editorial abril

Nº 1328 del 18 al 23 de diciembre de 1991 - Argentina: A 30.000.-

CORSA

ZANATTA Y MENEM (h) CAMPEONES

EXCLUSIVO: LA FIESTA PRIVADA DE SENNA

LA TRASTIENDA DEL T.C. 2000

MOTOS: EL "MARCIANITO" KOCINSKI

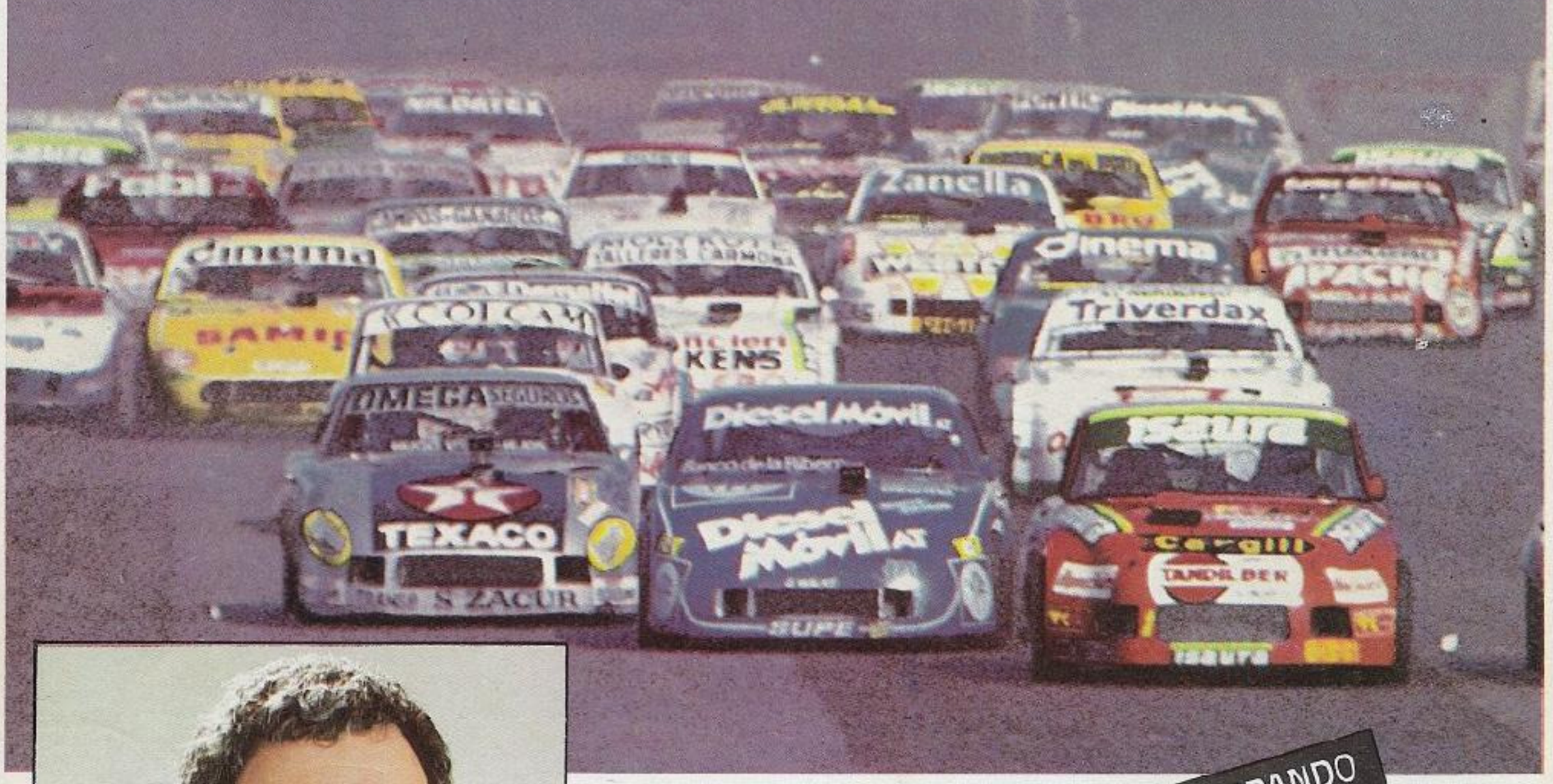
LA CORONACION DE OSCAR AVENTIN
EL ADIOS DE CASTELLANO
LOS SINSABORES DE MORRESI Y MOURAS
LA EUFORIA DEL T.C. • LOS ATENTADOS

EL DESENLACE DEL CAMPEONATO COMO NADIE LO MOSTRO

LA SENTENCIA

Las Revistas de Mauro

PARA "VER" LAS CARRERAS TIENE 3 OPCIONES





Conducción y Relatos:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO

EN LOS CIRCUITOS ESCUCHANDO A CARBURANDO
DONDE UD. SE ENCUENTRE A PARTIR
DE LAS 8 HS. CARBURANDO POR LS5 RADIO RIVADAVIA
O EN EL LIVING DE SU CASA LOS DOMINGOS DE TC.
VIENDO A CARBURANDO A LAS 11 HS. POR TELEFE

Dirección General: ISIDRO GONZALEZ LONGHI

carburando

LA UNICA OPCION

Tte. Gral. Juan D. Perón 1515 - 8º Piso (1037) Bs.As. Tel. 45-1042/2708/5345

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA SEMANA CORSA

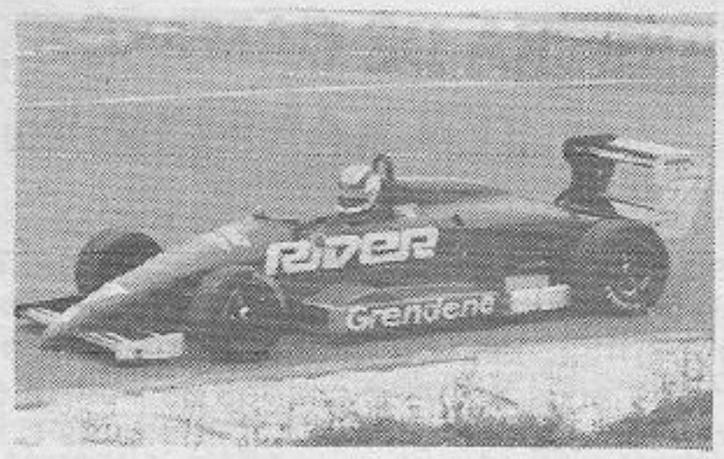
T.C.

EL VEREDICTO

Finalmente el codiciado cetro de nuestra división más "folk" fue a manos (...o a las garras) del "Puma" **Aventín**, quien por tantos años lo buscara infructuosamente acertando en cambio tres subcampeonatos. El "fallo" definitivo de la temporada favoreció por tan sólo un punto al de Morón sobre su tocayo de Lobería, Oscar Castellano, quien en pista terminó escoltándolo lejos tras inconvenientes diversos en el día que eligió para despedirse del volante. Balanza inclinada netamente, entonces, por lo visto el domingo 15 en el "O.A.Gálvez", hacia Ford en el "match" anual con Chevrolet (8 á 7), algunos infiltrados en cuya hinchada sembraron de botellas el ingreso a la "ese"... Tercero un Dodge, el del "Chueco" Romero.

F.3 SUDAMERICANA

PEGORARO EN PUNTA



Después de increíble espera, el "gaucho" **Cezar Pegoraro** logró imponerse por primera vez en su vida en lo que hoy es la Fórmula Tres subcontinental. Fue en Punta del Este, para alegría del ambiente todo de la categoría en general, del equipo Ini en particular y tras unos cuantos golpes de escena adelante. Lo escoltaron el italiano Zampedri y el también brasileño Fontes.

CLUB ARGENTINO DE PILOTOS

1-2 DE REAPARECIDOS

Al cabo de prolongadas ausencias volvieron a intervenir en la monomarca nipona **Roberto Vido** y Esteban Fernandino. Así terminaron en Bs. As. seguidos del hoy "habitué" Osvaldo Cao. Pocos autos presentó la alicaída categoría cuyo futuro sigue incierto.

TURISMO NACIONAL



ZANATTA CAMPEON

En una reunión alterada por la irrupción de la lluvia y donde en las demás clases se impusieron **Pablo Rafú** (F. Sierra) y **Ariel Giovanetti** (R.18), el "crédito" local hilvanó su tercer éxito consecutivo en sendos fines de semana (en los dos anteriores había ganado en Superbikes y T.C. 2000 respectivamente), reteniendo el título de la "2" en Rafaela, Santa Fe.

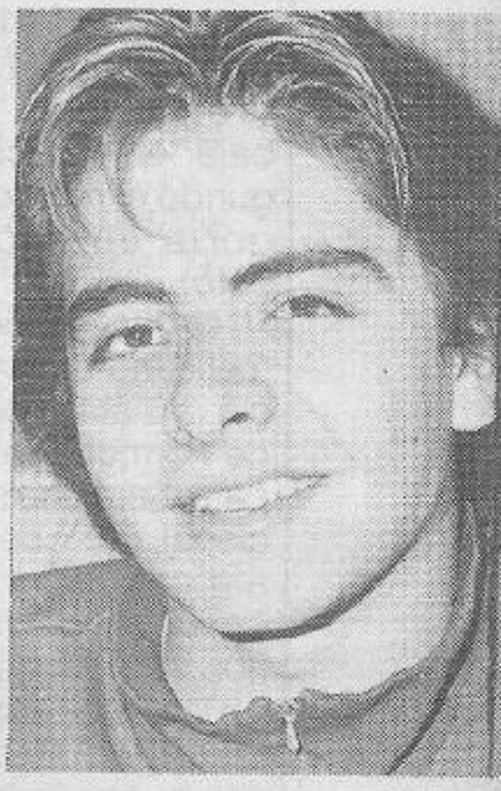
FORMULA DOS NACIONAL

MASSEI DE TODAS FORMAS

Esta vez sí por los puntos, el ya coronado "Quíntuple" **Gabriel Massei** volvió a imponerse. En Rafaela, Juan Basco y Carlos Palumbo lo acompañaron al podio. La jornada rafaelina estuvo "coronada" por la lluvia

RALLY REGIONAL

OTRA CORONA PARA MENEM (h)



El año pasado fue la sudamericana y ahora es bonaerense la diadema que se ciñe **Carlitos (R.18)**, al imponerse en la Clase 3, recuperándose de un comienzo adverso y luego de que el puntero Traverso volcara abandonando. La Clase 2 y la general del Rally G.P. en Arrecifes fueron para **Fernando Andrés (VW Gacel)**, y la "1" para Patxi Otaño (Fiat 147).

Foto de tapa
Enrique Bianco

NOTICIAS
COMENTARIOS
ANTICIPOS

TELEFAX

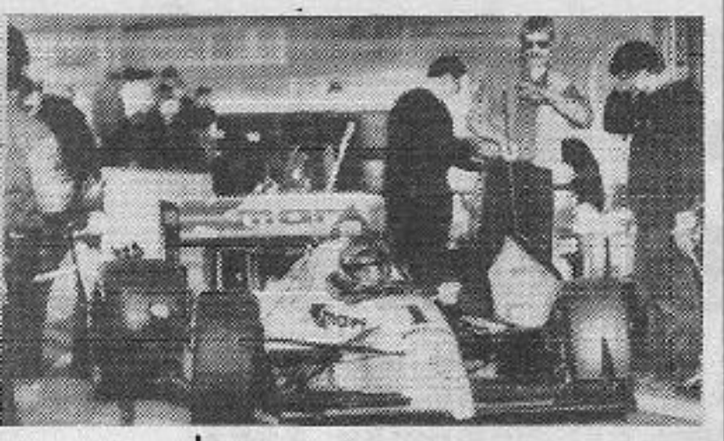
● **Ukyo Katayama** se consagró Campeón Japonés de Fórmula 3000, precediendo en el torneo a pilotos como Ross Cheever y Volker Weidler. Katayama utilizó un chasis Lola con motor Cosworth, y en la temporada '91 participó en la fecha de F.1 en su país.

● Presentó testimonio **Marco Lucchinelli** (foto) quien había sido detenido



acusado por tráfico y comercialización de estupefacientes. Ante el juez, el ex Campeón de motociclismo reconoció que usaba cocaína para consumo personal, aliviando los cargos que lo podrían mantener se hasta 20 años en prisión.

● Tras veinte años de labor en Brabham, donde últimamente ocupaba el rol de director deportivo, **Herbie Blash** pasó a Yamaha, donde se ocupará de la supervisión del programa de F.1, es decir la provisión de motores al equipo Jordan.



● Buen debut para el **Cosworth XB**. Fue Montado en un Lola T91 de F.Indy, que condujo Michael Andretti, quien consiguió bajar en 4 décimas de segundo el récord de la categoría en Laguna Seca (foto).

● **José Abed**, delegado mejicano de la FISA, anunció la institución del torneo de Fórmula Reynard en su país. Será una serie promocional, que se presentará en ocasión del G.P. de F.1.

● Una partida de 300.000 pares deportivos de zapatos tipo "driving", serán exportados hacia el Japón con la marca del tricampeón de F.1, Ayrton Senna. Esto ocurrirá en el '92.

CARRERA DE CAMPEONES: TAMBIEN KANKKUNEN

Terminó con gran polémica la edición '91 de la Carrera de Campeones organizada como siempre por Michele Mouton, esta vez en un trazado diseñado en el autódromo madrileño de Jarama. La causa fue la eliminación de Carlos Sainz en cuartos de final, mientras el ex-campeón español dirimía supremacías con Didier Auriol, ambos sobre los Toyota Celica. Sainz —sobre su coche habitual— había ganado la primera serie y durante la segunda fue víctima de un trompo al encontrarse en el camino un grupo de neumáticos demarcatorios que Auriol había derribado instantes antes cuando transitaba en sentido contrario. Sainz exigió la repetición de la manga, pero Auriol se negó, amparándose en que el reglamento no prevée tal situación.

En los otros cuartos de final Vatanen eliminó al español Bardolet, Kankkunen a Alen y Salonen a Blomqvist. En las semifinales —disputadas sobre coches Toyota y Lancia— Auriol dio cuenta de Vatanen y Kankkunen de Blomqvist. Así se llegó a la final, donde Kankkunen consiguió doblegar a Auriol, transformándose por un año en el "rey de los reyes".

TIPO. Primeros pasos en pista del motor Fiat Tipo 16 válvulas de F3. Las realizó el team Forti en el autódromo de Vallelunga, montado sobre un Dallara 391 y con resultados satisfactorios. Este motor será homologado por F.3 como Alfa Romeo, ya que con diversas tapas de cilindro será la unidad impulsora del nuevo Alfa 155.

LARROUSSE. En Paul Ricard debutó días pasados el chasis Lola impulsado por el motor Lamborghini que el team francés tendrá para el '92. Las pruebas fueron realizadas por Bertrand Gachot. Sin embargo no es color de rosa el panorama de la escuadra francesa.

DELTA. Primeros tests



del nuevo Delta de Rally fueron detectados días atrás en el sur de Francia. Al volante se altenaron Didier Auriol y Philippe Bugalski, este últi-

fórmula uno

PRUEBAS EN BARCELONA

La semana pasada, los cuatro días de ensayos previstos se redujeron a dos dada la lluvia que cayó sobre el circuito español de Montmelo, en la región de Cataluña. Entre los top teams sólo se advirtió la ausencia de McLaren. Williams, en cambio hizo girar a su dotación completa de pilotos. En efecto, Patrese marcó el nuevo record del trazado, usando gomas de clasificación como también usó Thierry-Boutsen. Por su parte, el probador Damon Hill intensificó las pruebas sobre el coche con suspensión activa, con el cual piensan iniciar el próximo torneo. Asimismo, Hill ensayó repetidamente un nuevo dispositivo antipatinamiento que suplanta el embrague por un pulsador y que reduce al mínimo ese molesto efecto en las largadas. Se trata de una versión evolucionada del aparato ya usado por Lancia en Rally, aunque en este caso agrega tan sólo un kilo al peso del Williams FW14. Fue con este auto —equipado con la suspensión activa— que Hill también concretó una simulación de Grand Prix.

Ferrari trabajó en dos frentes: mientras Alesi comparaba el 643 y el 641/2 del '90, Capelli se dedicaba a conocer mejor su nuevo coche. El italiano también probó el nuevo combustible Agip sin plomo, adecuado al reglamento '92, el cual además limita a 0,79 kg/1 el peso específico —antes libre— del carburante.

Los tiempos: Mansell, 1m21s18; Alesi (Ferrari), 1m.21s89; Schumacher (Benetton), 1m23s01; Boutsen (Ligier-Renault), 1m23s77; Capelli (Ferrari), 1m24s25; Hill (Williams), 1m22s40; Brundle (Benetton), 1m21s59; Patrese (Williams), 1m18s50; Zanardi (Jordan), 1m26s34; Tarquini (Fondmetal), 1m27s99; Suzuki (Footwork), 1m28s76.

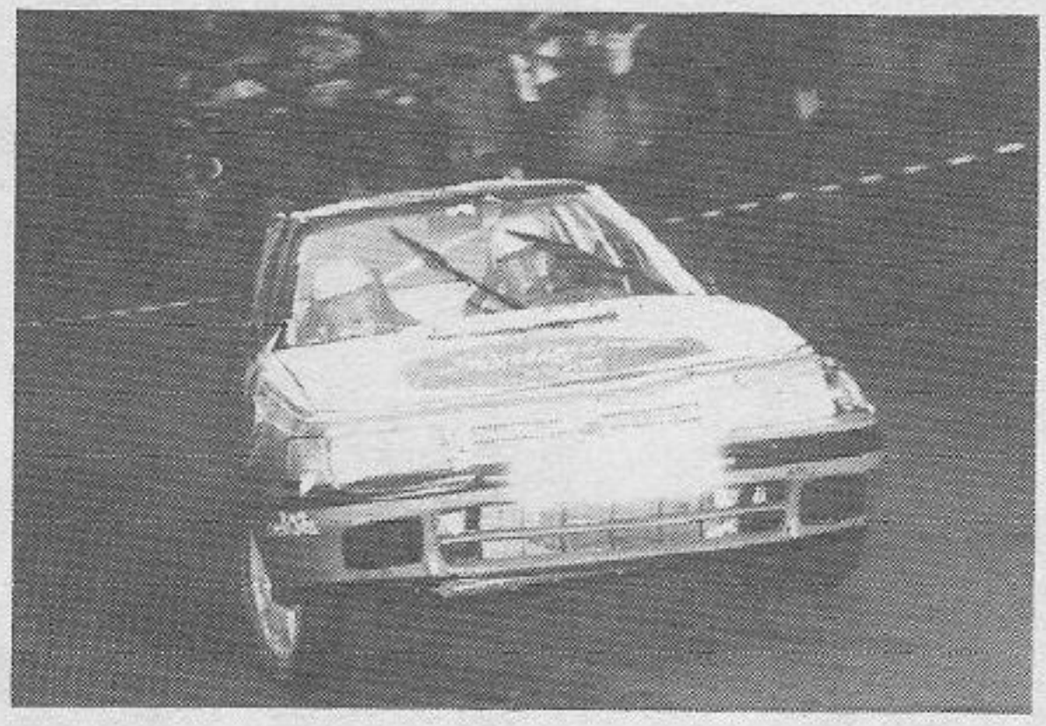
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mo nueva adquisición Lancia pero aún sin programa definido más allá de Montecarlo y Córcega. EL coche se demostró mucho más dócil que su predecesor sobre al asfalto ondulado, gracias a las nuevas suspensiones de mayor recorrido. Agresiva la presencia del nuevo spoiler trasero regulable que la asemeja al viejo S4 de Grupo B.

JORDAN. El próximo 14 de enero presentará el nuevo coche diseñado en función al motor Yamaha. Como pilotos se definen los contratos de Modena y Zanardi, mientras que el team ha ganado otro patrocinante importante luego de Braun: se trata de la tacabalera Barclays. Sin embargo, el team de Eddie Jordan está frente a problemas legales por una causa iniciada por Vickers —la sociedad propietaria de la marca Cosworth— por 4 millones de dólares a causa de la interrupción del contrato, que lo ligaba con ella.

PROST AMENAZA. Alain Prost hizo declaraciones en ocasión de la premiación de la Federación Francesa y prometió interesantes revelaciones a breve término. "No tengo ganas de hablar ahora —dijo Prost— pero no porque esté ligado a contrato alguno, sino porque de todo lo que ha sucedido últimamente prefiero hablar más adelante. De aquí a algunas semanas deberán escucharme porque diré cosas muy interesantes y no serán las historias de siempre sobre la F.1. Tendrán una hermosa sorpresa". Consultado sobre su futuro, el francés no dijo mucho: "Al mundo de la F.1 no lo extraño. Ahora pienso en las vacaciones que haré en Miami, luego seguiré trabajando en la planificación de mi futuro. No excluyo correr aún en el '92 pero todavía estoy sin volante. Williams tiene ya sus pilotos confirmados y no me entusiasma mucho la idea de manejar un Ligier, pero esperemos un poco". Siguen los contactos entre Prost y Ligier. Incluso se habla de una prueba que Prost haría en enero, pero Guy Ligier tampoco aporta claridad.

MEMORIAL BETTEGA: McRAE CON SUBARU



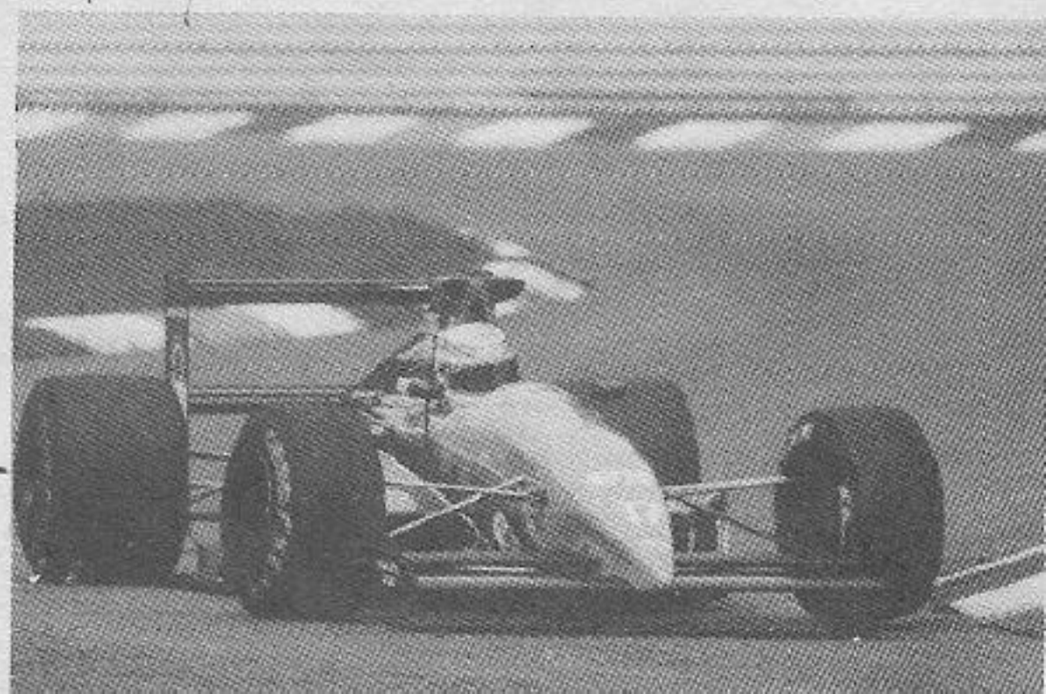
Nadie se esperaba una victoria del joven Colin McRae en la séptima edición del Memorial Battega, clásica competencia del rally internacional. Pero lo que tampoco entraba en el cálculo de los 50.000 espectadores que se dieron cita en el Motor Show de Bolonia, era que ninguno de las dos Lancia oficiales llegase siquiera a las semifinales, quednado eliminados tanto Kankkunen como Biasion apenas en los cuatos de final. Cierta ligereza en la preparación del espectáculo penalizó al team campeón del mundo, cuyos coches no encontraron en todo el fin de semana un equilibrio ideal entre prestación de suspsensiones y rendimiento de neumáticos Ni Kankkunen pudo festejar su fresco título del mundo ni Biasion pudo despedirse de los simpatizantes lancistas como hubiese querido. En cambio, el prestigio tricolor fue salvado en parte por Franco Cunico que con el Ford Sierra Cosworth de Ford Italia dio dura batalla al afiladísimo Subaru Legacy de Colin McRae (foto).

Otros protagonistas del week-end rallístico fueron Alex Fiorio con el Ford oficial y el belga Marc Duez con un Toyota semioficial. El italiano parecía candidato para llegar a la final, pero en la semifinal con Cunico debió resignar posibilidades al tocar el cordón de cemento, con el consiguiente e irremediable apertura del tren delante. Duez, en cambio superó las expectativas dejando en el camino nada menos que al campeón del mundo Kankkunen, pero en la semifinal debió sufrir los ambates del "ultraliviano" y potente Subaru del talentoso McRae, que se conquistó al entusiasta público italiano.

Como representación sudamericana, vale señalar la presencia del uruguayo Gustavo Trelles, que con un Lancia del team Astra fue uno de los animadores del trofeo reservado a los vehículos de Grupo N. Aún empeñándose al máximo Trelles no pudo con la superioridad del Mitsubishi Galant del italiano Stagno, mientras que tampoco el falamante campeón del mundo Gregor De Mevius podía con el local Bentivogli a bordo de un Ford Sierra Cosworth. Este último en la final doblegó en dos mangas N.P.

F.1 EN BOLONIA: EL TURNO DE TARQUINI

Disputada con una temperatura de varios grados bajo cero, la edición '91 del clásico 'Indoor F1" del Motor Show significó la primera victoria absoluta del Fondmetal tripulado por Gabriele Tarquini (foto). Grandes candidatos eran Gianni Morbidelli con el Minardi y J.J.Lehto con el Dallara, pero ambos fueron eliminados tempranamente a causa de excesos de conducción. Antonio Tamburini con el Coloni dio cuenta de Morbidelli en el primer cuarto de final, a causa de dos fuera de pista de este último piloto que había sido el más rápido en clasificación. Luego Lehto eliminó a Apicella que tripulaba un viejo Minardi-Ford, mientras Tarquini superaba a Johnny Herbert con un Lotus. En semifinales, Tarquini dejaba fuera a Lehto a causa de un trompo del finlandés, mientras Herbert —el más rápido de los eliminados— aprovechaba los problemas de caja en el Coloni de Tamburini. De ese modo, vueltos a enfrentarse Tarquini y Herbert, el Fondmetal daba cuenta del Lotus. Festejando el suceso, Gabriele Rumi —propietario de Fondmetal— anunciaba las tratativas para reforzar su escuadra del '92 con la contratación del argentino Sergio Rinland como proyectista y con la adopción de los motores Ford V8 HB dejados vacantes por Cipriani al frustrarse la compra de Tyrrell.



La explosión final lo envuelve todo. Falcon ganador, piloto y acompañante y la gente que invade la pista. Era sólo el comienzo de la euforia de Oscar Aventín.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

turismo carretera

AL CUMPLIRSE DOS AÑOS SIN *OSCAR GALVEZ*, "SU" AUTODROMO CONSAGRO A OSCAR AVENTIN Y DESPIDIO CON HONORES A OSCAR CASTELLANO

EL GRAN A DEL OSCAR

EL GRAN DIA DEL OSCAR



Pocas dudas nos quedaban al cabo de las series sobre el destino de la corona del TC 91. No pasaba por una simple impresión o pálpito, era mucho más concreto y palpable.

"Mi auto anda muy bien, como nunca aquí, y los que están más presionados son ellos", apuntaba **Morresi**, con un cierto aire de confianza, pero también con la irresponsabilidad propia de quien no tenía mucho que perder.

"A mi auto le falta adherencia, creo que son las gomas. ¿Qué siento en esta última carrera?... ganas de que todo termine de una vez, estoy cansado", acotaba un Castellano serio, con un gesto casi permanente de preocupación que no cesaba de mirar su auto.

"Ya demostramos adonde podemos llegar. Lo que vaya a pasar está adentro de la bolsa que es cada carrera. ¿Mi auto?, bien, muy bien y sobre todo muy firme", terciaba Oscar Aventín, con las dudas propias de la instancia, pero con la firme convicción de que tenía el medio como para intentar su sueño.

En ese juego de gestos, dobles mensajes y miradas, el valor de algunas palabras cobraba dimensión y otros apenas si tenían peso. El título en su instancia culminante, se jugaba con los valores clásicos del TC a flor de piel: era una cuestión de sentimientos. Contenidos, disfrazados, hasta apretados en cada expresión, pero al fin y al cabo presentes, esos sentimientos nos daban la pauta de que a partir de las series, el candidato más firme al título era **Oscar Aventín.**

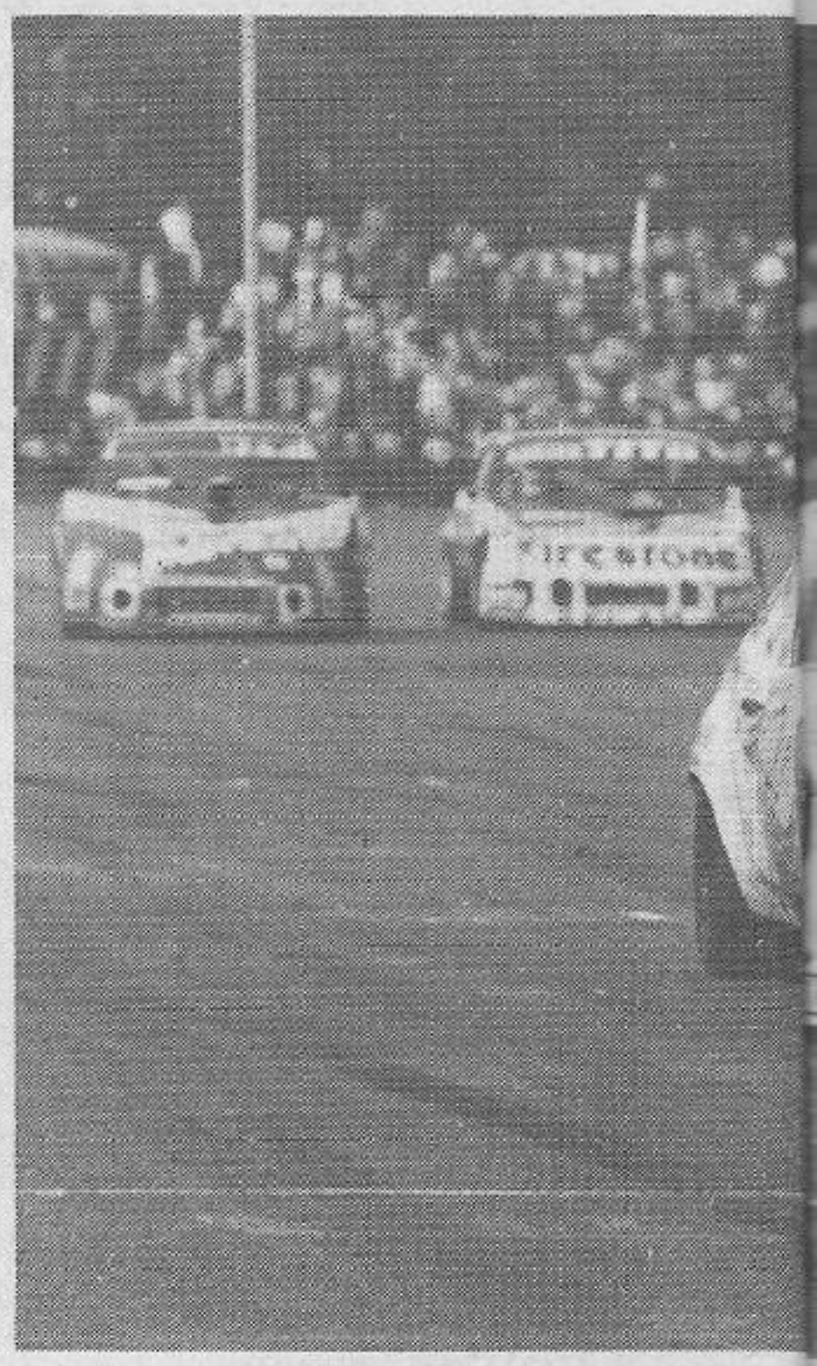
¿Acaso no había pinchado una goma en la última vuelta de su serie, cosa que no le había impedido ganar el parcial más veloz?, dando pie a comenzar a pensar en la "suerte del campeón". Pero además, su record de vuelta en el parcial había sido casi dos segundos más veloz que el del más rápido en las restantes mangas (Morresi) y su promedio para ganar el parcial era superior al empleado por **De Benedictis** en su mejor giro en la 2ª serie. Todos antecedentes menores, pero que iban consolidando su candidatura. El remate llegaría con la final, que no hizo ni más ni menos que confirmarlo.

El "Puma" y la gran cacería

"Quería ganarlo así, antes de que Castellano se retirara. Ese es mi mayor halago, habérselo ganado a un campeonísimo y en la pista". Con la cara transfigurada, alborde de la risa y el llanto y todavía sin saber que hacer con un título demasiado fresco para manipularlo, Oscar Aventín comenzaba a abrir las compuertas de su emoción. Tímida y contenidamente —todavía— insistía en una humildad que no ocultaba su orgullo. No sólo por haberle ganado una carrera **al piloto más grande de los últimos 10 años del TC** arrebatándole el campeonato, sino por haber vencido a su propia mala fortunade muchos años, a los comentarios que también arreciaron en el Autódromo sobre un presunto "título arreglado" y en definitiva, por haber logrado su propósito... costara lo que costara.

El "Puma" para sus seguidores, el "Jeque" para quienes ironizan sobre su autoridad dentro de la ACTC, había hecho todo lo necesario para sentirse así, hasta confundido y sorprendido por un momento que deseó más que nada en la vida y que finalmente había llegado.

Bastó que se largara la final para que pusiera en pista sus mejores argumentos. Que se iniciaban en sus ganas, viboreaban entres revanchas y justicias postergadas y finalizaban en todo el peso de su pie derecho. De ahí para abajo, todo quedaba a cargo del **Falcon** que arman **Nicotera** y el grupo de **Hugo Viola**. Un auto impecable, trabajado como pocos para el Autódromo Oscar Galvez, que hizo de esta carrera una alternativa anecdótica. Que sólo tuvo en los arrestos de un brillante **Lalo Ramos,** la cuota de "pudo haber sido otra cosa" de no haberse pinchado esa goma traidora. Porque el gran Castellano se había quedado enredado en el 8º lugar a partir de largar en la cuarta fila y a pesar de una gran remontada que lo llevó al segundo lugar aunque sin chance de pelear con Aventín, gastó su auto en el intento (con el motor trabajando con mucha temperatura por el radiador semitapado y con rateo constante). Tampoco le fue mejor a Morresi, quien hizo abandono de la prueba con pasto pega-



Cerrando un buen año, Carlos Garrido, protagonista. Atrás, Delconte y Vanrell antes del toque.





Bressano, Deambrosi, Hugo Viola, el Campeón Aventín y Crisanto Rego celebrando en lo de "Le Patron" Viola

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Con el "1" ya pintado en la luneta el Falcon de Aventín en la revisación posterior.



Frente al establecimiento de Hugo Viola, una multitud recibe al flamante Campeón de TC.



Romero, "Tony" Aventín, Satriano y más atrás Pernía. El empuje del de Olavarría queda testimoniado por el estado de la trompa del Dodge... Para el '92 habrá un Falcon.

EL GRAN DIA DEL OSCAR



do en su radiador y el motor sobrepasado de temperatura. Nesprías también pagó cara su entrega cuando el Slant-Six comenzó a cortar su sonido con inconfudibles problemas eléctricos. Entre estos estaban los únicos que pudieron seguirle el tren al Falcon rojinegro de Morón. Demasiado pocos para el hambre de Aventín.

Entre reaparecidos y postergados

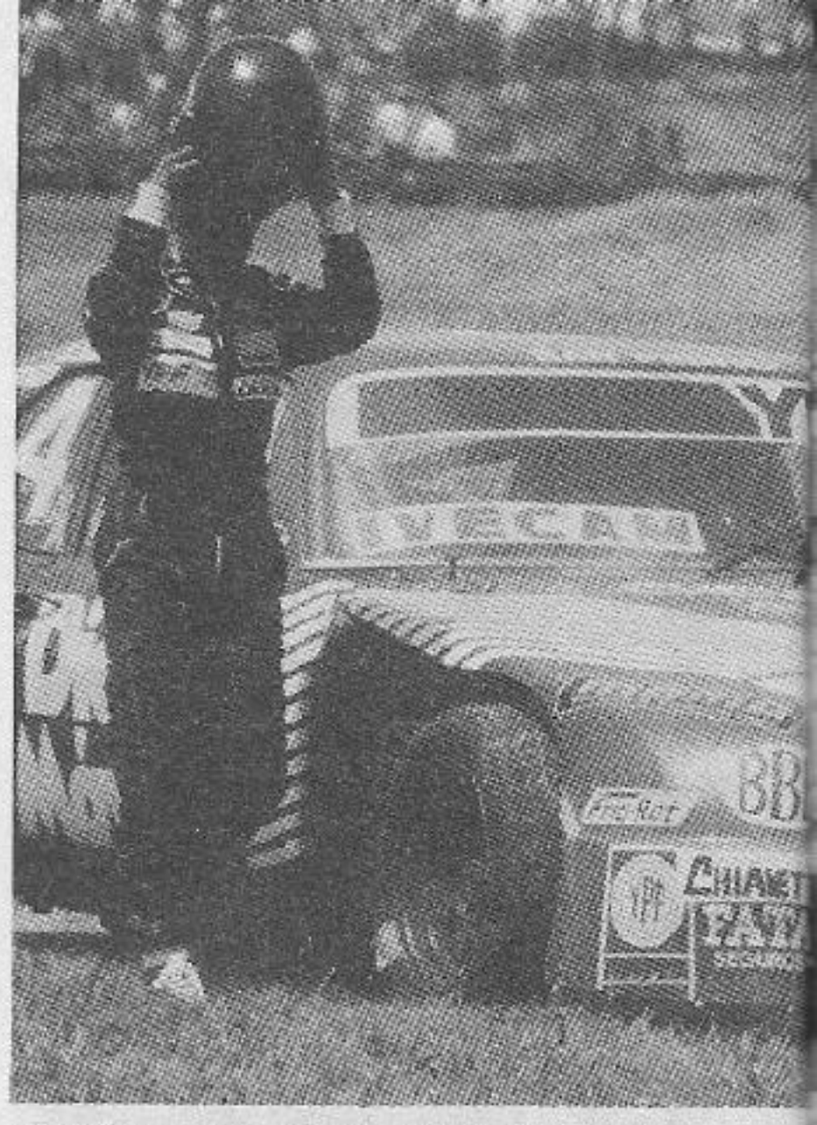
Aparecían el campeón saliente Satriano, el hermano Tony, Romero, Pernía y Landa. Pelotón al que luego se inocrporaron Oyhanart, Garrido y el notable Saiz. Desgastante y esforzado grupo que corría su carrera particular, en una búqueda vehemente por cerrar bien una dura temporada.

La alternativa, que para nada incidió en la definición, no dejó lugar para especulaciones. Se cayó el menor de los Aventín por toparse con un "lago de aceite". Satriano desapareció del grupo al quedarse sin rendimiento. Y paulatinamente, se fue afirmando Romero, aunque sin poder tranquilizarse con Pernía, Saiz, Garrido y Oyhanart peleándole la posición con dientes apretados.

Sin embargo, nada de lo que pudieran hacer cambiaba las cosas. Salvo en lo estrictamente personal, ninguno podía entrometerse en la disputa por la carrera y por la corona. La primera estaba reservada para Oscar Aventín.

Brazos criminales que arrojaban botellas a la pista, un significativo cartel que rezaba **"Se va Papá, llora el TC"** en clara alusión al retiro de Castellano, las lágrimas de un Ramos impotente shockeado por no haber podido ayudar a Pincho, por esa goma maldita y un botellazo en el parabrisas, más llanto y emoción en la esposa de Oscar Aventín... Todos pantallazos del epílogo más excitante que tuviera la categoría en los últimos tiempos. Junto con ellos, la sobria, serena y hasta humilde claudicación de Oscar Castellano que, en el final de su carrera deportiva, demostró como cae un campeón. Porque hasta en este momento de derrota y sin festejo, Castellano siguió enseñando que fue el mejor hasta para perder, una virtud que sólo los que son realmente grandes pueden demostrarlo como él lo hizo.

Probablemente, si Oscar Aventín en un momento de paz en medio de toda la euforia que estará viviendo se detiene a pensar en esto, tomará verdadera conciencia de lo que logró. Porque para nadie del TC debe haber un título que tenga tanto valor como el logrado ante Oscar Castellano. Creemos que Aven-



Finaliza el intento del "Pato". El pasto seco en el radiador del Chevy fue el detonante.

CAMPEONATO

Disputadas: Sta. Teresita, La Plata, Buenos Aires, Balcarce, Olavarría, Balcarce II, La Plata II, Lobos, Buenos Aires II, Zárate-Campana, Mendoza, San Lorenzo, Balcarce III, Punta Indio y Buenos Aires III.

O.Aventín, 216 puntos; Castellano, 215; Morresi, 181,5; Ramos, 162,5; A. Aventín, 148; Garrido, 141; Landa, 132,5; De Benedictis, 130; Mouras, 127,5; Satriano, 123,5; Pernía, 107; Caparello, 96,5; Minervino, 91; L. Hernández, 89,5; Oyhanart, 88; Romero, 87,5; Malisia, 87; Nesprías, 86,5; Marcos, 64,5; Gayraud, 62,5; Acuña, 60; M. Calamante, 55,5; Urretavizcaya, 54; C. Calamante, 52; "Cocho" López, 39,5; Duarte, 36,5; Vanrell, 35; Niciesa, 34; Colabello, 29,5; Alcuaz, Luaces y Mancuso, 29; Finocchio y Roux, 27; Sasso, 25,5; Zavaleta, 25 Doumic, 24,5; Rodríguez Canedo, 24; Salerno, 23; Saiz, 21,5; Bessone, 20,5; Fiorda, 17,5; Miraldi y Lynn, 17; Sala, 16; Erratchú, 15,5; Lavari, 15; Sinelli, 14; Polinori, 13,5; Puglia , 11,5; Iglesias, 11; Pachialat, 10; Carelli y Polanco, 9,5; Mazzacane, 9; Costa, 8,5; Boni, 8; Navarro Ocampo, 7; Drivet y Kechichian, 6,5; Oltra, 5,5; Alaux, 5; Sanguinetti, 4; Bouvier, Delconte y Amanzi, 3,5.



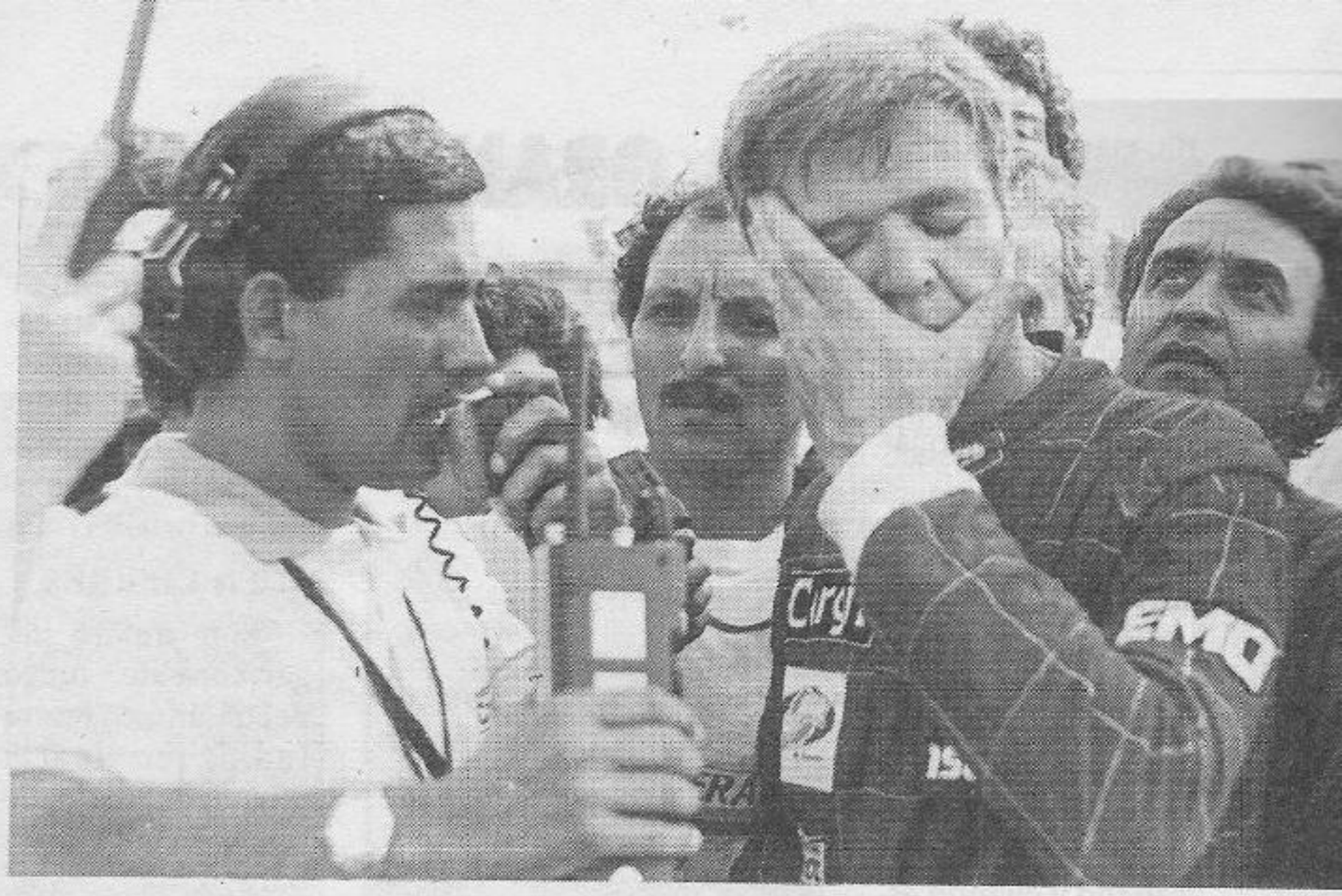
Landa fue animador al comienzo, peleando con el grupo de punta. Luego se fue retrasando para terminar noveno.

Circulando por otro radio, los autos de T.C. evitan los restos de vidrios de las botellas arrojadas antes de la "S". DEPLORABLE.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Mezcla de esfuerzo y desazón en el gesto de Castellano ante Bosco ("Campeones"). Sin embargo, "Pincho" se despidió de la actividad a gran nivel.

CLASIFICACION

Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" — Circuito N° 12 de 5.641 metros de extensión — Tres series a seis vueltas y una final a 21 giros — Recorrido total: 118,461 Km.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Mouras, 1m51s839/1000 a 181,599 km/h.; Marcos, 1m51s862; Castellano, 1m51s984; O.Aventín, 1m52s022; Ramos, 1m52s316; Morresi, 1m52s378; Satriano, 1m52s497; De Benedictis, 1m52s533; A.Aventín, 1m52s582; Acuña, 1m52s994; Nesprías, 1m53s150; Garrido, 1m53s306; Pernía, 1m53s421; Calamante, 1m53s644; Minervino, 1m53s680; Landa, 1m53s687; Urretavizcaya, 1m53s701; Vanrell, 1m53s750; Romero, 1m53s806; Oyhanart, 1m53s855; Erratchú, 1m54s028; Nicieza, 1m54s133; "Cocho López", 1m54s250; Caparello, 1m54s296; Malisia, 1m54s408; Lavari, 1m54s412; Delconte, 1m54s472; Doumic, 1m54s561; Hernández, 1m54s694; Lynn, 1m54s866; Colabello, 1m54s959; Mancuso, 1m54s961; Boni, 1m54s963; Sinelli, 1m55s125; Gayraud, 1m55s164; Mazzacane, 1m55s239; Saiz, 1m55s501; Amanzi, 1m55s566; C. Calamante, 1m55s726; Roux, 1m55s844; del Barrio, 1m55s859; Zavaleta, 1m55s901; Piccinini, 1m55s931; Navarro, 1m56s000; Iglesias, 1m56s165; Sasso, 1m56s279; Polanco, 1m56s444; Miserda, 1m56s480; Sala, 1m56s500; Fiorda, 1m56s945; Spinella, 1m57s105; J.C. López, 1m57s309; Alifraco, 1m57s379; Brión, 1m57s395; M.González, 1m57s528; Reymonte, 1m57s533; Pacchialat, 1m57s582; Muñiz (h), 1m57s687; J.L. Fernández, 1m57s917; Costa, 1m58s028; Finocchio, 1m58s319; O.Rodríguez, 1m58s408; Muñiz, 1m58s470; Dopico, 1m58s577.

PRIMERA SERIE

O.Aventín 11m25s750/1000 a 177,702 Km/h. (6 vtas); Satriano, 11m34s855; Landa, 11m35s750; Pernía, 11m41s282; Colabello, 11m42s088; J.M.Romero, 11m42s677; Saiz, 22m43s072; Nicieza, 11m43s861; Malisia, 11m46m532; Roux, 11m49s217; Miserda, 11m54s467; Pacchialat, 11m56s345; Muñiz, 12m03s361; Sinelli, 12m04s654; Blanc, 12m08s822; Spinella, 12m09s717; Dral, 12m21s894; Oubiña, 12m23s861; Brión, 12m35s750; Iacono, 11m00s098 (5 vtas.); Acuña, 8m40s200 (4 vtas.); Cura, 6m44s055 (3 vtas.); Mouras, 3m49s611 (2 vtas.); Doumic, 3m54s166; Piccinini, 4m09s000; Piccoli, 4m20s001. **Récord de vuelta:** O. Aventín, en la 2da. en 1m51s973/1000 a 181,382 Km/h. **No largaron:** Bianchi, Sasso, Crovo y Costa.

SEGUNDA SERIE

Ramos, 11m37s726/1000 a 174,652 Km/h (6 vtas.); Nesprías, 11m40s401; M.Calamante, 11m47s138; Lavari, 11m47s838; Oyhanart, 11m48s111; Gayraud, 11m49s105; Mancuso, 11m50s799; Hernández, 11m51s194; Navarro Ocampo, 11m57s138; del Barrio, 12m00s901; Rodríguez Canedo, 12m02s289; Sala, 12m04s266; J.C.López, 12m05s348; González, 12m06s144; Dopico, 12m06s845; Muñiz (h), 12m07s638; "Cocho López", 12m08s411; Benítez, 12m11s483; Cutini 12m15s450; Miliffi, 12m24s555; Pourciel, 12m42s677; Tornatore, 12m47s427; Puccini, 12m50s500; Merione, 12m51s483; Urretavizcaya, 9m50s401 (5 vtas.); De Benedictis, 7m42s077 (4 vtas.); Amanzi, 8m08s422; Marcos, 6m02s777 (3 vtas.). **Record de vuelta:** De Benedictis, en la 4ta. en 1m54s550/1000 a 177,301 Km/h. **No largaron:** Finocchio y Bressano.

TERCERA SERIE

Osvaldo Morresi, 11m30s001/1000 a 176,607 Km/h (6 vtas.); Castellano, 11m40s700; Vanrell, 11m44s154; A.Aventín, 11m45s848; Garrido, 11m49s805; Lynn, 11m50s200; Caparello, 11m50s901; Erratchú, 11m53s661; Boni, 11m54s555; C. Calamante, 11m54s855; Minervino, 12m03s861; J.L. Fernández, 12m07s338; Figliuolo, 12m07s726; Mazzacane, 12m09s016; Delconte, 12m09s017; Alifraco, 12m09s516; Drivet, 12m10s001; Costa, 12m21s095; Aldana, 12m21s782; Bianchi, 12m22s789; A.Fernández, 12m24s766; Aranzana, 12m27s039; Reymonte, 12m27s226; Zavaleta, 10m38s210 (5 vtas.); Sasso, 8m22s177 (4 vtas.); Aranzana, 8m52s289; Iglesias 6m23s572 (3 vtas.); Torre, 6m30s200; Polanco, 4m05s055 (2 vtas.); O.Rodríguez 5m28s722; Bustos, 2m15s350 (1 vta.). **Récord de vuelta:** Morresi, en la 2da. en 153s861/1000 a 178,373 Km/h. **No largaron:** Urquiza, Crovo y Fiorda.

FINAL

POS.	N°	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	11	O.Aventín	Ford	**41m57s332/1000**	21
2°	2	O.Castellano	Ford	42m17s539	21
3°	12	J.M.Romero	Dodge	42m22s289	21
4°	10	V.Pernía	Dodge	42m23s273	21
5°	48	C.Saiz	Dodge	42m23s460	21
6°	36	C.Garrido	Chevrolet	42m26s637	21
7°	18	J.Oyhanart	Ford	42m26s733	21
8°	28	J.Nesprías	Dodge	42m30s300	21
9°	21	J.M.Landa	Dodge	42m31s296	21
10°	32	O.Lynn	Ford	42m38s210	21
11°	7	A.Aventín	Ford	42m42s476	21
12°	19	E.Lavari	Dodge	42m43s773	21
13°	153	O.Erratchú	Dodge	42m47s539	21
14°	40	E.R.Canedo	Chevrolet	42m48s023	21
15°	41	J.Roux	Dodge	42m55s052	21
16°	26	C Vanrell	Dodge	43m03s075	21
17°	42	E.Nicieza	Chevrolet	43m06s546	21
18°	70	A.Dopico	Chevrolet	43m15s144	21
19°	181	M.Gayraud	Ford	43m21s887	21
20°	62	H.Pacchialat	Dodge	43m30s302	21
21°	1	E.Satriano	Chevrolet	43m31s483	21
22°	156	R.H.Sinelli	Ford	43m32s174	21
23°	77	M.González	Dodge	43m41s887	21
24°	161	F.N.Ocampo	Dodge	43m58s210	21
25°	6	E.Ramos	Ford	39m37s121	19
26°	79	R.Muñiz	Ford	43m17s039	18
27°	31	J.Colabello	Chevrolet	34m32s371	17
28°	5	L.Hernández	Chevrolet	30m29s016	15

No clasificaron: Juan C. López (Dodge), 13 vtas.; Minervino (Chevrolet), 11 vtas.; Del Barrio (Ford), 10 vtas.; Sala, (Chevrolet), 8 vtas.; Boni (Chevrolet), 7 vtas.; Morresi (Chevrolet), 6 vtas.; C. Calamante (Chevrolet), 6 vtas.; Malisia (Chevrolet), 4 vtas.; Caparello (Chevrolet), 4 vtas.; Muñiz (Dodge), 4 vtas.; Miserda (Chevrolet), 3 vtas.; Mancuso (Ford), 2 vtas. **Récord de vueltas:** Ramos, en la 2ª, en 1m55s140/1000 a 177,937 km/h. de promedio.

Promedio del ganador: 169,428 km/h.

tín, más allá de cualquier diferencia y sin mezquindad, así debe interpretarlo y precisamente a partir de que lo entienda se sentirá campeón sin que pese cualquier suma matemática.

Coronitas

MALA RACHA

El último domingo, la mala racha que persigue a Mouras tuvo su punto culminante. Luego de lograr la pole el sábado y cuando estaba segundo en su serie, un balancín lo marginó de la final.

RECUPERADO

A pesar de haber abandonado en el parcial por un problema de distribuidor, Eduardo Marcos se mostraba satisfecho por haber retornado a los primeros lugares. En clasificación, había quedado a sólo 2/100 del "poleman" Mouras.

CABALLERO

El gesto de Castellano lo pintó de cuerpo entero. Cuando Morresi le fue a preguntar si no tenía problemas en que Oscar Aventín usara otras gomas —también sorteadas— ya que se había quedado sin caucho luego de la serie, asintió sin problemas.

EL GRAN DIA DEL OSCAR



ALEGRIA

Del intendente de Vicente López —Sr. García— por el retorno de su comunidad al contacto directo con el automovilismo a través de darle nombre a la prueba final.

BUEN CIERRE

"Solo quiero llegar, con esto y luego del triunfo en Punta Indio, terminaría muy bien un año que fue muy duro para todos". Esperanzado Mariano Calamante.

TODO MAL

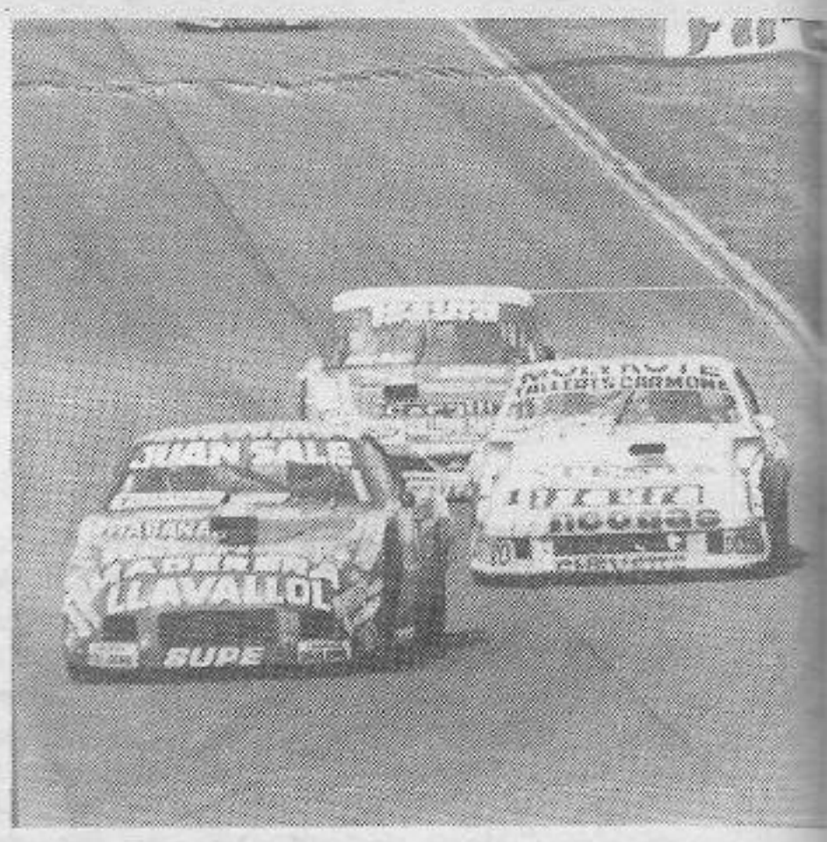
"Nada anduvo bien en el auto y yo peludié como pude". Resignado Mario Gayraud.

TC TURBO

Durante esta semana estaría totalmente definido y aprobado el reglamento técnico de la nueva categoría de la ACTC, el Turismo Carrera Turbo. También se harán ensayos sobre un auto.

Por Ricardo Delgado - Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández, Fabián Laghi, Enrique Perrupato y Claudio Garcia





RETRASOS Y ABANDONOS

Delconte: roce con Vanrell y luego motor. **Marcos**: distribuidor. **Mouras**: balancín. **Nesprías**: bujía o balancín. **Morresi**: temperatura y luego rotura de motor. **Urretavizcaya**: biela. **Satriano**: perdió rendimiento doblando. **De Benedictis**: trompo y princpio de incendio. **"Tony" Aventín**: salida de pista por aceite. **Oscar Aventín**: goma desbandada en la serie. **Castellano**: falta de adherencia y temperatura de motor. **Ramos**: goma pinchada. **Gayraud**: problemas generales de motor y tenida. **Minervino**: rotura goma trasera derecha. **Muñiz**: toque con Del Barrio. **Del Barrio**: toque con Muñiz. **O. López**: salida de pista luego de la "S" del Ciervo en la serie. **Romero**: trompa rota en un toque. **Pernía**: falta de potencia y tenida deficiente. **Hernández**: balancín. **Oyhanart**: toque con Pernía.

Un Mouras demudado baja del Chevy concretando un nuevo abandono.



club argentino de pilotos

VIDO ARRASO CON TODO

Roberto Vido, otrora "habitue" de la categoría resurgió como el Ave Fénix y se impuso en la anteúltima carrera del Campeonato, en el circuito número 7 del autódromo "Oscar A. Gálvez". La actividad comenzó el viernes y se prolongó el día sábado con las pruebas generales, erigiéndose Vido también como dominador. El otro protagonista del fin de semana fue el también reaparecido **Esteban Fernandino**, quien el segundo día había trabajado muy bien (corrió con el auto del suspendido hasta fin de año Luaces) pero quedó relegado al séptimo lugar por problemas en los neumáticos. Ya en la final, ambos protagonizaron un duelo del cual salió airoso el piloto de Río Gallegos, luego de las 23 vueltas al trasado de 2640,65m. Por su parte, **Osvaldo Ca** corrió para el Campeonato y se llevó un importante tercer puesto que lo pone a tiro del título que se definirá el próximo fin de semana en el mismo escenario

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



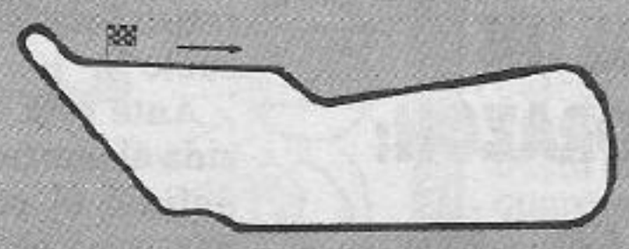
Banderas Ford al tope para el momento de la celebración frente al podio. La gente del óvalo festejó ruidosamente.

Nesprías, Satriano, y Castellano a por ellos... Pese a postergarlos, no le alcanzó; Aventín ya estaba solo y lejos la punta.

Sin dudas, la suspensión de Luaces le dará dramatismo a la última carrera, ya que a su escolta, Osvaldo Cao le bastarán un tercer puesto para coronarse en el torneo.

Clasificación Final: 1°) Vido (Nissan), 25m30s598 a 142,850 Km/h; 2°) Fernandino (Nissan), 25m30s901; 3°) Cao (Nissan), 25m35s052; 4°) Delconte (Nissan), 25m44s855; 5°) Zenklusen (Nissan), 25m47s539. **Récord de vueltas**: Fernandino en la octava, 1m05s861 á 144,339 Km/h. **Campeonato**: Luaces, 130 puntos; Cao, 120; Leiva, 87; Valente, 82; Carbone 58.

FICHA GENERAL



Fecha: 15 de diciembre de 1991.
Denominación: 86° Aniversario de la ciudad de Vicente López, 16ta fecha del Campeonato 1991 de Turismo Carretera.
Lugar: autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" de la ciudad de Buenos Aires.
Ubicación: sector SO de la Capital Federal (Villa Lugano).
Autoridades: Director de la prueba, Angel Teodoro Rienzi; Adjunto, Gastón Perkins; Comisario Deportivo, Cnel. Noberto González, adjunto Ing. Carlos Hidalgo; Comisario Técnico, Carlos Marchese.
Infraestructura del escenario: buena.
Condiciones climáticas: tiempo cálido, baja presión.
Público: 23.000 personas.
Espectáculo: bueno.

LOS PROTAGONISTAS

Oscar Aventín: "Pensé muchas cosas durante la carrera y todos estos años desfilaron incesantemente a medida que se acercaba el final. Esto no me lo regaló nadie trabajé mucho para conseguirlo. Con Ramos la carrera se puso muy dura porque necesitaba el puesto para coronarme. Cuando al fin volví a la punta, hice dos vueltas a ritmo violento para escaparme. Prefería que se rompiera, antes de entregar el título... Esto es para mucha gente: Nicotera, el equipo de Hugo Viola, Morón, San Justo... para muchos. Me halaga mucho el haberme consagrado ante un grande como Castellano y lograr el título justo a los dos años de la desaparición de Oscar Gálvez, un ídolo de verdad, no como yo...".

Oscar Castellano: "A los problemas de adherencia se les sumó que varios papeles se pegaron en el radiador y la temperatura del motor estuvo constantemente en los 125. (—Creo que debe estar todo frito...—). Por eso bajé el régimen entre cambios, de 1.000 a 1.500 vueltas. Este resultado y el haber perdido el Campeonato no me hacen cambiar mi decisión de abandonar el automovilismo, y aprovecho para decirle a Oscar Aventín que lo disfrute y siga trabajando para mantenerlo".

José María Romero: "Estoy sorprendido por estar junto a estos monstruos y se lo adjudico al buen trabajo que hicimos durante todo el fin de semana, en uno de los peores años de mi carrera"

EN POCAS PALABRAS

Pernía: "El motor no aceleraba y el chasis iba más o menos; todo, empeorado por la pista muy sucia". **Morresi:** "Termine como terminé, igual estoy satisfecho; éste fue un buen año...". **O. Aventín**: "quiero disfrutar el N° 1 y en el'92 seguiremos con Nicotera, Viola y su gente. Sin embargo, mi retiro no está muy lejano, más ahora que logré mi objetivo". **Oscar Castellano:** "Le deseo éxitos y no suerte a Aventín, porque la suerte es para los mediocres y los éxitos, para los grantes".

Esposa de Oscar Aventín: "Gracias a Dios; el flaco se lo merecía tanto...". **Nesprías:** "se cortaba, el motor se cortaba". Debe haber sido una maldita bujía". **Minervino:** "Se rompió la goma trasera derecha. A pesar de todo, mientras estuve en pista me divertí mucho". "**Ramos**: "el auto ‹desapareció› desde ayer a la tarde, precisamente cuando cambiamos las gomas". **M. Calamante:** "Nunca había podido hacer tan bien el curvón Salotto. En eso, mucho tuvo que ver lo que trabajó Tulio Crespi". **Acuña:** "Es casi un hecho que en el '92 corra con el auto de Castellano, atendido por él mismo".

SAENZ HNOS. S.A.

PROVINCIAS UNIDAS 5744
(RUTA 3, Km. 21)
(1765) ISIDRO CASANOVA
TEL.: (01) 669-0956

NUEVA DIRECCION

NUEVO TELEFONO

FAX: (01) 669-0956
(DESPUES DE LAS 17 Hs.)

- BIELAS ESPECIALES (NUEVOS MODELOS)
- CAJAS DE VELOCIDADES
- AUTOBLOCANTES:
RENAULT, GACEL, SIERRA
DANA 30 Y 44, ETC.

PROMOCION ESPECIAL:
DESCUENTOS HASTA EL 30%
DESDE EL 16/12/91
AL 31/01/92 INCLUSIVE

la decisión

"PINCHO" CASTELLANO: CRONICA DE UN RETIRO ANUNCIADO. Y UN GRITO DEL CORAZON:

¡NO TE VAYAS, CAMPEON!

El "Pincho no se va..." que bajó desde las tribunas fue la gran música de despedida que Oscar Roberto Castellano tuvo en esos metros finales de su prolongada y exitosa trayectoria en el Turismo Carretera. Un emocionado homenaje de ese insobornable juez que es el público, y que más allá de ese campeonato que se escapaba, rendía su homenaje a ese piloto de lujo, que a partir de esa bandera a cuadros que cayó sobre su anaranjado Falcon pasó a ser un recuerdo en la historia del Turismo Carretera. Un gran recuerdo.

Pero hubo una traición de Pincho. Una linda traición a esa imagen de calculador conocida a lo largo de tantos años y que en esta instancia suprema, no pudo ganarle la partida a esas lágrimas que surcaron su rostro, cuando a la hora del podio, siguió el "Pincho no se va" en un reclamo que también se prolongó en el camino que lo separó de la conferencia de prensa, donde también la emoción le volvió a jugar una partida en contra su actitud de no exteriorizar sentimientos.

Y el "Pincho no se va" siguió resonando en el Autódromo. Pero el Pincho ya se había ido. "Porque creo que se cumplió un ciclo. Brillante por cierto, y con cosas que sinceramente no esperaba cuando comencé en el automovilismo. Pero ya son veinticuatro años, todos de mucho trabajo, luchas y sacrificios personales. Porque buscar ser el número uno, y luego mantenerse es algo muy, muy difícil. Esto lo comprobé en mi doble función de piloto y preparador, y quizás es lo que haya anticipado esta saturación que hoy tengo y que junto con la necesidad de disfrutar de otras cosas importantes de la vida, como lo es ver crecer a mis hijos o mirar una película, me han decidido a este retiro, que desde ya considero irrevocable".

Ante esta anunciada decisión, conocida el martes anterior a la carrera que definió el campeonato, quedaba por ver como estaban las motivaciones de Pincho para este duelo en busca de lo que pudo ser su cuarto título: "Mis motivaciones por el campeonato siguieron vigentes hasta el último momento. Claro que el hecho de haber anunciado mi retiro con anterioridad me dió más tranquilidad. Me sentí aliviado y mucho menos presionado. Y aunque deseaba correr y ganar, también pasaba por mí el deseo de que todo terminara rápido".

Y llegó la carrera. Que no se presentó demasiado favorable a Pincho, pero que fiel a "luchar hasta el final, porque para sacarme el título va a tener que ganarme" adelantada en la semana, lo vió sobreponerse a los distintos problemas, especialmente de adherencia, que lo aquejaron y llegar en una digna posición de escolta. "De todas maneras no quedé muy conforme, porque no pude plantear lucha con todas mis fuerzas, ya que un papel tapó el radiador y el motor empezó a levantar temperatura. Tuve que bajar el régimen, para poder llegar y por eso no pude ir en busca de Aventín".

Se cerró así el ciclo de Castellano-piloto. Pero habrá aún cuerda para el Castellano-preparador: 'Esto todavía no lo tengo decidido. Posiblemente lo haga en los próximos días. Debo reconocer que la posibilidad me interesa y por eso voy a estudiarla bien. Mi auto casi con seguridad pasará a ser propiedad de Fabián Acuña y Lalo Ramos seguirá en el otro. Quizás siga en la preparación, pero no lo aseguro...".

Y hubo otras frases sueltas en este adiós de Pincho a las carreras. Recordando a sus rivales y señalando "a Mouras como el mejor". No escapando al espinoso tema de su relación con la ACTC "una entidad con la que tuve algunas diferencias, pero que fue mi casa hasta ahora" y pasando revista a sus mayores satisfacciones "entre las que se contaron el primer campeonato que logré y la carrera que gané este año en Balcarce en el homenaje de Fangio. Fue ese un gran regalo personal...".

Oscar Castellano le dijo adiós al Turismo Carretera. A lo grande, como correspondía a su nivel. Y aunque ya no estar más en una pista, ese "Pincho no se va"... que lo acompañó en sus últimos metros quedará seguramente como uno de sus más preciados trofeos.

Miguel A. Sebastián

Castellano saluda a su público en el día de la despedida desde el techo de una camioneta de Carburando. No defraudó a nadie, por el contrario, siempre cumplió con las expectativas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Para avisos:

SOBRE RUEDAS, TODO.

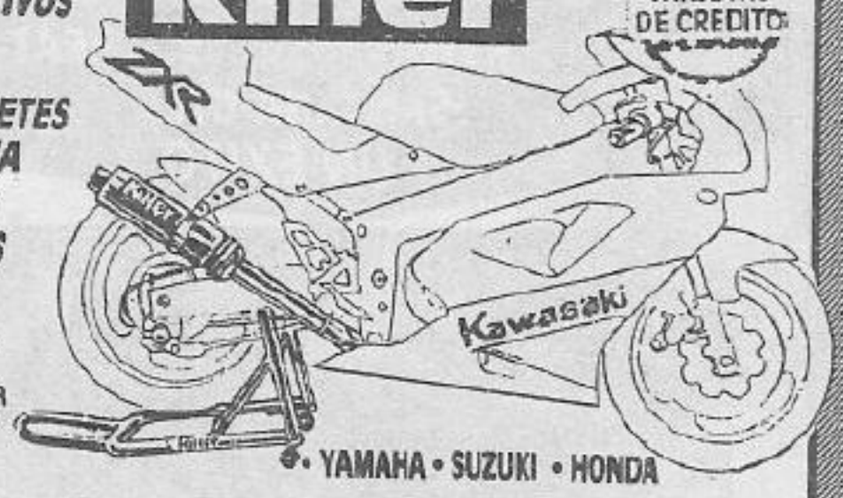
Corrientes 3782, 4º B - TEL. 862-7734 - CAPITAL (1194)

Killer

- ESCAPES DEPORTIVOS
- CABALLETES LEVANTA AMBAS RUEDAS

ENVIOS AL INTERIOR

TARJETAS DE CREDITO



• YAMAHA • SUZUKI • HONDA



200 CASCOS
EN EXHIBICION
NACIONAL E IMPORTADOS
Desde U$S 40

CUBIERTAS
PARA MOTOS
NUEVAS Y USADAS
TODAS LAS MARCAS
Y MEDIDAS DESDE U$S 40
Colocación incluida en el acto

PAGUE CON CHEQUE Ó TARJETA DE CREDITO. ENVIOS AL INTERIOR.

Avda. JUAN B. JUSTO 3525. Tel. 582-5143; 583-1961

UNI ROT
Competición



- Rótulas de Competición

Quintana 3508 • Lomas del Mirador • Bs.As. (cp. 1752) • Tel. 658-1176

TODO SUSPENSION

LINEA COMPLETA
EN RESPUESTOS
PARA TREN DELANTERO
AMORTIGUADORES, ROTULAS,
EXTREMOS, BUJES, PARRILLAS,
RULEMANES ETC.

¡ATENCION!
RESORTES DE SUSPENSION
PARA GNC STANDARD Y COMPETICION

JUAN B. ALBERDI 7349 (cp.1440) CAP. TEL: 687-4072

RESORTES PARA VALVULAS
COMPETICION TODAS LAS MARCAS

Fabricamos sobre planos y acorde a sus necesidades
- Varillas para relleno de Levas y botadores
- Relleno de Levas con autógena R.C. 55-58

También fundición limable para blocks y tapas

LEVAS RAPONI 761-1586

J.RAPONI
COMPETICION
Envios al interior

Venezuela 3458 (Alt. Mitre al 200) VILLA MARTELLI ☎ 761-1586

DULBECCO

1º en TC. y TC.2000

ENCENDIDO ELECTRONICO:
DUAL
- INSTRUMENTAL
- CASCOS - BUZOS
- RADIADORES DE ACEITES Y HERRAMIENTAS.



Agente Oficial
Ferrea RACING COMPONENTS
MEXICO 3259
(1603). VILLA MARTELLI. TEL. 760-3511. FAX (01) 760-3511

- Buzos Karting
- Buzos Antiflama
- Cascos
- Butacas (Pista y Rally)
- Guantes Antiflama
- Cinturones
- Carteles de Señales
- Tabla Cronómetro
- Intercomunicadores
- Botas





PROVA

SAN BLAS 5165. Cap.
☎ 567-6286



JOSE MASCIOTRA

- PARTES DE MOTOR DE COMPETICION
- BALANCINES VARILLAS
- PERNOS EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS
- ENGRANAJES CORRECTORES
- ATENCION A CATEGORIAS
- ZONALES Y EN TODO EL PAIS

JOSE P. VARELA 6015. CAP.
TEL. 642-5584

Representante
- Pistones

NaVellac

AHORA NUEVO
SELLADOR DE AROS
NaVellac

Ferrea
RACING COMPONENTS

SOMOS LOS 1º
en TODAS LAS CATEGORIAS NACIONALES:
T.C.3000 * T.C.2000 * STOCK CAR * TURISMO PISTA

TENEMOS EN OFERTA ESPECIAL

Auto Meter
RECIEN LLEGADOS # TABLEROS
RPM # INSTRUMENTAL COMPLETO

COJINETES BIELA Y BANCADA
TODAS LAS MEDIDAS
PRECIOS ESPECIALES
Vandervell Engine Bearings

SIMPSON
RECIEN LLEGADOS # CASCOS # BUZOS
GUANTES # CINTURONES
ROPA INTERIOR # MALLAS DE SEGURIDAD

AROS ESPECIALES. TODAS
LAS MEDIDAS Y OTRAS MARCAS
SPEED-PRO

Nuestro Agente Oficial: DULBECCO.
Envios al interior. Tarjetas de Crédito.

DOBLAS 892 (esq. Directorio). Capital
TEL. FAX 922-5065. Tel. MOV.: 449-3757

DRAP KART

- EMBRAGUE CENTRIFUGO
- FRENO A DISCO
- LUCES DE POSICION DELANTERA Y TRASERAS
- LUZ ALTA STOP BOCINA
- CARROCERIA EN P.R.F.V



- DIVISION JUNIOR
- MOTOR 50 c.c.

Zonas disponibles
Interior y Gran Buenos Aires.

BAHIA BLANCA 3580
SAN ANDRES (cp.1651)
Bs.As. Argentina
TEL 767-0862

SUSPENSIONES ESPECIALES

- Mc.Pherson - Cápsulas
- Vehículos Nacionales e Importados -
Ventas por Mayor y Menor

REPRESENTANTE EN PROVINCIA DE BS.AS.

AMORTIGUACION JORGE

O.M. RECAMBIOS
OSCAR A. MEDICI
25 DE MAYO 340 - TEL. 20216 (CP.6620) CHIVILCOY (BS.AS.)

Schicamax Argentina S.R.L.

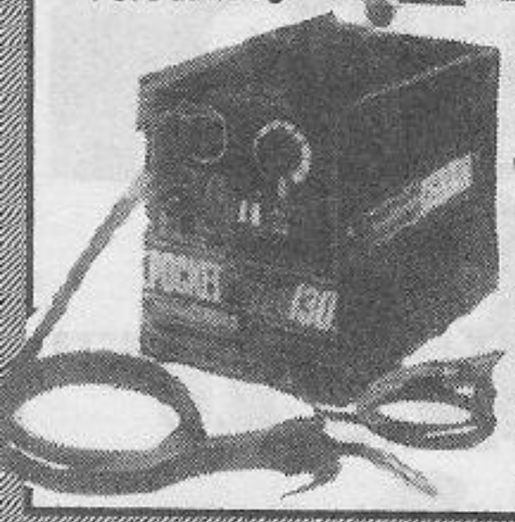


RODAMIENTOS

- AUTOMOTORES
- AGRICOLAS - INDUSTRIAS

SAN JOSE 114 (cp. 1076). Cap. Fed. Tel. 37-0176/37-8017 y 38-142

Portátil
Peso 22 ½ Kg.



CEBORA
L'energia a portata di mano

MAQUINA SOLDADORA POR SISTEMA MIG PARA SOLDAR ALUMINIO, ACERO INOXIDABLE, HIERRO.
EN POTENCIAS 130-140-160-180-210-260 Amp.

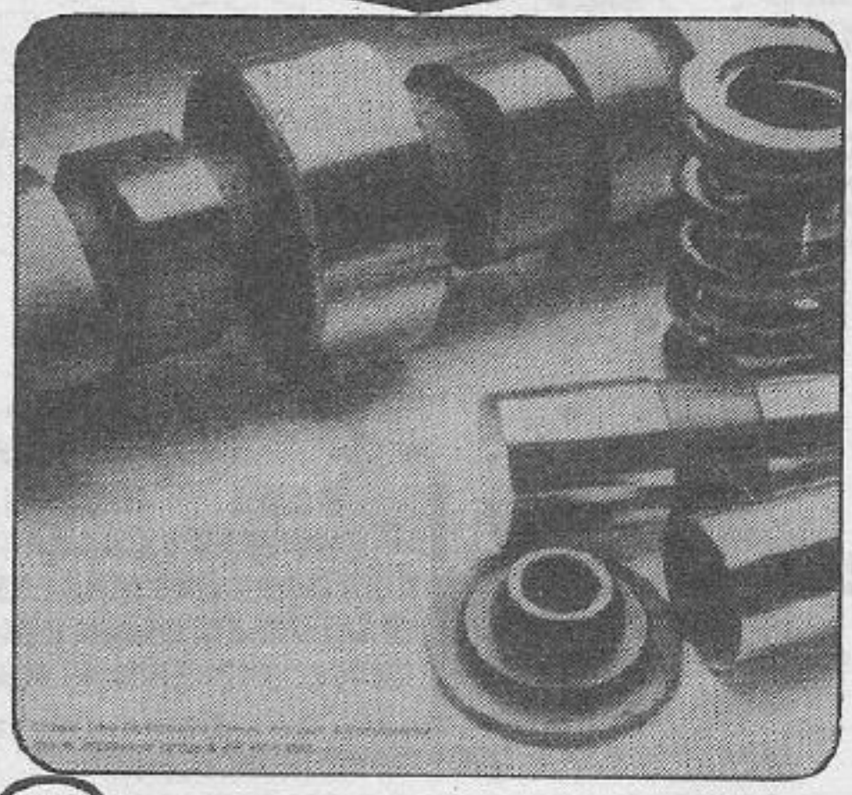
IMPORTADOR EXCLUSIVO

VICSEM SA
INDUSTRIAS ELECTROMECANICAS

LA ROSA 7024. CAPITAL.
TEL. 687-8925/8228

Sr. Preparador y/o mecánico **CEBORA** fue creado para usted que sabe de la importancia de las soldaduras en los coches de Competición. Mayor seguridad en las soldaduras. Posibilidad de soldar aluminio, acero inoxidable, hierro. Mayor resistencia a los efectos de torsión y tracción.

BOTADORES REGULABLES
FORD: 1600-1800-2000-2300 C.C.
VOLKSWAGEN: GACEL-CARAT-GOL -SANTANA-GTL
UN EXITO



KIT S 280 - 290 - 300

CRESPO
LEVAS
Y COMPONENTES

ULTRA PERFORMANCE

ACASSUSO 1393/1525. OLIVOS (1636) (Alt. A Maipú 3200)
TEL. 790-9864; 799-4121. FAX 541-7907359



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
ASIENTOS Y AGUJAS • SURTIDORES • CONEXIONES VENTAS POR MAYOR

FABRICA: MUÑOZ Nº 2376. SAN MIGUEL
TELEFONOS: 664-0619/667-1756. FAX 01-664-4518

AMORTIGUADORES HORACIO

REGATTA • FIAT UNO • DUNA • ESCORT • GACEL - R.11

- Colocación y Ventas
- Para Automotores Nacionales e Importados
- Departamento Competición



MILLER 3464 (cp.1431).
TEL. 542-1533 y 543-9489

METALURGICA ASLA

FABRICA DE LLANTAS- TUERCAS
BULONES DEPORTIVOS y ANTIRROBO
PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES

GUEMES 1458. AVELLANEDA. TEL. y FAX 203-2461

RECTIFICACION CARAM
MOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION
ATENCION A CATEGORIAS ZONALES
Avda. RIVADAVIA 14.634
(cp.1704) RAMOS MEJIA - TEL. 658-6519

RNH ESPECIALS PARTS
COMPETICION

- Selectoras de Cambios
- Recuperadoras de Aceite y agua
- Reformas de chassis y Suspensiones
- Cárteres y elementos especiales
- Atención a categorías Nacionales y Zonales.

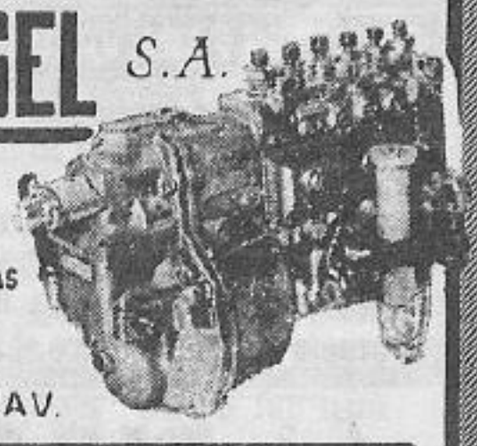


Envios al interior
SALTA 460.
(alt. Boulevard Bs. As. al 1000)
MONTE GRANDE.
TEL. 290-4894

TODO PARA EL DIESEL S.A.
de: JORGE DETOMASI

- REPUESTOS PARA BOMBAS INYECTORAS
- TOBERAS
- BUJIAS INCANDESCENTES

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.



Avda. Juan B. Justo 3611. Cap. (1416)
Tel.: 581-8106; 582-4859 Fax 582-4859

SCALEXTRIC

SCALEXTRIC Pista completa desde	USA 115
PISTA DE MADERA 2/3/4/5/6 vías desde	USA 79
PISTA DE MADERA 2 vías completa, desde	USA 139

parma INTERNATIONAL INC. ¡"BAGALLEROS" ABSTENERSE!

UNICO REPRESENTANTE Y DISTRIBUIDOR PARA TODA LA REPUBLICA ARGENTINA

- MOTOR SUPER 16 D
- PULSADORES - REPUESTOS
- RUEDAS MX - CHASSIS
- CARROCERIAS LEXAN

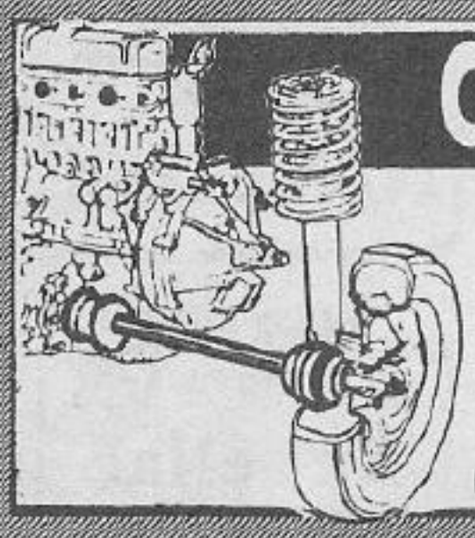
automunda Martes a Viernes 10 a 18, Sab. 10 a 13 hs.
CHIVILCOY 1039 (Alt. Av. J.B.Justo 6700) (cp.1407)

POLARIZADOS

- SPOILERS LEGITIMOS
- AIRE ACONDICIONADO
- GUARDABARROS PLASTICOS ORIGINALES
- AUTOESTEREO
- AUTORADIO
- ALARMAS ANTIRROBO CONTROL REMOTO
- COLOCACION CINTAS DECORATIVAS

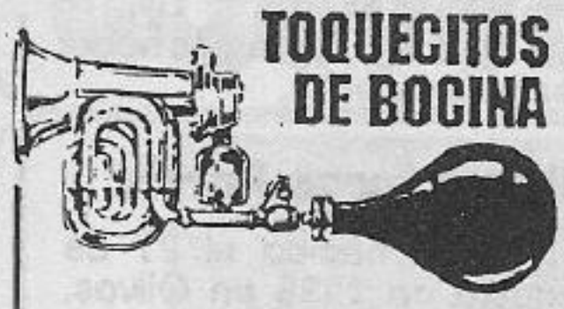
LA CASA DEL JAPONES

NO TENEMOS SUCURSALES
Avda. DIAZ VELEZ 1404 - CIUDADELA ☎ 653-9656



CLINICA DEL SEMIEJE
SERVICIO ESPECIALIZADO EN TRACCION DELANTERA
SEMIEJES - RECAMBIOS - REFORMAS
TODAS LAS MARCAS - COLOCACION EN EL ACTO
TREN DELANTERO - SUSPENSION FRENOS
VENTA DE SEMIEJES Y REPUESTOS
CACHI 557. esq. P. Moreno. CAPITAL ☎ 91-5124

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TOQUECITOS DE BOCINA

Alejamiento

Del Gerente de Asistencia Médica y Promoción de la Empresa Fate, Carlos Maldonado, con motivo de su jubilación tras 41 años de contacto con esa firma.

Prueba inestable

Si la inestabilidad política reinante en la ex URSS queda solucionada, podrá llevarse a cabo desde el 2 de setiembre de 1992 (como se anunció), el rally París-Moscú-Pekín con un recorrido de 16.000 km. La prueba esta incluida en el calendario de la FISA, pero los sucesos acaecidos que culminaron con el golpe de estado que desplazó a Gorbachov, motivaron la anulación, en principio, del rally.

EL OTRO PODIO DE LOLE



El pasado miércoles 11 por la mañana, en Santa Fe, Carlos Alberto Reutemann recibió la banda y el bastón de gobernador de su provincia, subiendo a un podio distinto al de la F-1, pero con la seriedad y responsabilidad que siempre lo caracterizó. Vale por la noticia porque fue uno de los más grandes que representaron a nuestro automovilismo en el máximo nivel internacional. Pero también como reconocimiento y buen augurio de CORSA hacia un argentino ligado al deporte motor que también se siente comprometido con los destinos de su provincia.

J. F. M.

■ KARTING EN CHACABUCO

El 26/12 se realizará allí un encuentro para pilotos rioplatenses en 50 cm³. Organiza la escuela chivilcoyense de Eduardo Viglietti. Para más datos llamar al 0346-21903/22544; Fax 0346-23741 o dirigirse a Salta 126 de esa ciudad.

■ ZANATTA AL RALLY

Lo haría el próximo año con un Renault 18 que está armando Sigfrido Schroeder en su taller ubicado en las inmediaciones de Villa Allende, Córdoba.

■ BALTICOS INDEPENDIENTES

Letonia, Estonia y Lituania han pedido la independencia automovilística a la FIA y la FISA con el propósito de organizar sus propios campeonatos. En algunas categorías, con Finlandia y Suecia, podría crearse una Copa del Báltico, aunando competencias en esa región.

CAMPEONATO URUGUAYO

Al culminar —luego de ocho pruebas— el Campeonato Nacional de Rally del Uruguay, se han consagrado campeones Gustavo Pisano y Felipe Mercader (en la Clase C Grupo N) y Alvaro y Gerardo Alonso (en la Clase B del Grupo N). Este fue el desarrollo del certamen en sus principales posiciones.

LUGAR Y FECHA	POS.	PILOTO-NAVEGANTE	CL	POS.	PILOTO-NAVEGANTE	CLASE
Rally de Minas (16-3-91)	1º	Pereira-Battisto	C	1º	Jorcín-Tourn	B
	2º	Quiroga-Larrosa	C	2º	Alonso-Alonso	B
	3º	Pisano-Mercader	C	3º	Casalia-De León	B
Rally de Flores (20-4-91)	1º	Etchegoyen-Mirabal	C	1º	Alonso-Alonso	B
	2º	Pisano-Mercader	C	2º	Contín-Didier	B
	3º	Sader-Pita	C	3º	Trelles-Villete	B
Rally de Las Sierras (24-5-91)	1º	Pisano-Mercader	C	1º	Alonso-Alonso	B
	2º	Pereyra-Battiste	C	2º	Trelles-Villete	B
	3º	Etchegoyen-Mirabal	C	3º	Casalia-De León	B
Rally de Pando (30-6-91)	1º	Pisano-Mercader	C	1º	Alonso-Alonso	B
	2º	Sader-Pita	C	2º	Schneck-Varela	B
	3º	Cammarota-Sagarra	C	3º	Trelles-Villete	B
Rally de Tarariras (7-9-91)	1º	Pisano-Mercader	C	1º	Jorcín-Tourn	B
	2º	Pereira-Battiste	C	2º	Casalia-De León	B
	3º	Cammarota-Sagarra	C	3º	Contín-Didier	B
Rally de Punta del Este (21-9-91)	1º	Pisano-Mercader	C	1º	Alonso-Alonso	B
	2º	Pereira-Battiste	C	2º	Massola-Souberville	B
	3º	Cammarota-Sagarra	C	3º	Casalia-Schneck	B
Rally de Piriápolis (27-10-91)	1º	Pisano-Mercader	C	1º	Pita-Umpiérrez	B
	2º	Pereira-Battiste	C	2º	Contín-Didier	B
	3º	Quiroga-Larrosa	C	3º	Massola-Souberville	B
Rally del Lago (30-11-91)	1º	Quiroga-Larrosa	C	1º	Jorcín-Tourn	B
	2º	Sader-Pita	C	2º	Pita-Umpiérrez	B
	3º	López-Cáceres	C	3º	Massola-Souberville	B

Mobil Argentina

COMUNICA QUE HA DESIGNADO A LA FIRMA

CRISTALES PEDRO

COMO DISTRIBUIDORA DE SUS PRODUCTOS EN CAPITAL FEDERAL

CRISTALES PEDRO

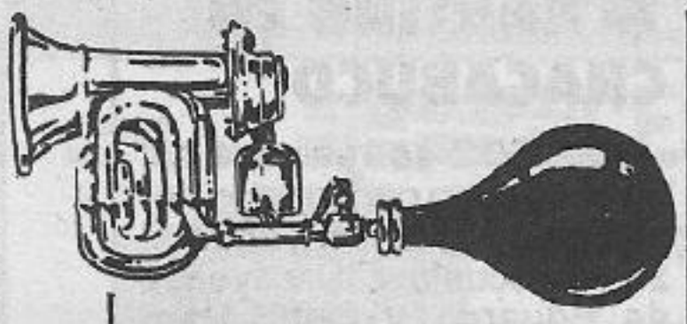
agradece a Mobil Argentina la designación como distribuidor de su producto

Mobil 1 COMPETICION

LUBRICANTES SINTETICOS DE ULTIMA GENERACION

CASA CENTRAL	SUC. WARNES	SUC.MORON
GASCON 1677/79	PARRAL 2252	H.YRIGOYEN 356
88-0734/ 89-1791	855-5748/3971	629-6968

CRISTALES LAMINADOS PARA COMPETICION



Porque no

La decisión de realizar allí la última prueba del año, fue tomada como consecuencia de no poder satisfacer las demandas planteadas por los nuevos responsables del autódromo Oscar A. Gálvez a los tres clubes organizadores.

Peon campeón

Tras recibir un informe de la FISA sobre la bomba de aceite y el carter de su Renault 18 de la clase 3 del Turismo con que ganó en Santa Rosa, la Subcomisión



Técnica de la CDA admitió su diferente interpretación y lo reclasificó. Con este primer puesto, consiguió su segundo título consecutivo en la especialidad.

Fe de erratas

En el número pasado, con motivo de la nota del rally Pagos del Tuyú, fue repetido el habitual recuadro de "Boletín de organización" ocupando el lugar de "Ficha general". Este comienzo de la unidad entre "nacionales" y "regionales" contó con Oscar Milani a cargo de la dirección de la prueba, los adjuntos fueron Carlos Abait y José Gómez, Raúl Escolar resultó comisario deportivo, mientras que Rubén Flores y Fernando Iglesias, como comisarios técnicos, controlaron una excelente carrera. Participaron en ella 88 pilotos (56 del Nacional y 32 del Regional), divididos de la siguiente forma: 23 para la Clase 3; 21 para la 2; 13 para la 1; 7 de Clase 9; 17 de la 7 y 7 de la 8. Esperamos haber salvado el error.

David Jorge Parvis

Había nacido el 27 de agosto de 1938 en Olivos, provincia de Buenos Aires, y se destacó por sus condiciones de mecánico, preparador y piloto. Participó del Turismo y el TC en la década del '60, destacándose tanto en las pistas como en los caminos de montaña. El 12 de diciembre de 1991, cuando iba por la ruta Panamericana, en busca de su lancha, un accidente le segó la vida. "Cacho" hizo de la amistad un culto. Así lo recordamos.



el próximo fin de semana

T.C. 2000 Y F.R.E EN LAS FLORES

En este trazado bonaerense de 3.748 metros de extensión, se disputarán las últimas fechas respectivas de los campeonatos argentinos de estas dos especialidades. Las finales del domingo 22 tendrán este cronograma: 11 hs, final a 17 vueltas (63,716 km) para la Fórmula Renault; 11.50, final a 27 vueltas (101, 196 km), para el Turismo Competición 2000.

MOTOS Y CAP EN BUENOS AIRES

Para las motos habrá pruebas libres el viernes de 10 a 18; el sábado entrenamientos en el mismo horario y a las 21 serán premiados los campeones. El domingo la actividad comenzará con tanques llenos a las 9.30 y finalizará a las 10.30. La final comenzará a las 11 y correrán 250 Nac., RZA, Super Bikes, 250 Int. y Side Cars. Televisa ATC. También se presenta el CAP, categoría que con esta competencia cierra la actividad anual.

RECORDS A BATIR

TURISMO COMPETICION 2000 Prueba de clasificación: Traverso (Renault) 1 m 24s 70/100 a 159,343 km/h (1985). **Final:** Bessone (h) (Renault) a 154,101 km/h (1985). **Récord de vuelta:** Serafini (Renault) 1m 25s 47/100 a 157,908 km/h (1985).

FORMULA RENAULT ELF Prueba de clasificación: Gurini (Crespi) 1m 20s 10/100 a 168,494 km/h (1985). **Final:** Gurini (Crespi) a 162,023 km/h (1985). **Récord de vuelta:** Gurini (Crespi) 1m 20s 80/100 a 167,034 km/h (1985).

CORSA
Año XXV Nº 1328 Del 16/12 al 24/12/1991
Avda. Belgrano 1580 - 4º p. (C.P. 1093)
Cap. Fed. Télex: 22630 RYELA AR- TEL.-FAX: 37-7355. Conmutador: 38-9011/15, 38-9530, 38-6026 y 37-2107

Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi
Subdirector: Eduardo Enrique Neira
Redactores: Pablo Javier Cabral y Alberto Falcón
Subdirectores de Arte: Eduardo César González - Juan Gresko

Diagramación: Enrique Giovanetti (Jefe)
Colaboradores: Carlos R. Neira, Ricardo Delgado, Gustavo Arsuaga, Duilio Caro, Miguel Tillous, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe.
En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Héctor Cademartori (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).
Servicios Editoriales:
Director: Norberto Alvarez Ojea
Fotografía: Enrico Carra (Jefe de Fotografía y Laboratorio), A. Calascione (Producciones especiales), E. Blanco, Juan M. Fernández, G. Carlón y Carlos Campos (fotógrafos especiales), Claudio Herdener, Fabián Laghi y Enrique de Benito (fotógrafos).
Servicios exteriores: Marilú Olguín (Jefa)
Archivo: Francisco Forcinitti (Jefe).

editorial abril s.a.

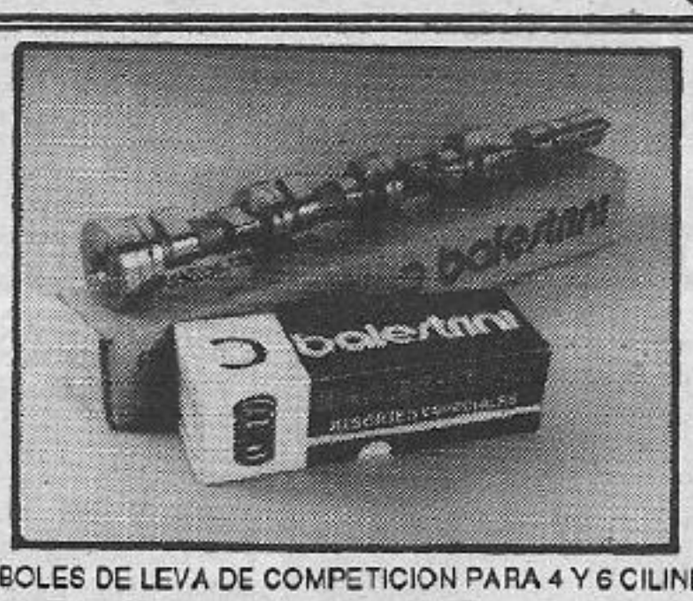
Circulación: Iván Blaksley (Jefe Ventas capital y exterior)
Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial), Rodolfo Eusebio (Jefe de Publicidad), Rubén Concetti (Jefe de Medios)

Area Industrial:
Avda. Roca 4410 - (1602) - Florida (Provincia de Buenos Aires)
Tel.: 760-5543/2587

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

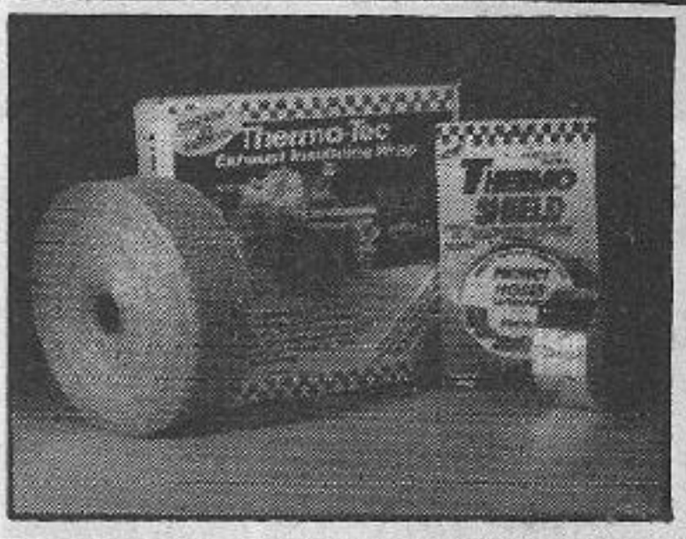
Geveco

GEVECO S.A. OFF ROAD 4x4 AND PERFORMANCE CENTER
AVDA. TRIUNVIRATO 3460/2. (1427)
CAPITAL. Tel. 552-4540. FAX 8143134



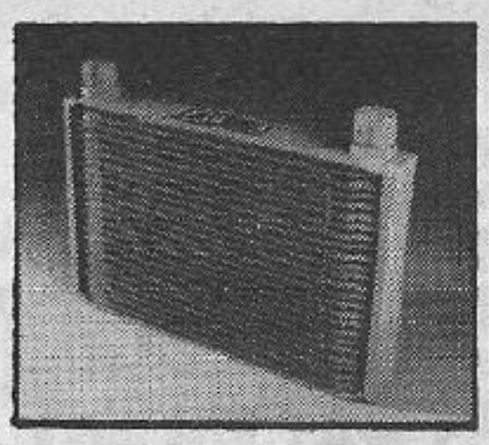
ARBOLES DE LEVA DE COMPETICION PARA 4 Y 6 CILINDROS.
KITS DE POTENCIACION PARA FIAT, FORD, PEUGEOT, RENAULT, VW, ALFA ROMEO. LOS KITS SON COLOCADOS EN NUESTROS TALLERES O EN NUESTROS AGENTES OFICIALES AUTORIZADOS.

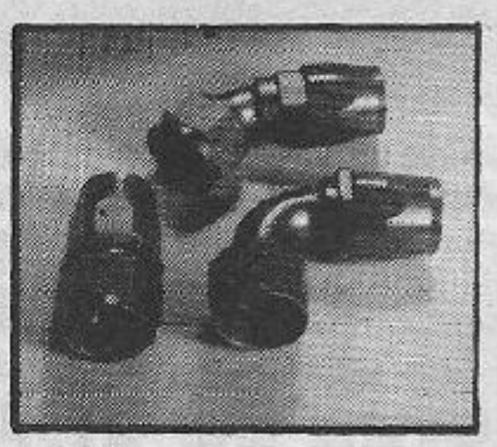




PARA REDUCIR HASTA UN 70% LA TEMPERATURA DEBAJO DEL CAPO Y EL HABITACULO. MEJORA LA TEMPERATURA DEL MOTOR, REDUCE LA TEMPERATURA DE LA MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE, AUMENTA LA POTENCIA.

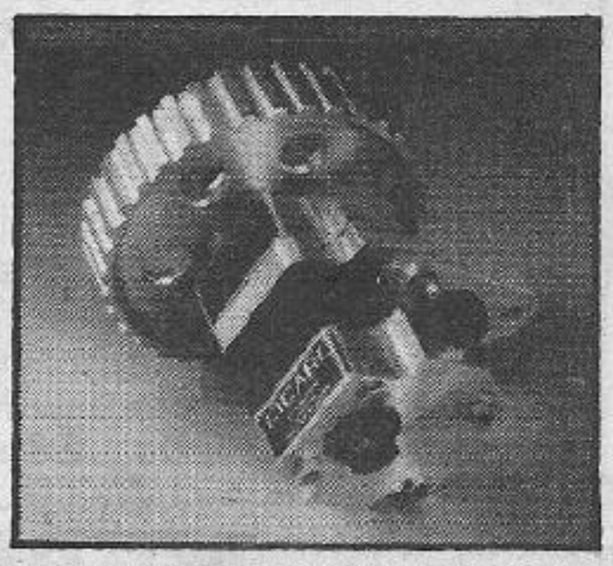
CINTA PARA PROTEGER DEL CALOR CABLES, CONDUCTOS Y OTRAS PARTES SENSIBLES.



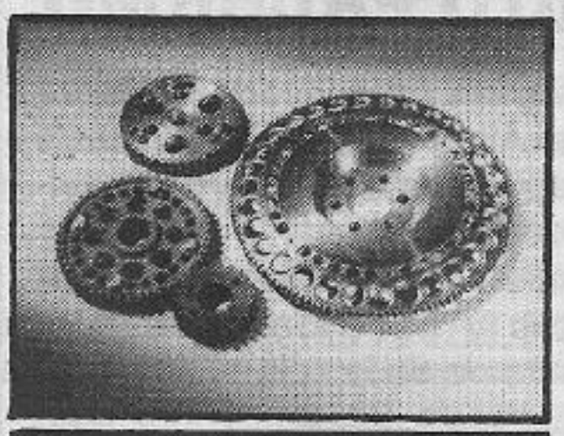


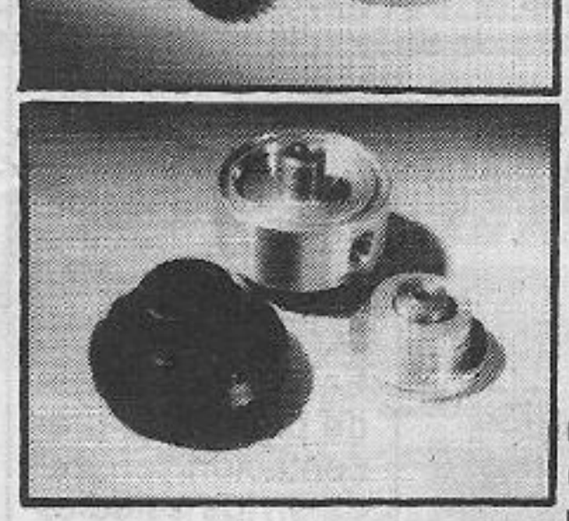
EARL'S PERFORMANCE PRODUCTS

CORRECTORES ANTIVIBRACION, MANGUERAS CON MALLAS DE ACERO (1500 PSI), RADIADORES DE ACEITE. Nº 1 EN USA Y EN ARGENTINA.



MAS DE LA MITAD DE LOS AUTOS DE CARRERA DEL PAIS USAN BOMBAS DE ACEITE CICARE. DE 1, 2, 3 Y 4 CUERPOS CON POLEAS Y BASE PARA CADA MARCA. REPUESTOS Y SERVICE GARANTIZADOS.





SAENZ



LA MEJOR BIELA POR CALIDAD, ATENCION, GARANTIA Y PRECIO PARA TODAS LAS MARCAS Y CATEGORIAS.
SAENZ, CALIDAD QUE SE EXPORTA.



BASES PARA FILTROS, CORRECTORES DE AXIAL DE ARBOL DE LEVAS, VOLANTES, EJES CORRECTORES, ARBOLES DE LEVAS EN BRUTO Y MUCHOS MAS ELEMENTOS PARA MOTORES DE ALTA PERFORMANCE.

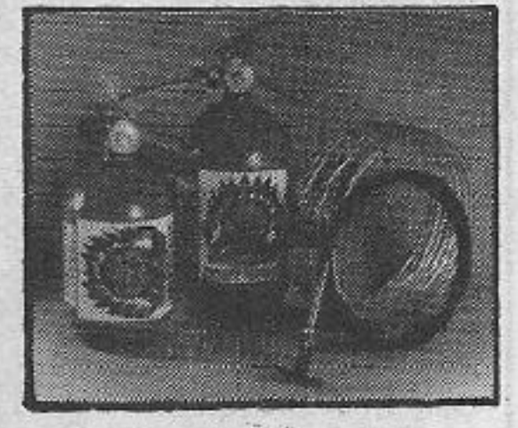
BUTACAS, CASCOS, BUZOS, BOTAS, GUANTES Y TODO PARA LA SEGURIDAD DEL CORREDOR.



LUBRICANTES PARA COMPETICION, BASE PETROLEO Y SINTETICOS.
UTILIZADOS EN DRAGTERS, INDY, STOCK CARS NASCAR EN USA.
LA FORMULA MPZ DISMINUYE LA FRICCION Y TEMPERATURA, AUMENTANDO LA POTENCIA SUSTANCIALMENTE.



RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS, SUPLEMENTOS Y TODA LA LINEA PARA TAPAS



SISTEMAS DE EXTINCION. UTILIZADOS EN TC, TC2000, RALLY, TURISMO PISTA, F2, F3, SUPER CART, SAFARI.
INSTALACION Y GARANTIA ABSOLUTA

UNIROYAL CALIDAD Nº 1 EN NEUMATICOS PARA AUTOS, PICK-UPS, VANS Y 4x4.
PARA BARRO, ARENA, NIEVE Y ASFALTO.
EN MEDIDAS PARA AUTOS, PICK-UPS, VANS Y 4x4.

WAGNER BALANCEADORES ARMONICOS. EN TRES MEDIDAS PARA TODAS LAS MARCAS.
ELIMINAN LAS VIBRACIONES RESIDUALES DEL CIGÜEÑAL. PORTAMAZA Y ADAPTACION DISPONIBLES DE ACUERDO AL REQUERIMIENTO DE CADA PREPARADOR.

AP RACING. LIQUIDO DE FRENOS COMPETICION ORIGEN INGLES.
PARA ALTA TEMPERATURA (600 GRADOS)

AMERICAN RACING. LA FABRICA MAS GRANDE EN E.E. U.U. DE LLANTAS.
LA Nº 1 EN EL MERCADO DE PICK-UPS, VANS Y 4x4 STANDARD Y DE COMPETICION. MEDIDAS PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS

REPRESENTANTE DE VENTAS PARA EL TURISMO DE CARRETERA RICARDO RUIZ "EL GORDO KELUBE"

NOTICORSA



IMPORTANTE ACUERDO

Un programa de asistencia técnica y cooperación mutua para la organización y desarrollo de cursos de calificación profesional fue firmado por Renault Argentina y el Consejo Nacional de Educación Técnica. Al acto en el cual se concretaron los acuerdos asistieron el ministro de Educación, Antonio Salonia, el director general adjunto de Renault Argentina, Dominique Maciet y el titular del CONET, profesor Aldo Carreras (en la foto, acompañando a J.C. Castelli, D.C. de Renault). Asimismo, se formalizó la inauguración del Centro de Formación de Coordinadores Técnicos.

LA "BOTICA" DEL AUTO



Alberto Crespo (h), acompañado por Oscar Pentecoste, ha incorporado a su actividad un centro de servicios para el automotor denominado "Shop Lube". Allí se realizan trabajos de afinación, mecánica ligera, potenciación de motores y se venden productos de recambio tales como filtros y aceites. Además distribuye equipos y accesorios para autos deportivos como kits y alerones. Este centro está ubicado en Acassuso 1525 (Olivos) y los socios del ACA. tienen descuentos especiales.

MUDANZA

La firma Autopartes Competición perteneciente a Emilio Tetelbaum, se trasladó a su propia oficina de la calle Cassafoust 691 de esta capital, con un amplio salón de exposición para una mejor atención de sus clientes. Su teléfono es 582-6430.

CARTIER EN ALTO PALERMO

La firma Dianthus S.A., representante de "Cartier" en la Argentina, organizó una muestra de su exclusiva colección de relojes y distintos accesorios "Personal Line", acompañando el éxito de ventas de la joyería Braldi en el Alto Palermo Shopping. Al acto concurrieron distinguidos invitados, entre ellos miembros de la prensa, clientes y personalidades del mundo de la cultura.

FIAT CINQUECENTO: "CITTADINO" Y ANTINIPON

Tres modelos, con motores de 700, 900 cm^3 y eléctrico; 120.000 unidades de su primer año de vida; construido solamente en Polonia y con una inversión de más de 30 millones de dólares. Tal es la propuesta desprendida de la reciente presentación a nivel mundial del Cinquecento.

Con esta nueva alternativa de city-car, Fiat pretende explotar al máximo la leyenda de un nombre que le diera gran trascendencia desde mediados de la década del '30 y por lo consiguiente imborrable para la memoria de muchos italianos.



En la conferencia de prensa de presentación realizada en los estudios de cine Cinecittá ante más de 1.000 periodistas de todo el mundo —que asistieron en los dos días consecutivos de ceremonia oficiales— el administrador delegado de Fiat, Paolo Cantarella, resaltó que el "nombre-símbolo para millones de italianos" se producirá únicamente (por el momento) en dos plantas polacas (Tychy y Bielsko Biala). En la foto un modelo de 700 cm^3.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FIAVE S.A.



Equipos para los siguientes modelos: BMW. LINEA 3-5-6-7 - LANCIA - FIAT UNO - 147 - DUNA - REGATTA, , WEEK END, W.GACEL, AUSTIN MINI, ALFA ROMEO GTV, ALFETTA. RENAULT 21-11-18 - FUEGO - TRAFIC. FORD ESCORT, MERCEDES BENZ 190-230, etc.

GUIDO 1441/1449. BECCAR (cp. 1643). TEL. 743-4437; 742-4273. FAX. 742-2789.

PARA COMPETICION

LOUZAO® COMPETICION AMORTIGUACION



AMORTIGUADOR REGULABLE

FELICITAMOS
A NUESTRO PILOTO
RUBEN BULLA
POR EL CAMPEONATO 1991
OBTENIDO EN SUPER CAR
Y POR SU CONFIANZA
DEPOSITADA
EN NUESTROS
AMORTIGUADORES

EMILIO LAMARCA 1273
(cp.1407). CAPITAL FEDERAL ☎ 568-8024

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

- EL STOCK MAS COMPLETO DE REPUESTOS IMPORTADOS Y LOS MEJORES PRECIOS.
- TODAS LAS MARCAS. Good-Drive

★ PARMA ★ MURA ★ ALPHA ★ CAMEN ★ KOFORD ★ PRO SLOT ★ CHAMPION ★ COBRA ★ BLACK MAX ★ FRONT LINE ★ SLICK-7 ★ FAAS

Envios al interior

RUIZ HUIDOBRO 2359
6º A. Cap. Federal. TEL. 70-9793. FAX 54-01-449-7435

CARLOS SAIZ

COMPETICION

- POTENCIAMOS FORD SIERRA
- ESCORT
- RENAULT FUEGO, 21, 18 y 11.
- ALINEACION Y BALANCEO

H. YRIGOYEN 11527
TURDERA TEL. 298-0814

Ford

ZUBELDIA

LINEA COMPLETA FORD

- REPUESTOS Y ACCESORIOS
- RECAMBIOS

ENVIOS AL INTERIOR



Av. CENTENARIO 2073 BECCAR TEL.: 747-0611

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION
- INSTALACION
- RECAMBIOS

AUTOMOVILES NACIONALES é IMPORTADOS

HO

ESPECIALIDAD:
M.Benz ★ Ivecco ★ Scania ★ Ford 7000 y Deutz
Envios al Interior

HIDRAULICA OESTE
ESTERO BELLACO 388
(alt. Rivadavia 12.100) - Ciudadela (1702)
TEL. 657-2770

NICK BUTACAS

- Trompas Super Car y Alerones
- Buzos Antiflama
- Arneses
- Cables de Bujías (Mallory)
- Capuchas
- Guantes
- Bobinas
- Pinturas VHT



Peso 5 Kg.

Avda. BERNARDO DE YRIGOYEN 486.
MORON (cp.1708) TEL. 628-5135

VENADO TUERTO: Ruta 8 y Pellegrini Tel. 23995. Prov. Sta. Fe.
ROSARIO: "Sagal SRL". San Martin 2369. Tel. 82-0998 (cp.2000)

SUPERBIKES



12 AÑOS EN EL MOTOCICLISMO NOS AVALAN

KAWASAKI OKM Mod. 92
HONDA NX - Transalp - CBR 600 F2
Garantía - Service - Repuestos - Seguro

Envios al Interior

Avda. Rivadavia 12308 (1702) CIUDADELA - BS.AS. - Tel.: 657-5624

VHT · ACCEL · Edelbrock · WEBER · Mallory · Holley

ENCENDIDO EM MITRE

Auto Meter · NGK · BOSCH · GOLDEN LOOCE · DENSO

- Envios al Interior

¡ATENCION! Ahora único Representante en Capital de MALACATES y ACCESORIOS WARN

WARNES 981. TEL. 854-0436. FAX. 854-0436

CORTO ROMAN

COMPETICION

LA PAZ 1964 MARTINEZ • TE 798-1350-3030

POTENCIAMOS FORD SIERRA - XR4 - ESCORT

TURIS

CLA





Una goma complicó la carrera del campeón Juan María Traverso en Chubut. Pese a ello, sumó dos puntitos.



Dibujo en clasifica: el "Pejerrey" Belloso no lo repitió en carrera y pudo llegar al tercer escalón del podio.

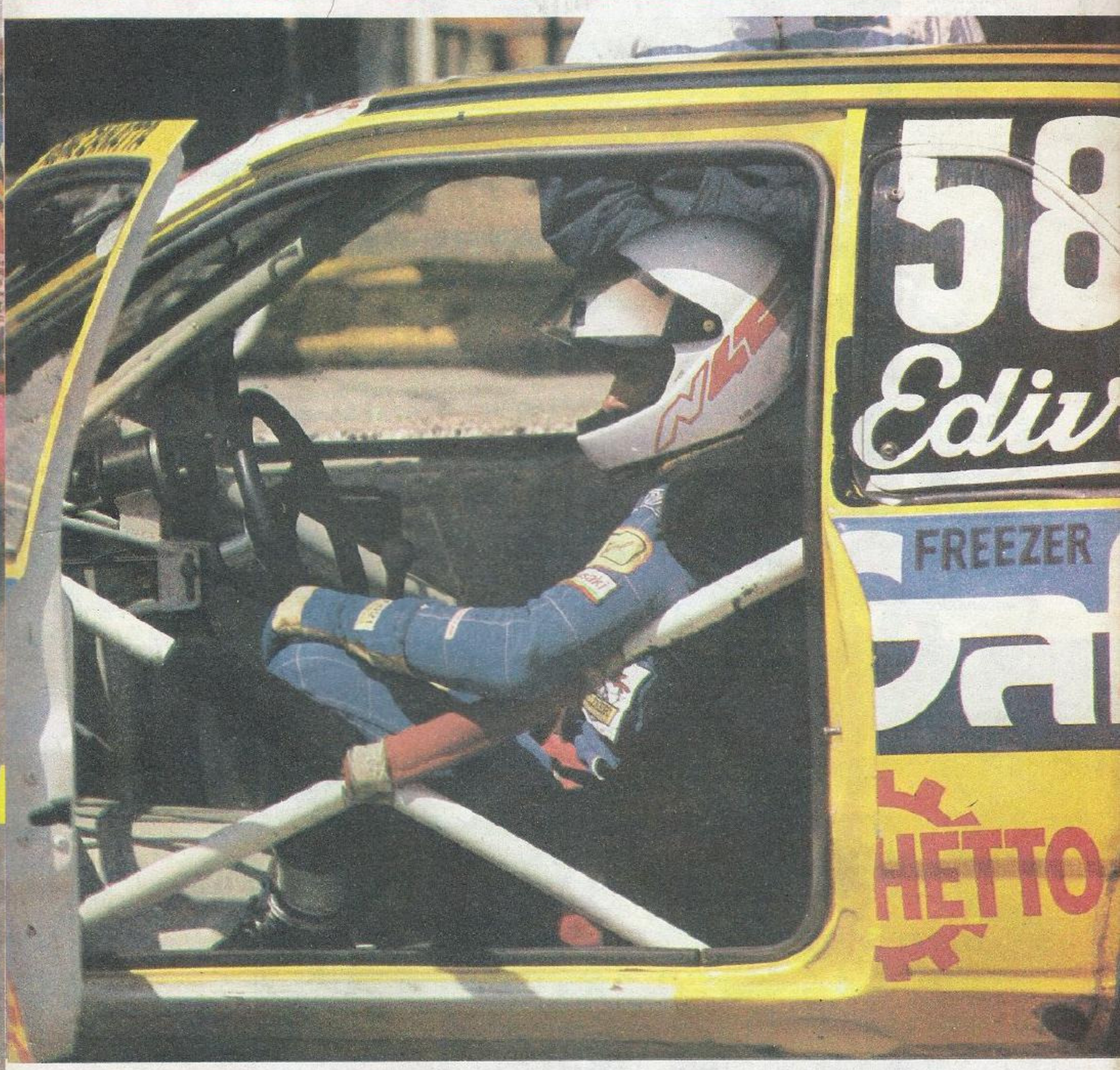


Pablo Peón y su berlina R.18 fueron más allá de los límites del asfalto en los días previos. Al final llegó en los puntos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MO COMPETICION 2000 EN COMODORO RIVADAVIA, CHUBUT (8/12/91)

AVES SUREÑAS



La victoria de René Zanatta le permitió proyectarse en la lucha por el subcampeonato, que matemáticamente está a su alcance.

Boxes "volcánicos" en Comodoro Rivadavia. En primer plano el equipo Sevel en pleno, con los mecánicos trabajando en los autos de Olmi y "Cocho". Detrás "Tito" Bessone buscando la pista.

Miguel Angel Guerra y "Coco" Fortunato tirando juntos. Un toque con Hugo Olmi truncó la carrera del piloto de la XR4, mientras que el de Lobos penó con el encendido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El desafío de la excursión a la Patagonia ya forma parte del pasado para la categoría. Un desafío cumplido decorosamente con la presencia de una cantidad razonable de autos, considerando la distancia que debía recorrerse hasta la ciudad sureña y la situación del campeonato, y con una carrera, que por encima de lo tremendamente exigente que resultó por distintas características, mostró un trámite interesante.

Quedó entre ese saldo deportivo una nueva victoria de **René Zanatta**. La tercera de la temporada y la que confirma a este rafaelino por adopción como la gran revelación del año dentro de la especialidad. Este éxito no fue para nada el fruto de la casualidad y sí la consecuencia de un fin de semana, donde con la excepción de su complicada jornada del sábado que le relegó al cuarto lugar en la grilla tras la pole provisional del viernes, la cupé Ford Sierra a cargo de **Hugo Bini** y **Juan Carlos Pianetto**, mostró una notable adaptación al exigente dibujo de Comodoro. Por su lado, René le puso su talento con una adecuada puesta a punto y un óptimo plan de carrera para así redondear un gran trabajo adecuadamente recompensado con el triunfo.

No hubo tanta fortuna para otros protagonistas con sólidas ambiciones, como sin dudas lo eran **Maldonado, Bessone, Traverso y Oltra**, traicionados en diferentes medidas por las grandes exigencias que el circuito y la carrera plantearon para los motores y los neumáticos. Esta debacle abrió el camino para que el podio mostrase dos rostros que no estaban en muchos papeles, como ocurrió con los de **Osvaldo López** y **Luis Belloso**. "Cocho" produciendo así la mejor performance del año del equipo de **Osvaldo Antelo**, aunque esto no haya servido para atenuar sus críticas hacia el reglamento. El "Pejerrey" plasmando por primera vez con un resultado concreto todo el trabajo de desarrollo que desde hace un largo tiempo viene realizando sobre su cupé Renault Fuego.

Análisis del futuro

También en función de futuro, este paso por Comodoro Rivadavia, entregó cosas importantes. Específicamente con relación al escenario, quedó sentado un buen antecedente, en cuanto a la respuesta del público, para repetir la visita en los próximos años. Tal vez como factor para replantear quedaría la época del año, habiéndose recogido la impresión de que la primera parte de la temporada sería la mejor.

Otro punto que dejó a considerar Comodoro, pero éste en función más inmediata, es la definición del subcampeona-



Juan María Traverso en amable charla con Carlos Angio, presidente de la Comisión de Carreras de Concesionarios Ford. Tanto el piloto de Renault como el responsable del óvalo tienen el '92 definido.

PUBLICIDAD ACA

ASOCIESE

SIN CUOTA DE INGRESO

Automóvil Club Argentino

HAGA DEL ACA SU CLUB!

to. Un hecho que fundamentalmente tiene su valor por los nombres que están en juego y que son los de **Guillermo Maldonado (121 puntos), René Zanatta (108)** y **Miguel Angel Guerra (103)**, luego que el de Tito Bessone se diluyó junto con su agónico abandono.

Como están planteadas las cosas, y recordando las 20 unidades que habrá en juego como máxima recompensa, las mejores posibilidades están del lado de "Yoyo". Para Guerra la alternativa pasa exclusivamente por la victoria, en tanto René prolonga su chance a la opción de un segundo puesto, que a su vez y como las otras tendrá que ir acompañada de una nula o magrísima cosecha de puntos por parte de Maldonado. Algo difícil, pero no imposible, recordando lo sucedido en Comodoro Rivadavia. Esta lucha será entonces el gran atractivo el domingo próximo en la despedida 1991 del Turismo Competición 2000, que cambió su escenario original de Buenos Aires por el de Las Flores.



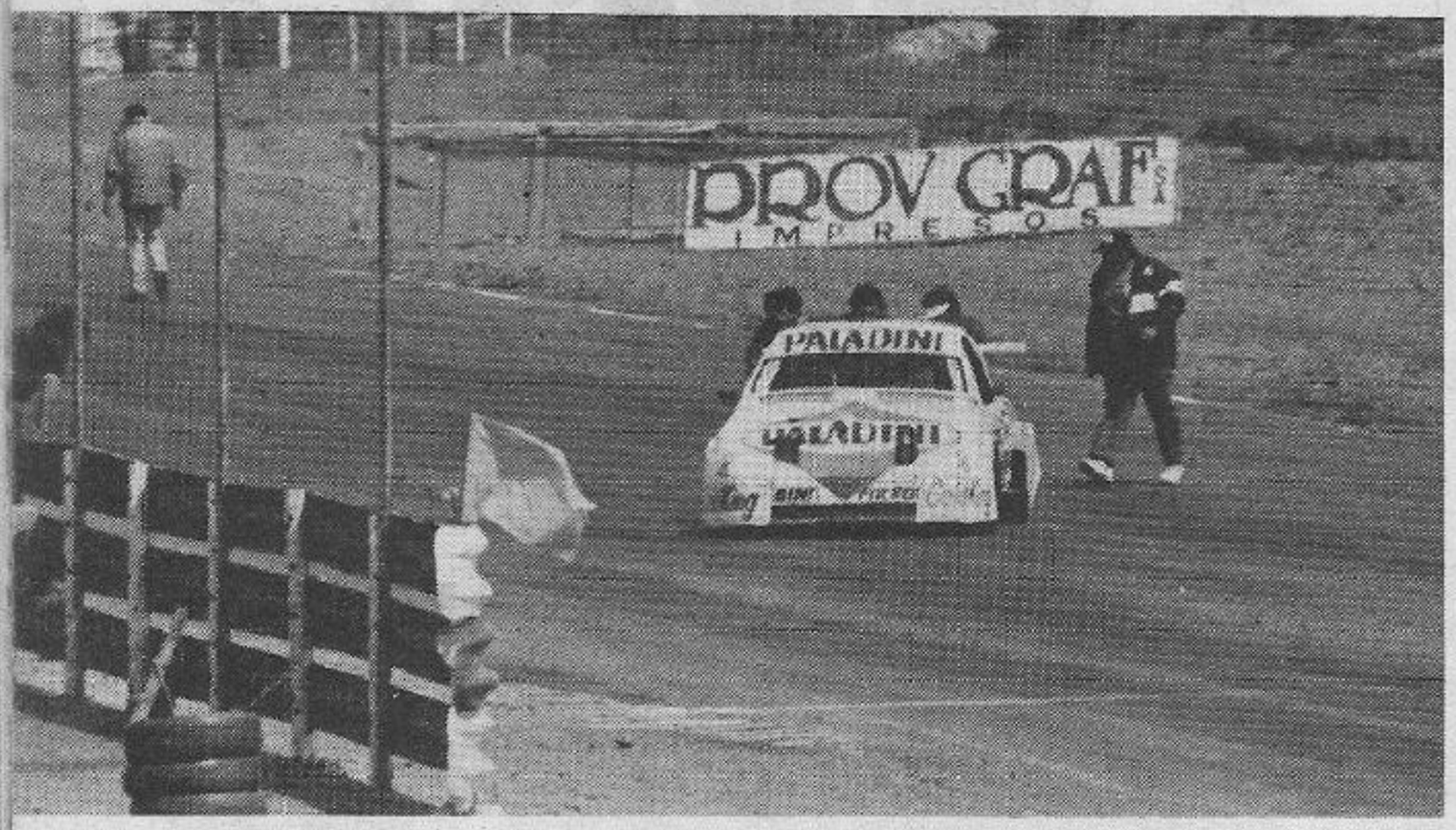
Oscar Fineschi, quien penó el fin de semana con los neumáticos, pudo de todas formas sumar unos puntitos más.

Reglamento y algo más

Llegamos así al tema reglamentario, bastante comentado en Comodoro, con la vista puesta en el cercano 1992. Y ese tema tradicionalmente conflictivo dentro de la categoría parece, y por ahora hasta una total confirmación habrá que utilizar este verbo, encaminarse a una solución no tan caótica como la supues-



Mucho trabajo para Miguel Konjuh y su equipo. Pese a la importante piña en los entrenamientos, la reparó y alcanzó el sexto puesto.



El momento en que los auxiliares de pista retiran a Daniel Cingolani, cuando no arrancó en la vuelta previa. Luego vendría la bandera negra.

LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: que la categoría haya juntado 24 autos en un lugar tan lejano y sobre el final de temporada.

Lo negativo: los reiterados problemas con los neumáticos, que quitaron a varios pilotos posibilidades de luchar por los primeros puestos.

Lo importante: la recuperación a nivel nacional de una plaza como la de Comodoro Rivadavia, que puede ser válida en la medida que se la sepa utilizar.

La alegría: de Crocco Carlos por haber completado la primera carrera de la temporada y por añadidura terminando en los puestos puntables.

Lo lamentable: los distintos inconvenientes que impidieron la participación de Daniel Cingolani, quien por lo hecho en clasificación estaba para ser uno de los grandes animadores de la carrera.

El estreno: sin demasiada suerte, de la nueva cupé Sierra de Jorge Omar Del Río. A no desanimarse, "Profe".

El fin: para la excepcional racha de Juan María Traverso, que llevaba nueve podios consecutivos desde su retraso en Río Cuarto.

Lo reiterado: el prematuro abandono de Silvio Oltra.

Lo inesperado: la presencia de las cenizas volcánicas.

El detalle: que por cuarta carrera consecutiva, hubo en el podio representantes de tres marcas diferentes.

El toque: el que protagonizaron Hugo Olmi y Miguel Angel Guerra, y que más allá de las responsabilidades de uno u otro, los privó de llegar a buenas posiciones dado el posterior desarrollo de la carrera.

La recuperación: la de Miguel Konjuh, quien después de las dos "piñas" de viernes y sábado, logró en carrera un importante sexto puesto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RS COMPETICION
KARTING MOTOS

FABRICACION
• PISTONES RS • CARBURADORES RS
• PREPARACION Y REPARACION DE MOTORES
• ATENCION EN PISTA
VENTA DE REPUESTOS

Envios al interior

WILLIAM MORRIS 871. Villa Martelli (cp.1603). TEL. 760-4207

JUNTAS CICCARELLI
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ
• AUTOMOTORES • TRACTORES • CAMIONES IMPORTADOS
RIVERA 740. VILLA MADERO (1768) Bs.As. FAX 655-0294. TEL. 655-0731/1145/1283

JAV
Autopartes
BOMBAS DE AGUA
INTERRUPTORES MECANICOS
e HIDRAULICOS
CORONAS DE ARRANQUE
REPUESTOS EN ALUMINIO INYECTADO
CALIDAD ⟺ SUPERIOR
Fabricación y venta:
Envíos al Interior
FAX/TEL: 753-0867 y 753-3852

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA
¡REPUESTOS IMPORTADOS!
• BOMBA NAFTA HOLLEY
• BOBINAS MALLORY
• RADIADOR ACEITE
• PINTURA VHT
• CABLES BUJIA MALLORY (Todas las marcas)
• COJINETES VANDERVEEL CHEVROLET
SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4983/4467
FAX (541) 749-4467-4983

RUESCH
RUESCH y Cía. S.A.
LLANTAS DE ALEACION DE ALUMINIO
FUNDIDAS A PRESION
ORIGINALES DE FABRICA
FIAT • PEUGEOT • RENAULT • FORD • DODGE
DISTRIBUIDOR OFICIAL
JAV AUTOPARTES
FAX/TEL: 753-0867 y 753-3852

BENINI ESCAP
EQUIPOS ESPECIALES COMPETICION
JAULAS ESTRUCTURALES
Envíos al Interior
DISTRIBUIDOR OFICIAL DE ACEITES DE COMPETICION
Black Gold
MELO 4130 (1603).
VILLA MARTELLI. TEL. 760-1173

ALFA ROMEO es DIANO MARINA
Service y Repuestos Originales de Alfa Romeo - Línea completa. Emblemas, parrillas, chapa, ópticas, motor.
Volantes Momo.
Zufriategui 783 - Vte. López ☎ (01) 795-6963
ZUFRIATEGUI 783 · V. LOPEZ · DIANO MARINA · SERVICE · REPUESTOS · 795-6963

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

LIQUIDO DE FRENOS
POWER STOP
• Refrigerantes • Grasas y Aceites en Sachet
• Lubricantes para Automotores e Industrias
SOLICITAMOS DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS.
COMUNIQUESE CON NOSOTROS.
GIBRALTAR 1214 (cp.1766). TABLADA TEL. 441-6968

REPUESTOS Ford ACCESORIOS
ANTONELLINI S.A.C.I.
FALCON • TAUNUS • SIERRA • ESCORT • F-100 • PARTES DE CARROCERIAS
AVDA. RIVADAVIA 15116 - TEL. 659-5286 - FAX 6595286 - RAMOS MEJIA

VOLANTES REPARACION Y RECAMBIO
Ematraj
DEPORTIVOS Y ORIGINALES AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA
CADENA PARA BARRO Y NIEVE • ANTIRROBO PARA RUEDAS Y VOLANTES • CINTURONES DE SEGURIDAD
LA CASA DEL VOLANTE
NUEVA DIRECCION
WARNES 1700 • Cap. • ☎ 582-9694 / 581-9812.

ta luego que las posturas iniciales entre las Técnicas de la CDA y la APTC 2000 tuvieran pocas cosas en común. Sorpresiva y afortunadamente un anuncio oficial de la APTC 2000 dio cuenta de un principio de acuerdo, con cosas esperadas y otras no tanto, que ahora deberá concretarse en la práctica.

"Inicialmente estamos de acuerdo, aunque habrá que sentarse a conversar para algunos pequeños retoques", fue una frase escuchada de boca de la gente de Sevel y Volkswagen, en quienes inicialmente estaban puestas las mayores dudas en torno a la conformidad de la nueva reglamentación. Habrá que ver el significado y las características de "esos pequeños retoques" y confiar en que la buena voluntad de todos impere sobre los intereses particulares para así llevar a buen puerto este barco difícil de timonear que es el Turismo Competición 2000.

Por Mario Armas
Fotos: Enrique Bianco







a Miguel Angel Etchegaray

Porque puso su conocido tesón para sobreponerse a un fin de semana complicado. Que había arrancado mal antes de llegar al romperse su micro —donde trasladaba su auto y equipo— a más de 600 km. de Comodoro Rivadavia. Y que en pista continuó con un problema en la bomba de nafta durante la clasificación y un inconveniente eléctrico poco antes de largar. Sin embargo, "todo" siguió adelante y la recompensa la tuvo con una gran carrera que lo dejó en la puerta de un podio, tras una intensa lucha con Peón.

Momento de la partida en el segundo pelotón. Encabeza Carlos Crocco, que logró su mejor puesto en largo tiempo. Lo siguen Konjuh, García Blanco, Del Río y Torriani.

EXCLUSIVO **Escribe CARLOS MARINCOVICH**

LUCHA DE MARCAS

Esta carrera sirvió para reafirmar hechos concretados durante el año y varios ítems interesantes a tener en cuenta para 1992.

El triunfo perfecto de René Zanatta fue la primera confirmación de una temporada que le dio el espaldarazo definitivo, capaz de llevar con toda justeza y fineza, tanto un auto como una moto de carrera.

La competencia dejó toda la impresión de una lucha de marcas bastante balanceada. Mucho más si tenemos en cuenta que a los varios Ford competitivos, se están sumando algunos Renault, además de la cupé de Traverso, quien no pudo en la oportunidad, brindarnos el duelo que se avecinaba, por una cubierta que se desbandó prematuramente. Se espera que en la venidera temporada Berta entregue la tecnología alcanzada a otros pilotos de la marca.

Cocho López volvió a un podio. Su segundo puesto parecía increíble y aunque terminó lejos, sirvió también para mostrar un avance en el equipo Sevel, que a partir de 1992, con la liberación de la cubierta, elemento que ellos consideran fundamental, podrán mostrar todo el potencial acumulado.

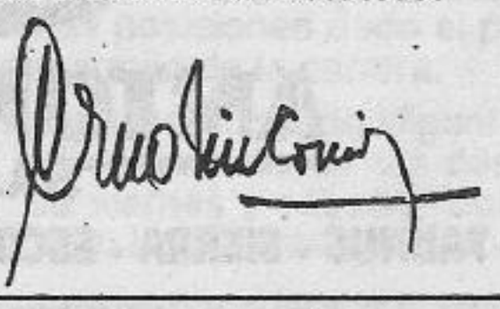
El autódromo de Comodoro, exigente y para estar bien despierto, cobró varios neumáticos. Uno podría suponer un piso muy abrasivo, sin embargo, los pilotos señalaban, que no tenían desgaste, simplemente se ampollaban en la banda de rodamiento y se desbandaban, según ellos, por algún problema que desconocen, ya que no levantaban demasiada temperatura.

Fue una lástima el abandono de Tito Bessone y el de Maldonado, Oltra, Ohanessian, Guerra, como el retraso de Traverso, pues el espectáculo hubiese sido superlativo. De cualquier manera fue interesante y permitió un halago al ascendente Belloso, Etchegaray cuarto y fue muy bueno también el quinto puesto de Pablo Peón, quien avanza contundente con su berlina R-18.

Hace un par de meses, yo pensaba que los nubarrones del T.C. 2000 podrían cubrir el firmamento de la categoría; cuando se anunciaban nuevas cubiertas monomarca mientras varios pedían la liberación del rubro. Cuando se pensaba que el reglamento anunciado con mucha antelación para 1992, podía dejar a algunas marcas fuera del contexto. Sin embargo, en las últimas semanas todo se fue acomodando. Al punto de continuar con el reglamento actual, modificándose detalles que asegurarían competitividad entre todos los concursantes, tales como el peso, la aerodinamia y la mencionada liberación de marcas y compuestos de cubiertas. En definitiva, todos dan su aprobación y sólo se espera que la C.D.A. del A.C.A. apruebe estas decisiones.

Tal vez Traverso, junto a toda la comisión, pilotee la A.P.T.C. 2000 como lo hizo arriba del auto, con tranquilidad, aprovechando los buenos momentos, con firmeza, solvencia e idoneidad.

Y que de esto, y no de otra cosa, podamos escribir en el futuro.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La mejor forma de llegar.

Diseñada a partir de las formas del hombre.
Comandos ergonométricamente dispuestos para una conducción deportiva.
Motor refrigerado por agua, con lubricación Automix.® Cilindro tratado al nycalsil y sistema de admisión laminar con inducción de potencia.
Suspensión trasera "Full-damp" de acción progresiva por juego de bieletas.

Zanella

Tu vida en libertad

motos-mundial

JOHN KOCINSKI, OTRO INTEGRANTE DE LA GRAN CAMADA DE EE.UU.

¿EL ULTIMO "NIÑO TERRIBLE"



Ya quedaron bastante atrás las épocas en que el motociclismo, en materia de pilotos, era una cuestión reservada para italianos, ingleses y australianos. Los japoneses llegaron con sus motos y si bien se destacaron en categorías menores, no alcanzaron la misma relevancia en las superiores (podemos citar como único caso el de Takazumi Katayama, laureado en la desaparecida Clase 350 cm^3). Por el lado de los norteamericanos, el primer piloto que logró puntuar en la Clase 500 cm^3 fue Bob Parriot quien sumó una unidad al cabo de la temporada 1964 con su Norton.

Realmente, ésta fue una incursión bastante tardía considerando que el mundial de motos se había institucionalizado en 1949. Y mucho más tardía, aunque tremendamente efectiva, fue la irrupción que tuvo como líder a Pat Hennen en 1976. Porque a Hennen, lo siguieron Kenny Roberts, Steve Baker, Mike Baldwin, Randy Mamola, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Kevin Schwantz y finalmente John Kocinski, el último integrante de una camada de pilotos que casi ha ganado una docena de títulos mundiales en 500.

Haciendo experiencia en circuitos de tierra compactada, los jóvenes pilotos norteamericanos saltan a las superbikes y de allí a las motos tipo GP que en forma local tienen su gran clásico de Daytona. El paso al Continental Circus es casi obligado.

EL "POLLO" DE ROBERTS

"King Kenny" descubrió a Kocinski mientras éste hacía su aprendizaje en EE.UU. y confesó que en mucho su estilo lo hizo acordar al de sus propios comienzos.

Sin embargo, para Roberts la experiencia era muy importante y por eso le propuso hacer kilómetros de carrera en 250 cm^3. Para las aspiraciones de Kocinski no era lo ideal, sin embargo, sopesó eso frente a la oportunidad de incorporarse a la categoría más combativa de GP y de la mano de Roberts y esto fue lo que lo impulsó a aceptar.

Su primera temporada en Europa fue en 1988, logrando un quinto lugar (GP de Japón) y un cuarto (GP de EE.UU.). En la graduatoria final, Kocinski quedó 19º con 24 puntos.

Para 1989 y ante un dominio de Honda que ya llevaba cuatro años ininterrumpidos como vencedora de la Copa de Marcas en 250, Yamaha presionó a Roberts por resultados. Sin embargo, a pesar de un Kocinski muy motivado, el equipo se encontró con una férrea oposición de motos Honda oficiales y particulares que eran en la categoría. Por ello, y a pesar de dos victorias (Japón y EE.UU.), Kocinski sólo logró el 14º lugar en la clasificación anual con 40 puntos.

CAMPEON 1990

El caudal acumulado durante las temporadas anteriores y la reiterada necesidad de Yamaha, que había pasado a ser imperiosa, le dieron a la labor del equipo una dinámica que arrolló toda oposición durante el año. Kocinski venció en la mayoría de las pruebas a un importante lote de Honda tripuladas por los mejores exponentes. Y se coronó, siendo el segundo norteamericano que lo hacía luego de Spencer. Pero claro, la gestión de Roberts-Kocinski-Yamaha era la única de esas características, con todos los esfuerzos apuntados hacia un único "centro", a diferencia de sus principales rivales inmersos en luchas intestinas por lograr los beneficios de Honda y a menudo favoreciendo a sus directos enemigos.

John Kocinski, además, había madurado lo suficiente, asimilando presiones, tomándole la mano a la categoría y siempre motivado para vencer. Sentía íntimamente que una buena temporada en 250, era el mejor pasaporte para cosas mayores. Soñaba con las 500, pero ya no tenía tiempo. Por esa causa, fue una sorpresa muy grande cuando Roberts lo invitó a hacer una prueba con una moto de 1/2 litro. No hacía mucho que el cuádruple campeón Eddie Lawson había dejado las filas de Roberts para emigrar a Cagiva, imposibilitado de integrarse al equipo y luego de un fuerte golpe, y Wayne Rainey había logrado su primera corona. Debía reemplazar a Lawson acompañando a Rainey, sin duda la responsabilidad más grande que hubiera enfrentado nunca.



Kocinski y Rainey con los brazos en alto, levantados por Kenny Roberts

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DESCONTENTO Y GANADOR

La nueva estrella esperaba mucho más de su primera temporada en 500. No pasaron muchas carreras antes que comenzara a quejarse de una supuesta atención discriminada por parte de Roberts. Mientras tanto, Rainey sumaba triunfos y puntos.

La oposición de Suzuki con Schwantz y Honda con Doohan, le demostraron a Roberts que no era buen negocio tener dos pilotos de primera línea con los mismos requerimientos en su equipo. Debía concentrar esfuerzos ya que los enemigos eran bravos y poderosos. La situación no era tan cómoda como para poner dos potenciales ganadores en pista, sólo uno debía ser el vértice del team, la alternativa no daba para más.

Fue por ello que cuando tuvo que elegir, prefirió confiar en Rainey. Había sido campeón un año antes y era el más capacitado para enfrentar a sus rivales.

Así la temporada fue protagonizada por los tres rivales, con aisladas apariciones de Lawson y la Cagiva y de Kocinski, aunque siempre "bajo protesta".

Sin embargo, un hecho absolutamente fortuito, le daría a John cierto resarcimiento.

Para la misma época en que Kocinski visitaba Cagiva, invitado por Lawson, Rainey sufrió un accidente bastante serio probando en Shah Alam, donde se realizaría la última carrera del año. Este ya se había coronado en Le Mans, logrando su segundo título. En la misma jornada, también había sufrido una caída Schwantz, por lo que cuando Kocinski se aprestaba a largar el GP de Malasia —el cierre del campeonato— dos de sus principales oponentes estaban fuera de combate. Sin embargo, aún quedaba Doohan. Pero éste no pudo con el hambre de victorias del norteamericano que se impuso en forma brillante, logrando su primer GP en 500 cm^3.

Luego de una conflictiva temporada, el futuro de Kocinski no aparece muy claro. Podría permanecer con Roberts y Yamaha, pasar a Cagiva o ser contratado por un team oficial de primera línea.

Lleva el sello de un auténtico "niño terrible" y por otra parte, también pretende que la gran camada norteamericana de pilotos de GP no termine con él.

Ricardo Delgado

HECTOR "PIRIN" GRADASSI RECUERDA UN LUGAR Y UNA FECHA TRASCENDENTES

SAN PEDRO, 26 DE FEBRERO DEL '67



Entre las fechas más importantes del automovilismo nacional, la del 26 de febrero de 1967, quedó marcada como pocas. Fue cuando los **Torino** aparecieron —ganando— en el Turismo Carretera. Una confirmación que había tenido antecedentes vanguardistas a través de la propuesta de **José Froilán González, Jorge Cupeiro y el Chevitú.** Sin embargo, esta propuesta había sido duramente atacada por distintos frentes ortodoxos de la categoría y parte del público habitual y por otra parte, resultaba aislada y solitaria.

Pero lo de los Torino fue mucho más considerando varios aspectos. Ese 26 de febrero se presentaron en **San Pedro** tres autos con **Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi y Jorge Ternengo,** el apoyo de IKA y la preparación de **Oreste Berta.** Lo que se dice un verdadero desembarco de modernismo dentro de la categoría más tradicional.

Héctor Gradassi (''Pirín'' para casi todos) fue el ariete de aquel intento, aunque no por órdenes internas sino que simplemente se dieron las circunstancias; Copello desapareció tempranamente, Ternengo volcó cuando venía escoltando a Gradassi y a éste no le quedó más remedio que ganar...

Años después y cuando ya era un piloto consagrado, el ''Negro'' Acosta —cordobés como ''Pirín''— tuvo ocasión de revolverle la historia y Gradassi recordó...

"Corrí con el número 2 y gané por tiempo los tres primeros circuitos —sobre un total de 10—. Después se me salió el escape y lo venía arrastrando por toda la ruta. A mitad de carrera, noté que el auto empezaba a ratear. Con Coco Piazza —su acompañante— creíamos que era un cable de bujías y no sabíamos si parar o no. Menos mal que no lo hicimos. Era una fisura en una válvula... Casá nos descontaba con el Tractor y yo venía medio loco, a tal punto que faltando 200 metros para llegar casi hago un desastre... Justo ahí había que subir al asfalto. El Toro venía en el aire y entré muy bandeado, justo delante del camión-taller donde estaba McCloud (presidente de IKA en ese entonces) junto con todos los capos del equipo. El auto dejó la tierra, mordió el pavimento con las gomas sucias y se me cruzó sobre la banquina del lado de afuera. Para colmo corríamos con caja de quinta, con la primera eliminada, y no lo pude pisar bien para sacarlo. Cuando agarró bien el motor, casi dejo todas las gomas escarbando...

Cuando vi la bandera a cuadros y un grupito saltando y los otros serios como 'perro en bote', me di cuenta que había ganado y no lo pude creer''

Testimonio de un momento trascendental, no sólo del TC. Porque la historia fue otra a partir de ese 26 de febrero.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACA

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos



la escuela que forma Campeones

Sea Ud. uno de ellos

Cursos prácticos en el AUTODROMO DE BS.AS.: MARTES Y JUEVES de 10 a 13 hs
INFORMES: por carta: RASTREADOR FOURNIER 2522 • OLIVOS (1636) • Bs.As.

CONCESIONARIO AUTOLATINA

Pestelli
UNA SOLA CALIDAD

EL STOCK DE REPUESTOS
MAS COMPLETO
Y LOS MEJORES PRECIOS
• Consulte nuestras ofertas •
Envios al interior

Ford · Audi · Motorcraft

Salvador M. Pestelli S.A.
Concesionario Autolatina Audi-Ford
Bartolomé Mitre 4283/99. Cap. Tel. 981-0127/5019. FAX 981-2069

AUTOPARTES COMPETICION
de EMILIO TETELBAUN
REPUESTOS DE COMPETICION NAC. e IMP.
TODAS LAS CATEGORIAS

REPRESENTANTE EN ARGENTINA DE: ISKY RACING CAMS

Auto Meter · AROS SPEED-PRO · SIMPSON · Bombas de Freno tilton · NMB. ROTULAS · Vandervell Cojinetes Biela y Bancada

•NUEVA DIRECCION•
CASAFOUST 691 (1416) CAP. • 582-6430
ALTURA WARNES 1300

BUZOS ANTIFLAMA
J.S.



- KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes
- BOTAS J.S.
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- TELA NOMEX
- BUZOS DE CUERO PARA MOTOS



Butaca aprobada por la ACTC

Casa Central: BRANDSEN 1123
Tel. 744-2583. SAN FERNANDO
(1646) Frente a Estación
Sucursal: JUAN B. JUSTO 2303
(a 2 cuadras Av. Corrientes)
Tel. 855-2507. Capital Federal

PEUGEOT
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65 (1425)
801-3952/3957/6634/8959

• PALERMO

Mallory IGNITION Competición

DISTRIBUIDOR DE CHEVROLET (doble Platino) ..... USA 370
DISTRIBUIDOR DE CHEVROLET (Electrónico) ..... USA 550
JUEGO CABLE PARA BUJIAS (Mallory) ..... USA 30
Hasta agotar Stock.



F.LUCIUS e HIJOS
ANDONAEGUI 2819 (cp.1431). CAP.FED. TEL. 51-0199. FAX 52-4504

COMPETIMOS
...Brindando nuestra experiencia y calidad al Automovilismo Deportivo

- TURISMO NACIONAL CLASES 2 y 3, RALLY PROVINCIAL Y NACIONAL CAJAS DUNA, GACEL, CARAT, RENAULT 18, y REGATTA 2000.
- RELACIONES PARA CAJA HEWLAND, TC 2000 y ENGRANAJES DE DISTRIBUCION ESPECIALES PARA COMPETICION
- ATENCION A CATEGORIAS ZONALES. ENVIOS A TODO EL PAIS

YAPEYU y BOLIVAR. CHIVILCOY.
(Pcia. Bs.As.). TEL. 0346-23656
Republica Argentina

E.F.H.



ENGRANAJES CHIVILCOY



PARA TODOS
LOS MOTORES PICK-UP, CAMIONES,
AUTOMOVILES NACIONALES

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA NOROESTE, CUYO Y SANTA FE:
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451. Tel. (0465) 90122-90119
CARRERAS (Santa Fe)

ZONA SANTA FE
Colocadora ESCAPES DANIEL
Catamarca y Richeri. Tel. 041-302464
ROSARIO (SANTA FE)

ZONA MENDOZA:
ESCAPES BRASIL
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
Tel. (24) 6814

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250 BAHIA BLANCA
Tel. (091) 28191-44588-24733

CAPITAL FEDERAL
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3565
Tel.: 581-4492

ZONA MAR DEL PLATA
COLOCADORA REPLAT
Avda. Champagnat 2121
MAR DEL PLATA

ZONA CORDOBA
E.PABLO CANOSO
Vicente Lopez y Planes 2442
Barrio S. Vicente. Cordoba
Tel. (55)7382

CAPITAL FEDERAL
ESCAPES EL PUMA
Avda. EVA PERON 970.
LDEL MIRADOR. TEL. 657-1457

ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7, Km. 36.600 MORENO TEL. 0228-21543 20356 FAX: 022821543
EXIJA NUESTRO SELLO DE GARANTIA Escapessilens

CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista CORSA, o deposítelo personalmente en Belgrano 1580 4º Piso, (C.P. 1093) Capital Federal.
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. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes e industriales.

CORSA

Avda. Belgrano 1580 (C.P. 1093) Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

RUBRO

Llene cada casillero con una palabra ó cifra

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

1.0 Automóviles de competición (Compra, venta, permuta)

2.0 Automóviles (Compra, venta, permuta)

2.1 Automóviles de colección (Compra, venta, permuta)

2.2 Automóviles importados (Compra, venta, permuta)

2.3 Autos fuera de serie (Compra, venta, permuta)

2.4 Auto ahorro (Compra, venta, permuta)

3.0 Camiones (Compra, venta, permuta)

4.0 Pick-ups (Compra, venta, permuta)

5.0 Motocicletas (Compra, venta, permuta)

6.0 Repuestos y accesorios (Compra, venta, permuta)

7.0 Herramientas y máquinas (Compra, venta, permuta)

8.0 Náutica (Compra, venta, permuta)

9.0 Casas rodantes y trailers

RUBRO 1.0

Cupé Chevy subcampeón Stock Car. Ganó dos carreras este año y también buena clasificación en Súper Cart. Lista para largar, con todos los chiches y repuestos. U$S 12.900. Papeles al día. Tel.: 759-1930

Cupé Chevy ganadora este año en Stock Car y 13 en Súper Cart. Lista para largar, con todos los chiches y repuestos. Papeles al día. Acepto permuta. U$S 12.900. Llamar Tel. 759-1930

Vendo Falcon TC listo para largar. Excelente auto. Fierros de primera. Empadronado ACTC. Todas las garantías. Repasado a nuevo. Tratar al Tel. (01) 292-2830 o Gorriti 814, Lomas de Zamora.

Vendo F.2N Berta. Mecánica Maldonado. Listo para largar. Varios repuestos. Excelente estado. Llamar Tel. 440-7569.

Fiat 147 (2). Unidades listas para largar. Con gran stock repuestos. Dos motores compuestos. Jaulas estructuradas. Escapesilenss. Tel. 683-6383. Noche: 568-7076.

Jorge Giorgi vende Renault 18 Clase Tres. Motor Bini. Caja TCM. Excelente estado: Recibo auto de calle o pick-up. Tel. (0468) 71546/71876. Horario comercial.

Vendo Fórmula Dos Nacional con repuestos Tel. 253-7604. Guidi Competición.

Vendo Dodge TC. Excelente. Empadronado ACTC. Ex Tony Aventín. Se acepta permuta por auto de calle. Mecánica Roberto Díaz. Tel. 799-4121/790-9864. Fax 790-7359.

Fiat 600 STD, mejorado todo 0 km. No hay igual. Listo para largar. U$S 6.000. Gabriel, Tel. 611-1251.

Chasis FRE Crespi Tulia XXIII c/cubiertas de lluvia, sin motor ni caja. Urgente vendo. De lunes a viernes de 9 a 12 y 15 a 18 hs. al Tel. 792-2965 y sábados o domingos al Tel. 793-3762.

Pablo Dávila vende Fiat 147 de Rally, campeón argentino 1991. Modelo '90. Por cambio de clase. Tel. (051) 95-1419.

El mejor. VW Gacel 1.6 auto Campeón Argentino 1991. Vende Hintermeister. Se trata del ganador en Bariloche, Córdoba, C. del Uruguay y Pagos del Tuyú. Tratar en Córdoba. Tel. (051) 81-9544.

Fernando Croceri alquila para la carrera de Punta del Este su Reynard-VW de F.3 Sudam. Llamar al Tel. 571-7760 o 804-5591 de Buenos Aires.

Daniel Stambul vende su Sierra Ghía de la monomarca, lista para largar. Tel. (01) 755-5602/5702 y 6232.

TC 2000 Renault GTA, Berta vendo. Excelente, nuevo (con sólo 500 Km) y repuestos. Tel. (01) 553-0745.

Vendo R-12 Rally Modelo '90, caja de 5ta., motor Saúl Luis, jaula Silen, butaca Fades. Garantido. Tel. (0227) 22012.

Vendo Crespi Tulia XXIII, amortiguadores Fric-Rot, rótulas Uni-Rot, frenos Pozzi. Muy bueno. Acepto auto. Particular. Tel. 664-9274.

Carlos Palumbo vende F.2 VW Gacel. Listo para largar. Tel. (0317) 22541.

RUBRO 2.0

Taunus modelo '81. Joya, nunca taxi GNC. Tel. 440-1651.

RUBRO 2.1

Compro convertible viejo, americano, muy grande: Packard, Cadillac, Chrysler o similar, años 1928 a 1960. No importa estado, ni lugar. Tel. (021) 218670, de noche.

Compro auto sport viejo, abierto, MG "TC", MG "A", Alfa, Triumph, Mercedes, Cisitalia o similar. No importa estado, ni que esté completo. También Heinkel o Isetta 300. Tel. (021) 218670, de noche.

Vendo Chrysler convertible 1930, Roadster grande. Muy buen estado, pintura, capota y tapizado cuero nuevos. Motor original, recién reparado. U$S 24.000. Tel. (021) 803501 después 20 hs.

RUBRO 9.0

Vendo motorhome Volvo Turbo, 6 tapas. Totalmente equipada: TV-Video, aire acondicionado, microonda, grupo electróge-no, calefacción. 8 personas. Carpa 45 m^2, vigía. Excelente estado. Vendo o permuto por auto y diferencia. Tel. 799-4121/790-9864. Fax 790-7359.

Jorge Delgado vende Scania '70, carrocería '88. Súper lujo, 8 personas, con taller incorporado, motor 0 km. Gomas nuevas y papeles al día. Tel. 393-2306/7036/7048.

RUBRO 10.0

Proyectista diseñador se ofrece: 25 años de experiencia comprobable. Diseñador de autos ganadores, categorías: Fórmula 2, Fórmula 4, SP, TC, TN. Isidro Fernández, C.C. 207. Tel. (0965) 37563, Trelew, Chubut. Sólo atenderé ofertas razonables.

Vendo velocímetro especial electrónico para regularidad, impecable, poco uso, con generador. Tel. (0822) 24065 (noche: 28268) La Rioja. Fax:(0822) 24065.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PALAGI Hnos.

LIDER EN TECNOLOGIA AUTOMOTRIZ

- Paliers Flotante Competición
- Mecánica de Precisión
- Balanceo Electrónico de Cardanes
- Reparación de Cañoneras
- Tren Delantero • Cajas

TALLER AUTORIZADO ZF FAF

DEPARTAMENTO HIDRAULICO
Frenos a Disco para Pick Up Ford 100 - 350 o su Motor Home Benz 608 y similares

Alte. Brown 3976 - Temperley - Tel. 244-2893/1990/9134/7554 - Fax 292-4957

CONSULTE PRECIOS

pistones
ODDI

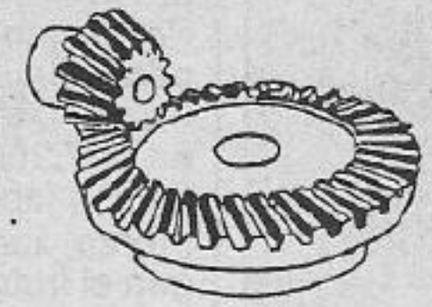


PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE MUESTRAS Y PLANOS

J. M. Estrada 1974 - Tel. 31587
5800 RIO CUARTO (Cordoba)

Industrias Metalúrgicas
enzetti



ENGRANAJES
para cajas.
de competición

Fresado de
Piñones - Coronas

Engranajes agrícolas

VICTOR HUGO 1149
Tel.: 568-0071
CAPITAL FEDERAL

Los especialistas DEUTZ

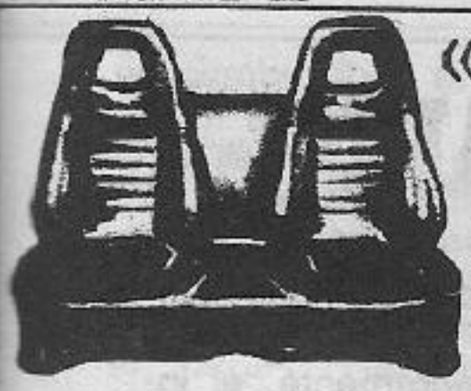
DEUTZ

MOTORES - REPUESTOS - TRACTORES

rectificación

TURDERA S.R.L.

Av. Antártida Argentina 1202/28 • (1836) Llavallol
Tel.: Admin.: 298-2332 • Taller: 298-2303



«JONATAN»

REFORMAS PARA PICK UPS Y CAMIONES

Butacas para Jeeps ENVIOS AL INTERIOR

Avda. Gaona 4046 - Ciudadela - Tel. 653-8057

ALERONES CUPE SIERRA XR4

ORIGINAL
PROCEDENCIA ALEMANA
OFERTA



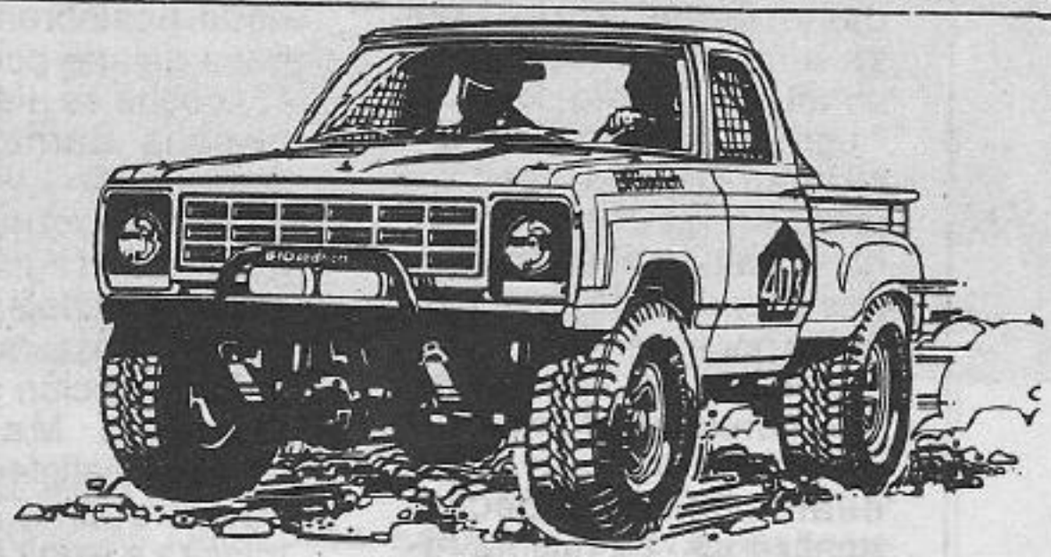
HASTA AGOTAR STOCK **U$S 299**

RIVADAVIA 10201 682 - 5179/7758

ENVIOS AL INTERIOR

BFGoodrich

LA MAS COMPLETA LINEA DE NEUMATICOS PARA AUTOS NACIONALES E IMPORTADOS, CAMIONETAS, JEEPS, VANS

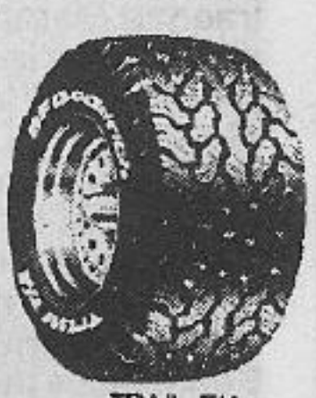




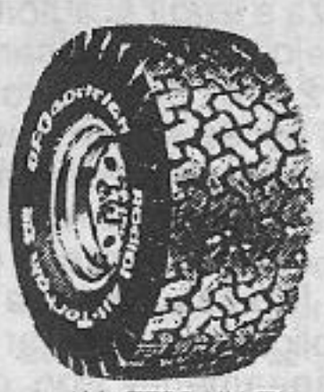
COMP T/A HR4



RADIAL T/A



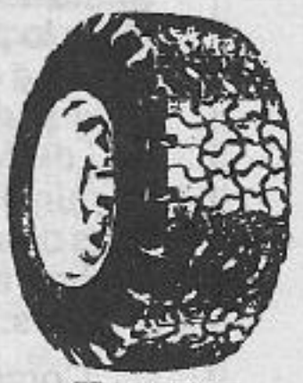
TRAIL T/A



ALL TERRAIN T/A



MUD TERRAIN T/A



TRAIL EDGE

Líder mundial en neumáticos de alto rendimiento

NEUMASUR
Quinquela Martín 1160
Tel. 28-1017/0556/0993
Capital

NEUMAWARNES
Olaya 1870 (esq. Warnes)
Tel. 854-1007
Capital

NEUMATICOS DAYTONA
Cramer 2379
Tel. 786-6447/6497
Capital

MONZA SUR
Hipólito Yrigoyen 9336
Tel. 243-8111/3639
Lomas de Zamora

ILIEN ASESOR



En Suiza se está preparando una espectacular sede operativa donde nacerá el Sauber F.1 para 1993, que tiene a la empresa Ilmor como consultora (en la foto, Mario Ilien). Mercedes niega toda relación con el proyecto, pero se sabe que los auspiciantes del mismo están muy cercanos a la firma de Stuttgart, tal como se hizo con la intervención en SP, primero indirectamente y luego en forma oficial cuando el auto ya era competitivo.

BRASILEÑOS FOR EXPORT

En el orden internacional, los brasileños vienen con buenas perspectivas. Tal es el caso de Rubens Barrichello, que pasaría de la Fórmula 3 inglesa, donde fue campeón '91, a la Fórmula 3000 en el equipo "Il Barone Rampante". Otro que está en el Viejo Mundo es Oswaldo Negri, que pasaría, dentro de la F.3 británica, al West Surrey o al team de Paul Stewart y que también tiene ofrecimientos para ser piloto de pruebas de la fábrica de Lola. Por último, el flamante campeón de la F.3 japonesa, Paolo Carcasci participará en la F.3000 o en Sport Prototipos japoneses. Evidentemente los brasileños recogen el fruto de su política deportiva.

DOS DE RALLY

Finalmente, el piloto finlandés Pentti Airikkala decidió abandonar las competencias de rally debido a problemas con su brazo tras su accidente en San Remo 1990. Por otra parte, Steffan Parmander (compañero de Eriksson), recibió el premio "Navegante del año".

CORREDORES MILLONARIOS

Rick Mears, vencedor de las 500 millas de Indianápolis y cuarto en el campeonato de Indy, figura al tope de la lista de ganancias del '91, en este último con 2.213.865 dólares en premios. Segundo resultó el campeón Michael Andretti con 1.936.234.

LOS ERRORES DE PROST EN FERRARI

Con este título el semanario italiano Autosprint ha publicado hace dos semanas un particular "dossier" sobre los errores cometidos por Alain Prost (en la foto, probando para San Marino '91) durante las dos temporadas pasadas en Ferrari. Por un lado se señalan errores de tipo conductivo, pero lo más "jugoso" del informe consiste en los aspectos técnicos en los cuales Prost ha cometido equivocaciones tildadas de intencionales por el semanario. Lo sugestivo del informe es que contiene información de muy buen nivel en cuanto a los aspectos analizados. La misma revista lo presenta como un informe elaborado por "alguien" del "Reparto Corse" de Maranello y de allí la puntillosidad de los temas descriptos, que dejan mal parado al ex campeón francés.

Como ejemplo se presentan cuatro situaciones definidas claves por el autor del informe y que son interesantes de repasar. El primer aspecto tratado tiene que ver con el rechazo que Prost hiciera en el GP de San Marino del '90, de la entonces flamante Ferrari 641/2 que era del desarrollo realizado por el proyectista argentino Enrique Scalabroni sobre la base dejada por Barnard. "El coche se alejaba de la filosofía Barnard —dice Autosprint— y el crecimiento del argentino relegaba a un segundo plano a Steve Nichols, gran amigo de Prost, quien inicia así una acción sin lógica. Mientras Mansell se muestra satisfecho con el nuevo coche, Prost comienza a exigir el automóvil viejo. Para bochar el 641/2 de Scalabroni, Prost acusa al parabrisas que envía mucha turbulencia sobre su casco. Alain coloca en grave crisis a la escuadra que se ve obligada a trabajar simultáneamente con dos automóviles diferentes, realizando numerosos ensayos y desarrollos en túnel del viento que retrasan el trabajo de desarrollo global del nuevo coche. Luego, con el 641/2 viene el primer suceso de la temporada en México y después de tantos planteos Prost vuelve a la solución original ¡que era la mejor! Pero mientras Scalabroni ya estaba haciendo las valijas para dejar Maranello. ¡Objetivo logrado!

En el segundo caso analizado, se toca el tema de los neumáticos, cuando Prost acusó a Goodyear de proveer neumáticos diferentes a McLaren, en ocasión del GP de Bélgica del '90. Prost hace traer de Maranello gomas diferentes a las standards provistas por la fábrica de Akron en pista. Esto desata descontento entre las escuadras, habiendo roto Ferrari el acuerdo de caballeros existente. Una agitación inútil porque Senna hace la pole y triunfa en el GP con los neumáticos nuevos, debiéndose Prost convencer de la inutilidad de las acusaciones.

Posteriormente, el informe se ocupa de los optimistas pronósticos de Prost luego de los ensayos invernales del '91. "Prost transmite euforia a toda la escuadra —se lee en el semanario— mientras el nuevo piloto Alesi se muestra nervioso porque no consigue llevar al límite el coche. Luego, en Phoenix llega la confirmación de que el 642 era un fracaso y para justificarse Prost comienza a declarar que Ferrari le había dado un monoposto diferente al utilizado durante los tests pretemporada".

Por último se señala el episodio clave de las pruebas de Silverstone, donde por insistencia de la oficina técnica de Maranello se prueba un chasis 641/2 recuperado para la ocasión, con la aerodinámica original del '90 que era prohibida para el '91. "La teoría de los técnicos se confirma con los tiempos. A paridad de carga

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CON MAS POLENTA

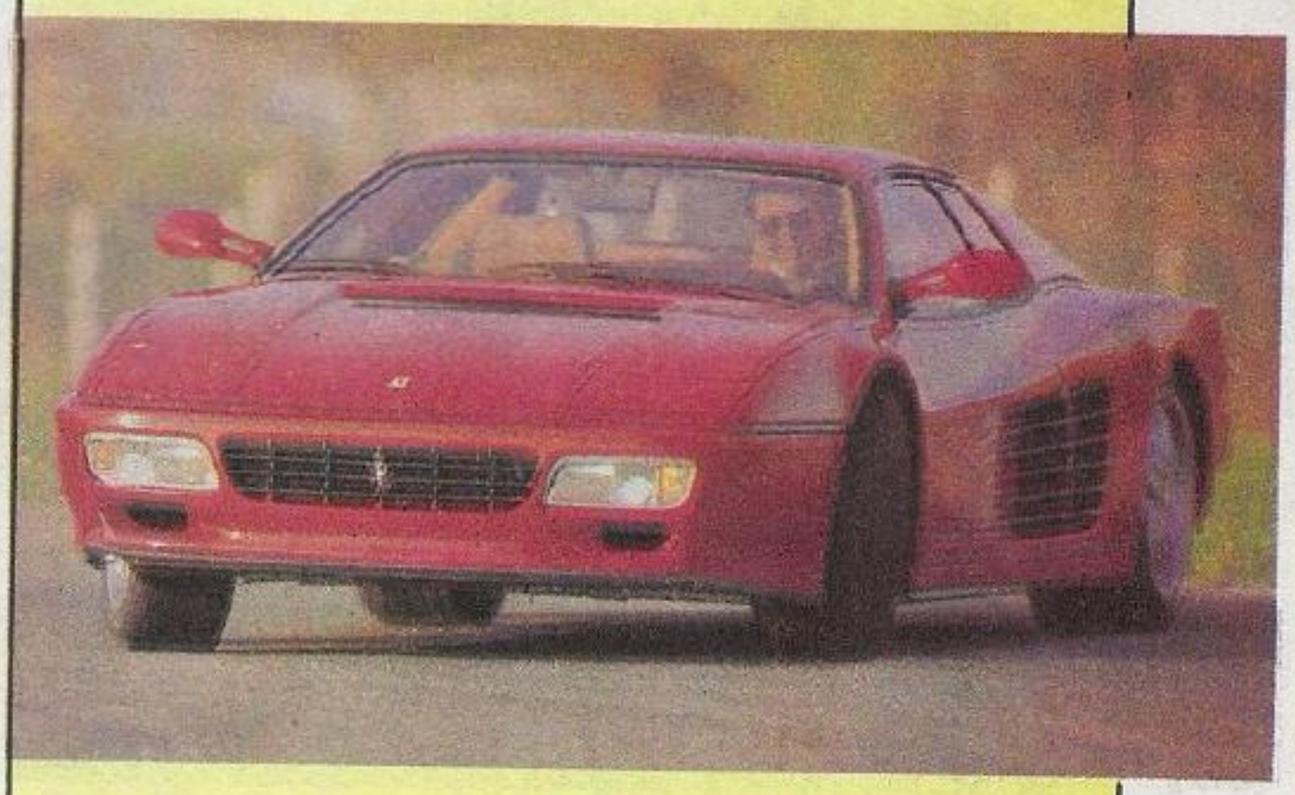
AMG, empresa alemana que cuenta con una suerte de reconocimiento oficial de Mercedes-Benz, ofrece este Mercedes 300 E 3.4-24 AMG. El modelo se basa en el M-B 300 E, cuyo motor ha sufrido un incremento de cilindrada de 3.000 a 3.400 cm^3, y su tapa posee cuatro válvulas por cilindro. Con estas modificaciones se han alcanzado 276 HP de potencia máxima, y el torque llega a 30,5 kgm a 4.500 rpm. Además de las consecuentes mejoras estéticas y aerodinámicas, el auto se ofrece con llantas de 17 pulgadas de aleación liviana, que le permiten utilizar neumáticos 235/45. Una interesante versión deportiva, para los que pretenden tener un Mercedes que se distinga del resto.



de combustible, el 641/2 es un segundo y medio más rápido que el 642. Con la aerodinámica reglamentaria el coche viejo es un segundo más rápido con Montermini al volante en Fiorano. Hay muchos que pretenden frenar el proyecto 643 para comenzar a trabajar en modificaciones sobre el 641/2 que garantiza mejor conducción por una mayor distancia al suelo y resortes más blandos que no ponen en crisis los amortiguadores. Pese a la presión del ingeniero Fusaro, Prost bocha el coche viejo y presiona para seguir adelante con el 643 de Migeot, que copia todas las características negativas del 642. No por casualidad en Ferrari han vuelto al 641/2 en los recientes ensayos invernales, del cual derivará el nuevo 644". Un informe realmente lapidario.



ALGO DISTINTO



Pequeñas pero interesantes modificaciones ha sufrido la Ferrari Testarossa. Empezando por su denominación. Ahora se llama 512 TS (foto) rescatando aquella cifra que gozara de prestigio en los '70/'80. La línea recibió leves retoques, especialmente adelante y en el cubremotor, mientras que gracias a la electrónica de la inyección se elevó la potencia del motor 12 cilindros boxer de 4.943 cm^3 de 390 CV a 5.800 rpm a 428 CV a 6.750 rpm. Por ello la velocidad máxima pasa de 290 a 314 km/h. No se han buscado innovaciones tecnológicas de relevo, como las cuatro ruedas motrices o directrices. Incluso el ABS puede desacoplarse por una tecla. Un deportivo de raza con su nueva versión.



HOMENAJE



Senna sale a la pista antes de la largada. Posteriormente un toque lo obligaría a salirse del flamante circuito. Antes de eso, posó con algunos noveles kartistas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

KARTING

LA FIESTA PRIVADA DE AYRTON SENNA EN BRASIL

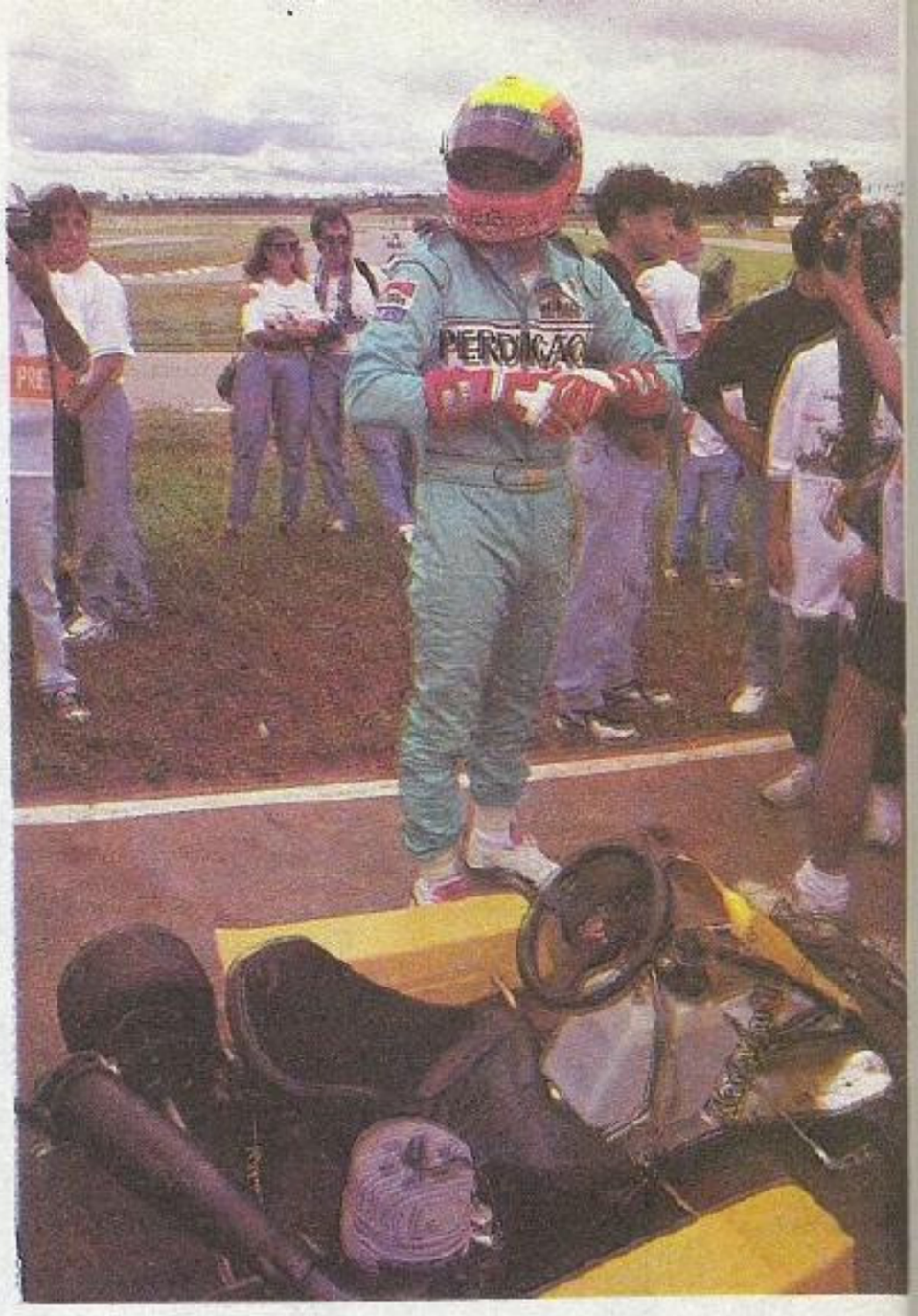
EMOCION Y... ¡MAGIA!

Nuestro colaborador Marcelo García Lobelos fue uno de los invitados en la fiesta de inauguración del kartódromo privado de Ayrton, en Tatuí, a 130 km de San Pablo. Una fiesta exclusiva para kartistas contada desde la óptica de uno de ellos, con algunos detalles que escapan normalmente a la prensa "de interés general". Una nota para que coleccionen los fanáticos de los karts, ya que según el autor es "el más grande homenaje jamás rendido a esta especialidad".

Mauricio Gugelmin estuvo practicando con un kart durante los días previos. Se ve que se había olvidado...

¿El sucesor de la dinastía Senna? Bruno en boxes. Según el abuelo, el chico superará a tío Ayrton.







Ayrton dialoga con el autor de la nota, luego de la requisitoria periodística.



La banda que tocó durante la inauguración. Atrás, la carpa que albergó a los concurrentes.

Senna largando desde el último lugar. Interpretando el papel de un "Balestre" el tricampeón invirtió los lugares de la grilla.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

No sé si ustedes leyeron la nota del CORSA Nº 1324, donde yo volqué la experiencia de mi encuentro con Ayrton en Buenos Aires. Por si no lo hicieron les cuento que ahí yo encontraba respuesta a esta pregunta: ¿seguiría Ayrton siendo el mismo de la época del kart? La respuesta fue positiva en cuanto a la personalidad, pero había otro aspecto que me preocupaba: ¿seguiría siendo un kartista? Porque amigos, ser kartista es un estado de ánimo, una manera de sentir, una ligazón indisoluble con el kárting, aunque uno no se suba a un kart por mucho tiempo.

En esa oportunidad me invitó a la inauguración de su kartódromo particular en San Pablo. Con lo cual la curiosidad aumentó en mí, ya que tener un kart —o una pista, para el caso es lo mismo— no convierte al dueño en kartista.

Yo vi claramente en esa charla que Ayrton seguía siendo kartista, pero si tenemos en cuenta que ahora es tricampeón de Fórmula Uno, el asunto era saber **en qué grado.** No fuera a ser cosa que resultara como esos pilotos que **habiendo corrido en kart no fueron kartistas,** o lo fueron pero luego prefieren no mencionar "cosas chicas" en los reportajes y sólo rozan el tema si se les pregunta. Algo así como **"empecé en kart y luego pasé a Fórmula Tal..."**. Y nada más que ese **"empecé en kart"**.

Así acepté la invitación y monté al Varig 930 Buenos Aires-San Pablo para ver cómo sería aquella fiesta "para los amigos".

El viernes por la mañana pasé por la oficina de **Ayrton Senna Promociones,** donde el padre de Ayrton, Don Milton Senna, me entregó la bolsita con todo lo necesario para ingresar a la fiesta: una remera "VIP", una credencial y una tarjeta de estacionamiento. **"Por favor, cuide estas cosas** —me dijo—, **porque es obligatorio para entrar tener la remera puesta y la credencial, sin una de las dos nadie ingresará".**

Por la tarde estuve con Walter Travaglini (el maestro de la generación de kartistas brasileños como Ayrton) y él me comentó que en San Pablo se ofertaba hasta 2000 dólares por una remera para entrar a la fiesta. A partir de allí comprendí lo que Don Milton decía. Guardé todo en la caja fuerte del hotel. No sé si entienden lo que digo...

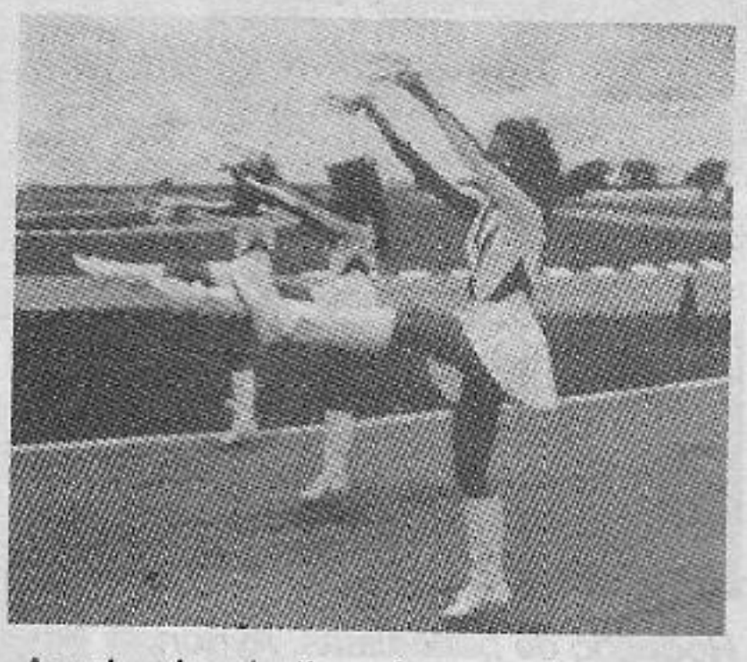
El sábado fui a los entrenamientos de una fecha por el Campeonato Paulista, en el kartódromo de Interlagos, ya que teniendo el día libre no era cuestión de desaprovecharlo viendo cosas **"de interés turístico"**, como museos, parques o cosas así. En Interlagos volví a ver a Walter y a Felipe Giaffone, quienes me dejaron probar el ZF-Komet Campeón Sudamericano 1991 (en otra próxima nota les cuento cómo me fue). Y por la tarde partí hacia Tatuí, a 140 km de San Pablo, el pueblo cerca del cual Ayrton tiene su quinta y la pista.

Por la noche, convenientemente escondida la remera en el hotel y bajo una lluvia torrencial que nos hacía temer por la fiesta del día siguiente, fui a un oculto y acogedor restaurante italiano en las afueras, donde pude tener un grato encuentro con Ayrton y Don Milton. Me reí mucho al día siguiente cuando toda la prensa (creyendo que Ayrton estaba en su casa de Angra Dos Reis y que llegaría en su helicóptero) corría 400 metros cada vez que se posaba una aeronave de la que bajaban invitados, pero no el anfitrión; que estaba cómodamente instalado en la casa y —quizá— viendo el revuelo por la ventana.

Rápido, arriba y abajo

No voy a describir aquí la quinta ni la pista de 1000 metros porque creo que las fotos hablan; así que vayamos a lo que importa. La reunión proponía dos carreras, una para la categoría cadetes (7 a 9 años) y la otra para ex kartistas veteranos. A las diez de la mañana apareció Ayrton por los boxes mientras los cadetes se entrenaban y estuvo casi una hora rodeado por la prensa que le hizo todo tipo de preguntas. Cuando por fin quedó tranquilo y distendido nos cruzamos caminando y como yo había visto un kart con el número cero y el casco y buzo de él demasiado a mano le pregunté si iba a correr. **"No, sólo voy a dar unas vueltas en entrenamiento para que la prensa haga unas fotos..."**. Me sonreí y creo que él supo porqué. Te voy a explicar algo que es sólo para kartistas. Yo sabía que correría porque el kart que le estaba destinado "para las fotos" tenía un juego de gomas de las buenas y el único motor PCR que había. Y como resulta que el PCR fue un poco más rápido que los Riomar y Komet en 1991 (lo que obligó a estos a cambiar cosas para el año próximo). Y aunque los nuevos Komet ya andan tanto como los PCR, Ayrton se reservó uno de estos. ¿Comprenden?

¿Tan cuidadosa elección de fierros sólo para las fotos?



Acrobacia y belleza fueron algunos de los denominadores llevados a cabo en la inauguración.

Directivas de Senna, previos a la ubicación en la grilla. En el fondo la tribuna aguarda ansiosa.





Y... la comparación con un circuito de F. 1 salta a la vista. Sin embargo es de kárting y en uno similar comenzó Ayrton el camino del éxito.

Ahora saben ustedes porqué Ayrton llegó tan alto, además de ser un superdotado del volante.

Al mediodía, después de una inauguración oficial con banda de música tocando el tema musical de Senna y cosas así, llegó el momento de las carreras. La de Cadetes fue ganada por Bruno Senna, sobrinito de Ayrton que giró como un relojito según las instrucciones del abuelo Milton, quien decía a la prensa a cada rato que opina que el chico es "mejor que Ayrton" (aunque Ayrton me dijo que Brunito debe protestar menos y acelerar más...).

A lo Balestre

Tras la exhibición de los cadetes llegó el turno de los viejitos, con Ayrton como "director de la prueba" y conductor del Pace Car. Se apersonó a la grilla ya formada y dijo con una sonrisa maliciosa: **"La dirección de la prueba ha decidido invertir la grilla, los más rápidos en la toma de tiempos irán atrás y los más lentos adelante..."**. Entre las risas de los asistentes se acercó Mario Sergio De Carvalho (el enconado rival de la época de Ayrton en el kárting brasileño) a protestar en serio (como en los viejos tiempos, no se perdonaban nada). Y Ayrton hizo una excelente parodia de dirigente gritando: **"¡Nada! ¡Aquí yo soy el director de la prueba y se hace lo que yo digo...!"**. Mario Sergio se tuvo que ir mascullando como el perro de Pierre Nodoyuna, mientras alguien le gritaba a Ayrton desde el fondo: **"¡Balestre!"**.

Y Ayrton aprovechando el pie que le dieron y mirando a las cámaras de la TV Globo decía con el dedo en alto: **"¡Esta ha sido una decisión democrática de mi parte...!** —y agregaba— **"...¡¡¡Y al que no le gusta se va...!!!"**. Tras lo cual subió al Pace Car y fueron para la vuelta previa entre las risas de todos, menos de Mauricio Gugelmin, Mario Sergio y los que habían hecho los mejores tiempos.

Ahí quedó claro para mí, que Ayrton largaría desde la última fila y querría tener a los buenos al lado, como antes.

Y cuando el Pace Car entró a boxes, todas las cámaras se centraron en la fila india de karts esperando la largada, que "misteriosamente" se demoró un par de minutos. Cuando por fin bajaron la bandera, un misterioso casco amarillo integraba la fila en último lugar.

Si en ese momento yo hubiese tenido un micrófono con línea directa, hubiese dicho con voz emocionada, un mensaje para los verdaderos kartistas de todo el mundo: **"Amigos, pónganse de pie. La magia ha vuelto"**. Pero no lo tenía, así que simplemente me dediqué a disfrutar como antes, mientras Ayrton pasaba autos como postes, hasta que alguien lo encerró y lo tiró afuera. Pero empujó y volvió enojado. Lo mejor que nos podía pasar a los que estábamos allí, viendo todo; mejor aún que si ganaba; cosa que hubiera pasado fácilmente si no existía el toque. No ganó. Eran pocas vueltas y remontó de último a tercero otra vez, haciendo todo lo que sabía. Ganó Tony Kanaan, un chico que corre actualmente en Fórmula Ford. Posiblemente los admiradores de Senna, los que lo descubrieron en Fórmula 1, hubieran querido que ganara. Los kartistas estuvimos más contentos como ocurrieron las cosas, porque así pudimos ver a Ayrton kartista, 100% enojado y genial. Mágico como antes.

Lamenté no tener una línea directa especial para kartistas en ese momento, para decir que, aunque no ganara, igual; Ayrton Senna el kartista genial que ganó tres campeonatos mundiales de Fórmula 1 (y no el piloto de F-1 **"...que empezó en kart..."**) había consumado el más grande homenaje al kárting que se ha realizado jamás.

Yo sé que CORSA no es un micrófono mágico, pero amigos; permítanme imaginar que por un instante lo es y darme este lujo. Cierren los ojos un momento. Imaginen el casco amarillo que sale del pelotón y se manda por adentro con el auto cruzado. Las ruedas traseras de atrás bloqueadas gritando contra el pavimento, la mano izquierda comandando la maniobra al límite del equilibrio dinámico, la derecha en el carburador, cerrando la baja... Y por fin, la bocanada de humo, la acelaración explosiva y dos rivales menos adelante...

Amigos, pónganse de pie.
La magia ha vuelto.

Texto y fotos: Marcelo García Lobelos
(Enviado especial a Tatui, SP, Brasil)





Rodeado de periodistas, Ayrton Senna se apresta a izar la bandera de su circuito.

Uno de los "famosos" que le dio jerarquía a la carrera: el brasileño Alex Dias Ribeiro.

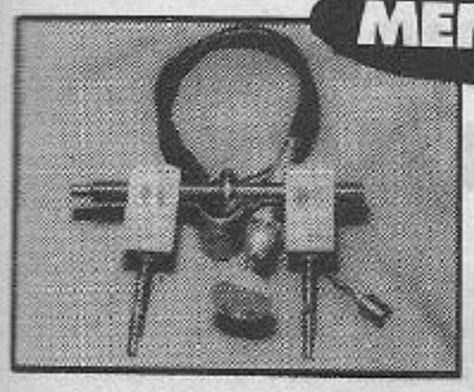


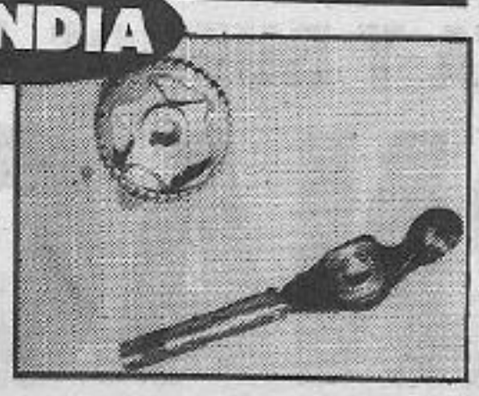
La "magia" sigue intacta. Encarando cada curva a fondo como sólo él puede hacerlo, con justeza y equilibrio. ¿El resultado final? Es sólo una anécdota.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PIEZAS DE COMPETICION

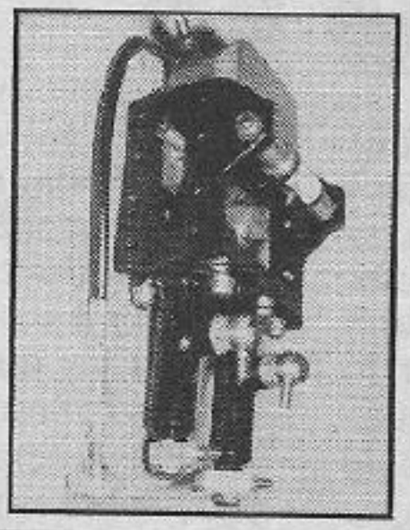
MENDIA





• BALANCIN PARA BOMBAS DE FRENO CON COMANDO MANUAL • REFORMA Y ROTULADO • CORRECTORES EN ALUMINIO PARA LEVAS • SEPARADOR DE FILTRO PARA ENFRIADOR DE ACEITE Y MUCHO MAS PARA TODAS LAS CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

EXCLUSIVO SISTEMA PARA BOMBAS DE FRENO CON REGULACION DESDE EL HABITACULO.
SISTEMA EXCELENTE PARA TURISMO CLASE 2 y 3, MONOMARCA SIERRA Y DEMAS CATEGORIAS



CHACABUCO 312
esq. Italia 1100. TIGRE
749-0436 de 21 a 22 hs.

CALIDAD DE EXPORTACION



RESORTES DE SUSPENSION

CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8428/5736
• 642-3987

FordStock

LINEA COMPLETA EN REPUESTOS Y ACCESORIOS FORD Y VOLKSWAGEN

Ford REPUESTOS Y ACCESORIOS VW

OFERTAS Motorcraft

Bujías	$ 18.000
Platino	$ 20.000
Filtro de aceite	$ 50.000
Filtro de nafta	$ 8.000
Correa de ventiladores	$ 45.000
Escobillas	$ 35.000

PROMOCIONES ESPECIALES
- REMERAS
- GORRO F1
- BANDERAS
- ENCENDEDORES

Falcon - Taunus - VW 1500 - Gacel

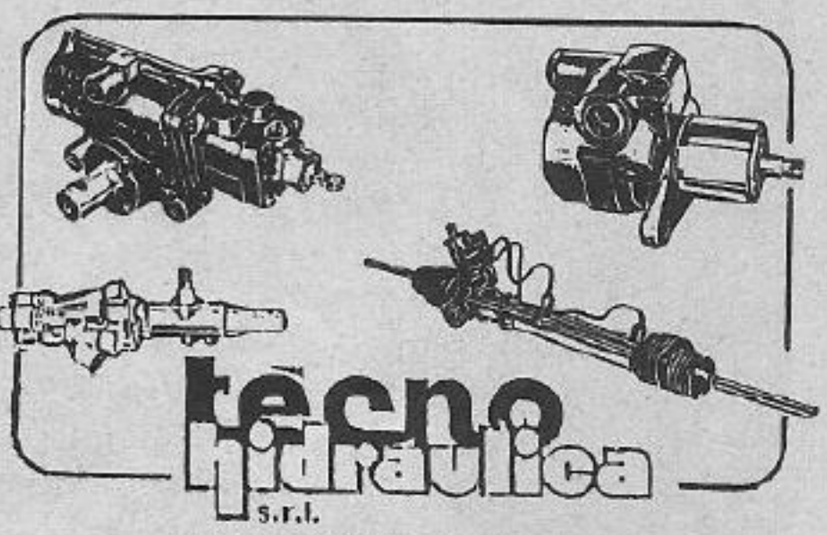
Av. ROLON 2750/52
BOULOGNE (1609) Pcia. Bs.As.
765-8986 / 8999

DIRECCIONES HIDRAULICAS

EQUIPOS ESPECIALES PARA

PEUGEOT 504

REPARACION • INSTALACION • RECAMBIOS



técno hidráulica s.r.l.

CONCESIONARIO OFICIAL

ZF

SERVICIO Y REPUESTOS

SCANIA • M.BENZ • MAGIRUS DEUTZ • VOLVO

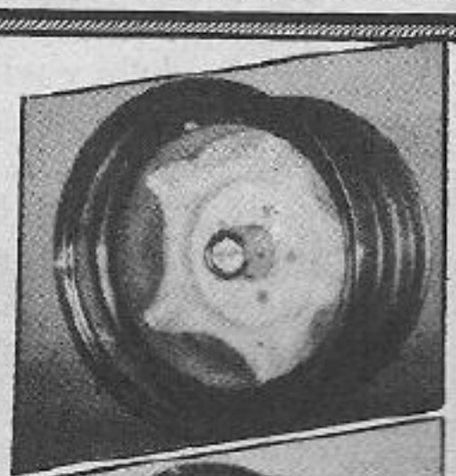
CASA CENTRAL: DIAG. 76. N° 1585 (ex. J.M.Campos 1420).
SAN ANDRES (1651). SAN MARTIN. TEL. 752-2644. FAX 449-7435; 790-3344

Ruedas Deportivas

RUEDAS SPINA HNOS.

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

Exposición y Ventas:
Avda. Fco. BEIRO 5468. Cap. Fed.
Tel. 568-5719



LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA





Adquiéralas en las mejores Casas del Ramo de todo el país.

TALLER GONZALEZ



INSTALADOR ESPECIALIZADO DE INSERTOS HELI-COIL

La solución para tener roscas resistentes.

ENVIOS AL INTERIOR

FRENCH 863 (cp. 1708).
MORON.
TEL.: 628-0737 - Part.

Race To Win! P.C.R. ARGENTINA

CHASSIS Y MOTORES

Fabrica y distribuye:
PCR s. r. l. Argentina
Somellera 5155 (1439)
Tel.: 601-4826 Fax: 54-1-601-4826
Buenos Aires - Argentina.



Baberos



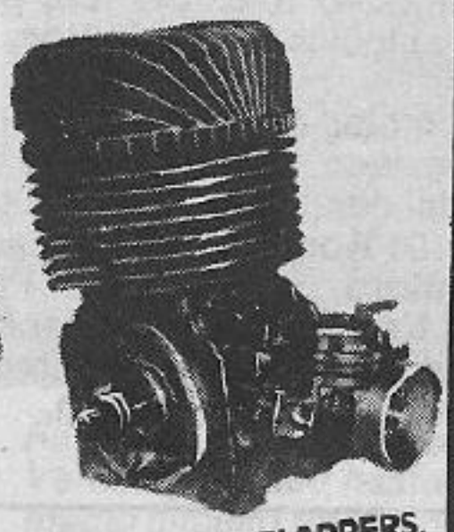
Pontones



Filtros



P.V. 52.
A CORTE DE PISTON.
HOMOLOGACION C.N.K. 91/006



T.S.L. 92 A FLAPPERS.
HOMOLOGACION C.I.K. 91/120

COMPETICIÓN

EMBRAGUES MORETTI

Pte. ILLIA 2019. Villa Malpú (cp. 1650). TEL. 755-5888



DESPIECE EN GENERAL.

- Fabricación y Reparación de Multidiscos Nacionales e Importados
- Discos Sinterizados • Placas • Fabricación de Volantes Especiales.
- Coronas. • Envíos al interior

TODAS LAS CATEGORIAS

safari nacional

GRAN PREMIO CLAUSURA ENTRE LA PLATA Y BUENOS AIRES

LONGHI-SARNACKI SIN DISCUSION

La categoría cumplió su primer año de vida como parte del automovilismo nacional, celebrándolo con el Gran Premio Coronación, disputado sobre dos etapas: la primera el sábado 7 en el circuito El Hornero, cercano a la estación Arana en el sur de La Plata y la segunda, el domingo 8 en el parque Julio A. Roca vecino al autódromo de Buenos Aires.

La jornada inicial constó de dos PP.CC., repetidos en tres oportunidades cada una los ocho mil metros del trazado, completando veinticuatro kilómetros en cada oportunidad. En el mismo inicio, Longhi comenzó a elaborar lo que sería su segundo triunfo consecutivo, teniendo que preocuparse solamente por Andreoli, quien se mantuvo siempre muy cerca del de Castelli, completando la etapa a sólo treinta y siete segundos de diferencia.

Fuentes aplastaba cualquier intento de sus rivales en la Clase 3, entreverando su Ford standard con los ejemplares de la Libre, mientras que en la Clase 2, Vidal veía desde el segundo prime achicarse las diferencias logradas en el primero sobre Bessia, no pudiendo defenderse al tener herido su jeep, tras un espectacular vuelo y la consecuente caída en la cual la cañonera trasera resultó gravemente averiada. Los dos únicos participantes en Clase 4, se repartieron los parciales, terminando el primer tramo con Quiñones adelante, superando por catorce segundos a Piane.

El domingo, el clima le jugó una mala pasada a la competencia, con una intensa lluvia caída justo antes de la largada, lo que obligó a demorar la misma y afectó además la concurrencia de público. A pesar de las inclemencias del tiempo, fueron muchos los espectadores que se arrimaron a ver la carrera, quienes pudieron presenciarla cómodamente instalados desde sus automóviles.

El trazado, de tres mil trescientos metros, recorría en su mayor parte, el sector más bajo del predio, favoreciendo la visual de los espectadores desde el sector más alto. En el recorrido, había diversos obstáculos naturales, a los que se agregaron algunas cavas con agua y lomos, haciéndolo más interesante y complejo. Con ello se logró un recorrido interesante, no sólo para esta carrera, ya que puede transformarse en sede de futuras presentaciones.

La carrera perdió a dos animadores antes de reanudarse. El hasta entonces segundo, Andreoli, desertó por un accidente de tránsito sufrido por su navegante Roberto Di Iure, que aunque sin consecuencias graves, lo dejó imposibilitado de largar. La otra deserción fue la de Paredi, el que no entregó su máquina en Parque Cerrado, por... ¡quedarse dormido! Longhi quedó primero con algo más de cuatro minutos a su favor, dejando el gasto en manos de Annichini y



El subcampeón de la Clase 3 (6 cilindros standard) Alejandro Talevi. Ganó agónicamente su clase, navegado por A. González

RETRASOS Y ABANDONOS

RETRASOS: Talevi, encajado. **H. Vicente**, maza trasera. **Guanzetti**, flexible de freno roto. **Locascio**, bujías empastadas. **Borsani**, choque con Radonich y fallas eléctricas. **Gallardo**, encajado. **Blanco**, selectora de caja de velocidades y limpiaparabrisas roto. **Cuprik**, caja de dirección rota. **Solans**, flauta de balancines rota. **Pizzo**, rotor de distribuidor roto. **Longhi**, agua en el carburador. **Porchetto**, elástico trasero roto. **Blanco**, palier. **Alvarez**, presión de aceite baja, embrague y autoblocante. **Fuentes**, neumático roto.

ABANDONOS. Castro, alimentación. **Vidal**, motor roto. **Pizzo**, burro de arranque. **Solans**, cortó biela. **Paglioni**, encajado. **Cuprik**, cortó biela. **Andreoli**, no se presentó al parque cerrado del domingo. **Utrera**, autoblocante. **San Martín**, caja de velocidades rota. **Di Rosa**, presión de aceite. **Quatrini**, reductora. **Fumagalli**, dirección. **Ventura**, pata de motor. **Prieto**, motor. **Lafuente**, junta de tapa de cilindros. **Naccione**, motor. **Iacolutti**, dirección rota. **Castagna**, dirección rota. **Radonich**, caja de dirección. **Fernández**, motor. **Serine**, distribuidor. **Cerlani**, frenos y dirección.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

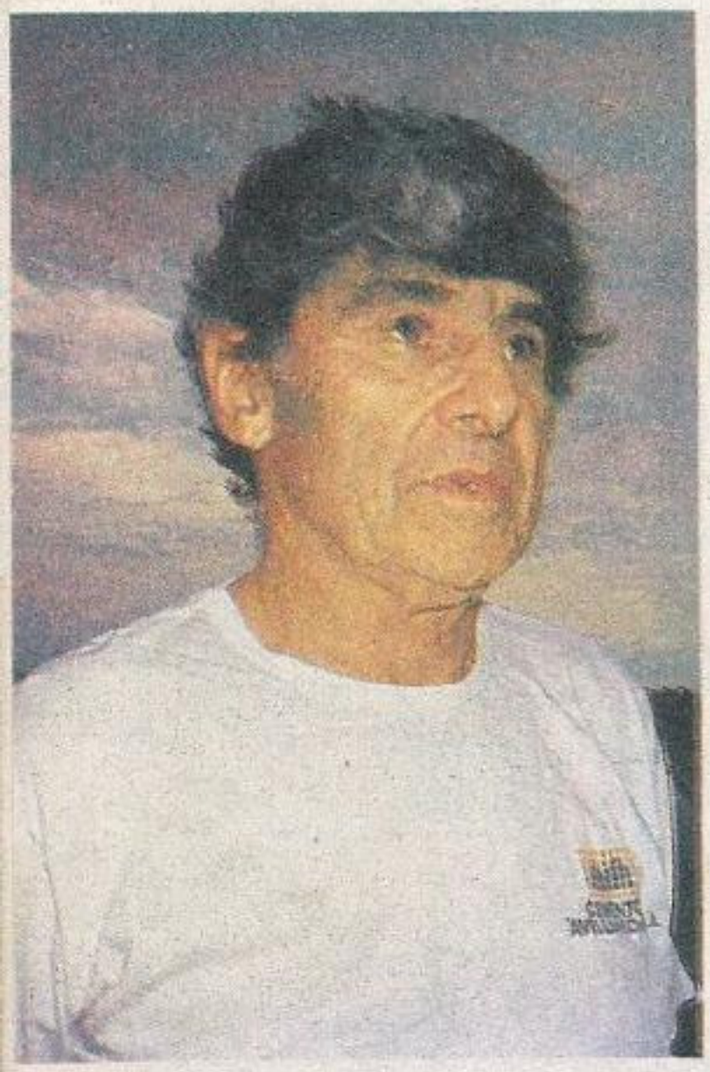
El binomio castellense Longhi-Sarnacki consiguió su segundo triunfo consecutivo en la general. Acá, sorteando charcos en el circuito aledaño a La Plata.



Desde la izquierda, Bessia, Blanco, Angelozzi, Sarnacki y Talevi. Están limpitos porque todavía no empezaron...



Fuentes-Lopreiatto, de San Justo emergen del centro de la tierra. Venían ganando hasta último momento la Clase 3, pero cuando faltaba medio circuito tuvieron que parar para cambiar una rueda.



Juan Marchal, el joven de mil años, pionero de esta actividad, fue segundo en la general. Por algo siempre se mezcla...



Pablo Bessia y el Nene Angelozzi, con el jeep cubierto de barro y echando vapor, saltan un lomo en el Parque Julio A. Roca, al lado del autódromo de Buenos Aires. Ganaron y Bessia es campeón de la 2, sobre Gallardo.

FICHA GENERAL

Fecha: 7 y 8 de diciembre de 1991.

Organizadores: A.C. Los Hornos (La Plata) y Asociación Pilotos de Safari.

Denominación: 1er Gran Premio Coronación.

Elegibilidad: Campeonato Argentino de Safari, última fecha.

Lugar: Circuito El Hornero (Estación Arana, La Plata) y Parque Julio A. Roca (Buenos Aires).

Autoridades: Director de la Prueba, Osvaldo Gabini; Comisario Deportivo, Jorge Lalli; Comisario Técnico, Fernando Iglesias.

Participantes: 54 en total.

Condiciones climáticas: sábado nublado, muy baja presión; domingo, viento, lluvia torrencial y granizo.

Organización: buena.

Público: poco el sábado (hubo escasa promoción) y mucho el domingo.

Espectáculo: muy bueno.



En la clase menor, la de los 4 cilindros, Quiñones-Bergler mostraron pericia para sortear todos los obstáculos con poca potencia. Llegaron ellos solos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Lucha rueda a rueda en el Parque Roca. Un excelente espectáculo, con lluvia.



Andreoli brilló en la primera etapa, pero tuvo que retirarse el domingo.

Borsani, ya que con el triunfo total, se aseguraba también el subcampeonato.

Mientras tanto Marchal aplicaba similar planteo al del puntero y también se aseguraba el tercer puesto en el torneo con sólo llegar.

A este planteo de carrera de los principales animadores y algunos problemas en el auto de Borsani, se sumó la deserción de Vidal, en la Clase Dos, con lo que perdió las posibilidades de obtener el título, dejado en manos de Gallardo, quien no pudo pelearle la punta a Bessia, que de esta forma se anotó un nuevo triunfo. En la 4, Quiñones quedó solo, y únicamente en la Clase 3 donde la emoción duró hasta lo último, quedando el triunfo en manos de Talevi, cuando a medio circuito del final, Fuentes tuvo que reemplazar una rueda.

De esta forma, la Asociación Pilotos de Safari, coronó su primera temporada dentro del automovilismo mayor, con el broche de oro que significó, la concreción del anhelo de toda la Comisión Directiva, de hallar un circuito dentro de la Capital Federal.

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	4	**F.Longhi-M.Sarnacki**	**1-Jeep Ford/Castelli**	**1h 36m 31s**
2º	6	J.Marchal-C.Moro	1-Estanciera Ford/Mar del Plata	1h 40m 19s
3º	68	R.Annichini-M.Ranno	1-Medano Ford/Mar del Plata	1h 40m 52s
4º	90	L.Vicente-Olivetto	1-Jeep Ford/La Plata	1h 44m 20s
5º	43	E.Borsani-O.Gnadinger	1-Saltaduna Renault/Banfield	1h 46m 40s
6º	91	F.Viscomi-C.Cid	1-Jeep Ford/Castelli	1h 47m 26s
7º	102	**P.Bessia-J.Angelozzi**	**2-MCJ Ford/Olivos**	**1h 49m 31s**
8º	205	**A.Talevi-A.González**	**3-Jeep Ford/Don Torcuato**	**1h 54m 11s**
9º	84	J.Alvarez-F.Galand	1-Estanciera Ford/Moreno	2h 05m 18s
10º	210	J.Fuentes-F.Loprelato	3-MCJ Ford/San Justo	2h 06m 23s
11º	104	J.Gallardo-O.Pereyra	2-Jeep Ford/Santa Clara del Mar	2h 07m 37s
12º	9	H.Vicente-D.Olivetto	1-Jeep Ford/La Plata	2h 12m 26s
13º	243	G.Rubinetti-C.Rubinetti	3-Jeep Ford/Banfield	2h 14m 25s
14º	62	C.Blanco-C. D'Amico	1-Estanciera Ford/Moreno	2h 14m 32s
15º	65	C.Barberis-G.Giuliano	1-IKA Ford/La Plata	2h 15m 13s
16º	417	**J.Quiñones-E.Bergier**	**4-Jeep IKA/Buenos Aires**	**2h 21m 50s**
17º	227	J.Teppa-J.Navarro	3-Baqueano Ford/La Plata	2h 27m 34s
18º	73	J.Canepa-J.Bica	1-Jeep Ford/Morón	2h 38m 47s
19º	106	Porchetto-Fusca	2-IKA Chevrolet/Buenos Aires	2h 52m 37s
20º	214	D.Gómez-M.Gawryluk	3-Jeep Ford/El Palomar	3h 01m 52s

Promedio del ganador: 55,320 km/h.
Ganaron PP.CC.: en la **general** y en **Clase 1,** Longhi, 2; Borsani, 1; Marchal, 1. **Clase 2,** Vidal-Victores, 1; Bessia, 3. **Clase 3,** Fuentes, 2; Talevi, 1; Rubinetti, **1. Clase 4,** Quiñones, 3; Plane-Torchetti, 1.

Charquitos

RESIGNACION. De Vidal, tras el abandono, viendo cómo se le escapaba el campeonato. Había ganado la primera etapa, por "afano".

AUSENTES. En las butacas derechas del campeón de la 3, Luis Vicente y de Carlos Blanco. Menéndez, sufrió un pequeño accidente motociclístico en la noche del viernes y Ganchev, el habitual de Blanco, faltó por encontrarse en pleno festejo por haber sido papá.

PUERTO MADRYN. Un dirigente de esta ciudad sureña, inició los contactos con la intención de llevar la categoría, para la primera del '92. Sería lindo ¿no?

COSA DE BRUJAS. Tras varias deserciones cuando ya tenía el triunfo asegurado, la gente de Longhi ató, en la parte posterior de la jaula antivuelco del jeep, una ristra de ajo. Fue justo antes de Castelli y tanto allí como en este Gran Premio, se sucedieron los triunfos sin inconvenientes. Que las hay, las hay...

CONTENTO. Estaba Ricardo Fernández con el segundo puesto en su clase al terminar la primera etapa. Pero se transformó en gran tristeza, tras los primeros cien metros de enlace, cuando el motor dijo basta.

PRIMER TRIUNFO. Para Talevi. A pesar de haber ocupado en varias oportunidades el podio, esta fue la primera vez en el escalón más alto.

RENOVADOS. Se presentarán el próximo año Vidal y Talevi, el primero con un chasis O km y el segundo con otro nuevo construido por Longstaff en Coronel Dorrego.

por Carlos Ramón Varela. Fotos: Mauro Barbieri y C.R.V.

¡¡GANADOR EN TODAS!!

Haga como los grandes Campeones, utilice Pistones BUXTON

PISTONES BUXTON

-Calidad equipo original-

Fabricados en la Argentina por Buxton S.A.C.I.F.I. con licencia y asistencia técnica de Mahle GmbH de Alemania y AE. de Inglaterra.



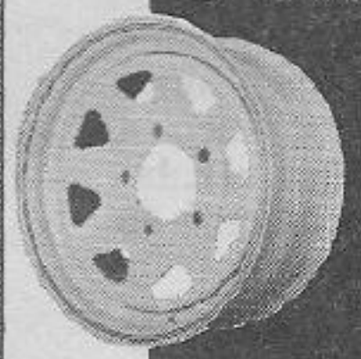
CIMETAL

- ORIGINALES DEPORTIVAS
- CAMIONES Y ACOPLADOS

NO PAGUE DE MAS

NEW YORK RUEDAS

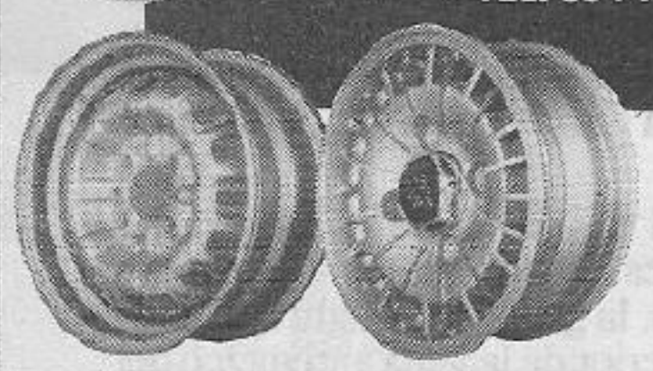
¡¡EXCLUSIVO!! LLANTAS FIAT POTENCIADO



UTILICE EL PLAN CANJE
- NO CERRAMOS AL MEDIODIA

ENVIOS A TODO EL PAIS
¡¡CUBIERTAS PATONAS IMPORTADAS!!

WARNES 1401 (esq. Dorrego)
• TEL. 854-7322/0902/8455
FAX 854-0902



TARJETAS

DISTRIBUIDORA CASEROS

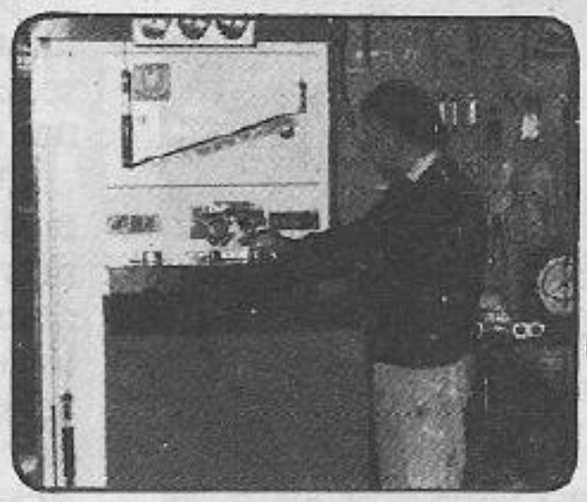


- KIT COMPLETO PARA SIERRA ANIVERSARIO
- ESCORT ANIVERSARIO
- FIAT DUNA - UNO -
- PEUGEOT 505 TURBO y SUS RESPECTIVOS DEFLECTORES



VENTAS
CON O SIN COLOCACION
SOMOS FABRICANTES
3 DE FEBRERO 3643. CASEROS
TEL. 750-1453 (cp.1678).

LA CASA DEL CARBURADOR



Carburadores para Competición Alfredo Lopez

ALFREDO LOPEZ
AGENTE AUTORIZADO:

* WEBER * SOLLEY * HOLLEY * GNC *

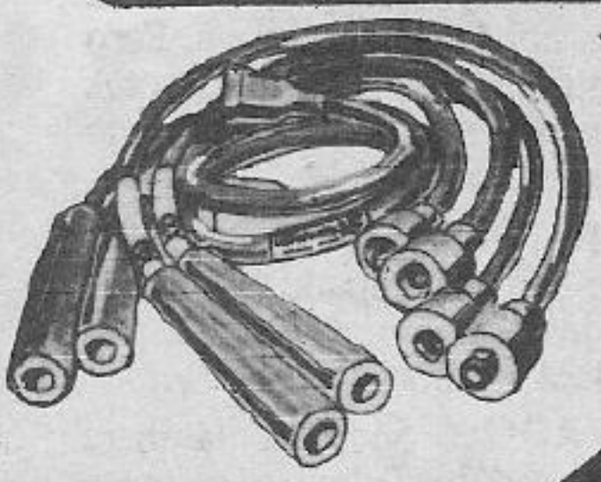
- Preparación y reparación de carburadores para Competición TC., TC. 2000, TURISMO. PISTA Y RALLY
- Afinación de motores con equipos programados en USA
- Encendidos especiales. - ENVIOS AL INTERIOR

Avda. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842).
MONTE GRANDE. Pcia. Bs.As.
TEL. 296-0536

FERRAZZI

COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS



- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm). Terminales de bujía con anillo de seguridad. Numerador de cilindro en cada cable.

AUTO-HEVIA S.R.L.

DIRECTORIO 5176/80
☎ 682-5474

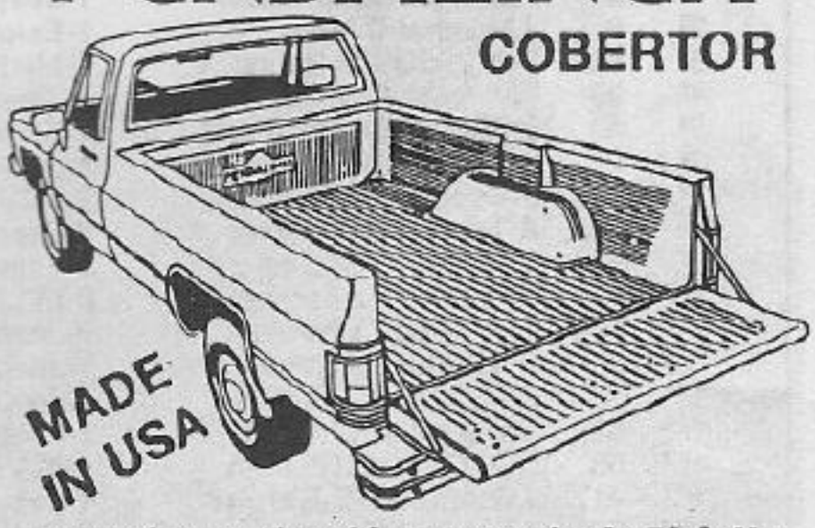
NOBILE

FIBRA DE VIDRIO • TEJIDOS
- RESINAS POLIESTER
y EPOXICAS
y todos sus auxiliares

Lunes a Viernes: de 8 a 12 y 14 a 18 hs.
Armenia (ex Acevedo) 1954
Capital Tel: 71-0703

PENDALINER®

COBERTOR



La mejor protección para caja de Pick-Up que pudo imaginar en una sola pieza
Disponemos modelos para Pick-Up con o sin Cúpula

REPRESENTANTE EXCLUSIVO Corindel s.r.l.
Pelliza 3473 - Olivos
Tel. 799-5388
- FAX:799-9100

También puede adquirirlo en la red de concesionarios Autolatina Arg.

VENTA Y REPARACION DE CRIQUES

HIDRAULICA EN GENERAL

CLAUDIO DOBRILLA

Distribución comercial de: Criques, Carro, Botella, Tijera.
• Prensas • Máquinas y repuestos de Gomerías. Nuevos y Usados.

ATENCION:
NUEVA LINEA DE CRIQUES PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION
Descuentos especiales a Equipos Envíos al Interior
Avda. del TRABAJO 6248 (cp.1439). CAPITAL. TEL. 687-8255

CASA ZAGAGLIA S.A.

VOLANTES ORIGINALES
CAMIONES - COLECTIVOS
PEUGEOT • FIAT • FORD
RENAULT - VW Y OTROS

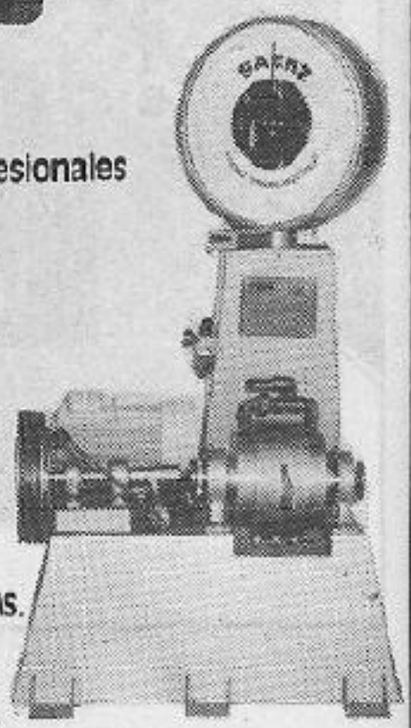


ENVIOS AL INTERIOR
DARWIN 22. Cac
Tel. 855-8498 (855-8498)
JUAN B. JUSTO 3350. CAP.
Tel. 581-0130
Fábrica: F. de OLIVEIRA 4683
Caseros ☎ 654-5408

SAENZ

BANCOS DE PRUEBAS DE MOTORES

Para los que recién se inician o profesionales de la Competición,
Tenemos el BANCO que Ud. necesita.
CONSULTENOS!
AHORA REPRESENTANTE EXCLUSIVO EN SUDAMERICA DE
DEPAC DYNO SYSTEMS



EL MAS PRECISO Y COMPLETO SISTEMA DE ADQUISICION DE DATOS PARA SU BANCO DE PRUEBAS.
FUNCIONA CON PC. COMPATIBLES.
GRAFICOS DE ALTA RESOLUCION Y MUCHO MAS.
SOLICITE YA SU DEMO DISCK!
COMPUTADORAS PARA FLUJOMETROS.
MALVINAS 2127. TEL. (023) 77-5260.
MAR DEL PLATA. Argentina (7600)

EDR® METALURGICA RIERA

FABRICA DE ENGRANAJES DE DISTRIBUCION Y CAJAS DE VELOCIDAD PARA AUTOS IMPORTADOS

- Todas las marcas
- Fiat 600-128-147 - Regatta - Fórmula Renault Stock Car.
- Turismo Carretera y otras categorías por pedido
- CORRECTORES DE DISTRIBUCION PARA TODAS LAS MARCAS.
- REFORMAS Y ADAPTACIONES PARA AUTOS STANDARD.

NAON 3914
(cp.1650). BILLINGHURST. SAN MARTIN. Tel. 758-1349

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MERCADO DEL AUTOMOVIL

NUEVOS

Precios y características de los 0 km.

	Precio (Dólares)	Cilindrada (cm^3)	Potencia (C.V.)	Largo (mm.)	Peso (kg.)	Vel. Máx. (k/h)
FIAT						
Spazio T	7.902	1372	63	3742	817	140
Spazio TRD	10.113	1300	45	3742	813	130
Spazio TR	9.003	1372	63	3742	817	140
Duna S	11.348	1372	77	4037	880	165
Duna SC	13.240	1372	77	4037	920	165
Duna SCV	14.898	1580	87	4037	930	173
Duna SD	12.146	1300	45	4037	915	130
Duna SCX	15.890	1498	88	4037	900	175
Duna Wkd. SCV	16.611	1580	87	4037	895	165
Duna Wkd. SD	15.813	1697	60	4037	950	150
Uno SCV 3 pts.	14.154	1580	87	3644	905	175
Uno SCV 5 pts.	14.473	1580	87	3644	905	175
Regatta S	13.783	1580	87	4260	924	168
Regatta SC	15.542	1580	87	4260	954	168
Regatta 2000	18.949	1995	110	4260	1000	185
Regatta Wkd.	17.486	1580	87	4267	980	168
FORD						
Escort LX	17.069	1555	73,7	4020	877	160
Escort SX	20.923	1555	73.7	4020	877	160
Escort 1.8 S	23.051	1781	96	4020	977	176,3
Escort XR3	23.939	1781	92	4062	980	174
Escort XR3 Cab.	29.925	1781	92	4062	1 030	174
Sierra LX	21.163	2299	105	4454	1165	179
Sierra Ghia SX	27.999	2299	120	4454	1166	184
PEUGEOT						
504 SR II	14.505	1971	100	4532	1167	160
504 SR II (S.Cft.)	16.823	1971	100	4532	1167	160
504 SRD II	17.332	2304	70	4532	1230	145
504 SRD II (S.Cft)	19.650	2304	70	4532	1230	145
504 SRX	18.652	1971	108	4532	1243	170
505 SR Cft.	21.229	1971	108	4532	1243	170
505 SR S. Cft.	24.533	1971	108	4579	1243	175
505 SRD Cft.	24.852	2498	108	4579	1258	175
505 SR Fam.	26.909	2498	76	4579	1338	152
505 SR Iny.	25.825	1971	108	4898	1368	168
SRD T.Diésel	29.912	1971	113	4579	1255	175
RENAULT						
R.12 TL	12.410	1397	61	4320	930	140
R.12 TL c/GNC	13.640	1397	61	4320	930	140
R.9 GTC	15.370	1397	71	4150	937	156
R.9 TXE	19.370	1565	82	4150	990	165
R.11 TS	17.240	1565	82	4047	1005	168
R.18 TS	18.270	1565	68	4397	1050	163
R.18 TS Break	19.760	1565	80	4397	1089	163
R.18 TX	21.370	1995	103	1686	1116	176
R 18 TX Break	23.500	1.995	103	4 397	1 089	176
R.18 GTD	21.630	2068	64	4397	1050	149
R.21 GTX	27.300	1995	103	4528	1213	180
R.21 Nevada GTX	29.840	1995	103	4693	1288	176
R21 TXE	30.570	1995	103	4693	1288	176
R.Fuego MAX	27.900	2165	116	4396	1163	200
GMC Chevette	9.658	1400	62	4185	914	140
VOLKSWAGEN						
Senda N	13.286	1496	76,2	4071	894	160
Senda D	16.042	1588	54	4071	933	133
Gacel GLS	18.965	1781	96	4071	967	172
Gacel GLD	18.225	1588	54	4071	933	133
Gol GL	11.911	1555	76	3810	915	154
GTi	25.600	1984	125	3849	1010	185

FIAT y PEUGEOT: Pte. Juan D. Perón 1001, Villa Bosch, Bs. As.; Fax: 751-2538 (Sevel Argentina S.A.). **FORD y VOLKSWAGEN**: Henry Ford y Panamericana, Gral. Pacheco, Bs. As.; Fax: 756-5400 (Autolatina Argentina S.A.). **RENAULT**: Maipú 311, Capital; Fax: 325-4031 (Renault Argentina S.A.).

Maderera Córdoba

USADOS

Cuánto vale su auto, según año y modelo

IES

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
3 CV	—	—	—	—	—	4.0	3.8	3.5	—	—
Furgoneta	—	—	—	—	—	4.0	3.8	3.5	—	—
Safari	—	—	—	—	5.0	4.5	4.0	—	—	—
América	—	—	—	4.8	4.5	—	—	—	—	—
América Car.	5.7	5.4	5.1	4.8	4.5	—	—	—	—	—
P. Up Gringa	6.0	5.6	5.3	5.0	—	—	—	—	—	—
Sup. América	5.8	5.5	5.2	4.9	—	—	—	—	—	—

FIAT

600	—	—	—	—	—	—	—	—	3.6	3.4
133	—	—	—	—	—	—	—	—	3.7	3.5
125 Miraf. CL	—	—	—	—	—	—	—	—	5.3	4.6
128										
Europa	—	—	—	—	—	—	—	—	5.3	5.0
CL5	—	—	—	—	—	—	—	5.9	5.7	—
SE 1,3/1,5	10.3	9.5	8.8	8.0	7.5	7.0	6.5	6.3	—	—
SE 1,5 Fam.	—	—	—	—	7.8	7.3	6.8	—	—	—
SE 1,3 TR F.	10.8	10.0	9.3	8.5	8.0	—	—	—	—	—
147										
CL y CL5	—	—	—	—	—	—	6.0	5.5	5.0	4.5
Spazio										
T 1.4	8.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CL y TRS	9.5	9.0	8.5	8.0	7.5	7.0	6.5	—	—	—
TR y TRL	9.8	9.3	8.8	8.2	7.7	7.2	6.7	—	—	—
TRD	11.0	10.0	9.5	8.8	8.2	7.8	—	—	—	—
Brío	—	7.5	7.0	6.5	—	—	—	—	—	—
Regatta										
85 Base	—	—	—	10.5	9.8	9.0	—	—	—	—
85 Full	—	—	—	11.5	10.8	10.0	—	—	—	—
100 S	—	—	—	11.0	9.8	9.0	—	—	—	—
S	12.5	12.0	11.5	—	—	—	—	—	—	—
SC	14.5	13.5	12.5	—	—	—	—	—	—	—
2000	16.5	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—	—
Week-End	16.5	15.4	13.7	12.6	12.0	—	—	—	—	—
Duna										
S 1.3	11.5	10.6	10.1	—	—	—	—	—	—	—
SC 1.3	14.4	13.2	12.1	—	—	—	—	—	—	—
SCV 1.5	15.0	13.9	12.7	—	—	—	—	—	—	—
Diésel	13.1	11.9	11.1	—	—	—	—	—	—	—
SCV 1.6	15.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCX	15.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S 1.4	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC 1.4	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uno										
SCV	—	13.0	12.5	—	—	—	—	—	—	—
Tipo 1.6	14.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCV 5 p.	14.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—

FORD

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
Lujo L/N	—	14.9	13.9	12.8	—	—	—	—	—	—
Ghia	17.3	15.8	14.9	13.9	—	—	—	—	—	—
Rural GL	15.7	14.1	12.9	12.3	—	—	—	—	—	—
GL Diésel	—	14.4	12.9	—	—	—	—	—	—	—
Escort										
GL	15.6	14.3	13.3	—	—	—	—	—	—	—
GL Aire	17.5	16.0	14.4	—	—	—	—	—	—	—
Ghia	19.0	17.5	16.6	—	—	—	—	—	—	—
Ghia 1.8	21.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra										
L 1.6 Full	—	—	—	—	—	10.8	9.1	—	—	—
GL 1.6 Full	18.4	16.6	14.9	13.3	11.8	—	—	—	—	—
GXL	—	—	—	—	12.7	—	—	—	—	—
Ghia 2.3	21.1	19.6	17.3	16.0	13.8	12.0	10.5	—	—	—
Ghia S	21.6	19.2	17.8	16.3	14.0	12.3	—	—	—	—
Rural Ghia	22.6	20.3	18.7	17.5	15.0	13.3	—	—	—	—
XR4	23.5	21.6	19.7	18.2	16.0	14.3	—	—	—	—
Taunus										
L L/N	—	—	—	—	—	8.8	8.1	7.4	6.8	6.1
Ghia Full	—	—	—	—	—	10.1	9.2	8.4	7.9	6.8
Ghia coupé	—	—	—	—	—	10.6	9.5	8.7	8.2	7.3
Coupé SP5	—	—	—	—	—	11.3	10.3	9.1	—	—
Fairlane										
500 6 y 8 C.	—	—	—	—	—	—	—	—	5.5	5.1
LTD 6 y 8 C.	—	—	—	—	—	—	—	—	7.0	6.0
Elite	—	—	—	—	—	—	—	—	8.0	7.0
Pick Up F100										
STD 6 C.	19.2	17.2	14.9	13.7	12.2	11.5	10.7	10.0	9.2	8.0
Lujo 6 C.	—	17.5	15.5	14.5	13.5	12.5	11.5	10.5	9.6	8.5
8 C.	—	—	—	12.8	12.2	11.5	10.8	10.0	9.2	8.0
Diésel	21.8	19.5	17.5	16.7	15.9	14.8	14.0	13.2	12.5	11.6
F150										
Nafta	—	—	—	15.4	13.7	—	—	+	—	—
Diésel	—	—	—	17.0	16.0	—	—	—	—	—
6 C. 4x4	26.0	23.4	21.0	18.8	—	—	—	—	—	—
F350										
Diésel	34.7	31.0	27.6	24.0	22.0	19.8	18.8	17.5	16.5	15.5
Ranchero										
Nafta	15.2	14.0	13.5	12.3	11.2	10.1	9.3	8.4	7.7	7.0
Diésel	—	16.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—

PEUGEOT

504										
GR 5 V	—	—	—	—	—	—	—	8.5	—	—
GR II Base	—	—	—	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	—	—
GR II Full	—	—	—	12.0	11.5	10.5	10.0	9.6	—	—
SR Base	14.9	13.9	12.6	11.5	—	—	—	—	—	—
SR Full	17.1	15.1	13.7	12.7	—	—	—	—	—	—
GRD Full	—	—	—	13.4	12.8	11.2	10.4	—	—	—
SRD Base	17.1	16.6	15.4	14.2	—	—	—	—	—	—
SRD Full	18.5	17.3	16.2	15.0	—	—	—	—	—	—
SRX	19.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rural	—	—	—	—	—	—	—	10.5	9.5	9.0
505										
GR 4 v.	—	—	—	—	—	—	—	9.0	8.5	8.0
GR 5 v.	—	—	—	—	—	—	—	9.2	—	—
SR Base	—	—	—	—	12.5	11.5	10.0	—	—	—
SR Full 4 v.	—	—	—	—	—	—	—	10.5	10.0	9.0
SR Full 5 v.	—	—	—	—	14.5	13.5	12.5	11.5	—	—
SR Gama Base	20.4	17.5	15.1	14.3	13.1	—	—	—	—	—
SR Gama F. S/C	23.2	19.9	18.2	16.3	15.3	—	—	—	—	—
SR Gama Aut.	23.2	19.9	18.2	16.3	15.3	—	—	—	—	—
Inyection	23.5	20.4	17.5	16.5	15.1	13.1	—	—	—	—
SRD	—	21.2	19.0	18.0	17.2	—	—	—	—	—
SRD Turbo	25.6	22.8	20.4	19.5	18.2	—	—	—	—	—
Rural Nafta	24.9	21.8	20.9	19.0	16.5	—	—	—	—	—
Rural Diésel	25.9	23.2	19.7	18.5	—	—	—	—	—	—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORMACION OFICIAL CAMARA DEL COMERCIO AUTOMOTOR

Datos de 270 agencias en todo el país

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
CHEVROLET										
Silverado	19.6	18.1	15.9	14.4	12.8	—	—	—	—	—
Custom	—	16.0	13.6	12.0	10.5	—	—	—	—	—
C-10 Lujo	17.5	16.5	15.0	14.0	13.1	—	—	—	—	—
C-10 Turbo	23.0	21.0	19.0	17.0	15.5	—	—	—	—	—
RENAULT										
R.4										
S	—	—	—	—	—	—	4.6	4.1	3.7	3.2
GTL	—	—	—	—	6.1	5.6	4.9	—	—	—
R.6 GTL	—	—	—	—	—	—	5.5	4.9	4.4	4.0
R.9										
GTL	14.2	13.3	12.3	11.1	—	—	—	—	—	—
TS	16.0	14.5	13.0	12.0	—	—	—	—	—	—
TSE	16.5	14.8	13.7	12.8	—	—	—	—	—	—
TSE C/Dir.	17.0	15.6	14.4	13.2	—	—	—	—	—	—
TXE	17.0	15.6	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE C/Dir.	18.4	16.7	—	—	—	—	—	—	—	—
R.11										
TL	—	—	—	—	9.7	8.9	8.4	—	—	—
GTL 1.4	13.9	13.1	12.1	10.9	10.2	—	—	—	—	—
TS Full 1.4	15.5	14.5	13.5	12.5	11.8	10.8	10.0	—	—	—
TS Turbo	—	—	—	12.5	11.5	10.5	—	—	—	—
TSE	15.7	14.7	13.7	12.7	11.7	—	—	—	—	—
TSE C/Dir.	16.5	15.5	14.2	—	—	—	—	—	—	—
TXE	16.5	15.5	14.2	—	—	—	—	—	—	—
TXE 1.6 DH F.	17.0	16.0	14.7	—	—	—	—	—	—	—
R.12										
TL/TS	—	—	—	—	—	—	—	—	6.5	6.0
TL L/N	11.5	10.8	10.0	9.3	8.9	8.3	7.9	7.3	6.8	—
GTS Full	—	—	—	—	10.0	9.4	8.9	—	—	—
L	11.0	10.0	9.1	8.4	7.9	—	—	—	—	—
Break TS	—	—	—	—	—	—	—	—	7.3	6.8
Break TS L/N	—	—	—	—	—	9.4	8.9	8.2	7.7	—
Break L	—	—	—	9.3	8.4	—	—	—	—	—
Break GTS F.	—	—	—	11.0	10.5	10.0	—	—	—	—
Break TL	13.5	12.0	11.0	10.0	—	—	—	—	—	—
GTL	12.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.18										
GTL	—	—	12.1	11.3	10.3	9.3	8.8	8.1	7.3	—
GTL Full	—	—	14.3	13.2	11.5	10.4	9.7	8.8	—	—
GTS 1.6 Base	15.4	14.3	—	—	—	—	—	—	—	—
GTS 1.6 Full	17.6	15.9	—	—	—	—	—	—	—	—
TX Full	—	—	—	—	—	9.9	9.3	8.6	8.1	7.4
GTX	—	—	15.4	13.7	12.7	11.3	10.3	9.4	8.9	—
GTX II	—	—	—	15.0	13.6	12.2	—	—	—	—
GTX II Comp.	—	—	16.8	15.7	—	—	—	—	—	—
TXE	—	—	17.7	—	—	—	—	—	—	—
TXE Autom.	—	—	17.7	—	—	—	—	—	—	—
GXE	19.9	18.4	—	—	—	—	—	—	—	—
GTD STD	16.8	14.7	—	—	—	—	—	—	—	—
GTD Full	19.9	17.8	—	—	—	—	—	—	—	—
GTL Break F.	—	13.6	12.6	—	—	—	—	—	—	—
GTS 1.6 B.F.	18.9	17.3	—	—	—	—	—	—	—	—
TX Break F.	—	—	—	—	—	—	—	9.4	8.7	8.2

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
GTX Break	—	—	—	—	13.3	12.2	10.7	9.8	8.9	—
GTX B. 4x4	—	—	—	—	14.3	12.7	—	—	—	—
GTX II B.	—	—	—	15.6	14.3	13.5	—	—	—	—
GTX II B.C.	—	—	17.8	16.6	—	—	—	—	—	—
TXE Break	—	19.7	18.7	—	—	—	—	—	—	—
R.21										
TXE Full G	26.4	23.6	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Full GTY	27.0	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Autom.	—	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Nevada GTX B	29.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fuego										
Fuego	—	—	—	—	14.0	13.0	11.5	10.5	9.4	8.4
II C/Mec.	—	—	—	16.5	15.5	—	—	—	—	—
2.2	—	20.5	19.0	18.0	—	—	—	—	—	—
GTA 2.2	24.0	22.0	20.0	—	—	—	—	—	—	—
Trafic										
T. 310 1.4	18.9	17.0	15.0	13.5	12.7	—	—	—	—	—
T. 312 2.0	—	—	15.8	14.4	13.5	—	—	—	—	—
T. 350 1.4	—	—	15.5	13.5	—	—	—	—	—	—
T. 310 L/Diésel	—	21.0	—	—	—	—	—	—	—	—
T. 352 2.0	—	—	15.8	15.0	13.5	—	—	—	—	—
TA 12 2.0	21.0	19.0	17.5	15.8	14.4	—	—	—	—	—
T. 312 Diésel	—	—	19.0	—	—	—	—	—	—	—
TA 12 Diésel	24.4	23.5	20.8	—	—	—	—	—	—	—
TA 52 Diésel	—	26.5	22.1	—	—	—	—	—	—	—
Torino										
Coupé ZX	—	—	—	—	—	—	—	—	8.2	7.2
GR	—	—	—	—	—	—	—	—	6.4	5.5
VOLKSWAGEN										
1500										
1.5 y 1.8	—	—	—	—	—	—	—	—	5.4	5.0
VW 1.5 y 5 v.	9.9	9.0	8.6	8.0	7.5	7.0	6.5	6.2	5.8	—
1.5 Básico	—	—	7.7	7.2	—	—	—	—	—	—
Rural	—	—	—	—	—	—	—	—	5.8	5.5
Rural STD	—	—	—	8.5	7.7	7.2	6.8	6.5	6.2	—
Rural Autom.	—	—	—	8.5	7.7	7.2	6.8	6.5	6.2	—
Rural Full	—	—	—	9.0	8.3	7.7	7.3	7.0	6.7	—
Gacel										
GL Base	—	11.7	10.5	9.6	9.0	8.3	7.4	6.7	—	—
GL Full	—	—	—	—	—	8.8	8.3	7.5	—	—
GS Full S/A	—	12.6	11.6	10.6	9.6	8.8	—	—	—	—
GS Full C/A	14.6	13.6	12.6	11.6	10.6	9.6	—	—	—	—
GS 1.8 Full	16.0	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—	—
Senda										
N	12.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	13.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carat										
CD	—	—	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—
GS Base	—	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—
GS Full	16.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—
CD 2.0 S/T	19.0	17.0	—	—	—	—	—	—	—	—
CD 2.0 C/T	20.0	18.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kombi VW	13.1	11.5	10.5	9.5	8.5	7.8	7.2	6.7	6.3	5.6
Furgón VW	12.0	10.5	9.5	8.5	7.5	7.0	6.5	6.0	5.5	5.0
Pick-Up	—	—	—	—	—	4.8	4.3	3.6	3.4	—

Revista CORSA Nº 1328. Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1991 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580, 4º piso, (C.P. 1093). Capital Federal. Tel. 37-7355/38-5832. 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 producción de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 230.874. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revista (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior: RYELA, Benjamín Franklin 1050, Florida, C.P. 1602 - Provincia de Buenos Aires - Teléfonos: 760-8834/0160/0414. Fax: 760-7056. RYELA AR. PERU: Edic Zeta S.C.R. Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Impresa en talleres Gráficos de Editorial Abril S.A. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Diciembre de 1991. EJEMPLARES ATRASADOS. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada.

Franqueo pagado Permiso Nº 4961 | Código Postal 1093 | Tarifa Reducida Concesión Nº 5775

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-50

IMPORTADOS

Precios y características de cada modelo

	Precio	Cilind.	Pot.	Caja Vel.	Largo	Alto	Ancho	Peso	Vel.
BMW									
325i	65.000	2494	192	5-MA	4433	1393	1698	1295	233
525i	75.000	2494	192	5-MA	4720	1412	1751	1480	230
750i	140.000	4988	220	5-MA	4910	1400	1845	1800	250
850i	160.000	4988	220	5-MA	4780	1340	1855	1790	250
CITROEN									
AX TZX	17.974	1360	70	5-MA	3500	1355	1440	695	170
BX 19 TZS	30.301	1905	107	5-MA	4237	1431	1400	1045	184
BX TZD Turbo	32.200	1769	90	5-MA	4237	1431	1400	1045	180
BX GTI	33.992	1905	123	5-MA	4237	1431	1400	1045	198
XM 2 lit. Injection	47.997	1998	115	5-MA	—	—	—	—	193
XM V6 Ambiance	59.000	2975	170	5-MA	—	—	—	—	222
DAIHATSU									
Charade SG	22.800	1300	76	5-MA	3905	1385	1615	845	170
Jeep Feroza 4x4	39.000	1600	84	—	3770	1720	1580	1155	170
Applause	26.000	1600	91	5-MA	4260	1370	1660	950	190
Applause	27.000	1600	91	C.A.	4260	1370	1660	950	190
HONDA									
Civic GL 1,3	24.900	1300	—	5-MA	—	—	—	—	—
Civic 1,6 i man	31.654	1600	130	5-MA	—	—	—	—	—
Civic Si 1,6 i aut.	33.041	1600	130	5-MA	—	—	—	—	—
CRX	31.589	1600	130	5-MA	3780	1270	1675	940	—
Accord EX 2,0i	40.905	2000	135	5-MA	4685	1390	1695	1245	202
Accord EX 2,0i	42.853	2000	135	4 A	4685	1390	1695	1275	198
Accord LX 2,0i	43.654	2000	135	5-MA	4685	1390	1695	1245	202
Accord LX 2,0i	45.595	2000	135	4 A	4685	1390	1695	1275	198
Legend 4 p.3,2i	70.471	3200	197	4 A	4950	1410	1810	1575	198
Legend Cupé 3,2i	73.479	3200	200	C A	—	—	—	—	230
ISUZU									
Trooper Wagon	39.900	2600	115	5-MA	4425	1800	1650	1545	155
Trooper Soft-Top	30.000	2600	115	5-MA	4075	1830	1650	1430	155
LADA									
Laica sedan	9.950	1600	73	5-MA	4115	1458	1620	995	160
Niva 3 puertas	16.900	1600	73	5-MA	3720	1640	1680	1191	130
MAZDA									
323	31.000	1598	87	5-MA	4260	1335	1675	935	175
929	32.000	1598	87	C.A.	4260	1335	1675	965	175
929 6V	64.000	2954	170	C.A.	4920	1395	1795	1613	220
MX5 Miata	42.000	1598	116	5-MA	3947	1224	1674	935	205
MPV	49.500	2954	170	C.A.	4465	1825	1745	1699	220
RX7	53.000	1300	150	5-MA	4315	1265	1690	1240	220
M-BENZ									
190 E 2.0	62.700	2000	122	C. A	4480	1370	1690	1180	193
190 E 2.3	68.000	2300	136	C. A	4448	1375	1690	1290	202
230 E	74.000	2300	136	C. A	4740	1431	1740	1360	203
300 E	89.000	3000	260	C. A	4740	1431	1740	1420	225
300 E - 24 V	98.000	3000	265	C. A	4740	1431	1740	1480	237
300 CE	102.000	3000	255	C. A	4655	1395	1740	1420	225
300 CE-24 V	117.000	3000	265	C. A	4655	1395	1740	1480	237
300 TE	92.000	3000	132	C. A	4765	1498	1740	1530	212
300 SE	133.000	3000	170	C. A	5113	1492	1686	1900	230
300 SL-24 V	140.000	3000	260	C. A	4470	1293	1962	1700	228
MITSUBISHI									
Montero 4x4	50.000	2600	103	5-MA	4600	1960	1680	1675	160
Montero 4x4 D. 2 p	41.000	2500	80	5-MA	4600	1960	1680	1675	125
Montero 4x4 D. 4p	45.000	2500	80	5-MA	4600	1960	1680	1675	125
Lancer GLX	24.900	1500	90	5-MA	4235	1405	1670	1075	160
Galant	36.900	2000	109	5-MA	4530	1405	1696	1130	180
NISSAN									
NX cupé	31.320	1597	110	5-MA	440	1310	1680	1020	190
NX cupé TBR	32.520	1597	110	5-MA	4140	1315	1680	1040	190
Bluebird SE Saloon	31.740	1796	89	5-MA	4520	1380	1690	1040	180
Pathfinder 4x4	38.000	2389	114	5-MA	4365	1690	1690	1540	150
Pathfinder 4x4 D.	41.000	2663	79	5-MA	4365	1690	1690	1645	140
Máxima VG	48.500	2960	170	5-MA	4780	1405	1760	1355	222
Sentra GA	29.500	1597	110	5-MA	4210	1375	1670	1005	180
RENAULT									
R. 19 TXE Ch.full	25.041	1700	92	5-MA	4528	1415	1726	985	171
Renault 25 TXI	49.910	1995	140	5-MA	4713	1415	1806	1270	207
Volvo 240 GL	42.485	2316	131	5-MA	4780	1430	1720	1240	165
Volvo 240 GL Rur.	42.854	2316	131	5-MA	4780	1450	1720	1270	160
Volvo 940 GL Rural	57.867	2316	131	5-MA	4870	1430	1750	1440	180
Volvo 940 T. sedán	61.164	2316	170	5-MA	4870	1410	1750	1440	211
Volvo 960 sedán	80.000	2850	170	C. A.	4870	1410	1750	1450	215
SEVEL									
A. Romeo 164 T.S	46.000	1962	148	5-MA	4555	1400	1760	—	210
A. Romeo 164 V6	53.500	2959	184	5-MA	4555	1400	1760	—	230
A. Romeo Spider	53.100	1962	126	5-MA	4258	1290	1630	—	190
Peugeot 405 SRI	37.800	1905	123	5-MA	4408	1406	1714	—	200
Peugeot 605 SV V6	56.000	2975	170	5-MA	4721	1415	1799	—	222
SUBARU									
Subaru Justy	19.000	1200	—	5-MA	3695	1420	1535	840	150
Legacy GL 1,8	28.000	1800	103	5-MA	4545	1580	1465	179	
Legacy GL sedán	30.000	1800	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy GX	37.800	2200	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy Rural GL	32.000	1800	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy Rural GX	38.000	2200	—	5-MA	—	—	—	—	—
SUZUKI									
Sedán GLX	25.022	1590	91	5-MA	4075	1380	1600	840	180
GTI Cupé	25.177	1298	100	5-MA	3710	1350	1585	790	200
Vitara techo lona	30.796	1600	—	5-MA	3620	1665	1630	1050	—
Vitara techo metal	30.866	1600	—	5-MA	3620	1665	1630	1060	—
TOYOTA									
Corolla	33.000	1600	94	5-MA	4215	1365	1655	985	—
Land Cruiser	65.000	4200	136	4-MA	4780	1890	1830	1940	—
Crown	61.500	3000	203	4-MA	4860	1445	1720	1595	—
Supra	68.000	3000	203	5-MA	4620	1300	1745	1555	—

BMW: Bucarelli 1327, Capital; Tel.: 51-5397 (Automóviles Exclusivos S.A.). **CITROEN:** Moreno 584, Capital; Tel.: 331-0362 (SIAF S.A.). **DAIHATSU:** Uriarte 2361, Capital; Tel.: 774-4903 (Motors Parts S.A.). **HONDA:** Av. Libertador 1627, Vicente López, Bs. As.; Tel.: 791-6377 (Surauto S.A.). **ISUZU:** Leandro N. Alem 207 4º piso, Lomas de Zamora, Bs. As. (Cobel S.A.). **LADA:** Av. Libertador 1551, Vicente López, Bs. As. (Irmar S.A.). **MAZDA:** Entre Ríos 1197, Martínez, Bs. As.; Tel.: 792-7644 (Cirlafin S.A.). **MERCEDES-BENZ:** Av. Libertador 2424, Capital; Tel.: 801-7061 (Mercedes-Benz Argentina S.A.). **MITSUBISHI:** G. Ardoino 1004, Ramos Mejía, Bs. As.; Tel.: 653-5714 (Alfacar S.A.). **NISSAN:** Juan B. Alberdi 1823, Capital; Tel.: 631-8939 (MMSA S.A.). **RENAULT:** Maipú 311, Capital; Fax: 325-4031 (Renault Argentina S.A.). **SEVEL:** Pte. Perón 1001, Villa Bosch, Bs. As.; Fax: 751-2358 (Sevel Argentina S.A.). **SUBARU:** Grecia 3556/70, Capital; Tel.: 701-7899 (Subaru S.A. Argentina). **SUZUKI:** Córdoba 657 12º P., Capital; Tel.: 322-9823 (Mandataria S.A.). **TOYOTA:** Av. Corrientes 4228, Capital; Tel.: 862-0975 (Oro Automotores S.A.).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII Nº 376, 18/12/91

Edición y coordinación de Carlos R. Neira

Turismo Nacional Clases "D" y "A" en Resistencia

KRUJOSKI, POR MEDIA TROMPA

Corrientes - En la orilla "de enfrente", en la ciudad de Resistencia, se llevó a cabo el 17 de noviembre pasado la séptima fecha del campeonato '91 para las categorías de Turismo Nacional. En el Autódromo Santiago Yaco Guarnieri (trazado de asfalto de 2312,75 metros) organizó el Chaco Automoto Club, y pese a lo atractivo de la convocatoria el público fue escaso.

En la **Clase "A"** (en la práctica monomarca Fiat 600) el ganador de la fecha anterior en Bella Vista, es decir Jorge Saiach, se impuso en la primera serie, siendo la segunda para el saenzpeñense Juan Manuel Pardo. En la final, se asistió a una brillante demostración por parte de Saiach, Pardo y Bohdanowicz, quienes se alternan en la vanguardia. Al final, y en la pista —como veremos— se impone Bohdanowicz, tras un último y vano intento por parte de Pardo, en la anteúltima vuelta, por pasarlo. Pero la técnica encontró antirreglamentario el carburador del auto ganador y en definitiva el triunfo fue para Pardo, que ahora está a sólo tres puntos de Sandi, líder del torneo, quien en esta oportunidad se quedara en la largada con un palier cortado.

Final, Clase "A", 12 vueltas: 1° Juan Manuel Pardo (P.R.Sáenz Peña, Ch) 16m29s31/100 a 102,129 km/hora; 2°) Jorge Saiach (Bella Vista, Ctes.) 16m35s97; 3°) Marcelo Fisman (Corrientes); 4°) Adrián Ratier (Corrientes); 5°) Héctor Rivera (Corrientes); 6°) Rubén Cavanna (Resistencia, Ch.); 7°) Eduardo Carrara (Corrientes); y 8°) Mario Martinett (P.R. Sáenz Peña, Ch). **Campeonato:** Sandi, 109; Pardo, 106; Carrara, 100; Colombo, 64; Martinett, 59; Cruz, 55; Saich, 47.

En cuanto al plato fuerte del día, la **Clase "D"**, tuvo en Julio Sánchez y Humberto Krujoski a los ganadores de series. En la final, Krujosky picó adelante. Pero Juan Marcón —actual campeón y puntero del certamen— a raíz de un toque ve como su auto se pone de costado, originando ello un pandemonium, ya que de resultas de toques y choques, quedan fuera de carrera Osvaldo Cerretti, Mario Pérez, Jorge Romero, Oscar Villalba y Ernesto Barbero. Tras detenerse, y una demora adicional de 45 minutos, se larga otra vez tomando la delantera el ex motociclista (varias veces campeón zonal) Julio Sánchez.

Krujoski no se arredra y lo busca... hasta que lo encuentra. Pasa al frente y ahora es él el que tiene que aguantar la presión del rival. Lo consigue y gana por media trompa de su Chevy, una carrera que será recordada por mucho tiempo en nuestro medio. Por el tercer lugar Stefanoff no tiene contra, pero el cuarto es otro duelo entre Marcón y Ocantos, que ganó el ex monopostista.

Final, Clase "D", 18 vueltas: 1°) Humberto Krujoski (Chevy/Corrientes) 23m40s11/100 a 105,531 km/hora; 2°) Julio Sánchez (Falcon/Corrientes) 23m40s36; 3°) Aldo Stefanoff (Chevy/Resistencia, Ch); 4°) Juan Marcón (Falcon/Resistencia, Ch); 5°) Abel Ocantos (Chevy/Quitilipi, Ch); 6°) Jorge Romero (Chevy/Saladas, Ctes); 7°) César Osuna (Falcon/Formosa) y 8°) Julio Tito López (Chevy/Resistencia, Ch). **Campeonato:** Marcón, 116; Krujoski, 109; Ocantos, 94,1; Osuna, 83; J. López, 57,1; Correa, 48,1; Sánchez, 46; Gebhard, 39,1.

(Informe Víctor Sugasti)



Krujoski se baja triunfal de su Chevy; a la izquierda, Marcón ***(Fotos Diario El Litoral).***



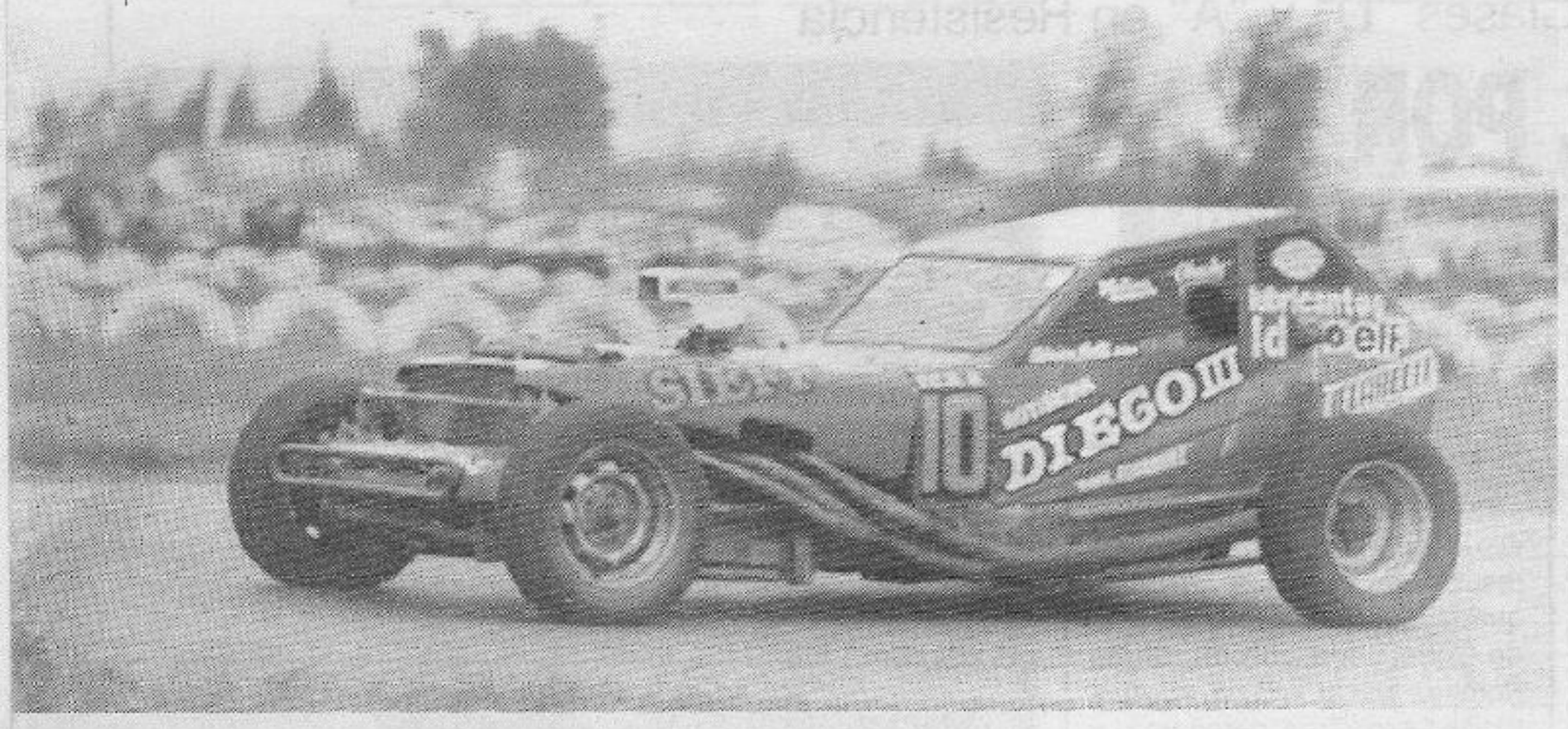
Eduardo Carrara y Juan Manuel Pardo (N° 12). Ganó este último, por desclasificación de Bohdanowicz.

IMPORTANTE

A medida que vayan culminando los campeonatos anuales, pedimos a nuestros informantes que nos hagan llegar las posiciones finales de los mismos, con los nombres y apellidos de los pilotos, las marcas utilizadas (si corresponde, chasis y motor) y la localidad que representan. Asimismo serán bienvenidas notas sobre los campeones, con datos curriculares, proyectos para el futuro, etc. y fotos en acción y humanas. La correspondencia para esta sección debe ser dirigida exclusivamente a Carlos R. Neira, Actividad Zonal CORSA, Chile 871, 2° "D" (1098) Buenos Aires. Recordamos la conveniencia de que se nos proporcione un teléfono para contactarnos, llegado el caso. A todos muchas gracias y muy felices fiestas y mejor 1992.

Coronación del TC Regional en Pilar, Buenos Aires

MARIO GOMEZ FESTEJO CON HUMO



Adrian Lalli se consagró campeón en la "B". La carrera final fue para Norberto Hijós ***(Fotos Héctor Ocampo).***



Luis Zuffo ya era el virtual campeón, pero aceleró todo y también ganó la última carrera de la GT.

Las Heras (BA). En el circuito de **Pilar** de 1700 metros de tierra **en** muy buen estado, el **TC Regional** disputó su **Gran Premio Coronación** ante un público que colmó las instalaciones. En esta competencia se reunieron en sus cinco clases 105 pilotos, con la organización del Círculo de Amigos y la fiscalización de FENAD.

Clase "C". En la única serie se impuso el campeón saliente Angel Genovese. El mismo lideró en la final desde el inicio, hasta la cuadriculada, con el ligero asedio de uno de los postulantes al título, Odda, en tanto que el otro (Héctor Gerlo) se debatía entre nubes de aceite. Odda se detuvo en la 6ª y Héctor Gerlo con su colocación final logró el cetro que delegó el ganador de la carrera.

Final, 12 vueltas: 1° Angel Genovese (Dodge/Zárate) 13m45s22/100; 2° Miguel Gerlo (Dornado/Zárate) 13m47s67; 3° Andrés Rivero (Dodge/Zárate) 14m00s53; 4° Oscar Silva (Dodge/Luján) 14m02s64; 5° Jorge Belli (Dodge/Zárate); 6° Héctor Gerlo (Dodge/Gral. Rodríguez). **Campeonato: Campeón Hector Gerlo 161,50 puntos**; Odda 153,50; M.Gerlo 144; Genovese 141; Koszko 135; O.Silva 84; A.Gerlo 65,50; Rivero 56.

Clase "B". Adrián Lalli y Norberto Hijós ganaron las series. Como lo viene haciendo desde hace cinco fechas, Hijós ganó de punta, escalonándose tras el Lalli y Weisbek en lucha con Carames, Bava y por momentos Castellani y Cogorno. Con su segunda ubicación final Lalli es el nuevo campeón.

Final, 12 vueltas: 1° Norberto Hijós (Chevrolet/C.del Señor) 13m31s69/100; 2° Adrián Lalli (Chevrolet/Gral.Rodríguez) 13m35s47; 3° Rubén Weisbek (Gral.Rodríguez) 13m39s31; 4° Juan C.Carames (Chevrolet/V.Tessei) 13m40s19; 5° Alberto Cogorno (Chevrolet/Gral.Rodríguez); 6° Héctor Bava (Chevrolet/Luján). **Campeonato: Campeón Adrián Lalli 204 puntos**; Weisbek, 176; Chimino, 113,50; Hijós y Carames, 105; Cogorno, 104; M.García, 93; Castellani, 60,50.

Clase "A". Mario Gómez e "Izaguirre-Fuxan" triunfaron en las series. Los mismos puntearon en la final, escapando desde el inicio de sus perseguidores. Ya en la tercera Lucci fue tercero lejos del dúo de punta y cuarto Elizalde. En la 9ª el auto de Gómez avanzó tapado de humo y manteniendo la primacía hasta escasos ciento cincuenta metros del final, en que tomó la punta Izaguirre logrando un emocionante e inesperado triunfo.

Final: 12 vueltas: **1° "Izaguirre-Fuxan" (Falcon/C. del Señor) 12m59s72/100**; 2° Mario Gómez (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 13m00s78; 3° Carlos Lucci (Chevrolet/C. de Areco) 13m20s59; 4° Sergio Piccione (Chevrolet/Gral.Pacheco) 13m35s10; 5° Juan C.Elizalde (Falcon/Mercedes); 6° Julio Moyano **Campeonato: Campeón Mario Gómez, 203 puntos**; Lucci, 168; O.López, 156; Bottani, 120,50; Impiombato, 117,50; Piccione, 53,50.

Clase GT "Promocional": Ganaron series Luis Zuffo, Fernando Lukaszek y Mario Perosio. El ya consagrado Zuffo lideró del principio al final centrándose la lucha por el segundo lugar entre Quiroga, Montebelli, Lukaszek, Lah, M.Perosio y Reggiano, prevaleciendo Quiroga, quien amplió diferencias con aquellos pero lejos del ganador Luis Zuffo.

Final, 14 vueltas: **1° Luis Zuffo (Falcon/Mercedes) 16m12s96/100**; 2° Diego Quiroga (Chevrolet/G.Sarmiento) 16m16s58; 3° Fernando Lukaszek (Chev 400/J.C.Paz) 16m25s49; 4° Jorge Lah (Falcon/J.C.Paz) 16m26s93; 5° Carlos Reggiano (Torino/Zárate); 6° Mario Perosio (Chevy/V.Tessei). **Campeonato: Campeón Luis Zuffo, 231 puntos**; Lukaszek, 139,50; M. Moyano, 81; R.Perosio, 76; Montebelli, 73,50; Reggiano, 71.

Clase GT "A". En las series triunfaron Hugo Palermo y Jorge Pujadas. Durante el primer giro comandó Palermo, tras éste Pujato, Hernández, Gennaro, Belgramo, Nardi y Figueiredo. En la segunda pasada el primero es Pujadas, sin alterarse los siguientes puestos, hasta la sexta vuelta en la cual y luego de transitar en recta principal a la par Spena y José Luis Gómez, aquel vuelca en la curva de boxes, dándose por concluida la competencia.

Final, 6 vueltas sin tiempos **1° Jorge Pujadas (Chevrolet 400/Arrecifes)**; 2° Hugo Palermo (Chevrolet 400/S.A.de Areco); 3° Juan Hernández (Falcon/Pilar); 4° Edgardo Gennaro (Chevrolet 400/Junín); 5° Tomás Belgramo (Chevy/Arrecifes); 6° Rolando Nardi (Chevy/Junín). **Campeonato: en suspenso.**

(Informe Mileti-Granada)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REIMS

SERVICIO ESPECIALIZADO SEVEL
DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA

REPARACION COMPLETA DE MOTORES
STANDARD Y COMPETICION
TREN DELANTERO COMPLETO
CAJA Y DIFERENCIAL
Alte. Francisco J. Seguí 1515/17 Tel. 581-0775
(1416) - BUENOS AIRES ARGENTINA

REPUESTOS

TRADICION EN VOLKSWAGEN
IMPORTACION
FABRICACION

Kofran S.Q.C.I.
Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) | Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

PLATINOS:
• DODUCO
BORG WAGNER
• BOSCH
• SCHIER

BUJIPAR

S.A
EL MUNDO DE LAS BUJIAS
IMPORTACION - EXPORTACION
AUTOLITE - ATLAS - BOSCH - MOTORCRAFT P V I
BERU - A.C. - CHAMPION - MARCHAL - ABARTH LODGE
MARELLI - HITACHI - N.G.K. - NIPPON - DENSO

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

Resi-Mar

ACUMULADORES
ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
NAUTICA - AVIACION - GARANTIA 15 MESES

TODAS LAS LINEAS REFORZADAS

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

CAJAS AUTOMATICAS

Av. DE LOS INCAS 5423/25
1427 - BUENOS AIRES
Tel. 52-7669 FAX 52-5826

SERVICE Y REPARACIONES - REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS

ROBERTO A. ZANESE

ENVIOS AL INTERIOR

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO

INDUSTRIAL COMERCIAL
S. R. L.

*Recambiamos y colocamos su caja de direccion en el acto
*Venta reparacion y service
*Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital

AUTO UNION

BIMAR

Línea completa de repuestos y accesorios

AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR
CHICLANA 3658 - Tel 923-0070
(1262) Capital
ATENDEMOS COMPANIAS DE SEGUROS

Instrumental AVELLANEDA

Todo para el tablero del automovil
• Calefactores
• Limpiaparabrisas • Alarmas
• Estereos • Antenas
• Aire Acondicionado

SIAP

Avellaneda 199
Esq. Otamendi
Tel. 982 - 1555 Capital

JAEGER

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS
VENTA Y
REPARACION

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - SPINA - PRATI y PROTTO

EL TC POR TESTIGO

H. Irigoyen 1585 - (1708) MORON
Tel. 629-2534 - Pcia. Bs. As.

Rally Coronación del NOA en Santiago del Estero

FINALMENTE, EL CHELO EN SU CASA



Chazarreta-Alderete, ganador general del Coronación NOA '91. Mucha tierra.



Fermi-Sierra ganó la Clase 2 y se consagró como campeón del NOA. Es de Jujuy.

También los cartamarqueños Musri volvieron a sus pagos con el doble halago.



Otros de los campeones victoriosos: en la "A", los riojanos Vargas.



Santiago del Estero - José "El Chelo" Chazarreta, navegado por el diputado René Alderete, ganó la clasificación general de la última fecha del Campeonato de Rally del NOA, el Coronación "Premio 93° Aniversario del Diario El Liberal". El experimentado rallista local se dio el gusto así, de triunfar por vez primera en sus pagos, tras una trayectoria de doce años en la actividad.

La prueba fue organizada por la A.S.E.R. y fiscalizada por la Federación Regional Santiagueña del Deporte Motor y se disputó entre el sábado 23 y el domingo 24 de noviembre pasado, con la presencia de 35 binomios entre los que hubo provenientes de La Rioja, Tucumán, Catamarca, Jujuy y por supuesto Santiago. De ellos llegaron sólo 19 al final, tras sortear una decena de PP.CC. con muchísima tierra y peligrosas alcantarillas, además del prime N° 3 nocturno que reunió una buena cantidad de público.

Chazarreta ganó por casi dos minutos de diferencia con el segundo (y a la vez ganador de la Clase 2) el Gacel tripulado por los jujeños Freddy Fermi-Sierra quienes a su vez establecieron una gran diferencia con el tercero, el Fiat SE 1.5 de Fermi-Pizarro, áquel hermano de Freddy.

En las clases, los ganadores consiguieron con la victoria los puntos necesarios para consagrarse como campeones. Así, en la 1, los afortunados fueron los catamarqueños Musri-Musri con un Fiat 147 y en la Clase "A" (hasta 850 cm3) los riojanos Vargas-Vargas con un rendidor Fiat 600.

Clasificación final

1° Chazarreta-Alderete (3-Renault 18/Santiago del Estero) 1h 35m 58s a un promedio de 100,60 km/hora; 2° F. Fermi-Sierra (2-VW Gacel 1.6/Jujuy) 1h 37m 55s; 3° Fermi-Pizarro (2-Fiat SE 1.5, Jujuy) 1h 43m 01s; **4° Musri-Musri** (1-Fiat 147/Catamarca) 1h 45m 21s; 5° "Trelles-Trelles" (2-Regatta 85/Santiago del Estero) 1h 45m 41s; 6° Auat-Guzmán (2-Renault 12/Santiago del Estero) 1h 48m 23s; 7° Vergara-Vega (1-Fiat 147/La Rioja) 1h 49m 31s; 8° Moises-Herrera (1-Fiat 147/Santiago del Estero) 1h 53m 23s; 9° Flores-De Souza (3-Renault 18/La Rioja) 1h 54m 06s; (penalizó 11 minutos); 10° Pereyra-Azcurra (1-Fiat 128/La Rioja) 1h 56m 16s; 11° Iralaski-Leiva (Regatta 85/Santiago del Estero) 2h 07m 23s (p. 19 m.); **12° Vargas-Vargas (A-Fiat 600/La Rioja) 2h 15m 49s;** 13° Martínez-Borszcz (1-Fiat 128/Tucumán) 2h 32m 16 (p. 30 m.); 14° Farías-Sartor (A-Gordini/Catamarca) 2h 40m 07s; 15° Malter-Chazarreta (Fiat 600/Santiago del Estero) 2h 53m 17s (p. 15 m.) y 16° Reynoso-Martinelli (A-Fiat 600/Catamarca) 3h 16m 41s (p. 31 m.). Tres máquinas fueron desclasificadas tras la revisión final por la Comisión Técnica.

(Informe de Mario René Luna, fotos Diario El Libera)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tiger KARTS



1er. CHASSIS CON PIEZAS DE MAGNESIO EN LA ARGENTINA.

- HOMOLOGACION CERTIFICADA CIK CNK NACIONAL - SUD AMERICANA e INTERNACIONAL
- Próximamente Equipos de Ejes intercambiables de 30-35 y 40 milímetros de diámetro, con o sin piezas de magnesio.

PIDA PRESUPUESTO

Avda. AMANCIO ALCORTA 1782 (cp. 1283).
Cap. Tel. 23-6143. FAX 26-1616 / 26-1108

Walter Goicoechea

Importador **LA CASA DE LAS BUJIAS**

CHAMPION - NIPPONDENSO BOSCH - NGK - LODGE - MOTORCRAFT - AC

BOBINAS Y BUJIAS DE COMPETICION



BUJIAS "GOLDEN LODGE"
4 electrodos
UNICO DISTRIBUIDOR EN ARGENTINA

VENTA POR MAYOR Y MENOR

MOTOS • NAUTICA • AUTOMOTOR • KARTING • CORTADORAS DE CESPED • MOTOSIERRAS

MONTEVIDEO 623 - (1019) CAPITAL
TEL. 40-3237/3372 - FAX (01) 40-3372

PREPARACION
BINI

EQUIPOS DE POTENCIACION

- **RENAULT 18-21-FUEGO**
- **RENAULT 9-11-TRAFIC**

COLOCACION EXCLUSIVA EN CAPITAL FEDERAL

minicentro

SERVICIO OFICIAL AUTORIZADO

JOSE BONIFACIO 369. CAPITAL. TEL. 92-0445

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
Calle 14 Nº 3829/39 (ex Espora 168/70
• VILLA LYNCH (cp.1672)
SAN MARTIN • TEL. 755-3826 y 753-3229

TUBOS PARA JAULAS ANTIVUELCO

EN ACERO 1040 TREFILADOS EN FRIO

- **PARA TODAS LAS CATEGORIAS**
- **EN DIAMETROS:** 32 x 1½ y 2½ / 42 x 1½ y 2½ / 38 x 1½ y 2½
- OTRAS MEDIDAS CONSULTAR
- ENVIOS AL INTERIOR



Luis Dobao
TREFILACION EN FRIO

CANADA 2969, (CP.1824). LANUS OESTE. TEL. 241-7278/8856. FAX 241-7278

IMPERMEABILIZADOR

EL TODOUSO!



PARA EL AUTOMOVIL: TABLERO - PARAGOLPES - TECHO VINILICO - CUBIERTAS - ALFOMBRAS - TAPIZADOS - BAGUETAS - BOBINAS - DISTRIBUIDOR.

PARA EL HOGAR:
MESADAS DE MARMOL Ó GRANITO - ALACENAS DE FORMICA Ó MADERA - AZULEJOS - CORLOK - COCINAS - LAVARROPAS - ESCRITORIOS - MUEBLES - PUERTAS - SILLONES DE MIMBRE - CAJAS PORTA CASSETTES - RADIOS - T.V. - AUDIO -

PARA CUEROS:
CAMPERAS - ZAPATOS - CARTERAS - PORTAFOLIOS - VALIJAS -

PARA METALES:
BRONCE - NIQUELADO - CROMADO - ANODIZADO



SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

- **TALLER DE CROMADOS PARA EL AUTOMOTOR**

SOL CROM

de JUAN FRANCISCO PEREZ
MONTIEL 2546/48 - TEL. 687-4571

car

RESORTES DE SUSPENSION

Fabricación Especial por pedido para Competición
- Todas las marcas nacionales e Importadas
- Fábrica y ventas

COMPAÑIA AMERICANA DE RESORTES

FONROUGE 2887. Capital
Tel. 601-7122/602-6267

RUEDAS DE COMPETICION
HONDU



La llanta deportiva que inicia una nueva etapa en el Turismo Carretera

- ***MEJOR DESPLAZAMIENTO***
- ***MAXIMA SEGURIDAD***

METALURGICA ESTAMPA S.A.
MURGUIONDO 3883. CAPITAL. TEL. 601-1863

HIDRAULICA TOTAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- Reparación - Venta - Colocación
- Válvulas - Bombas - Cilindros
- Reformas y Adaptaciones

Importados • Vehículos Pesados.

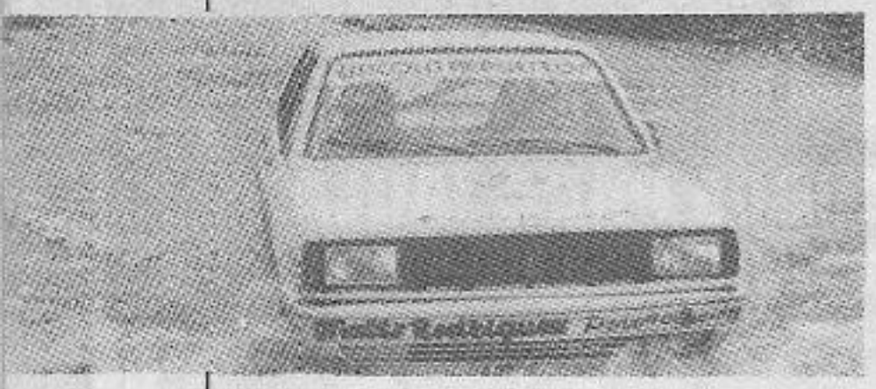
Pida Turno al ☎ 628-9049

CASULLO 696 esq. Santa Fe. (cp.1708) MORON. Bs. As

ULTIMO MOMENTO

rally regional

ANDRES CONQUISTO ARRECIFES



Se cumplió el Gran Premio Coronación en **Arrecifes** con la victoria del binomio **Andrés-Andrés** (foto), quienes ganaron la general con un **Volkswagen Gacel GS de la clase 2. Resultó campeón en esa clase José Luis Spataro**, quinto en la general. Participaron 104 autos y arribaron 42. Segundos fueron **Menem (h)-Zucchini**, quienes sufrieron inconvenientes con la caja de velocidades y tras el abandono de Juan M. Traverso (volcó al promediar la segunda etapa cuando era puntero), obtuvieron el Campeonato de la Clase Tres, resarciéndose del título perdido el año anterior. Foche, otro de los protagonistas en el duelo por la punta, también volcó muy cerca del final de la carrera. **José Luis Di Palma**, debutante en estas lides, se ubicó 13° corriendo como navegante de Lorenzetti. La clasificación fue: 1°) Andrés -Andrés (Gacel), 1h44m39s; 2°) Menem-Zucchini (R.18), 1h45m26s; 3°) Loustó-Pelleti (R.18), 1h45m33s; 4°) Maisonave-Maisonave (VW) (Gacel), 1h45m42s; 5°) Spataro-Darrigo (Gacel),1h47m00s; 6°) Cisneros-Carabajal (VW Gacel), 1h49m49s; 7°) Irisari-Irisari (R. 18), 1h51m08s; 8°) Gradín-Maggi (R.18), 1h51m53s; 9°) Matzkin-Faiella (Fiat 128), 1h52m03s (ganadores de la Clase Siete); 10°) Otaño-Lapalma (Fiat 147), 1h52m38s (ganadores de la Clase Uno); 11°) Miglio-Seppey (R.18), 1h52m55s; 12°) Prossio-Aduriz (Fiat 147), 1h53m49s; 13°) Lorenzetti-Di Palma (Fiat 147), 1h54m54s, Ampliaremos.

C.R.V.

turismo y F.2 nacional

OTRA VEZ GIOVANNETTI



Desafortunadamente el mal tiempo reinante en Rafaela, Sta. Fe, perjudicó durante todo el fin de semana el normal desarrollo de las pruebas. Suspendidas las clasificaciones del sábado, las categorías largaron de acuerdo con su ranking y sólo habiendo podido girar 10 minutos en pruebas libres. La **Fórmula Sierra** fue la encargada de abrir el fuego y en la primera fila debían estar Gerardo Del Campo y Pablo Rafú; "debían" porque el primero —el bicampeón— se qúedó dormido y no tomó parte de la competencia. Así las cosas, Rafú picó en punta y no la abandonó hasta el final de la carrera, empleando 24m57s796/1000 a un promedio de 147,205 km/h. Luego se ubicaron: Palmero (de gran actuación: largó 14° y llegó 2°), Lorca y Demonte, que reapareció luego de varias carreras. La F.2 por su parte, presentó 11 máquinas y nuevamente el ganador fue **Gabriel Massei**, quien empleó 21m56s877/1000 a 166,758 km/h.; segundo se ubicó Juan Basco y 3° fue el joven Palumbo. El trámite de la carrera se desarrolló bajo piso seco y Fonte dominó las primeras vueltas, pero sucesivas salidas de pista (por problemas en los frenos) lo postergaron. Massei se coronó por quinta vez consecutiva en la especialidad. Al largarse la **Clase Tres,** la lluvia apareció, intermitente. Algunos partieron con gomas ancorizadas y otros con lisas. La punta la alternaron Catalán Magni, el reciente vencedor Giovannetti y finalmente Soppelsa le obtuvo en la décima vuelta, seguido por Peón y Giovannetti (foto). Luego volvería a la carga este piloto, que se impuso a la postre con un tiempo de 28m53s387/1000 a 126,688 km/h. Segundo fue Soppelsa (subcampeón), tercero Peón (campeón) y cuarto llegó Barceló. En carrera se destacó también el "Pirulín" Delgado, quien llegó a estar muy cerca de los punteros hasta trabársele el acelerador. Por último, el rafaelino Zanatta, Verna y E. Rodríguez definieron el título de la **Clase Dos.** La corona fue para quien se impuso en la carrera, **René Zanatta,** a un promedio de 132,454 km/h. con un tiempo de 27m37s934. La lluvia a esta altura de la jornada era muy intensa. Rafael Verna alcanzó a puntear ocho vueltas —las tres iniciales las hizo Zanatta— pero en la undécima el vencedor lo pasó y lo propio hizo Rodríguez, a la postre segundo. Tercero quedó entonces Verna y cuarto fue Manzano.

D.C. y P.C.

F.3 Sudamericana

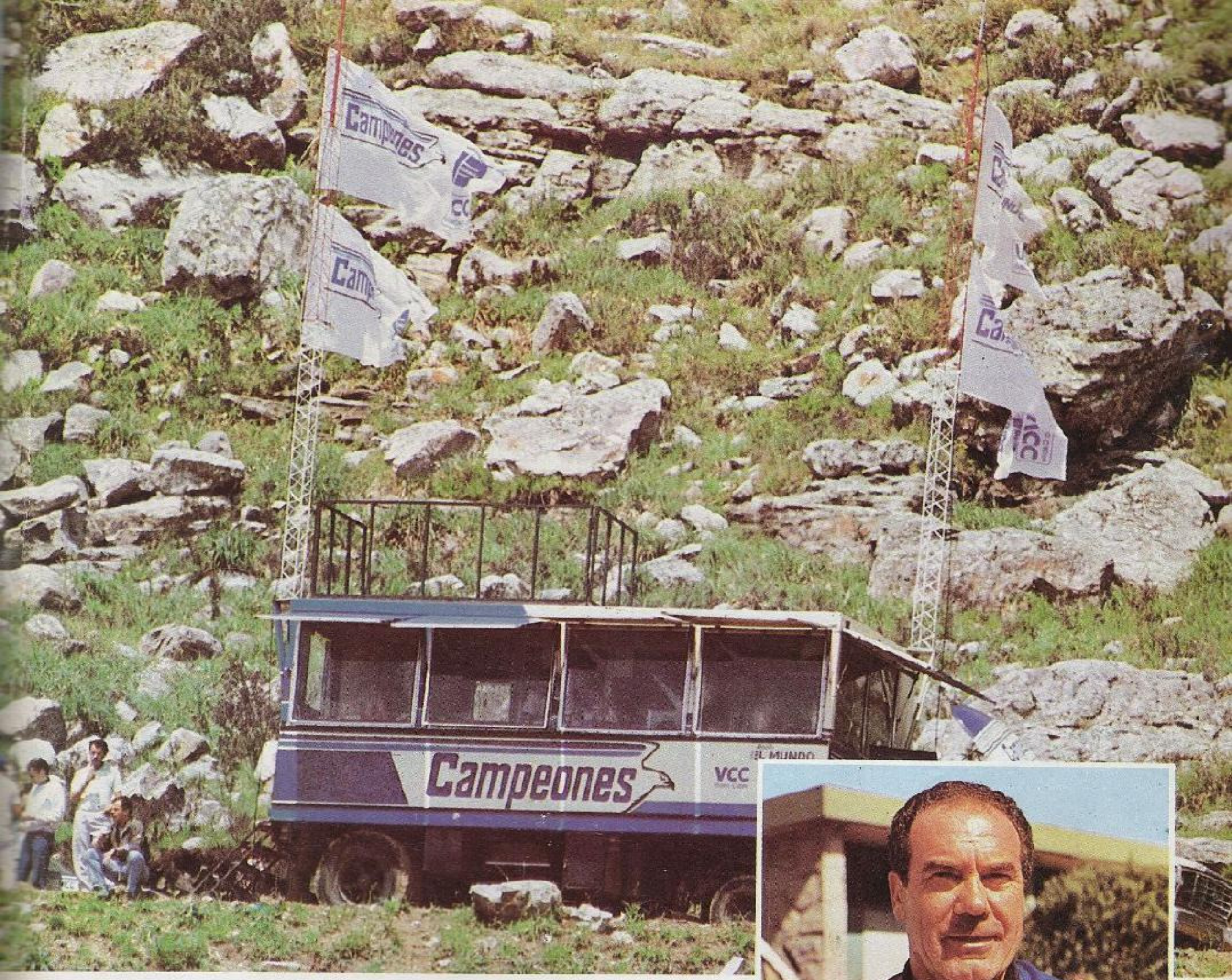
PEGORARO AL FIN

En una buena carrera **Cézar Pegoraro** logró su primer triunfo en la categoría. La punta al comienzo fue para Zampedri, hasta que en la vuelta 25 el italiano se equivocó en un frenaje y Pegoraro y Friedrich lo pasaron. Luego de cinco giros, Friedrich doblegó a aquel pero rompió la segunda velocidad, permitiéndole esto ganar a Pegoraro. Los argentinos mejor ubicados fueron Vianini (h), décimo en clasificación y sexto en los puntos, Gorrini (12°) y se destacaron hasta que abandonaron Giacchino y Risatti (por pasarse de largo en una chicana y por la rotura de un anclaje, respectivamente). Ampliarenos.

Clasificación: 1°) César Pegoraro (March-VW), 59m57s259, 42 vueltas a 105,080 km/h; 2°) Zampedri (Dallara Alfa), 1h01m00s051; 3°) Gino Fontes (Dallara-Alfa) 1h01m00s055; 4°) Dacal (Reynard-Alfa) á 1v.; 5°) Rodríguez (Reynard-Alfa) á 1 v.; 6°) Constantino Jr. (Reynard-VW) á 2 v., 7°) Dos Santos (March-VW) á 2 v.; 8°) Friedrich (Dallara-Alfa) a 3 v. 9°) Giaffone (March-VW) á 3 v.; 10°) Viannini (h) Reynard-VW) á 4 v. 11°) Stefani (March-VW) á 14 v.

N.C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DESDE ESTA CABINA SALEN LAS MEJORES TRANSMISIONES DE AUTOMOVILISMO

Porque Carlos Alberto Legnani conduce al equipo periodístico que cubre absolutamente todas las categorías del automovilismo deportivo.

LR1 RADIO EL MUNDO

LUNES A SABADO DE 20 A 21 HS.
DOMINGO DE 8.00 A 14.30 HS.

Campeones

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
LA ORGANIZACION NUMERO 1 DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Arenales 2896 P.B. (1425) Buenos Aires
Tel.: 825-2243/1942, 826-1773 y 83-2658 FAX: 825-6039

REPLANTEE EL PRESUPUESTO DE SU ACTUAL SERVICIO MEDICO Y SOLO LE RESTARA INGRESAR A



MEDICORP Argentina

En medicina privada, todo mejor, nada parecido.

Cerrito 836 7° Piso (1010) Buenos Aires
Tel. 46-1271/1272/3969/3809 - 49-2547/8251 - 40-4607

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com