CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

C.A.P. ¡POLEMICA EN EL "SHOW"!

Entrevista Exclusiva

CON EMERSON FITTIPALDI A 400 KM/H

A TODO COLOR: T.C. 2000, TURISMO Y RALLY MUNDIAL

Ayrton Senna y su Lotus 98T-Renault
Espectacular ganador (por 1'100)

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

F.1: SENSACIONAL

Nigel Mansell y su Williams FW011-Honda.
Combativo y anotador 2°

Nº 1833 del 16 al 22 de abril de 1986
Publicación semanal
Printed in Spain
Depósito legal M. 1.350-1958

Las revistas de Mauro



FORMULA UNO

GRAN PREMIO DE ESPAÑA — Una

LA PANTE

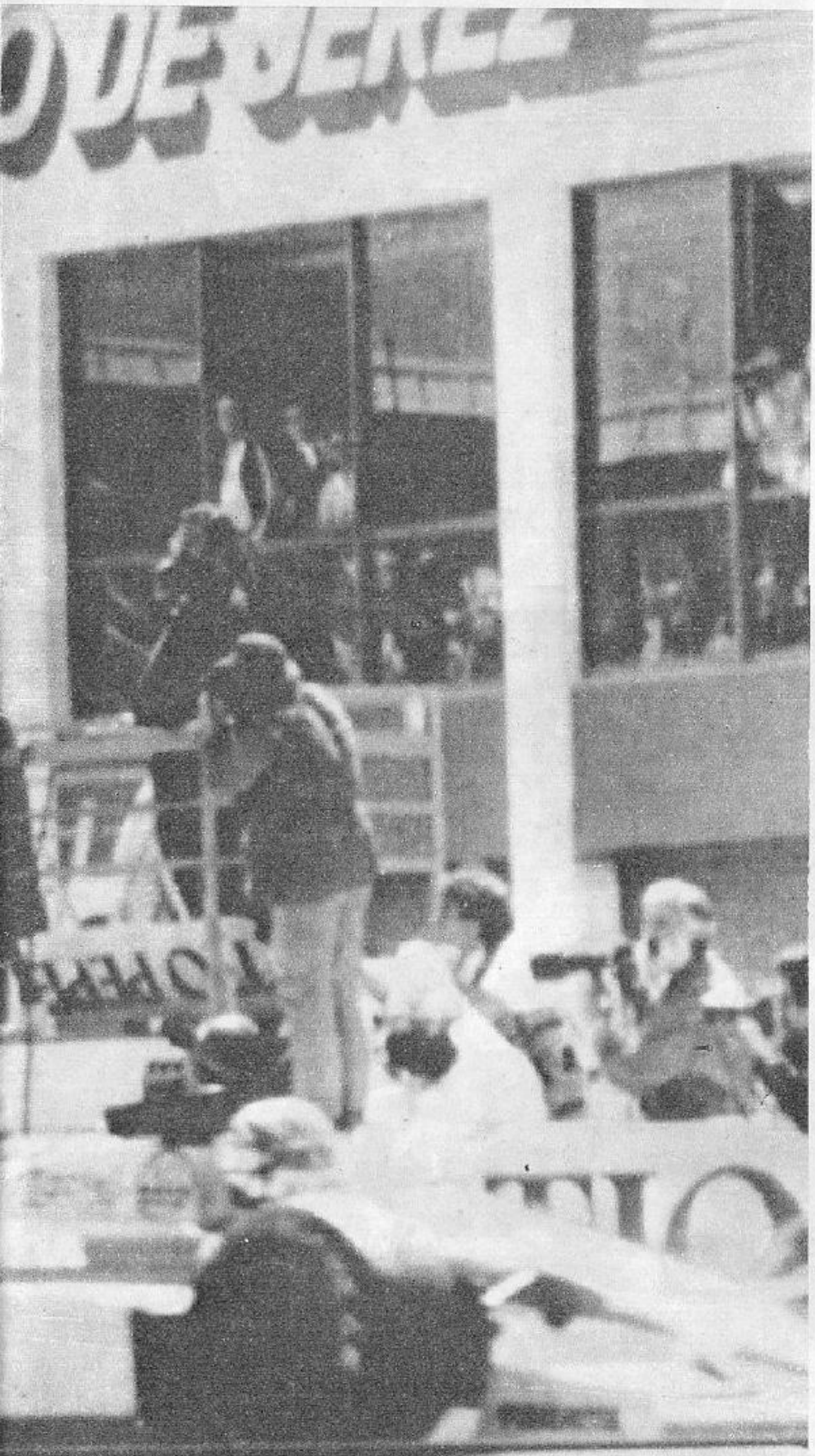
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Franco Lini Radiofotos: A.P. y Reuter

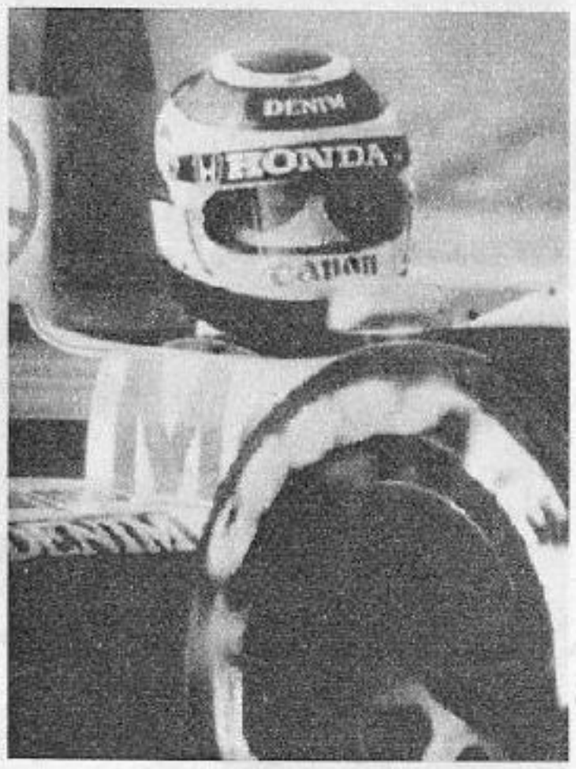
carrera para la historia, o el maravilloso duelo de...

RA Y EL TIFON

Espectacular del principio al fin, el segundo G.P. del año se definió, no sin grandes golpes de escena, drama y suspenso, por una centésima, noventa y cinco centímetros... o un parpadeo, entre el Lotus-Renault del agresivo (en pista y fuera de ella) Ayrton Senna y el arrasador Williams-Honda de un Nigel Mansell desatado. Hubo mucho más, pero con eso basta para enriquecer la mejor antología de la F-1, o del automovilismo deportivo todo.







El momento culminante. Cae la bandera final. Una imaginaria línea trazada a lo ancho nos permite mejorar las referencias. Ganador Senna, por un palmo de nariz del Lotus, aterrado como pantera a la punta, apenas a salvo del tifón angiontpón. El podio, completado con Prost. Y Piquet abandonando...

Noventa y cinco escasos centímetros, chispas de metal regadas por las máquinas en el último esfuerzo de la jornada... y **Ayrton Senna Da Silva** que logra mantener un palmo de la nariz del **Lotus-Renault** delante del **Williams-Honda de Nigel Mansell.** Una escena que esperamos todos hayan visto por TV, porque quedará en las retinas por largo tiempo, como complemento de una carrera de F1 que resultó, como se había previsto, movida y divertida.

Y esto, gracias al tipo de circuito que es el de **Jerez de la Frontera**, pero sobre todo gracias a los dos bribones que el fin de semana último han reconciliado a la gente que ama al deporte, con estas carreras tan científicas, tan calculadas, tan influenciadas por el dinero y las intrigas. Merecían ganar, tanto Senna, que partió raudamente en punta y luego fue superado y finalmente arremetió otra vez adelante, como Mansell, que lo sustituyó al comando de la carrera y luego debió detenerse en las últimas vueltas porque sus gomas no daban más. Nigel Mansell fue protagonista de dos sorpassos excepcionalmente ardien-

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Por el angosto pasaje que lleva al podio llega Alain Prost, con pocas ganas de hablar. Finalmente explica su carrera: "**Inicialmente no ataqué porque tenía problemas con el carburante, y cuando quise hacerlo cedieron las gomas, sobre todo las traseras. Habíamos planificado cambiar los neumáticos a 25 vueltas del final pero, como los otros no se detuvieron, decidí seguir. Habría sido mejor cumplir lo planeado, pero esto lo sé ahora...**".

Mansell en cambio, es más extravertido: "**En las primeras vueltas tuve problemas de alimentación en el motor, pero luego la falla cedió y pude avanzar. Debí parar un par de giros antes y habría ganado la carrera. De bronca perdería por menos de un metro, pero las carreras son así. En las próximas, donde cuenta más la potencia, estaremos favorecidos**".

Y finalmente aparece el ganador, atacando el cuello de una botella de agua mineral. "**De mis tres primeras victorias en Fórmula Uno, ésta fue la más difícil, la única que me obligó a batirme del principio al fin. En las últimas vueltas mis gomas estaban terminadas y debí levantar. Mansell paró simplemente porque las suyas se gastaron primero. En la primera parte tenía la preocupación del consumo, pero luego los instrumentos confirmaron que todo andaría bien**".

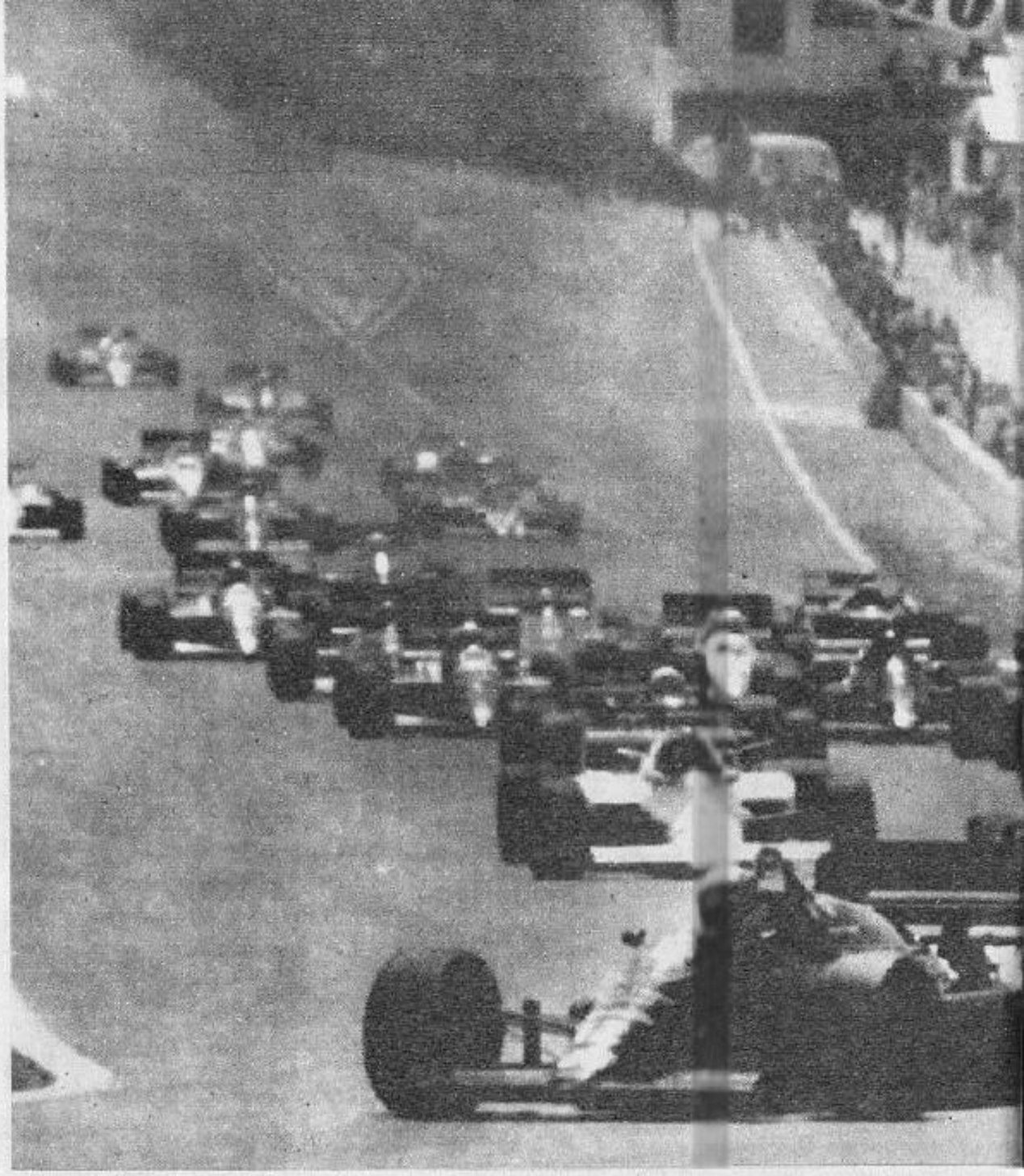
Y antes que fuera llevado prácticamente en vilo ante la demanda de la TV, pudimos hacerle una pregunta: ¿No creés que en la vuelta cuarenta cometiste un error al tirarte por la izquierda del rezagado Brundle, dejando la puerta abierta para que te pase Mansell?

La respuesta fue insólita y maleducada: "**No diga estupideces, Lini. Yo iba al máximo de potencia y él tenía más; eso es todo...**".

Que el **Honda** tiene más potencia, lo sabemos todos; lo que Senna no contestó es por qué se tiró a la izquierda, ya que si buscaba la cuerda, Mansell no lo pasaba, al menos en ese momento. Y es de por sí extraño que no lo haya hecho, justo él que de maniobras obstruccionistas tiene buen repertorio... ¿Quién es el estúpido? Por otra parte, la posible excusa de la fatiga poscarrera no justifica la presuntuosidad. Quizá los pilotos se están contagiando de algún extraño personaje que desde hace poco se inmiscuyó en este ambiente, o de algún periodista maleducado (porque, que los hay, los hay...). Lástima.

Ferrari empaquetó rápidamente sus cosas, pero **Alboreto** alcanzó a declarar que "**el auto andaba bastante bien en las primeras vueltas, pero después de veinte giros me quedé sin frenos adelante, lo que hacía las cosas un poco peligrosas**". **Jhansson**, con contusiones leves en el tórax, se fue antes de terminar la carrera.

Un poco desilusionado con el resultado, pero conforme con su labor, Teo Fabi nos contó: "**El toque de Ligier en la primera curva me obligó a cambiar la trompa, perdiendo mucho tiempo en boxes. Después inicié una remontada dura, pero buena. Mis neumáticos levantaban la goma que dejaban los otros en pista, y tuve que parar a cambiarlos. Por lo menos comprobamos que la máquina comienza a andar bien. Jueves y viernes próximo probamos en Vallelunga y para Imola estaremos más cerca**".



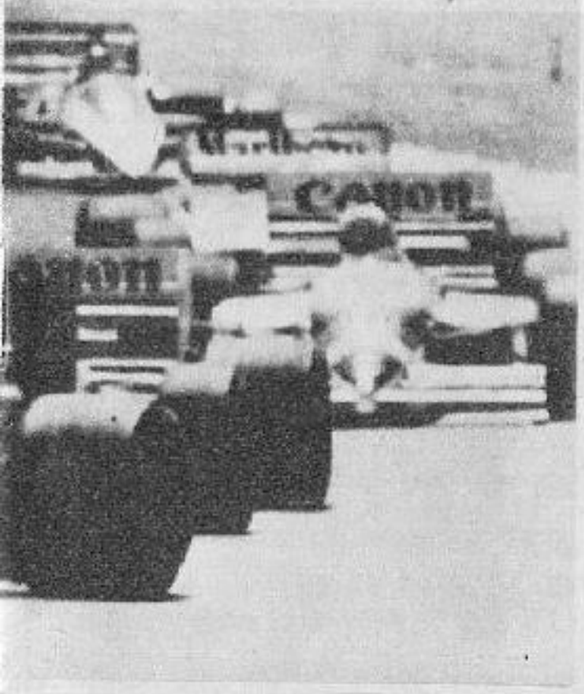
Primera curva de la carrera, con Senna ya al comando y seguido por Piquet (parecía que se reeditaba el duelo de Río), Mansell, Prost, Rosberg, los dos Ligier y el resto. Se iniciaba un Grand Prix memorable... ¡De película, chico! Abajo, Rosberg en boxes, asistido por un equipo con el cual va consustanciándose. El desgaste de las gomas, provocado por cierta talencia en el comportamienio del tren posterior, aquejó a los McLaren, entre los que el de Keke lució mejor al principio, con acrobacias y todo...

tes al final de la recta de las tribunas. En la vuelta 27 "limpió" a su compañero **Nelson Piquet** con una estocada imparable, en un momento en que la carrera era de cinco máquinas rozándose trompas y escapes, transformándola a partir de entonces en un duelo Senna-Mansell.

Detrás, el duelo era entre varios, como por ejemplo **Prost**, que trataba de pasar a **Rosberg**. La batalla fascinaba, sobre todo conociendo el carácter de los pilotos, ya que Rosberg y Prost tienen el suyo, mientras Senna no esconde lo que mandan sus impulsos, al igual que el inglés Mansell, con su cara redonda y bigotitos, más apropiados para un empleado de banco que para un fogoso piloto de carreras. Pero no hay que fiarse de la apariencia. El segundo sorpasso de Mansell le quitó la punta a Senna sobre la mitad de la carrera, al final de la recta de tribunas, enfilando resueltamente la cuerda de la curva, mientras Senna se quedaba sospechosamente tranquilo por el radio externo. Un par de sobrepasos que hablan del temple de Mansell, por si quedaban dudas.

Puede decirse, reconociendo el mérito de ambos pilotos, que tanto uno como otro cometieron errores tácticos. Mansell esperó demasiado para detenerse por caucho fresco, ya que si lo hacía más temprano (no sabemos si

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





la decision fue suya o del box) podria haber llegado antes a la cola de Senna y pasarlo. Y Ayrton se equivocó al ser superado por Mansell y no detenerse en ese momento a cambiar gomas, pero ¿cómo se dice que ha errado, a quien gano la carrera? El ganó, y eso, naturalmente, le basta.

La tercera victoria de Ayrton Senna era favorita para los organizadores del G.P. español, que sin saberlo contribuyeron a ella adelantando unos diez metros la linea de llegada después de las pruebas del viernes. El involuntario "fotofinish" de algunos ocasionales fotógrafos ubicados en el lugar de la raya primitiva, muestra a Mansell delante de Senna.

De todas maneras, especulaciones aparte, hemos visto una carrera con final emocionante y con una diferencia entre primero y segundo que roza el primado absoluto de brevedad para la Fórmula Uno: 14 centésimas de segundo, que, llevadas a distancia, son algo así como 95 centimetros. El calculo preciso es imposible porque la máquina de Mansell venía con mayor aceleración que la del brasileño.

Los precedentes de arribos "rueda a rueda" nos remontan a 1964, cuando Clark le ganaba a Bruce McLaren en Spa; a Peter Chetihn batiendo a Peterson en Monza 71 por sólo 10 centésimas a su favor (record absoluto) y otros; pero esta de Jerez es el más significativo por la manera en que se desarrollaron los hechos. Y para Senna, un primado: es la primera vez que se encuentra encabezando el Campeonato Mundial, lugar que no tiene intenciones de abandonar.

¿Los otros? Nelson Piquet constantemente a las ruedas de Senna y ensuciando la trompa del **McLaren** que lo perseguía, con rastros de aceite, hasta que el motor no resistió más. Menos mal que estos motores Honda no son indestructibles: son también "humanos"... Prost y Rosberg estuvieron en grupo, sin perder terreno y sin ganarlo tampoco, lo que significa que tenían similar potencia, aunque perdieron contacto con la punta por problemas con las gomas traseras. Rosberg fue bajando el ritmo progresivamente, mientras Prost se equivocaba al no parar por gomas nuevas, engolosinado por tener a la vista a los dos punteros. Perdió así una oportunidad muy buena, que puede no repetirse.

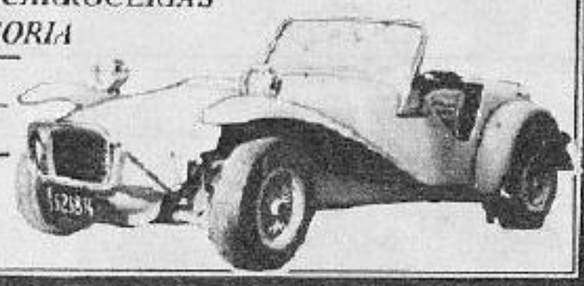
Quien estuvo combativo y dio espectáculo fue **Teo Fabi** con el **Benetton-MBW**. Tras detenerse luego del primer giro, a cambiar la trompa dañada por un toque contra el **Ligier** de **Jacques Laffite**, efectuó una magnifica remontada con giros muy veloces, lo que demuestra que, con trabajo, el auto puede ser muy competitivo. Los Ligier también estuvieron en el grupo de punta, aunque no exentos de problemas, como el motor roto de **René Arnoux** y la transmisión de Laffite. También sigue el calvario de **Patrese** y **De Angelis**, detenidos ambos con la caja rota, sin que por el momento haya posibilidades de que **Brabham** tenga un auto nuevo más convencional, puesto que éste tiene defectos congénitos graves.

También **Ferrari** estuvo cerca de la punta. **Johansson** y **Alboreto** no estaban lejos de los que mandaban la carrera, pero el sueco terminó con un despiste y Alboreto prefirió detenerse al quedarse sin frenos. Los dos **Minardi** terminaron con motor entero pero

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3609, 6º B. Tel. 86-6865

PROVA
☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos
Antiflama
Visores
Dtos. Asoc. Pilotos, Clubes e instituciones

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

castaño
FABRICA DE AUTOS ESPECIALES PASTEUR 1687 (Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON TEL 629-4901 (cp. 1708) Bs. As. ARGENTINA
FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS
☆ VENTA Y ARMADO DE TODA LA LINEA DE KITS EN FIBRA DE VIDRIO Y CARROCERIAS ESPECIALES
☆ REFORMAS DE CARROCERIAS PARA LA CATEGORIA STOCK CAR ARGENTINA
ENVIOS AL INTERIOR


JOSE RAPONI
RESORTES ESPECIALES DE VALVULAS
R. 12 - R. 18 - DODGE - FALCON
TAUNUS - PEUGEOT - FIAT etc.
ARBOLES DE LEVA
Avda. Mitre 198 - V. Martelli
Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

AMORTIGUACION JORGE
SERVICIO ESPECIALIZADO EN SUSPENSION Mc. PHERSON NACIONALES, IMPORTADOS Y COMPETICION.

CARGAS ORIGINALES O DEPORTIVAS
ENVIOS A NIVEL NACIONAL Y VIA AEREA
OLIDEN 1978. TEL. 687-3867 (cp. 1440). CAP.

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

CAPASSO
SERVICIO ESPECIALIZADO
TORINO-RENAULT
TRABAJOS CON GARANTIA
Electricidad
● AFINADOS ESPECIALES ● FRENOS ● CAJAS ● DIFERENCIALES ● EMBRAGUES ● ● TREN DELANTERO ●
Somos especialistas en la marca
AJUSTE DE MOTORES
BRASIL 1661. CAPITAL
PEDIR TURNO AL TEL. 23-5871
Tarjetas de crédito



BRILLO EN SUS NEUMATICOS
ES OTRO PRODUCTO MAS DE LA LINEA REVIGAL
"BELLEZA PARA SU AUTOMOTOR"

TALLER CESPEDES
Servicio autorizado
RENAULT
MECANICA INTEGRAL * REPUESTOS ORIGINALES * CHAPA Y PINTURA
Av. ADER 1460. VILLA ADELINA. Pcia. Bs. As.
TEL. 765-8641

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

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,526
CIUDADELA - Tel. 653-6568

BUTACAS VEIGA
* FIAT .. A 39 * TORINO ZX ★59
* KOMBIS. MEHARI .. ★29 *
* RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. ★ *
* RENEGADO .. ★49
* DEPORTIVA c/cab. .. ★49 *
GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

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 pais



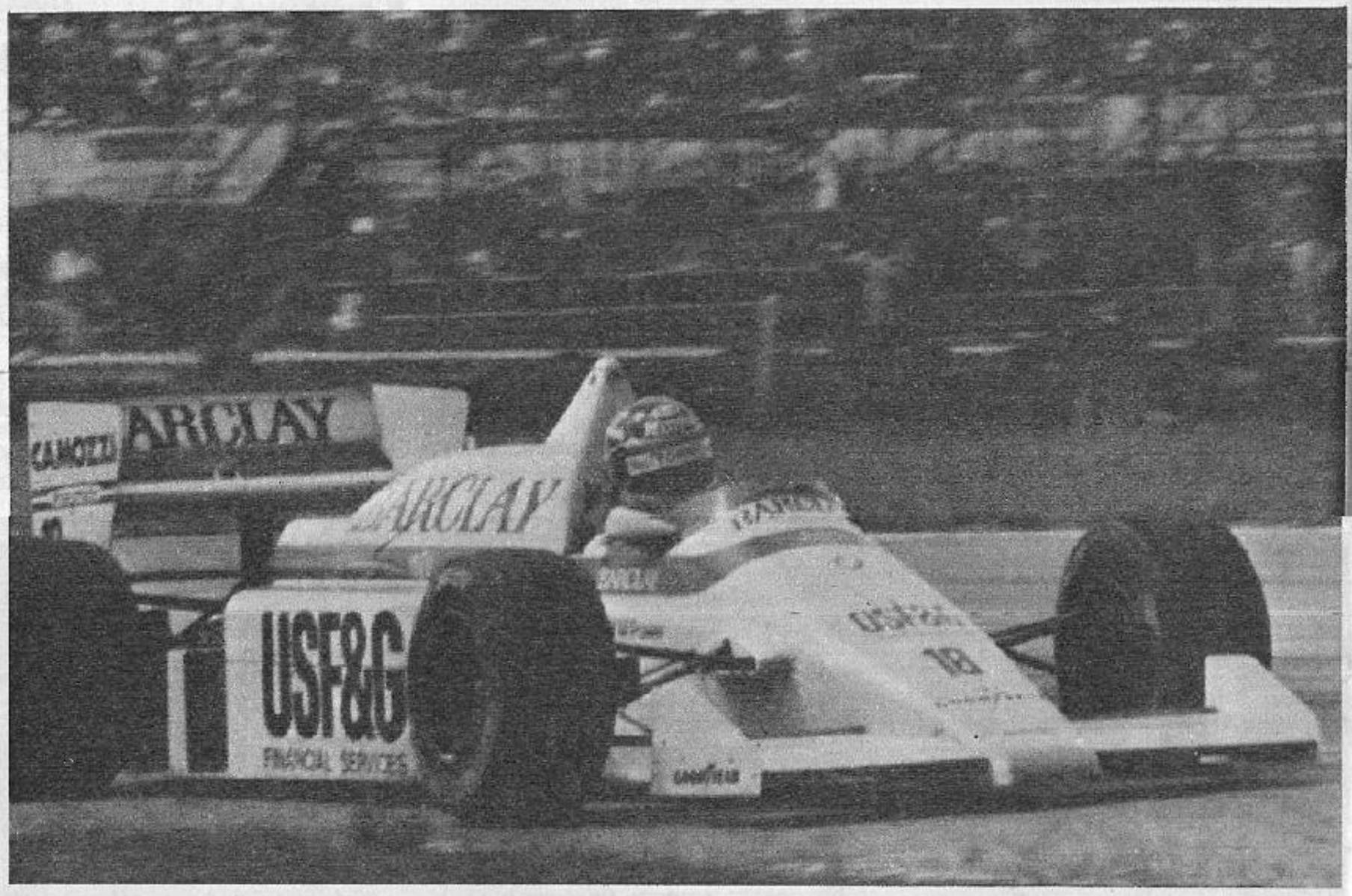
¿COMO ES JEREZ?

El novísimo circuito de Jerez tiene una especie de primado: realizado en menos de cuatro meses, está dotado de buenas instalaciones, bien estudiado y concretado. Claro que con algunos pequeños defectos debidos a la falta de experiencia de parte del proyectista. La pista, por ejemplo, es bastante ancha en todo el recorrido (11 metros, 12 sobre la recta de largada), pero podía haberlo sido un poco más en la recta de tribunas y boxes, dado que hay espacio como para ello. Ahora no se puede modificar porque ya está hecha. El largo exacto del circuito es de **4.218 metros** y está calculado que el recorrido total por los radios ideales es de 4.190 metros. La recta más larga (tribunas) es de **600 metros** y en este punto se alcanza la máxima velocidad de los autos.

El trazado tiene 16 virajes, 10 a la derecha y el resto a la izquierda. La curva de radio mínimo tiene 28 metros y la de máximo, 108. Otros datos: rampa máxima 5,1% al final de la recta de boxes y pendiente máxima, 7,46%. La capacidad es de **100.000** personas, 60 en tribunas y el resto en declives naturales.

Se ha gastado mucho dinero en este trazado. Resta esperar si económicamente la operación "cierra". La idea de los constructores es valorizar la zona de Jerez con estas pruebas, pero no se ha aclarado de dónde saldrán los fondos para los altos costos de mantenimiento.





Arriba, nuevamente Gerhard Berger en los puntos, justificando paulatinamente las esperanzas que el propio Niki Lauda (compatriota suyo y actual asesor deportivo de BMW) tiene depositadas en él. Izquierda: Teo Fabi empezó mal la carrera pero se rehabilitó ampliamente, completando un auspicioso 5-6 para el team Benetton-BMW. El Arrows de Boulsen –también BMW– arribó un 7°..

transmisión falló, mientras **Osella** sí sufrió con los impulsores rotos.

Jerez de la Frontera inauguró su circuito con una carrera apasionante, y esto fue una verdadera suerte para todos.

COPITAS DE SHERRY

FORCE-FORD — Para Imola estaba programado el debut de las plantas motrices **Ford** en los chasis **Force**, pero el programa fue modificado recientemente y sólo **uno** de los impulsores estará listo para entonces. Un Ford y un **Hart** para Imola, y todo Ford para **Bélgica**.

NUEVO TYRRELL — Habrá todavía un sólo Tyrrell nuevo en **Imola** y **Montecarlo**; la segunda máquina (para **Streiff**) saldrá al ruedo en Montreal.

NOVEDADES EN RENAULT — Los motores Reanault disponen desde esta carrera, de un sistema neumático de apertura de válvulas, del cual dimos detalles hace un tiempo ya. Por el momento sólo hay plantas motrices con esta novedad, para clasificar, optándose para la prueba por el sistema convencional. Los privilegiados en España fueron **Senna** y **Laffite**, quienes sí pudieron utilizar la novedad en carrera. El brasileño, por "decreto" de Renault, mientras la cosa en Ligier fue por sorteo, al haber sólo uno disponible. Curiosamente el favorecido fue **Arnoux**, pero éste lo cedió a Laffite por una cuestión de antigüedad en la escuadra.

HUELGA — Insólita demora en los entrenamientos a causa de una "huelga" de los **comisarios de pista**. Ocurre que un grupo de ellos no había recibido las credenciales adecuadas y no podían acceder a sus puestos. Se comentó que la **FISA** tiene intención de multar a la organización en **25.000 dólares**, como hizo con Brasil recientemente (otra "palada" a Ecclestone).

MAS MOTORI MODERNI — Osella espera poder disponer para Imola de un seis cilindros del ingeniero **Carlo Chiti**, por lo cual, de cumplirse el compromiso, sería este G.P. de España la última aparición del **Alfa Romeo** 8 cilindros.

DESAYUNO A LA ITALIANA — El team **Ferrari** retomó su costumbre de efectuar "desayunos de prensa" los sábados por la mañana, para satisfacer la curiosidad de los periodistas presentes. En esta oportunidad el clima frío coincidía con lo que se vive en el seno de la escuadra italiana, que en este momento no es precisamente alegre. **Alboreto**, que no tiene pelos en la lengua y, menos, hipocresía, declaró:

"Por el momento debemos aceptar que no estamos entre los protagonistas. Sabíamos desde hace tiempo que no seríamos rápidamente competitivos desde la primera carrera, y en Brasil se confirmó. Aprendimos muchas cosas y otras nos quedan por aprender de la primera prueba de Jerez. Ahora es momento de trabajar duro y lo hacemos. Sabemos que el motor es muy bueno y esto nos quita un problema grave del medio. No hacemos dramas, nos atenemos a la realidad, pero no nos resignamos.

"Repito que arrancamos el 86 sabiendo que en la primera parte del campeonato las cosas serían difíciles. Estamos mentalmente preparados pra ello y todos ponemos el máximo esfuerzo. Hoy los mejores son los Williams, McLaren y Lotus, pero nadie puede afirmar que esto será así para siempre."

Todo dicho sin tono dramático. Un análisis sensato.

¿Cuáles son los problemas de Ferrari hoy? Falta de adherencia, imperfecciones en el tren posterior. En la primera jornada de España se rompió un semieje trasero, lo que motivó la preocupación momentánea de los técnicos, pero el incidente no se repitió.

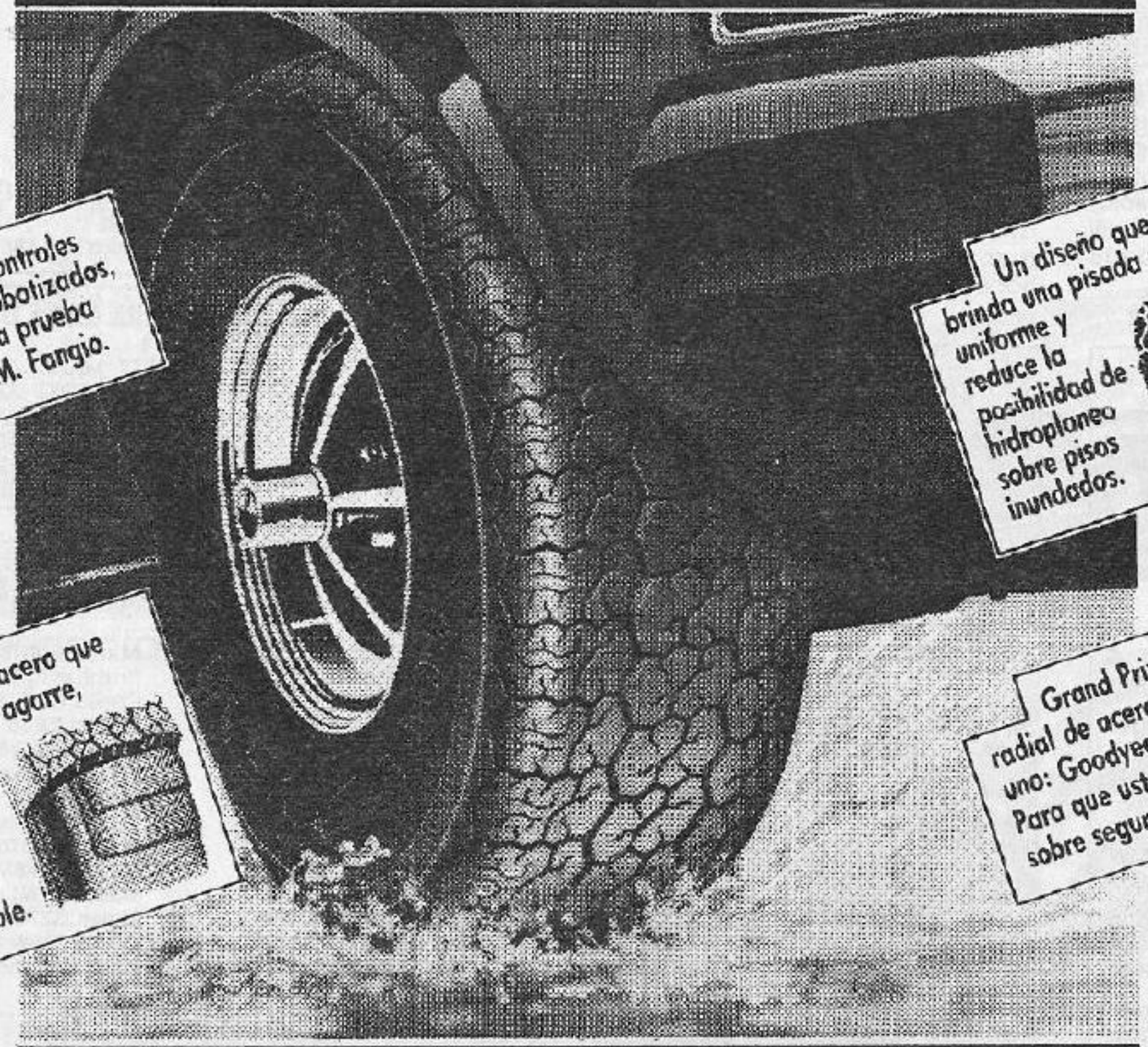
Alboreto concluyó: "Estamos entre los diez primeros, pero no entre los primerísimos. Terminar entre los diez primeros es un resultado apreciable, pero esperamos aspirar a más muy pronto".

TRICOTA — **Alan Jones** es el único piloto que corrió en todos los escenarios españoles de la F-1 moderna. Lo hizo en **Montjuich** en 1975 (última vez que se disputó allí) debutando en la categoría sobre un **Hesketh**. Corrió en Jarama con **Surtees** en 1976 y con **Shadow** en 1977, y del **78** al **81** con **Williams**, ganando en el **80** la prueba que posteriormente fuera excluida del calendario por un problema FISA-FOCA. Su mejor resultado oficial fue un séptimo puesto en 1981. En esa ocasión había hecho el segundo tiempo en clasifica, mandando la carrera por 13 vueltas hasta tener problemas de temperatura, habiendo logrado

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

McCANN-ERICKSON

TECNOLOGIA GOODYEAR. UN MUNDO DE DIFERENCIA PARA USTED



Sometida a controles rigurosos: autos robotizados, computadoras y la prueba de manejo de J.M. Fangio.

Un diseño que brinda una pisada siempre uniforme y reduce la posibilidad de hidroplaneo sobre pisos inundados.

Cintos de acero que le dan máximo agarre, máxima durabilidad y gran economía de combustible.

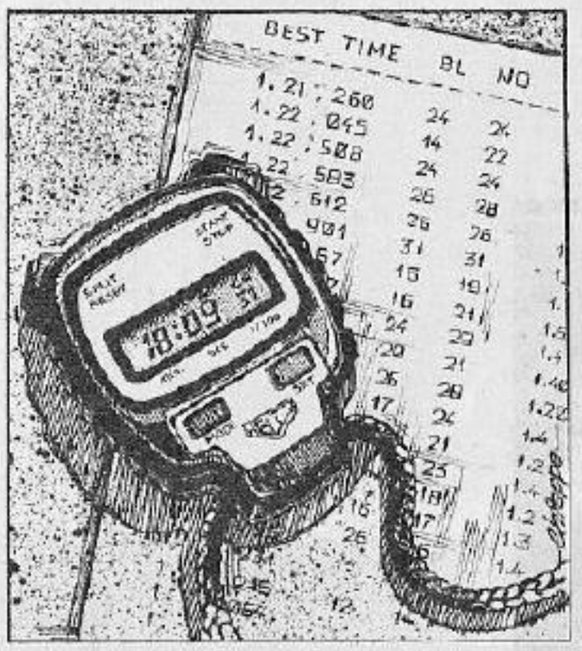
Grand Prix S es la radial de acero del número uno: Goodyear. Para que usted maneje sobre seguro.

GRAND PRIX S

GOODYEAR

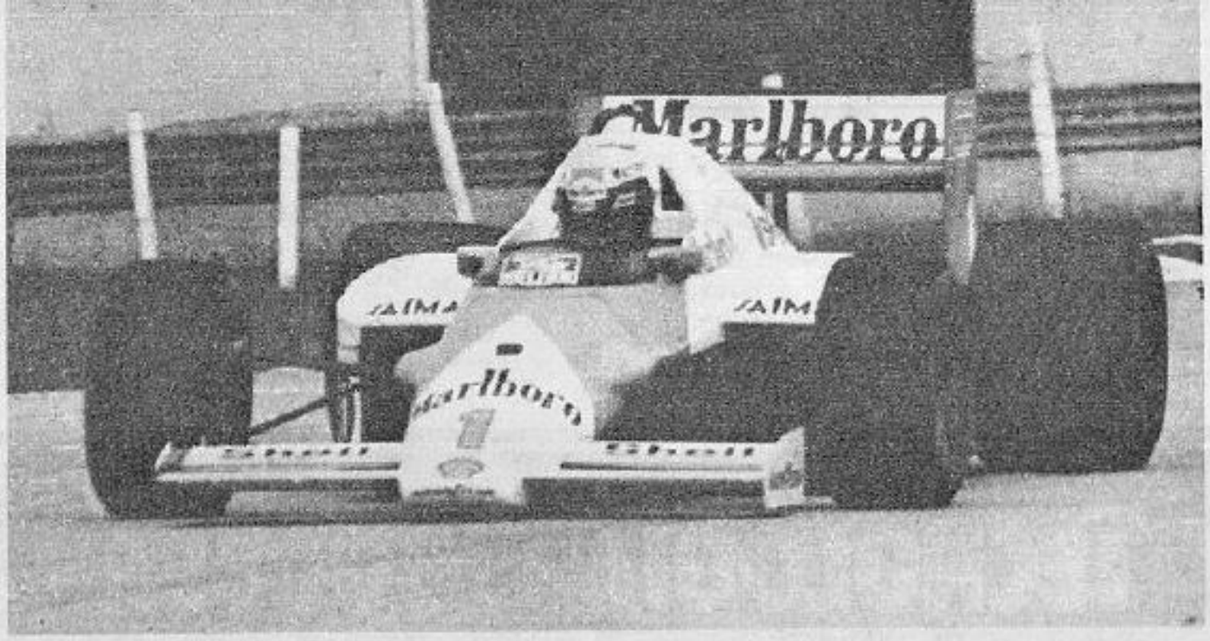
LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

LOS NUMEROS



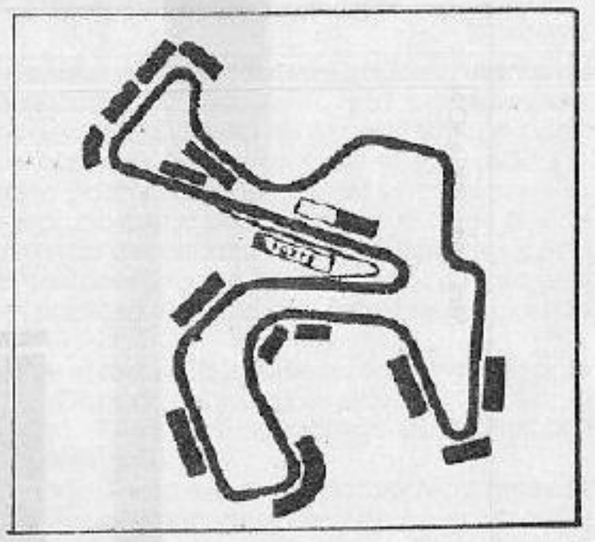
record de vuelta. Como se recordará, en gran competencia aquella vez ganó **Gilles Villeneuve**.

LUJO — Para suplir un poco la carencia de alojamiento en la zona de Jerez, a alguien se le ocurrió estacionar un vagón dormitorio perteneciente al **Orient Express**. Algunos, sin otra solución posible, decidieron pernoctar allí a un altísimo costo. La ilusión de la "belle époque" cuesta carísimo...



Parecía que los McLaren estaban para más, especialmente el de Alain Prost cuando, al promediar la prueba, superó a su coequipier Rosberg y amagó amenazar a Senna. Pero las gomas no alcanzaron...

SINT — Todos los equipos, con excepción de aquellos que llevan plantas motrices **Renault**, utilizan carburante sintético, casi exento de derivados del petróleo. Esto no se debe a que la **Elf** (proveedora de Renault) no haya podido o deseado desarrollar esta técnica, sino que –según se dice– los ingenieros de la Renault no han querido avanzar aún en ella. Sin duda, para mantenerse competitivos, deberán hacerlo muy pronto.



CLASIFICACION

Autódromo de Jerez. "Gran Premio Tio Pepe". Circuito de 4.218 metros - 72 vueltas - Recorrido total: 303.696 Km/h - 13/4/86

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	12	Ayrton Senna	Lotus 98-Renault	1h48m47s735/1000	72
2°	5	Nigel Mansell	Williams-FW11-Honda	1h48m47s749/1000	72
3°	1	Alain Prost	McLaren MP4-TAG	1h49m10s287/1000	72
4°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4-TAG		71
5°	19	Teo Fabi	Benetton M186-BMW		71
6°	20	Gerhard Berger	Benetton M186-BMW		71
7°	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW		68
8°	16	Patrick Tambay	Force Hill-Hart		66

Promedio del ganador: 167,486 Km/h
Record de vuelta: Mansell, 1m27s176 a 174,185 Km/h.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	SEN	PIQ	ROS	PROST	MANS	ARN	LAFF	JOHAN	ALB	BERG
20	SEN	PIQ	ROS	MAN	PROST	ARN	LAFF	ALB	BERG	DUMF
30	SEN	PIQ	MAN	ROS	PROST	LAFF	BERG	BRUN	DUMF	BOUT
40	MAN	SEN	PROST	ROS	LAFF	BERG	PIQ	BRUN	DUMF	SURER
50	MAN	SEN	PROST	ROS	DUMF	BERG	FABI	BOUT	TAMB	BRUN
60	MAN	SEN	PROST	ROS	FABI	BERG	BOUT	TAMB	DUMF	BRUN

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

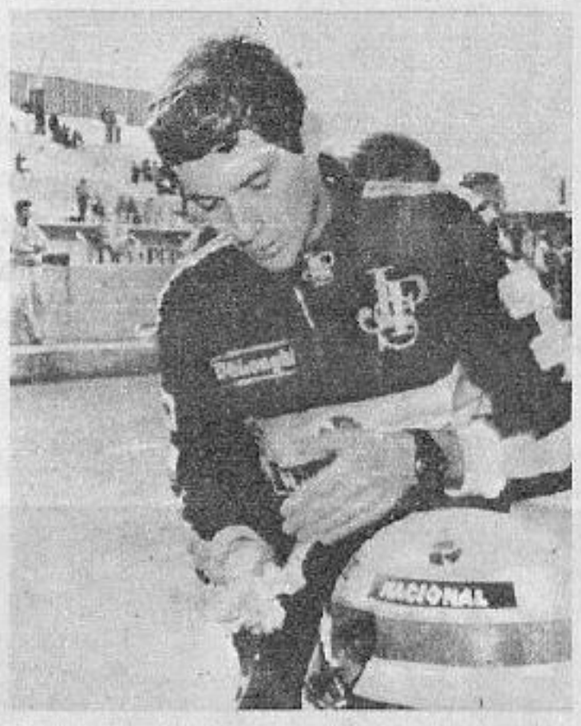
Vta.				
1	24	Alessandro Nannini	Minardi M-186-M. Moderni	Diferencial
8	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	Caja de velocidades
10	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1C/86-A. Romeo	Motor
11	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	Frenos-Fuera de pista
14	22	Christian Danner	Osella FA1C/86-A. Romeo	Motor
22	4	Philippe Streiff	Tyrrell 014-Renault	Pérdida de aceite
22	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Frenos
29	25	Rene Arnoux	Ligier JS27-Renault	Motor
29	8	Elio De Angelis	Brabham BT56-BMW	Caja de velocidades
39	17	Marc Surer	Arrows A8-BMW	Pérdida de nafta
39	6	Nelson Piquet	William FW11-Honda	Motor
40	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	Transmisión
41	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Pérdida de aceite
52	11	Johnny Dumfries	Lotus 98-Renault	Caja de velocidades

ORDEN DE LARGADA

Nelson Piquet Williams-Honda 1m22s431		Ayrton Senna Lotus-Renault 1m21s605 Prom: 136.076 Km/h
Alain Prost McLaren-TAG 1m22s886		Nigel Mansell Williams-Honda 1m22s576
Rene Arnoux Ligier-Renault 1m24s274		Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m23s004
Jacques Laffite Ligier-Renault 1m24s817		Gerhard Berger Benetton-BMW 1m24s501
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m25s107		Teo Fabi Benetton-BMW 1m25s052
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m25s831		Stefan Johansson Ferrari 1m25s466
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m26s281		Michele Alboreto Ferrari 1m26s294
Jonathan Palmer Zakspeed 1m26s918		Elio De Angelis Brabham-BMW 1m26s550
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m28s112		Alan Jones Force-Hart 1m26s946
Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m28s423		Patrick Tambay Force-Hart 1m26s992
Christian Danner Osella-A. Romeo 1m29s046		Phillipe Streiff Tyrrell-Renault 1m27s637
Alessandro Nannini Minardi-M. Moderni 1m30s062		Marc Surer Arrows-BMW 1m28s443
		Andrea de Cesaris Minardi-M. Moderni 1m29s195

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Puntos
1°	Lotus	15
	Williams	15
3°	Ligier	7
	McLaren	7
5°	Benetton	4
6°	Tyrrell	2



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Disputadas dos competencias: Brasil y España)

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Ayrton Senna	15
2°	Nelson Piquet	9
3°	Nigel Mansell	6
4°	Jacques Laffite	4
	Alain Prost	4
6°	Rene Arnoux	3
	Keijo Rosberg	3
8°	Martin Brundle	2
	Gerhard Berger	2
	Teo Fabi	2

LOS TIEMPOS

Piloto	Jueves	Entren V.	Clasif. V.	Entren S.	Clasif. S.	Warm up	Carrera
Senna	1m27s570	1m26s378	**1m21s605**	1m25s606	**1m21s924**	1m26s964	1m28s801
Piquet	1m25s807	1m26s765	1m23s097	1m25s102	1m22s431	1m28s965	1m29s182
Mansell	1m27s083	1m35s476	1m23s924	**1m24s053**	1m22s576	1m29s199	**1m27s176**
Prost	**1m25s446**	**1m24s446**	1m23s702	1m24s873	1m22s886	**1m27s390**	1m28s477
Rosberg	1m27s401	1m24s969	1m23s948	1m26s319	1m23s004	1m28s213	1m27s991
Arnoux	1m28s738	1m26s121	1m24s566	1m24s929	1m24s274	1m31s304	1m28s332
Berger	1m28s180	1m24s784	1m24s501	1m28s536	1m25s235	1m40s391	1m29s690
Laffite	1m35s788	1m27s472	1m24s817	1m30s492	1m25s863	1m31s844	1m28s504
Fabi	1m28s002	1m26s895	1m25s052	1m26s020	1m26s196	1m29s964	1m28s235
Dumfries	1m29s211	1m30s420	1m29s093	1m26s127	1m25s107	1m35s349	1m30s962
Johansson	1m30s558	1m27s811	1m25s466	1m27s259	1m25s655	1m32s990	1m30s467
Brundle	1m30s845	1m27s681	1m25s831	1m28s427	1m41s631	1m33s152	1m31s236
Alboreto	1m28s937	1m27s236	1m26s554	1m25s977	1m26s094	1m29s161	1m30s201
Patrese	1m32s765	1m29s076	1m26s231	1m28s451	1m29s911	1m30s781	1m33s212
De Angelis	1m28s800	1m27s961	1m27s300	1m26s807	1m26s550	1m29s349	1m29s885
Palmer	1m31s367	1m27s896	1m27s600	1m29s439	1m26s918	1m32s551	
Jones	1m32s301	1m28s824	1m28s645	1m30s070	1m26s946	1m31s293	
Tambay	1m31s036	1m28s065	1m27s045	1m29s522	1m26s992	1m32s753	1m31s512
Boutsen	1m31s373	1m28s967	1m28s112	1m31s362	1m27s169	1m33s141	1m31s457
Streiff	1m31s670	1m29s809	1m27s637	1m28s774	1m28s086	1m34s347	1m32s240
Ghinzani	1m31s654	1m29s897	1m28s894	1m30s476	1m28s423	1m34s773	
Surer	1m31s270	1m30s072	1m28s803	1m29s129	1m28s443	1m33s926	1m32s230
Danner	1m34s316	1m31s844	1m29s046	1m31s181		1m38s726	1m35s273
De Cesaris	1m31s289	1m33s380	1m29s195	1m30s068	1m53s711		1m52s175
Naninni	1m31s498	1m36s024		1m32s125	1m30s062	1m47s727	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

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

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

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

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

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

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

DELFABRO AMORTIGUADORES

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

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

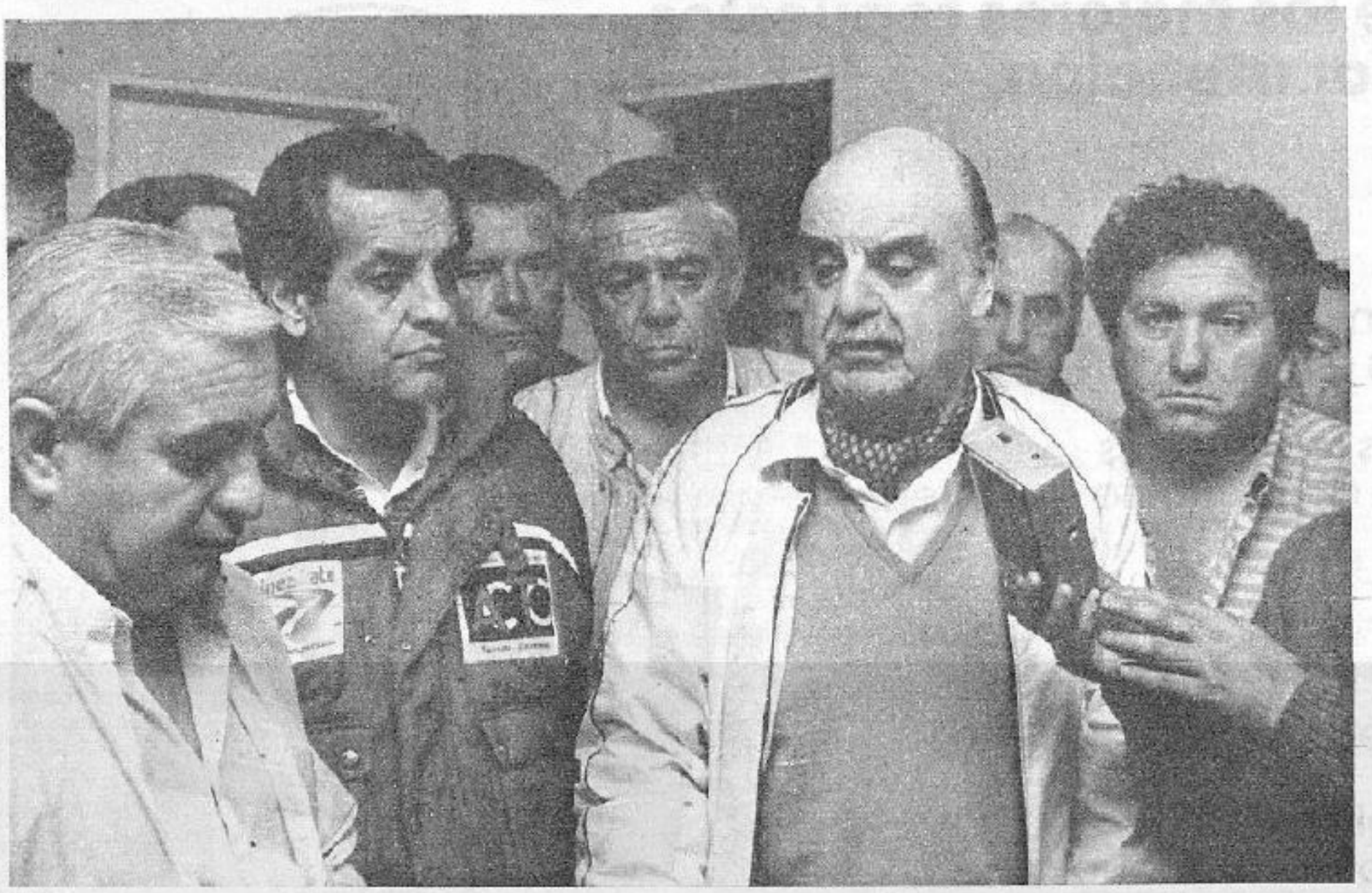
Honduras 5259 - (1414) - Capital Federal
Tel.: 72-4697/8381 y 71-9062/6600

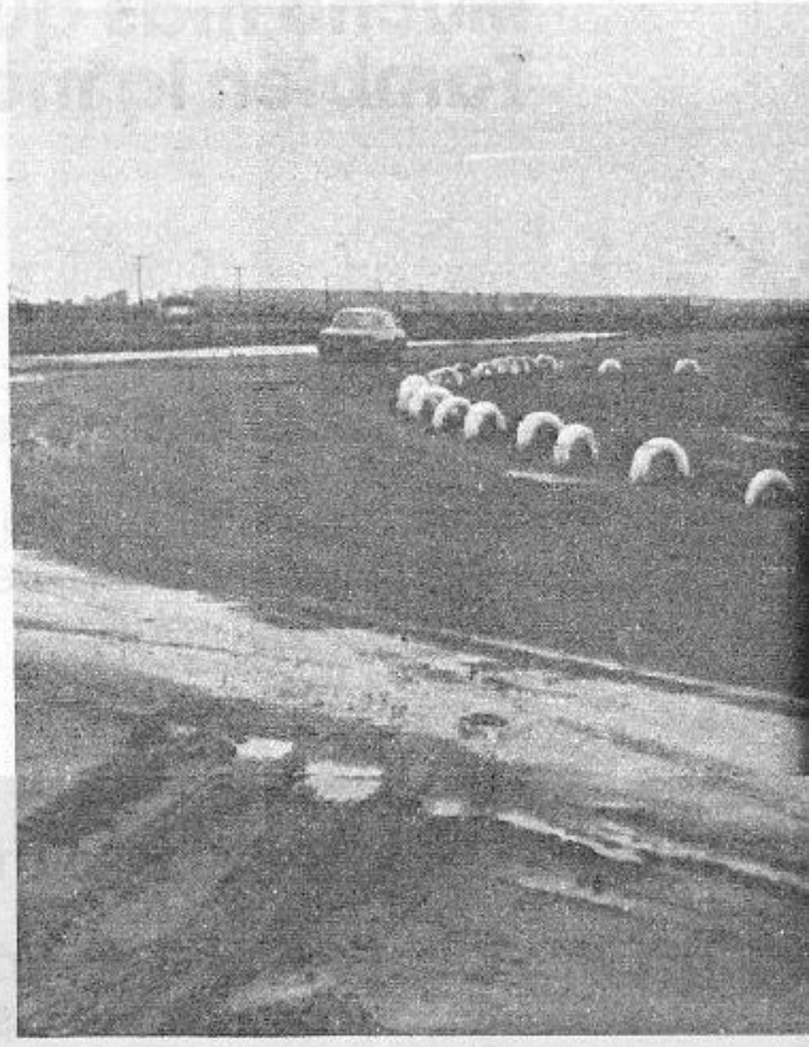
Autopiezas FOMEC

TURISMO CARRETERA

EN SANTA TERESITA

...Y OTRA FIESTA SE AH ÑA LA LLUVIA





"No, señor... no tenga dudas. Mañana se corre, se lo aseguro..."

Un poblador de Santa Teresita, el sábado, después de las seis de la tarde, manifestaba su optimismo a pesar de que gruesos nubarrones presagiaban la suspensión. Para colmo, un fuerte viento del mar se sumó al panorama y, como consecuencia, poco antes de las diez de la noche una leve llovizna dio paso a un furioso –por momentos– temporal que ahogó todo, hasta la carrera. **Sin embargo, y en la esperanza de que se estableciera un brusco cambio climático, las autoridades esperaron. La decisión final sobrevino a la 1.30 del domingo** y luego que representantes de C.E.C.A., A.C.T.C., Automoto Club Santa Teresita y el Comisario deportivo, dieran una vuelta al circuito. Banquinas tapadas por el agua, que en algunos sectores llegaba al pavimento, crearon una situación que afectaba la seguridad de los competidores y, además, el libre tránsito de ambulancias o vehículos de bomberos por las mismas en caso de que ocurriera un accidente. **Sintetizando, todo quedó postergado para el domingo próximo, aunque la decisión final sería tomada luego de la reunión de la ACTC, este martes 15.** Silenciosamente, el domingo muy temprano partieron los 71 pilotos habilitados para largar, todo su "séquito" y los casi 10.000 espectadores que se habían afincado en el circuito durante el día anterior. Mientras enfilábamos hacia la ruta para emprender también el regreso, vimos al lugareño de la frase del comienzo, mirando hacia el cielo, como buscando explicaciones. Y bueno, viejo... una equivocación la tiene cualquiera...

TUERCAS OXIDADAS

HABRA GRAN PREMIO – El sábado por la noche, en la reunión de pilotos, **Rubén Gil Bicella** anunció que se había llegado a un acuerdo con la gente de Winifreda para realizar el **Gran Premio de Turismo Carretera** por caminos de la provincia de La Pampa. Serán tres etapas y se disputará en la primera semana de **diciembre**. ¡Albricias!... Ojalá se concrete.

¿CAMBIO? – A juzgar por los trascendidos, muy pronto **Oscar Aventín** podría dejar el Ford del Quilmes Automóvil Club y subirse a un **Dodge**. ¿Cuál? Siempre de acuerdo con esos trascendidos, el auto elegido sería del de **Hugo Mazzacane**.

CALENDARIO – Luego de la competencia de Santa Teresita del próximo domingo, el calendario tiene ya algunas fechas inamovibles (clima mediante). Ellas son: **4 de mayo en Tandil; 25 de mayo en Las Flores; 8 de junio en San Lorenzo; 13 de julio en Buenos Aires; 7 de septiembre en Junín; 12 de octubre en Balcarce y 2 de noviembre en Allen.**

¿LOLE AL T.C.? – Aunque los directamente interesados en el asunto no dicen absolutamente nada, parece ser que **Carlos Reutemann** se subiría al **Ford Falcon** de **Felipe Salgado** en alguna competencia de autódromo. ¿Podrá ser en Las Flores?

REAPARICIONES – Fueron las de **Francisco "Pancho" Alcuaz ("No... no corro. Sólo participo")**, **Juan Francisco "Vasco" Arrechea ("Le alquilé el Dodge a Gustavo Brescia")** y **Nelo Massola**, quien a pesar de que no hubo carrera, tuvo un sábado más que agitad en su retorno como comisario Deportivo.

UN LITRO MENOS – René Ducret, el piloto de Baradero que conduce un **Ford Falcon**, estaría dispuesto a vender dicha unidad y preparar una **Sierra XR4** para competir en T.C.2000.

REENCUENTRO – Un enorme placer fue el de habernos encontrado en Santa Teresita con **Osvaldo Arce**, quien hace algunos años se desempeñara en la Oficina de Prensa de IKA-Renault (hoy Renault Argentina) y que actualmente reside en la localidad balnearia, integrando el "staff" de la Dirección de Turismo de la Municipalidad de la Costa.



VIVE EN UN SUBMARINO – El domingo temprano, cuando todo el mundo se aprestaba a volver a sus lugares de residencia, **Norberto Bressano** ingresó a la confitería del **Hotel Golf** ¡vestido con buzo antiflama!... ¿No se enteró de la suspensión?

MAL RATO – En el curso de la semana anterior, **Luis Delconte**, piloto del **Chevrolet** número 94, y el colega **José Luis Barraza**, de "TC... La Revista", pasaron por sendos malos trances. El primero, a raíz de un asalto en su gomería de Olivos, mientras que el segundo fue perjudicado por sujetos que se hicieron pasar por promotores publicitarios de su revista, comercializando espacios y suscripciones en beneficio propio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Perrupato

OGO EN

Es la 1.30 del domingo cuando Nelo Massola (izquierda), junto a Monterroso y D'Andrea de C.E.C.A., Gil Bicella de la A.C.T.C. y Eneo, del club organizador, anuncia la suspensión. Un aspecto del trazado (derecha) con lagunas en las banquinas. Castellano y su equipo (abajo) el domingo por la mañana.



INDY CARS

ANDRETTI JR., VENCEDOR EN LONG BEACH

Los entrenamientos y la clasificación para la segunda fecha del Campeonato del C.A.R.T., dieron como favoritos a **Danny Sullivan** (dueño del primer lugar), **Mario Andretti, Al Unser Jr. y Emerson Fittipaldi**. La escasa diferencia entre ellos, garantizaba una encarnizada lucha. Y así fue. Como todo circuito callejero, Long Beach no admite el menor error de conducción, alternativa que lleva el riesgo seguro de un golpe contra la pared. La experiencia y la frialdad de Fittipaldi hicieron, por este motivo, que a pesar de que Sullivan tomó la punta en la largada, el brasileño lo pasara en el momento oportuno, convirtiéndose en uno de los **seis punteros** que tuvo la carrera. Sin embargo, un problema en el motor de su auto obligó a Emerson a detenerse definitivamente en los boxes.

Aparte de algunos toques contra la pared, la prueba se desarrolló normalmente, y las últimas quince vueltas fueron un "mano a mano" más que interesante entre los dos "juniors", Andretti y Unser, quienes no se dieron tregua. Unser lo intentó todo, hasta de un modo "acrobático", pero nada impidió que Mike Andretti se llevara el primer triunfo de la categoría para el equipo Kroco. El margen de la victoria fue de tres décimas de segundo. Clasificación final: **Michael Andretti (March T8600CC-Cosworth DFX)**, 1h57m34s, a 130.269 km/h; Al Unser Jr. (Lola T8600C-Cosworth), Geoff Brabham (Lola T8600-Cosworth), Sneva (March 86C-Cosworth), Mario Andretti (Lola T8600C-Cosworth), Moreno (Lola T8600-Cosworth), Garza (March 85C-Cosworth), Villeneuve, Rutherford (ambos con March 86C) y Lewis (Lola T8600C-Cosworth).

Informe: Héctor Cademartori (Desde los Estados Unidos)

SUGERENCIAS...
EDDIE PUBLICITARIA SRL.
CORDOBA 443 - 1° P. "A" - Tel. 311-2184

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

VENTA CASA
LLANTAS
ORIGINALES Y DEPORTIVAS
AUTO - CAMION - ACOPLADO - AROS
PRONTO SPRINA
COMPETICION LLANTAS - BUZOS CASCOS - BUTACAS
DISTRIBUYE: rueda club
BOYACA 1538 (1416) CAP. Tel. 58-2525

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

NO SE DEJE ENGAÑAR
VERIFIQUE QUE SEA
EL LEGITIMO
GUARDAPLAST
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS
IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

minicentro
SERVICIO AUTORIZADO
LE INSTALA EN SU R11 - R12 EL NUEVO ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL.
SIN PLATINOS. MEJORANDO PERFORMANCE Y CONSUMO • CONSULTE PRECIOS.
JOSE BONIFACIO 369 - Cap. - Tel. 92-0443

Para su PEUGEOT Bujías Gran Performance
IMPORTADAS DE FRANCIA
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
EYQUEM CONCORDE
CABELLO 3363/85 (1425) - Tel. 801-3952/3957/8634/8959
TAMBIEN EN TODAS LAS CASAS DE REPUESTOS PEUGEOT

REPUESTOS PARA CITROEN
LINEA COMPLETA
Metalúrgica MIGUEL DEVOTO E HIJOS
FABRICACION - DISTRIBUCION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 763/69 • Tel. 582-0161/9224 • CAP.

más vida en la suspensión de su vehículo con
AG®
RESORTES
CONSULTE
SOBRE AGENTE MAS CERCANO • 641-2907/8429/5736


Decore su vehículo con cintas decorativas
TRIMBRITE PRODUCTS
Lapices especiales para el pintado de neumáticos.
FATE
Una amplia gama de diseños y colores.
ENVIOS AL INTERIOR
Llegaron los MUSTANG (caballos)
Por par en 4 colores.
Medida 61 x 14 cms.
AHORA EL NUEVO MODELO
Medida 20 x 10 cm. • Colores: Rojo - Marrón - Oro, Metalizados, y Negro - Azul - Naranja.
Llegaron FENDER para F-100 y BRONCO
FILM PARA POLARIZAR
DUIKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156

CALCOMANIAS
esepe® COMERCIALES PUBLICITARIAS
INTEGRA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO CON SU ATENCION ESPECIAL A...
PILOTOS - PEÑAS - ASOCIACIONES Y EMPRESAS PATROCINANTES
ENVIOS AL INTERIOR
GUATEMALA 5614 - CAP. - Tel. 771-6064 / 772-6363

Ricardo Arnaldo Scaraffia s.a.
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS PARA EL AUTOMOTOR
PEUGEOT 404 - 404 D - 504 - 505 - 604
ENVIOS AL INTERIOR • TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO
PICHINCHA 1657 (1249) Cap. Tel. 942-3656 / 941-2327

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro
para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas y de fácil colocación.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
Matra
LA CASA DEL VOLANTE SRL
Olavarría 2950
(1678) Caseros, Bs.As.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Tel. 58-9694

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

Una charla con Emilio Satriano y Juan De Benedictis

DOS IDOLOS EN DIA FRANCO



Resultaba raro verlos así. Vestidos con ropa de calle, distendidos. Sin el buzo antiflama. Sin esa preocupación de muchos otros domingos a esa misma hora, cuando el Parque Cerrado los espera. Claro, todo –o casi todo– el rito que rodea a los pilotos en los momentos previos a cada competencia de T.C., no iba a efectivizarse. El gran "culpable": la lluvia. Los "dichosos": los familiares de los pilotos.

Desayuno de por medio, estuvimos con Juan de Benedictis, puntero del campeonato con 50 puntos, y con Emilio Satriano, sexto con 35,50. El de Necochea arrancó francamente con el diálogo: "Apenas terminó la competencia de Tandil, la última del campeonato '85, y durante ese mes y pico que hubo de receso, me hice un replanteo. Traté de organizarme para arrancar lo mejor posible esta temporada. Por empezar, cambié el color volviendo al verde como tono dominante de mi Dodge, y paralelamente, me dediqué a acondicionar todo, con una revisada a fondo en el magnaflux. Me propuse empezar más equipado, para no tener sobresaltos. Tengo un motor de repuesto y diversos elementos que en cada carrera cargamos en el ómnibus por cualquier imprevisto...".

–Y te fue bien ya que ganaste dos carreras. En Santa Teresita y en Bahía Blanca. ¿Cuál de las dos fue más difícil?

–Sin ninguna duda que la de Bahía Blanca... Tuve un problema en el circuito de frenos delantero y, por ese inconveniente, Marcos se me acercó. ¿Sabés que por un momento pensé que me iba a ganar?... No sé qué hubiera pasado si la carrera duraba un par de vueltas más...

–A vos, Satriano, ¿te preocupa no estar más arriba en el campeonato?

–Sinceramente no. El campeonato recién empieza y yo tengo la tranquilidad de que el auto anda bien, muy bien. Por eso no me preocupa esa diferencia, que, por otra parte, no es tan grande si tomamos en cuenta que apenas se disputaron tres carreras y aún quedan doce o trece por delante...

–Considerando que tu auto es de una marca que ya no se fabrica más, ¿existen problemas para conseguir elementos?

–Con los Chevrolet, lo único que cuesta trabajo conseguir son los cascos. Por lo demás no hay ningún tipo de problemas y tenemos la ventaja de que la A.C.T.C. nos provee las tapas.

–¿Se le puede sacar más rendimiento a tu Chevrolet?

–Permanentemente, con mi hermano Pablo trabajamos para eso. En la medida de lo posible seguimos desarrollando y estamos logrando buenos elementos.

–¿Podrás darle un vuelco al campeonato?

–No sé si un vuelco... pero sí creo que voy a ganar. Trabajo para eso y, además, que gane un Ford o un Chevrolet son hechos que sirven para elevar el nivel y el interés de la categoría...

–Parece que este año habrá Gran Premio. Particularmente, ¿qué pensás de ese tipo de competencias?

–Sinceramente no soy adepto a este tipo de carrera, creo que lo mejor está en los circuitos cortos. Cuanto más cortos, mejor... Se beneficia el espectáculo. Pero de todos modos creo que un Gran Premio es importante...

–¿Qué piensa De Benedictis de este momento que vive el T.C.?

–Creo que superó el nivel que vimos el año anterior con idéntica cantidad de carreras que las disputadas hasta esta altura del '86. Fijate que en el podio alternaron todas las marcas.

–¿Y Johnny, evoluciono?

–Básicamente, creo que gané mucha experiencia. Ahora voy directo a buscar un resultado, no quiero desaprovechar nada.

–¿Cómo se compone tu equipo?

–Como es sabido, Wilke y Pedersoli son los responsables del motor; Mario Jaime, mi acompañante, es el "alma mater"; Luciano Fernández se ocupa del diferencial; "Toti" Almacio, de la pintura; Juan Ursino es el chapista; "Pepe" Salvador es responsable de la alineación, y Marcelo Fernández y Gustavo Alvarez, del mantenimiento.

–Decime, Johnny... si salieras campeón con Dodge, ¿seguirías corriendo con esa marca?

–Humm... Creo que no...

–¿Por cuál te inclinarías?

–Y... no te puedo negar que me gusta el Ford.

A las diez de la mañana de este pasado domingo 13 de abril, ya bien entrado el otoño, las calles de Santa Teresita ofrecían un marco inusual para la época. Quizás alguien poco avisado haya sentido repentinamente la prolongación del verano. Pero no... era la barra del "Teshé", esa que se cuenta por millares, arremolinada junto a sus ídolos. Nos despedimos de Satriano y De Benedictis entre decenas de manos que se alzaban pidiendo un autógrafo. Como de costumbre.

Centro de Cómputos

CORSA BUSCA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Al cierre de la presente edición, sigue liderando las posiciones del "campeonato" el Porsche 917, seguido siempre por el Peugeot 205 Turbo 16 y muy cerca el McLaren MP4/TAG, que remontó desde el 5° puesto al 3°. Seguimos recibiendo cupones y, mientras tanto, aquí va el resultado del último escrutinio:

1°	Porsche 917	350	65°	Brabham BT49	9
2°	Peugeot 205 Turbo 16	273		Ferrari 126 C	9
3°	McLaren MP4/TAG	260		Renault RE 30	9
4°	Ford Sierra XR4	211		Fiat 600	9
5°	Ford Falcon T.C.	195		RAM	9
6°	Renault Fuego	178		Ferrari 126 C2	9
7°	Chevrolet T.C.	165		Ford Mk IV	9
8°	Ferrari F.1/86	150		VW Gacel	9
9°	Lancia Stratos	128		Jaguar XJR6	9
10°	Liebre II Tornado	112	74°	Ferrari Tornado (Gradasi)	8
11°	Ferrari 312 T2	107		Fiat 1600 Coupé	8
12°	Torino T.C.	102		Ford Escort 1600 2000	8
13°	Renault 18 Rally	87	77°	"Cuadrado" Peduzzi	7
14°	Berta F-2	86		Renault 5 Turbo	7
15°	Lotus '72	85		Crespi F.R.A.	7
16°	Audi Quattro	83		Fiat SE 1600	7
17°	Dodge T.C.	81	81°	Pontiac Firebird TransAm	6
	Lotus 78	81		Chevitres	6
19°	Lotus 79	77		Renault 18 Pista	6
20°	Audi Sport Quattro	68		Peugeot 404	6
21°	Williams FW07	67	85°	Ferrari 312P	5
22°	Ferrari 312 T4	66		Brabham BT52	5
23°	Berta LR Cosworth	49	87°	Toyota Turbo MR2	4
	Ford GT 40	49		Renault RE40	4
	Brabham BT44	49		Renault RE50	4
26°	VW 1600 T.C. 2000	47		Shadow DN8	4
27°	Renault 12 Rally	46		Ligier JS21	4
28°	Torino Nurburgring	42		Williams FW08	4
29°	Fiat 128	40		Tyrrel 001	4
	Ferrari 312 T	40		Renault 11 Turbo Rally	4
31°	Williams Honda	38		Ford Cobra	4
	Trueno Naranja	38		Ligier JS 27	4
33°	Lancia Delta S4	37	97°	Crespi SP 1050	3
34°	Ford RS 200	35		Matra Simca 660	3
35°	Huayra-Ford	33		Formisano Chrysler SP	3
	Chevitú	33		"Garrafa" Vianini	3
37°	Ferrari 312 T3	32		"Coloradita" Bordeau	3
	Lotus 98T	32		Citroën 3CV	3
	Porsche 962C	32		Berta F.R.A.	3
40°	Nissan 300ZX	31		Tyrrel 014	3
41°	Renault 5 Maxi Turbo	29		De Tomaso Pantera	3
42°	Renault 1093	28		Toyota Célica TC Turbo	3
43°	Fiat 131 Abarth	27		Tyrrell 008	3
	Datsun 280 ZX	27		Lotus 88	3
45°	Ferrari 512	25	109°	Ligier JS 26	2
	Peugeot 504 TN	25		Midget O. Villar	2
47°	Fiat 125	22		BMW 3000 CSI	2
48°	Tyrrell Project P34	21		Fiat 1500 Cupé	2
49°	Berta Tornado SP	20		Numa DB	2
50°	Porsche 956	18		Alfa Romeo 33.3	2
51°	Ford Taunus T.C. 2000	16		Brabham BT55	2
52°	McLaren M23	15		Mazda RX7	2
	Lancia Rally 037	15		Mercedes Benz 500 SLC	2
54°	Brabham BT54	14		March 850 Cosworth	2
55°	Porsche 936	13		Ligier JS11/15	2
56°	Austin Metro 6R4	12		Opel Manta 400	2
	Lotus 49	12	121°	Liebre III	1
58°	Lotus 95	11		De Carlo 700	1
	Alfa Romeo S.V. 1500	11		Nissan 240 RS	1
	Ferrari 126 C4	11		Mercedes Benz 450 Rally	1
61°	Ferrari 126 C5	10		Porsche 924	1
	Chaparral 2D	10		Brabham BT46	1
	Ford Sierra XR4 4x4	10		McLaren MP4 Cosworth	1
	Porsche 959	10		Mini Cooper	1

COMO SE PIDE

Recibimos en nuestra redacción una nota de la Auto Peña "Manuel Iglesias", de la ciudad de Campana, firmada por el Dr. Diego Angel Andreini y el señor Héctor Fillopsky, presidente y vicepresidente, respectivamente, de dicha entidad, la que textualmente dice:

"Dirigimos a usted la presente, con relación a la nota publicada bajo el título de INCREIBLE, en la página 4 (Patio de boxes) y pie de foto de la página 6, ambas del número 1.026 de fecha 5 de marzo.

"Resulta nuestra intención dejar debidamente aclarado, con respecto a ambos comentarios, que la restitución de la tapa de cilindros que utilizara el señor Marcelo Polinori en las pruebas de la competencia realizada en el Autódromo de la Capital Federal no le fue requerida al mismo, como refieren los aludidos comentarios, sino a nuestro común preparador, señor Hugo Saiz, ante la determinación del uso de dicho elemento sin nuestro consentimiento, a lo que debe agregarse que el mencionado preparador ocultó tal utilización durante nuestra presencia en los boxes que se le asignaron en el Autódromo Municipal.

"Como resulta evidente, la conducta del señor Hugo Saiz resulta ajena a las más elementales normas ético-deportivas y justifica plenamente no sólo el retiro de la pieza indebidamente utilizada, sino además, tal como ha ocurrido, nuestra definitiva desvinculación con el citado preparador. Por último, lamentamos y así lo expresamos en ocasión de los hechos de referencia, que la inconducta de un tercero haya afectado la participación de Marcelo Polinori en la competencia de marras.

"Dejamos constancia de que si bien la devolución apuntada fue peticionada por nuestro piloto señor Enrique Sanguinetti, lo fue a instancias de las autoridades de esta Auto Peña, propietaria exclusiva del auto que él mismo conduce.

"Solicitando la publicación de la presente aclaración saludamos a ustedes muy atentamente".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FIAT

AMERICAN EXPRESS

Adherido al ACA

AMERICAN EXPRESS
ENVIOS AL INTERIOR

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

TABLERO DEL AUTOMOVIL



de CARLOS CASTRO

Instrumental "BROWN"

Velocimetros - Limpia parabrisas
Amperímetros - Medidores de Nafta
Calefactores

Av. Alte. BROWN 4070 - (1834) Temperley

REPUESTOS

TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofran s.a.c.i.

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

Ahora en Castelar

OPEL "Todo" CHEVROLET

para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"

OFERTA PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS
OPEL K 180 LEGITIMAS

Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 (1712) Castelar

ESCAPES **VERTIGO**

EQUIPOS ESPECIALES



*Garantia 12 meses

Colocación en el acto • Atención a talleristas

Av. DE LOS CONSTITUYENTES 3614
(1431) - CAPITAL FEDERAL - Tel. 571-6499
Av. NAZCA 3524 - (1419)
CAPITAL FEDERAL - Tel. 50-0380
ALVAREZ JONTE 3685 - (1407) - CAP. FED.

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 Cartucho

VANELLI Hnos.

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

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





AV. MITRE 338 - V. Martelli
Teléfono: 761-3798
Anexo:
MARIANO PELLIZA 4192
MUNRO - Tel. 762-3687

REPUESTOS Y ACCESORIOS
COBAS-FELIX

OPEL GM CHEVROLET

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

AJAX FAG

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



HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS

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

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

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

---

distri ford

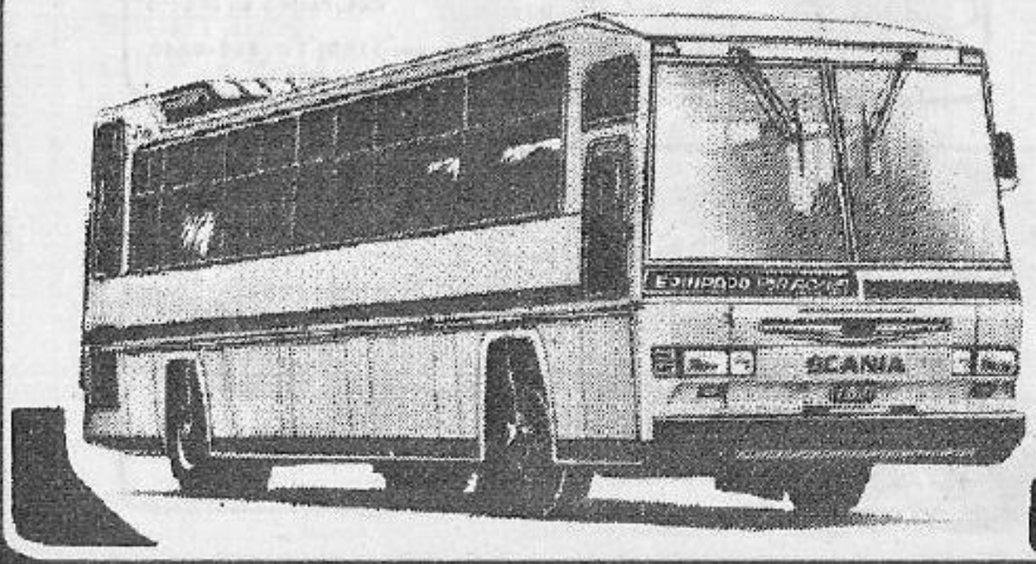
Distribuidor mayorista TRINTER

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

ATENDEMOS TARJETAS DE CREDITO

INDALTMEC

ZEBALLOS 2581 - TEL. 629-1407
1712 - CASTELAR



- CALEFACTORES UNIVERSALES PARA 12 Y 24V.
- CALEFACTORES DESEMPAÑADORES PARA OMNIBUS DE CORTA, MEDIA Y LARGA DISTANCIA.
- LAVAPARABRISAS ELECTRICO PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR.
- EQUIPOS LIMPIAPARABRISAS ELECTRICOS PANTOGRAFO PARA MICROOMNIBUS.

electro mecanica **ROCKET**

Fábrica y Ventas: O'GORMAN 3473 923-6417/8302
(1437) BUENOS AIRES

escapes sicas

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

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

LEVAS **ROMERO** COMPETICION
Calle 14 N° 3829 (ESPAÑA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

AMORTIGUACION
HORACIO



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

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

TEL. 543-9489

JEEP SHOP

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



VENTA DE CARROCERIAS LODI
ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD
ENVIOS AL INTERIOR
ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION

JEEP LODI - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA BAQUEANO.	**LODI CITRAK:** PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.
JEEPON LODI: PARA PICK-UP. CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.	**LODI RETRACK:** NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 6, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.
TECHOS LODI: PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA	**ACCESORIOS:** BARRA, TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc.

CUPULAS Y FURGONES

UNA CAPARAZON PARA TODA LA VIDA



EXCLUSIVAS EN FIBRA DE VIDRIO Y PARA TODAS LAS MARCAS

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

CABLES DE BUJIA CHEFREN



PARA COMPETICION
UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE
ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS
L'ELECTRICFIL sociedad anónima
ANDONAEGUI 2819. CAP. (1431). Tel. 52-4504

ARENERO



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

CESAR GOÑI COMPETICION

FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
Y RECTIFICACION DE MOTORES 2 y 4 TIEMPOS
CON MAQ / SIST. DIAMANTE
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

DOYITO REPUESTOS

● DODGE 1500/1,8 / Rural
● GACEL
Lineas Completas
AV. DIRECTORIO 3800 CAP

OSCAR M. CACERES

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

J. L. ANDUJAR

ingeniería automotríz
TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

● TAPAS DE CILINDRO ●
PARA F.2 ● F.RENAULT ● T.C.2000 ● AUTOS DE TURISMO
* ENTUBADOS ESPECIALES *
TAPAS POTENCIADAS PARA TODAS LAS MARCAS
REALIZADAS EN FLUJOMETRO * VALVULAS ESPECIALES * RESORTES Y PLATILLOS * ARBOLES DE LEVA *
TEL. 542-9618
ROQUE PERES 4374. CAP.

SUSPENSION DAGNINO

OFRECE A:
TALLERISTAS - TAXIMETREROS
REPUESTOS
PARA TREN DELANTERO.
PRECIOS ESPECIALES
TARJETAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR
HONDURAS 4181. CAP (1180) ☎ 88-3653

DA-DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR
• BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS • APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS
TAPIZAMOS EN TWEED AZUL – HABANO PARA 505/504 128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS
Envios al Interior — Colocación en el acto
Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607

RICAMBI ORIGINALI
Alfa Romeo
YI 1628
TEL. 91 65 53
TEL. 91 32 94
MONTEVIDEO - URUGUAY



NEUMATICOS DE COMPETICION
WAGNER
Fórmula 1-2-3-5-6. - Fiat 600 - Karting Slik y para tierra
NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.
Pcias. Unidas 7498. I. Casanova. TEL. 625-3994
Representante en Buenos Aires:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS



ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

RACING PARTS

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

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

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



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEB

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES
LUBRICANTES MITRE

COMPETICION
BATERIAS PRESTOLITE

AGENTE OFICIAL BEL-RAY

AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
88-9857 Envios al interior

bielas de competición

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO AHORA CON LA INCORPORACION DE TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6885

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

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



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

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

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ARRANQUES - DINAMOS
"TONY"
● CARGA Y VENTA DE BATERIAS
INSTALACIONES
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES
ING. T. DI TELLA 1426
(alt. Entre Ríos 1400)
AVELLANEDA

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

FIAT Turin
REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2141 - (1640)
Martínez. TEL. 792-5914

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 x 1/28



1/24

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

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

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

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

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



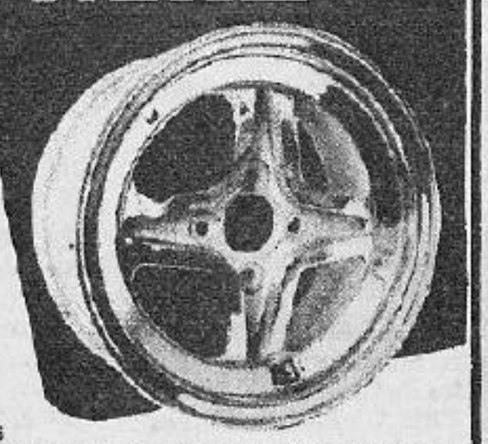
- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

J. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

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

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

LLANTAS DE COMPETICION
AERO

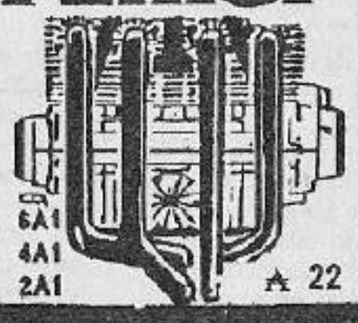


También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA REPARACIONES

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

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito
Killer



NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

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

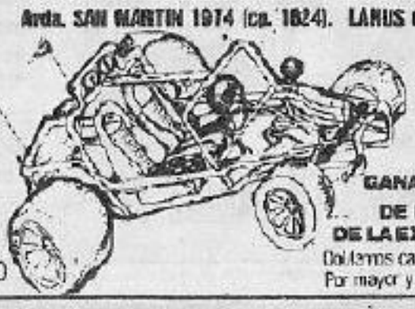
SOMOS FABRICANTES



VERVIESCAP
Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

JAULAS • DEFENSAS





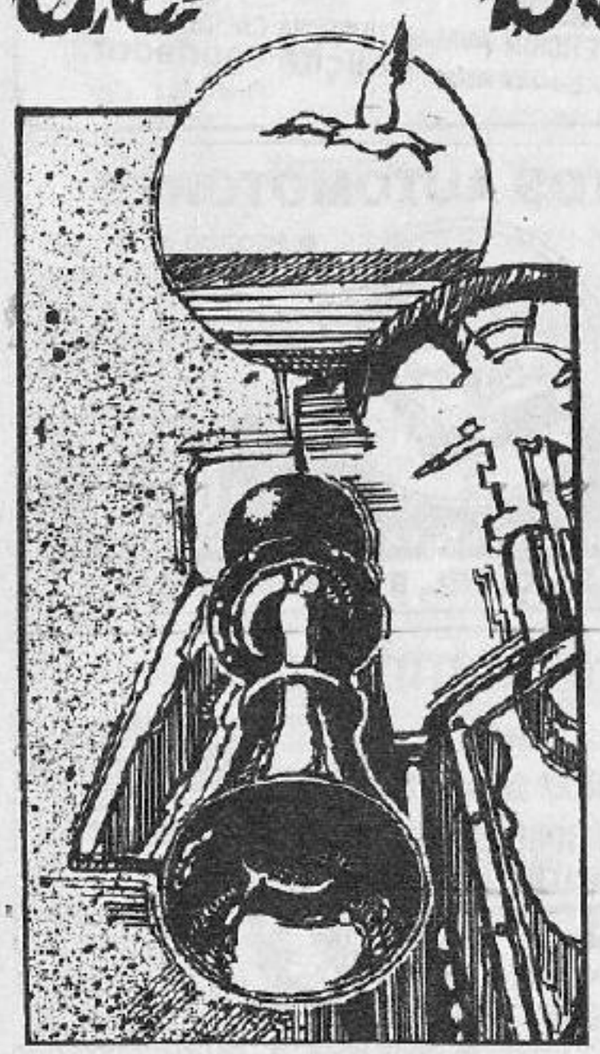
EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

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

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

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

Toqueccitos de bocina



CROCCO NO SE RENUEVA EN CONCORDIA

A raíz de problemas de salud del chapista que debía realizar trabajos claves en la faz final del nuevo casco VW que Ernesto Crocco está realizando para su hermano Carlos, el vehículo no va a estar listo para la carrera de Concordia de este fin de semana. Por dicha razón, Carlitos va a insistir con el viejo una "corsa" más, y esperan –antibióticos mediante– que el hombre se recupere y puedan terminar el nuevo "chiche" para Las Parejas.

OTRO AUSENTE EN ENTRE RIOS

José "Coco" Fortunato tiene virtualmente listo su Peugeot 505 para ser probado en pista. "Sólo me falta terminar de armar el sistema de distribución del motor, que ahora va a ser exterior con poleas y correa dentada, y espero concluirlo esta semana. Si todo va bien, pienso probar el viernes próximo en el Autódromo de Buenos Aires. Quiero subirme para poder acelerar algo. Hace un año, casi, que no me subo a un auto de carrera, y estoy como enjaulado. Después de las pruebas veremos qué hago. Hasta que todo vaya muy bien no pienso correr. Por ahora quiero sólo trabajar y probar. Para ir a Las Parejas, insisto, todo tendría que darse muy bien en la puerta en pista del auto. El hecho de decirte que pruebo el viernes, obviamente, está significando que no voy a Concordia".

LA FRA VA CON LA FORMULA 2 A RAFAELA

Eduardo Bouvier, presidente de la A.P.F.4, llegó a un acuerdo con Ero Borgognon en representación del Club Atlético Rafaela, para que la F.R.A. se presente el 25 de mayo en el circuito del oeste santafesino junto a la Fórmula 2 Sudamericana, volviendo a compartir el programa, como sucediera el año anterior. Sin duda que la federalización que Bouvier está logrando en la categoría, con el aporte de pilotos de todas las latitudes del país, le está abriendo a la misma posibilidades de compartir jornadas de primer nivel en cualquier ámbito y acompañando a la categoría que fuere, con seguridad de éxito, espectáculo y buena cantidad de participantes. "Auguri", Eduardo...

¿AGUANTARA EL PISO DE CONCORDIA?

Algunos de los pilotos de la FRA que estuvieron probando en Concordia el mismo fin de semana que el T.C. 2000 corrió en Santa Fe, nos señalaron que los trabajos realizados en el autódromo entrerriano sobre la carpeta asfaltica, no habían sido –como se comentó – de repavimentación sino más que nada de bacheo, y que la solidez de la misma no era la ideal.

Indicaron varios de ellos, que en algunos lados ya se había comenzado a levantar y que tenían dudas con respecto a que aguantara, sobre todo cuando los T.C. 2000 y la Fórmula Entrecor transmitieran una potencia que es más del doble de la de un FR, a ese piso. Ante esta circunstancia las autoridades del Auto Club Concordia habrán decidido no permitir más pruebas a partir del domingo 6 y abocarse a darle una buena base de tratamiento asfáltico al trazado, y dejar que el mismo se asiente y fragüe de acuerdo con las exigencias de 3 categorías muy nutridas en 3 días de intenso trajinar.

Otro aspecto preocupante para los pilotos es el de la ubicación en boxes de los autos, traillers, micros, camiones, etc. Si tenemos en cuenta que el próximo fin de semana va a haber en Concordia alrededor de 75 autos, sin duda que la capacidad de los mismos no va a andar para tanto... Se tiene previsto ampliar su capacidad a través del desplazamiento de alambradas e improvisando "playones" de estacionamiento a la derecha y atrás de los boxes antiguos. ¿Hasta cuándo seguiremos corriendo en lugares que obligan a los equipos a supervivencias en condiciones realmente infrahumanas?

MAS VOCES DEL T.C. 2000

Cuando finalizábamos nuestra nota de la semana anterior, relativa a la crisis del T.C. 2000, les decíamos que teníamos más testimonios de actores importantes de la categoría y del proceso, con que ampliáramos en esta edición. Los 4 opinantes de hoy son muy válidos en sus conceptos en razón de ser tres de ellos de sendas marcas participantes en la categoría, y el restante un piloto en actividad, miembro renunciante a la C.D. de la APTC 2000 y piloto de la marca que deja al T.C. 2000.

Luis Strianesse (presidente de la Comisión de Carreras de Concesionarios Volkswagen): **"Nos vamos de la categoría porque estamos cansados del manoseo a que nos hemos visto sometidos en los últimos meses. Nadie puede dudar que nuestro aporte a la misma ha sido clave. No sólo prácticamente hemos creado solos al T.C. 2000, sino que también lo hemos impulsado hacia los niveles que hoy tiene. No estamos de acuerdo con el manejo del reglamento técnico y mucho menos como ha quedado ahora, ya que nos perjudica sensiblemente. Este año se han corrido tres carreras y las tres con reglamentos distintos en lo que hace a nuestros autos. Todo ello surge a raíz de la carrera que gana Di Palma con una diferencia mínima en la carrera de Balcarce. Si Luis no hubiese llegado a la victoria en esa ocasión, quizás el asunto habría sido muy diferente. Parece que los directivos de la APTC, de Interfábricas y de la CDA quisieran marginarnos de la categoría. Bueno, en este caso nos vamos y volcaremos nuestro esfuerzo económico a apoyar a otras categorías".**

Roberto Del Campo (director del equipo Del Sur Competición, que cuenta con apoyo de Ford Motor Argentina; fue miembro, hace algunos años, de la C.D. de la APTC 2000: **"Yo opino que existe un reglamento escrito y aprobado para ser utilizado en 1985 y 1986, y creo que eso es lo que se debe respetar. No podemos modificarlo ahora para posibilitar la participación de autos que se hicieron fuera de ese reglamento. ¿Por qué vamos a cambiar una regla que ya tiene 14 meses de vigencia y aplicación? Hay que terminar el plazo y luego hablar de modificaciones. Si los VW están en diferencia de rendimiento, pienso que alguna concesión, como el spoiler que reglamentó la CDA, se le puede otorgar, pero creo que es lo único que se puede hacer pra que ellos sigan estando y no deteriorar la categoría. Técnicamente no soy partidario de equiparar chances partiendo de la base del menor peso, porque creo que no es ni ético ni deportivo. Creo que la paridad habría que buscarla por un medio más difícil pero más técnico, para que ellos pudieran tener mayor potencia e igualar de esa manera el rendimiento de nuestros vehículos, más avanzados".**

Juan Macchi (gerente de Relaciones Públicas y Prensa de Renault Argentina y representante de la marca en la Comisión Interfábricas de la CDA):

"Yo considero que se ha llegado a este punto de la situación por las modificaciones que en forma casi periódica fue sufriendo el reglamento técnico de la categoría en el último año y medio. Creo que

CORSA HACE 20 AÑOS

¡Que veinte años no es nada!... Quizás la frase tenga vigencia para graficar el sentido que quiso darle Carlitos Gardel a través del célebre "Volver". Pero no en el caso de CORSA, para quien los veinte años transcurridos desde su aparición el 19 de abril de 1966, a la fecha son de una tremenda importancia, ya que encierran toda una trascendente etapa del deporte motor.



Por eso, estamos de fiesta y queremos compartir nuestra alegría con Usted, amigo lector. Trabajando, por supuesto, para que muy pronto usted tenga en sus manos el número extraordinario que estamos preparando como una celebración más en este año del 20° aniversario. Por ahora, y como adelanto, sintetizaremos nuestro primer número –el "0"– que, como ya dijimos, vio la luz el 19 de abril de 1966 intregrando una edición del "Parabrisas". ¿Nos acompaña?...

Antes de comenzar a dar vuelta las páginas, nos detenemos en la tapa, que muestra el rostro de **Jorge Cupeiro**, a quien en el titular se lo denomina como "Un hombre CORSA" luego de su victoria en General Pico. También hay una mención para el triunfo de Reutemann en Carlos Paz. ¿Abrimos la revista?

CUPEIRO-PAIRETTI: Jorge Cupeiro y Carlos Pairetti estuvieron en la redacción y ambos hablaron de su entonces presente y, además, se refirieron al viaje que pocos días después emprenderían hacia **Europa** para correr en **Fórmula Tres.**

CUPEIRO EN EL BARRO: Seguimos con Cupeiro... esta vez para contarle todo lo que rodeó su triunfo en **Turismo Carretera** con el **Chevitú.** Fue en la **Vuelta de General Pico**, donde, entre la lluvia y el barro, y a pesar de haber desbandado una cubierta, venció a 171,157 km/h. Lo escoltaron los "Fores" de Casa, de Alzaga y Menditeguy, y fue quinto el "Chivo" de Norberto Pollinori.

REMEMORACION: Quince años antes de la aparición de nuestro primer número, dos argentinos protagonizaron un trabajo excepcional en el **Gran Premio de Inglaterra** disputado en el circuito de Silverstone. Ellos fueron **José Froilán González** (Ferrari) y **Juan Manuel Fangio** (Alfa Romeo), que llegaron en ese orden en los dos primeros lugares, separados por 51 segundos. ¡Lindo tiempo aquel!

TURISMOS EN LAS SIERRAS: En el circuito "Onofre Marimón", que enlazaba las localidades de Carlos Paz, Bialet Massé, Cosquín, Villa Allende, La Calera y Yocsina, comenzó la **Semana de la Velocidad.** Los vencedores fueron **Bonnucci** con **De Carlo** en la Categoría "A"; **Gradassi** con **Auto Unión** en la "B-C" y **Reutemann** en la "D", al volante de un **Fiat 1500.**

TECNICORSA: ¿Cómo se prepara un motor para correr en **Turismo**?... CORSA, iniciando una amplia serie de notas, explicaba paso a paso todo lo que debía hacerse.

COLIN CHAPMAN: El creador de los **Lotus**, en una nota en la que hablaba de sus comienzos. Una trayectoria que arrancó al modificar un viejo Austin Seven al que bautizó "Lotus 1".

CONFIDENCIAL: Una sabrosa sección, bajo la filosofía que ahora tiene "Toqueccitos de Bocina". Allí los lectores encontraban no sólo la información sino –fundamentalmente– el jugoso chimento. Además los dibujos de Sinibaldi ponían la nota de humor.

LLEGAMOS AL FINAL: Y como todo tiene su fin, esa primera edición de nuestra hoy "veintiañera" revista no fue la excepción. Retrocedimos veinte años para rememorar nuestro comienzo, y de paso, para desmentir –respetuosamente– al "Choromo". ¿Qué veinte años no es nada?... ¡Vamos, Carlitos!...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

una regla debe tener, por lo menos, una duración de 2 años. La misma debe estar confeccionada con el acuerdo de los pilotos, los preparadores, los propietarios, las fábricas, la Asociación, pero fundamentalmente con las pautas que fije la Subcomisión Técnica de la CDA del ACA, que es el ente que debe regir el aspecto reglamentario de cada categoría.

"Pienso que desde ningún punto de vista se deben aceptar modificaciones a lo pautado, para beneficiar a marca alguna, hasta que finalice la vigencia prevista originariamente para cada reglamento. Por esto debe entenderse que una fábrica que produce, homologa y pone en competencia un vehículo equis, está lo suficientemente preparada como para discernir si ese producto está habilitado para tener vigencia durante el plazo de duración de ese reglamento. Cambiar de caballo a mitad de la carrera es algo que no puede pretender nadie. Esos cambios son los que trajeron aparejados todos los problemas que hoy vive la categoría. Cambiar una norma técnica en diciembre, enero y febrero, cuando todo el mundo está de vacaciones, 'sobre tablas' prácticamente, es algo que no puede permitir nadie, y menos la autoridad deportiva. Las fábricas trabajan sobre la base de un plan; esos planes como mínimo, son de un año, para poder adecuar su estructura; si ello no se cumple llegamos a estos resultados".

Carlos Crocco (Vicepresidente renunciante de la APTC 2000; piloto de VW que continuará en actividad y próximamente pondrá en competencia un nuevo vehículo de la marca, que está terminando de armar): "En relación con mi renuncia a la C.D. de la APTC, debo aclarar que la misma sólo ha sido adelantada unos días por este tema, pero de cualquier manera yo ya había anunciado mi intención de alejarme por razones de trabajo y falta de tiempo para dedicarle a la Asociación, que ya me estaba absorbiendo más del tiempo que podía dedicarle. Yo tuve, con esto, un gran desgaste y también una gran desilusión.

"Todos sabíamos que lo de Di Palma en Balcarce no era un parámetro para medir la performance de los autos de la marca, ya que si bien Luis ganó esa carrera, no lo hizo con el peso mínimo de 900 kilos sino con menos...

Yo creo que la CDA estuvo correcta en este caso porque hizo cumplir el reglamento en vigencia. Ellos fueron permisivos ya que dejaron que el diálogo fuera fluido con la Asociación, Interfábricas, etc; pero cuando debieron administrar justicia hicieron lo que entendieron que era más justo y equitativo, aunque ello nos perjudicara a nosotros. Si hubiera habido un acuerdo entre todas las marcas previamente, no me cabe ninguna duda de que la posición de ellos habría sido más flexible, pero como las disidencias eran muy marcadas, debieron recurrir al criterio que se imponía. Nosotros, en la APTC, tratamos siempre de tener en cuenta los intereses de todas las marcas y es por ello que el reglamento técnico de la categoría sufrió tantas modificaciones; nunca quisimos perjudicar a nadie sino que todos tuvieran lo suyo. Creo que las declaraciones de Di Palma después del episodio de Balcarce, fueron irritantes, inclusive para quienes corremos con su misma marca, pero vale tener en cuenta que eso Luis lo dice cuando, después de Balcarce, le agregan los 50 kilos y quitan el deflector... Lo que yo creo que estuvo mal en este proceso es no haber respetado las dos carreras previstas con el reglamento que la Asociación había presentado en la CDA en el mes de diciembre. Allí entraron a jugar los intereses creados de las fábricas y, sobre todo, de Ford, que presionó a los equipos que apoya para que no permitan cambios de ningún tipo. Yo creo que esto fue más una cuestión de capricho que de principios, ya que las fábricas, sobre todo Ford y Renault, se sintieron agredidas por las expresiones peyorativas de Luis hacia sus productos en relación con el taxi VW. Yo creo que, de no haberse violentado el clima como se lo hizo, quizá la semana pasada, en la reunión con Interfábricas y la CDA, Renault y Ford habrían aceptado que corriéramos con 930 kilos y un pequeño alerón. En concreto, el tema fue muy mal manejado por todos, y nadie puede sentirse dueño de la verdad absoluta."



PERO EL "SHOW" DEBE SEGUIR...

El "pequeño gigante" Rubén Daray, rodeado por otros dos "colosales" campeones del T.C. 2000. Con Mario Gayraud, le hace entrega a Jorge O. Del Río, de la Copa Challenger instituida recientemente y que, con retroactividad, se adjudicara éste por sus tres títulos consecutivos. Obviamente, hubo otra para Daray –además de la "exclusiva" del cetro'85–, que podrá retener definitivamente quien emule la hazaña del "Profe" o gane cinco torneos alternados. Ocurrió en la noche del jueves 10 de abril en "Michelángelo", donde hubo premios de la A.P.T.C. 2000 para los diez primeros del ranking y otras distinciones varias, en medio de números artísticos y ambiente bastante cordial.

Además de pilotos, preparadores, periodistas y dirigentes deportivos y empresarios, concurrió el Secretario de Deportes de la Nación, Sr. Rodolfo O'Reilly. Por supuesto, no sorprendieron, en cambio, las ausencias de Di Palma y Strianese (Presidente de la C.C.C.W). (Foto: Horacio Nucci).

GOMERIA EL PAMPEANO

Avda. Luro 4077 - Tel. (023) 72-4363
MAR DEL PLATA


SPORT TRUCK T/A
428


RADIAL ALL-TERRAIN T/A
435


RADIAL MUD-TERRAIN T/A
460

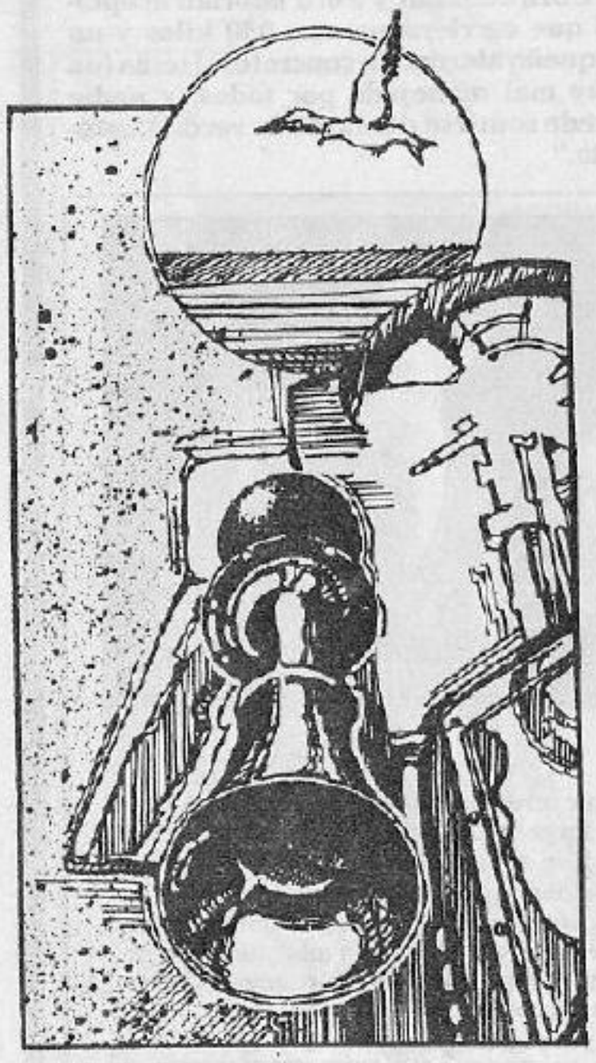

ALL TERRAIN
124

- ESPECIALIDAD EN CUBIERTAS NACIONALES e IMPORTADAS
  BF GOODRICH - MICHELIN
- LLANTAS DEPORTIVAS
  G.T.H. - PROTTO - CIMETAL - ETC.
- BARRAS ANTIVUELCO - DEFENSAS PARA TODO TIPO DE VEHICULOS
- ACCESORIOS EN GENERAL

Si necesita cubiertas, llantas o accesorios:
CONSULTENOS ANTES DE COMPRAR, y le haremos hacer un gran negocio... palabra del PAMPEANO.

...ATENCION LAS 24 HORAS. "La casa que nunca cerró sus puertas en 15 años."

Toquecitos de bocina



DEL CAMPO FRENA MEJOR

Tal como habíamos anticipado, Gerardo **Del Campo** llevó a Santa Fe los nuevos frenos que había importado de Inglaterra, colocados en el tren delantero de su coupé Sierra. Los mismos, de marca **Lockheed**, de 4 pistones por caliper, son utilizados en Europa por los Opel Ascona que corren en Rally. Además, si bien los discos son diferentes, en el caso de las mordazas, son las mismas que utilizan los Williams actuales de Fórmula 1 en ambos trenes. **Carlos Souza Martinez** decidió la adquisición y colocación de los mismos luego de la recomendación que al respecto le hizo el ingeniero argentino **Sergio Rinald**, que trabaja con Nigel Mansell en el equipo inglés. Los resultados, según el propio Gerardo, fueron muy buenos aunque seguramente deberán trabajar con otro tipo de pastillas –más blandas– que las que usaban hasta el momento con los frenos anteriores.

LAS VELOCIDADES DE SANTA FE

Tal como es habitual, el equipo "Carburando" llevó al circuito de Santa Fe su ya tradicional **sensor de velocidad**, y durante el sábado 5 hicieron la medición de los 19 pilotos que participaron de la clasificación. Este fue el resultado: **1°) Traverso** (Fuego), 195 km/h; 2°) **Serafini** (Fuego), 193; 3°) **García Gómez y Soto** (Fuego), 191; 5°) **Zuain** (Fuego), **Daray** (Sierra), 190; 7°) **Del Campo** (Sierra), 187; 8°) **Banfi y Gayraud** (Sierra), 186; 10°) **Pisandelli, Del Río** (Sierra) y **Oltra** (Fuego), 185; 13°) **Bessone** (Sierra), 184; 14°) **Crocco** (Volkswagen), 182; 15°) **Torriani** (Volswagen), 179; 16°) **Varela** (Renault 18), 177; 17°) **Flores** (Volkswagen), 173; 18°) **Perini** (Taunus), 169; 19°) **Pontoriero** (Sierra), 165 (este último, fallando permanentemente).

EL DISTRIBUIDOR DE PESOS DE SERAFINI

Desde hace algunas carreras, **Jorge Emilio Serafini** viene utilizando un novedoso sistema creado por él para su **coupé Fuego**, de distribución de pesos dinámicos en las suspensiones de ambos trenes. El mismo es de tipo mecánico, accionado por medio de barras y cuchillas –al estilo de los reguladores de las barraas de torsión que se manejan desde el habitáculo– y permite transferir el peso del tren delantero al tren trasero, fundamentalmente en el momento del frenaje, mediante una precarga estática y dinámica regulable de acuerdo con las necesidades de cada circuito. Esto evita, por ejemplo, el excesivo cabeceo en el frenaje del auto y hace que las suspensiones bajen en forma gradual y pareja en el momento de frenar o doblar, permitiendo un mejor equilibrio del coche en esas condiciones, siempre y cuando se logre un correcto funcionamiento del sistema. El mismo, que, tal como dijéramos antes, es mecánico, tiene ciertas connotaciones de los sistemas hidráulicos de suspensión regulables que poseen como equipo original los autos de la marca Citroën desde el modelo GS en adelante. Aparentemente, el desarrollo de Jorge funciona bien pero, según su propio criterio, el mismo todavía debe ser optimizado.

JOSE LUIS PROBANDO

"José" **Luis Di Palma**, que se ha tomado muy en serio el trabajar profesionalmente en el automovilismo, estuvo probando entre miércoles y viernes de la semana pasada, en el autódromo Oscar Cabalén, su **Berta-Renault de Fórmula Entrecor**. Los resultados fueron satisfactorios y el auto quedó listo para ir a Concordia el próximo domingo.



Se lo mostramos porque vale la pena, dada su esmerada presentación. Este Fiat 128 SE 1.5 pertenece a *Enrique Spampinato*, tesonero volante porteño afincado hace algunos años en Mar del Plata y que habitualmente compite en la Clase 2 de Turismo. Un medio mecánico renovado que sirve para que el piloto (que trabaja junto a *Carlos Scarbassi*, su preparador) alterne en los puestos de vanguardia.

SOLMI SE EXPANDE

Sergio Solmi, uno de los mejores pilotos de la **Fórmula Renault Argentina** de la actualidad, ampliará su equipo de competición con la inclusión de **Carlos Felippini**, volante de San Nicolás que fuera campeón de Karting Sapucay. Para ello, Solmi adquirió un nuevo chasis **Crespi** a fin de que Filippini comience a entrenarse a la brevedad. Por otra parte, tanto Sergio como **"Viti" Solmi** participarán en el próximo **Rally de San Pedro** con sendos **Fiat 147** de la **Clase 1**.

OPORTUNIDAD

Para quienes estén interesados en competir en Turismo pero carecen del vehículo les damos una buena noticia: **"Tim" Pairetti** vende el **Renault 18** con el que corriera el año anterior en la Clase 3, listo para largar y con toda clase de elementos. Los que estén interesados pueden ver la unidad en el taller de "Tito" Vitelli.

MISA RECORDATORIA

El pasado viernes 11 del corriente se

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

F-2 CODASUR EN TARUMA

También en territorio brasileño se disputará la segunda competencia de la temporada. El calendario se abrió en Florianópolis, y ahora es el turno de Tarumá (muy cerca de Porto Alegre) en su autódromo de 3.016 metros.

HORARIOS

VIERNES
9.00 a 10.00: Entrenamientos no oficiales.
11.30 a 12.30: Entrenamientos no oficiales.
14.30 a 15.15: Primera tanda de clasificación.
SABADO
9.00 a 10.00: Entrenamientos no oficiales.
12.00 a 12.45: Segunda tanda de clasificación.
14.30 a 15.30: Entrenamientos no oficiales.
DOMINGO
9.00 a 9.45: Sesión de tanques llenos.
12.10: Final a 33 vueltas (99,528 km).

ASI FUE LA ANTERIOR

Gran Premio de Porto Alegre-Autódromo Internacional de Tarumá-Circuito de 3.016 metros-31 vueltas-Recorrido total: 93.496 km 31-3-85.

Nota: El mejor registro en clasificación fue para **Gustavo Sommi** en 1m01s40/100 a un promedio de 176,833 km/h. En tanques llenos también sobresalió **Sommi** en 1m01s18/100.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1°	1	**Guillermo Maldonado**	**Berta-VW**	**33m07s72**	31
2°	3	Leonel Fiedrich	Muffatao-Passat	33m08s55	31
3°	46	Miguel Angel Guerra	Berta-Renault	33m11s25	31
4°	7	César Pegoraro	Muffatao-Passat	33m23s93	31
5°	22	Guillermo Kissling	Berta-Renault	33m24s29	31
6°	14	Gustavo Sommi	Berta-Renault	33m40s23	31
7°	20	Pedro Muffato	Muffatao-Passat	33m48s91	31
8°	8	Pedro Bartelle	Muffatao-Passat	33m53s76	31
9°	30	Fernando Croceri	Berta-VW	33m25s76	30
10°	4	Aner Fiedrich	Muffatao-Passat	33m30s46	30

Promedio del ganador: 168,430 km/h.
Récord de vuelta: Leonel Fiedrich, en la tercera vuelta, en 1m02s53 a un promedio de 173,685 km/h.

ASI ESTA EL CAMPEONATO

Disputada la competencia en Florianópolis, Brasil, el Campeonato de la F-2 Codasur muestra las siguientes posiciones: Guerra, 9 puntos, Maldonado, 6; Verna, 4; L. Friedrich, 3; Scarazzini, 2 y Romagnoli, 1 punto.

A PROPOSITO DEL SAFARI TRANSPATAGONICO...

LO QUE FALTABA

Hasta el menos astuto de nuestros lectores habrá podido apreciar que en la nota que publicamos en el número anterior sobre el Primer Safari Transpatagónico faltaba algo. Y sí, lo que faltaba era un cacho de nota. Como suele ocurrir en las mejores familias, el diablo metió la cola y un tramo de nuestras modestas consideraciones sobre el Safari desapareció, lisa y llanamente. No le vamos a echar la culpa a nadie, son cosas que pasan y chau. Las circunstancias, como diría Ortega (y Gasset, no Palito).

Entre los pequeños detalles que faltaron estaba el nombre –y la excelente actuación– del barilochense **Quico Imaz**, quien con una Yamaha 250 ganó la categoría de motocicletas. Si tenemos en cuenta que, por las características topográficas de la prueba, las motos anduvieron mucho más rápido que los vehículos de cuatro ruedas, la omisión dejaba en las tinieblas a quien sería el ganador absoluto si hiciéramos una clasificación general-general.

Mencionábamos asimismo el magnífico desempeño del tercero, el joven mendocino **Eric Nevels** (también compitió su padre, que es pastor bautista) y de **Marcelo Regunaschi**, rosarino, cuyo padre corrió a su vez. Marcelo resultó quinto a pesar de un recargo de treinta minutos motivado por la pérdida de la tarjeta de control. Fueron cuarto y sexto, respectivamente, los no tan jóvenes pero sí eficientes Máximo "Coco" Ruiz y el "Negro" **Rubén Lentini**, asmbos de Mendoza.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

llevó a cabo en la Parroquia de San Agustín una misa en recuerdo de **Eduardo Baca, Miguel Angel Merellano, Roberto Mel** y **Guillermo Baruta**, fallecidos al precipitarse a tierra el avión en que viajaban.

LAS MARCAS Y SUS PUNTOS EN EL T.C. 2000

Disputadas las competencias de **Balcarce, General Roca** y **Santa Fe**, el **Campeonato de Marcas de T.C. 2000** registra las siguientes posiciones: **Ford Sierra XR4, 153 puntos**; Renault Fuego, 46; VW 1500, 37; Renault 18 GTX, 6, y Ford Taunus, 1.

REGATTA DE TURISMO

Vicente Pernía está dando sus últimos pasos en **Turismo** con su **Fiat 128 1.3**, ya que es intención del "Tano" seguir compitiendo en la **Clase 2** con un **Regatta** que ya está alistando en su taller de Tandil.

PRESENTACION

El pasado jueves 10 del corriente se presentó en la ciudad de Córdoba el vehículo que utilizará **Adolfo Bauque** en la **Clase 4 Ford Sierra de Turismo**. El auto está patrocinado por **Ardrox**, empresa fabricante y distribuidora de productos químicos para aviación, y su motor será preparado por **José Miguel Herceg**, mientras que la suspensión será responsabilidad de **Alberto Baldinelli**.

LA F.R.A. POR LA CALLE

La pasada semana anduvo por la República Oriental del Uruguay el coqueto presidente de la **Fórmula Renault Argentina, don Eduardo Bouvier**, vecino de Luján, quien se apersonó a las costas hermanas con el objeto de ajustar los detalles de un interesante proyecto.

Se trata de la concreción de dos carreras para la categoría en sendos circuitos urbanos, el primero de ellos nada menos que en la capital oriental, Montevideo, ciudad de la cual se aprovechará el trazado costero del conocido **Parque Rodó**. En dicho lugar se ha marcado un trazado de aproximadamente **3.000 metros**. El otro escenario se pautará en la vecina ciudad de **Colonia del Sacramento**, donde ya ha corrido la F.R. local.

Ambas carreras –CDA mediante– tendrán puntaje por el Campeonato Argentino de la especialidad y el complemento de una carrera "mixta" con las F.R. de ambas orillas, para ir ajustando detalles de la "Sudam".

"La novedad absoluta es que se correrá en Uruguay pero las pruebas de clasificación se harán en la Argentina para evitar costos... –explicó Bouvier, prosiguiendo una vez reanimados los numerosos desmayados presentes–. **Se tomará la prueba de clasificación de la última carrera que se realice previamente aquí como eliminatoria válida para viajar. De esta manera, sólamente viajarán los que saben que llegan y tienen un lugar asegurado en la grilla, evitándoles los costos de viaje a aquellos que queden afuera."**

Una idea nueva que pretende internacionalizar a la Fórmula Renault y dar los primeros pasos de la Sudamericana.

KARTING EN CHACABUCO

El próximo domingo 20 de abril se disputará en *Chacabuco* la segunda fecha del ***Campeonato Metropolitano de Karting*** para las categorías ***Fórmula Internacional, Junior*** y ***Promocional 125 cm³*** en sus versiones Seniors y Juniors. La reunión se iniciará a las 10 en el kartódromo "Enrique Grossi" con la organización del *Auto Moto Club Chacabuco* y la fiscalización de la *Federación Argentina de Karting*, entidad que dispuso las autoridades (con excepción del director de la prueba, que queda a cargo del club local) para lograr un mayor control de la actividad deportiva, modalidad que regirá tanto en el "Metro" como en el certamen argentino.



WILLY PEREZ NUEVAMENTE AL MUNDIAL

El motociclista argentino **Guillermo "Willy" Pérez** partió el pasado miércoles con rumbo al viejo continente para encarar otra participación en el **Campeonato Mundial de Velocidad** en la categoría de **125 cm³**.

El piloto (en la foto junto a **Juan Zanella**), manifestó su confianza en la nueva moto, cuya evolución fue notable este verano tras concienzudos trabajos en nuevos cilindros que el propio Willy desarrolló en la empresa alemana **Mahle**, para la Zanella 125 cm³ que participará por segunda vez en el Mundial. Según expresó Willy, los tiempos de vuelta con los nuevos cilindros, más las nuevas cajas de cambios realizadas en la casa de Caseros y los neumáticos **Michelin** oficiales con que contará, lo pondrán en el selecto grupo de pilotos con aspiraciones a los primeros lugares del torneo.

El 4 de mayo en España se inicia la ronda '86 del Mundial y allí estará presente el argentino. Desde aquí le deseamos una exitosa gestión.

NOVEDADES DE LA CDA

A continuación reproducimos textualmente el comunicado N° 160, CDA N° 10, del 10/4/86, de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino.

En reunión de la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística (CDA), fue analizado el preinforme de los comisarios deportivos actuantes el pasado fin de semana en Santa Fe de las competencias de las categorías T.C. 2000 y Turismo. Quedaron confirmadas las clasificaciones de las tres pruebas disputadas. Fue solicitada a la Mesa Directiva de la CDA la **aplicación de la suspensión provisoria para el piloto Mario Serravalle**, excluido el día sábado de la competencia, a instancias del informe técnico luego de las tandas clasificatorias. Quedó confirmada la sanción solicitada, citándose al piloto para la próxima semana a fin de que efectúe su descargo.

Con motivo de haberse mantenido en la categoría Turismo Competición 2000 el peso de los vehículos equipados con motores varilleros en 950 kilos, tal como lo establece el actual Reglamento Técnico de la categoría, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 1986, el corredor **Rubén Luis Di Palma** a lo largo de una entrevista hecha por una radioemisora el día 4 de abril ppdo., que tuvo amplia difusión, se ha expresado contra esta Comisión Deportiva, las autoridades de la categoría T.C. 2000 y las fábricas de vehículos de otras marcas, competidores de la que él conduce, en términos inusuales, totalmente inadmisibles y que lo harían pasible de graves sanciones de acuerdo con el Código Deportivo Internacional y el Reglamento Deportivo Automovilístico, sin perjuicio de posibles acciones ante la justicia penal.

Todo ello resulta claramente de sus declaraciones en la grabación correspondiente, entre las cuales no faltan las acusaciones de traición y de connivencia en su contra. A las cuales cabe agregar otras declaraciones similares en medios periodísticos.

Su proceder es doblemente censurable por tratarse de un veterano corredor, que conoce cuál es la conducta que debe guiar sus actos en las manifestaciones deportivas y que no puede agredir e injuriar en la forma que lo hace, pues sabe perfectamente que todas las concesiones de índole mecánica de esta categoría a lo largo del año anterior fueron para hacer más competitivos a los coches de la marca que conduce y no para favorecer a otras marcas, como afirma obrando con absoluta mala fe.

El ordenamiento actual de este reglamento, como es notorio fue hecho con intervención de directivos y representantes de las marcas que actuaron con caballerosidad y corrección, lo que no puede empañarse con las injustas acusaciones de este corredor.

No es la primera vez que el corredor Di Palma actúa de tal manera y ya a fines del año anterior tuvo expresiones inadecuadas contra las autoridades, que fueron pasadas por alto en ese momento, con amplio espíritu de tolerancia.

Es lamentable que una figura que llegó a los primeros planos del deporte y que debió ser un ejemplo tenga actitudes tan censurables guiado, posiblemente por el error de considerarse intocable.

Por consiguiente y cumpliendo con la obligación de mantener el orden y corrección que deben imperar en las manifestaciones deportivas vinculadas con esta Comisión Deportiva Automovilística, quedó aprobada por Mesa Directiva la aplicación de la **suspensión provisoria al piloto Rubén Luis Di Palma** contemplada por el art. 271 del R.D.A. y disponer el pase de las actuaciones a la Subcomisión de Penalidades, para que dictamine sobre la sanción definitiva que pueda corresponder de acuerdo a la escala de sanciones del art. 258 del R.D.A., previa citación al corredor mencionado, para que haga su defensa, si lo estima conveniente, de acuerdo con el derecho que le acuerda el art. 259 del R.D.A.

CORSA

Año XXI N° 1032
Del 16 al 22 de abril de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

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

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

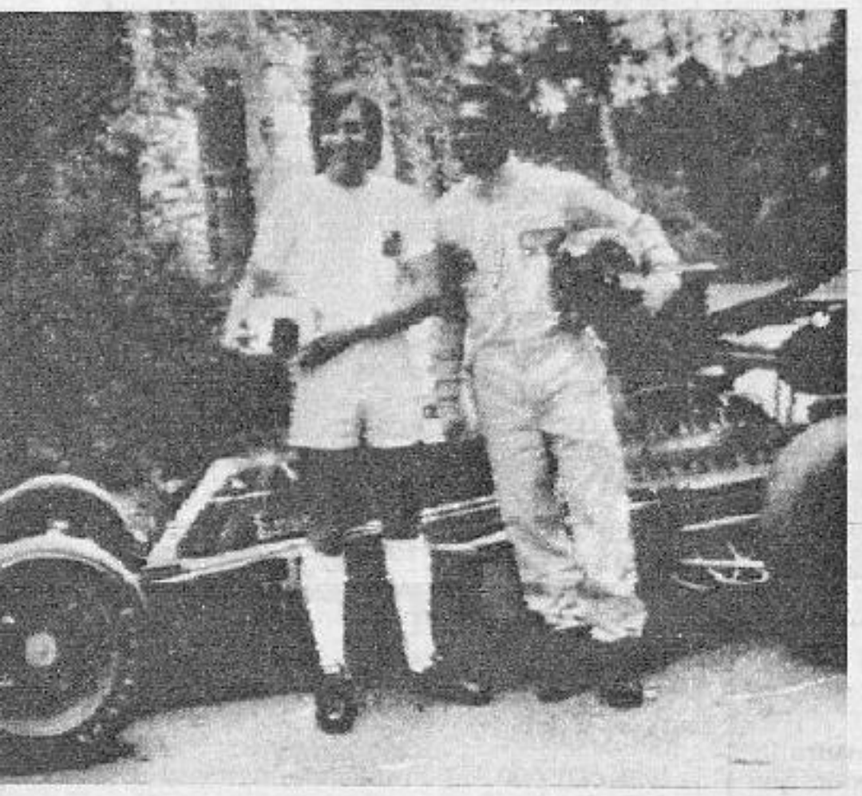
editorial abril S.A.

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

DE NUEVO A FONDO

EMERSON FITTIPALDI

OTRA VEZ, PELE CON BUZO Y CASCO...



En sus meteóricos tiempos de gloria, la asociación con el ídolo del Santos y de la selección brasileña de fútbol, era casi obligada. Los dos, de Brasil y en la cúspide... Más tarde, con el panorama ensombrecido, se impuso el retiro del círculo máximo. También como Pelé, se separó de su mujer... Rehizo su vida y luego, lo mismo que "El 10", retomó incentivos... y éxitos, en los EE.UU., lejos de campeonatos mundiales pero mucho más cerca de los dólares... y –¿por qué no?– de sí mismo. Así, ahora vive en forma intensa otro mundo, que aún descubre cada día. ¿Vamos con él?

Oscar D. Fittipaldi · Fotos: J. Fernández, M. Paganetti, H. Cademartori y Arch. Abril.

Izq.: 1972 y una radiofoto que recorrió el mundo, desde Wymondham, Norfolk, inglesa sede de Lotus. Los roles invertidos para el cotejo de rigor... En la página de entrente, tal cual lo vemos ahora... y como ¡"piloto CORSA"! ¿Qué tal?

Su inseparable Teresa (29 años) se va de compras por Florida y nos deja a solas con él.

Desde otra mesa del bar del Plaza Hotel, nuestros amigos de la firma que lo trajo al país nos miran entre satisfechos y ansiosos porque ni la dulce Teresa ni nosotros, nos demoremos demasiado. Emerson tiene que irse cuanto antes para el Autódromo, a filmar un corto publicitario para Marlboro, a entrenar y clasificar con un flamante Nissan 300 ZX al que aún no se subió.

Eduardo Neira y yo nos instalamos junto a "Emersinho" –que hoy ya tiene 39 abriles– preparándonos para un diálogo que ya estamos disfrutando.

Y para confirmar que a quien fuera el campeón mundial mas joven del historial de la F-1 (a los tiernos 25), luego otra vez titular del mundo y otras dos "sub", le dura el desencanto con "la máxima"; el realista dolor de verla inaccesible para seguir siendo sensato, y la nueva alegría de haber encontrado no sólo otra categoría a la cual convertir en meta –la de los Indy Cars– sino otra vida. Con Teresa Hölfe, tras su separación de María Helena. Entre los EE.UU. y Brasil, viendo seguido a sus hijos: Juliana (12), Jason (9) y Tatiana (4). Conociendo gente buena que lo reconcilia con el mundo de las carreras. Felicitándose de haber aceptado aquella invitación de Ralph Sánchez para, en 1984 –tras haber vuelto a correr y ganar con los Superkarts en Brasil–, retornar positivamente al ámbito internacional de la competición en aquel Grand Prix de Miami para GTP de IMSA... Lamentándose de no haber ido antes a correr en los EE.UU.

Con negocios florecientes allá y en su país, como para desmentir que haya vuelto por plata, aunque en Norteamérica hoy se comercialice una línea de productos para el auto y paralelos que lleva su apellido.

Ya con más de una temporada en la F. Indy; desde 1985 en uno de sus mejores equipos, el de Pat Patrick, y ganador en el "super oval" más difícil: el de Michigan. Y al cabo de ese primer ejercicio completo con los monstruos de Indianápolis, el mejor extranjero de un campeonato felizmente invadido por pilotos y modalidades latinas, pero aún muy (fascinantemente) tradicional en muchos aspectos.

Un torneo '85 que, hasta cierto punto, llegó a discutir.

Nosotros también queríamos conocer ese mundo "nuevo", ¿y que mejor anfitrión que un tipo capaz y afable que lo vea con nuestra misma óptica "europeizada"?

Vamos con Emerson, que la buena de Teresa va a tardar más de una hora en volver... Para desesperación de nuestros vecinos de mesa, y regocijo propio.

JUEGO DE EQUIPO

–El año pasado, hasta casi mediados de temporada, estabas peleando el campeonato; llegaste a puntearlo tras ganar en Michigan. Después perdiste rendimiento. ¿Qué pasó?

–Empezamos muy bien con un segundo puesto en Long Beach, la primera de la temporada. Luego fui también 2° en New York y seguimos sumando buenas actuaciones y resultados, con un trabajo muy regular... Pero, aunque parezca raro conmigo en el team, a partir de julio no acertamos con la puesta a punto del coche... ¡en los circuitos mixtos! Tuvimos muchas dificultades en ellos. Algo muy extraño, pero que tiene su explicación. Ocurre que mi equipo, el Patrick Racing, es un team con quince años de óvalos, muy tradicional... Entonces, técnicamente no sabían cómo encarar el trabajo en otro tipo de trazados. Faltaba un buen técnico para "mixtos". Pero ahora lo tenemos a Tony Sicale, que en los últimos tres años fue ingeniero de Mario (**Andretti**) en su equipo. Se lo robamos...

–¿Cómo va a integrarse tu team en 1986?

–Mi compañero de equipo será Kevin Cogan que usará mi coche del año pasado patrocinado por la "7 Eleven". En 1985 eran ellos mis patrocinantes, y el otro auto del team estaba auspiciado por la "STP" para Gordon Johncock en los óvalos y Bruno (**Giacomelli**) para los mixtos; después Gordon se retiró y quedó Bruno solo... Sucede que, salvo algunas excepciones, los equipos americanos tienen patrocinantes diferentes dentro de sí mismos. Esto me sorprendió primero pero luego concordé con ellos. No es mala idea... La ecuación es simple: por ejemplo, Marlboro y 7 Eleven por separado, patrocinando cada una un coche que corren juntos, aportan más dinero al equipo, que Marlboro sola para los dos autos... Ahí está la mentalidad americana y así se la comprende.

–¿No se fomenta así la competencia entre los dos "subequipos"?

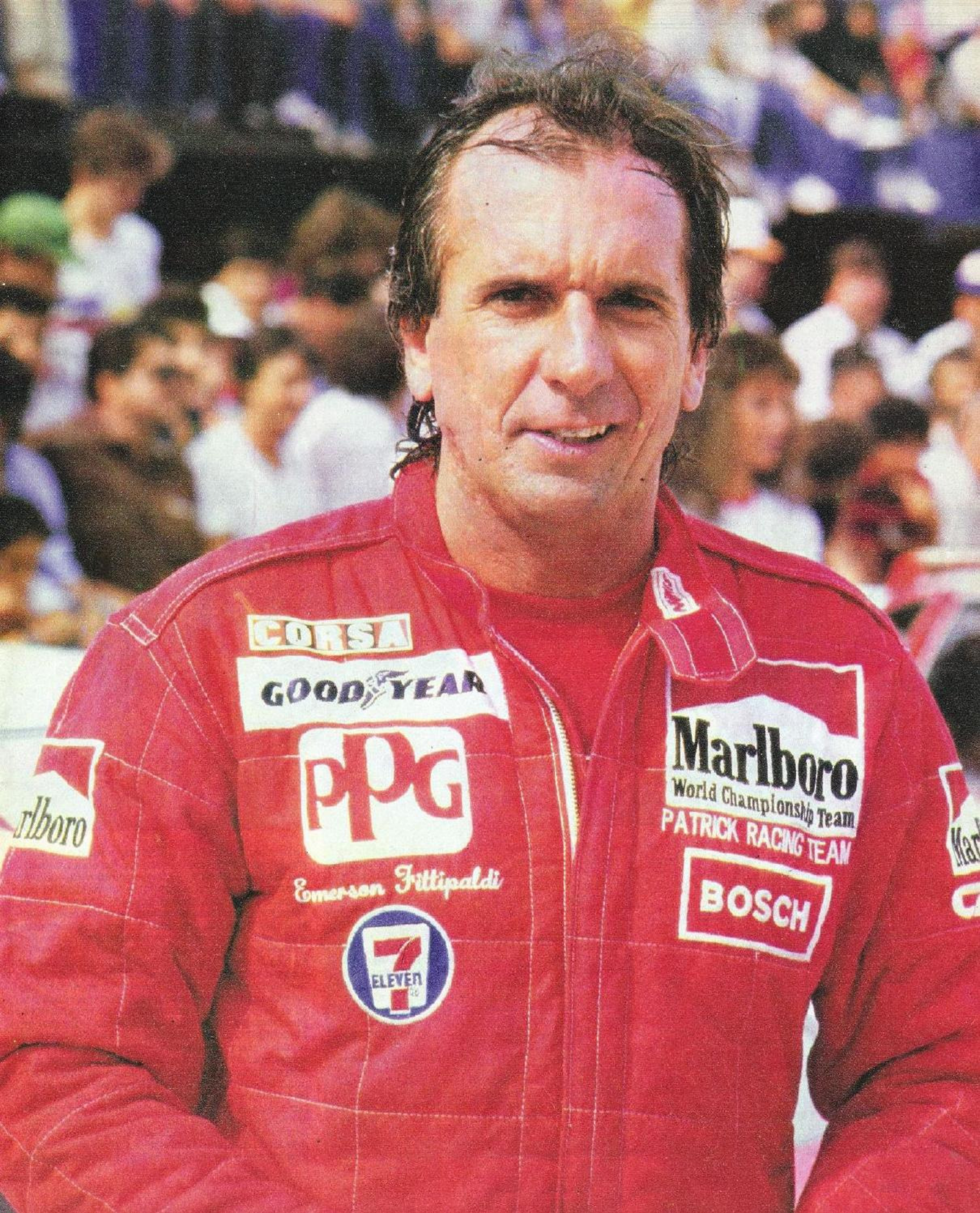
–El intercambio de información en prácticas entre los dos pilotos, créanme, es el mismo que si corrieran ambos bajo el mismo sponsor. Y en carrera, especialmente, esta subdivisión es una gran ventaja. Es que las características de estas competencias implican que haya varias detenciones en boxes por carrera, para reabastecimiento de combustible y cambio de gomas; y además, cada piloto se maneja mucho con la radio que lleva su auto y que lo mantiene en constante contacto con el "pit". Por otra parte, cuando hay un accidente, el "pace car" sale a pista para moderar el ritmo de todos y conservar las posiciones hasta que el circuito se despeje, y esas etapas suelen ser las ideales para ingresar a boxes cuanto antes a reaprovisionar. Para todo esto, si no hubiera equipos autónomos por coche, cada uno con su respectivo jefe, las operaciones se dificultarían mucho y, al menos, se perdería eficacia. Es que cada uno tiene una estrategia exclusiva, distinta del otro, entonces cada auto debe tener un equipo autónomo trabajando para él... Esto es propio de esta forma especial de competición. En cuanto a la radio, se usa todo el tiempo, manteniendo a cada piloto en contacto con su jefe de equipo correspondiente. Puede distraer, sí... Hay que acostumbrarse. Pero normalmente a uno lo llaman cuando pasa frente a boxes.

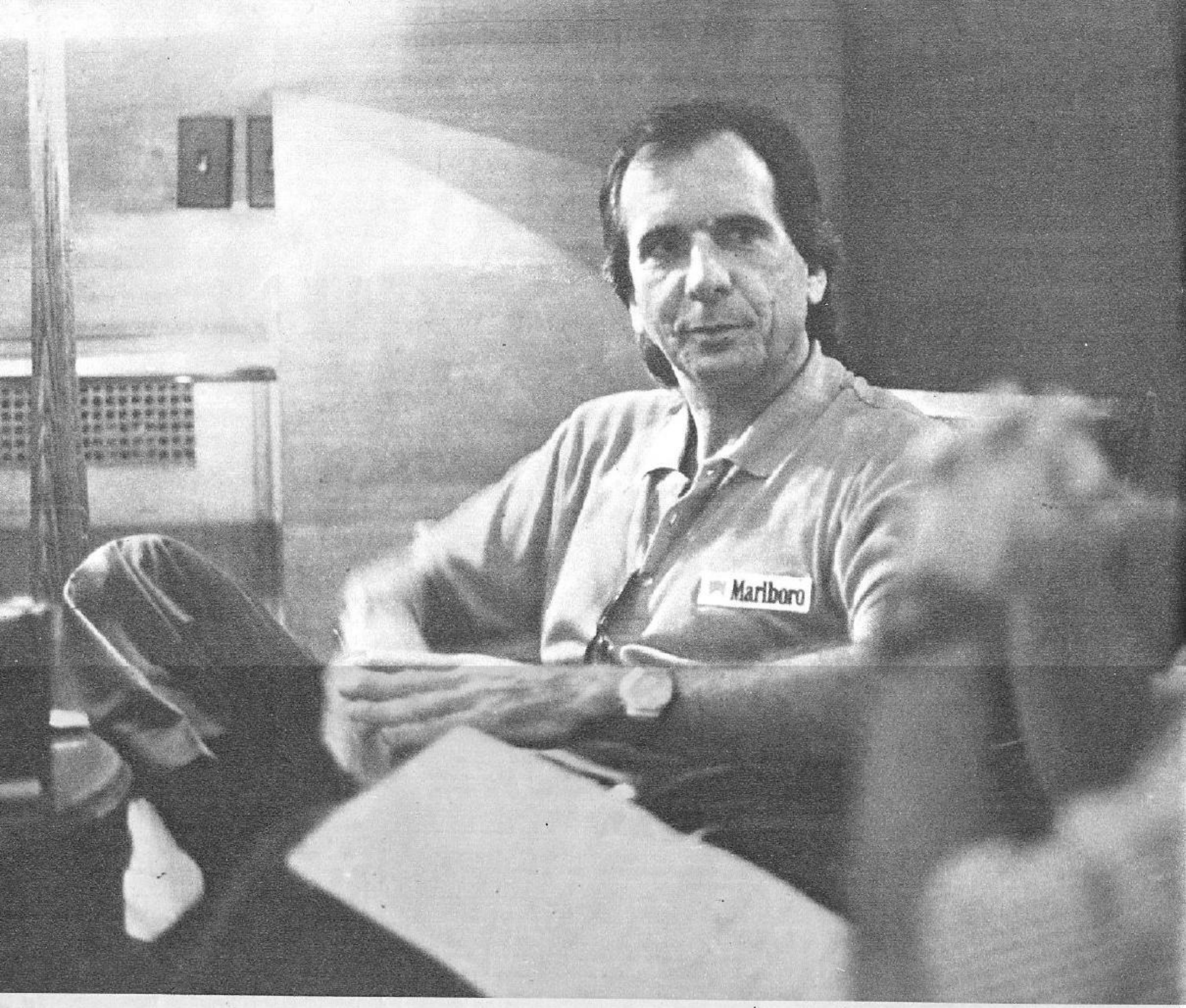
TIEMPO REGLAMENTARIO

–El ingreso de las grandes marcas como Ferrari, Chevrolet o Porsche en Indy, ¿no puede provocar la misma escalada de costos que se produjo en la F-1?

–...Por el tipo de reglamento, no. Técnicamente, el potencial de ellas va a ser mejor por sus presupuestos mayores. Pero como el reglamento es muy equilibrado y mantiene un costo relativamente bajo... Por la estructura de su reglamento, esta categoría cuesta mucho menos que la F-1; tanto, que no se como el mundo de la F-1 no se fijó todavía en el reglamento americano, que es tan simple y propicia tanta paridad. Esto contribuye al espectáculo ya que siempre hay varios autos juntos, como era la F-1 entre el '74 y el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


CORSA
GOODYEAR
PPG
Emerson Fittipaldi
7 ELEVEN
Marlboro
World Championship Team
PATRICK RACING TEAM
BOSCH



'77, hasta que apareció el efecto suelo; entonces era muy equilibrada, casi todos con motores Cosworth de tres litros... Y ésta es precisamente una de las claves del gran suceso actual de la Fórmula Indy: el equilibrio de su reglamento.

–Por otra parte, ¿estimás que la disposición reglamentaria de regulación de consumo es sólo una complicación más para la F-1?

–En mi opinión, con eso han intentado controlar la potencia, de una manera equivocada. Estoy seguro de que, como el año pasado, habrá Grand Prix en que, faltando pocas vueltas, haya coches que deban parar por falta de combustible... Eso le quita brillo a la competición. Y es ridículo.

–Volviendo al tema de los costos, ¿el año pasado no había ya carrocerías de Indy Cars especiales para óvalos, y otras, completamente distintas en su aerodinamia, para circuitos mixtos?...

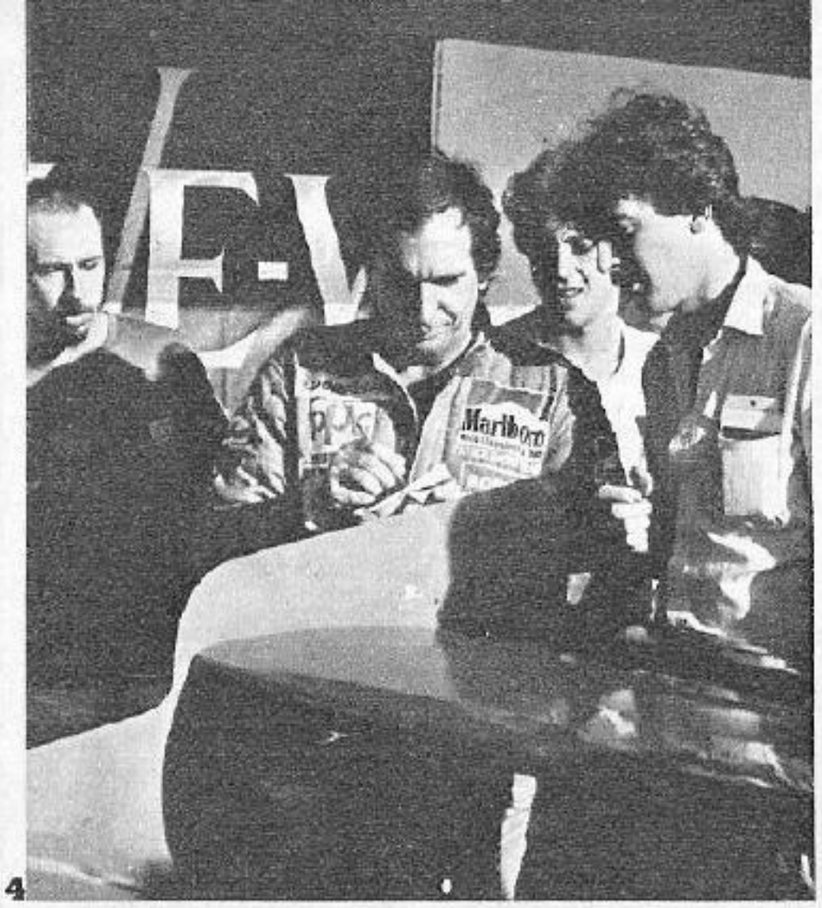
–...No. No es para tanto... Sólo cambios en las formas alares de los pontones y de los alerones. Lo que sí ocurre es que los norteamericanos están muy preocupados por las velocidades que se han alcanzado. Ocho meses atrás hubo una reunión, entre todos los diseñadores de Fórmula Indy, donde intentaron disminuir el efecto aerodinámico para bajar los promedios en 1986... Ahora estamos andando igual... Fuimos a Inglaterra a experimentar en un túnel de viento de General Motors, con un auto verdadero y viento de más de 200 millas por hora, en condiciones como las de pista. Allá trabajamos durante el invierno... tres, cuatro meses, y todos los equipos buenos llegaron al nivel del año pasado, superando este cambio aerodinámico. Entonces, los promedios de 1986 serán casi iguales a los del '85. Es por eso que se habló de autos específicos para cada tipo de circuitos, pensando en la adaptación al reglamento nuevo. Eso sí: este año va a haber muchas novedades aerodinamicas; más que el año último... Es que el despeje que ya en 1985 era alto, para 1986 fue aumentado una pulgada más, lo que es mucho y hace que el coche, virtualmente, no tenga más efecto suelo... Además, hubo que angostar la salida posterior del aire de los tubos Venturi bajo los pontones laterales.

–Pero la forma de la "panza" del auto sigue siendo libre...

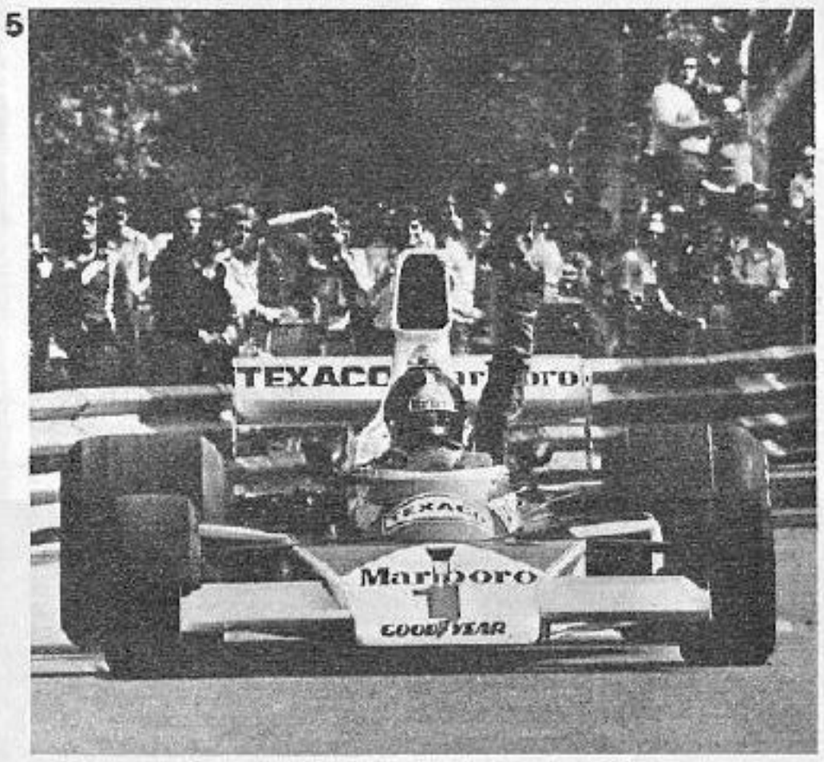
–Esto tiene una explicación. El del "fondo plano" fue un tema muy discutido en el ambiente americano. Es que por la velocidad, por el sistema de turbulencia que se crea en los trazados tipo Indianapolis, a los constructores les dio un poco de miedo imponer el fondo plano. Yo integré un comité de pilotos que participó de las discusiones al respecto, y mi opinión fue hacer como en la F-1: fondo plano y adiós a los "side pods" con curvatura inferior. Pero los norteamericanos, conversando, me hicieron cambiar de idea. Si uno tiene algún inconveniente por efecto de la turbulencia o de un problema mecánico, si sufre un "pitch change", un cambio de ángulo del chasis, a casi 400 km/h, el auto decola, porque para esa velocidad usamos alerones muy pequeños, no tenemos una presión grande de arriba hacia abajo; es distinto de la F-1... En los óvalos andamos con muy poca carga de alerón, y si se produce un toque entre dos autos o una levantada a destiempo... con una forma alar tan grande bajo el pontón siempre habrá una carga para el lado necesario, aun en caso de producirse un pitch change importante como de diez grados; de modo que hace falta mucha elevación angular para anular el efecto contrario preciso. Por otro lado, reforzaron mucho la estructura protectora de los pies, que está en una zona muy vulnerable de un auto de fórmula, especialmente para la velocidad a la que pueden producirse los choques de los Indy Cars... y contra parapetos de concreto. De todos modos, creo que en el futuro se podría mejorar todavía más en esa área. Pero tampoco se quería que este año los autos de 1985 quedaran completamente desactualizados... El americano piensa constantemente en un equilibrio entre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

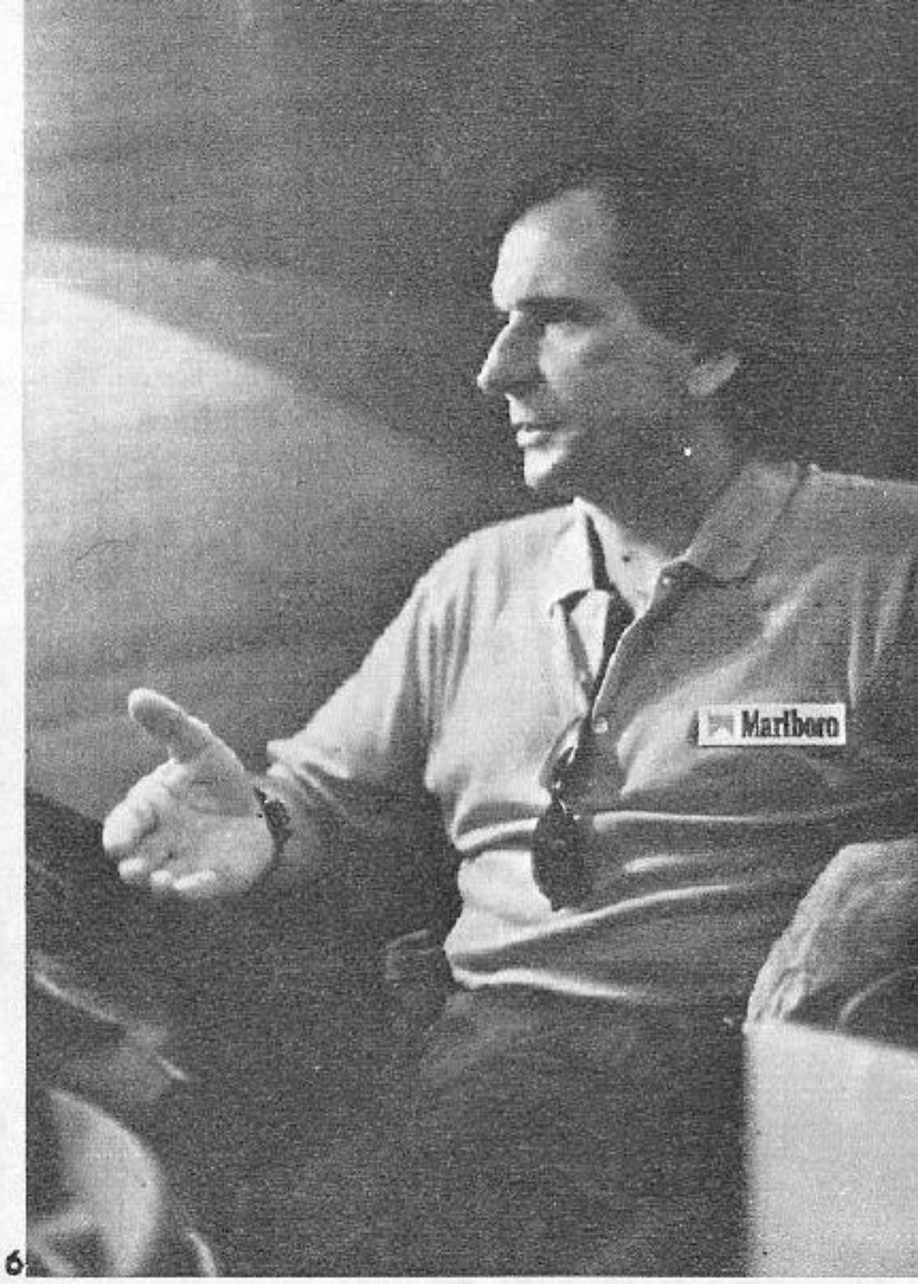




4



5



6

3. Un ambiente acogedor para una charla casi íntima. 4. En el Autódromo, el domingo 23 de marzo, firmando autógrafos en boxes, junto al alerón de su Nissan. 5. Otra foto que recorrió el mundo: la de su airada protesta en prácticas, negándose a correr en Montjuich el G.P. de España 1975, que al día siguiente le diera triste razón con su luctuoso resultado... Ya era bicampeón mundial y la conciencia del riesgo lo preocupaba... ¿más que ahora? 6. Reposado, locuaz, expresivo. Así sigue siendo el amigo Emerson. 7. En 1980, al final de su negra etapa con el Fittipaldi Team, a punto de retirarse como piloto.



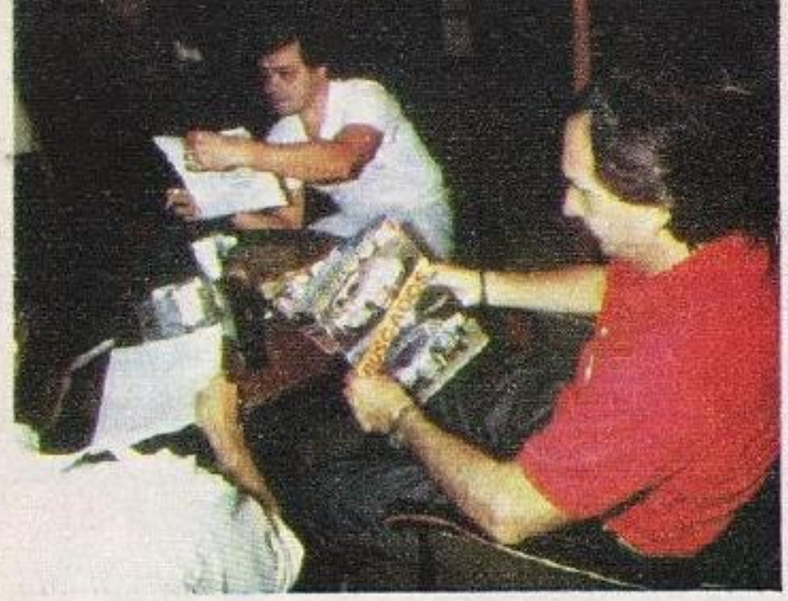
7

costos y seguridad. Además, manteniendo esa característica de los pontones con efecto suelo, también se conserva una mayor estructura lateral de absorción de choques, lo que es más vital aún teniendo en cuenta los muros de concreto de los cuales hablaba... Así, los autos siguen siendo anchos y más seguros en ese sentido; en cambio, si se eliminaba totalmente el "ground effect" todo esto se iba a perder pues se iban a construir autos más chicos y angostos, sin material suficiente para absorber los golpes laterales. Es una especialidad diferente, y los problemas de seguridad en un óvalo son bien distintos de los de F-1. Por otra parte, el combustible que se utiliza es metanol, que en caso de choque, detona menos que la nafta. Y el tanque es más bien pequeño, unos 40 galones (151,4 litros) contra los 195 actuales de un F-1, también a los fines de la seguridad.

PUNTOS DE COMPARACION

–O sea que, en líneas generales ¿se puede decir que un Indy Car es hoy más seguro que un F-1?

–Por construcción, sin duda. Si un F-1 actual choca contra un muro de concreto a 350 km/h se desintegra.



8

8. Disponiéndonos al diálogo mientras observa ejemplares de CORSA –uno de los cuales, con su lámina– para saber cómo es esto (ustedes ya saben...). 9. A bordo del revolucionario Lotus 72, a la conquista de su primer título mundial. 10. Con Teresa, marco de promotoras y Nissan 300, y fondo de terraza de boxes colmada en el Autódromo de Buenos Aires, donde, sin experiencia alguna en el medio y sobre una unidad que no era de las mejores, dejó nuevas pruebas de su dedicación profesional y dotes deportivas. 11. Con el March 85C-Cosworth DFX de F. Indy, en Long Beach, iniciando entonces una temporada exitosa.



9



10



11

aunque tampoco caben dudas de que los F-1 del presente son más seguros que los "wing-cars" de antes.

–¿Y en cuánto se puede estimar el costo de una temporada en un "top team" del C.A.R.T.?

–Diría que en seis o siete millones de dólares, con dos coches. Esto es menos de la mitad de lo que precisa un equipo de primer nivel en F-1...

–¿Cabe una comparación entre la Formula One Constructors Association y el Championship Auto Racing Teams que rige a la Fórmula Indy?

– (**largo silencio**) ...A la F.O.C.A. la integran tantos equipos, cada uno con intereses diferentes, que es una lucha constante. Para cambiar el reglamento o para implantar cualquier innovación, siempre hay disputa en la F-1... En cambio, en el C.A.R.T., por tratarse de un campeonato nacional, el objetivo es casi el mismo entre todos los teams que lo constituyen. Entonces no hay tanto enfrentamiento... Pienso que debe ser mucho más fácil ser presidente de ésta que de aquélla. En F-1, si Ferrari tiene un motor nuevo, tratará de que el reglamento lo favorezca, y así con todas las grandes fábricas de diversos países que intervienen. Siempre hay un conflicto. Por otra parte, como les decía, el C.A.R.T. no tiene intención de salir de los EE.UU. Pero como la cosa creció mucho en ese país, he contemplado la posibilidad de hacer una carrera en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Brasil, en el perímetral de Interlagos, para que lo vea personalmente el público brasileño que el año pasado vio las últimas cuatro fechas por televisión en directo (las últimas dos tuvieron en Brasil la misma audiencia que la F-1) y este año las verá todas. Es que allá estamos corriendo no sólo yo sino también Raúl Boesel y Roberto Moreno; y además, como espectáculo televisivo es lindo, más emocionante que la F-1 una vez que se entienden las particularidades como el procedimiento del pace-car. Así que en Brasil hay un interés muy grande de hacer una carrera, y hablé con los norteamericanos de esa posibilidad. Pero a ellos no les interesa. ¿Para qué, si allá lo tienen todo y están contentos con eso? ¿Para qué buscarse problemas fuera de los EE.UU.?

–Y en la F-1, a tu juicio, ¿cuál es el nivel actual de sus pilotos?

–Pese a no estar ya en ella, la sigo siempre y creo que, entonces, puedo opinar. Considero que los cinco o seis mejores del mundo siempre estuvieron al mismo nivel en cualquier época de la F-1. Siempre ha habido 5 ó 6 pilotos fantásticos en la categoría... Pero estimo que del décimo para atrás, son solo pilotos que aportan patrocinio, pues hoy resulta más importante el patrocinio que la habilidad natural, para que un piloto nuevo entre a la F-1, con algunas excepciones... Ha habido épocas mejores... En cuanto a la Fórmula Indy, hoy se está produciendo un recambio muy rápido pues ha llegado una generación nueva de veintitantos años; pilotos que ya habían participado en óvalos con la Super Vee en las carreras preliminares de las de Indy Cars, y que entonces, a pesar de ser jóvenes, tienen experiencia en este tipo de circuitos. En mi opinión, de aquí a tres o cuatro años, un piloto joven que haya hecho uno o dos años de F. Indy y vaya a la F-1, tendrá una técnica más completa. Tengo la certeza de que va a haber un cambio.

–¿Querés decir que va a resultar más fácil pasar de los Indy Cars a la F-1 que viceversa?

–Sí. Un piloto joven formado en la escuela americana va a estar más completo, tendrá mas chance al llegar a la F-1, por el proceso diferente de aprendizaje. Yo mismo sé cosas ahora, para poner a punto un auto, por ejemplo, para curvas muy rápidas como el curvón del fondo en el Autódromo de Bs. As., que antes no sabía y aprendí gracias a la técnica de Indianápolis.

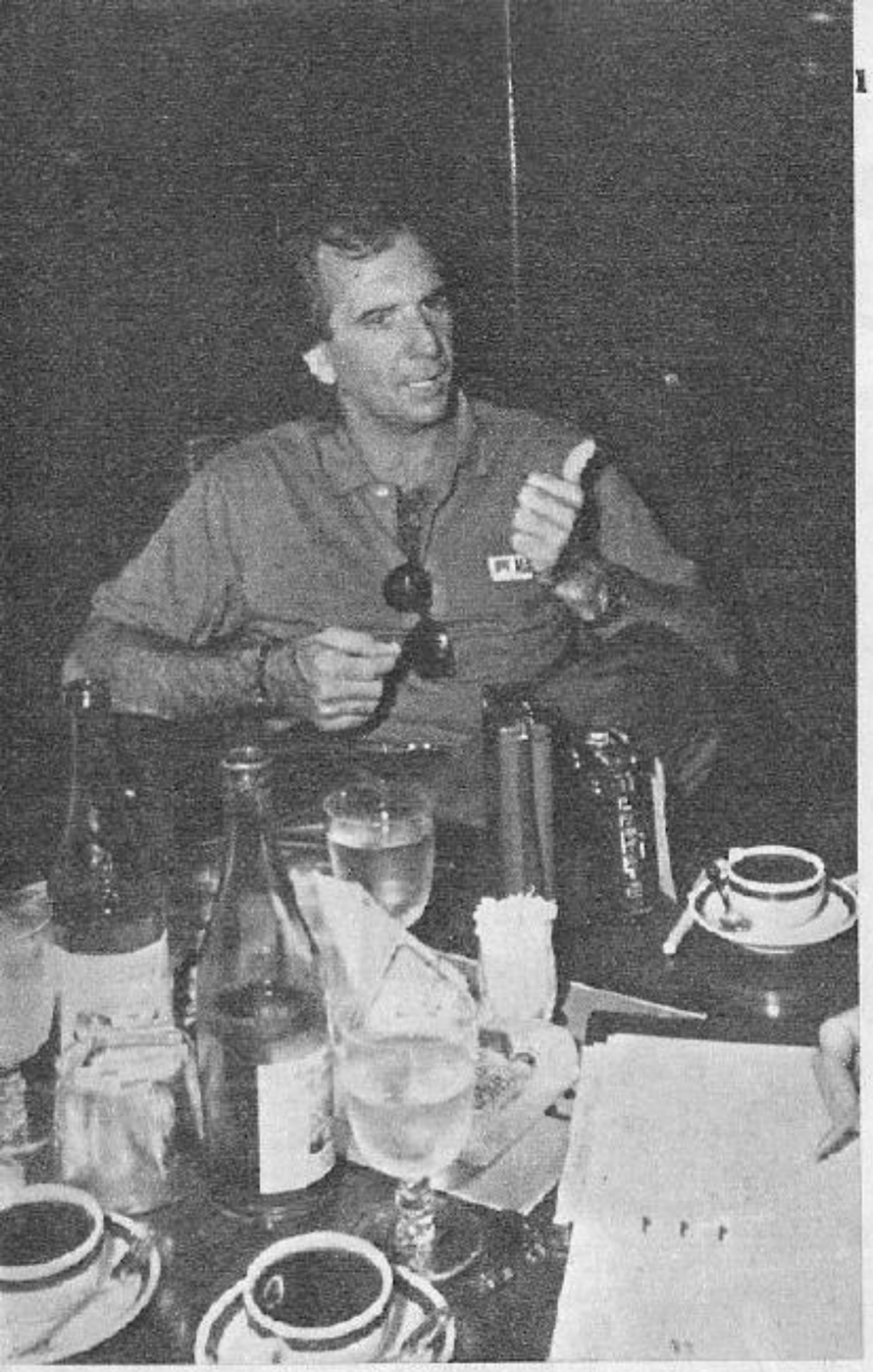
–¿La exigencia física es similar en una y otra categoría?

–En los circuitos mixtos es igual, sólo que normalmente las pruebas de F. Indy son más largas. Y en los ovalos grandes son tres horas y media de competición... Se pierde peso lo mismo que en F-1, pero creo que el desgaste mental, emocional, es mucho mayor por la tensión en la que uno está todo el tiempo a esa velocidad. Yo tengo que controlarme... –cosa que no hacía en la F-1– para acostumbrarme a tal velocidad. Constantemente voy diciéndome: "Emerson, relajate, relajate...". Uno queda muy tenso, es una emoción muy grande... Claro que la concentración siempre es importante, pero lo que me ayudó mucho a empezar en los óvalos a esta edad, es la experiencia acumulada en la F-1. Si no, no podría hacer lo que hoy estoy haciendo... Es que en los óvalos grandes la velocidad no admite errores. En los Grands Prix, en cambio, sí.

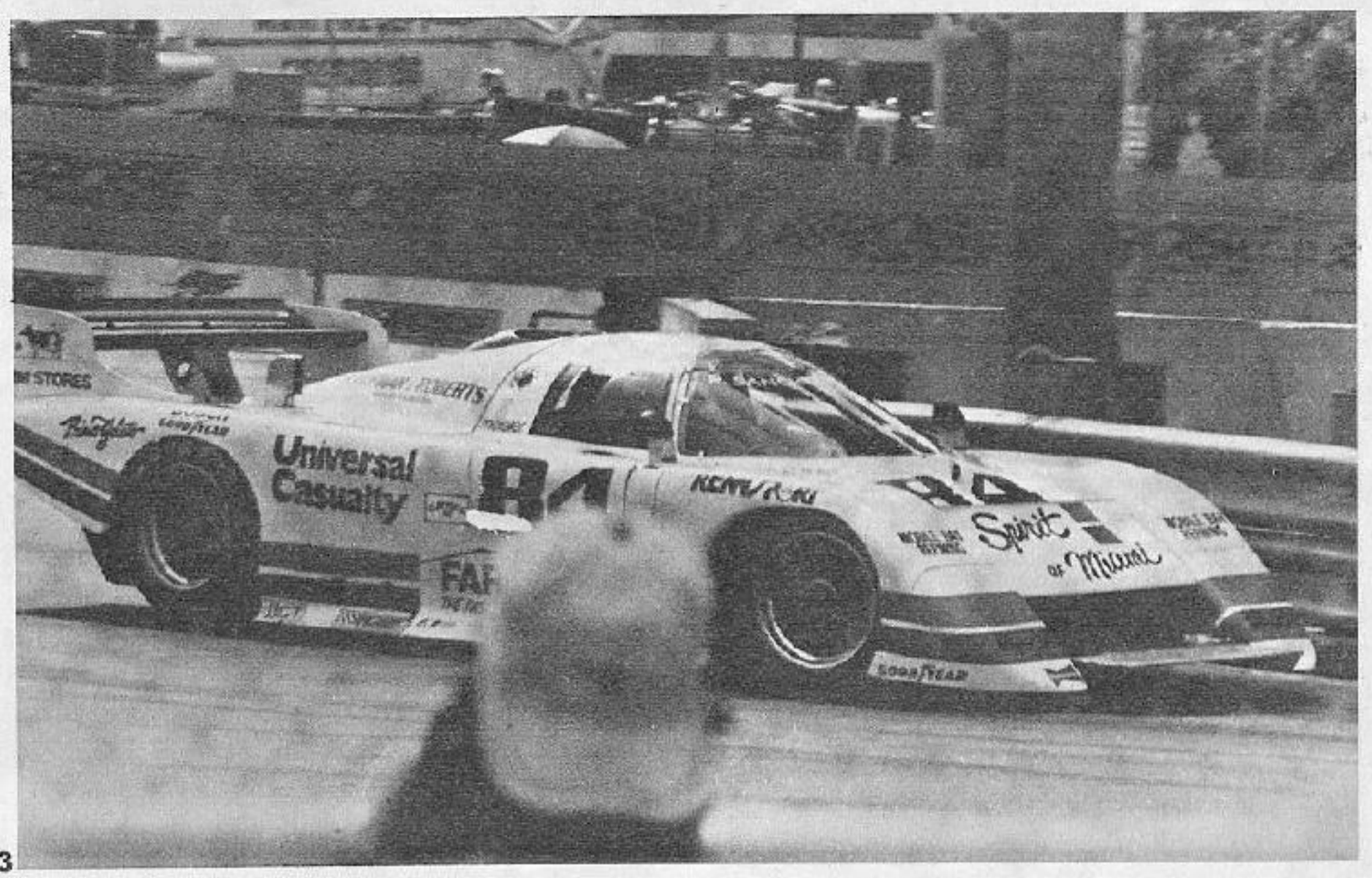
AERONAVEGACION

–Vos ya habías probado un Indy Car varios años atrás...

–Probé en 1974 y dije que no iba a participar porque era una actividad muy peligrosa por la velocidad y la clase de auto de aquel entonces, pues los monocascos eran muy delgados... También era una época mala en la F-1, con muchos accidentes. Y yo no podía dedicarme como estoy haciéndolo ahora, que dejé la F-1 y hago F. Indy con la modalidad americana, que es distinta, más calma, más relajada, hay que darse tiempo... Por ejemplo, para Indianápolis, la pista se abre todo el mes de mayo para entrenamientos,



12



13



14

12. Un largo "desayuno" tras la rutinaria sesión matinal de jogging que, junto a otros ejercicios, le permiten mantener un adecuado estado físico. Fuera de cuadro, nosotros tomando notas, grabando, fotografiando y preguntando... 13. Grand Prix de Miami 1984. Reaparición internacional con el March-Chevrolet de IMSA GTP y una actuación que, por poco, no fue victoria en el hoy sustituido trazado callejero. 14. Quizá la impresión gráfica no permita notarlo, pero el Nissan 300 ZX viene levantando la rueda delantera interna en la horquilla del Autódromo. Al volante ...adivinaron.

de once de la mañana a cinco de la tarde. Imagínense: así, durante tres semanas, hasta que llega la de la carrera, todos los días, seis horas, cuatro curvas... Así que se cuenta con tiempo, y hay que darse tiempo a uno mismo... Se aprovecha para experimentar todo minuciosamente. Se varía medio grado los alerones delanteros, se dan tres o cuatro vueltas y se vuelve a los pits. Medio grado... El estudio aerodinámico es exhaustivo. Incluso, en los óvalos grandes hay mangas de aire como en los aeropuertos, para establecer la dirección e intensidad del viento, antes de cada curva... Uno ya sabe que si tiene viento de cola en la recta, en la próxima curva el auto va a irse de trompa, y hay que estar atento pues cuanto más fuerte sea el viento, mayor será la tendencia del auto, que en el viraje, obviamente, irá recibiendo el mismo viento de lado hasta encararlo de frente en la recta opuesta, al final de la cual, en la curva siguiente, la tendencia será sobrevirante. De modo que el coche cambia permanentemente su comportamiento, según la incidencia del viento... Todos éstos son factores que hacen a una técnica especial de manejo y que hay que ir asimilando.

–Entonces, conductivamente, ¿hay muchos más elementos en juego en la F. Indy que en la F-1?

–Yo no diría si son más o menos, pero lo indudable es que las técnicas son bien diferentes, y nunca se termina de aprender. Recuerdo que el año pasado, en la clasificación para Indianápolis –que se establece por la suma de cuatro vueltas–, al entrar en la última y tras haber dado las tres anteriores a fondo, al límite –a un promedio de más de 340 km/h–, al ingresar a la recta advertí que el viento soplaba más fuerte, y supe que en la próxima curva el auto sería un poco más subvirante... Pero cuando entré en el viraje perdí la tangencia, abriéndome unos cuarenta centímetros del punto de contacto con la cuerda; tuve que levantar el pie tres cuartos de acelerador... y perdí 1/10 de segundo en ese giro, lo que, claro, hizo caer mi promedio, y con eso perdí dos posiciones de largada: quedé quinto. Y todo por una aliviada de acelerador. Vean qué sensibles que son los autos al viento... Después le pregunté a Mario (Andretti) y confirmé que los cuatro que se ubicaron adelante de mí, hicieron las cuatro vueltas "flat".

–¿Qué velocidades máximas has alcanzado, respectivamente, en la F-1 y la F. Indy?

–En F-1, en la recta principal de Kyalami (Sudáfrica) o en la Mistral de Paul Ricard (Francia) llegué a andar a 320 km/h. Por supuesto que ahora, con los motores turbocomprimidos, andan más rápido, probablemente a casi 350 km/h en esos lugares. En Indy Cars, viajando en la succión de otro, en Michigan nos acercamos a los 390 km/h. Ahí mismo, el promedio de la "pole position" (Bob Rahal) en 1985 fue de casi 350 km/h...

–¿Y cómo se conducen los Indy Cars cuando llueve?

–El año pasado tuve mi primera experiencia de F. Indy en la lluvia. Fue en las 500 Millas de Pocono. Había mal tiempo y empezó a llover. Llegué a una curva y levanté por si el piso estaba mojado... Pero los pilotos norteamericanos tienen tanta confianza en los puestos de control de cada viraje (el director de la prueba está en contacto permanente por radio con éstos), que no se quedan mirando el piso... Yo, en cambio, al haberseme mojado el visor del casco en la recta, venía preocupado por cuán bañadas estuvieran las curvas... Sin embargo, el americano continúa andando rápido, como si estuviera seco. La carrera estuvo a punto de ser parada pero la pista no llegó a mojarse realmente. Es que con lluvia no se corre en óvalos, ni siquiera tienen neumáticos adecuados... En eso, el norteamericano pierde un poco... Como no tienen experiencia en lo mojado, al correrse en un circuito mixto, si llueve, un piloto de F-1 tiene la carrera en el bolsillo. Esa es la máxima desventaja que ellos, los especialistas en trazados ovales, tienen respecto de quienes vengan de otras categorías. En la lluvia, con el piso bañado, no saben qué hacer.

VOLVIENDO A LA ESCUELA

–Ahora, regresemos a Brasil. En tu opinión, ¿cuál es la causa de que, desde los tiempos en que vos llegaste a Europa, tu país haya mantenido una interesante continuidad de presencia de pilotos en el máximo nivel internacional?

–Nosotros, los pilotos brasileños, hemos conversado mucho acerca de esto. Desde mi generación –la misma de mi hermano Wilson y José Carlos Pace– en adelante, todos han surgido de la escuela del Go-Kart, en Brasil, que todavía es importante. Y se conserva la tradición de que un piloto que ande muy bien en esa especialidad, que gane carreras en ella, si va para Europa, andará bien allá. No es una categoría "rica", por lo que tiene la ventaja de ser muy accesible para los jóvenes con poca plata. Tanto en Brasil como en la Argentina, el problema del costo es lo que limita a todo el mundo. Cuando en 1983 volví a Brasil y corrí en Superkarts, había un piloto de 19 años que ganaba todas las carreras de karting y uno o dos años antes derrotaba a Ayrton Senna. Era Paulo Carcassi, quien ahora está en la F-3 inglesa, ganando carreras... En casi todas las competencias de superkarts él era mi principal rival, y yo ya sabía que Paulo tenía el potencial para ir a Europa y andar bien.

–¿En Brasil se facilitan mucho las cosas cuando un piloto se destaca en esas categorías, para lograr el apoyo necesario e irse a Europa?

–Fácil no es... pero es posible. Otra cosa importante es que tanto Ayrton como Carcassi empezaron a pilotear a los once años de edad. Por eso, cuando Ayrton cumplió dieciocho años, ya tenía siete de experiencia en la competición... Mi sobrino, Christian, el hijo de Wilson, tiene quince años y comenzó a los nueve... ¡Ya tiene seis años de experiencia! En dos o tres años se sube a un auto de carrera, con casi diez de experiencia competitiva... Es que, salvando las distancias, la experiencia es la misma: la presión antes de la competencia, la largada, el tránsito... ¡Es fantástico! Eso es una indudable ventaja para el brasileño. Por eso creo que si otros países, como la Argentina, consiguieran incentivar el karting promoviendo una categoría no de jóvenes sino de niños... Ahora, en Brasil, hay tres pilotos de 13 a 15 años que, junto con Christian, andan muy fuerte. Y se puede tener la certeza de que, entre ellos, por lo menos uno salga muy bueno para el futuro.

–¿Tu hijo no corre?

–No. Jason tiene casi diez años pero no corre. Sin embargo, le gusta el ambiente, estar en los boxes, hablar con los mecánicos... El año pasado estaba en Michigan cuando gané. Esa fue la primera vez que me vio vencer... Justo en mi primer triunfo en Indy Cars. Como para no seguir entusiasmándome...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL SECRETO PARA ADELGAZAR DEL PRESIDENTE REAGAN

Una entrevista exclusiva

COMO ADELGACÉ 9 KILOS...

¡comiendo demasiado!

***EXCLUSIVO:** Revelaciones de una funcionaria monegasca: la Sra. B. BARRALE.*

Hace veinte años, puedo decirlo sin jactancia, era una de las chicas más bonitas de Mónaco: 48 kilos, delgada, seductora –ni mucho ni poco–, incluso gané un concurso de belleza.

Todos los hombres me pretendían y ¡sólo me quedaba elegir! Algunos años más tarde elegí a quien hoy es mi marido. Tenía 21 años, pero representaba muchos menos.

Dos años después, tuvimos un hijo. Como todas las mamás jóvenes engordé unos kilos. Reconozco que eso no me preocupaba. No sólo no hacía nada para perderlos, sino que me abandoné a comer y mucho. Mi marido tiene buen paladar; y yo no podía resignarme a comer una ensalada mientras él se deleitaba con manjares!

Cuando se empieza a engordar, el drama es que no ocurre de una sola vez. Uno no se da cuenta cuando de un año al otro se ve obligada a agrandar las ropas.

Entonces, se deja para después: "El año que viene, antes de las vacaciones, haré un régimen!".

Un año lo hice. Intenté con los que quitan el apetito y muchos tipos de regímenes. Lograba rebajar algunos kilos pero durante todo el día tenía mucha hambre. Eso me producía mal carácter... sin contar los dolores de cabeza, las palpitaciones, los vértigos. En resúmen, volvía a comer cada vez más y seguí engordando... (más aun cuando mi profesión es chofer de taxi) y no me daba tiempo para hacer ejercicios.

Empecé a preocuparme cuando descubrí reflexiones al respecto... bromas no siempre agradables.

(Si usted no rebaja por lo menos 5 kilos, antes de 30 días, esta experiencia no le habrá costado nada).

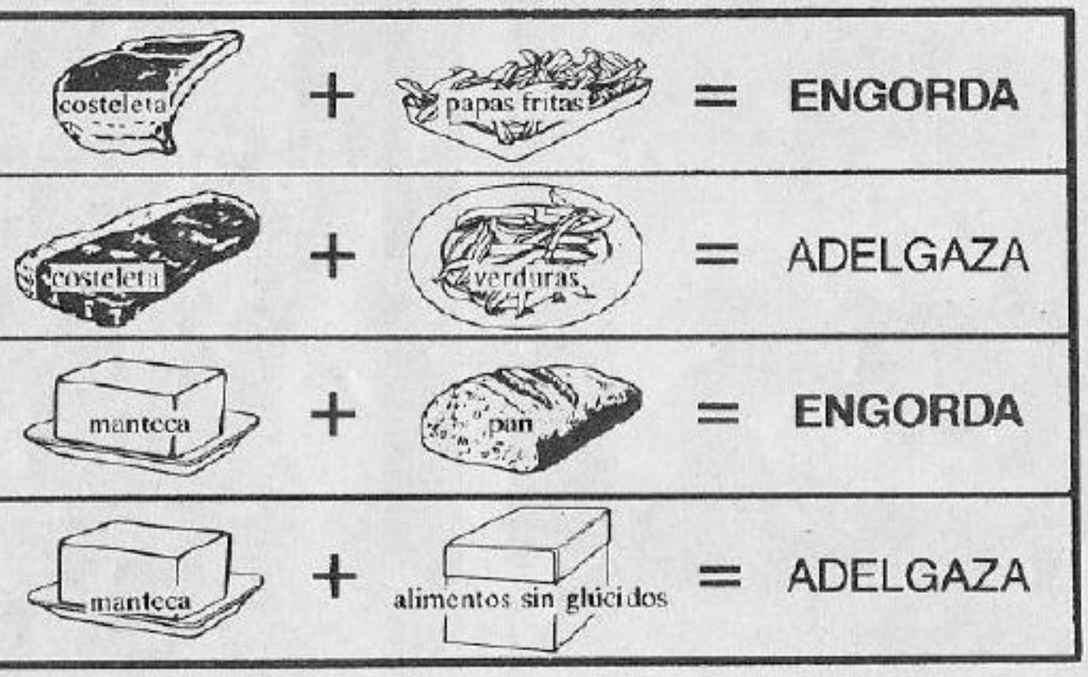
EL SECRETO: la alimentación disociada.

pio tuve una excelente sorpresa: todo estaba explicado con palabras simples, muy fáciles de comprender.

Al iniciar la lectura aprendí dos cosas apasionantes (y sorprendentes). Por ejemplo, si usted come solamente pollo en una comida (¡incluso un pollo entero!) usted no puede engordar. También puede comer pescado, pastas, chauchas, bifes, etc. Usted no engordará, y si está muy gordo, adelgazará. Pero con una condición: coma uno solo de estos alimentos en una misma comida. ¡Hasta puede comer manteca sin engordar! Un alimento por comida no tiene mucha gracia. Pero al continuar con la lectura, aprendí que algunos alimentos pueden ser consumidos juntos sin que se acumule la grasa en el organismo, cuando otros alimentos (perfectamente inofensivos si se los consume solos) se convierten en peligrosos si se los come juntos durante una misma comida.

Por ejemplo, un bife con papas fritas engorda. Pero usted puede adelgazar con un bife con chauchas y una ensalada. Y si termina la comida con una fruta, engordará. Por el contrario, si come la misma fruta tres horas después no engordará.

Todo eso me parecía tan apasionante que decidí aplicar el método del doctor Walb. Al principio estaba un poco escéptica. Pero ahora estoy convencida por la evidencia. ¡3 kilos rebajados en menos de dos semanas! Y sigo adelgazando comiendo embutidos, pan, queso, manteca, pastas, arroz, absolutamente todo. Simplemente presto atención en respetar las "asociaciones" permitidas o vedadas por el Dr. Walb.



Aproximadamente en la misma época, dejé el taxi para realizar otro trabajo que me obligaba a caminar mucho. El exceso de peso me producía cansancio al subir las escaleras o subir las pendientes. Quedaba sin aliento y vencido al finalizar el día.

Pensaba que rebajaría de peso llevando una vida activa. Ocurrió todo lo contrario, ¡porque cada vez tenía más hambre!

Estaba al borde de la desesperación cuando, un día mi atención se centró en un artículo de un diario respecto del descubrimiento de un médico alemán. Este permitía adelgazar sin privarse de comer, con la condición de respetar un método de "Alimentación disociada". Eso parecía interesante y como recién aparecía la traducción en francés del libro del doctor Walb, decidí comprarlo.

Fácil

Temía que se tratara de un libro demasiado "médico". Desde el principio tuve una excelente sorpresa: todo estaba explicado con palabras simples, muy fáciles de comprender.

Al iniciar la lectura aprendí dos cosas apasionantes (y sorprendentes). Por ejemplo, si usted come solamente pollo en una comida (¡incluso un pollo entero!) usted no puede engordar. También puede comer pescado, pastas, chauchas, bifes, etc. Usted no engordará, y si está muy gordo, adelgazará. Pero con una condición: coma uno solo de estos alimentos en una misma comida. ¡Hasta puede comer manteca sin engordar! Un alimento por comida no tiene mucha gracia. Pero al continuar con la lectura, aprendí que algunos alimentos pueden ser consumidos juntos sin que se acumule la grasa en el organismo, cuando otros alimentos (perfectamente inofensivos si se los consume solos) se convierten en peligrosos si se los come juntos durante una misma comida.

Por ejemplo, un bife con papas fritas engorda. Pero usted puede adelgazar con un bife con chauchas y una ensalada. Y si termina la comida con una fruta, engordará. Por el contrario, si come la misma fruta tres horas después no engordará.

Todo eso me parecía tan apasionante que decidí aplicar el método del doctor Walb. Al principio estaba un poco escéptica. Pero ahora estoy convencida por la evidencia. ¡3 kilos rebajados en menos de dos semanas! Y sigo adelgazando comiendo embutidos, pan, queso, manteca, pastas, arroz, absolutamente todo. Simplemente presto atención en respetar las "asociaciones" permitidas o vedadas por el Dr. Walb.

Suculento

Con un poco de práctica, no necesito recurrir más al libro para saber cuáles son los alimentos que puedo comer juntos para adelgazar. En realidad, lo mismo consulto a veces porque ¡contiene más de 100 recetas suculentas... y adelgazantes!

En suma, hice la mejor inversión de mi vida el día que compré el libro del Dr. Walb. Ni siquiera me costó medio día de trabajo.

Y hoy, cuando veo el resultado, daría gustoso lo que gané en dos meses!

LO QUE DIO RESULTADO A LA SRA. BARRALE ¿PUEDE RESULTARLE A TODO EL MUNDO?

Nada mejor que simples afirmaciones, he aquí las pruebas:

1 Si los médicos especialistas más célebres que se ocupan de la salud del presidente Reagan le aconsejaron los principios de alimentación disociada de los doctores Hay y Walb, no es solamente por su eficiencia comprobada, sino también porque es excelente para la salud.

2 En Francia, el libro del doctor Walb salió hace poco de la imprenta. El hecho probablemente sin precedentes en la edición: en Alemania (país de origen) ¡ya salió la 35ª edición!

★ *Descubra aquí como, gracias al descubrimiento de los dos médicos, hoy se puede adelgazar comiendo lo que se quiera y cuando se quiera.*

ESTAS DOS FOTOS LO DEMUESTRAN.



LUNES 1º DE JULIO DE 1985
73 KILOS



SABADO 24 DE AGOSTO DE 1985
64 KILOS

He aquí el aviso de algunos diarios y revistas especializadas.

- *Las mezclas de algunos alimentos producen no solamente obesidad, trastornos digestivos, sino que originan numerosas enfermedades.*
  "Die Gesundheit"
- *Aquí, el doctor Walb demuestra lo que debe ser una verdadera alimentación.*
  "Katholischer Kirchenanzeiger"
- *No sólo para adelgazar, sino también para gozar de una excelente salud.*
  "Brief an den Mitmenschen"
- *Tiene en cuenta la química del cuerpo humano.*
  "Die Sonnenfreuden"
- *No prohibe las grasas ni el azúcar. No hay que temer los dolores causados por el metabolismo que experimenta el cuerpo cuando un régimen.*
  "Diat Journal"
- *Un método por demás natural.*
  "Das Haus"

¿Es necesario seguir siempre los consejos del doctor Walb?

No, una vez que alcance su peso ideal, le será fácil mantenerlo. Sólo bastará con seguir las recomendaciones del doctor Walb cuando aumente de peso.

Reintegro

Rebaje por lo menos 5 kilos, de lo contrario le reintegraremos el importe abonado.

Lea y experimente los principios de la alimentación disociada del doctor Walb sin riesgos. Recorte y envíe el cupón de al lado. Experimente el método durante 90 días. Si no está conforme el 100% devuélvalo contrareembolso.

El doctor Walb le indica cuáles son los alimentos que no hay que mezclar al comer. Pruebe sus recetas. Vea cómo desaparecen sus kilos y sus centímetros. Si no rebajó por lo menos 5 kilos antes de los 30 días o si por alguna razón no está conforme, devuelva el libro. Me comprometo personalmente a reintegrarle el importe si lo devuelve antes de los 90 días. De ese modo tendrá no solamente todo el tiempo necesario para verificar la desaparición de sus centímetros y de sus kilos de más, sino también de comprobar que sus kilos superfluos NO VUELVEN MAS.

Es imposible no lograrlo

No olvide: puede comer de todo y cuanto desee. Por lo tanto, no existe ninguna resolución que usted no pueda mantener. Es imposible no lograrlo. Recorte y envíe HOY MISMO el cupón de abajo. Hágalo ya. De esta manera no correrá el riesgo de olvidarlo.

Jean Paul Perrin

Encontrará esta obra en:

O.G.P. ARGENTINA S.A.
Paraguay 794, 1º piso, Capital.

IMPORTANTE

Dada la naturaleza especial de esta oferta de prueba libre, solamente la garantizamos por un tiempo limitado. Aprovéchela sin perder tiempo enviando hoy mismo el cupón de abajo.

GARANTIA FORMAL

El importe de los libros del doctor Walb que fueran devueltos a más tardar dentro de los 90 días después de recibidos, será reembolsado con un cheque por el valor de A 10,99.

Ese cheque será enviado a más tardar 7 días después de haber recibido el libro devuelto, sin condicionamientos ni preguntas.

Jean Paul Perrin

Cupón para una prueba libre sin compromiso

Cupón para recortar y enviar a:
O.G.P. ARGENTINA S.A.
Paraguay 794, 1º piso, (1057) Capital Casilla de Correo 409 (1000) Bs As

AD

SI, me interesa la oferta de esta prueba gratuita. Si adelgazo 5 kilos antes de 30 días me quedaré con el libro del doctor Walb. Caso contrario lo devolveré dentro de los 90 días y usted me reintegrará el importe abonado. Eso sin formularme pregunta alguna. Con esta garantía quisiera recibir en embalaje discreto, sin marca exterior, el libro "La Alimentación Disociada".

☐ Pagaré al cartero al recibir la encomienda. En ese caso pagaré un recargo para gastos de contrareembolso.

☐ Prefiero ahorrar los gastos de contrareembolso y para eso estoy enviando

☐ cheque ☐ giro } orden O.G.P. ARGENTINA S.A.

Por la suma de A 10,99 más A 1,– para gastos postales, o sea un total de A 11,99. Pero si elijo el sistema de contrareembolso pagaré al cartero la suma de A 11,99 más gastos de contrareembolso.

APELLIDO: .....
NOMBRE: .....
DOMICILIO: .....
LOCALIDAD ..... C.P. .....
PROVINCIA ..... Tel. .....

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

DGR 154/86

Revisando apuntes

Por Néstor Carbia y Oscar Izzo
Fotos: Armando Rivas

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

TURISMO COMPETICION 2000 Y TURISMO EN LA CIUDAD DE SANTA FE (6/4/86)

UN PUÑAL EN CADA ESQUINA

El pintoresco, difícil, riesgoso, traicionero circuito urbano de la capital santafesina, entubado en "imantados" guardrails, volvió a ofrecer un espectáculo para el recuerdo. Y en eso estamos...



1



2

1) Fernando Adba fue uno de los pocos que escaparon a la mediocridad en la Clase 3 de Turismo. Y ganó. 2) Un trabajo parejo fue el del uruguayo Washington Antúnez, con un auto también preparado por Pardo, que arribó en el cuarto lugar. 3) Juan M. Traverso derrochó talento en Santa Fe. ¡Notable!

3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



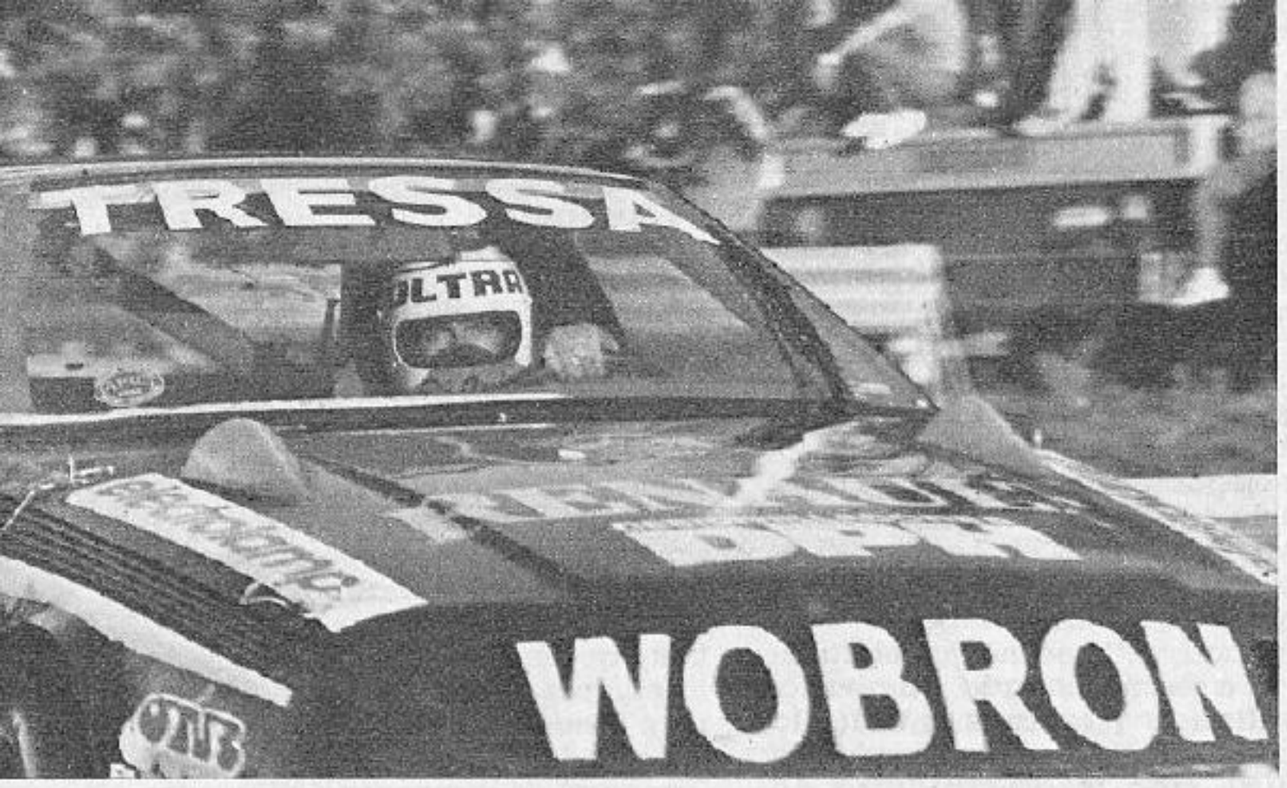
La excelente carrera que vivimos en Santa Fe en cuanto al TC 2000 se refiere ha dejado mucha tela para cortar y analizar. Entrando directamente en materia, podemos decir que el costanero "Carlos Alberto Reutemann" va camino de convertirse en un "clásico" de la categoría, más allá de las objeciones de tipo técnico y de seguridad que se le puedan hacer, como un piso bastante desparejo, zonas ciegas sin vías de escape, curvones de muy alta velocidad encerrados por guadarails, etc. Lo concreto es que el gobernador de la provincia, contador **José María Vernet**, anunció el sábado por la noche que **el trazado va a ser modificado, ampliado, lentificado y repavimentado, lo cual no sólo le dará otra fisonomía visual**, sino otra estructura de **mayor seguridad, e irá camino de convertirse en un verdadero semipermanente**, como se estila en Europa. Contemplado este aspecto institucional, convengamos en que más allá de esto el circuito es agradable y los espectáculos que en él se dan son siempre buenos. Esta vez no fue la excepción.

El duelo que se preanunciaba desde antes del comienzo de la temporada, con el ingreso de "**Tito**" **Bessone** al equipo **Ford** del "**Polaco**" **Herceg** y la aparición de **Juan María Traverso** con la coupé **Fuego** oficial de **Renault**, se dio una vez más aquí, pero en forma directa y continuada.

A partir del uno-dos que hicieron ambos en clasificación y de lo que mostraron hasta que "Tito" tomó la punta y se escapó cuando Juan María comenzó a padecer primero con el amortiguador, luego con la goma y finalmente con ambas cosas, podemos ratificar lo que estaba en boca de todos al conocerse la constitución de los equipos a principios de año: Bessone y Traverso, más allá de la posible intervención de algunos de los otros "grandes" de la categoría, iban a ser –y son– los grandes candidatos a la victoria y al título del T.C. 2000 1986.

Para reactualizar los ecos de la carrera de Santa Fe vamos a adoptar en esta ocasión una modalidad muy "europea" que es la de analizar, con tiempo y sin el apuro de un cierre final de edición, la actuación individual de cada uno de los principales protago-





5

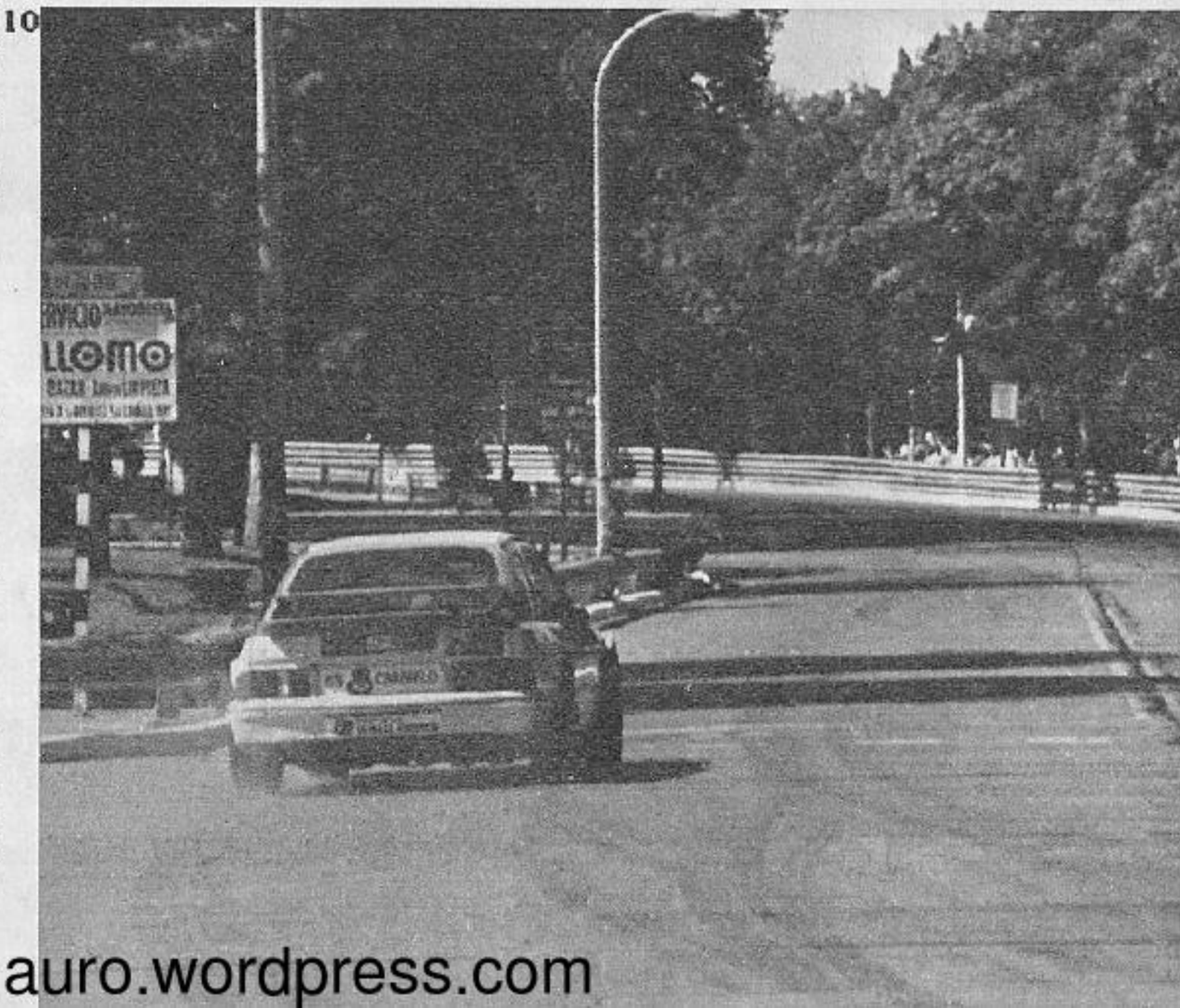


4 *EL SHOW DEL GESTO: 4) "¿Y ahora qué hago?", parece decir Silvio Oltra. 5) El "Profe" Del Río, también con mirada asombrada. 6) Por último, Zuain, en su debut a bordo de la Fuego.*

7



10



nistas del fin de semana. Iniciamos la serie con el ganador, aclarando que al "Flaco" Traverso lo dejamos para la "Copa Corsa".

BESSONE: Ya nada de lo que haga nos puede sorprender. Lo hace todo bien, y cuando se equivoca, no sólo lo admite públicamente sino que hace su propia autocrítica, como cuando, por ejemplo, se pegó viernes y sábado en entrenamientos y clasificación, y admitió que fueron errores personales por buscar algo más allá del límite de él mismo, del auto y de la pista. Y con el reconocimiento al equipo de Herceg que trabajó a destajo. Esta vez fueron el viernes a Santa Fe y no regalaron nada, participando, con problemas o no, de todos los entrenamientos, y reelaborando la coupé de "Tito" las dos veces que éste la golpeó. Sin duda que contando con el talento de uno de los mejores pisteros argentinos (¿para cuándo la Fórmula 2 "Sudam", Tito...?) y con el trabajo de un inclaudicable **José Miguel Herceg**, su equipo, el del "Negro" **Héctor Giambrone** y su gente, sumados, existe un potencial realmente difícil de doblegar.

GAYRAUD: ¡Cuánto aprendió Mario! ¡Cuánto maduró! ¡Cuánto evolucionó, realmente! Ahora está más sereno, sigue siendo como siempre pero, sin perder agresividad, está más seguro que nunca. "Puso" el auto bien en el circuito desde el primer entrenamiento y mantuvo un nivel muy alto durante todo el fin de semana. Produjo una maniobra de "sorpasso" a Traverso, de una factura impecable, mostrándole el auto por un lado y poniéndoselo por el otro. ¿Cómo era aquello de que no hay peor –o mejor, en este caso– astilla que la del mismo palo, Juan María? Es verdad, ya Mario Gayraud aprendió casi todo lo que Juan María le transmitió. Lo asimiló. Si ahora también aprende a ser como Bessone y lo imita en lo positivo, en muy poco tiempo puede llegar a ser no sólo un piloto de primerísimo nivel, sino también un nuevo ídolo para el automovilismo nacional. Carisma para ello no le falta, y además, por si esto fuera poco, corre con Ford y en el equipo del "Polaco"...

PISANDELLI: Estuvo desconocido, pero para bien. Nos dijo el domingo, después de las pruebas libres: **"Esta vez vine a trabajar para la carrera y no para una vuelta rápida. No me interesa ser 'el uno' en la clasificación, quiero estar en la lucha por la victoria".** Nos quedó la duda sobre qué habría pasado con él si no comienza a padecer con los frenos. No creemos que hubiera podido estar en el ritmo inicial del "Flaco" y "Tito", pero sí con Gayraud y Juan María luego. Quizá debamos confesar, sin temor a equivocarnos, que nos gustó más este "Pisa", más pensante, que aquella imagen del piloto veloz, espectacular, pero que va siempre al borde de la pina y a veces más allá. Será quizás el momento para detenerse a meditarlo seria y serenamente... ¿No, Alfredo...?

SOTO: ¡Qué rápido va en su "aprendizaje" pistero! Qué bien le agarró la mano a la Fuego y al trazado sanfasino, un circuito con zonas ciegas donde la improvisación cuenta, y mucho, y quizá sea lo más parecido a un rally corrido en las calles de una ciudad.

Lo cierto es que con una coupé que no tiene todo lo que tiene la de Juan María –barras de torsión regulable desde el habitáculo, por ejemplo– llevó el auto muy bien durante todo el fin de semana. Si tenemos en cuenta su casi nula experiencia pistera, el cambio de auto y de escenarios que se produjo en su campaña, y que ésta es la segunda presentación, lo del "Cabezón" es más que promisorio. Ahora lo queremos ver en Concordia, otra vez. Suponemos que él tiene más ganas que nosotros de llegar al próximo domingo. Su profesionalidad queda evidenciada a través de los 15 kilos que rebajó de peso y en su deseo de ir a trabajar con Berta al Cabalén después de cada carrera. Llegó al final sin frenos en un circuito que no perdona. De primera su trabajo. Está para más.

DEL CAMPO y BANFI: Los ponemos juntos porque los conceptos son válidos para ambos. Con más experiencia **Gerardo**, haciéndose a la nueva especialidad Banfi, pero con rendimientos muy similares durante todo el fin de semana. Parejos, sin descollar en ningún momento pero haciendo todo bien, sin errores. Quizás a los autos del equipo **Del Sur Competición** les esté faltando ahora un poco más de velocidad final. Los chasis están al nivel de los mejores.

De los que no estuvieron en los puestos puntables o no llegaron, hay cinco pilotos para analizar, a saber: Zuain no logró, con la coupé Fuego que hizo debutar en Santa Fe, el rendimiento que tenía sobre la berlina R.18. Habrá que pulirla un poco más; auto y piloto están para cosas mayores.

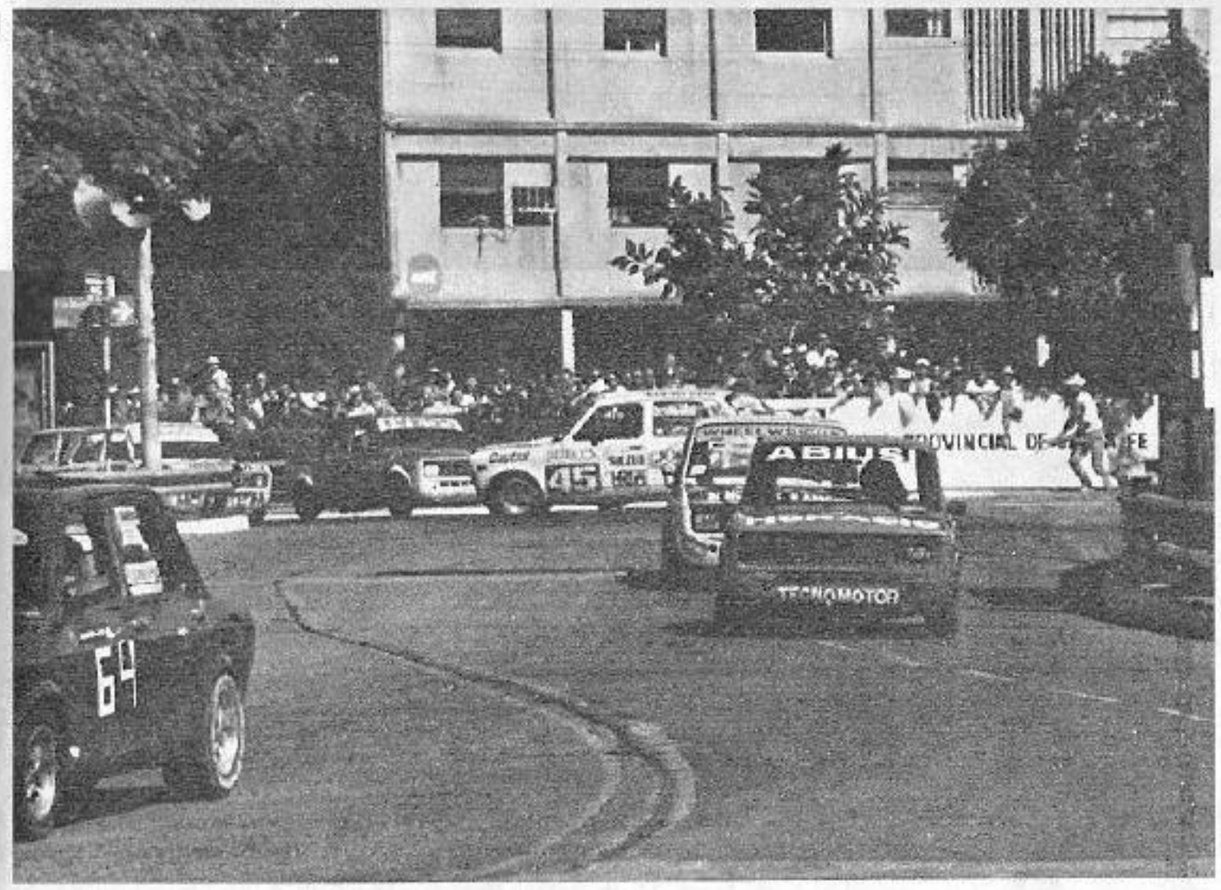
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

6



7) Un pasaje de la Clase 3 con "Zorba". Ciaglia y Lustig doblando en la esquina de la Av. Presidente Arturo Illia y Amenábar. Las ventanas de las casa sirven como improvisada platea 8) Faolucci, piñado sobre el final, se escapa del cuadro, mientras Cacia se cruza creándole un obsáculo a Krujoski (auto 42) del que se libraron Abfusi y Carignano. 9) La copa que porta Breard es la que le entregaron en Mar del Plata por su primer puesto en la pista, pero como lo recargaron y quedó segundo, la llevo a Santa Fe para dejarla en manos de Carlos Romero. 10) Una escena de la lucha entre Gayraud y Traverso, con el primero doblando muy abierto y fugando para tratar de ganar la cuerda en la siguiente curva... 10') Elementos del auto de Daray luego de la piña del viernes. La puerta fue reemplazada por la de su XR4 particular, pero no saben cómo quedó el zócalo.

8



FICHA GENERAL

Fecha: 6 de abril de 1986.
Lugar: Circuito semipermanente "Carlos A. Reutemann", de la ciudad de Santa Fe.
Organizador: Automóvil Club Santa Fe.
Autoridades: director de la prueba: Francisco Constanzo; **comisarios deportivos:** Raul Marielli y Juan A. Rodriguez; **comisarios técnicos:** Dardo Filippone (TC 2000) y Daniel Afione (Turismo).
Ubicación del escenario: En la parte sur de la ciudad de Santa Fe.
Condiciones climáticas: Caluroso y algo ventoso. Cielo despejado.
Participantes: 21 en TC 2000, 40 en Turismo Clase 2 y 11 en Turismo Clase 3.
Público: Entre 20.000 y 25.000 personas.
Televisión: En directo por ATC y fragmentos en diferido por "Campeones" (Canal 2 de La Plata) y "Coche a la vista" (ATC).
Organización: Buena.
Servicio de prensa: Bueno.
Accesos: Buenos.
Infraestructura: Buena.
Estado del circuito: En general bueno, aunque algunas partes muestran el piso deteriorado.
Espectáculo: Muy bueno en TC 2000 y en la Clase 2 de Turismo, y malo en la Clase 3.

9





T.C. 2000
a JUAN M. TRAVERSO

¿Y para quién iba a ser sino para él! Si nos regaló al ojo y a los relojes un derroche de talento, de audacia, de vehemencia y sobre todo de convicción en lo que está haciendo, casi rayano en la demencia... Peleó la punta con "Tito" hasta que el auto se lo permitió. Luego aguantó a Gayraud como pudo y se las arregló para seguir a un ritmo menor, con la deficiencia de un amortiguador delantero y la goma correspondiente. Fue superado dos veces por el de Pigüé, y otras dos volvió a ganarle el puesto. Incluso su audacia –¿o demencia, Juan María?– hizo que en las 3 vueltas finales le descontara 8 segundos a Bessone, a favor de la disminución muy sensible en los tiempos de vuelta de "Tito", pero también por incrementar él su presión sobre el acelerador.

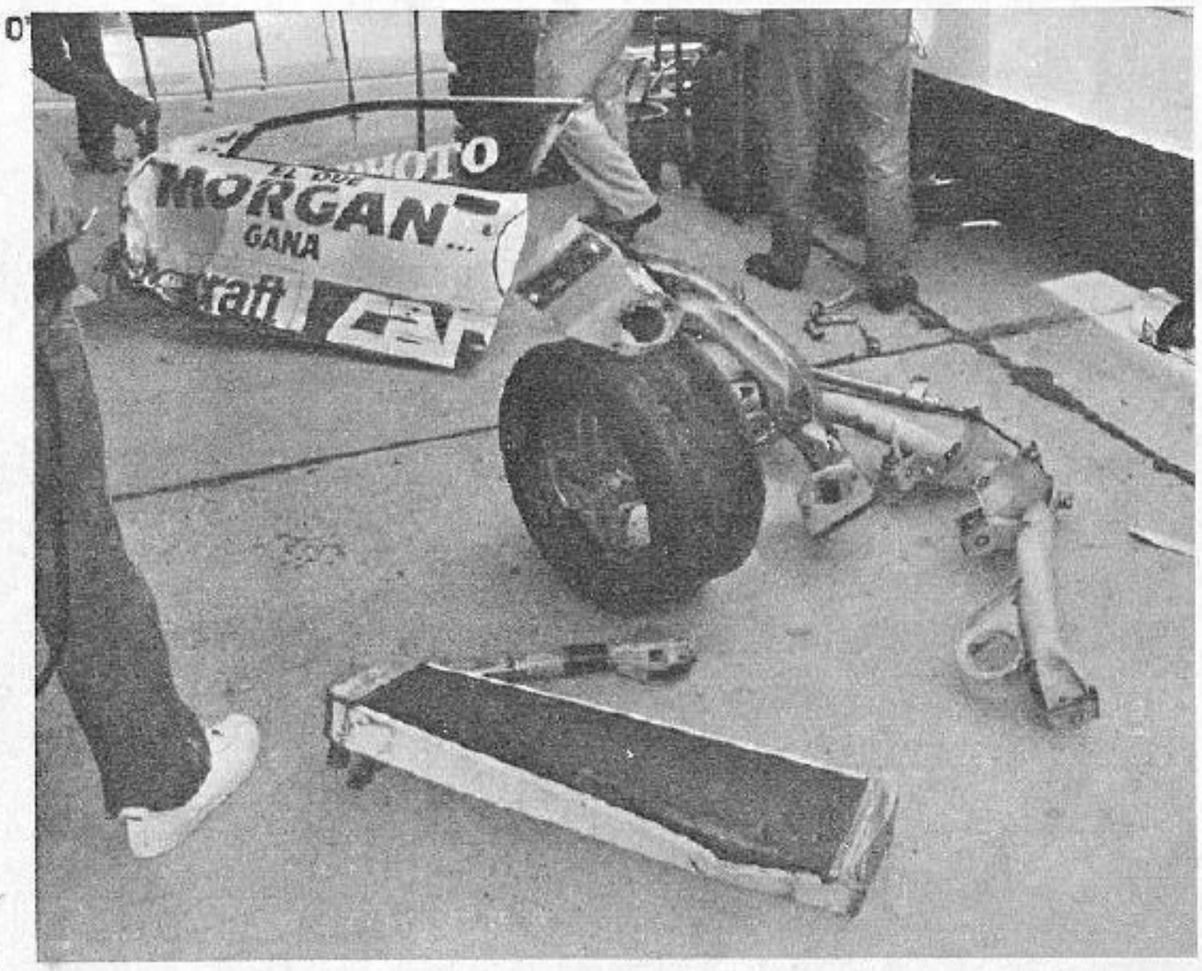


TURISMO
a RAUL TSCHOPP

Dentro de una carrera brillante, como lo fue la de Clase 2 de Turismo, el nombre de **Raúl Tschopp** adquiere una dimensión relevante. Este ex participante exitoso de los zonales, donde fue tres veces campeón y dos subcampeón, ingresó en la **Clase 2** de Turismo recién en esta temporada y ya en su segunda carrera (en la primera, en Mar del Plata, se accidentó en la largada y no alcanzó a dar una vuelta) se mostró como un piloto sólido, que alternó en la punta sin problemas, midiéndose frente a rivales experimentados y funcionando a su mismo nivel y aun superándolos en ocasiones.



10



Pisandelli y, semioculto, Soto. Los dos pelearon entre si y tuvieron problemas de frenos. El neuquino desde el principio y el villadolorense sobre el final. Como fondo, el público, que prestó generosamente su apoyo en el "Carlos A. Reutemann" de la ciudad de Santa Fe y apreció un espectáculo bueno en general.

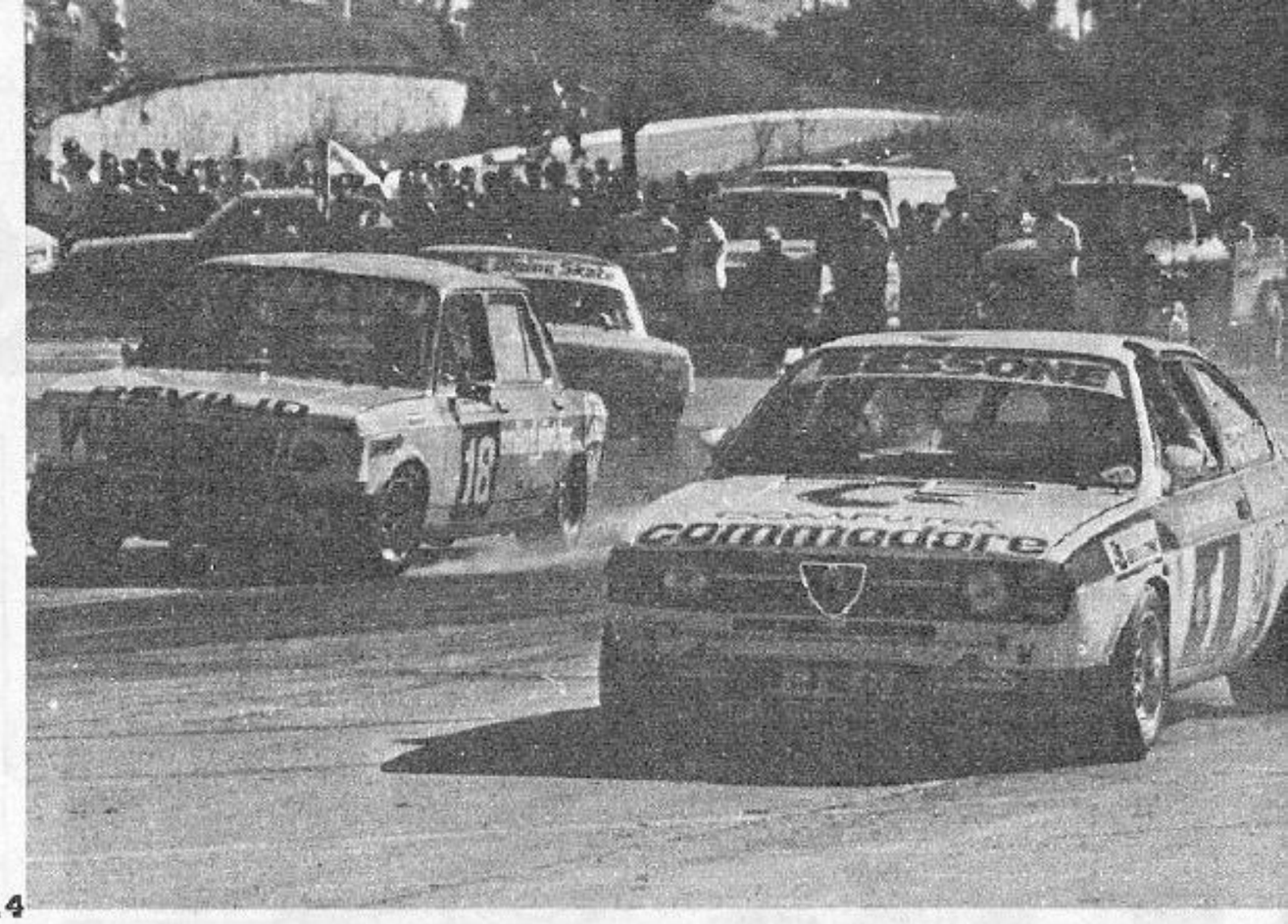
Serafini fue uno de los cinco más rápidos durante todo el fin de semana, pero un tanto inconsistente en los tiempos. El motor de Antelo sigue siendo de los más rápidos, pero nos da la sensación de que el equilibrio general del auto no se logró nunca en Santa Fe; además tuvo cuatro toques en carrera y eso es demasiado como para aspirar a cosas mayores. Dio la sensación de venir "parando" a todo el segundo pelotón cuando estuvo adelante.

Dorary se puede decir que fue uno de los grandes perdedores del fin de semana. Tenía un auto muy logrado, rápido, seguro y equilibrado. Se golpeó muy feo el viernes en clasificación al romperse un porta-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



11

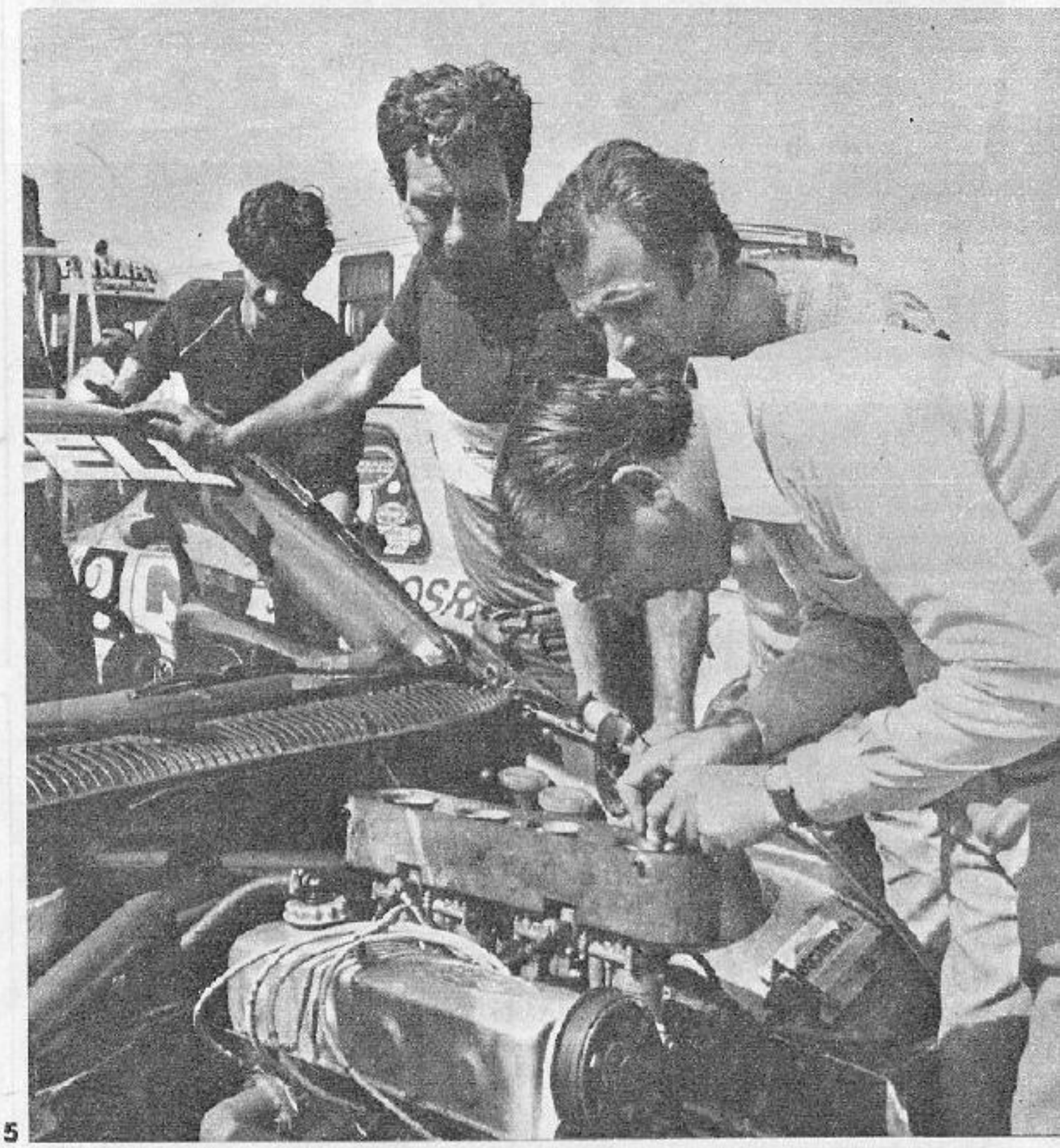


14

11) Dos Alfa Romeo con Brecard adelante y Maggi detrás. El primero clasificó con el daño que se aprecia en el costado izquierdo, luego de toparse con el guardrail a 30 kilómetros por hora... Para la carrera el auto ya estaba "planchado". 12) Mario Gayraud –cruzado– mostró en Santa Fe su madurez y su evolución. 13) Rolando Crocce, con las ruedas del lado izquierdo en el aire, en el mismo sector que Gayraud, también algo cruzado. 14) Por el centro, Bessone –abandonando– y pegaditos a la cuerda, Padilla y Basso, durante la disputa de la final para "No Clasificados" de la Clase 2 de Turismo. 15) El "Polaco" Herceg trabajando en el motor de la Sierra de Bessone, junto al "Vasco" Oyhanart.



12



15



13

mazas, y la **Sierra "by Akel"** quedó hecha un manojo de hierros. Entre el equipo y la gente de la concesionaria Semar, de Santa Fe, rehicieron el auto durante la noche y, si bien fue un trabajo excepcional, un coche en esas condiciones nunca queda "diez puntos". No obstante, el campeón se las arregló como para lograr el mejor rendimiento posible y pelear en carrera detrás de "Tito" y Juan María en un pelotón muy duro.

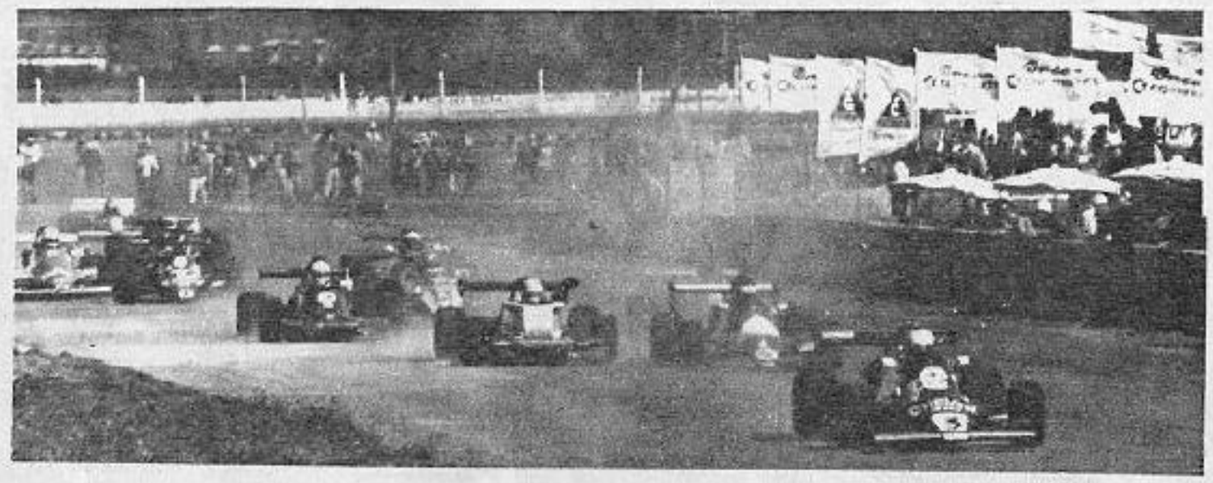
La goma delantera derecha que se desinfló y la rotura de la punta de eje de ese lado impidieron saber hasta dónde podría llegar. **Del Río** es la otra gran incógnita que nos quedó. Está cada día más firme y cerca de la punta. El y el "chasis" sí que realmente merecen diez puntos. En Santa Fe nos dio la sensación, y el sensor de velocidad de **"Carburando"** lo confirmó, de que su motor no era de los más rápidos. Perdía de 2 a 4 kilómetros en relación con otros autos de la marca. **Pontoriero** volvió a la categoría. Ahora con una **Sierra** y la preparación de **Juan Carlos Benavídez**, no alcanzó el buen nivel que generalmente tuvo en TC2000. No giró el viernes y un problema de carburación les impidió trabajar sobre un auto muy bien hecho. Habrá que esperar futuras presentaciones, pero creemos que se deberá insistir con ir previamente a la pista con más intensidad a efectos de evitar problemas menores que impidan trabajar en los entrenamientos oficiales para la carrera.

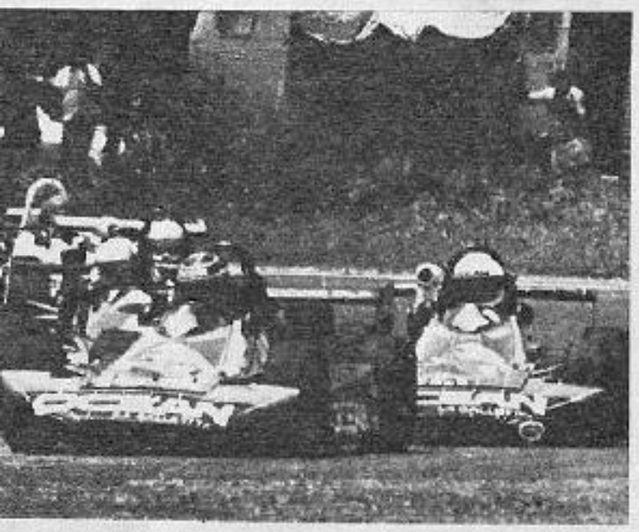
EL PROXIMO FIN DE SEMANA

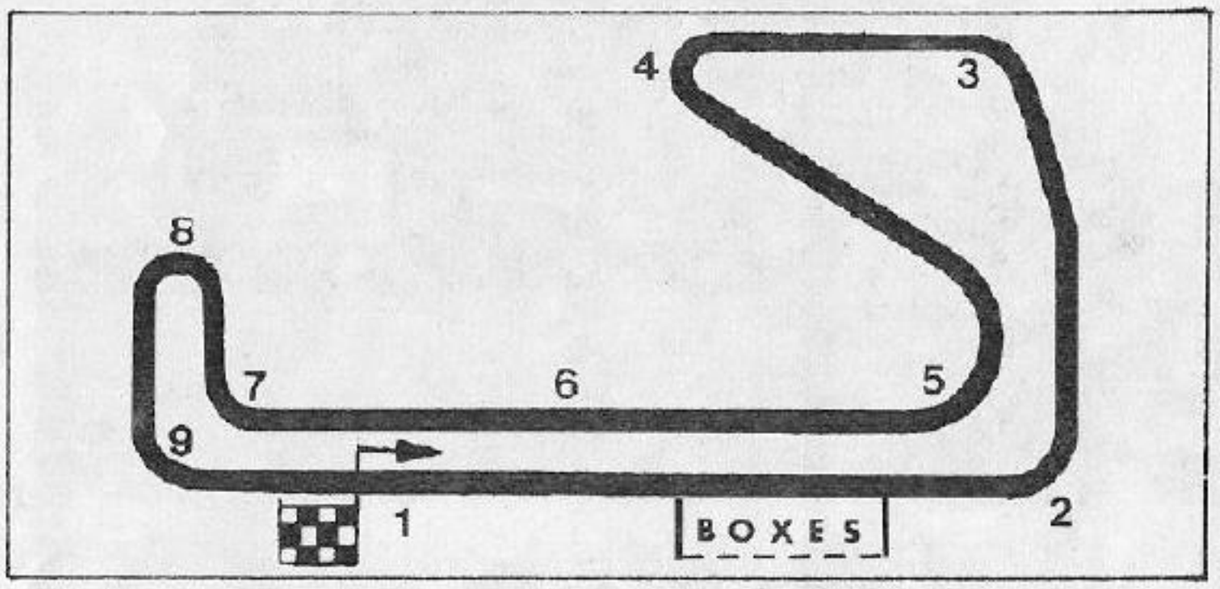
EN CONCORDIA, TRES CATEGORIAS, TRES

Con organización del Auto Club Concordia, en su autódromo se desarrollará una reunión que tendrá como protagonistas al Turismo Competición 2000, la Fórmula Renault Argentina y la Fórmula Entrecor Nacional. Todas estas categorías competirán en el circuito de 2.518 metros y allí estará "Carburando"









LOS HORARIOS

VIERNES
12:00 a 12:40: Entrenamientos libres para TC 2000.
12:50 a 13:20: Entrenamientos libres para Fórmula Entrecor.
13:30 a 14:00: Entrenamientos libres para Fórmula Renault.
14:05 a 14:35: Entrenamientos libres para Fórmula Renault.
14:45 a 15:15: Entrenamientos libres para TC 2000.
15:25 a 15:55: Entrenamientos libres para Fórmula Entrecor.
16:05 a 16:35: Entrenamientos libres para Fórmula Renault.
16:40 a 17:10: Entrenamientos libres para Fórmula Renault.
17:20 a 18:00: Entrenamientos libres para TC 2000.

SABADO
9:00 a 12:00: Verificación técnica y administrativa
12:00 a 12:30: Entrenamientos libres para TC 2000
12:40 a 13:00: Entrenamientos libres para Fórmula Entrecor.
13:10 a 13:40: Primera tanda clasificatoria para Fórmula Renault.
13:50 a 14:20: Segunda tanda clasificatoria para Fórmula Renault.
14:30 a 15:00: Primera tanda clasificatoria para TC 2000.
15:10 a 15:40: Primera tanda clasificatoria para Fórmula Entrecor.
15:50 a 16:20: Tercera tanda clasificatoria para Fórmula Renault.
16:30 a 17:00: Cuarta tanda clasificatoria para Fórmula Renault.
17:10 a 17:40: Segunda tanda clasificatoria para TC 2000.
17:50 a 18:10: Segunda tanda clasificatoria para Fórmula Entrecor.

DOMINGO
8:00 a 8:30: Sesión de tanques llenos para Fórmula Renault.
8:40 a 9:10: Sesión de tanques llenos para Fórmula Entrecor.
9:20 a 9:50: Sesión de tanques llenos para TC 2000.
10:10: Final No clasificados de Fórmula Renault a 12 vueltas (30.216 km.)
11:05: Final para Fórmula Renault a 24 vueltas (60.432 km.)
11:40: Final para Fórmula Entrecor a 24 vueltas (60.432 km.)
12:15: Final para TC 2000 a 39 vueltas (98.202 km).

EL CAMPEONATO DE ENTRECOR

(disputadas dos competencias)

Pos.	Piloto	Ptos.
1°	Massei	12
2°	J.L. Di Palma	11
3°	Minervino	6
	Zanatta	6
	Gentilli	6
6°	Cumini	4
	Suriani	4

CAMPEONATO TC 2000

(disputadas tres competencias)

Pos.	Piloto	Ptos.
1°	Bessone	45
2°	Gayraud	38
3°	Pisandelli	29
4°	Traverso	21
5°	Di Palma	20
	Banfi	20
7°	Del Río	15
8°	Oltra	12
9°	Torriani	10
10°	Zuain	9
11°	Soto	8
12°	Gdo. Del Campo	6
13°	Saenz	3
14°	Serafini	2
15°	Crocco	1
	Perini	1

CAMPEONATO DE FORMULA RENAULT

Pos.	Piloto	Ptos.
1°	Elchegaray	20
	Mazzini	20
3°	Solmi	18
	Furlan	18
5°	Neviani	17
6°	Bovone	15
	Pagani	15
8°	Cingolani	10
9°	Palmero	6
10°	Díaz	5
11°	Mandrini	4
12°	Dellasantina	3
	Pereyra	3
14°	Paulizzi	2
15°	Mancuso	1

ASI FUE LA ANTERIOR DE TC 2000

Autódromo de Concordia - Circuito de 2.518 m –28 vueltas–. Recorrido total: 70,448 km. 29-9-83.

CLASIFICACION

Del Río, 1m14s09 a un promedio de 122,348 km/h; Traverso, 1m14s54; Di Palma 1m14s64; Gayraud, 1m14s73; Gdo. Del Campo, 1m15s77; Gvo. Del Campo, 1m16s36; Pontoriero, 1m16s22; Barceló, 1m17s05; Saenz, 1m17s36; Gava, 1m17s74; Crocco, 1m17s75; Pugliese, 1m18s00; Rossone, 1m18s26; Ramos, 1m18s30; Buzzurro, 1m18s54; Torriani, 1m18s73; Ramponi, 1m20s79; Bairgian, 1m27s49; Rabade, 1m40s11.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	8	Mario Gayraud	Ford Taunus	36m05s17	28
2°	3	José Pontoriero	VW 1500	36m42s23	28
3°	10	Juan María Traverso	Ford Taunus	37m05s27	28
4°	14	Gustavo Del Campo	Ford Taunus	38m05s94	28
5°	46	Franco Gava	Fiat 128	36m55s47	27
6°	21	Gerardo Del Campo	Ford Taunus	37m00s04	27
7°	7	Orlando Buzzurro	Ford Taunus	37m06s31	27
8°	22	Norberto Rossone	Ford Taunus	36m12s61	26
9°	43	Gonzalo Barceló	VW 1500	36m19s55	25
10°	4	Carlos Crocco	VW 1500	36m26s77	23
11°	44	Jorge Ramos	VW 1500	27m23s73	20

No clasificaron: Del Río, Larroca y Bairgian, 14 vueltas Di Palma, 13, Saenz y Torriani, 11; Ramponi, 8.
No registró paso: Rabadé
Promedio del ganador: 117,226 km/h.
Récord de vuelta: Del Río en la segunda vuelta en 1m15s60 a un promedio de 119,904 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 103 — 16 de abril de 1986

Una Joya Fotográfica de Jano Colcerniani

EL INCREIBLE VUELO DE NESTOR GIECO

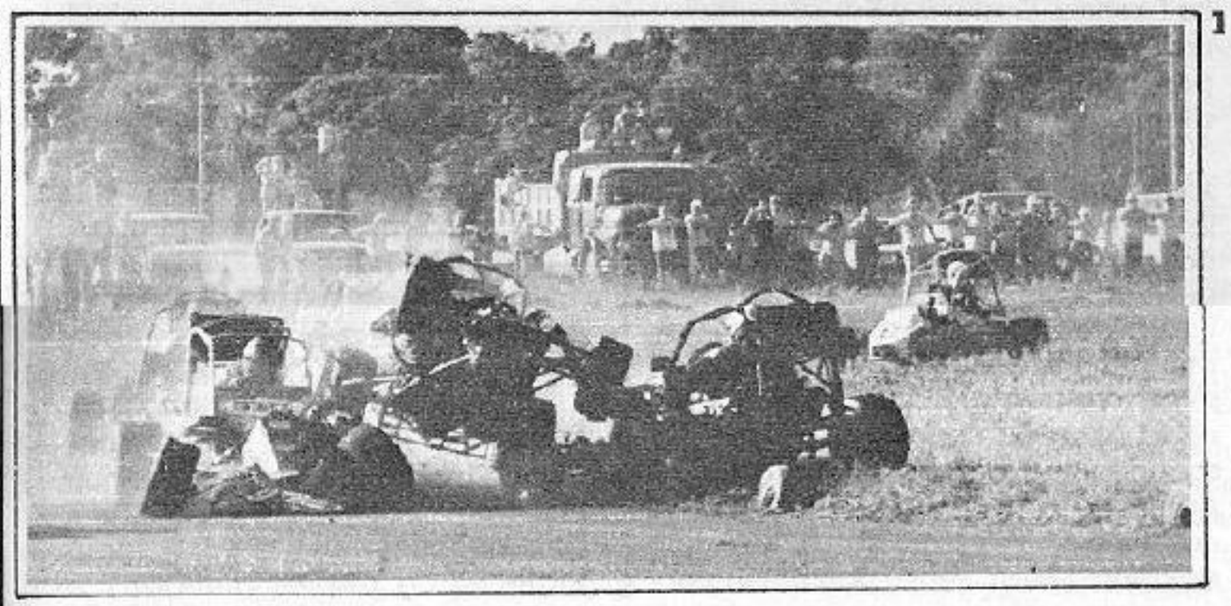
En el transcurso de una competencia de Midgets en Santa Clara de Saguier, Santa Fe, el joven Jano Colcerniani, fotógrafo de la revista Hombres & Máquinas (que gentilmente nos cedió la secuencia) captó estas excelentes tomas del accidente en el cual resultara Néstor Gieco el principal protagonista.

*En la segunda curva de la final de Midgets del Litoral, de la reunión disputada en Santa Clara de Saguier el 9 de marzo pasado, los autos venían en apretado pelotón cuando el de Omar Daniele se cruza y es embestido frontalmente por el de Arnaldo Ferrero. Ambas máquinas quedan detenidas en medio de la pista –hacia la cuerda– cuando aparece Néstor Gieco, quien había largado en la última fila, y se los encuentra de pronto tras una cortina de polvo y se los lleva por delante (**foto 1**). El impacto es violentísimo y la máquina de Gieco, tras el golpe inicial, pasa por sobre los autos de Ferrero y Daniele y cae de punta (**foto 2**), para luego rebotar, como se ve en la **foto 3**. En el aire (**foto 4**) hace un medio tonel, vuelve a rebotar pegando de cola y da otra vuelta, tal como vemos en la **foto 5**.*

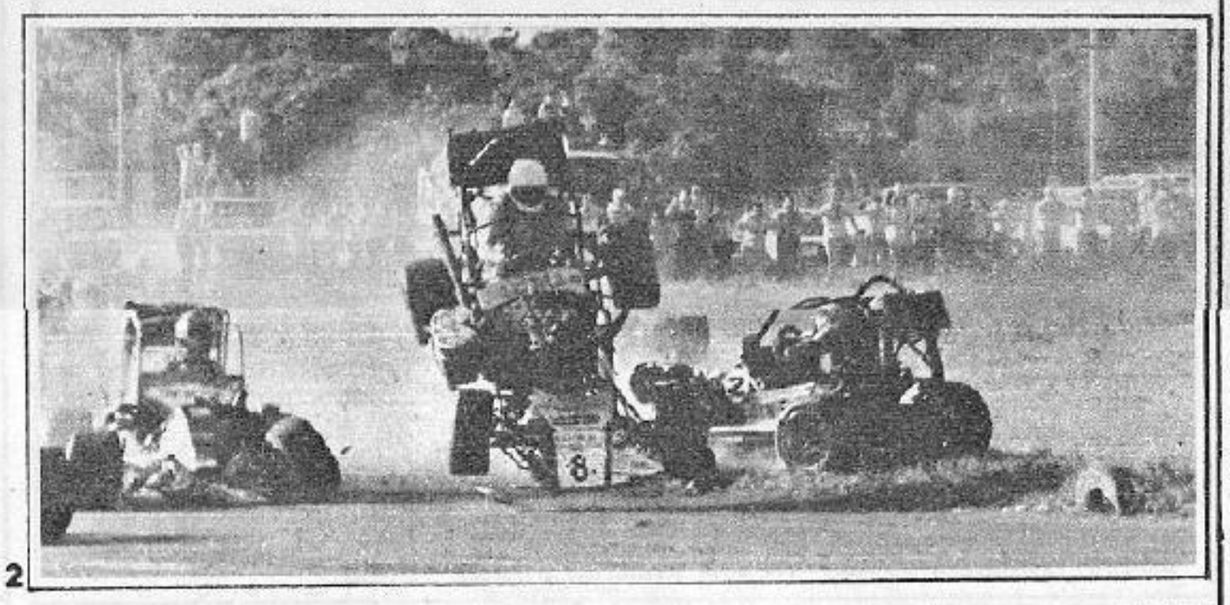
La carrera se detuvo y se volvió a largar, obviamente sin la presencia de Néstor Gieco y tampoco de Arnaldo Ferrero, los que, como Daniele, resultaron ilesos afortunadamente. Además de los fierros rotos, Gieco sufrió la rotura de sus pantalones, brindando al público un inesperado "cola less".

La serie que presentamos se complementa con otras siete fotos obtenidas por Jano Colcerniani, quien usó cámara Minolta, con motor y objetivo zoom de 80 a 200 mm, siendo el negativo de color. Nuestra felicitación por el trabajo al benjamín de los Colcerniani.

1



2



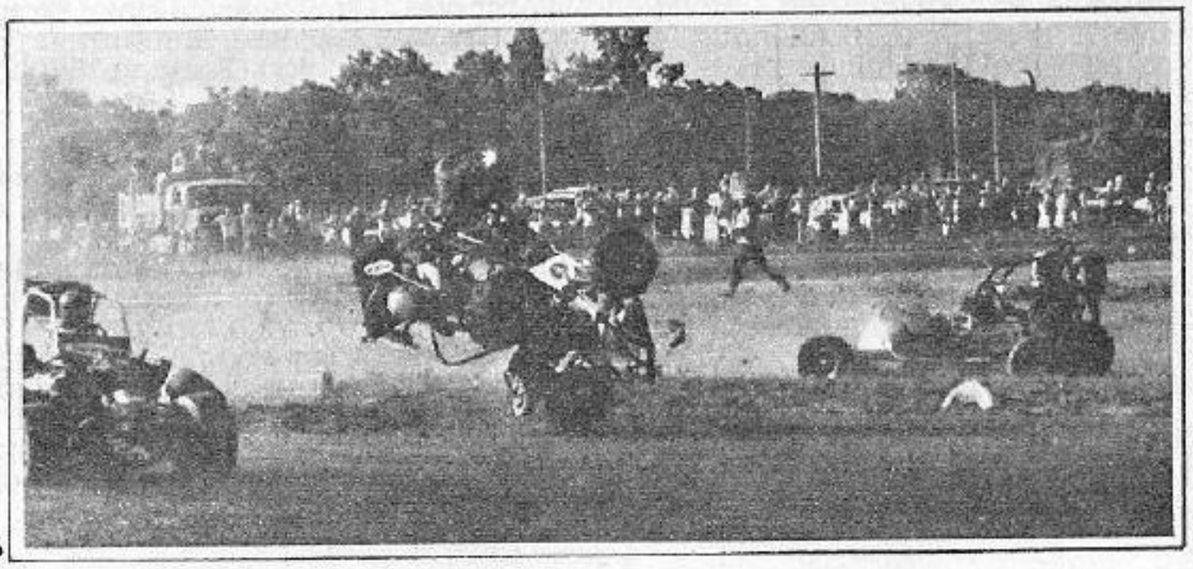
3



4



5





Monomarca del NOA

EL CLUB CUMPLIO UN AÑO

San Miguel de Tucumán – El Club de Pilotos Monomarca del NOA festejó su primer año de vida el 21 de marzo con una cena gigante de camaradería en los salones del Centro de Ex Alumnos de Don Bosco, de esta capital. Asistieron autoridades provinciales, municipales y deportivas del noroeste argentino, destacándose la presencia de dirigentes automovilísticos de Santiago del Estero y Salta.

El anfitrión, presidente del club, Contador José Alperovich, agradeció la presencia de todos ellos y se refirió al grato acontecimiento. Al final se entregaron diversas distinciones recordatorias a colaboradores, amigos y periodistas. CORSA también recibió lo suyo, como informamos en nuestra edición anterior.

En la foto vemos a Alperovich dirigiéndose al público; junto a él, el jefe de Policía, Guillermo Corbalán Costilla, y el intendente municipal interino, Dr. Rodolfo Córdoba.

FR Cordobesa y TZ Clase "A" en Guatimozín

MENTA Y LETONA GANARON EN LA FECHA DE APERTURA

Guatimozín, Cba. – En esta localidad del oriente cordobés, el 16 de marzo se llevó a cabo la apertura de los campeonatos anuales de **Fórmula Renault Cordobesa** y de **Turismo Zonal Clase "A"**, organizada por la peña El Cacique sobre circuito de tierra compactada de 1.400 metros de recorrido en su cuerda.

Con la **Fórmula Renault**, el panorama para 1986 se muestra por demás promotedor. Esta categoría, uno de los seguros trampolines para la FRA (que ha dado a la categoría nacional pilotos como el último campeón zonal, Gustavo Mandrini, además de Gustavo Giorgi, Norberto Della Santina, Gustavo y Eduardo Ballario, etc.) presentó un buen número de participantes por ser la fecha inicial dieciséis.

Pezza le ganó la primera serie a Juan Menta y Peiretti, mientras que en la segunda, Nocioni hacía lo propio postergando a Torres y Piermattei. En la final, cumplida apenas una vuelta, Luis Pezza comenzó a capitalizar el rendimiento de su máquina alejándose en la punta vuelta tras vuelta. Pero en el giro 15º, cuando llevaba siete segundos de ventaja, se le suelta la palanca de cambios en el ensamble con la caja y queda de espectador, dejando a Menta en la punta, seguido a su vez por Anino, Peiretti, Matteucci, Chergo y Nocioni.



Podio de la Fórmula Renault Cordobesa: de izquierda a derecha, Anino, Menta y Peiretti.

Peirelli no se contentó sin embargo con la tercera posición, asedió a Anino y lo pasó, consiguiendo así ser escolta del triunfador, Juan Menta.

Clasificación final FRC, 28 vueltas: 1º **Juan Menta (Fauro/Inriville) 20m10s80/100 a 114,657 km/hora**; 2º Mario Peiretti (Fauro/Bell Ville) 20m13s47; 3º José E. Amino (Fauro/Monte Maiz) 20m14s68; 4º Héctor Nocioni (Crespi/San José de la Esquina) 20m15s39; 5º Hedilberto Chergo (XX/Chañar Ladeado) 27 v; 6º Juan M. Matteucci (Crespi/Guatimozín) 26 v;

F-2 Bonaerense y TC Zonal en Arrecifes

GJURISICH BAILO SIN LUGAR A DUDAS

Pergamino, BA – Ante más de 2.000 personas y en un circuito en buenas condiciones se iniciaron el 23 de marzo pasado los certámenes de Fórmula 2 Bonaerense y Turismo Carretera Zonal bajo la correcta organización del Arrecifes Automóvil Club, en su circuito de 1.290 metros, en dicha ciudad.

En las últimas carreras de F-2 Bonaerense de 1985, Guillermo Gjurisich había insinuado sus ansias de victoria pero el motor Peugeot no pudo contra los R18. Entonces junto a la peña "La Palanca" decidieron encarar la preparación de un impulsor del rombo y con el mismo llegaron a la primera carrera del año para ganar impecablemente.

La categoría tuvo un muy buen comienzo, con un parque de 19 autos y una gran lucha en la final. En las series a 11 vueltas prevalecieron Guillermo Giraudo sobre Gjurisich y Saranitte y Rodolfo Arata por sobre Hernández y Gorosurreta.

La final pactada a 22 vueltas, debió detenerse en el giro 16 a raíz de una persistente llovizna que tornaba dificultosa la visión. Gjurisich picó impecablemente en punta seguido por Giraudo, Arata, Saranitte, Trombetta, Hernández, Gorosurreta, Jackelin, Matijacevich, Bianchini, Reverter e Hidalgo. La lucha por el primer lugar fue feroz y eso permitió que los punteros se distanciaran del resto; en la cuarta vuelta, Saranitte superó a Arata, en tanto que se retrasaban Matijacevich y Bianchini y se notaba el repunte de Hidalgo. La disputa del primer lugar no ofreció tregua, en tanto que Trombetta junto a Hernández y Gorosurreta protagonizaron otra puja de excepción; hacia el final un rezagado definió la carrera cuando Gjurisich pudo superarlo y dejárselo de tapón a Giraudo.

Una gran carrera para el inicio de la temporada, con un parque superior al esperado y con una gran paridad, al punto de culminar trece autos en la vuelta del ganador.

Final F-2 Bonaerense, 16 vueltas: 1º **Guillermo Gjurisich (Bravi-Renault/Teodolina) 12m04s33/100, a 102,519 km/hora de promedio**; 2º Guillermo Giraudo (Berta-Renault/Arrecifes) 12m06s31; 3º Miguel Saranitte (Bravi-Renault/Pergamino) 12m14s18; 4º Rodolfo Arata (Bravi-Renault/Arenales) 12m22s63; 5º Daniel Trombetta (Bravi-VW/Arribeños) 12m23s59; 6º Hugo Hernández (Berta-Renault/Teodolina) 12m25s30; 7º José Gorosurreta (Bravi-Peugeot/Colón) 12m27s71; 8º Jorge Jackelin (Bravi-Renault/Ferré) 12m29s94; 9º Norberto Hidalgo (Fontana-VW/Viña) 12m30s83, y 10º Roberto Matijacevich (Porta-VW/Pergamino) 12m35s00, todos con 16 vueltas.

TC Zonal. Bailo sin dejar dudas

Existían algunas dudas acerca del parque que podía presentar el TC Zonal en el inicio a raíz de un conflicto de parte de los usuarios de Ford, solucionado una semana antes; no obstante ello fueron 11 los autos presentes, buen número teniendo en cuenta los detalles mencionados.

Pero el que no dejó dudas fue Roberto Bailo, dominador de las carreras finales del año anterior; ganó las dos series por suma de tiempos que sirvieron para ordenar la final siempre escoltado por Antonio Rosell. En la final a 16 vueltas, Bailo dominó a voluntad seguido en el comienzo por Rosell, Matkovich, Manzanares, Díaz, Cilia, Litardo y Signifredi; en la cuarta vuelta, cuando Matkovich presionaba sobre Rosell realizó un trompo y perdió varias posiciones, en tanto que Manzanares abandonaba por caída en la presión de aceite. Sin mayores novedades llegó el final con un claro triunfo de Bailo.

Final TC Zonal, 16 vueltas: 1º Roberto Bailo (Chevrolet/Graham) 12m48s51/100, a un promedio de **96,625 km/hora**. 2º Antonio Rosell (Chevrolet/Arrecifes) 12m58s85; 3º Eduardo Díaz (Chevrolet/Salto) 13m22s54; 4º Eduardo Cilia (Chevrolet/Salto) 13m24s44; 5º Darío Matkovich (Ford/La Violeta) 13m29s21; 6º Angel Litardo (Torino/Arrecifes), y 7º Luis Signifredi (Chevrolet/Colón), ambos con 15 vueltas cumplidas.

(Informe de Roberto Ostoich)

Nocturno de Midget y

GALICHIO EN

En el club Nueva Chicago del barrio de Mataderos, el pasado sábado 15 de marzo se realizó la 20ª fecha del **Campeonato Metropolitano Nocturno de Midget y Speedway** que organiza la Asociación Argentina Pilotos Midget.

Como es habitual, el público respondió con todo a la propuesta sabatina y estamos seguros de que habrá salido más que satisfecho por cuanto el espectáculo tuvo muchísimo brillo, especialmente en el plato fuerte. Los récords vigentes en la pista iban cambiando de dueño paulatinamente merced a las acciones de dos ídolos como son **Carlos Galichio** y **Juan Carlos Bordignon**. Ellos se encargaron de que los relojes mostraran asombrosos registros en cinco oportunidades...

La velada se inició con los **Minimidgets**; en la categoría **Standard** Gabriel Bianco y Roxana Tardito fueron los ganadores de las series. En la **final**, Bianco picó en punta y se escapó, mientras Roxana Tardito y Daniel Galasso luchaban por el segundo lugar, definido a favor de este último justamente en la última vuelta. De esta manera, Gabriel Bianco reverdece los laureles de la familia, ya que en otras épocas, su padre, **Héctor Bianco**, fue figura de la Fórmula 07. **Clasificación final: 1º Gabriel Bianco (M101-Zanella);**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

7° Luis A. Pezza (Crespi/Villa Eloísa) 15 vueltas y 8° Jorge Ronzabi (XX/Chanar Ladeado) 14 vueltas. Campeonato: Menta, 9 puntos; Peiretti, 6; Anino, 4; Nocioni, 3; Chergo, 2, y Matteucci, 1 punto.

En **Turismo Zonal Clase "A"**, categoría compuesta por máquinas Renault 850, Gordini y 4L, el binomio Letona-Giorgis ganó la serie inicial, mientras que Franceschini-Ferretti hizo lo propio en la segunda. En la **final**, el debutante Letona (que incursionaría este año en la FRA nacional) se despegó del pelotón y logró una ventaja de cuatro segundos; quizás esa diferencia hizo que el puntero se desconcentrara, ya que si bien lo alcanzó Aimar-Quiroga, recuperó prontamente la vanguardia ganando sobre aquél, que fue desclasificado por estar fuera de reglamento la brida restrictora del carburador. En consecuencia, ésta fue la clasificación final:

Turismo Zonal, 12 vueltas: 1° **Letona-Giorgis (XX/XX)** 11m34s99/100, a un promedio de 87,022 km/hora. 2° Franceschini-Ferretti (XX/XX) 11m36s99; 3° Rosetti-C. Della Santina (XX/XX) 11m47s49; 4° Muro-Zacchia (XX/XX) 12m01s68; 5° Serafini-Arthur (XX/XX) 12m08s64.

(Informe y fotos de Orlando José Delena)

Midgets del Litoral en Brinkmann

OMAR DANIELE GANO EN DRAMATICO DUELO

Rafaela, SF – Con la asistencia de 3.851 aficionados que pagaron su entrada, se realizó el día 23 de marzo en la localidad de **Brinkmann** (Córdoba) la segunda fecha del campeonato anual de **Midgets del Litoral**, organizada por el Club Deportivo Barrio Bertossi en el óvalo de 435 metros de cuerda.

Cuando promediaba el espectáculo comenzó a amenazar la lluvia, que se hizo presente en el transcurso de la final, no obstante lo cual la mayoría del público siguió atenta a la puja que sostenían Omar Daniele y Raúl Caligaris en busca del triunfo, que correspondió finalmente al cordobés (de Porteña) Omar Daniele, que suma así tres victorias en su legajo personal, con las dos que ganara en 1985 (Villa San José y Ramona).

Fueron 25 los pilotos que participaron, registrándose los debuts de los rafaelinos Claudio Romero y Carlos Colucci, y la reaparición de Fabián Boscarol, Luis García y Roberto Carrel. También tomó parte Néstor Gieco, quien había sufrido un espectacular accidente en la fecha anterior.

El más veloz en **pruebas de clasificación** fue Sebastián Operto (Peugeot/Rafaela) que estableció 19s04/100 a 82,247 km/hora, dos décimas de segundo menos que Giraudo, Ranciglio y Boscarol, que lo siguieron.

Las **series** se las adjudicaron René Zenklusen, Jorge Daniele y Omar Daniele, éste en la más veloz. Las **semifinales** fueron triunfos para Omar Daniele (nuevamente el más veloz) y Víctor Ranziglio.



Omar Daniele, el ganador de la carrera de Brinkmann, junto a su midget propulsado por un Peugeot. El rafaelino consiguió su tercer triunfo.

Como es habitual, los mejores catorce pilotos de las semifinales pasaron a integrar la grilla de la carrera **final**, disputada a 20 giros. Bajada la bandera, Omar Daniele se puso a la cabeza seguido por Caligaris, quien a su vez debió soportar el asedio de Ranziglio en las primeras vueltas. Luego ambos punteros se fueron distanciando algo, en un dramático duelo de rueda a rueda que fue rubricado por el aplauso del público cuando se cumplió el recorrido estipulado. Zenklusen consiguió arrebatarle el tercer puesto a Ranziglio, quien luego también fue aventajado por Giraudo.

Clasificación final: 1° Omar Daniele (Peugeot/Porteña, C) 6m18s6 a 80,116, km/hora; 2° Raúl Caligaris (VW 1500/Ramona, SF) 6m19s2; 3° René Zenklusen (Peugeot/Rafaela, SF) 6m21s3; 4° Oscar Giraudo (Renault 12/Sunchales, SF) 6m22s; 5° Víctor Ranziglio (Peugeot/San Francisco, C) 6m26s8; 6° Osmar Garbagnoli (Fiat 125/Rafaela, SF) 6m27s5; 7° Jorge Daniele Fiat 125/Morteros, C) 6m27s6; 8° Sebastián Operto (Peugeot/Rafaela, SF) 6m31s6; 9° Raúl Serri (Fiat 125/Brinkmann, C) 6m32s; 10° Roberto Carrel (VW 1500/San Francisco, C), a una vuelta. **Campeonato:** Zanor y O. Daniele, 9 puntos; Caligaris y Zenklusen, 8; J. Daniele, 7; Giraudo, 6; Ranziglio, 2, y Garbagnoli, 1 punto.

(Informe de Hugo V. Ittevo)

Speedway en Buenos Aires

LA NOCHE DE LOS RECORDS

2° Daniel Galasso (Galasso-Zanella); 3° Roxana Tardito (Vara-Zanella); 4° Martín Muñoz (Brekart-Zanella); 5° Diego Venezia (M101-Zanella); 6° Jorge Caruso (Vara-Zanella).

Las **series** de la categoría **Promocional** fueron ganadas por Sergio Michieleto y Alejandro Carbone, quienes también lucharon por la supremacía en la final hasta que Michieleto logró imponerse sobre el piloto de Floresta.

Clasificación final: 1° Sergio Michieleto (M101-Zanella); 2° Alejandro Carbone (Brekart-Zanella); 3° Héctor Cadete Branda (Vara-Zanella); 4° Matías Pelletieri (Vara-Zanella); 5° Lionel Catone (Vara-Zanella); 6° Francisco Alonzi (Vara-Zanella).

Pasando a los **Midgets**, las **series** quedaron en poder de Juan Carlos Bordignon, Marcelo Fernández, Daniel Napolitano (en constante ascenso) y Carlos Galichio. Posteriormente se disputó una serie para no clasificados, que fue para Facundo Peña, y luego se dio paso a los **repechajes**, que fueron tres, siendo ganadores, Alfredo Lameiro, Héctor Sánchez y Antonio Malera.

En la primera **semifinal**, Galichio vio primero la cuadriculada, superando a Rubén Verón y David Martínez; en la segunda "semi" Héctor Pozueta hizo lo propio con Oscar Dini y Jorge Montes.



Carlos Galichio lidera un trencito en el que los primeros "vagones" son Jorge Montes y Marcelo Fernández (Foto Raúl Fernández Villar).

En la **final**, Galichio se escapó desde el vamos y los muchachos nada pudieron hacer para darle alcance. De todos modos, la lucha es ahora por el subcampeonato entre Pozueta, Montes Aranzana y Bordignon, lo que equivale a decir que a pesar de que Galichio lleva una considerable ventaja en el certamen ello no significa que las carreras sean aburridas.

Clasificación final: 1° Carlos Galichio (Fiat 1600) 2m13s98 para las 8 vueltas; 2° Héctor Pozueta (Fiat 1600); 3° Oscar Dini (Peugeot); 4° Jorge Montes (Fiat 1500); 5° David Martínez (Fiat 125); 6° Rubén Verón (Fiat 1600). **Campeonato** (cumplidas 20 fechas): Galichio, 217; Pozueta, 111; Montes, 101; Aranzana, 85; Bordignon, 76,50.

Las motos de la categoría **Standard Internacional hasta 205 cm³** también aportaron lo suyo al espectáculo y en las dos series disputadas **Luis Bustamante** fue el vencedor, repitiendo en la final luego de vérselas con el consagrado Jorge Grigoli. Bustamante ocupó el escalón más alto del podio, seguido por Grigoli y Ricardo Gemetto. Los de las motos también dan luz propia a las noches de Nueva Chicago con interesantes competencias.

(Informe de Duilio Caro)



Gabriel Bianco, con la ajedrezada de los triunfadores. Ganó el derecho a llevarla en Mini-midgets Standard (Foto Gildo).

TC del Oeste en Mar de Ajó

GONZALEZ Y LARRONDO EN UN NUEVO CIRCUITO





Una panorámica de parte del circuito y del parque mecánico presente, antes de la iniciación del programa

*Otatti y Larrondo en la final de Clase "B". La clasificación quedaría con los puestos trastrocados dandole el triunfo a Juan Larrondo (**Fotos Marcos**)*

El Auto Moto Club Mar de Ajó coronó varios mese de esfuerzo el domingo 16 de marzo, inaugurando su propio autódromo denominado Mar de Ajó - San Bernardo con la presencia de la categoría **Turismo Carretera del Oeste**, utilizando ésta la variante nº 1 que cuenta con una extensión de 1.675 m.

El espectáculo fue presenciado por 3.000 personas, lo que entusiasmó a los dirigentes al punto de encarar antes de la segunda competencia, el asfaltado del circuito utilizado, quedando el mayor de 3.388 m. para una segunda etapa.

Se presentaron las dos clases del **T.C. del Oeste**, adjudicándose las pruebas de clasificación de la Clase "B" Oscar Alvarez y José Fernández la Clase "A"; realizaron también tres series clasificatorias a ocho giros y una final a 16 rondas.

Clasificación Clase B: Primera serie, 1º Julio Otatti; 2º Juan Larrondo. **Segunda Serie**, 1º Oscar Camafreita; 2º José Andriani. **Tercera serie**, 1º Agustín Dopico, 2º Alberto Díaz.

Final: 1º Juan Larrondo (Falcon - Mercedes) 16m22s52/100 a 98,208 km/h; 2º Julio Otatti (Chevrolet - Merlo) 16m24s82; 3º Agustín Dopico (Chevrolet - Caseros) 16m25s4; 4º Walter Reinero (Chevrolet - El Palomar) 16m53s29; 5º Antonio Feranna (Chevrolet - Carapachay) 16m59s; 6º Alberto Díaz (Chevrolet - San Martín) 17m00s14. **Campeonato: 1º: Otatti 30,50 ps;** 2º Alvarez 25; 3º Larrondo 23,50; 4º Reinero 22; 5º Dopico 21 ps.

Clasificación Clase A: Primera serie, 1º Oscar Usandizaga; 2º José Fernández. **Segunda serie**, 1º Armando Cicale; 2º Oscar Duarte. **Tercera serie**, 1º Oscar Piccoli; 2º José Segado Sánchez.

Final: 1º Jorge González (Chevrolet - Haedo) 16m2s34/100 a 100,166 km/h; 2º Oscar Piccoli (Falcon - General Rodríguez) 16m4s40; 3º Armando Ciccalo (Chevrolet - San Miguel) 16m6s18; 4º Oscar Usandizaga (Chevrolet - Baradero) 16m07s70; 5º Oscar Duarte (Chevrolet - Libertad) 16m12s32; 6º Horacio Boero (Chevrolet - Los Polvorines) 16m15s53. **Campeonato: 1º José Fernández 28,50 ps;** 2º Ciccale 27; 3º Duarte 26,50; 4º Piccoli 24,50; 5º González 23 ps.

PLANILLANDO CAMBIO DE ONDA

A partir del pasado 5 de abril, el programa radial de automovilismo zonal **Planillando**, pasó a difundirse por LR9 Radio América, todos los sábados a partir de las 19 horas. Al frente de Planillando se encuentra **Carlos Ramón Varela**, colaborador frecuente de estas páginas, quien brinda desde esa onda una amplísima información del acontecer de categorías zonales, especialmente de las del ámbito metropolitano y del Gran Buenos Aires y La Plata. En su nueva etapa, le deseamos a Carlitos mucha, pero mucha suerte.

El Chaco, un Nuevo Polo de la Regularidad

ACHAR PONE MANOS A LA OBRA

Resistencia, Chaco - Una de las actividades que ha crecido considerablemente en los últimos tiempos en nuestra provincia es la Regularidad. Ello fue posible gracias al trabajo serio y continuado de un grupo integrado a la Asociación de Volantes del Nordeste, que completó un torneo marcado por el éxito, tanto de organización como en la respuesta que obtuvo de los deportistas, quienes contribuyeron al logro de un parque numeroso en cada una de las realizaciones.

Este grupo de entusiastas, cumplidos los primeros pasos en la entidad que cobijó sus inquietudes, decidió fundar su propia entidad, y así, el 17 de septiembre de 1985 nació ACHAR, la Asociación Chaqueña de Regularidad, cuya presidencia fue confiada a Alberto Perpiñal, secundado por Héctor Balocco (vicepresidente), Raúl Cherñak (secretario general), Carlos Ortiz (secretario de actas); Hugo Rohorman (tesorero); Pablo Gruber (protesorero) y Gustavo Bonetto. Miguel Colussi y Raúl Vinokurov como vocales titulares, Pedro Colussi, Oscar Pallud y José Fernández, suplentes. Los revisores de cuentas son Guido Ardanás y Timoteo Lugo.

Proyectos para 1986

Una de las preocupaciones de la CD es la constitución de subcomisiones que permitan realizar y afianzar las distintas actividades. Se han formado para ello las SS.CC. de Carreras, Propaganda, Prensa y Actividades Sociales.

Una de las satisfacciones de 1985 fue la respuesta obtenida con el Campeonato del Norte de Regularidad, en el que participaron representantes de Santiago del Estero, Tucumán y Chaco, con seis pruebas con un promedio de 34 automóviles en cada una, incluyendo Primera (a la décima) y Segunda (al segundo) en base al Reglamento General de Regularidad. En 1986 se registrará como novedad la incorporación de especialistas correntinos.

El Campeonato de Norte de este año, se organizará en forma conjunta con la Asociación Santiago del Estero de Regularidad (ASER), Club Tucumano de Regularidad (CTR), la Agrupación de Regularistas de Yacireta (ARY) con asiento en Ituzaingó, Corrientes, y por supuesto ACHAR.

Este es un paso más de los aires renovadores que soplan en la Regularidad argentina anteriormente concentrada en tres o cuatro puntos del país, y afortunadamente hoy, en función de integraciones regionales, se difunde, manteniendo su carácter estrictamente amateur en el que toda la recompensa es el trofeo, la satisfacción de cumplir con apoyatura a entidades de bien público y el placer de competir y superarse en un marco de extraordinaria camaradería.

(Carlos "Cacho" Silva)



La bandera en alto en manos del "Fefe" Fernández, en una largada de Regularidad, actividad que ACHAR pretende consolidar definitivamente en el Chaco (Foto Jorge Aguirre, diario Norte)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

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

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

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

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE

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



CASCOS

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

SISTEMAS RALLYPRIMES

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

Av. del Libertador 5822 (cp. 1429) BS. AS. TEL. 784-4508

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



CRESPO LEVAS Y COMPONENTES
ULTRA PERFORMANCE

EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.

ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864 y 791-4121. (alt. Av. Maipú 3200) (cp. 1636) OLIVOS. Bs. As. Argentina

DINERS CLUB

AFINACION ELECTRONICA
STANDARD Y POTENCIADO
ARBOLES DE LEVAS STD. ESPECIALES. EQUIPOS DEPORTIVOS

LEVAS NOYA

EJ.: EQUIPO DEPORTIVO COLOCADO	Fiat 128 - Regatta	= 184 Km/h
	VW. Gacel	= 178 Km/h
	Peugeot 504	= 186 Km/h

DINERS CLUB
OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

INCLUYE
* Arbol de Levas especial * Resortes de valvulas especiales
* Escape de competición (Multiple caño, silenciador)
* Puesta a punto de distribución. * Calibración de Carburador

REPUBLIQUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL. 542-8970

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

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



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

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

TOTAUTOS
UNIVERSALES Y ORIGINALES
* R. 11 * TAUNUS GHIA * V.W. GACEL *
CON SUS RESPECTIVAS ALMOHADILLAS Y COLORES
Y Ahora, también, Moldeado en Poliuretano rigido, semi-rigido y flexible de acuerdo a su necesidad

OFERTA PARA TAPICEROS
Tenemos todos los modelos sin tapizar con adaptador

TOTAUTOS

CONSULTAS Y ASESORAMIENTO
ESTADOS UNIDOS 40 - Tel. 760-6477 - VILLA MARTELLI
(a pasitos de Gral. Paz y Av. del Tejar)
ADQUIERALOS EN LOS MEJORES COMERCIOS DEL RAMO

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

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

CHASIS TODO TERRENO O ARENERO
"SEA PARROT"
VENTA DE JAULAS PARA MECANICA RENAULT, DAUPHINE, GORDINI 4 S. 6 y 12, SISTEMA M.I.G. Envios al interior



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

ARENEROS



Y TODO TIPO DE VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS
Campichuelo 385
CAP. 982-5412/85

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
R.G.
- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.

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

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

SIMBOLO DE CALIDAD
UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS
OPP-BAG M. R
- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:

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



Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

DULBECCO
RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO
SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
CONSULTENOS
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

---

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

COMPETICION T.C.2000
F. RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA
NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2
CODASUR ● C.A.P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS



LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3008, 6º Piso "9" Cap. (1187) - Tel. 86-6285

Para el 10 y 11 de mayo, en Buenos Aires

SAFARI DEL BUEN AYRE



Los días 10 y 11 de mayo se desarrollará el **Safari del Buen Ayre**, *con partida en las playas de Vicente López y un itinerario por caminos aledaños a la autopista del Buen Ayre entre la Panamericana y la avenida Gaona en el Gran Buenos Aires. La prueba será la inicial del Campeonato Provincial Bonaerense de Safari, el que continuará en Campana (15 de junio), Monte Hermoso (21 de setiembre), Claromecó (16 de noviembre) y Necochea (29 de diciembre).*

El torneo contará con organización de la Asociación Turismo Provincial al igual que las dos pruebas sudamericanas de la especialidad a realizarse del 13 al 20 de julio en Iguazú (Misiones) y del 7 al 14 de diciembre en la República Oriental del Uruguay.

La realización del Safari del Buen Ayre estará a cargo del club de Autos y Motos, con la fiscalización de la Federación Nº Regional 1 de Automovilismo Deportivo.

Monopostos 850 en Rojas

BOVERI, IMPECABLE

Pergamino, BA - Con la presencia de 2.500 espectadores y 36 autos, la categoría **Monopostos 850** hizo en el circuito de la ciudad de Rojas (de estado regular) su segunda fecha del campeonato anual, el 16 de marzo, la que se concretó con fallas en la organización.

Tras la incursión sobre el pavimento juninense, que no mostró un parque convincente, era esperable una recuperación en ese sentido con el retorno a la tierra; y así ocurrió con el agregado de originarse además, una lucha mucho más interesante que sobre el asfalto.

Se hicieron tres series a 10 vueltas cada una al trazado de 1.214 metros: en la **primera**, Daniel Boveri aventajó a Juan Carlos Pieters y a Luis García. En la **segunda**, Oscar Luppi superó a Carlos Feliú y Luis Martínez. En la **tercera**, venció Mario Demicco, escoltado por Néstor Demateo y Jorge Rugora.

La final se desarrolló a 20 vueltas; desde el inicio se adueñó del liderazgo Daniel Boveri, en brillante salida desde la tercera posición. Tras el rojense se escalonaron entonces Demateo, Demicco, Luppi, Pieters, García, Rugora y Franquet.

Paulatinamente los dos vanguardistas mostraban que la cosa sería entre ellos, mientras que se anotaba el avance de Ravagnan (que había largado último) Y la recuperación de Luppi, tras su percance Pieters y García disputaban intensamente la cuarta posición tras el cómodo tercero que era Demicco.

No hubo variantes de importancia hasta el final, pero sí el gran duelo por los laureles que mantuvo en vilo al público, ya que la diferencia nunca estuvo más allá del segundo, con lo cual cualquier error definiría la carrera. Pero no los hubo por parte de Boveri, y a su perfecta largada sumó una impecable labor a lo largo de las 20 rondas lo que le valió el merecido éxito ante su público.

Final: 1° Daniel Boveri (Crespi / Rojas) 15m25s49/100 a 94.445 Km/hora; 2° Nestor Demateo (Rossi / Arrecifes) 15m25s88; 3° Mario Demicco (Crespi / Colon) 15m32s89; 4° Juan C. Pieters (Avante / Rojas) 15m39s85; 5° Luis García (Rossi / Pergamino) 15m40s72; 6° Eduardo Ravagnan (Depac / Ascensión) 15m41s52; 7° Oscar Luppi (SF / Arrecifes) 15m43s42; 8° Miguel Franquet (D'Angelo / Viña) 15m54s92; 9° Carlos Feliú (Bravi / Rojas) 16m03s72 y 10° José M. Tazzioli (Balbuena / Arribeños) a una vuelta

(Informe Roberto Ostoich)



El ruido del valle en una revista

TODO AUTOMOVILISMO

De Cipolletti, Río Negro, donde se edita, nos han llegado los dos primeros números de una nueva publicación periódica: "**Todo Automovilismo**", la que a través de sus 16 páginas de gran formato, se ocupa del automovilismo de la región y también del de nivel nacional con despliegue gráfico e informativo.

Según su primer editorial, "**nace en Río Negro, con los brazos abiertos a toda la región, con sencillez de espíritu y mentalidad joven**". A juzgar por lo que se aprecia de estos dos números, tienen un largo y exitoso camino por recorrer.

"**Todo Automovilismo**" tiene como editores responsables a **Hugo Benedetti** y **Arturo Arribere** y tiene su domicilio legal en 9 de Julio 409, Cipolletti, provincia de Río Negro, Tel. 72925. Desde acá, le enviamos al nuevo equipo nuestros mejores augurios.

Revista CORSA Nº 1032. 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:** Aída Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press, Ila. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22690 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Abril de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al publico 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

M. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3008 8o Piso "B" Cap. (1187) - Tel.: 86-6265.

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE

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

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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS

para

• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS

Competición y calle

- TAPA CILINDROS POTENCIADAS
- REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.209 (1640)
Tel. 747-3587 - ACASSUSO

¡Basta!

DE PROBLEMAS MECANICOS

YA ESTA FUNCIONANDO EL

"CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD"

EFICIENCIA Y RAPIDEZ

- Avanzado equipamiento
- Personal técnico y electrónico
- Capacitado por FORD MOTORS ARG.

OFRECEMOS

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

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

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

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

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



INDUSTAP S.A.

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

TAMBIEN TENEMOS
* AMPLIO STOCK OTROS MODELOS

TAPICERIA IMPACTO — ESPECIALIDAD EN AUTOS DEPORTIVOS

TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

CAPOTAS • ALFOMBRAS • BUTACAS • VINILICOS • CABEZALES

AV. CHICLANA 3806. CAPITAL

SERVICIO DE BULONES Y TUERCAS Ltda.

SBT

* FABRICA DE BULONES Y TUERCAS ORIGINALES, DEPORTIVAS Y ANTIROBOS

• ENVIOS AL INTERIOR •
• LLANTAS DEPORTIVAS •

* PARA TODO TIPO DE AUTOS Y PICK-UP NACIONAL O IMPORTADO



TRES ARROYOS 299. CAP. TEL. 854-3142

PEUGEOT CIUDADELA



LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel

Abierto Sábado todo el día. y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela

---

MALACATES ELECTRICOS

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



WINCH C.R. IND. Tel.: 772-4481 GOROSTIAGA 1668. CAP.

COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

ESCAPES y SILENCIADORES FANTIN

AUTOS — MOTOS



Envíos al interior

STANDARD Y COMPETICION

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

TALLERES AUSTRAL



AUTOS CLASICOS Y DE ESTILO

CARLOS VILLATE 3628 (cp.1605). OLIVOS. Suc. Munro

ARMAMOS TODO TIPO DE KITS

ESPECIALISTAS EN MERCEDES BENZ MOD. 29, ALFA ROMEO mod 31, MG mod. 52, LOTUS 46. EXCELENTE TERMINACION CON GARANTIA Y EL MEJOR PRECIO DEL MERCADO.

VENTA DE AUTOS TERMINADOS Y A PEDIDO. ——— Envíos al interior

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

(ABARTH - ALCUATT - PISTATORE)

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

TARJETAS DE CREDITO

PREPARACION DE MOTORES

POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA

COMPETICION

ITALIA 355

TIGRE • TEL. 749-1502 (cp. 1648)

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

---

ATENTI MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS

TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS

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



SANY S.R.L.

TEL. 855-0710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.

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

---

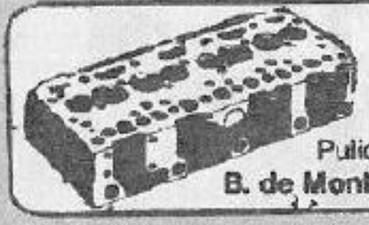
TUERCOMANIA

ACCESORIOS DE AUTOMOTORES

Especialidad Llantas — ANEXO J. — Agente

25 de Mayo 53 - NEUQUEN

TAPAS DE CILINDRO EL NEGRO JUAREZ



COMPETICION

Pulido y mecanizado para TC - TN y standard

B. de Monteagudo 1776 - MARTIN CORONADO

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 50 (1650) EL PALOMAR

HOT ROD

☆ TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK etc.

☆ VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

☆ TODO PARA EL TUERCA



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep Largos

Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) 2769-0430

Loma hermosa Envíos al interior

SIMPSON



• NOMEX • USA •
• BUZOS • GUANTES •
ROPA INTERIOR

Bmo. Mitre 1339. CAP.

49-2681

NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

OFERTAS

WALTRAC 10-15

• 0 KM. ARMADA Y BLANCEADA c/u A 140



BFGoodrich

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



Entrega a domicilio, Envíos al interior

824-4229

BELFO S.R.L.

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

WARNES 285 esq. Av. Parral. TEL. 854-0864; 855-3579

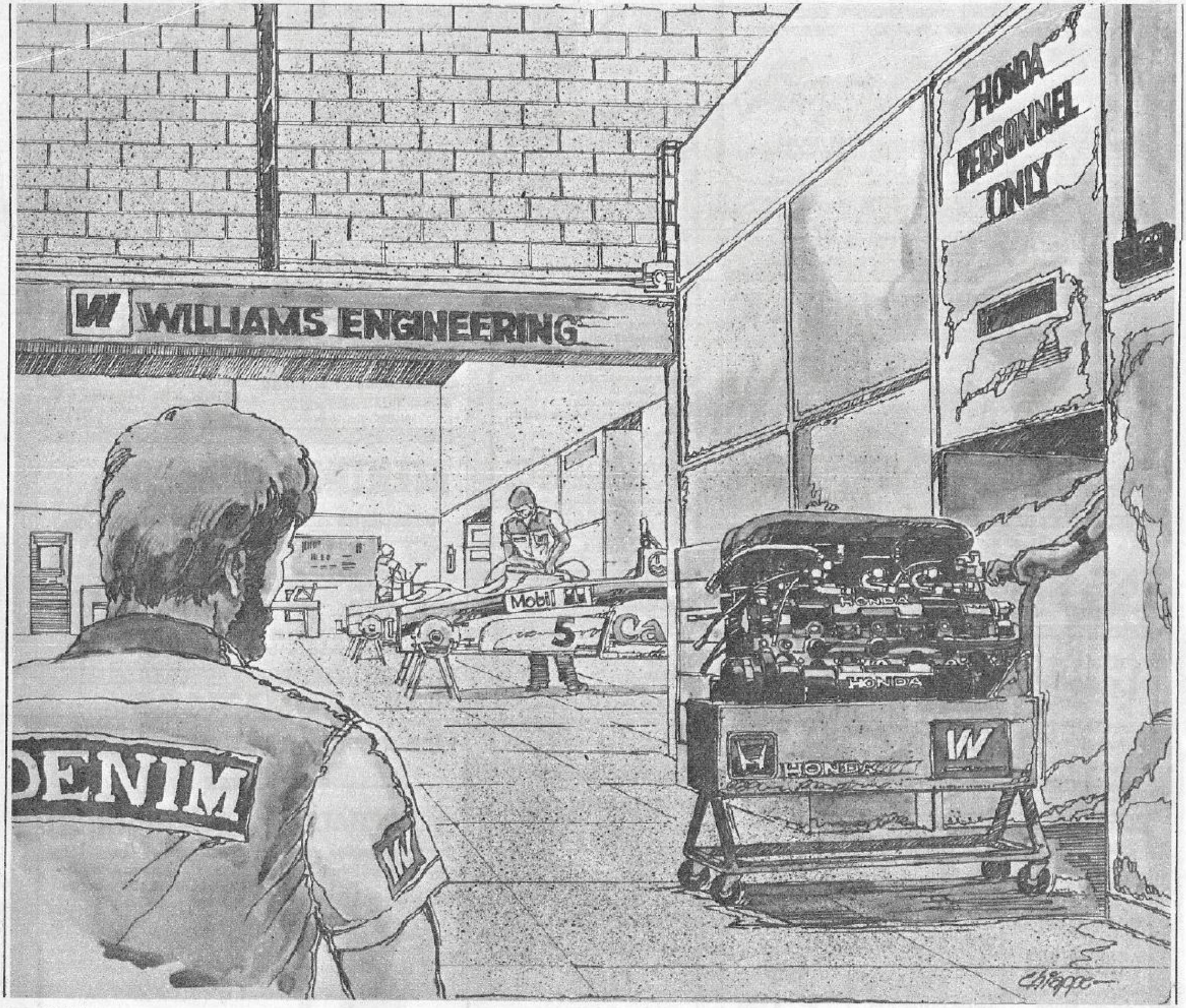
FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

LOS ENTRETELONES DEL ALARMANTE AVANCE DEL MOTOR HONDA

EL MISTERIO DE LA FIEBRE AMARILLA

(o la conexión japonesa detrás de la puerta)



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La "amenaza amarilla" que se cernía sobre la F-1 ya tiene a todos en alerta roja... ¿Cómo lo han logrado? ¿Dónde está la clave? Misterio... La maravillosa causa, "La Verdad" de hoy en la categoría máxima, puede estar tras una puerta hasta ahora infranqueable en un lugar de Inglaterra o, seguramente, dentro de una hermética y aislada factoría en Japón. Investiguemos...

Los miembros del equipo Williams están impedidos de preguntar nada a los japoneses. Y eso figura en su contrato... Los motores van y vienen por esa puerta, pero nadie sabe qué es lo que poseen en sus entrañas. Sólo los gastos de flete entre Londres y Tokio deben ser una fortuna...



Es el terror de todos los motoristas de la Fórmula Uno. Se trata del motor turbocomprimido **Honda**, de seis cilindros, que equipa a los **Williams**.

Arribado a la categoría máxima después de las experiencias hechas en Fórmula Dos sobre una versión aspirada de 2.000 cm3, este impulsor nació una década atrás, casi en forma clandestina, en un taller separado de la fábrica, erigido por el hijo de **Soichiro Honda** (que todavía estaba a la cabeza de la firma), con el apoyo no denegado pero sí un poco hostigado del ing. **Yoshio Nakamura**, que era el máximo directivo operativo.

Nakamura, que hoy sigue ocupando una posición de relieve, pero ya no de carácter ejecutivo (por razones de salud, además), y que es uno de los personajes notorios entre los técnicos del mundo, había sido el padre del Honda de F-1 que se vio en 1965 y que hasta arribó a la victoria. Luego vino otra máquina, la de ocho cilindros, concebida y realizada por otro grupo de técnicos, provenientes de las motos, que hicieron aprobar su propio proyecto por directivos algo hostiles a Nakamura (también a ellos les pasa lo de la división en "clanes"). Era un auto un tanto aventurado, que nadie quería conducir, y que finalmente debutó en el **G.P. de Francia de 1968**, en Rouen-Les-Essarts, el 7 de julio, el día en que Jacky Ickx ganara su primera carrera con Ferrari. Un debut desastroso por el despiste de **Jo Schlesser**, el incendio del coche, que tenía demasiadas piezas en magnesio y la muerte atroz del piloto francés.

Desde entonces, Honda no quiso oír hablar más de competencias automovilísticas. Pero Nakamura era "convicto y confeso" defensor de las participaciones deportivas...

Así nació la idea de eludir los obstáculos internos con la creación de una pequeña sociedad separada y llegaron los sucesos en la F-2, que lograron remover las resistencias del nuevo grupo dirigente, sobre todo de los administrativos.

Y también así se concibió el motor turbo que en 1983 fuera montado en el **Spirit** de F-1 en forma experimental, para pasar luego al Williams, una vez superado el período inicial de adecuación a la práctica. De guiar el Spirit-Honda se encargaba un ignoto jovencito sueco, de andar extraño, hoy piloto de Ferrari: Stefan Johansson.

Posteriormente vino una temporada de puesta a punto, constelada de prestaciones excitantes pero también de roturas en serie aunque con una victoria: la –afortunada– de **Rosberg** en Dallas. Y después, a mediados de 1985, la nueva generación del seis cilindros turbo, que hace su arribo... Y al final del ejercicio último, tres pole positions y tres triunfos conquistados en forma consecutiva, en Brands Hatch (G.P. de Europa), Sudáfrica y Australia.

El "peligro amarillo" se había convertido en superioridad evidente, reemplazando la del motor Porsche que había dominado en 1984 y en la primera parte de 1985.

TOP SECRET

Pero, ¿qué es lo que hace del motor Honda, el más fuerte de la actualidad? La mayor potencia con la misma cantidad de combustible consumido o, si se quiere, el menor consumo a paridad de potencia.

He ahí el resultado. Ahora, en cuanto a saber qué es lo que le permite, misterio...

Se fabula acerca de materiales nuevos e inusuales para pistones y tapas de cilindros, de sistemas electrónicos avanzadísimos, de turbinas especialísimas; pero con exactitud, nada se sabe.

Y el secreto es mantenido de modo que raya en la manía, incluso en el grotesco.

Ya existe el hecho de que los técnicos japoneses hablen y escriban en su idioma, para tornar vano cualquier intento de "captar" alguna idicación. Luego, está su comportamiento. Todo es realizado de manera casi secreta, aun en las confrontaciones con la gente de Williams, con la cual deben trabajar...

En **Inglaterra**, en el establecimiento de Williams, hay un sector donde operan técnicos y mecánicos que vienen de Japón. *Está separado por completo del taller de* montaje de los autos, vinculado con este solo por una puerta sobre la cual se halla inscripto en grandes letras: "**HONDA PERSONNAL ONLY**", señalando que sólo puede ser franqueada por los japoneses, que, por otra parte, no son siempre los mismos.

Frank Williams nos decía que de vez en cuando se ven caras nuevas, hombres que permanecen algunas semanas y después son reemplazados por otros. Un poco para no infringir las leyes laborales inglesas, que impiden estadías de más de tres meses sin permisos legales de trabajo, y mucho, para evitar promiscuidad.

Lo que ocurre, más allá de esa puerta es totalmente ignorado por los británicos que, asimismo, por contrato están impedidos de hacer preguntas. Todo lo que saben es que, de vez en cuando, la parte baja de la famosa puerta (dividida en dos) se abre y aparece un carrito sobre el cual hay un motor, con la indicación de a qué coche se halla destinado. Y por la misma puerta, sobre el mismo carrito, pasan los motores desmontados de los chasis. Nada más.

Desde el sector de los nipones, los motores son enviados por vía aérea a Japón para las revisiones, y son sustituidos por otras plantas motrices que, siempre por avión llegan revisadas y acaso modificadas. Cuánto cuesta tanto vaivén, no se sabe, pero es seguro que muchísimo.

Como informamos hace un tiempo, **Nelson Piquet** nos decía que en el reciente invierno septentrional, cuando estuvo en Japón, fue recibido con hospitalidad exquisita; pero cuando preguntaba algo en concreto, le respondían con grandes sonrisas, una linda serie de reverencias y nada más.

Como sea, en Williams ya se han acostumbrado a estas cosas curiosas y, en el fondo, no les importa. Basta que los motores sigan andando como hasta ahora.

Franco Lini

Ilustraciones: Anselmo P. Chiappe

EN MENDOZA, Rementería se desquitó

TRAVERSO FR

Frenada o desaceleración, como fuese en realidad, definió la carrera, ya que dejó a Cocho López y a Mustafá sin posibilidades de continuar luchando. Los 280 ZX mostraron, detrás de los dominadores, Rementería y Cerquetti, una competencia interesante, con cambiantes alternativas.

Es innegable. **Juan María Traverso** está pasando por un momento excelente en su trayectoria deportiva. Alternando la coupé **Nissan 300 ZX** con su coupé Renault Fuego de TC 2000, el de Ramallo se las ingenia para protagonizar cada domingo, la prueba en que compite. En esta carrera, pese a no haber probado desde la anterior (Buenos Aires), a tener una clasificación sabatina poco feliz y a pelear en la pista con tres veteranos del CAP –tal como él mismo–, se las ingenió para ganar una comptencia que resultó muy dura, eventualmente divertida y definitivamente polémica.

Por su parte, los Nissan 300 ZX han demostrado ser cabales sucesores de los 280 ZX, y pese a varias circunstancias, pueden dar espectáculos como el que vimos en el veloz trazado mendocino,

Foto mayor: *Traverso, Cocho López y Silvio Oltra en las últimas instancias de la final de la prueba de los Nissan 300 ZX. Todo estaba ya definido. La proximidad de Cocho no amenazaba a Traverso, puesto que aquél sufría con una pequeña pero definitoria falta de velocidad y frenos.*

Foto menor: *Gabriel Raies –de buena actuación en la final, pese a un problema con sus neumáticos– junto a Juan María Traverso, el gran protagonista en Mendoza.*

Texto y Fotos: Eduardo E. Neira





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

fácil entre los Datsun, mientras que los Nissan libraban un carrerón hasta que...

ENO Y SE FUE



con cinco autos disputando la punta, conducidos por pilotos de primer nivel. Su capacidad de convocatoria no ha disminuido ni un ápice, aunque en este caso el numeroso público que concurrió a la reunión especialmente estaba ávido de automovilismo de categoría, algo que hasta ahora no podía apreciar con la frecuencia que una cuidad –o mejor dicho, región– como ésa, se merecía.

Los **Datsun 280 ZX** mantienen intacta su competitividad, y si bien no son manejados por los "consagrados", también en Mendoza han dado un espectaculo excelente, tal como lo demostro la lucha en cada pelotón de los que se integraron durante la final dominguera.

300 ZX: TRAVERSO Y DISCUSION

Con trece autos en un segundo y ¡veintidós! en dos segundos, el sábado la cosa prometía. La típica paridad del CAP se evidenció una vez más, pese a que, como se sabe, es imposible que haya 26 autos con idénticas performance y rendimiento. Inclusive éstos, que incorporan tecnología de punta y que tienen un par de "enanitos electrónicos" regulando cada función, desde adentro de unas cajas negras de lo más misteriosas. Si a eso se le suma que cada coche tiene once sellos en sus partes mecanicas y electrónicas principales, se llega a la conclusión obvia de que, para estar adelante, se necesitan por lo menos tres elementos: una muñeca de oro, capacidad de puesta a punto y mucha suerte. De los veintiséis autos, al menos doce estaban conducidos por pilotos en su momento campeones en alguna categoría de importancia nacional, y ello nos da el primer elemento. El segundo es algo más difícil de apreciar, mientras que del tercero, mejor ni hablar. Hay algunos autos que, comparándolos con los más veloces, parecen de otro mundo. Tal el caso del 300 ZX que manejaba **"Chippy" Breard**, quien se volvió a Buenos Aires luego de la clasificación, totalmente disconforme con el rendimiento de su coche, algo que ya se había evidenciado en Buenos Aires.

Daniel Mustafá hizo el mejor registro clasificatorio, mientras que **Bessone** lo siguió a 3 centésimas, aunque sin estar conforme. **"El tiempo lo hice 'chupado', pero el auto no va como debiera"**, decía **"Tilo"** "Cocho" **López** logró el tercer tiempo, y **Fernandino** el cuarto, luego de haber roto, en una salida de pista en los entrenamientos del viernes, una parrilla, tensor, rótula y extremo de direccion delanteros derechos. **Rodriguez Marsilli**, Oltra y Raies los seguían.

El domingo, luego de los entrenamientos matutinos, que sirvieron para que los Nissan 300 ZX asentaran gomas e hicieran algunos reloques de último momento, se disputó la **primera serie**. Fue un monólogo de Mustafá, quien tenía uno de los tres mejores autos del domingo, con Raies y **Der Ohanessian** guardándole las espaldas, mientras Cocho López se retrasaba con su motor en cinco cilindros. En la **segunda**, luego de dominar la primera parte, Bessone resignó la punta ante un renovado –respecto de la clasifica– Traverso.

La final comenzó con una escapada de Mustafá seguido por **Traverso**, Bessone y Fernandino, mientras Cocho iniciaba una trepada hacia la punta que **electrizó** a las quince mil personas que se encaramaron sobre las tribunas naturales del autódromo General San Martín.







En la primera vuelta de la final, ya habían chocado **Paredes**, **Croceri** y **Pujadas**, y en la siguiente se tocaron **Del Río**, **Monguzzi** y **Costanzo**, quedando el auto del segundo de ellos con el lateral izquierdo muy dañado, sobre todo en la puerta del piloto. **"Del Río me tiró afuera; me dijo que se había quedado sin frenos..."**, decía el cordobés de la coupé N° 3. En la sexta vuelta, Traverso superó a Mustafá, y ya López estaba colocado tercero gracias a unos extraños y perfectos malabarismos que lo llevaron incluso a andar en dos ruedas. Detrás, Bessone, Fernandino, Oltra y Der Ohanessian se disputaban cada metro, con Raies apuradísimo tratando de no perder el ritmo. **Rodriguez Canedo** ya había entrado en boxes, **Larroca** tenía problemas con su trompa, **Olmi** paraba y **Picetti** abandonaba con la goma trasera derecha pinchada. Enseguida abandonó también Monguzzi –vuelta 8– al tiempo que Mustafá superaba nuevamente a Traverso por la parte interna de la horquilla, pero volvería a quedar como escolta en la curva N° 1. La siguiente ronda sería la de la polémica. Una desaceleración notoria del coche de Traverso a la salida de un viraje, causó que Cocho López lo atropellara y Mustafá –tercero por ese entonces– hiciera lo propio, con el campeón, aunque con más violencia. Cocho nos comentaría: **"Yo vi cuando se le prendieron las luces de 'stop'. El sabe que frenó en una zona de aceleracion. Por supuesto que lo choqué, rompiendo así la trompa y los embudos de freno** –parte de la carroceria que canaliza el aire hacia los frenos delanteros–, **lo que me hizo perder velocidad y capacidad de frenado al no enfriarse bien los discos. En mi auto se vieron bien los embudos arrancados por el golpe y había pedazos de carrocería en la pista. Y pensar que por eso querían descalificarme..."**.

Mustafá, protagonista involuntario del incidente, rompió también su trompa y entró a boxes a cambiarla. Luego volvió a salir a la pista, pero muy retrasado, arruinando un trabajo excepcional durante el fin de semana. Bessone, quien había tomado la punta en aquella incidencia, debió resignarla casi inmediatamente ante Traverso. Hacia el final,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

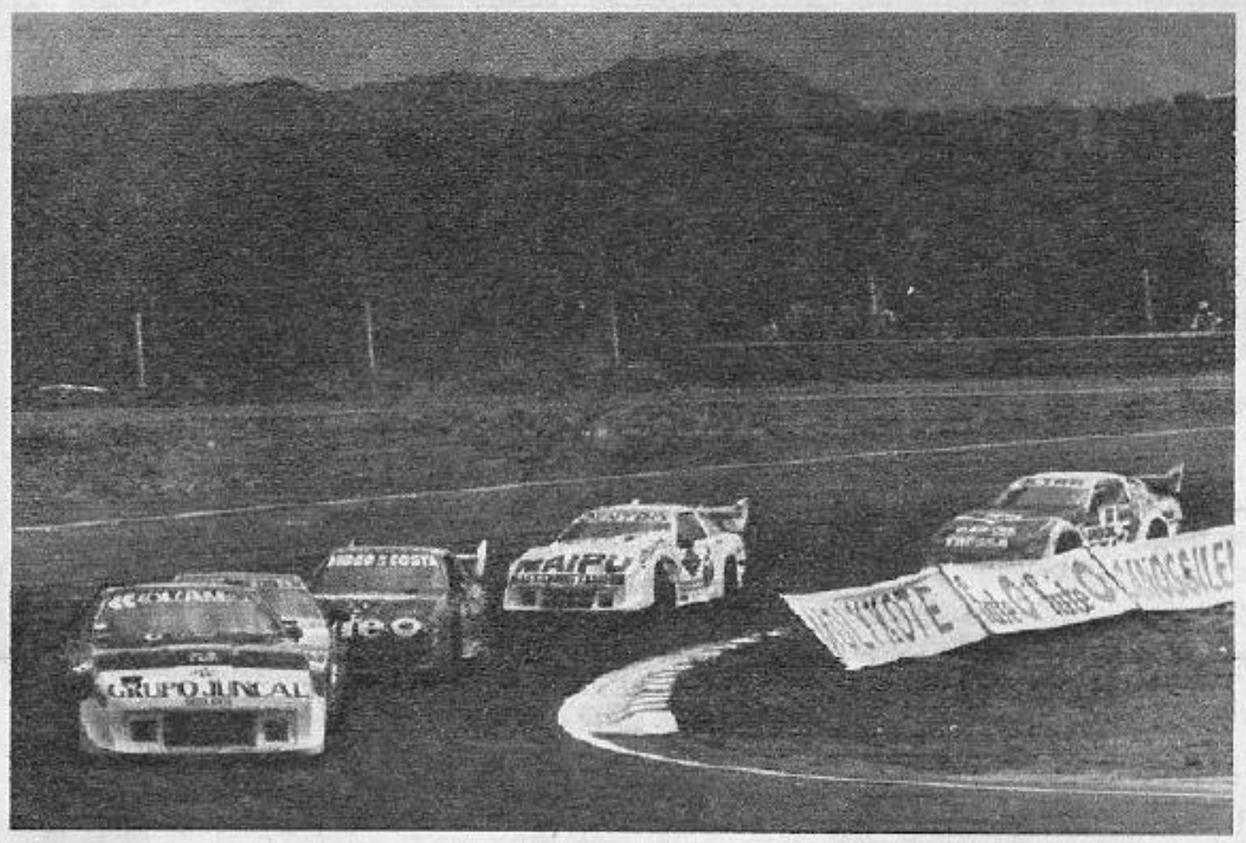




EL FILME DE LA CARRERA

Fueron tres los punteros en la prueba de los Nissan 300 ZX. Al principio, Mustafá aprovechaba las bondades de largar en la pole position, mientras lo seguían Traverso, Cacho López –recuperándose bien ¡en dos ruedas! de una mala posición de partida– y Ernesto Bessone. Luego, Traverso pudo superar a Mustafá, aunque éste retomó el control en la horquilla pasando por la cuerda interna al que fuera a la postre ganador. Pero por poco trecho... Inmediatamente después del toque múltiple entre Traverso, López y Mustafá, Bessone se apropió de la punta, mientras Silvio Oltra se aproximaba. Luego Traverso definiría a su favor.







El 280 ZX de Rementería se mostró muy superior al resto. El ganador a la izquierda, charlando con Miguel Torrás antes de largar la final. El cordobés se quejó de algunos toques que le propinaron

Fernandino y Bessone abandonaría –ambos por gomas pinchadas –cuando ya habían sido superados por **Silvio** Oltra, otra de las buenas faenas que vimos en Mendoza. Finalmente, Der Ohanessian y **Gabriel** Raies finalizaron muy juntos, seguidos, aunque lejos, por un solitario Carlos Luaces.

280 ZX: REMENTERIA Y ACOMPAÑAMIENTO

Tomó la punta en la largada y se fue. Así puede describirse la carrera que realizó **Alejandro Rementeria** –el desclasificado ganador de Buenos Aires– en la segunda presentacion de las 280 ZX en este año. El único que pudo seguirle el tren durante toda la prueba fue quien lograra la pole position, el día anterior, **Gerardo Cerquetti**, **Musso** y **Cano** los siguieron hasta el retiro de este último. Un reñido tercer pelotón estaba integrado con **Carlos González**, **Daniel Sancho**, **Fernando "Petunio" Ferrari** y **Carlos Zabala**, quien debutaba en la categoría. Luego, **Lavari** haría un excelente repunte. Pocos cambios habría en el remate. Rementería y Cerquetti estaban muy lejos, Ferrari superó a Musso –el de Mar del Plata rompería una goma, luego de haber recibido la bandera a cuadros–, y Sancho también se retrasaría, luego de controlar con pericia su coupé cuando ésta se "retobó" al desbandar una cubierta. González sería alcanzado y superado por **Edgardo** Lavari. **Torrás** había quedado solo en la pista: **"Me tocaron dos veces y no pude juntarme con nadie"**. Adelante, Rementería liquidaba su trabajo.

Para ambas categorías, la próxima será en Rafaela, un circuito veloz y menos adecuado que ninguno para que los toques entre autos protagonicen los espectáculos.

BODEGUITAS

TRAVERSO - Si bien **Juan María Traverso** explicó a todo el país que él no podría haber ganado si frenaba, parece difícil achacar a una falla del auto su repentina desaceleración en la novena vuelta, que causó el choque múltiple con Cacho López y Mustafá. Sin embargo, por la madrugada del 14 de abril, hora de cierre de este número de CORSA, aún no habíamos podido recibir una ampliación sobre ese comentario. También debe tenerse en cuenta que un piloto que realiza una maniobra de esa naturaleza –suponiendo que ella existió– tiene posibilidades de ser el principal perjudicado, lo cual se agrava a una velocidad respetable como aquella a la que circulaba ese pelotón.

VISITANTES - En Mendoza vimos a **Ernesto Soto**, quien muy posiblemente corra el rally de Villa Dolores (25 al 27 de abril) con un **Renault 18 GTX E.I.** que fuera del equipo Renault. Por lo demás, está interesado en participar con una

Nissan 300 ZX. "Necesito entrenamiento para el TC 2000", explicaba.

PIÑON - Fue el que sufrió **Alberto Neritier** con su **Datsun 280 ZX** en los entrenamientos del viernes. "**Notaba que las gomas no andaban bien, pero como el auto andaba como nunca, seguí bajando los tiempos. Se revento un neumático y en la curva 1 me fui afuera. Fue bastante feo...**". Una pierna enyesada y el estado de su auto, así lo atestiguan.

CARRERA APARTE - Dada la posición de quien bajaba la **bandera de llegada** en la carrera de los **Datsun 280 ZX**, aquélla no fue advertida por varios pilotos, y tanto **Tomás Harpe** como **Arcadio Sapino** continuaron su lucha durante tres vueltas, luego que finalizara la competencia.

FERNANDINO - Luego de mantenerse en la quinta posición, pinchó la goma delantera izquierda en la anteúltima vuelta. "**Además, ni los frenos ni el motor van como deben. Voy a ir a Buenos Aires a probar...**", dijo.

POR QUE - El auto de **Traverso** clasificó el sábado con una falla en un **palier**, lo que fue detectado a última hora del sábado. Ello explica la enorme diferencia entre su rendimiento sabatino y el dominguero.

RAIES - "**Rompí una goma en la serie y tuve que poner cuatro nuevas para la final. De esa forma, sin estar rodadas ni probadas, el auto no tenía el equilibrio debido**". Gabriel Raies dixit.

DER OHANESSIAN - Gustavo comentó: "**El auto va bien pero le falta algo más de aceleración desde abajo.**"

REMENTERIA - "**Solo di cuatro vueltas de clasificación porque no quería gastar gomas. Pero me tengo una fe terrible para esta carrera. Lo puse con el alerón muy cargado, duro de amortiguadores, y anda muy bien. La categoría está muy linda porque hay muchas coupés 280 ZX bastante parejas**". Se tenía fe. Y razones para ello...

SUCESOR - Carlos Paredes utilizó el **Nissán 300 ZX** que corrió **Emerson Fittipaldi** en Buenos Aires, para reingresar al CAP. "**El auto es menos potente pero dobla mejor que el 280. Por ser mi reentree, estoy conforme. Voy a tratar de alquilar este mismo auto en otras carreras**". Lamentablemente, ni siquiera podría dar una vuelta en la final. "**Croceri y Pujadas se tocaron, yo venía con ellos y nos pegamos los tres. El auto quedó bastante roto**".

FERRARI - Fernando Ferrari, el marplatense que supo correr en F-2 nacional durante 1970 y 1971, y luego en Turismo Nacional con preparación de Carlos Akel, debutó sobre una coupé **280 ZX** que alquiló al equipo de Cocho López. "**Logré un patrocinio que me permite correr. Te aseguro que después de tantos años sin hacerlo, esto es como hacer que una parte de mí vuelva a vivir**". Su fin de semana fue muy bueno hasta la bajada de bandera, ya que luego de ella se pegó, rompiendo bastantes plásticos.

MUSSO - "**El sábado estaba un poco lerdo, pero el domingo cambió bastante todo y tuve un buen auto.**" "Su preparador es "**Bachi**" **Yapur**, en Reconquista.

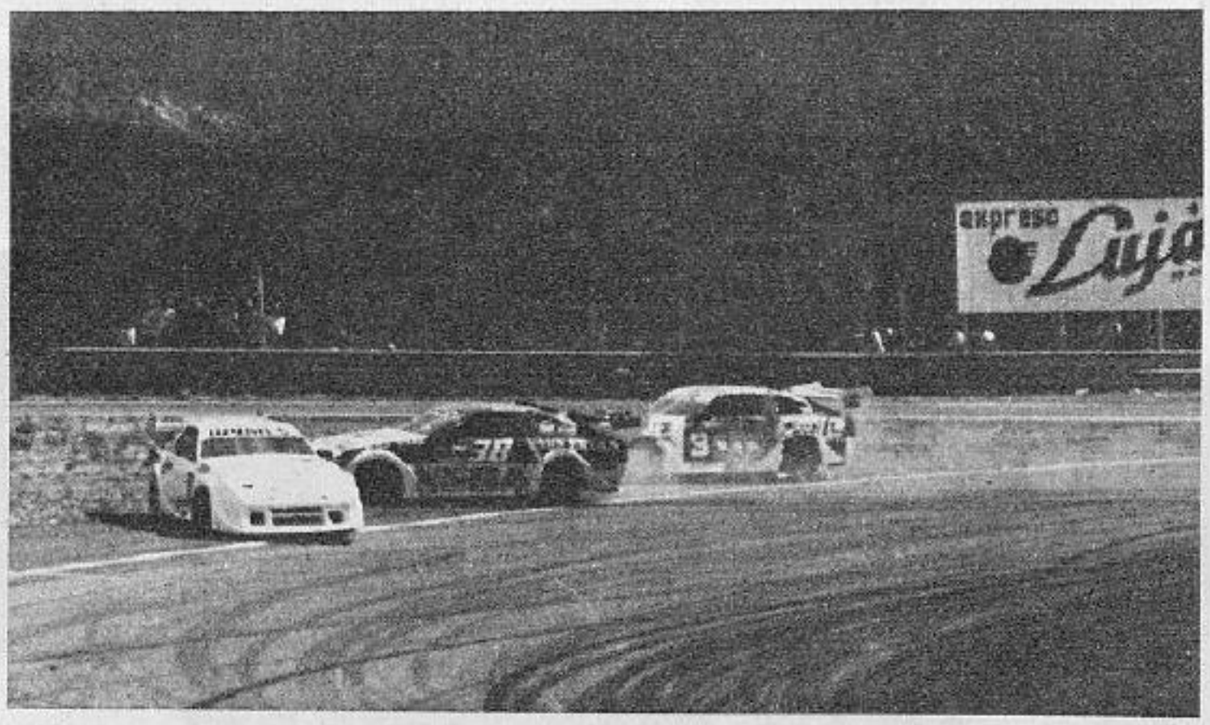
SANCHO - "**Mientras venía peleando el cuarto o quinto puesto, se me desbandó una goma, menos mal que faltaba poco para terminar...**".

PROYECTO - Carlos Pairetti y el CAP ya están pensando en la sustitución de los Nissan 300 ZX en 1988. El reemplazo sería el **Nissan 1000**, una "berlineta" de motor central y tracción en las cuatro ruedas, la que, aseguran, tiene un "aire" ferrarista notable.

CAÑITOS - Fueron los que se colocaron como **soporte adicional de los alerones traseros en los Nissan 300 ZX**, debido a movimientos "non sanctos" de los mismos. Un aditamento de muy poca elegancia, por cierto.









Fernando Ferrari –quien volvió al automovilismo– junto a Mónica, la mujer de Cocho López, en el patio de boxes del autódromo Gral. San Martín.

EL TOQUE DE MONGUZZI Y DEL RIO

Fue en la segunda vuelta. En la entrada a la horquilla se tocaron los coupé Nissan 300 ZX de Monguzzi (por afuera) y Del Río (esta semioculta por el auto de Picetti). Costanzo debió frenar violentamente, bloqueando sus neumáticos para no chocar a Monguzzi, siguiendo los tres –bloqueados– hacia el lado externo, mientras Del Río ("Me quedé sin frenos...") realiza un semitrompo.

Gerardo Cerquetti concretó una prueba excelente, pese a que no pudo alcanzar en ningún momento a Rementería, su único rival en Mendoza. Sigue como puntero en el campeonato.



DATSUN 280 ZX

Autodromo General San Martin (Mendoza) - Automóvil Club de Mendoza - Circuito Nº 4 de 3.175 metros - 20 vueltas - Recorrido total 63,500 Km. 13/4/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Cerquetti, 1m22s51/100 (Prom. 138,528 km/100); Rementería, 1m22s66; Ferrari, 1m23s32; Cano, 1m23s37; Torrás, 1m23s37; Musso, 1m23s40; Zabala, 1m23s45; González, 1m23s53; Cura, 1m23s64; Sancho, 1m23s83; Basco, 1m23s91; Harpe, 1m23s95; Lavari, 1m24s08; Sapino, 1m24s23; Pivaro, 1m24s44; Capra, 1m24s47; Cao, 1m24s56; Tuero, 1m24s67; Turrión, 1m24s76; Baravalle, 1m24s80; Pairetti, 1m24s92; Valdivieso, 1m25s06; Puleo, 1m25s83; Ponte, 1m25s92; Zenklusen, 7m37s09.
No clasificaron: Carlisky y Cocciolo.

FINAL

Pos.	Nro	Piloto	Tiempo	vtas.
1º	19	Alejandro Rementería	27m58s87/100	20
2º	70	Gerardo Cerquetti	27m57s49/100	20
3º	50	Fernando Ferrari	28m15s14/100	20
4º	12	Daniel Musso	28m15s57/100	20
5º	9	Edgardo Lavari	28m15s88/100	20
6º	53	Carlos Gonzalez	28m16s54/100	20
7º	8	Daniel Sancho	28m19s09/100	20
8º	56	Miguel Torrás	28m19s82/100	20
9º	68	Juan Pivaro	28m23s72/100	20
10º	51	Juan M. Basco	28m27s34/100	20
11º	28	Arcadio Sapino	28m28s56/100	20
12º	58	Arnoldo Capra	28m28s70/100	20
13º	57	Tomas Harpe	28m29s30/100	20
14º	75	Carlos Zabala	28m29s84/100	20
15º	65	Osvaldo Cao	28m42s48/100	20
16º	60	Daniel Baravalle	28m50s50/100	20
17º	61	Abelardo Zenklusen	28m52s41/100	20
18º	63	Jorge Turrión	28m52s89/100	20
19º	88	José Cocciolo	29m04s14/100	20
20º	64	Eduardo Tuero	27m60s33/100	19
21º	47	Carlos Pairetti	27m58s40/100	19
22º	71	Luis Ponte	28m06s64/100	19
23º	10	Carlos Cura	27m56s13/100	18
24º	62	Arnaldo Puleo	26m52s63/100	17
25º	59	José Cano	22m38s07/100	15

No clasificó: Valdivieso (7v)
Promedio del ganador: 136,570 km/h
Record de vuelta: **Rementería en la 11a. 1m23s14/100 a 137,478 km/h**

CAMPEONATO

Cerquetti, 30; González, 26; Rementería, 20; Sancho, 16; Musso, 14; Ferrari, 13; Sapino, 10; Cano y Lavari, 8; Capra, 6; Cura y Torrás, 3; Harpe y Pivaro, 2; Basco, 1.
Próxima competencia: 20/4 en Rafaela.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El segundo pelotón de los Datsun 280 ZX. Liderado por Carlos González, lo integran también Daniel Sancho, Fernando Ferrari y Carlos Zabala.

NISSAN 300 ZX

Autódromo General San Martín (Mendoza) Automóvil Club de Mendoza - Circuito de 3.816 metros - 16 vueltas - Recorrido total: 61,056 km 13/4/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Mustafá, 1m33s75/100 (Prom. 146,534 km/h); Bessone, 1m33s78; López, 1m33s90; Fernandino, 1m34s09; Rodríguez Marsilli, 1m34s22; Oltra, 1m34s26; Raies, 1m34s27; Croceri, 1m34s27; Luaces, 1m34s32; Traverso, 1m34s37; Der Ohanessian, 1m34s61; Olmi, 1m34s64; Picetti, 1m34s65; Mayorga, 1m34s78; Monguzzi, 1m34s82; Del Río, 1m34s84; Urrutia, 1m35s02; Pujadas, 1m35s09; Paredes, 1m35s16; Larroca, 1m36s44; Bergallo, 1m35s61; Boggio, 1m35s57; Breard, 1m35s98; Rodríguez Canedo, 1m36s51; Constanzo, 1m36s94; Vido, 1m37s31;

No clasificó: Guerra.

PRIMERA SERIE

(5 vueltas)

Mustafá, 7m53s72/100; Raies, 7m58s26; Der Ohanessian, 7m59s11; Rodríguez Marsilli, 7m59s52; Luaces, 8m00s38; Picetti, 8m00s82; López, 8m01s09; Monguzzi, 8m02s83; Urrutia, 8m03s93; Costanzo, 8m06s29; Bergallo, 8m06s85; Guerra, 8m08s03; Paredes, 8m08s39.

No largó: Breard.

Promedio del ganador: 144,997 km/h.

Record de vuelta: Mustafá en la 3a., 1m33s50/100, a 146,926 km/h.

SEGUNDA SERIE

(5 vueltas)

Traverso 7m57s03/100; Bessone, 7m57s66; Fernandino, 7m58s39; Olmi, 7m59s03; Oltra, 7m59s86; Del Río, 8m01s84; Mayorga, 8m02s17; Larroca, 8m06,69; Pujadas, 8m08s34; Croceri, 8m09s03; Rodríguez Canedo, 8m09s27; Vido, 8m09s60; Boggio, 8m11s26.

Promedio del ganador: 143,991 km/h.

Record de vuelta: Traverso en la 3a., 1m33s36/100, a 147,133 km/h.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	15	**Juan M. Traverso**	25m09s08/100	16
2°	1	Osvaldo López	25m10s90/100	15
3°	5	Silvio Oltra	25m11s32/100	16
4°	4	Gustavo Der Ohanessian	25m15s38/100	16
5°	45	Gabriel Raies	25m15s65/100	16
6°	16	Carlos Luaces	25m23s20/100	16
7°	10	Francisco Mayorga	25m28s95/100	16
8°	49	Enrique Urrutia	25m35s86/100	16
9°	43	Miguel A. Guerra	25m40s20/100	16
10°	33	Roberto Vido	25m43s71/100	16
11°	40	Fernando Boggio	26m07s15/100	16
12°	7	Daniel Mustafá	26m26s87/100	16
13°	2	Esteban Fernandino	23m40s17/100	15
14°	20	Ernesto Bessone (h)	23m42s46/100	15
15°	14	Juan C. Larroca	24m17s75/100	15
16°	11	Hugo Olmi	25m22s15/100	14
17°	38	Ricardo Constanzo	25m52s66/100	14
18°	51	Rodolfo Bergallo	23m03s08/100	10

No clasificaron: Monguzzi, (8v), Picetti (7v), Rodríguez Marsilli y Rodríguez Canedo (4v) y Del Río (2v).

No registraron paso: Pujadas, Paredes, Croceri.

Promedio del ganador: 146,652 km/h.

Récord de vuelta: López en la 3a. 1m33s12/100 a 147,526 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas dos competencias: Buenos Aires y Mendoza)

Traverso, 40; López 30; Raies, 20; Oltra, 12; Croceri y Der Ohanessian, 10; Picetti, 8; Boggio y Lucces, 6; Olmi y Mayorga, 4; Del Río y Urrutia, 3; Fernandino y Guerra, 2; Monguzzi y Vido, 1.

Próxima competencia: 24/4 en Rafaela.

RADIOLANDIA 2000

¡SIGUE CON LOS NÚMEROS EXTRAORDINARIOS!

DESDE ABRIL USTED TENDRÁ DOS REVISTAS EN UNA

PRESENTAMOS EL SUPLEMENTO

CON MÁS PÁGINAS Y LA MEJOR PROGRAMACIÓN DE TELEVISIÓN DE CAPITAL Y EL INTERIOR

RESERVE YA SU EJEMPLAR SE AGOTA

RADIOLANDIA 2000 Teleguia



- LAS PELÍCULAS CON SUS FICHAS TECNICAS
- LOS TELETEATROS CON SUS ARGUMENTOS DÍA POR DÍA
- TODOS LOS PROGRAMAS CON SUS ELENCOS COMPLETOS
- LAS TRANSMISIONES DE DEPORTES
- LAS SERIES CON SUS EPISODIOS EN DETALLE

CON RADIOLANDIA 2000 EXIJA SU TELEGUÍA

AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
-VENTA-

Tim Peiretti vende **RENAULT 18 CLASE 3**, listo para largar, con todo lo mejor, 20 llantas, cubiertas y repuestos varios. Total: A 15.000. Verlo en el taller de Tito Vitelli, Caldas 223, Capital.

Listo para Villa Dolores. Vendo **EUROPA 1100** auto sub campeón argentino ganador. Acepto auto de calle. Héctor Rasetto 9 de Septiembre 2357 C.P. 2400 San Francisco, Córdoba. T.E. 0564-22909.

F2 Nacional Vendo **BERTA** ex Maldonado. Caja TCM nueva. Amortig. Delfabro programables. Pontones, trompas, motor R.18, gomas, relacionesm repuestos varios. Parrillas de suspensión, barra regulable. Listo para largar. TE 0465-97024.

F2 Entrecor Nacional **BERTA** ex Maldonado. Caja TCM nueva. Amortiguadores Delfabro programables, pontones, trompas, motor R.18, gomas, relaciones, repuestos varios, parrillas de suspensión, barra regulable. Todos los chiches. TE 0465-97024.

Horacio Romano vende **TURISMO CLASE 2 Fiat 128** modelo 1984. Casco nuevo. Pocas carreras. Muchos accesorios. Acepto permuta. Tratar de tarde en 0241-22335 - Chascomús.

Vendo **FIAT 600** motor mejorado. Caños de escape Fava, cubiertas nuevas. Total A 900. Modelo 1967. Iberá 1670. Núñez, Cap.

Vendo **GORDINI** 1970 motor preparado para largar. Jaula, butacas competición, servo freno. Iberá 1670. Núñez. Capital Federal.

F2 BRAVI 84 motor VW, caja T.C.M. 5ta. auto de punta. Tel. (0394) 80195 - C.P. 6339 Salliqueló, Pcia. de Bs. As.

Vendo **"F2" ENTRECOR** Chasis Berta. Caja T.C.M. (autob) 2 motores (Maldonado), 10 km. Impecable. Llamar T.E. 0392-2371 ó 22197 - 6400 Trenque Lauquen (Bs. As.).

Limitada 31 campeón 1985 chasis Del Papa motor jeep equipada con lo mejor. Lista para largar y ganar. Permuto. Facilidades. Tratar Norberto Archanco 66 1831, Te. 52-8649 La Plata.

FALCON TC vendo o permuto sin motor, resto todo completo. Caja ZF, encendido Mallory, escapes, radiador, aceite importado, trompa nueva - TE 299-1085. Horario comercial.

Vendo **FIAT 600 FORMULA 07** Urgente, ideal para iniciarse en la categoría. Barato, ver día sábados todo el día. Pizarro 651, Ramos Mejía.

F.2 BRAVI 84, motor VW, caja T.C.M. 5ta. Auto de punta - Tel. (0394) 80195 - C.P. 6339 Salliqueló Pcia. de Bs. As.

Roberto Colabella "El Mono" vende **KARTING** Campeón zonal Vara modelo 85 motor Sapucay, preparación propia. Todo por A 650 - Juan B. Justo 2085 - Pergamino Bs. As.

Vendo **CITROEN** carrera listo para correr. Mecánica Ferrari con ruedas y otros repuestos - T.E. 659-8073.

Vendo o permuto por auto o moto de calle **KART SABEKART** nuevo, motor Sapucay con buena música, 2 juegos cubiertas. Tratar con Marcolini Peyrano 0460-95056. Urgente.

Antonio Giraldez vende 2 **FIAT STANDARD** mejorados de punta 0 km, modelos 71, 72, para ganar, dignos de ver. Torno auto. Serrano 1552, Cap. Tel. 71-3132.

RENAULT 18 TURISMO CLASE 3 ó T.C. 2000 MODELO 1984 0KM. Carrocería reforzada (Pacc Martos) amortiguadores Delfabro regulables con 5 posiciones, espirales importados, doble barra estabilizadora, cristales inastillables, dos cajas de velocidades de 4ta. y 5ta., 6 llantas Estilo, jaula y butaca Fades, pintura 3 colores (sin motor) 1ra. mano, Papeles al día etc. ó Permuto por auto o pick up de menor o mayor valor. Llamar Horario de 9.30 a 20.30 Hs. Tel. 922-5473 o 923-2599 o ver directamente en **Av. La Plata 1368 Cap.**

Alquilo rallies nacionales y zonales **FIAT 128** clase uno. Listo para largar. Salgado Nasn Derqui s/n Unquillo. Mensajes TE 33. Horari comercial SR Miguel Sales.

Vendo **600** motor mejorado, caños Fava, cubiertas nuevas. total A 900. Modelo 67. Iberá 1670, Capital Federal.

Ruben Parent vende **FIAT 128** Turismo Clase 2 1300 completo con lo mejor. Repuestos, llantas y gomas varias. Acepto auto. Precio A 6.500 (regalado) no lo pierda. Av. Córdoba 5347, Tel. 772-5573 y 773-1377.

Oscar Fineschi vende su **FIAT 128** turismo clase 2 listo para largar. 41° Premio Coronación 1985. Llamar al 253-2261.

2.0 AUTOMOVILES
-VENTA-

Vendo - Permuto **COCHE STD TORINO** 3 litros TC. 2 trompas, 2 cajas, trailer relaciones, diferencial. Motor nuevo. Juegos. Espaldes y Amort. y varios Egenond 250. Baradero Prov. Bs. As. T. 0329-81671

Vendo **DODGE CUPE R7** modelo 1977. Impecable, original con aire, cubierta nueva, kilómetros 65.000. Original. Dirección Esperanza, provincia de Santa Fe, teléfono 0496-2745. Horario comercio, precio A 3.500.

PEUGEOT 404 modelo 1969 2da mano, impec. Juan B. Justo 1957, Beccar, T.E. 747-1004, cuatro gomas radiales nuevas, chapa, pintura, mecánica, 10 puntos, nunca chocado A 2.400.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

COUPE CHEVROLET BEL-AIR 1954 excelente estado motor y caja 0 km cubiertas radiales interior impecable totalmente original u$s 2.500 TC. Pablo Duffy. Mitre 766 (8000) Bahía Blanca. TE (091) 29941 ¡¡ escucho ofertas !!

COUPE FORD V8 1942 muy buen estado, original, vendo o permuto, TE. 0535-20387 de 8 a 11 hs.

FORD "A" 1931 instalación eléctrica, pintura, tapizado nuevo. Todo original. Vendo urgente, T.E. 798-5172.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE
-COMPRA-

Compro motor **CADILLAC** 12 cilindros, cualquier estado. Avenida Beiró 2459, TE. 571-7559.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE
-VENTA-

LOTUS legítimo rojo nuevo estrenar diablero potenciado Balestrini Dubecco Jeaguer mecánico suspensión F.2 regulable, caja 5ª, 4 frenos disco, llantas 8 pulgadas, cubiertas Grand Prix, etc. Tucumán 3778 La Lucila.

JEEP renegade 1970, todo 0 km. dirección de Torino, embrague hidráulico, carrocería plástica, butacas, 12 volts, pedalera colgante, etc. A 4.300 o A 3.000 y 7 cuotas de A 200 o similar 766-0103

5.0 MOTOCICLETAS
-VENTA-

YAMAHA TZ 350 cc. competición vendo o permuto chasis Nicco Bakker, suspensión Marzzochi, Michelin. Lista para largar lote de repuestos. Tratar Mario. TE 0302-81208. Av. S. Martín 366. Int. Alvear La Plata.

MOTO HONDA CVX 1047, modelo 1979, 40.000 kms reales, gomas nuevas excelente estado, nunca golpeada, muy original A 5.000. Jorge Luis Berri, Santiago del Estero 390, 2580 Marcos Juárez (Cba.) T.E. 25149.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



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

KAWASAKI SR 650 Unica por su estado, totalmente original. Modelo 1982 con [illegible] 1400 km reales (créase o no). Tratar al 658-2980 ó 658-2607. Horario comercial o en Azcuénaga 94 R. Mejía.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-COMPRA-

Compro mecánica **FERRARI** 12 cilindros. Motor, caja, etc. Av. Beiró 2459 Cap. T.E. 571-7559.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

Vendo respuesto Stancar Mejorizo, entre ellos dos cajas velocidad, siete cubiertas Faneco, ocho llantas Bojanich, suspensión delantera completa, cuatro gomas lluvia Faneco completo. Muchos repuestos más. Aquino 5112 Capital Federal.

MOTOR R.F. 100cc 0 km Gase, encendido, 2 pistones con aros 48,2 y 48,3 muñón y perno lame. Juego de coronas completas - Tel. 771867 - Mar del Plata.

Vendo urgente fierros **R.18 2.000 cc** Tapa cilindros, cigüeñal, múltiple, admisión, carter, leva, etc. Todo Berta. Llamar T.E. 0392-23731 y 22197 - 6400 Trenque Lauquen (Bs. As.).

Vendo caja dirección de potencia Torino modelo TSX y compresor rotativo aire sin uso, los dos A 300 - T.E. 768-3770. Gral. Paz 511, Villa Ballester, Bs. As.

Vendo motor **ZANELLA** c/ cilindro Yur 250 cc completo, armado, c/ carburador 10 puntos. Pueyrredón 1249 (2700) Pergamino Bs. As.

VENDO URGENTE CHASIS MARTOS F2 Impecable, ideal F1, Pampeana, categorías zonales. Llamar T.E. 0392-23731/22197 (6400) Trenque Lauquen (Bs. As.).

10.0 VARIOS

Nuevo vendo buzo Simpson con ropa interior, capucha y par de guantes junto o por separado. Llamar al 568-3722, preguntar por Jorge.

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

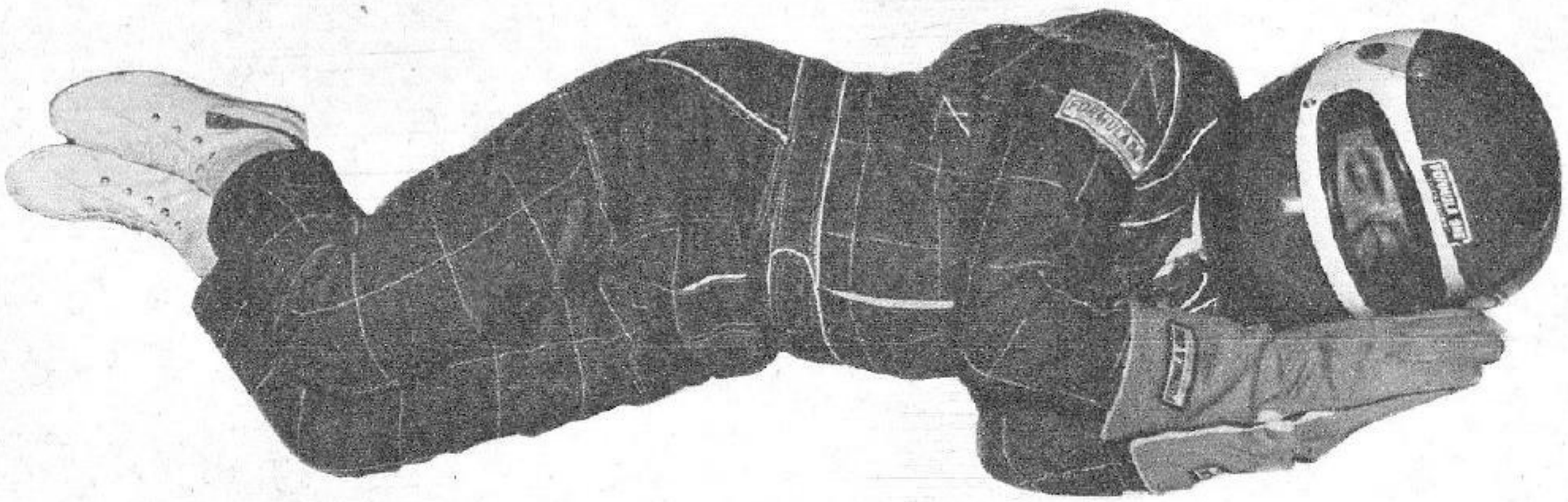
HGC
JUNTAS CICCARELLI
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ - INDUSTRIAL -
Expedición y Ventas: Puán 1920/24 - (1406) Capital Federal ☎ 921-2698/92-6447
Planta Industrial: Larrazábal 1941 - Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

USTED DECIDE

CORSA

LE OFRECE EL AUTO DE SUS SUEÑOS



BUSCAMOS EL MEJOR AUTO DE CARRERA DE LOS ULTIMOS 20 AÑOS

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

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

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

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

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Déjenos regalárselo.

CORSA

Revista CORSA
Belgrano 624 - 6° piso
1092 Capital Federal

Sírvase llenar en letra de imprenta

1° | 2° | 3°

4° | 5° | 6°

Nombre | Apellido | Dirección | Teléfono

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS



CORSA

SE LO OFRECE

EN ESTE NUMERO, AVERIGÜE COMO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com