JAULAS Y DEFENSAS DE SEGURIDAD
• DOBLAMOS HASTA 4" • Tarjetas de crédito



Av. Mitre 338 - Villa Martelli - Tel. 761-3798
Mariano Pelliza 4192 - Munro - Tel. 762-3687

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS



Venta y Reparación

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL — PRATI — PROTTO Y SPINA

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

FIAT ANSELMO

... LO TIENE

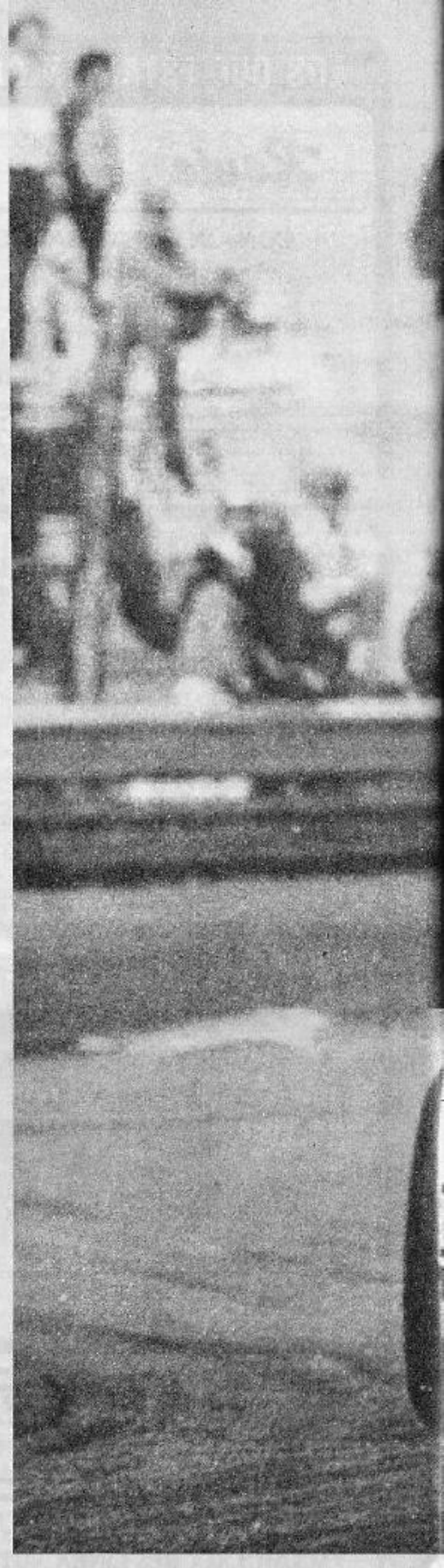
GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS – ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL
• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

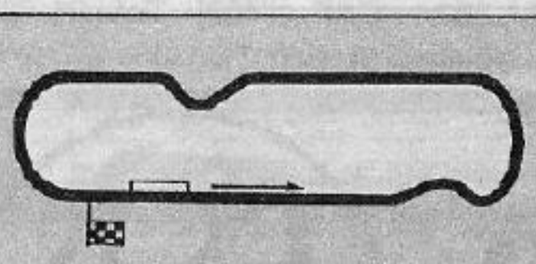
EN RAFAELA, nuevamente tres marcas distintas sobre el podio, pero esta vez...

EL "TORO" Y EL "CHIVO" DOMARON AL OVALO

Pues sí: el "Toro" Roberto Mouras y su por fin confiable Chevrolet sostuvieron la embestida exitosa iniciada en Tandil; dominando al "paladín" actual de la archirrival casa del óvalo y líder del Campeonato, Jorge Oyhanarl, y justamente en el peligroso óvalo santafesino ahora "chicaneado", donde el Ford del "Vasco" se erigía en favorito... Tras ellos, un tenaz De Benedictis convirtió en 1-3 otra jornada reconfortante para el "Pedersoli Power", en carrera muy discutida... más allá de la punta.



1) Una constante en toda la final. Mouras adelante, Oyhanart detrás... a veces cerca y en ocasiones lejos. Mouras le "manda" a los rezagados. 2) Trio de Ford: en el medio O. Aventín, a la izquierda su acompañante Dáfoia, y en el otro extremo, Oyhanart. 3) Así giró casi dos vueltas De Benedictis, por la rotura de una maza... Entre chispas por el roce con el pavimento.



FICHA GENERAL

FECHA: 7 de junio de 1987.
Denominación de la prueba: Gran Premio Brigadier General Estanislao López, séptima competencia del Campeonato de T.C.
Lugar: Autódromo de la ciudad de Rafaela.
Ubicación: 5 kilómetros al norte de la ciudad de **Rafaela.**
Autoridades: Director de la prueba: Eduardo Miassi; **Comisario Deportivo:** Eduardo Pereyra; **Comisario Técnico:** Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: Buenas, 14 grados.
Participantes: Clasificaron 37 autos, largaron 36.
Público: 38.000 personas.
Infraestructura del escenario: Buena.
Organización: Buena.
Espectáculo: Bueno.

Esos rostros preocupados que se vieron por la zona de boxes el sábado a la tarde, luego del accidente de Oscar Castellano, mostraban a las claras que esta incursión por el autódromo de Rafaela podría ser contraproducente para la categoría. Y para ello hubo dos factores que tuvieron gran incidencia: las chicanas, que están pero no cumplen con su función moderadora de velocidad, y los dos amplios curvones, que ejercen una influencia notable de carga sobre la cubierta delantera derecha. Hay que tener en cuenta que por su peso (cerca de 1.400 kg.), y el hecho de que en esos curvones se dobla a 190 km/h, los autos estén expuestos a inconvenientes con las gomas. Si a eso le sumamos esa tendencia de las cubiertas a deslizarse en derredor de la llanta, el panorama no era muy optimista que digamos. Algunos intentaron paliar la situación usando Michelin XWX adelante y dos Paneco atrás (Mouras, Castellano y Alcuaz), pero este problema debe solucionarse, y así lo entendieron las autoridades, que prometieron zanjar los inconvenientes antes de la próxima carrera en el Autódromo Municipal de Buenos Aires. Nadie duda de la calidad de las cubiertas, pero está claro que algún problema existe, y no sería desacertado "acomodar los tantos" en ese sentido. El excelente momento que pasa la categoría no merece ser empañado por un hecho derivado de esta situación. El toque de atención está dado. A proceder entonces...

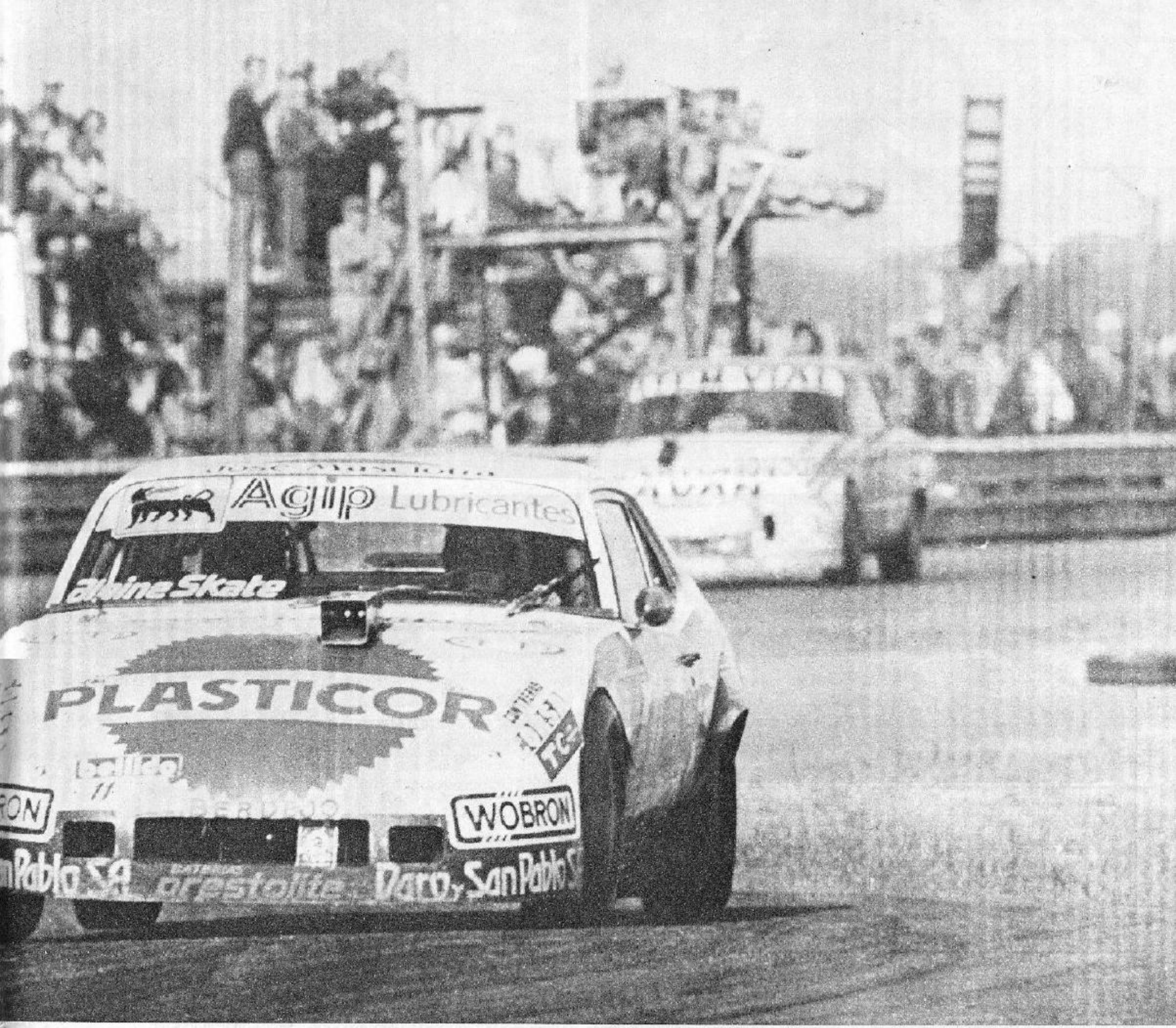
EL BATACAZO DE MOURAS

No es ninguna casualidad que quienes ocuparon los dos primeros lugares hayan sido quienes con bastante anticipación se entrenaron en el óvalo rafaelino. En ese sentido, la mayor ventaja la llevaba Jorge Oyhanart quien contó con un auto equilibrado a la perfección luego de muchas horas de trabajo. Era sin dudas el candidato "de fierro", pero... nadie contó con que Roberto Mouras podía ir más allá de sus posibilidades, con un auto mermado en rendimiento por el hecho de contar con dos Michelin adelante. Pero una cosa son los cálculos y otra, cuando los "pingos" salen a la cancha.

En un número reciente de CORSA, Oyhanart comentó que quien se fuera adelante en la largada sería muy difícil de doblegar. Así fue no más, aunque la gran mayoría esperaba que fuese el



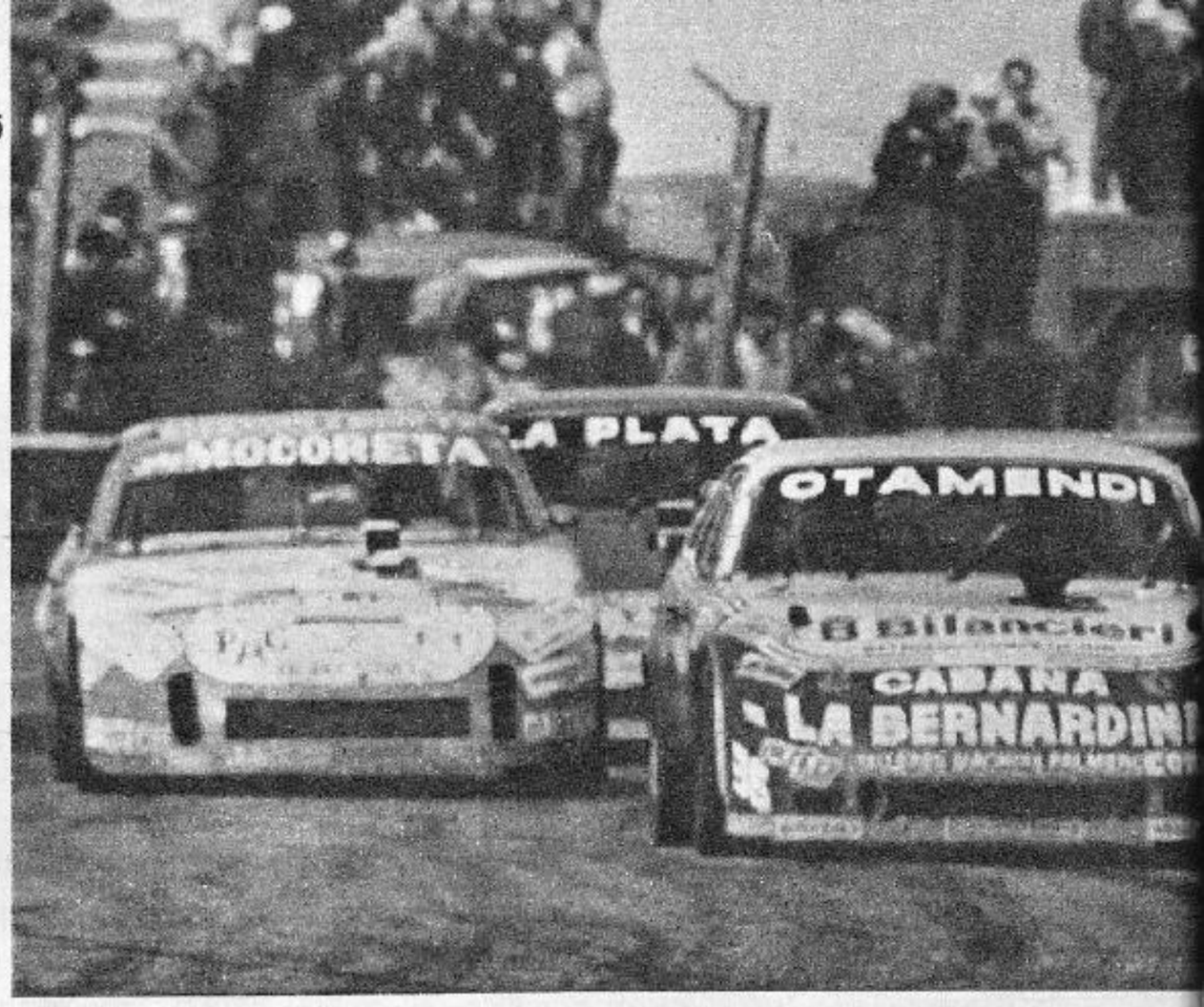
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



3



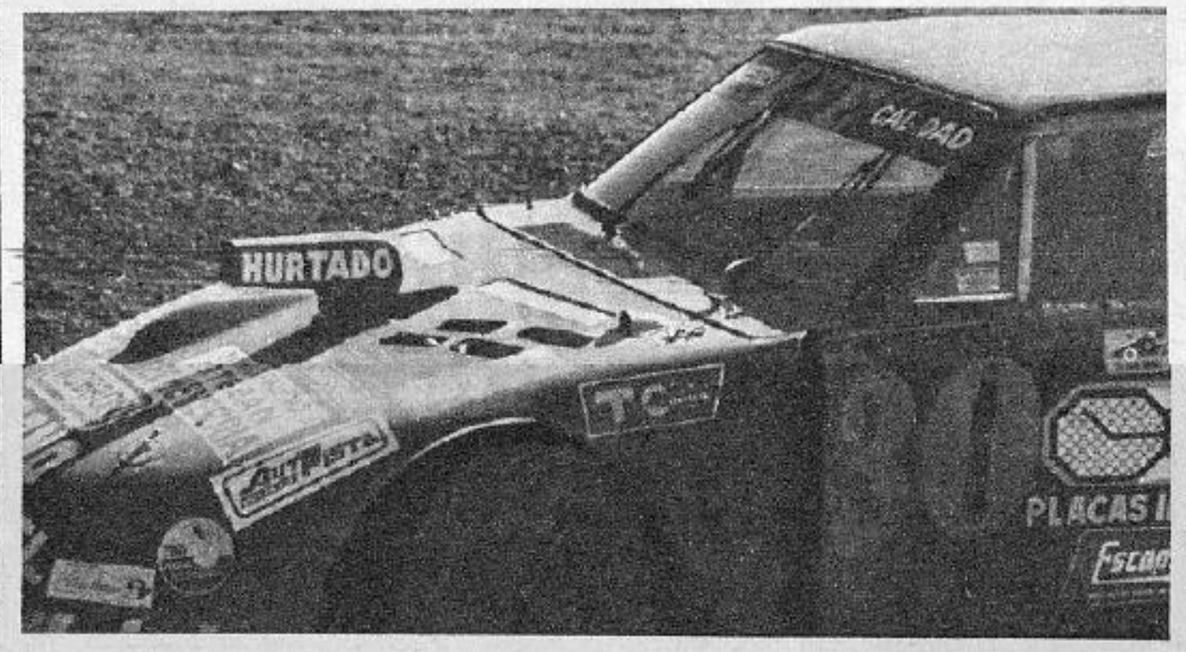
4



5

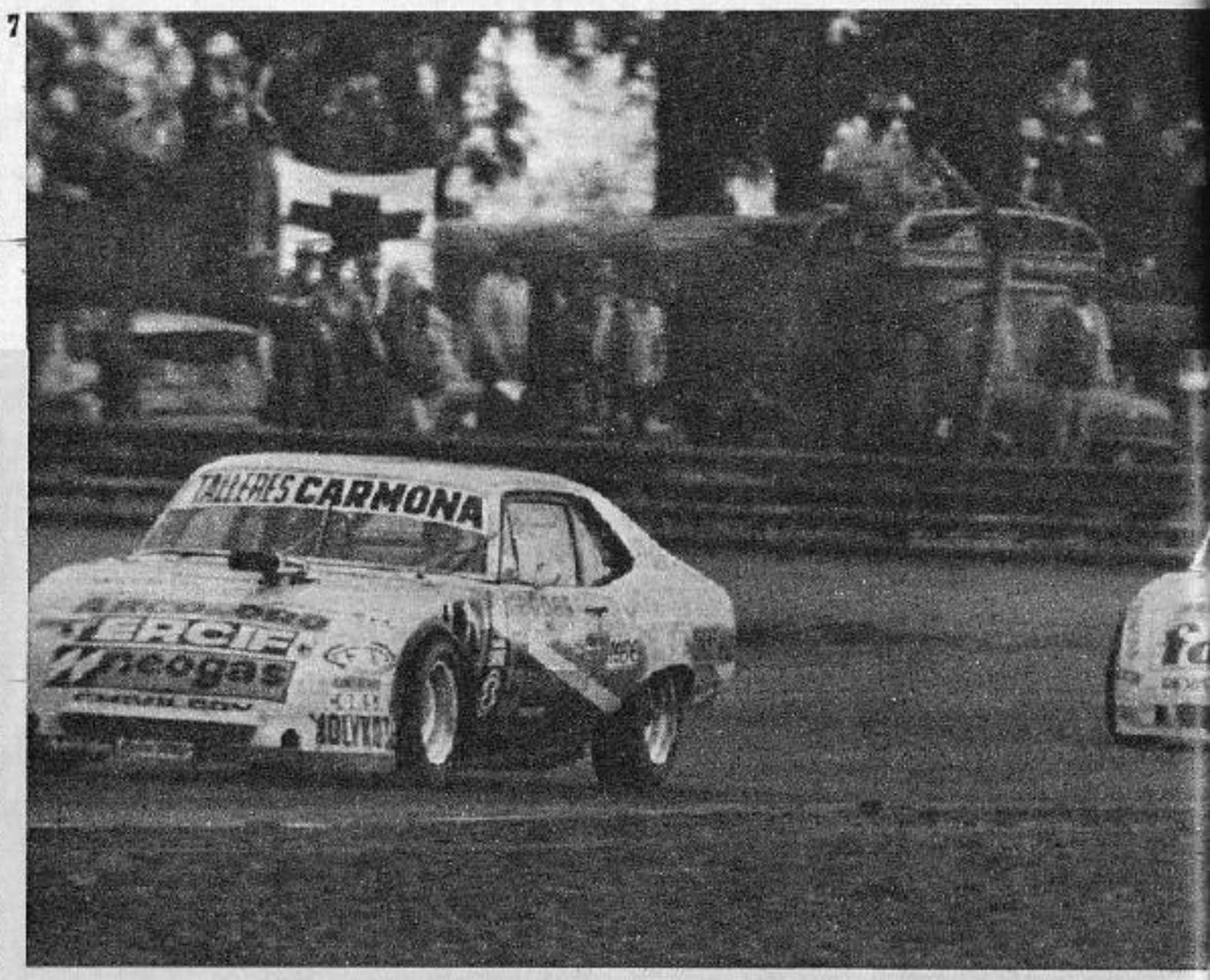
4) Así quedó el Dodge de Castellano luego de impactar contra el guard rail en la salida del curvón norte, mientras clasificaba. 5) Un compacto lote integrado por Romero, Hernández, Malisia y Pacchialat. 6) Francisco Alcuaz espera al pie del camión de Faneco que le entreguen sus cubiertas armadas. El tema en torno a las gomas fue preocupante. 7) El team Satriano en acción. 8) Juan Carlos Bustos afrontando una de las chicanas inadecuadas para estos autos.

RETRASOS Y ABANDONOS



El Dodge de Jorge Roux luego de su toque con Castellano en el primer giro.

Urquiza: Rompió motor; **De Benedictis**: Rompió una masa en la serie; **O. Aventín**: Falta de velocidad; **Hernández**: Problema de frenos por un disco torcido; **Fernandino**: Se desprendió un caño chupador de nafta; **Risatti**: Frenos; **M.Calamante**: Problemas de lubricación; **Angeletti**: Goma y problemas eléctricos; **Castellano**: Toque con J.Roux; **Pacchialat**: Goma; **J.Roux**: Toque con Castellano; **Nesprias**: Bomba de aceite; **A.Aventín**: Chasis; **Brescia**: Goma; **Morresi**: Suspensión; **Satriano**: Suspensión (en ambos casos ese problema les hacía perder mucho tiempo en las chicanas); **Malisia**: Caja de velocidades; **Oyhanart**: No recorrió la primera chicana para no tocarse con De Benedictis cuando éste lo superó en la serie.



7

"Vasco" quien se "mandara a mudar" y no Mouras. Cuando este vio que la punta podía obtenerse, comenzó a trabajar con la mente, además de con el acelerador. De aquella diferencia de 65/100 que Mouras le llevaba en la vuelta sexta, llegó a 4s31 en el giro doce, y de ahí en más tuvieron fundamental importancia los rezagados. Mouras no tuvo empacho en perder tiempo para superarlos, esperando el momento justo para hacerlo cuando éstos le podían crear dificultades a Oyhanart. Y así fue... La picardía tuvo mucho que ver en esta segunda victoria consecutiva de Mouras. En cuanto a Oyhanart, su mayor mérito radica en que no entró decididamente en la pelea franca con Mouras, y si bien su Falcon fue una verdadera "luz", tuvo la sensatez suficiente como para no caer en la trampa que sutilmente le tendía el "Toro" de Casares. Lo dejó hacer, a sabiendas de que si intentaba algún ataque, perjudicaría su trabajo en el campeonato. Se conformó con funcionar a un ritmo diferente al del líder, pero con la garantía de mantener entero el auto para "embolsar" esos puntos importantes que le permiten seguir al frente del campeonato; desaparecido Castellano, no tenía ningún sentido arriesgar. Quizá hubiese salido airoso, pero en la exigencia está el riesgo, y el "Vasco" no quiere ni oír hablar de eso. Va a lo seguro, a lo redituable, aunque se muerda los labios para contenerse de hacer lo contrario.

"JOHNNY", UN LEON

Pudo haber sido una carrera aburrida, pero sin embargo el principal "culpable" de que eso no haya sucedido fue sin dudas Juan De Benedictis. Largó en la fila dieciséis, y a partir de allí comenzó una escalada que pudo haber desembocado en el segundo lugar, ya que cuando se abatió la bandera a cuadros, la diferencia con Oyhanart era de 97/100 de segundo. Terminó tercero, pero para ello puso a pleno su talento y su garra, pasando autos "como a postes" y aumentando su ritmo de carrera luego de un comienzo poco feliz. Cuando se puso detrás de Oyhanart, allá por la vuelta dieciocho, la diferencia que lo separaba de éste era de casi siete segundos, disminuyendo paulatinamente y poniendo a su verde Dodge en las puertas de otro "uno-dos" como en Tandil, que hubiera sido memorable. De todos modos fue la figura del día, sin ninguna discusión.

EL RESTO

No sólo "Johnny" contribuyó al interés de la carrera, y si bien lo por él desarrollado se llevó casi todos los adjetivos, merece también destacarse lo llevado a cabo por otros, detrás de las posiciones de los que finalmente lograron acceder al podio. Satriano y Morresi hicieron una carrera interesante, más allá de esos problemas que le hacían perder mucho tiempo en las chicanas. Un párrafo aparte para la lucha entre Hernández, Romero, Malisia, Gardinalli, Colabello y Pacchialat, en la que también alternó Finocchio. El temple de "Pancho" Alcuaz, la garra de Oscar Aventín, sobre un Ford que en cuanto a potencia no las tiene todas consigo, y los buenos parciales de Jorge Roux, Nesprias y Brescia, que en las series dijeron lo suyo.

Eso nos dejó la competencia de Rafaela. Un trámite más que interesante y la reflexión que estos autos, en ese escenario, pueden volver a correr, pero con algunas modificaciones para evitar complicaciones. No continuar con la misma filosofía aunque no haya sucedido nada grave. Por ejemplo, uno de los cambios debe ser el "achicamiento" de las chicanas, obligando a todos a bajar, por lo menos, un cambio. No pasó nada, es cierto, pero... no desafiemos el destino.

RAFAELITAS

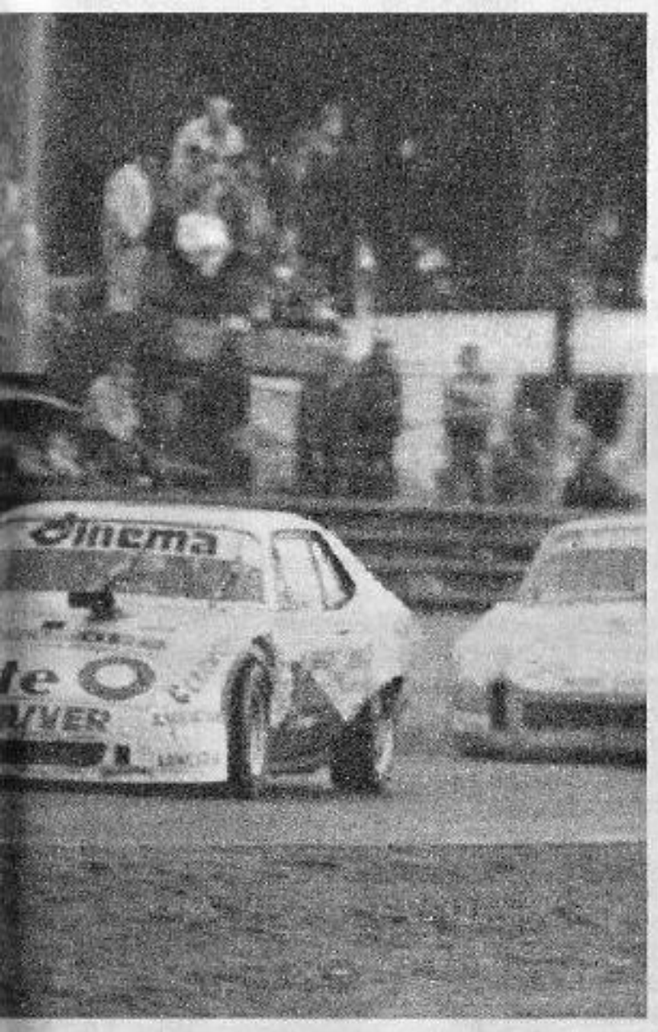
MASAJES - Después de la serie que ganó, **Roberto Mouras** debió someterse a una sesión de masajes en sus brazos, ya que el esfuerzo que tuvo que hacer con el volante debido a las Michelin delanteras fue tremendo. "**Después me acostumbré, pero esas diez vueltas**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

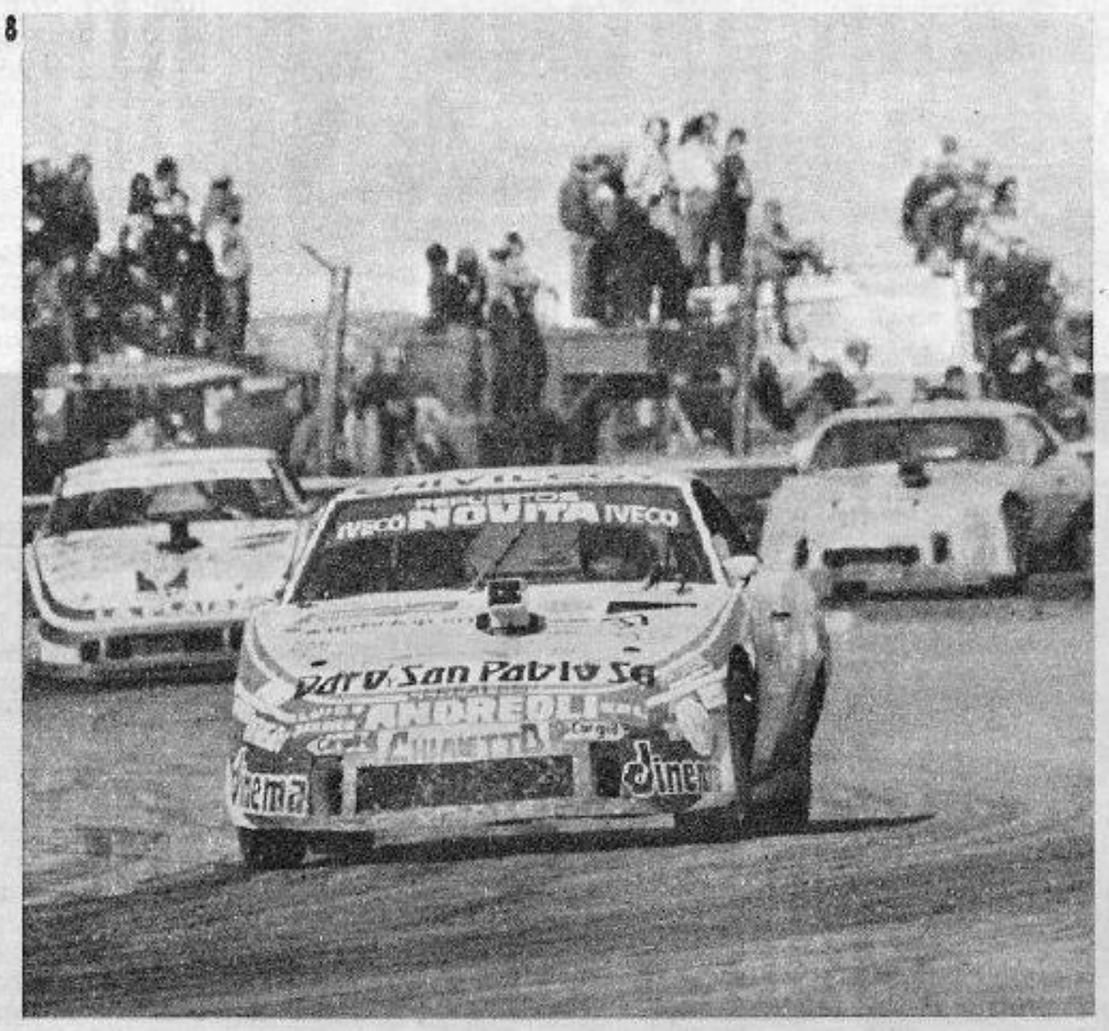


6





8



CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES ● CORSA ● ORIENT

Nº: T. C. CARRERA: *RAFAELA - 006*

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	☐	NANI	☒	POLINORI	☐
2	☐	SAIZ	☒	FERNANDINO	☐
3	☐	ALCUAZ	☒	SPINELLA	☐
4	☐	ALTUNA	☒	LOIOCO	☐
5	☐	O. LYNN	☒	POLITANO	☐
6	☐	M. BOERO	☐	COLABELLO	☒

me cansaron más que las treinta de la final", dijo Mouras.

PREMATURO - Fue el regreso de **Eduardo Marcos** a La Dulce, ya que mientras probaba su Falcon en la ruta, sufrió la rotura del motor, por lo que debió emprender el regreso antes de lo previsto.

TULIO AL T.C. - Tulio Crespi estuvo en Rafaela al lado de los hermanos Calamante. **"Estuvimos probando en Balcarce y en el auto de Carlos logramos bajar los tiempos en dos segundos, y dentro de poco voy a tener un piloto debutante en T.C. que correrá con un Dodge."** Lo dijo y se fue sin darnos el nombre de dicho piloto, que podría debutar en el Autódromo.

SUSTO - **"De repente el auto se cayó en la parte delantera, yendo derechito al guard rail. Hice una fuerza tremenda tratando de que pegue de punta y finalmente dio con el costado derecho contra la protección. Se rompió todo; evidentemente fue una cubierta"**, dijo **Oscar Castellano**, cuyos mecánicos trabajan duro y pudieron dejar el auto en condiciones para la final.

LA CARRERA EN SINTESIS

Primera serie: La primera vuelta mostró puntero a Oyhanart, seguido por De Benedictis, Morresi, Brescia, Satriano, Fernandino, Malisia, Angeletti, Alcuaz y C.Calamante en los diez primeros puestos. Esas posiciones se mantuvieron en los dos giros siguientes, mientras que en la cuarta pasada Brescia desalojó a Morresi del cuarto lugar. En el quinto giro, De Benedictis circula por adentro en la primera chicana, desalojando a Oyhanart de la punta, y Satriano deja atrás a Morresi. La sexta vuelta tiene como único cambio al avance de Alcuaz como octavo y detrás, Angeletti y C. Calamante. Lo demás sin cambios. En la séptima vuelta Fernandino llega al quinto puesto, y en el siguiente se produce otro golpe de escena en la punta, ya que De Benedictis con problemas deja paso a Oyhanart, seguido se pone Brescia y luego Fernandino, Satriano, Morresi, Malisia, Alcuaz, Angeletti, C. Calamante y O.Aventín. En la novena vuelta Fernandino es segundo y Angeletti séptimo, y la última ronda muestra como único cambio el intercambio de posiciones entre Morresi y Satriano.

Segunda serie: A través de las diez vueltas los dos primeros se mantuvieron inamovibles. Ellos fueron Mouras y Oyhanart, mientras que atrás, en la primera ronda, apareció Castellano y tras el Romero, J. Roux, Hernández, A. Aventín, Colabello, Pacchialat y M.Calamante. A partir del segundo giro, J. Roux se aduena del tercer lugar (ya no lo abandonaría) y tras él, Castellano, Hernández, A. Aventín, Colabello, Pacchialat y R. Roux. En la tercera vuelta A. Aventín y Pacchialat pierden un puesto, y lo mismo sucede un giro más tarde con M. Calamante. En la quinta, Castellano pierde su posición ante Hernández y Romero llega al décimo lugar. El siguiente cambio se produce en el 7° giro cuando Castellano retrocede a otro lugar, y Romero desplaza a M. Calamante. En la octava Romero avanza otro escalón. Así hasta el final, en que lo único registrado fue otro ascenso de Romero, esta vez al sexto puesto.

Final: Al igual que en la serie, Mouras y Oyhanart siempre estuvieron en la primera posición, mientras que los cambios constantes se producían a sus espaldas.

La primera ronda mostró tercero a Fernandino y luego Satriano, Morresi, Malisia, Angeletti, Alcuaz, O. Aventín y Colabello. En la segunda, al dúo puntero lo seguían Fernandino, Satriano, Morresi, Angeletti, Malisia, Alcuaz, Romero y Hernández. Todo transcurre igual hasta la séptima vuelta, cuando desaparece Fernandino, Angeletti se ubica quinto y De Benedictis séptimo. Durante unas cuantas vueltas Satriano y Morresi intercambian posiciones. Angeletti sigue avanzando al igual que De Benedictis. En la vuelta catorce Angeletti es tercero y "Johnny" sexto. Por entonces, las posiciones mostraban a Mouras, Oyhanart, Angeletti, Satriano, Morresi, De Benedictis, Romero, Hernández, Alcuaz y Malisia. Luego, Satriano desplaza a Angeletti y De Benedictis es quinto, para llegar al tercer lugar en las dos rondas siguientes. La lucha entre Hernández, Romero, Malisia, Colabello y Gardinalli fue intensa, estabilizándose las posiciones en la vuelta venticuatro, con este ordenamiento: Mouras, Oyhanart, De Benedictis, Satriano, Morresi, Hernández, Gardinalli, C. Aventín, Finocchio y A. Martínez.



LOS PROTAGONISTAS

MOURAS: "NO PENSABA GANAR"

Mouras: "Fundamentalmente se trabajó en función de la carrera con los problemas de gomas a la vista. Por eso coloque dos Michelin adelante y dos Faneca atrás, luego de haber clasificado así en la segunda tanda. Pero en ningún momento pensé que iba a ganar... Pero una vez que me vi adelante, mi única preocupación era lograr la mayor diferencia posible, pero no llevar el auto trabado y evitando sacar la cola, ya que de ese modo se calientan las gomas en exceso y se pierde adherencia. Tal vez pude andar más rápido, pero me interesaba cuidar el auto. Con los rezagados sólo tuve problemas una sola vez, cuando el auto se me cruzó un poco. En esta carrera, menos la tapa de cilindros, el resto del motor era totalmente nuevo y no usamos el cigüeñal de Tandil porque ése vibraba mucho. Era otro de diseño viejo, ya que el nuevo lo vamos a probar esta semana".

Oyhanart: "En ningún momento intenté 'buscar' a Mouras, ya que era algo sin sentido, el tenía un auto extraordinario, y yo prefería verle la cola, asegurarme los puntos y llegar con el auto entero. ¿Problemas?... Ninguno. El Falcon anda cada vez mejor, y aquí en Rafaela lo pongo en la pista y va solo por el surco. ¡También... con la cantidad de vueltas que di!"

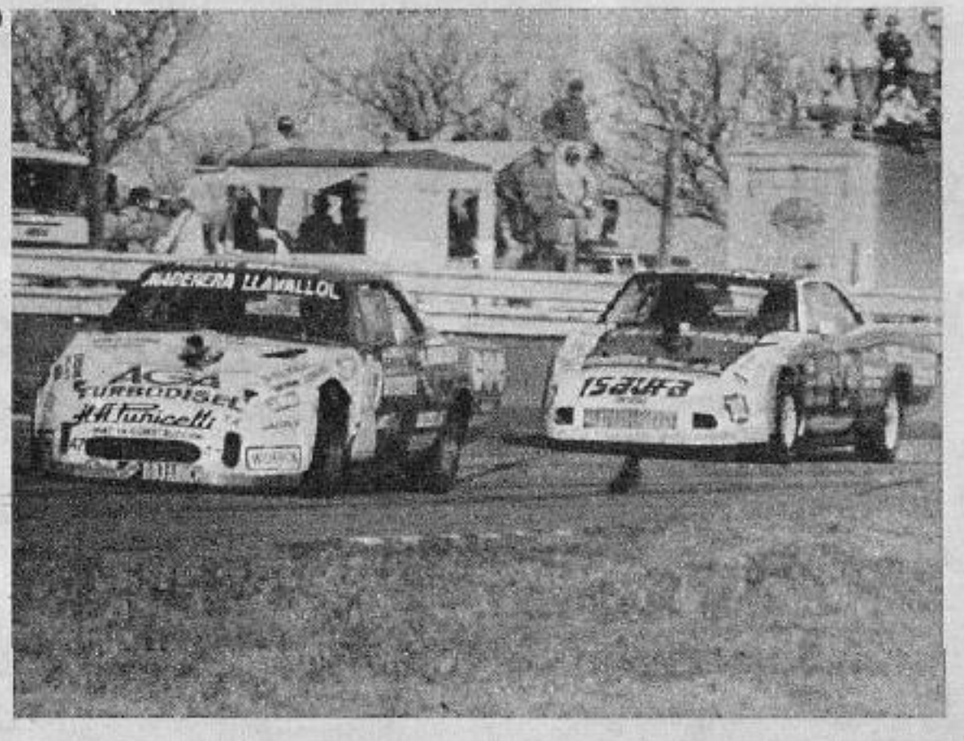
De Benedictis: "Dos vueltas más y terminaba segundo, como en Tandil. En la serie tuve un problema con una maza, y en la final al principio no pude hacer mucho ya que había inconvenientes en la barra estabilizadora, pero luego me asenté y pude remontar. Lástima que no le pude dar el 'uno-dos' a Pedersoli, pero estoy sumamente conforme. Esto sirve para revitalizar la fe".

Castellano: "Rompí un motor el viernes, y por eso debí usar el de Altuna. En clasificación, por ese dichoso problema con la cubierta delantera derecha, el auto quedó muy maltrecho luego de pegar contra el guard raill, pero los muchachos trabajaron como leones y pudieron reparar. Pero evidentemente, no iba bien; me costaba llevarlo".

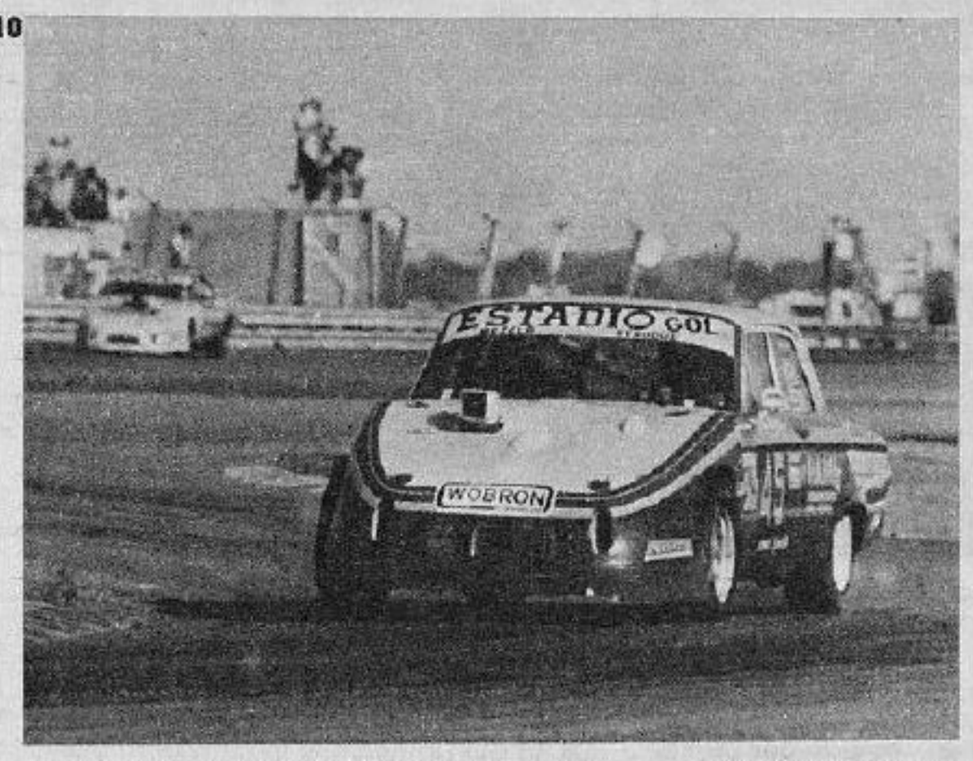
EN POCAS PALABRAS

Marcos: "Rompí el motor el viernes probando en la ruta. Oyhanart me ofreció uno, pero no acepté. Prefiero romper lo que es mío"; **Nesprias**: "Creo que lo más adecuado es dar dos vueltas despacio de entrada, para calentar las gomas y así evitar problemas". **Colabello**: "El auto va funcionando. Lástima que Castellano me llevó a remolque, si no hubiera estado más arriba"; **Fernandino**: "Tengo algún problema con la suspensión trasera"; **Hernández**: "Largué la final con las dos gomas derechas que usé en Nueve de Julio y no tuve ningún problema"; **Petruchelli**: "Creo que estas gomas tienen un defecto de fabricación y por eso Castellano tuvo ese inconveniente. Aunque también hay que decir que sobre 1.600 vendidas, sólo unas pocas tuvieron problemas". **Fiter**: "Es cierto, la cubierta se desplaza alrededor de la llanta, pero eso es por la tremenda tracción de estos autos"; **Mouras**: "Las dos chicanas están, pero no cumplen su función"; **Angeletti**: "El drama está en la puesta a punto del chasis"; **Pacchialat**: "De no ser por esa goma hubiera estado más adelante".

9



10



10) El Ford de Nestor Gardinalli, que tuvo un desempeño muy bueno, culminando séptimo en el complicado (para el T.C.) trazado rafaelino.
9) Julio Colabello y Eduardo Finocchio, dos que funcionaron sin problemas mayores y se convirtieron –junto a otros– en animadores de la competencia.

sieron el auto nuevamente en la pista, con el aporte de León Urquiza, quien le cedió a "Pincho" su puerta delantera derecha.

TRABAJO EXTRA - Fue el de **Jorge Oyhanart**, quien se llegó hasta el box de Oscar Aventín para regular válvulas en el Ford del "Puma".

REUNION - Al cabo de la sesión clasificatoria del sábado, hubo una **reunión de pilotos con autoridades de la A.C.T.C.**, cuyo motivo fundamental giró en derredor de los problemas con las cubiertas. Algún piloto propuso innovaciones en la chicana, criterio que no fue aceptado por sus pares, mientras que otros dos, propusieron que a todas las carreras de autódromos se lleven las de Michelin, por las dudas.

PUBLICO - Aunque la cifra no se dio a conocer oficialmente, fue evidente que a Rafaela concurrió muchísimo público. El sábado había 6.500 personas, mientras que el domingo la asistencia rondó en los **25.000 espectadores.**

INCOGNITA - **"Es seguro que el auto del 'Pato' va a estar presente en la carrera del Autódromo, aunque no sé quién lo va a conducir"**, dijo el "Nono" Márquez, presente en Rafaela.

PARA DESTACAR - Fue el despliegue efectuado por una pujante clínica local en materia de sanidad. Un amplio operativo con elementos hasta de alta complejidad, que afortunadamente no fueron requeridos. Volveremos sobre el tema.

Por Oscar Izzo. Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

CLASIFICACION

Club Atletico Rafaela-Gran Premio Brigadier General "Estanislao López" Autodromo Ciudad de Rafaela-Circuito N° 3 de 4.705 metros de extension 7/6/87

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Oyhanart, 1m30s25/100 (Promedio: 187,678 Km/h); Nesprias, 1m30s79; De Benedictis 1m30s81; Romero, 1m30s90; Brescia, 1m31s05; Mouras, 1m31s19; Fernandino, 1m31s26; Castellano, 1m31s36; Satriano, 1m31s58; J.Roux, 1m31s83; Morresi, 1m32s05; Colabello, 1m32s27; Alcuaz, 1m32s34; Hernandez, 1m32s35; Angeletti, 1m32s44; M.Calamante 1m32s53; Malisia, 1m32s67; A. Aventin, 1m32s93; 1n32s75; O. Aventin; Finocchio, 1m33s08; C. Calamante, 1m33s16; Pacchialat, 1m33s35; Gardinalli, 1m33s37; R Roux 1m33s71; Martínez, 1m34s01; Giustozzi, 1m34s14; Picchinini, 1m34s39, Bustos, 1m34s48; Salerno, 1m34s64; Luppi, 1m34s90; Degioanini, 1m35s07; Caparelo, 1m35s75; Duarte, 1m36s17; Risatti, 1m36s51; Fernández, 1m41s37; Torre, 1m44s10, Carullo, 1m57s67; Urquiza, s/t.

PRIMERA SERIE

Oyhanart, 15m27s78/100 (Promedio: 181,012 Km/h) (10v.); Fernandino, 15m30s34; Brescia, 15m31s16; Morresi, 15m33s24; Satriano, 15m33s48; Malisia, 15m34s23; Angeletti, 15m34s48; Alcuaz, 15m36s63; C.Calamante, 15m48s59; O.Aventin, 15m49s08; Gardinalli, 15m49s39; Martínez, 16m14s40; Salerno, 16m26s84; Degioanini, 16m30s35; De Benedictis, 15m25s11 (9v); Fernández, 10m10s29 (6v.); Carrullo, 5m54s65(3v.)
Record de vuelta: De Benedictis, en la 3ª vuelta en 1m30s33/100 a un promedio de 187,512 Km/h.

SEGUNDA SERIE

Mouras, 15m21s22/100 (Promedio: 182,301 Km/h) (10v.); Nesprias, 15m31s73; J.Roux, 15m35s37; Hernández 15m45s55; Colabello, 15m45s80; Romero, 15m47s18; Castellano, 15m48s45; A.Aventin, 15m48s83; M.Calamante, 15m50s20; Pacchialat, 15m50s81, Giustozzi, 16m02s39; Bustos, 16m06s57; Caparello, 16m11s52; Finocchio, 16m11s86; Duarte, 16m13s39; Risatti, 16m14s62; Luppi, 16m34s04; Torre, 16m08s54 (9v.); R.Roux, 8m09s51(5v.).
Record de vuelta: Mouras, en la 2ª vuelta en 1m31s35 a un promedio de 185,418 Km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	11	R.Mouras	Chevrolet	46m44s18/100	30
2°	5	Oyhanart	Ford	46m47s57	30
3°	2	De Benedictis	Dodge	46m48s54	30
4°	6	Satriano	Chevrolet	46m58s21	30
5°	4	Morresi	Chevrolet	47m01s21	30
6°	36	Hernandez	Chevrolet	47m32s92	30
7°	45	Gardinalli	Ford	48m08s05	30
8°	8	Aventin	Ford	48m13s54	30
9°	43	Finocchio	Dodge	47m32s24	29
10°	91	Martinez	Dodge	47m32s58	29
11°	37	Bustos	Dodge	47m35s95	29
12°	121	Duarte	Chevrolet	47m46s47	29
13°	39	Luppi	Dodge	47m46s31	29
14°	138	Caparello	Chevrolet	48m07s76	29
15°	50	Calamante	Chevrolet	46m51s55	28
16°	47	Colabello	Dodge	47m58s78	28
17°	86	Salerno	Dodge	47m17s37	27
18°	49	Pacchialat	Dodge	48m15s11	27
19°	72	Fernández	Dodge	47m02s92	26
20°	46	Malisia	Chevrolet	36m42s35	23
21°	26	Romero	Dodge	33m17s32	21

No clasificaron: Angeletti, 17v.; Alcuaz, 16v.; Risatti, 15v.; A.Aventín, 14v.; R. Roux, 11v.; Fernandino y Giustozzi, 10v.; Degioanini, 6v.; Carullo, Torre y Brescia, 1v.
No registraron paso: Castellano y J. Roux.
No largó: Nesprias.
Promedio del ganador: 180,694 km/h.
Record de vuelta: Oyhanart en la 3ª, en 1m31s38/100 a un promedio de 185,357 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas siete competencias)

Oyhanart, 148,50 puntos; Castellano, 114; Satriano, 86; De Benedictis, 82; Mouras, 69,50; Morresi, 57; Marcos, 51; Brescia, 50; Angeletti, 47; Fernandino, 42; O. Aventin, 40,50; Nesprias, 39,50; J.Roux, 38,50; A.Aventin, 38; Paolucci, 36; Hernández, 33,50; Calamante, 33; Doumic, 31,50; Urretavizcaya, 30; Caparrós, 28; Gardinalli, 20,50; Romero, 19; Marincovich, 18; Giustozzi y Pacchialat, 16; Salgado y R.Roux, 15; Sasso, Alcuaz, C.Calamante, Colabello y A. Martinez, 13; Malisia y Saiz, 12,50; Finocchio, 12; Polanco, 9,50; Luppi, 8,50; Altuna, 7,50; Bustos, 7; Fernández y Salerno, 6; Martínez Boero y Duarte, 5,50; Appela 4,50; Loioco, C.Lynn, Daray y Occhionero, 4; Caparello, Mazzacane, Alaux y Palma, 3,50; Costa y Perlo, 3; Fangio, 2,50.
Próxima competencia: el 28 de junio, en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

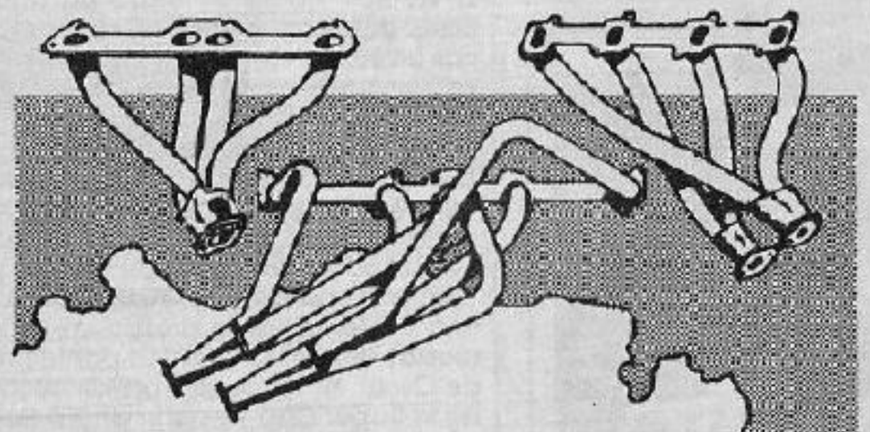
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

H.R. Producciones S.R.L. ★ Avda. Corrientes 3782 4° B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 ★

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES
SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
C. Alvarez 1005 Tel. 218717
Tucumán
Sarmiento 451 Tel. 90122-90119
Carreras (S.F.)

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

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

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

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

ZONA CORDOBA
E. PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442
Barrio S. Vicente
CORDOBA- TE. 55-7382

1º EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033- RUTA 7 KM 36.600 - MORENO
TEL. 0228-21543 20356

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

● TARJETAS DE CREDITO.

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

FUELLES AMORTIGUACION AIRE
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

TODO PARA JEEP



TODO PARA
JEEP CJ5 y CJ7

EQUIPAMIENTOS SOUZA

- Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.
- Chassis 0Km tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Rangler ● 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda ● Patas de motor (4-6-8 cilindros) ● Puente caja, soporte de dirección y radiador
- Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.
- Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
- Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (2x Hamaitié). VALENTIN ALSINA.
TEL.208-6604

ANDREO E HIJOS
CARDANES
Av. Warnes 1996/98 Cap. Tel. 59-5334

FABRICACION DE PIEZAS DE POLIURETANO
BUGOMCAR
ALERON REGATTA Y SIERRA
PARA DISTRIBUIDORES Y MAYORISTAS
GRAL. MADARIAGA 3191 - (1754) SAN JUSTO - 651-4468 - 651-3293

ANTIFLAMA PROVA
CAPUCHAS ☆ BUZOS
☆ CASCOS ☆ BOTAS
☆ BUTACAS ☆
NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10 18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 326- 7°of 39

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



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

DISTRIBUIDORA
roloeste Dodge
REPUESTOS ORIGINALES
● "POLARA ● GTX ● RT CORONADO"
● PICK-UP ● CAMIONES ● DODGE 1500 ● RURAL GACEL
Avda. CATAMARCA 2889 (1754) SAN JUSTO. Pcia. Bs. Aires.
Tel. 651-7784

ALFREDO LOPEZ
LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y colegiales 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
- Alineación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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

SERVICE DIESEL BARRACAS
● BANCO DE PRUEBA BOSCH ●
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

TAPAS DE CILINDRO
H.P.
● Especialidad en T.C. ● Tapa de cilindro para competición
● Múltiples y Potenciación ●
SIMBRON 1833.
SAN JUSTO. TEL. 650-8486

SUDAM Ruedas
ALSIM SRL 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA
LAS LLANTAS MAS LIVIANAS
Y MAS RESISTENTES
PARA TODAS LAS CATEGORIAS
NAC. Y SUDAMERICANAS



TAMBIEN CRIQUES, COMBIMETROS, BALANCEADORAS, BALANZAS Y DISCOS DE ALINEADO.
LINEA COMPLETA PARA AUTOS NAC. e IMPORTADOS.
CALLE 105 Nº 5077 (1653) VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846

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

CAPUCHAS ☆
BUZOS ☆
☆ CASCOS

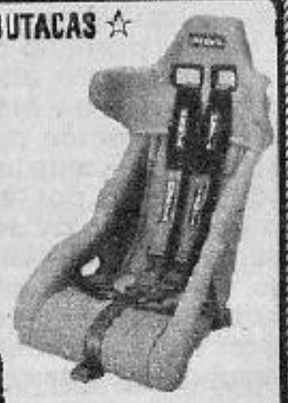


☆ BOTAS



● Gamuza ● Cuero

BUTACAS ☆



CINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES
Fabrica y distribuye: **PROVA**
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071

american racing series

Informe: Héctor Cademartori (desde los EE.UU.)

FANGIO Jr. CUENTA MILWAUKEE... Y ANTICIPA

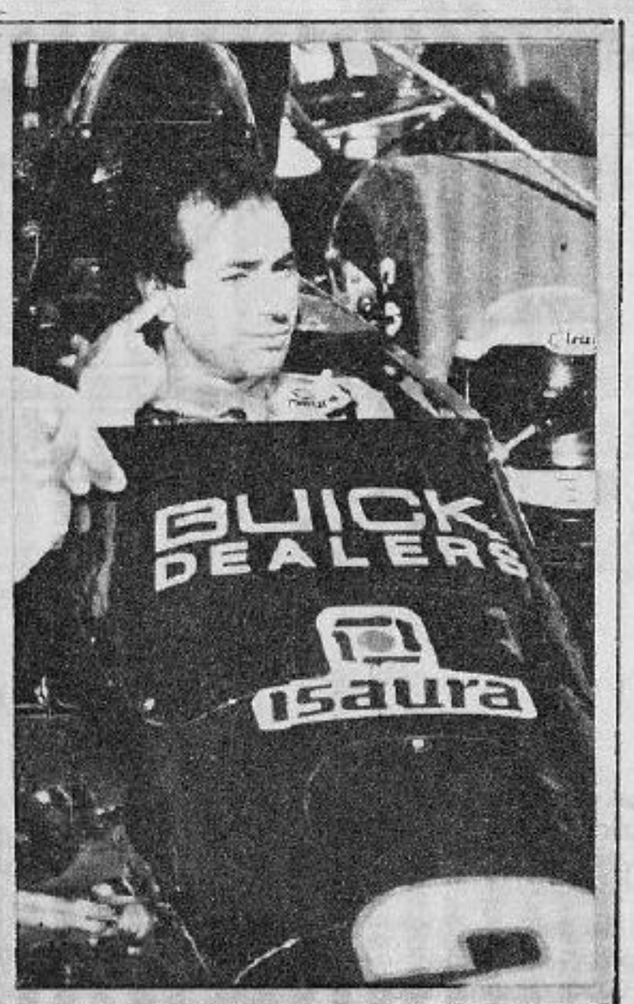
En la última competencia de las ARS, realizada dos fines de semana atrás en Milwaukee, sabemos que, **Juan Manuel Fangio II** consiguió la séptima posición en la clasificación final. Pero como todo tiene un por qué, el propio Fangio hace ahora algunas consideraciones sobre su actuación.

"En las prácticas del día viernes no pudimos probar el auto, por diversos problemas técnicos que nos demoraron en toda la sesión. El sábado, ya con el nuevo alerón que pusimos, la situación no había mejorado mucho... Para un circuito plano, sin peraltes, como el de Milwaukee, es necesario contar con un coche que 'se vaya de trompa'. Mi auto hacía todo lo contrario: se iba mucho de cola... Ese problema me preocupó bastante en carrera, ya que en dos oportunidades se me cruzó mucho en plena recta. De todos modos, la posición alcanzada me dejó conforme. Esta semana iremos a probar en Mid Ohio a fin de ajustar algunos detalles con vistas a la competencia que se realizará el próximo 28 de junio en Meadowlands (New Jersey)."

La categoría ARS se ha vuelto muy exigente y son varios los hombres en condiciones de ganar. Como si fuera poco, han ido incorporándose nuevos nombres, como por ejemplo los hijos del conocido piloto **Dallenbach, Paul y Wally Jr.** Casualmente, compañeros de equipo de Fangio, quien los superó en Milwaukee.

Juan Manuel nos confirmó también que tiene otros ofrecimientos interesantes para los próximos meses: **"Acompañando a Gary Brabham** (hijo de Jack), **correré en el Campeonato Mundial de Turismo** con su **BMW M3 de fábrica, en la competencia de Australia. Además, es muy posible que participe en Finlandia con un Camaro haciendo pareja con Willy T. Ribbs. Por otra parte, me habló Dan Gurney para correr en Road Atlanta este mes. Otra de las novedades es que de ahora en más voy a volver a contar con el patrocinio de una importante tabacalera".**

Parece que Fangio Jr. no se queda quieto, a fin de consolidar su campaña deportiva internacional. Enhorabuena.



LARRAURI: LE MANS, SUPER CUPO, IMSA... ¡¿Y F.1?!

Al cierre de esta edición, **Oscar Larrauri** viajaba hacia Le Mans para tomar parte de una nueva edición de las clásicas 24 Horas. Correrá junto a **Jesús Pareja** en uno de los tres autos presentados por **Brun**. aparentemente no será fácil para el santafesino reeditar el segundo puesto del año pasado, porque la lucha entre los **Jaguar** y **Porsche** oficiales promete ser dura, pero como la carrera es larga, todo puede suceder al final...

La semana pasada, **Walter Brun** hizo una conferencia de prensa en Lucerna (Suiza) donde confirmó la participacion de Oscar en las cuatro próximas fechas de la **Super Cup** –a partir de **Norisring**– junto a **Jochen Mass** y al mismo Brun. También anunció Brun que harían un par de carreras en IMSA este año con Larrauri, la primera de ellas en West Palm Beach. Pero lo más importante de la reunión fue que Brun habló de la posibilidad de que el team **Brun Motorsport** esté en F.1 para **1989**. No hubo más precisiones, pero el tema está caminando.

N.P.

indy cars

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

UNA JORNADA PARA LOS ANDRETTI

En el superveloz ovalo de Milwaukee se disputó la cuarta fecha del certamen '87 del CART, donde el triunfo parecía estar destinado al "clan" Andretti. En un principio la competencia era punteada por **Mario Andretti**, seguido por el colombiano **Roberto Guerrero** y también por **Michael Andretti** (tercero y muy a la expectativa). Pero hete aquí que la suerte no acompañó al puntero, ya que la rotura del alerón le hizo perder el control del auto, golpeándose muy fuerte contra los muros de contención. Un momento dramático pues Andretti debió ser socorrido por el personal de seguridad.

Cuando la pista quedo despejada, Guerrero tomó la punta seguido por Michael, pero poco le duraría a aquel el privilegio de ser el líder ya que la rotura de su motor (pistón) lo dejó fuera de competencia. Ni lerdo ni perezoso, Andretti Jr. pasó a liderar la carrera aunque con alguna intranquilidad: **"Hasta que mi jefe de equipo me avisó que mi padre se encontraba bien, debo confesar que no estaba contento de ser el puntero de la carrera..."**. sin embargo, informado del estado de Mario, se puede decir que Mike aceleró con más ganas en busca de la bandera a cuadros. A la hora del festejo en el podio, manifestó: **"Estoy muy contento de que mi padre sólo haya sufrido molestias en el cuello a causa del accidente. Ahora que todo está bien, quiero dedicarle a él mi triunfo".**

Para destacar, el tercer puesto conseguido por **Derek Daly** (ex piloto de F-1) en el equipo Raynor, situación que ayudó a que los responsables del team lo contraten para toda la temporada.

Otro que se "robó" aplausos fue el legendario **A. J. Foyt**, que si bien llegó en sexto lugar, demostró que sigue compitiendo con las ganas de siempre.

Clasificación final: 1° **Michael Andretti (March 87C-Cosworth), 200 vtas**. 2° Bobby Rahal (Lola T8700-Cosworth), 3° Derek Daly (Lola T8700-Cosworth); 4° Arie Luyendyk (March 87C-Cosworth), 5° Al Unser Jr. (March 87C-Cosworth), 6° A. J. Foyt (Lola T8700-Cosworth). **Campeonato**: Michael Andretti, 44 puntos; Roberto Guerrero, 40; Mario Andretti, 39; Al Unser, 38; Boby Rahal, 32 pts.

Próxima competencia: el 14 de junio en **Portland** (Oregon).

VUELVEN LAS SILHOUETTES

Tal como lo anticipáramos oportunamente, es un hecho el retorno de los vehículos "Silhouette" para las competencias de pista. **Ecclestone y Balestre** habrían tomado ya la decisión, que se haría pública en un par de meses. El proyecto prevé eliminar los mundiales de Turismo y S.P. fundiéndolos en uno solo con autos "monotipo" pero con forma de coches de serie. Este Mundial se estructuraría en carreras cortas, más aptas para su televisación. En motorización se prevé el turbo con 1,5 litros de tope y válvula tarada a 2,5 bar, mientras que los aspirados estarían limitados a 3,5 litros. Como se ve, la misma de la F.1 '88. Los S.P. y los Turismo, a efectos de aprovechar los desarrollos ya realizados, seguirían como series europeas, al igual que la F.3000. Uno de los primeros interesados en el tema fue **Lee Iaccoca**, presente en Montecarlo y reunido por varias horas con Ecclestone, quien ve allí un gran terreno para el relanzamiento de **Lamborghini** con **Forghieri** al frente.

N.P.

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS DE S.P.

PILOTOS: 1°) **John Watson y Jan Lammers, 55 puntos**; 3°) Derek Bell y Hans Stuck, 54; 5°) Eddie Cheever y Raúl Boesel, 52; 7°) Gordon Spice y Fermín Vélez, 28; 9°) Kristian Nissen y Volkert Weidler, 25.

EQUIPOS: 1°) **Silk Cut Jaguar, 80 puntos**; 2°) Rothmans Porsche, 54; 3°) **Brun Motorsport**, 34; 4°) **Kremer Porsche**, 25; 5°) **Spice Engineering**, 20; 6°) **Swiftair Ecosse**, 17; 7°) **Joest Racing**, 10; 8°) **Liqui Moly**, 3; 9°) **Primagaz Competition**, 2.

¡416 km/h CON VISTAS A LE MANS!

Sensacional presentación de una de las máquinas destinadas a las **24 Horas de Le Mans** que se corren el sábado y el domingo próximos. Un **WM** accionado por el motor **Peugeot** de seis cilindros y doble turbo, en una prueba no oficial efectuada sobre un tramo de la autopista en construcción entre **Reims** y **Saint Quentin**, y conducida por **François Migault**, alcanzó la velocidad máxima de **416 km/h**, límite que es de considerar el más alto en absoluto obtenido por un auto destinado a una competición efectiva y no para tentativas de record.

Esta presentación no será repetida, obviamente, durante las 24 Horas, pues la máquina será, por supuesto, adaptada a las exigencias de duración y de consumo reducido que la competencia exige, pero es significativa del nivel alcanzado por este WM, construido por los técnicos **Weber y Meunier** que trabajan en Peugeot y que desde hace años presentan sus máquinas en la clásica carrera de junio.

El motor eroga cerca de **900 caballos**, y es probable que para la carrera sea solamente un poco "domesticado", mientras que allí habrá diferencias relevantes en cuanto a la puesta a punto del auto, respecto del guiado por Migault en la prueba de velocidad máxima. En realidad para este breve trayecto (aproximadamente siete kilómetros), la máquina viajó con todas las aberturas "tapadas" para evitar al máximo la resistencia del aire, la puesta a punto general fue variada respecto de la de carrera, con repartición de los pesos en 50 por ciento sobre cada eje mientras en carrera se tendrá una repartición del 35 por ciento sobre el anterior y del 65 por ciento sobre el eje posterior. Naturalmente el primado no será homologado, no habiendo sido obtenido en condiciones oficiales.

Queda el hecho de que el WM se propone como adversario de mucho respeto para los **Jaguar** que están dominando la temporada 1987, los **Porsche** y el **Mercedes** que apuntan todo sobre las 24 Horas de Le Mans.

El WM tipo '87 es así, por el momento, la máquina más veloz jamás vista en una competición. Su arquitectura aprovechó todas las posibilidades reglamentarias porque fue ensanchada a la dimensión máxima de dos metros, con alargamiento de la distancia entre ejes en 18 centímetros respecto de la máquina tipo '86. El motor de 2.850 cm³ con dos turbos Garrett, deberá ser regulado para erogar cerca de 700 caballos a 8.000 rpm. A propósito de Le Mans, recordamos que además de las clásicas marcas europeas, serán dignas de atención **Toyota** y **Nissan**. Y los Nissan tendrán el nuevo motor V8, lo que confirma el empeño de los japoneses también en las carreras de duración.

Franco Lini

motos-mundial

GARDNER Y HONDA SIGUEN AL FRENTE

La quinta fecha del Campeonato Mundial 1987 de Motociclismo –Velocidad, realizada en Austria, volvió a mostrar el poderío del líder del Campeonato en la clase de **500 cm³**, **Wayne Gardner**. El piloto australiano, a bordo de una **Honda**, fue el ganador de la prueba, postergando a Randy Mamola (Yamaha, EE.UU.) y al británico Neal MacKenzie (Honda). En la **250 cm³**, 1° **Anton Mang** (Honda, Alemania); 2° Luigi Reggiani (Aprilia, Italia) y 3° Reynold Roth (Honda, Alemania).

En la división de **125 cm³**, los italianos ocuparon todos los puestos del podio, en este orden: **Fausto Gresini (Garelli), Bruno Casanova (Garelli)** y **Paolo Casoli (AGV)**. En ésta, el argentino Guillermo "Willy" Pérez logró el décimo lugar final.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO
DE AMORTIGUADORES PARA TODAS
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

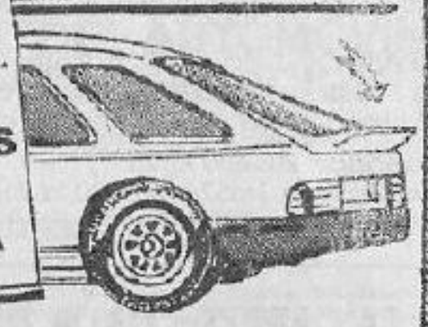
LOS AMORTIGUADORES
DE COMPETICION
AVALAN NUESTRA CALIDAD

LOUZAO COMPETICION AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273 (c.p. 1407). CAP. TEL. 67-0024
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

Casa ZAGAGLIA S.A.

FORD SIERRA
TRANSFORME
SU SIERRA GL en un GS
COLOCANDO
DEFLECTOR DE COLA



ENVIOS AL INTERIOR • SIERRA • FUEGO • R. 11, etc. • FABRICANTES

F. D'OLIVEIRA 4683 (ex 1678) CASEROS TEL 864-5406 • J.B. JUSTO 3350. CAP

LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000	CAP
F2 Limitado-Nacional	F-850
F. Renault Argentina	RALLY
F.2 Codasur y Entrecor	MILLE - MIDGE
F-3	LLANTAS ESPECIALES
Turismo clase 2, 3 y 4	Y además
SPORT PROTOTIPO	categorías anuales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR

AERO



• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES •
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

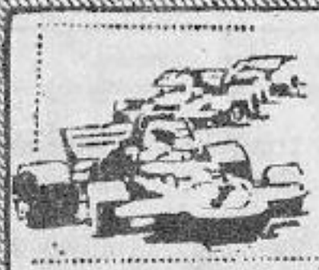
AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 — automundo — 1/24 1/12

SCALEXTRIC • MABUCHI • SEBRING • LECNE

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

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



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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

Claudio Néstor Etchart

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO

ETCHART COLECTION AUTOMOVILES ARTESANALES

Conózcanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL.: 653-2109; 657-7826

LA CARROCERIA PLASTICA TOTAL

"COBRA"

TRIUNVIRATO 1750.
DON TORCUATO
(Panamericana y 202). ☎ 748-2399



- Mas resistente por su espesor y bastidor de anclaje adosado a la carroceria.
- En cuño de 20 x 40 x 2 cms.
- Construccion sandwich en el piso.
- Parabrisas estampado en chapa. Jeep CJ5 y CJ7.
- Colores a eleccion o pintura acrilica bicapa, metalizada, techos duros, paragolpes, defensas, tranqueras, etc.

CONCES. EN AZUL: Victor PLONSKI: Rauch 125 (7300) TEL. 23454

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bieletas p/ Modelo CHEVY y DODGE. ISKY.
- Vastagos fuerte válvulas ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio Normo y Doral ISKY.
- Tacómetro JONES computadora digital.
- Radiadores para todas marcas ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta electrica con regulador HOLLEY y Ew.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 4 y 5 vel. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 1770 - Capital
☆☆ TEL. 701-7948 ☆☆

BUZOS JS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA



KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS, COMPARANOS CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA "FIRST COMPETICION" Av. Colón 5002. Tel: 725927

REMITIMOS AL INTERIOR

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

DEFLECTORES 505 INJECTION

— ¡EXCELENTE CALIDAD! —
REGATTA:
DISEÑO EXCLUSIVO



Envios al interior
Honduras 4154
CAP. Tel. 86-9102/9262; 86-5629/7767

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES

VHT

Acassuso 1393-1525. OLIVOS. 795-9864
791-4121 (Alt. Av. Maipú 3200)(1638) Bs.As.

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
CABLES siliconados para todas las marcas
TREN de poleas dentadas

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN·NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

RECIEN LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO
CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

EF

MUÑOZ 2378 (C.P. 1663). SAN MIGUEL.
TEL.: 664-0619

JUAN B. JUSTO 3374. TEL: 50-9479. CAP.

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

• LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

Windtop — Bruma — PURIFILT

FERRAZZI NF
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

• 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

AUTO-MOVIL S.R.L.
Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital. TEL.: 683-1351 682-9001

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores



Envios al interior — Tarjetas de Crédito

radaf

• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS

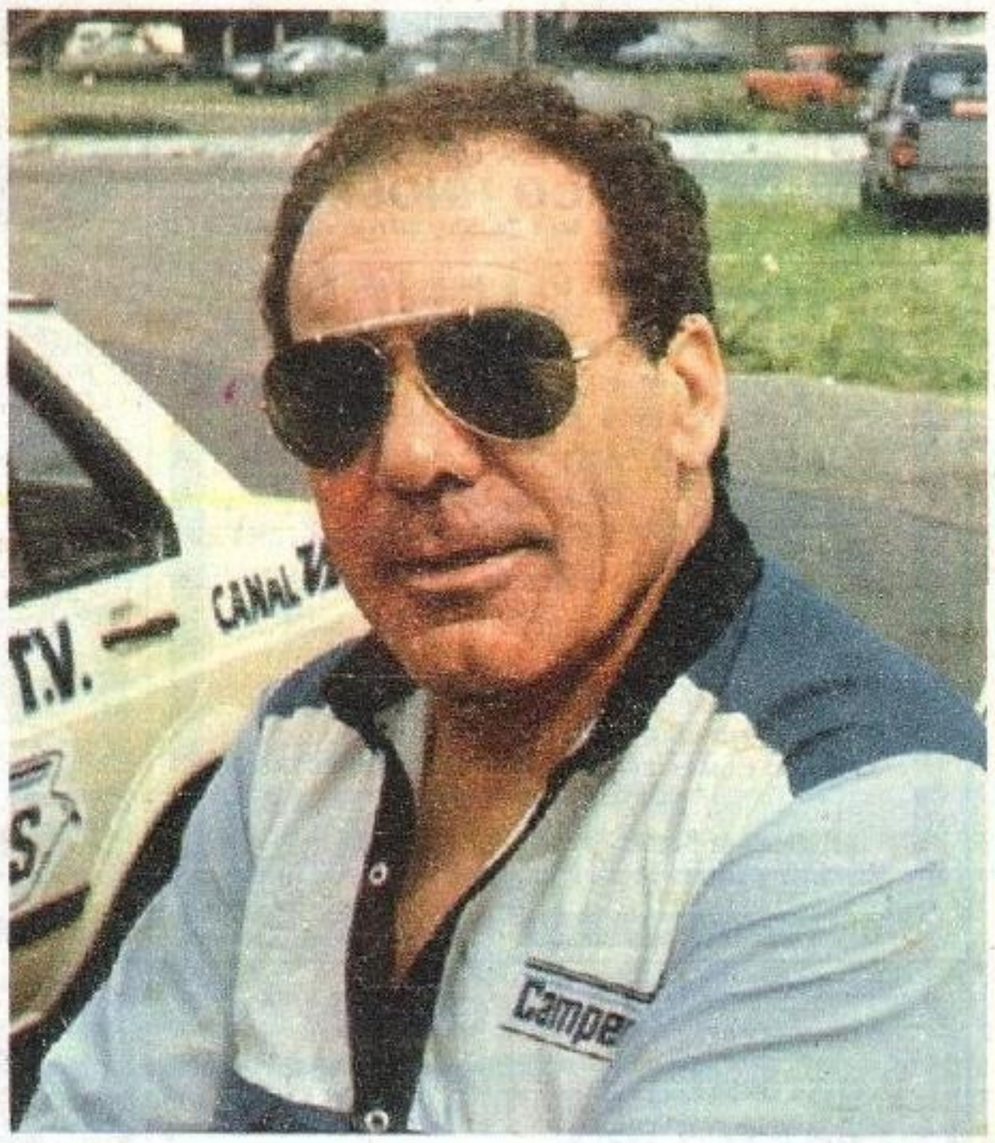
DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.
Avda. La Plata 568/72. TEL.: 903-4782
Viamonte 1512. Tels. 40-3191/2255

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

H.S. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3782 4° B (1194) CAPITAL - Tels.: 86-7734 ☆

Campeones

Radio El Mundo
LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Canal 2
JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

Conducción y Dirección General
CARLOS ALBERTO LEGNANI
La imagen y el relato del automovilismo actual

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com