CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

LAMINA COLOR DE FORMULA UNO

INFORME EXCLUSIVO

LA MUERTE DE ELIO DE ANGELIS

DE LA RIOJA, F-2 EN SALTA Y TURISMO EN BS. AS.

RALLY DE LA

"EL FLACO" TRAVERSO vs. "COCHO" LOPEZ

¡LA PELEA DEL AÑO!



Nº 1037, del 21 al 27 de mayo de 1986 - Argentina: ₳ 1,20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro

CORSA

Año XXI Nº 1037
Del 21 al 27 de mayo de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

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

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

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

JUAN MARIA TRAVERSO Y OSVALDO ABEL LOPEZ FRENTE A

¡Y EN ESTE RINC

Ya lo dijimos en nuestro número anterior, en la nota referida a la competencia del C.A.P. disputada en Allen: "**Traverso gana por K.O., Cocho empata por puntos**". La explicación es muy simple: sobre cuatro competencias disputadas, Traverso se impuso en tres mientras que "Cocho" estuvo abonado en todas al segundo puesto, y en el campeonato ambos igualan el primer lugar.

Extendiéndonos un poco más y yendo a cada una de las cuatro competencias en particular y al trabajo de ambos, podemos decir que en **Buenos Aires**, Traverso logró la pole position y Cocho quedó cuarto en clasifica a 26/100. Ambos triunfaron en cada una de sus series, y en la final Traverso aventajó a Cocho por 3s58 tras la desclasificación de Bessone, escolta en pista. En **Mendoza**, Cocho fue tercero y Traverso décimo en la prueba de clasificación. Una de las series mostró a aquél séptimo, y la otra tuvo como ganador al "Flaco", mientras que éste se impuso en la final aventajando por 1s82 a López. En **Rafaela**, nuevamente Traverso fue pole position, aventajando a Cocho (tercero) por 15/100. Los dos se encontraron en la primera serie, donde aquél fue segundo y éste tercero a 29/100. En la final, López fue segundo tras la desclasificación del "ganador" Mustafá, y Traverso clasificó 17º tras parar en llanta. En la última competencia, en **Allen**, el de Ramallo fue el más veloz en la prueba clasificatoria, Cocho segundo a 26/100 y los dos vencieron en cada una de las series. En la final prevaleció Traverso, estableciendo 2s80 sobre López, tras lindo duelo.



Caminando por la calle... Traverso adelante. "El 'number one' soy yo", dijo.

La polémica estuvo presente –a excepción de Buenos Aires– en cada una de las competencias, a punto tal que, televisión mediante, logró una trascendencia tremenda entre el público y que pudimos palpar por la calle, caminando con ellos.

–¡Cheee, Flaco!... Dejale ganar una a Cochito...

–Por favor, Cocho. Acabá con la farsa de Traverso...

En torno a una mesa, en la coqueta confitería de Cocho en "Harrod's", los protagonistas de lo que bien puede caratularse como "la Pelea del Año", están frente a frente.

–Pero escúchenme... Ustedes dos se dijeron de todo y ahora están aquí, uno frente al otro y charlando sin problemas, e incluso van a almorzar juntos. ¿Cómo se entiende esto?

–Muy simple... Porque no estamos arriba de ningún auto de carrera. (**Traverso**)

–Clarifico un poco esto que dijo el "Flaco". Con él tenemos una relación muy cordial, pero una vez que cerramos la puerta del auto de carrera, cada uno se olvida de esa amistad para enfrascarse en la lucha por ser el primero. (**Cocho**)

–Y los números dicen que el "uno" soy yo. (**Traverso**)

–Lastima que por ahora ese número lo tengo en mi poder y no sé con qué me lo vas a sacar. (**Cocho**)

–Lo que pasa con Cocho es simple... Maneja muy bien pero tiene el defecto de que habla más de lo que maneja. (**Traverso**)

–Voy a pasar por alto esa frase para recordar que esta polémica entre nosotros no es de ahora sino que arranca desde hace algunos años. Concretamente en 1979, cuando corríamos en T.C. 2000. Después no volvimos a juntarnos con autos iguales en carreras iguales, cosa que volvió a darse ahora. (**Cocho**)

–Muchos dicen que los Nissan 300 ZX no tienen un rendimiento similar y que existen grandes diferencias de potencia entre los autos que conforman el parque de la categoría. ¿Qué pueden decir sobre este tema?

–Lo qué pasa es que los 300 ZX no son iguales a los 280 ZX... Y de eso, algunos pilotos parece que todavía no se enteraron. (**Traverso**)

–Logico... La distribución de pesos es distinta, lo mismo que el diagrama de suspensión. Además, los motores también aceleran de otra forma y los 300 doblan mucho más. (**Cocho**)

–Yo creo que ahora se está trabajando con las mismas variaciones que se usan en la Fórmula Dos, cosa que antes, con los 280, no se hacía. (**Traverso**)

–¿Te sentís conforme con el rendimiento de tu auto?

–Hasta ahora los resultados me han dado la razón. Subí por primera vez el viernes anterior a la carrera de Buenos Aires, con el motor ya asentado por la gente del equipo en Avellaneda. Después, el motor no se tocó para nada. Se midió en el "kilómetro marcado" el punto óptimo de distribución, alineamos, trabajamos con la presión de las gomas y con los amortiguadores. Lo real es que el auto se pone a punto en cada circuito. Por eso dije antes que en la 300 se trabaja con variaciones idénticas a las de la F-2. (**Traverso**)

–Con respecto a eso, creo que nuestros autos, si bien tienen un rendimiento similar, son distintos. Uno es más rápido en un sector, y el otro en otro. También entiendo que hay que perder en alguna curva para ganar en la que viene. Para Buenos Aires, yo me limité a trabajar en la puesta a punto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

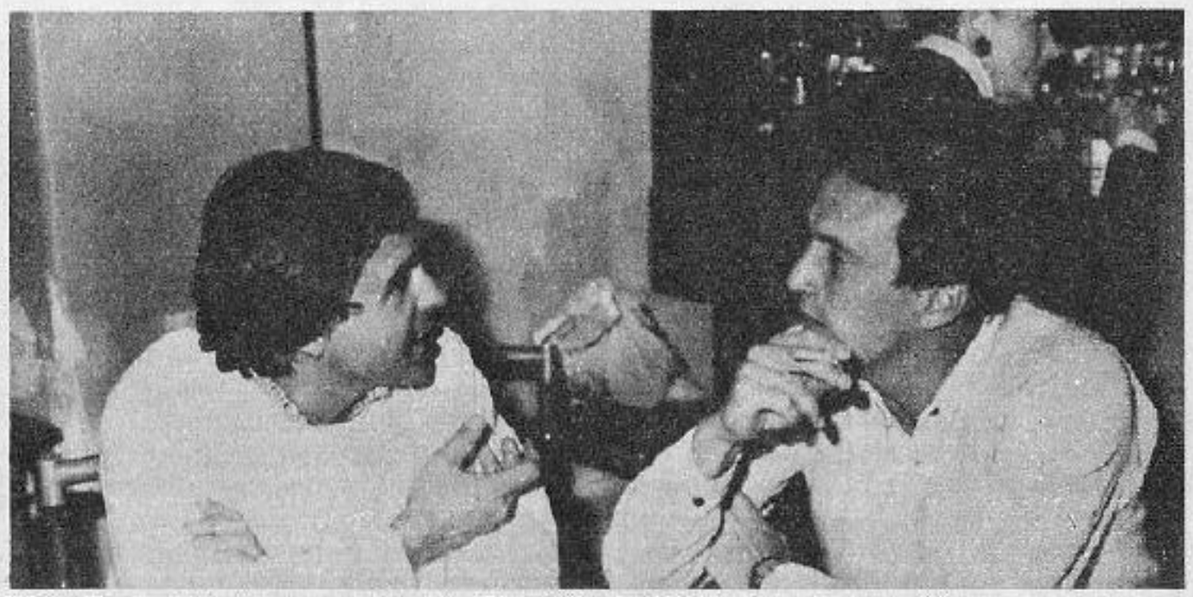
FRENTE, CON "CORSA" DE ARBITRO

ON...!

En la pista "se dan con todo", pero una vez que termina la carrera, y más allá de algunas frases dichas "en caliente", ambos retoman su papel de amigos. CORSA los reunió y socarronamente prolongaron "la pelea del año", aunque cuando hablaron en serio vertieron opiniones sensatas. La calle ya se hizo eco del duelo y espera el "round" del próximo 8 de junio en Avellaneda.



"Cobrale y dame el vuelto", expresó Traverso. Y rápido, Cocho "rapiñó" la "luca"



"Dale, Flaco... Dejame ganar alguna"... "No sé, Cocho. No sé... Lo voy a pensar."

y la amortiguación. Ya en Mendoza el motor rindió un poco más, y para Allen me preocupé por motor, frenos y alineación. El auto anda bien aunque en quinta velocidad la potencia merma. Tal vez puede pasarse de avance el distribuidor. Soy optimista para el futuro y me baso en que subí al podio en las últimas doce carreras. Además, voy primero en el Campeonato... Ah... ¿Sabés que el duelo no se va a limitar al C.A.P.?... Dentro de poco voy a estar con una Fuego hecha por Antelo en T.C. 2000. ¡Y allí sí que te voy a dar "Flaco"! (**Cocho**)

–¿Seguís criticando el sistema de puntaje?

–Por supuesto... Si yo gané tres carreras y Cocho fue segundo en cuatro, no es lógico que estemos empatando el Campeonato... (**Traverso**)

–¿Opinás lo mismo?

–Sin dudas. Pienso que el ganador o está debidamente compensado con la actual escala de puntaje. Creo que lo más lógico sería usar el sistema de la Fórmula Uno, que tiene menos puntos pero con más valor. (**Cocho**).

–Por supuesto, y si no, fíjense... Con la escala de la F-1, yo debería tener 27 puntos, y Cocho sería segundo a tres puntos. Pero no... Empata la punta del Campeonato conmigo y no ganó ninguna carrera... (**Traverso**).

–¿Qué pasó en Mendoza?

–Y... el Flaco puso el pie en el freno justo cuando acelerábamos y yo iba detrás de él. Dice que se le cruzó una mancha de aceite... (**Cocho**)

–¿No ves?... Al final tengo razón. Cocho habla más de lo que maneja (**Traverso**)

–Ahora, hablando un poco más en serio, ¿ustedes creen que la competitividad sigue siendo patrimonio del C.A.P.?

–Yo sostengo que sí... en la medida que cada uno de los pilotos se preocupa por trabajar. Aquí sucede lo mismo que en otras categorías. Por ejemplo, en F-1 hay varios equipos que usan motores Renault, todos están casi en un mismo nivel en cuanto a potencial económico, y sin embargo hay diferencias. Lo mismo pasa en T.C.2000... habrá unos diez Sierra pero sólo son dos los que ganan. Los demás pareciera que son de otra categoría.

Estuvieron juntos. Hablaron... a veces en serio y otras en broma. Repitieron casi el mismo libreto que esgrimen luego de cada competencia. Aunque coincidieron en algo: "**En torno de nosotros no pretendemos crear un ambiente de animosidad y tampoco llegar a un enfrentamiento personal en la vida de relación, que no tendría sentido. Pretendemos ser un ejemplo para los jóvenes que recién comienzan, crearles una metalidad sana y no caer en el sensacionalismo. Eso sí... cuando se larga la carrera, los dos vamos 'a cara de perro'.**"

Juan María Traverso y **Osvaldo Abel López** son así... Tan virtuosos como "mañeros" en la pista. Como casi todo piloto que se precie de bueno...

Ambos, en el **Campeonato Argentino de Pilotos 1986** encabezan las posiciones y son eje de una polémica que ya ganó la calle. Aquí se los mostramos tal como son, sin pretender encontrar un fondo que vaya más allá de lo estrictamente deportivo. La "**pelea**" **tiene como escenario deportivo cada circuito. Lo demás, entiéndalo como usted quiera**... Pero no lo olvide: el domingo 8 de junio instálese frente al televisor o váyase a Avellaneda (Santa Fe), que tanto el "Flaco" Traverso, como "Cocho" López no lo van a defraudar, desde el momento mismo en que llamen a combate. ¡Segundos afuera!... ¡Quinto roud!

Por Oscar Izzo
Fotos: Alfredo Calascione

ENRIQUE BENAMO

RELOJES
ORIENT

COMPETICION TEAM

EN SALTA, Guillermo Maldonado volvió al triunfo

EL SUPERCAMPEON

Después de casi un año sin ganar –sí, aunque usted no lo crea...– el "quíntuple" de Nueve de Julio remontó por fin el handicap dado a principios de temporada y se resarció del reciente sinsabor de Tarumá, obteniendo una victoria de su más clásico sello. Basada en el trabajo y la contundencia. Lo escoltaron Scarazzini, también en recuperación, y Sommi en toda una proeza.

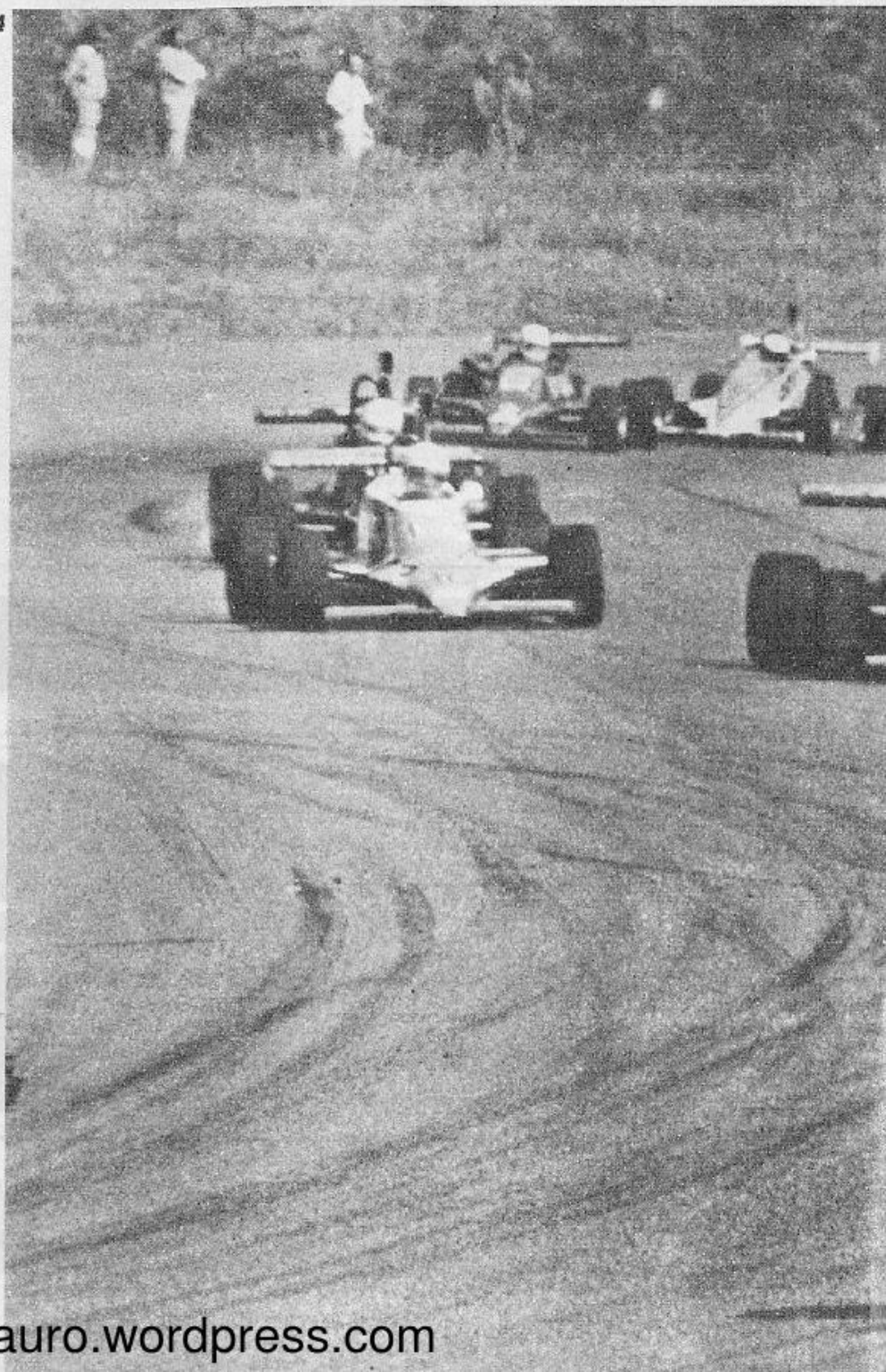
La escena fue la misma de Tarumá: el final, totalmente diferente. **Luis Strianese**, el temperamental presidente de la Comisión Carreras de Concesionarios Volkswagen, paseaba entonces nerviosamente su corpulenta figura por una de las torres de transmisión del autódromo brasileño, mientras **Guillermo Maldonado** sumaba diferencias sobre Friedrich y Kissling. Cada tres vueltas preguntaba cuántas faltaban. Cuando llegó al clímax fue en las tres finales. Fue la última vez que indagó. Segundos después asistió –monitor de TV mediante– al acercamiento del 2° a su piloto. La carrera comenzaba a escaparse de las manos del campeón y nadie podía agregar el combustible que escaseaba en los tanques y no alimentaba la sed del motor. Bajó aquella vez de la torre masculando cosas que él solo sabía pero todos entendieron. Ahora fue igual. Otra vez la torre –Salta, el escenario–, también el monitor, el paseo nervioso por los andariveles laterales, y otra vez "Yoyo" adelante; faltaba Lecnel, pero estaba siempre la negra figura del "John Player" de **Kissling** amenazando. Cuando "Willy" entró a boxes con un balancín partido –vuelta 14– el hombre tragó saliva; la presión se había aliviado. **Gurini**, de excepcional faena durante todo el fin de semana, reemplazó a Kissling en el seguimiento del campeón. Duró sólo una vuelta. En plena recta, una biela quiso buscar un lugar menos caliente que las entrañas del Dodge y lo hizo a través de las paredes del block. **Scarazzini** fue el heredero de la posición, pero justo es reconocer que le pisaba los talones a **Nestor** cuando éste se paró.

Y detrás de los dos **Berta - VW** comenzaba a tomar caracteres de hazaña la tarea de **Gustavo Sommi**. Cierto es que Kissling estaba en boxes, que Gurini hacía lo propio, que **Croceri** –otra tarea excelente y otra frustración– entraba por una goma pinchada, es verdad, pero mientras estaban todos en la pista, el de Chascomús no se desprendía del trencito infernal que integraba con Gurini, Scarazzini y Croceri. Y lo de la hazaña viene a cuento porque en una categoría tan competitiva como es la Fórmula 2 Sudamericana, nadie o casi nadie puede darse el lujo de "regalar" casi 4 sesiones entre clasificaciones y entrenamientos de viernes y sábado y aspirar al podio del domingo. Fue exactamente eso lo que ocurrió con Gustavo. Al romperse la rótula de la parrilla superior delantera derecha de suspensión el viernes por la mañana, se despistó –muy rápido– y destruyó virtualmente el lateral izquierdo del auto. **Raúl Aparicio** y el resto del equipo trabajaron como leones para rehacer el coche y lo dejaron listo para la tarde de ese día, para clasificar. Gustavo salió, dio dos vueltas y volvió a boxes con el motor apagado. "**Tendió a agarrase y lo paré**", fue la escueta explicación del piloto. Quedó sin registro clasificatorio. Cambiaron el motor para el sábado por la mañana, y en el primer entrenamiento, en la primera vuelta, en uno de los desniveles del circuito salteño, el volante del motor tocó violentamente abajo y otro impulsor quedó estropeado. Otra vez a trabajar. Kissling le prestó un motor completo. Recién pudo salir en los últimos minutos de la tanda y sólo un par de giros le alcanzaron para quedar en un poco habitual 14° puesto a casi 2 segundos de Kissling, "pole" por el momento. En la última sesión de ese día "comenzó" a poner a punto el auto y se ubicó décimo en la grilla a un segundo y medio del "pole man" definitivo, ahora Maldonado. Y llegaron las pruebas libres del domingo, para Sommi la segunda sesión de entrenamientos. Y allí Gustavo sacó a relucir toda su gama de recursos para trabajar rápido y bien. Aprovechó al máximo esos 45 minutos. Entró y salió 5 veces de los boxes, trabajó con la dureza de los amortiguadores, con las barras, los spoilers y la caja. Su equipo respondió con ejecutividad a las indicaciones del piloto, y luego de varios cambios de ideas con Aparicio, decidieron que más de lo hecho no se podía en tan corto lapso. No había tiempo para hilar fino. El premio fue quedar segundo en ese entranamiento a sólo 31/100 del campeón, que volvía a ser el mejor. Lo de la carrera ya se lo contamos.

Lo de **Pegoraro, Pimenta y Benamo** también es el premio al tesón a no bajar los brazos nunca y a buscar siempre un poco más. Sus autos no eran una maravilla ni mucho menos, pero los tres fueron evolucionando paulatinamente por distintos caminos de la puesta a punto y llegaron a las pruebas libres del domingo obteniendo lo mejor del fin de semana para ellos –Pegoraro 7° y Benamo 8°–, mientras que Pimenta decidía –con el equipo del campeón– colocar la tapa de cilindros que había usado en Tarumá para la carrera.

Ah... y creían que nos olvidábamos de Maldonado y su victoria. Y del hombre alto y corpulento que camina



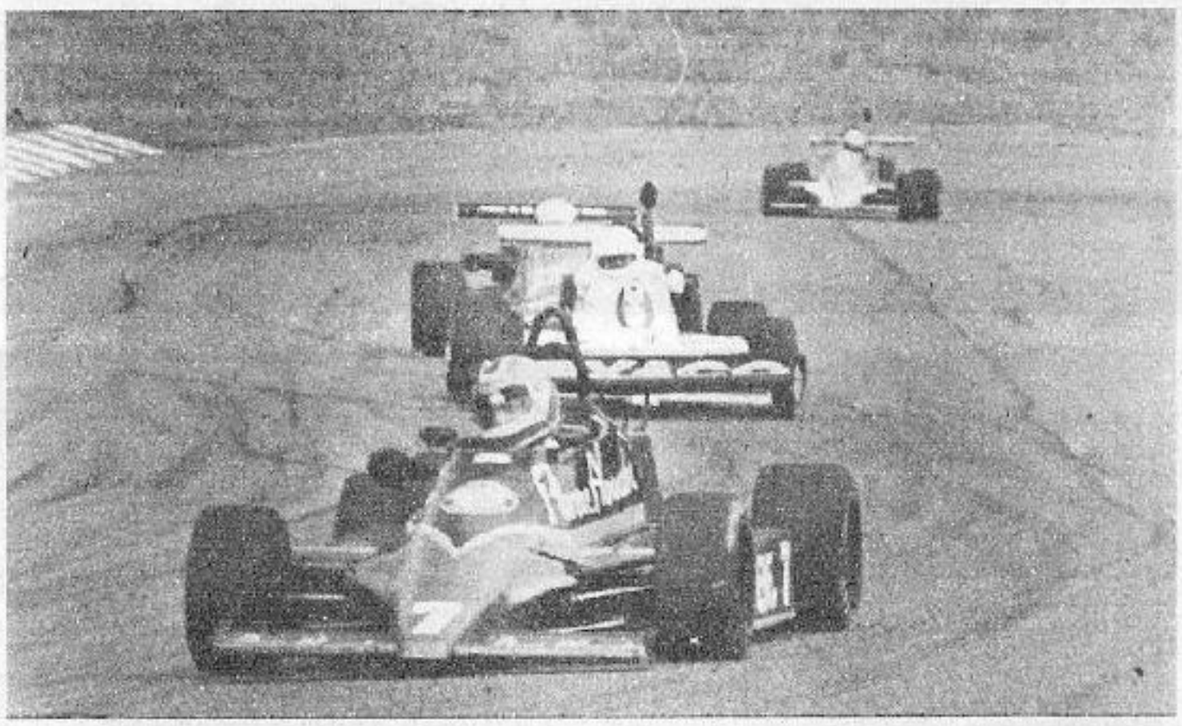


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco

1) Podio con Sommi, Maldonado, Scarazzini y Pegoraro. 2) "Bocão" lidera el pelotón que completan Benamo, Melo Pimenta y Giacchino. 3) Guerra y Romagnoli conversando, Pescador paseando y Benamo haciendo "facha". Muy trabajadores... 4) Maldonado, Kissling, Gurini, Croceri, "Cachi", Friedrich, Giacchino y Sommi, al principio.

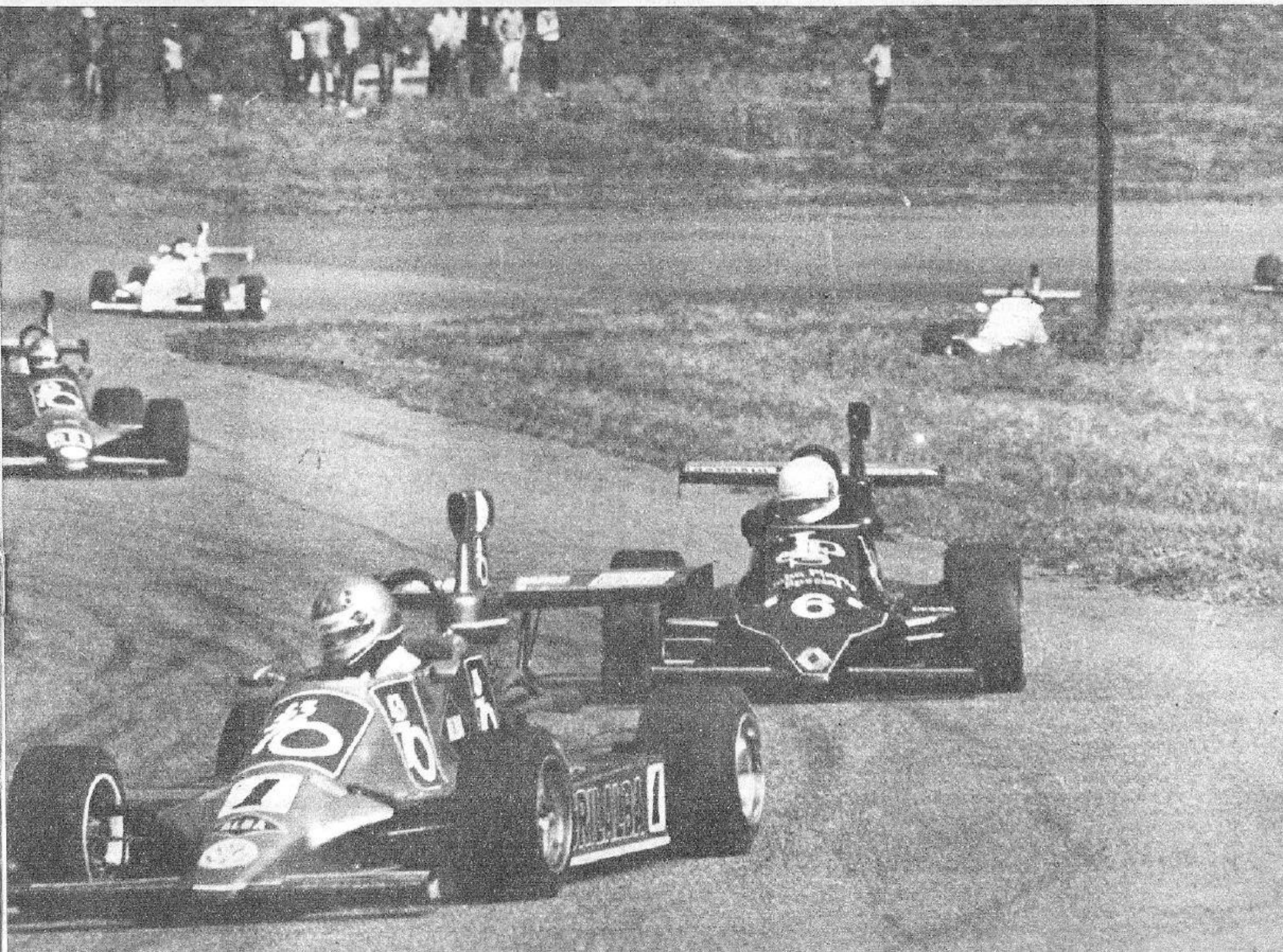
ATACA DE NUEVO



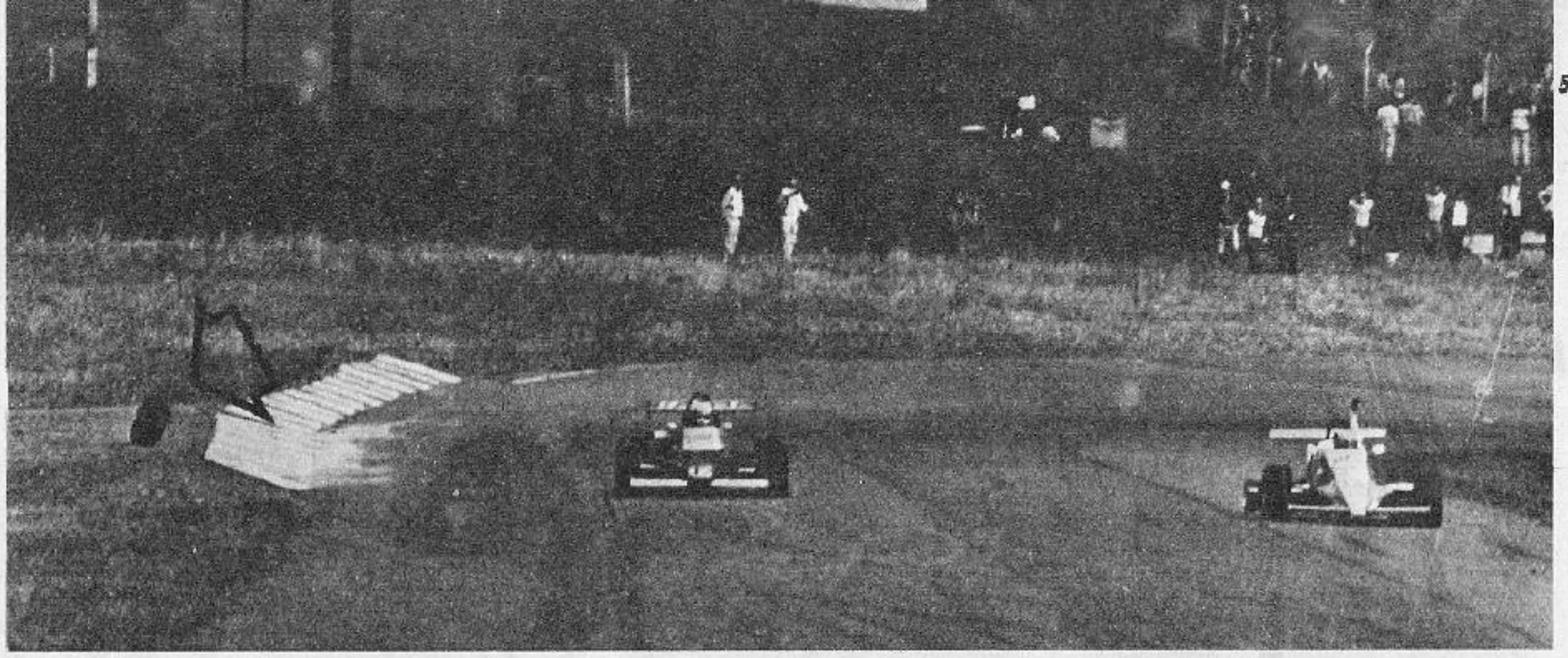
2



3



John Player Special



nervioso el lugar más alto de cada autódromo, el que pregunta diez veces por carrera cuántas vueltas faltan. No. Sólo que lo dejamos para el final.

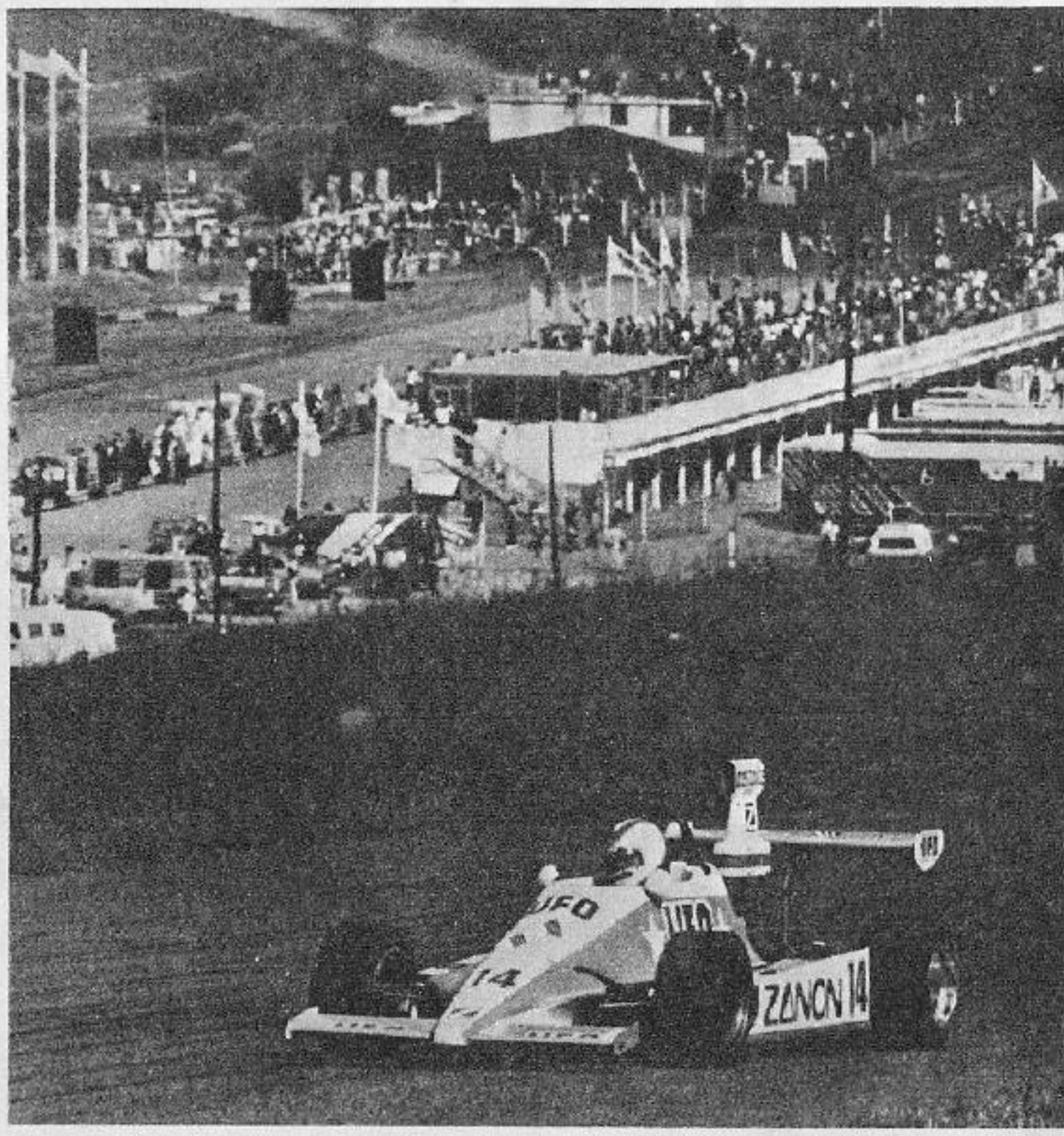
"Yoyo" hacía 10 meses que no ganaba. Desde Goiania '85 no veía caer una bandera a cuadros como vencedor sobre su dorado "43/70". Para elaborar ésta hizo todo bien. Si bien este triunfo se plasmó el domingo pasado en Salta, pudo haber sido un mes antes en Tarumá. Un motor sediento lo impidió entonces. Pero el verdadero inicio de esta victoria arranca al regreso de Florianópolis, en la primera semana de abril. Maldonado y su equipo habían trabajado todo el verano desarrollando, preparando y armando elementos para el nuevo motor **Gacel**. En la actualidad, el equipo campeón tiene 6 motores completos de ese modelo. Es que cuando se produjo la definición del reglamento técnico para la temporada '86 de la categoría, Maldonado prácticamente había abandonado el trabajo sobre el tradicional Dodge.

Toda la "polenta" del equipo se había volcado en el armado de los chasis nuevos y los pequeños impulsores alemanes. Había que replantear el trabajo sobre el, aparentemente, superado motor de los tres campeonatos sudamericanos. El nervioso y casi negro fin de semana de la isla de Santa Catarina le había mostrado la realidad y la frialdad de los números al campeón. Ahora podemos confesar que nunca, en los ocho años que Maldonado lleva en la categoría, lo habíamos visto tan nervioso. Quizá los tres despistes que tuvo sean la mejor prueba de ello.

El desafío estaba lanzado: "**O trabajamos o nos pisan**", nos había dicho Yoyo por entonces. Volvió, se encerró en su "bunker" de 9 de Julio y comenzó a laborar sobre las tapas de cilindros y las levas. Durmió poco y trabajó mucho. Casi no salió de su taller y el flujómetro fue utilizado como pocas veces antes con tanta intensidad. A través de lo que el aparato marcaba, Yoyo se dio cuenta de que la falta de elasticidad del motor para seguir manteniendo la potencia más allá de las 8.300 rpm pasaba por las válvulas de admisión. La cámara de combustión no respiraba bien allí, y a pesar de seguir creciendo el régimen de vueltas hasta casi las 9.000 rpm, la potencia caía entre 6 y 7 HP. El dinamómetro fue el aliado del flujómetro para detectar el problema.

Y allí comenzaron a funcionar intensamente la freza y el esmeril para rediseñar los cielos de las tapas de cilindros. Paralelamente intecambió ideas con **Luis Cosma**, el preparador cordobés, sobre el tema levas, y juntos comenzaron un nuevo desarrollo de esos ítem. Un trabajo que aún no terminó, pero que ya muestra sus resultados, actualmente el motor no sólo trepa en vueltas sino que es más elástico. "**Ahora el motor va rápido en el final de las rectas, lo pisás y sigue avanzando. Antes se moría más allá de las 8.300 revoluciones, ahora voy a ocho - siete u ocho - ocho y la diferencia de potencia entre un régimen y otro no llega a variar más de un HP**", nos decía Maldonado el sábado en Salta. Así fue a Tarumá, y así fue a Salta. En ésta se quedó con todo. Salvo la primera clasificación del sábado –donde casi no giró porque se rompieron 5 resortes de válvula juntos–, ganó ganó todos los entrenamientos, las otras dos sesiones clasificatorias, las pruebas libres, la carrera le hizo el récord de vuelta. Por si ello no fuera suficiente, nos regaló en los cronógrafos otro de esos trabajos de relojería artesanal, ¿o de computadora? Veamos. Desde la tercera hasta la decimocuarta vuelta, Yoyo encerró once de esas doce rondas en 3/10. La excepción fue la duodécima, en que debió superar al áspero Feoli –nunca deja pasar a nadie– y éste lo obligó a ir más de medio segundo arriba en el tiempo de vuelta. De la catorce en adelante, y con doce segundos de ventaja sobre su compañero de equipo –Scarazzini–, el campeón cambió el ritmo –antes venía en 1'14– y pasó a trabajar por sobre los 75 segundos por vuelta. Allí hizo 14 giros en 7/10, con excepción del 19°, en que, debiendo superar a Scheer, se fue unas 3/10 arriba. El resto, impecable. ¿Qué más le podemos pedir? El podio tiene –en F.2– seis puestos, y de esos lugares, tres –1°, 2° y 5°–, los de Maldonado, Scarazzini y Pimenta fueron de autos hechos por él o por lo menos tienen motores y asesoramiento directo del campeón e intercambio permanente de información, como opera con Cachi. Realmente no da para más.

El hombre nervioso, corpulento, que camina kilómetros en las pasarelas de las torres de todos los autódromos donde corre la Fórmula 2, esta vez descendió las escaleras sonriente, feliz, exultante, tal como es su personalidad. Esa que no tiene grises y que conoce todo el ambiente.



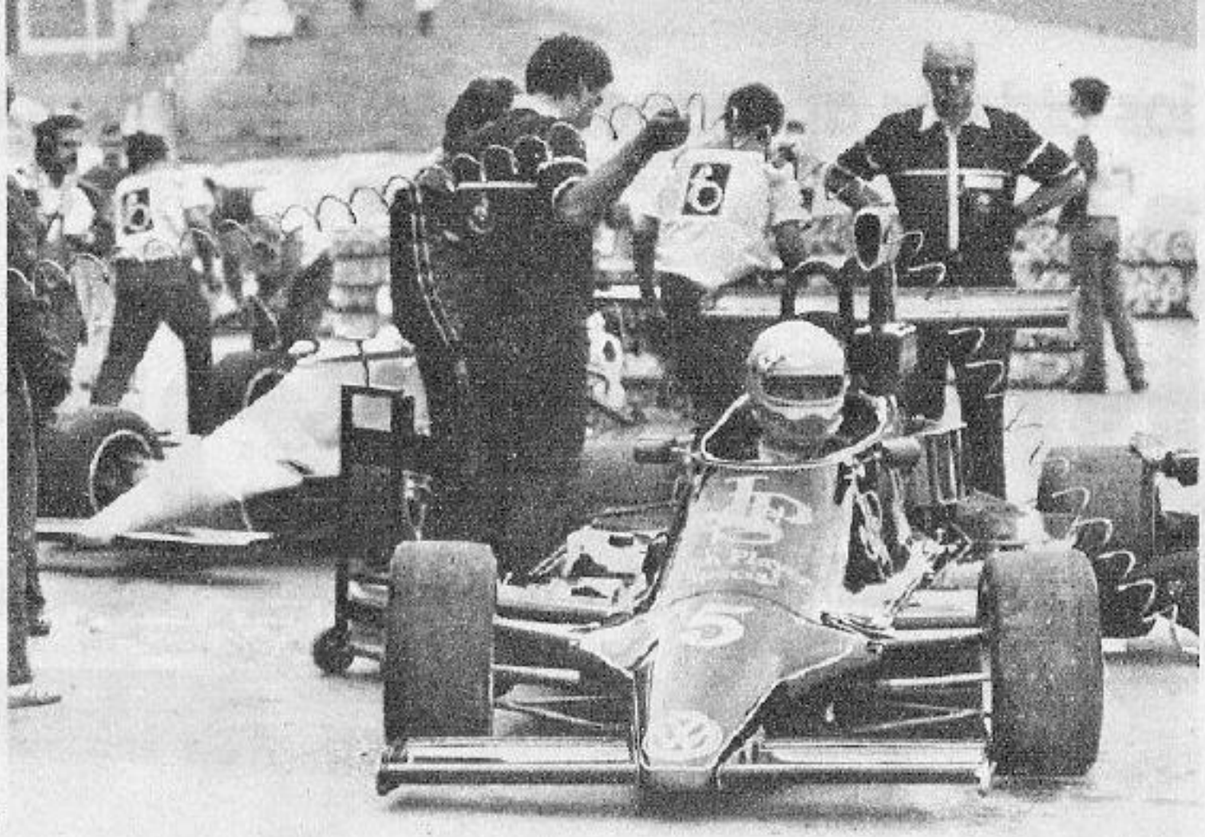
GRANDEZA Y AUTENTICIDAD

El sábado, luego de un magro trabajo en la clasificación de ese día, **Cezar Pegoraro** no estaba muy feliz. Había hecho 600 kilómetros de tests en Tarumá, quince días después de la carrera allá, y vino muy confiado a Salta ya que los cambios efectuados, con la colocación del encendido argentino provisto por Dulbecco, marcaban una mejoría general en el conjunto. Esa evolución no se vio reflejada en Salta pese al intensísimo trabajo del equipo de **Clovis de Morais**. Allí fue donde surgió su inquietud. Algo que no ocurre nunca, o casi nunca, entre pilotos de ese nivel. "**¿Y si Maldonado probara mi auto?**", le comentó "Bocão" a CORSA. "¿Queres que lo intentemos, Cezar?" fue nuestra respuesta. "**Bueno, como no. Yo no tengo problemas. Si Yoyo no los tiene, mi auto está a su disposición. Yo, lo que quiero es continuar evolucionando.**" Fuimos juntos a verlo a Maldonado y el "quintuple" indicó que no había problemas si encontraban el hueco para hacerlo. Tenía que ser después de la carrera...

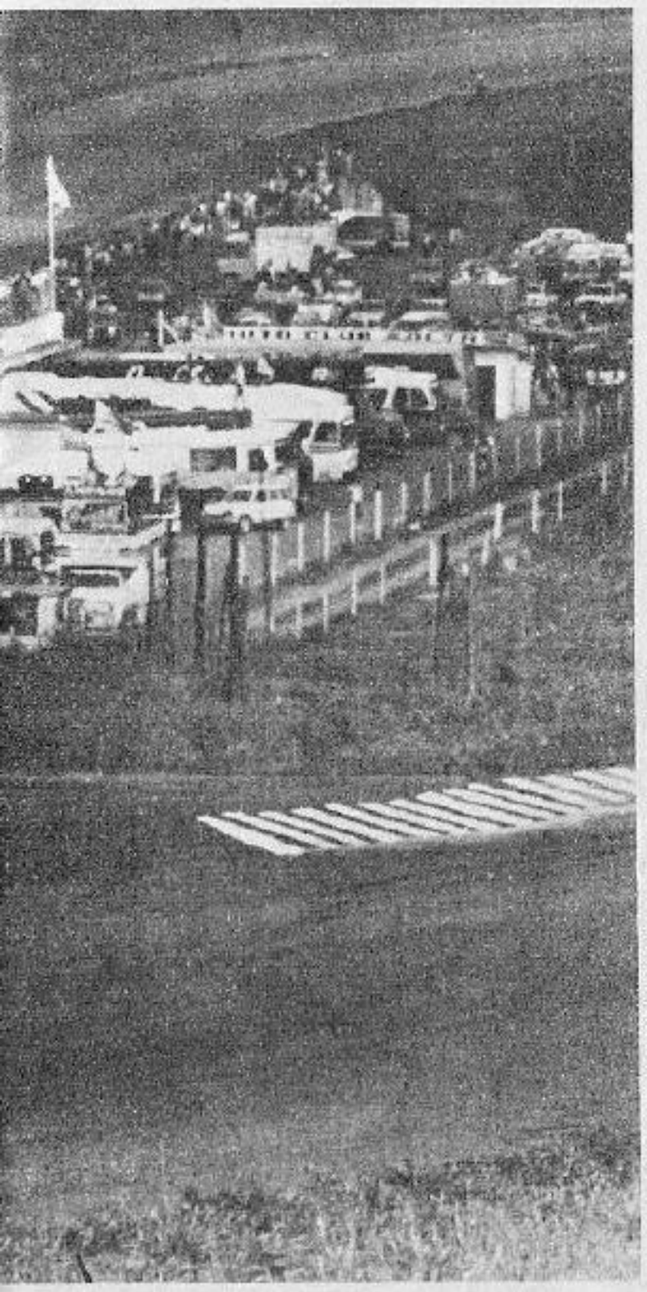
Al día siguiente, "Yoyo" ganó, Cezar –mejorando mucho su auto– fue cuarto y los dos debían ir al desarme. Otra vez Cezar intentó la mediación de CORSA; hablamos con **Carlos Funes**, el Comisario Técnico de la carrera, y éste se avino a quedarse hasta tarde en el circuito para desarmar a última hora el auto de Pegoraro y permitirle girar. Sólo restaba que el C.D. –**Roberto Gardiol**, de Uruguay–, lo autorizara y que la gente del **Auto Club Salta** le habilitara el circuito, despejándolo de los "corredores frustrados" que se divierten en casi todos los autódromos al final de cada carrera.

Con todo en orden, y alrededor de las 15.30 del domingo, Yoyo se puso el casco y se subió al **Berta-Passat**. Después de cuatro vueltas –en la mejor hizo 1m16s31/100– paró en boxes y cambió ideas con Cezar y Clovis. Coincidieron los pilotos en las tendencias del auto y allí trabajaron los mecánicos. Variaron la comba delantera, le quitaron convergencias a la trasera y endurecieron los amortiguadores traseros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



6



5) Primera vuelta y termina la carrera de Guerra. Mientras pasa Feoli, aquel ya perdió el neumático trasero derecho (flecha) y circulará en llanta hasta boxes, producto de un toque de Scarazzini. 6) Cachi asistido en boxes por un equipo que madura. Atrás, el Berta - Gacel de Pimenta. 7) El "héroe" Somml trepando, con fondo imponente de boxes salteños.

FORMULA UNO

UN SOLO BRABHAM EN EL G.P. DE BELGICA

Bernie Ecclestone, que estaba en Milán realizando tratativas por los derechos televisivos para las carreras del **Campeonato del Mundo de Motociclismo**, declaró que en el Gran Premio de Bélgica, en Spa, correrá solo el Brabham de Patrese. No indicó empero cuándo el equipo repondrá en pista un segundo coche, y no dejó entrever cuáles serán los pilotos contactados por su escudería con intención de sustituir a De Angelis.

Es de suponer que una elección será hecha antes de la partida para las carreras de Canadá y Detroit. De alguna parte se postula la candidatura de **Eddie Cheever**.

Franco Lini

Luego Maldonado le dijo a Cezar que trabajaran juntos en la puesta a punto y que se subiera él al auto. Salió el brasileño y en una serie de 5 vueltas hizo la mejor en 1.15.78 –ese había sido su tiempo de la mañana en pruebas libres–, paró y le comentó a Maldonado que iba mejor. Sin nuevos cambios volvió a salir, otras 4 vueltas, con 1.16.76 como mejor registro, y Bocão que indica que al mover la barra al tope el auto se pone indócil. Allí deciden cambiar los neumáticos delanteros y colocar los de Maldonado, que tienen una pulgada más de desplazamiento. Intentaron hacer lo mismo con los traseros pero no fue posible porque las fuercas no llegaban a ajustar las llantas. Endurecieron tres puntos los amortiguadores delanteros y otra vez Cezar a pista.

En cuatro giros Pegoraro hizo 1.15.44 –lo mejor del fin de semana para él, ya que lo más rápido había sido 1.15.48 en la carrera–. El auto no sólo iba rápido sino que los tiempos eran muy consistentes; esto quedó demostrado en la salida siguiente donde hizo tres giros muy parejos encerrados en 9/100 de la mejor a la peor vuelta. Otra detención. Cezar que opina que el auto va muy firme y quiere variar algo más para seguir la evolución. Yoyo indica que le coloquen una barra trasera más gruesa y –ahora con un viento muy fuerte que tomaba de atrás al auto en la recta de boxes– vuelve a salir Pegoraro, y si bien no reitera los tiempos pues trabaja 2/10 por arriba, sí mantiene el ritmo. Es el final. Cambian ideas con Maldonado y el campeón opina que ya es suficiente, porque con el cambio del viento no se va a mejorar, sobre todo teniendo en cuenta que el pontón derecho está roto y el ala inferior no trabaja bien. Aconseja revisar todo, tomar las medidas y que el equipo de Yoyo, que se queda en Salta el lunes, trabaje con Bocão y su team ese día para seguir el desarrollo del Berta-Passat.

Realmente, la hermandad funcionó. Los dos campeones demostraron su grandeza de espíritu. **Guillermo Maldonado** por prestarse a la colaboración, Pegoraro por no sentirse estrella y recurrir a la experiencia del tricampeón sudamericano. Una muestra de que cuando dos personas son íntegras, no hay ni egoísmos ni falsas vanidades. Qué lindo fue vivirlo. Pero más lindo aún fue gestarlo.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

LA F-2 VA A RAFAELA

La "troupe" de la **F-2 Codasur** viaja a Rafaela para competir, junto con la **Fórmula Renault Argentina**, en el circuito 2. Será la cuarta fecha del Campeonato de F-2 y la quinta del de F.R.A., y el antecedente más inmediato data del **26 de mayo de 1985**, cuando en el trazado de **3.050 m** venció en F-2 Codasur **Guillermo Kissling** (Berta-Renault) en 32m28s735 para las 32 vueltas, a un promedio de 180.301 km/h. **Víctor Romagnoli** ganó en la F-Renault sobre un chasis Berta, recorriendo las 20 vueltas en 22m41s003, a 161.348 km/h de promedio. Cabe acotar que la CDA establece que el reglamento de cada prueba debe estar 45 días antes de la competencia, pero como informamos en "Toquecitos", el pedido de fecha para la F.R.A. del Club Atlético Rafaela, fue tratado recién en la reunión de la CDA del pasado 13 de mayo y ese tema se giró a la Subcomisión de Calendarios, quien efectuará la consulta a la APF4 y resolverá en consecuencia...



CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Guerra: Rompió la llanta trasera derecha, el pontón del mismo lado y el radiador de aceite, en un toque con Scarazzini en la primera curva.

Pescador: Hizo un trompo, se fue afuera, se paró el motor y no pudo ponerlo en marcha.

Friedrich: Rompió el amortiguador Koni trasero izquierdo. Se cortó el anclaje superior del mismo.

Günter: Volcó en la curva previa a la recta principal al despistarse violentamente y tras pasar por debajo de la cabina de banderillaje.

Benamo: Frenos.

Romagnoli: Rompió la caja antes de la largada, mientras giraba en la vuelta previa y practicaba una partida.

Gurini: Cortó una biela.

Kissling: Rompió un balancín y saltaba la tercera marcha.

Verna: Pinchó la goma trasera derecha.

D'Andrea: Se agarró el motor. Venía con exceso de temperatura de aceite.

Giacchino: Se cortó la corriente de uno de los cables de bujías. Aquélla no llegaba a ese cilindro.

Croceri: Pinchó la goma trasera derecha.

CLASIFICACION

Auto Club Salta - Autódromo Martín Miguel de Güemes - Circuito de 3.409 metros - 30 vueltas - Recorrido total 112,270 Km. 18/5/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION: Maldonado, 1m13s85/100 (Prom. 166,171 Km/h); Kissling, 1m14s12; Croceri, 1m14s35; Scarazzini, 1m14s39; Gurini, 1m14s54; Guerra, 1m14s63; Friedrich, 1m14s79; Romagnoli, 1m15s16; Giacchino, 1m15s31; Somml, 1m15s37; Verna, 1m15s50; Pimenta, 1m15s52; Muffato, 1m15s66; Benamo, 1m15s68; Pegoraro, 1m15s97; Pescador, 1m15s97; D'Andrea, 1m16s10; Feoli, 1m16s53; Scheer, 1m16s54; Gunther, 1m17s21; Risatti, 1m17s72; Barielle, 1m17s72.

TANQUES LLENOS (Gentileza Equipo Ruedas - Radio Excelsior): **Maldonado, 1m14s13/100**; Somml, 1m14s44; Croceri, 1m14s58; Gurini, 1m14s61; Kissling, 1m14s78; Scarazzini, 1m15s23; Pegoraro, 1m15s75; Romagnoli y Benamo, 1m15s92; Friedrich, 1m16s30; Giacchino, 1m16s32; Verna, 1m16s33; Pimenta, 1m16s38; Pescador, 1m16s70; D'Andrea, 1m16s88; Guerra, 1m16s90; Muffato 1m17s16; Gunther, 1m17s36; Scheer, 1m18s92; Feoli, 1m28s73.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Guillermo Maldonado/9 de Julio	Berta VW	37m38s486/1000	30
2°	5	Alberto Scarazzini/Villa Elisa	Berta VW	37m51s102/1000	30
3°	14	Gustavo Somml/Chascomús	Berta R-18	37m55s154/1000	30
4°	7	Cezar Pegoraro/Porto Alegre	Berta Passat	38m11s756/1000	30
5°	2	Josué Pimenta/San Pablo	Berta VW Gacel	38m17s597/1000	30
6°	54	Enrique Benamo/Bahía Blanca	Berta R-18	38m23s894/1000	30
7°	20	Pedro Muffato/Cascavel	Berta R-18	38m34s634/1000	30
8°	11	Osvaldo Scheer/Florianópolis	Muffato Passat	38m12s260/1000	29
9°	19	Rafael Verna/Buenos Aires	Berta VW	38m28s255/1000	29
10°	12	Francisco Feoli/Porto Alegre	Berta VW	36m13s472/1000	27
11°	45	Carlos Gunther/Oberá	Muffatao Passat	29m00s622/1000	22
12°	30	Fernando Croceri/Buenos Aires	Berta R-18 Berta VW	29m02s733/1000	21

No clasificaron: Pegoraro, Gurini y D'Andrea (14v), Giacchino (13v), Pescador (10v), Friedrich (4v), Guerra (1v).

No registró paso: Romagnoli.

No largó: Risatti.

Promedio del ganador: 163,017 Km/h.

Récord de vuelta: Maldonado en la 10ª en 1m14s559/1000 a 164,379 Km/h.

CAMPEONATO (disputadas tres competencias): **Maldonado 19 puntos**, L. Friedrich 12, Scarazzini 11, Guerra 9, Kissling y Somml 6, Verna 4, Pimenta y Pegoraro 3, Romagnoli y Benamo 1.

Próxima competencia: 25 de Mayo en Rafaela.

TURISMO

En BUENOS AIRES, los pisteros apenas entibiaron un domingo

BALDINELLI Y ADBA CON LOS PONCHOS



2

Los triunfadores y sus implacables perseguidores: en la foto grande, Baldinelli manteniendo bajo control a Jorge Guiral; en la otra, el ascendente Fernando Adba tapándole los agujeros por donde podría colársele Jorge Maggi. Los cuatro, pusieron sal y pimienta. Abajo: ¡cuánta felicidad en una sóla foto! Baldy y Georgina, su hijita.

Muy poco hubo en la desapacible media mañana del domingo, para ver en el autódromo porteño. El público olfateó el asunto y se quedó en pantuflas en casa, orejeando el televisor y regodeándose apenas con los vanos intentos de **Maggi y Guiral** por adueñarse de la punta en las clases 3 y 2, respectivamente.

Desde el punto de vista del espectáculo, **aquello fue quizá lo único que salvó la mañana** del par de miles de personas presentes. A lo que le podemos agregar la disputa palmo a palmo de muchos de los puestos de la carrera de la Clase 2, en cuya vanguardia **dio cátedra de manejo y sensatez el revalorizado Alberto Baldinelli**.

Un polo de atracción, el de la nueva Fórmula Sierra se fue desinflando paulatinamente en el fin de semana, para terminar con los Sierra 4 puertas jugando a una anodina "exhibición", que podría haberse reservado para ocasión más propicia.



3

CLASE DOS: TODO PARA BALDINELLI

Indudablemente, desde el momento en que al "Baldi" se le ocurrió volver a la pista y eligió para ello a la Clase 2 del Turismo, se convirtió en el rival a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Carlos Neira Fotos: Juano Fernández, Enrique Perrupato y Laura Neira

A SALVO

Alberto Baldinelli, en la clase 2, y Fernando Adba, en la 3, sufrieron sendas pisaduras de poncho en las carreras del domingo, pero tal como acaeciera en la fecha anterior del Turismo, en Santa Fe, salieron finalmente airosos y volvieron a ocupar el sitial de los vencedores. Frustrada iniciación del torneo de APAT con la llamada Fórmula Sierra, por la escasa anotación registrada.











El segundo pelotón de la 2: Mateo, Bessone, Pentecoste y,semitapado, "El Suizo"; ahí hubo piñas... y el que peor las llevó fue el campeón, como vemos en la foto de arriba a la derecha. En el medio, el Sierra de Sgroppo, el más veloz del sábado. Abajo, Miss Pevel, don PVI y, elegante, Oscar Pentecoste, el estimulado.

CLASIFICACION

"Asociación Argentina Automóviles Sport" "Premio 28º Aniversario" "Copa Ford Sierra" Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito Nº 9 de 3.345,60 metros. 15 vueltas. Recorrido total 50.182 km. 18/5/86

CLASE 2

PRUEBAS DE CLASIFICACION: Baldinelli, 1m36s73/100 (Prom. 121.987 km/h); Bessone, 1m39s46; Guiral, 1m39s92; "El Suizo", 1m39s95; Mateo, 1m40s74; Joseph, 1m40s74; Basso, 1m40s88; Pentecoste, 1m40s99; Cornejo, 1m41s05; Percaz, 1m41s14; Okulovich, 1m41s34; Pernía, 1m41s49; Caballero, 1m41s57; Rodolfo Nizzo, 1m41s68; Di Paolo, 1m41s72; Muscio, 1m41s86; Pizzorno, 1m41s87; Fierros, 1m41s92; Cogno, 1m41s93; Cacia, 1m42s03; Tomé, 1m42s05; Ansaldo, 1m42s19; Fossati, 1m42s29; Trejo, 1m42s42; Santacaterina, 1m42s44; Ojeda, 1m42s65; Heguy, 1m42s71; Martínez Parra, 1m42s79.
No habilitados para la final: Galluzzi, 1m42s87; Manzur, 1m42s96; B. Harpe, 1m43s15; Caputo, 1m43s55; Abiusi, 1m43s60; Celentano, 1m43s62; Abruzzese, 1m44s05; Paolucci, 1m44s57; Menendez Behety, 1m44s64; Vuono, 1m45s94; Das Neves, 1m46s06; Primogerio, 1m47s48; Biondi, 1m47s55; Vila, 1m48s31; Cuello, 1m48s84; Novellino, 1m49s68; Tschopp, 1m51s30; Cullari, 1m53s98; Carignano, 1m55s58; Flamini, 1m57s30; Leguizamón, 8m35s23.
Sin tiempo: Ernesto Rodriguez.
No clasificó: Greppi

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	84	Alberto Baldinelli/Bs. Aires	Fiat SE 1,5	24m57s80/100	15
2º	4	Jorge Guiral/Bs. Aires	Fiat 128 CLI	24m58s43/100	15
3º	15	Sergio Mateo/Ciudadela	Fiat SE 1,5	25m16s62/100	15
4º	79	Néstor Percaz/Villalonga	Fiat 128 CLI	25m29s16/100	15
5º	22	José Basso/Mar del Plata	Alfa Romeo SV 1500	25m30s53/100	15
6º	14	Hugo Fierros/Bs. Aires	Fiat 128 CLI	25m39s29/100	15
7º	46	Eduardo Ansaldo/Vte. López	Fiat SE 1.5	25m40s82/100	15
8º	63	Fabián Tome/Bs. Aires	Fiat SE 1.5	25m41s22/100	15
9º	31	"El Suizo"/Bs. Aires.	Alfa Romeo	25m42s42/100	15
	27		Alfasud 1.5		
10º	57	José Pasarelli/Bernal	Fiat SE 1.5	25m43s08/100	15
11º	53	Norberto M. Parra/Santa Fe	Fiat 128 CLI	26m01s68/100	15
12º	1	Luis Cogno/Matheu	Fiat SE 1.5	26m16s03/100	15
13º	61	Ernesto Bessone/San Justo	Alfa Romeo SV 1500	22m46s72/100	14
14º		Raúl Di Paolo/Bs. Aires.	Fiat 128 CLI	26m15s40/100	12

No clasificaron: Nizzo (8v), Joseph (7v), Okulovich y Ojeda (6v), Pentecoste, Muscio y Cacia (5v), Heguy, Pernía y Trejo (4v), Caballero (3v), Fossati y Cornejo (2v), Santacaterina (1v).
Promedio del ganador: 120,614 km/h.
Récord de vuelta: Guiral en la 13ª en 1m38s18/100 a 122,670 km/h.

CAMPEONATO

Baldinelli, 40; Guiral, 30; Bessone, 20; Cogno, 18; Tschopp y Percaz, 15; Di Paolo y Ansaldo, 14; Pentecoste y Mateo, 12; Basso, 11; Antúnez, 10; Fossati, 8; Tomé 7; Fierros, 6; Paolucci, 5; "El Suizo", Cacia y Carignano, 2; Pizzorno y Krujosky, 1.
Próxima competencia: 15 de junio en Río Cuarto.
FINAL DE NO CLASIFICADOS: 1º) **B. Harpe**, 14m39s01/100; 2º) Caputo, 14m59s98; 3º) Galluzzi, 15m03s87; 4º) Celentano, 15m04s42; 5º) Vila, 15m37s02; 6º) Das Neves, 15m40s77; 7º) M. Behety, 16m07s62, todos con 8 vueltas. **Promedio del ganador**: 109,612 km/h.

CLASE TRES

PRUEBAS DE CLASIFICACION: Romero, 1m46s63/100 (Prom. 112,949 Km/h); "Zorba", 1m47s58; Maggi, 1m49s01; Gianni, 1m49s55; Adba, 1m50s90; Lustig, 1m51s66; Ciaglia, 1m51s70; Valenti, 1m52s35; Delgado, 1m53s41.
Sin Tiempo: Daniel Preto.
No clasificó: Luaces.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	17	Fernando Adba/Wheelright	Renault 18	24m47s80/100	15
2º	22	Jorge Maggi/Pilar	Alfa Romeo GTV 2000	24m48s32/100	15
3º	11	Juan C. Gianni/Córdoba	Renault 18	25m04s05/100	15
4º	30	Carlos Romero/Usuhaia	Renault 18	25m04s75/100	15
5º	8	Roberto Lustig/Bs. Aires	Renault 18	25m20s20/100	15
6º	9	Pablo Ciaglia/Bs. Aires	Renault 18	25m29s16/100	15
7º	34	Jorge Delgado/Avellaneda	Renault 18	25m37s29/100	14

No clasificaron: Valenti (7v), Preto (2v).
No registró paso: "Zorba".
Promedio del ganador: 121,425 km/h.
Récord de vuelta: Maggi en la 5ª en 1m37s51/100 a 123,513 km/h.

CAMPEONATO

Adba, 40; Lustig, 32; Romero, 30; Gianni, 29; Maggi, 27; Breard, 15; Rodriguez, 14; Ciaglia, 12; Arballo, 11; Valenti, 10; "Zorba", 6; Delgado, 4.
Próxima competencia: 15 de junio en Río Cuarto.

vencer. Con el veloz "milqui" de Parda estableció en las pruebas de clasificación del sábado (con pista húmeda y sucia por intermitentes lloviznas) un tiempo superior en 70 centésimas al del campeón Bessone, y en bastante más de un segundo al logrado por Jorge Guiral, quien sería en carrera el único capaz de pisarle el poncho, aunque como se verá, sin llegar a dejarlo en cueros.

Sobre 51 autos presentes, 28 se ganaron el derecho a participar de la carrera puntable por el campeonato. En las cuatro primeras filas, tres Alfa Romeo (los de Bessone, "El Suizo" y Basso) ponían el ingrediente extra para despertar el interés de la tribuna.

En buen momento se produjo la suelta y Baldinelli se hizo de la vanguardia, que no dejaría hasta el final. Guiral, siempre a sus espaldas (variando su distancia con el líder de acuerdo con lo que éste graduaba) también fue inamovible en ese puesto durante los 15 giros. **"En tres vueltas llevaba dos segundos y medio; si hubiera querido me podía haber alejado algo más, pero ¿para qué?... Cuidé los frenos, doblé prolijo y me llevé los 20 puntos, que era mi único objetivo"** –dijo Alberto en medio del gentío que lo recibió en patio de boxes.

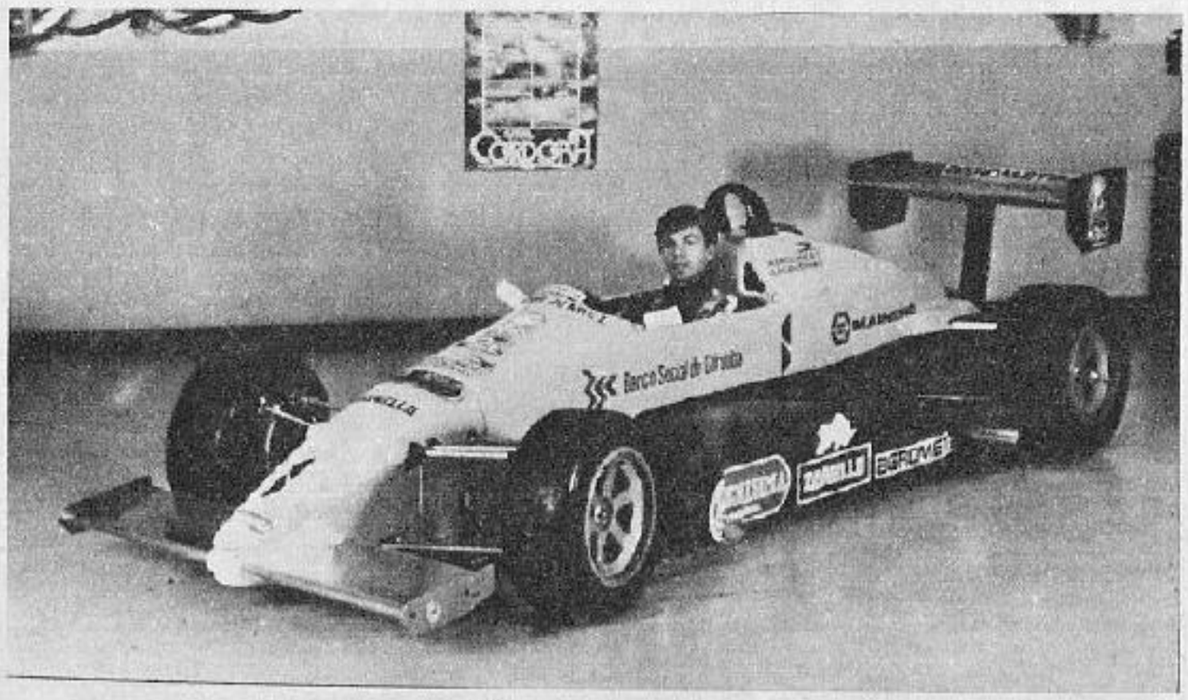
Más allá de Baldinelli y Guiral, la cosa venía más complicada. La lucha rueda a rueda entre los Alfa de **Bessone** y **"El Suizo"** y los Fiat de **Sergio Mateo** y el sorprendente **Alfredo Cornejo** desembocó en roces y despistes de los que resultaron damnificados Bessone y Cornejo y que en el caso del alfista, provocó la denuncia contra su helvético compañero de marca por lo que consideró **"alevoso"** (sic) y reiterado ataque durante las tres vueltas iniciales.

Con el correr de las vueltas, las novedades de la punta eran el abandono de **Pentecoste** (tercero, ya que había pasado a Mateo) y el retraso de "El Suizo" (trompo en la horquilla de entrada al mixto, cuando venía cuarto), estabilizándose las posiciones a partir de la mitad de la carrera con el siguiente orden: **Baldinelli, Guiral, Mateo, Basso y Percaz**, ganándole el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA TRES ALEMANA

ROSSO ABANDONO TRAS PUNTEAR



Frustración y esperanza. Estas dos fueron las sensaciones que quedaron en **Víctor Rosso** tras su debut en el **Campeonato Alemán de Fórmula Tres**, ocurrido el pasado domingo en el circuito belga de **Zolder** en la que fue la competencia inaugural de dicho certamen.

Hubo frustración por ese abandono producido en la séptima vuelta después de que, con su **Dallara 386-VW**, "Vichín" encabezara el compacto lote. Llegar a ese lugar, tras partir desde la cuarta ubicación, no había sido sencillo, pero el argentino concretó ese trámite tras una excelente largada que lo llevó a la punta poco antes de culminar el giro inicial. Desde entonces, con el asedio de **Kristian Nissen**, el liderazgo fue suyo hasta que, en la vuelta 6, por esquivar a una ambulancia que había ingresado al circuito, su auto tocó un "pianito" y allí comenzaron los inconvenientes eléctricos que derivaron un giro más tarde en su abandono. Nissen aprovechó la ocasión para heredar la primera posición hasta el final de las 20 vueltas previstas, que lo vieron arribar con su **Ralt-VW** en un tiempo de 31m45s54/100, seguido de Wolfgang Kaufman.

Quedó esperanza en el argentino porque esta interesante actuación abre una gran carta de crédito sobre sus futuras posibilidades. Y así lo expresó Rosso al destacar que: **"Pese al abandono estoy satisfecho, porque demostré que tengo un auto potencialmente ganador. Esta vez la suerte no me acompañó pero espero que sí lo haga en la próxima"**. Para esa próxima habrá que esperar tres semanas más o, para ser precisos, hata el domingo **8 de junio** cuando, en el circuito aleman de **Munsiorf**, cerca de Hannover, se realice la segunda fecha de este torneo.

de Villalonga (localidad cercana a Bahía Blanca) el puesto al marplatense del Alfa cuando este realizó un trompo en el mixto.

El final reiteró al ganador de la anterior carrera en Santa Fe. Con otro como escolta, Guiral, quien tuvo la sinceridad de decirnos que **"traté de mantenerme cerca de Alberto, con la única esperanza de que cometiera algún error, por pequeño que fuera. Lamentablemente, Baldinelli no es de los que frecuentan la equivocación..."**.

CLASE TRES: OTRA VEZ ADBA

La Clase 3 volvió a la languidez de tiempos que parecía se habían superado. Clasificaron el sábado 9 autos y 10 fueron los que largaron el domingo. **Romero** pudo mantener lo conseguido con la pole sólo una vuelta, ya que su auto comenzó –misteriosamente– a perder potencia desde ahí. **"Zorba"** se fue afuera en la primera pasada por Ascari, y todo ello jugó en favor de **Fernando Adba**, quien a partir de la tercera vuelta se mantuvo siempre en la punta, con el acoso cada vez mayor de **Jorge Maggi**, quien pese a su desesperación de las últimas vueltas, no pudo con el veloz industrial de Wheelright. Adba concretó también su segunda victoria consecutiva, llevando con aplomo el Renault 18 (armado en su pueblo) y la nota de interés casi única en las quince vueltas fueron los esfuerzos de Jorge Maggi por superarlo, lo que valoriza su logro. Entre el resto, **"La Pancha Gianni"** consiguió encaramarse al podio cuando **Valenti** quedó fuera de carrera.

CLASE SIERRA: SOLO UNA MUESTRA GRATIS

La expectativa quedó para más adelante, específicamente para el 15 de junio, día que en Río Cuarto comenzará el torneo interno de APAT por esta nueva categoría monomarca integrada por ejemplares de Ford Sierra cuatro puertas, con reglamento casi idéntico al de Turismo Pista.

El viernes había en el autódromo sólo siete máquinas, casi todas recibidas por sus pilotos apenas horas antes. Se decidió suspender la carrera para mejor oportunidad y en su lugar, hacer una prueba "de en jugando" que dejó sin enfriar ni calentar a los que la vieron. En las pruebas del sábado –en rigor de verdad utilizadas por los volantes más para comenzar a conocer los autos que para hacer buenos tiempos– el más veloz había sido el chaqueño **José Sgroppo** (preparación de Jackie Silva) seguido por el nocuartense **Norberto Moyetta** (mecánica de José Serena). Completaron el rol, **Jorge Guiral, Ricardo Albertengo, Roberto Patti, Marcelo Raies, Oscar Pentecoste, Gastón Clement** y **Raúl Cunqueiro**.

PATIO DE BOXES

BROMAS POR RADIO. Fueron mutuas entre Baldinelli y Guiral: **"Le gané porque él es muy gordito"**, dijo Baldi, a lo que retrucó Jorge: **"Lo dejé ganar porque es muy pobre y tiene que conseguir publicidad"**.

BESSONE vs "EL SUIZO". En cuanto terminó la carrera, Bessone se presentó para denunciar a "El Suizo" porque "me pasó varias veces; también me tocó uno negrito de atrás, pero la culpa fue siempre del Suizo". La actitud de don Ernesto era calma, que perdió un poco cuando descubrió que no tenía con qué pagar el monto de la denuncia: A 400. Finalmente uno de los cronometristas le prestó un cheque (!?). En cuanto al acusado, se mostró perplejo por la novedad: **"Esto es el reino del revés. Fue él el que me pegó cuando yo estaba tercero y él intentó meterse por dentro, pasando por encima del pianito. Después me encerró en la viborita, y también nos tocamos, pero no fue por mi culpa"**.

HARPE, ENTRE LOS NN.CC. - **Bernardo Harpe** ganó ampliamente la carrera consuelo reservada para los No Clasificados para la puntable. Tras él llegó **Marcelo Caputo**, pero lo mejor estuvo a cargo de **Marco Galluzzi** (hijo de Miguel Angel) quien corre por segunda vez, en su lucha con el veterano **Carlos Méndez Behety**, quien perdió todo al final y llegó a la meta empujando su auto tras que se silenciara su motor en el final de la última vuelta.

REGATTA FUGAZ - El piloto de Berisso, **Carlos Flamini**, apareció el sábado con el primer Regatta que se hace para pista, desarrollado por Carlos Scarbasi. Al comprobar su inmadurez, decidió esperar a otra ocasión para hacerlo debutar. La máquina llamó la atención por su terminación.

MOTOS - VELOCIDAD

WILLY PEREZ SIGUE SUMANDO

La segunda jornada del **Campeonato Mundial de Motociclismo** volvió a brindarle a **Guillermo "Willy" Pérez** la satisfacción de ubicarse en la zona de los puntos. Y esta vez fue la décima ubicación la que, a la hora de la bandera a cuadros, recibió al piloto argentino y su **Zanella** en el **Gran Premio de Italia**, lo que le permitió reunirse con una unidad que, sumada a las cinco obtenidas dos semanas atrás en España, lo colocan con un total de seis en la novena posición del torneo.

Esta competencia de 125 cm³ fue la que el pasado sábado abrió la programación de la jornada que tuvo como escenario el legendario Autódromo de **Monza**. Y el desarrollo de sus 18 vueltas entregó un nuevo triunfo de **Fausto Gresini**, quien con su **Garelli** dejó atrás por 10s58/100 a la MBA del "interminable" Angel Nieto. Este segundo éxito consecutivo le permite a Gresini encabezar cómodamente las posiciones con 30 puntos contra los 16 que ostenta su compatriota Luca Cadalora en el segundo lugar.

El resto del cronograma se cumplió el domingo, y allí la máxima atracción fue la carrera de 500 cm³ que consagró el triunfo de **Eddie Lawson** y su **Yamaha**, que le permitió a este estadounidense, ante el abandono de Wayne Gardner, trepar al tope de las posiciones del torneo. Por su parte la prueba de 250 cm³ quedó en poder de la **Honda** de **Anton Mang** por apenas 13/100 por sobre la **Yamaha** de **Carlos Lavado**. Ahora ambos comparten la primera ubicación. Finalmente, la clase 80 también tuvo un final reñido y en el mismo el campeón **Stefan Doerflinger**, con **Krauser**, prevaleció por sólo 23/100 ante la Derbi del español Jorge Martínez, quien sin embargo mantuvo su posición de líder en el certamen.

Revista CORSA Nº 1037. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Mayo de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

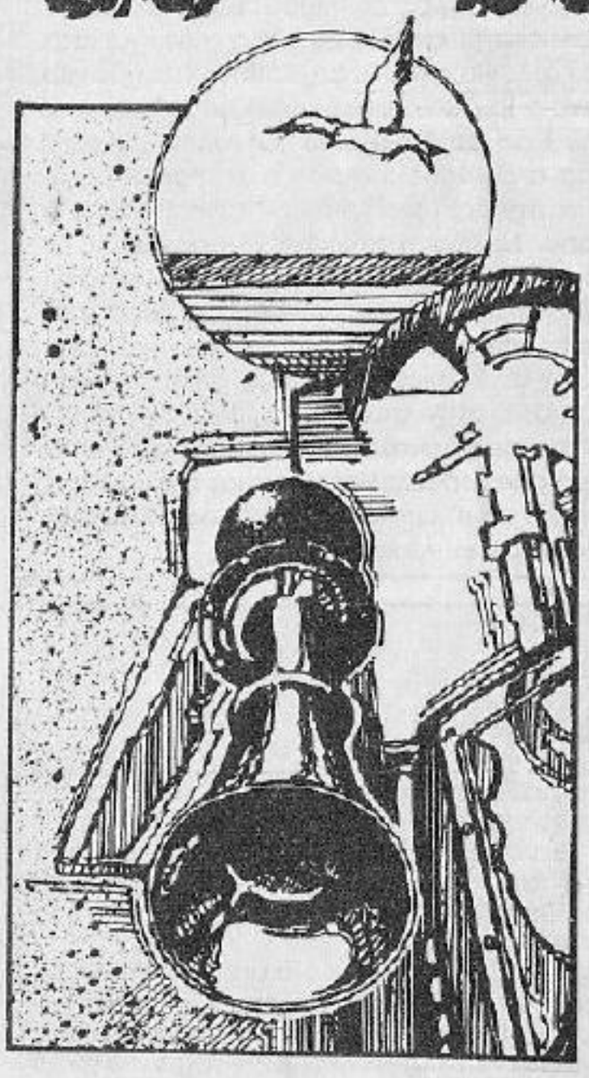
Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

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

Toqueciitos de bocina



de y **Jorge Del Buono**, con el objetivo de competir en diversas pruebas del campeonato europeo y mundial. La primera intención es correr con el **Alfa Romeo 75** de Grupo A, una vez que se terminen de solucionar los inconvenientes surgidos con la fabricación de los engranajes de la caja de velocidades, algo de lo cual se ocupa un proveedor del equipo que regentean Mauro Noccentini y Maurizio Verini. De todas maneras, ambos estarán presentes en el **Rally de Acrópolis**, donde volverán a tomar contacto –debieron haberlo hecho en la pasada semana– con los responsables de los equipos Lancia y Citroën. Para agosto, ambos volverán para el Rally de Argentina.

DEMORA EN EL PLAN DE LANCIA

El accidente sufrido por **Henri Toivonen** en **Córcega** complicó notablemente los planes del equipo **Lancia-Martini**, en relación con la preparación de sus intervenciones en Nueva Zelanda y Argentina. Por esto, la llegada de una enorme cantidad de material –incluyendo dos Lancia Delta S4 mulettos– se retrasó unos veinte días, mientras que el proyectado viaje a nuestro país de **Giorgio Pianta** se aplazó del 12 de mayo al 14 de junio. Por ahora, lo único que tiene Lancia en nuestro país es un camión de auxilio.

RECALDE A ITALIA

El pasado martes 14 de mayo viajaron rumbo a Milán, Italia, **Jorge Recal-**



LA VUELTA DEL "GAUCHO"

Pese a que en oportunidad de la competencia de Nueve de Julio del año anterior, en ocasión de su retiro como piloto del Turismo Carretera, **Jorge Martínez Boero** juró que nunca más subiría a un T.C., ratificando ello en una posterior nota que le hiciéramos en Bolívar, aunque parece que ahora se olvidó de aquello, ya que el "Gaucho" volverá a correr. Lo hará en San Lorenzo con el Dodge de Marcos Loioco, con fierros facilitados por Pedro Suárez.

EL "ANONIMO" CORDOBES

A través del teléfono percibimos el clásico cantito al hablar, por lo que la aclaración de que hablaba un cordobés estuvo de más. Y como la comunicación cuesta, el hombre se apresuró y antes de cortar, dijo: "**Les habla el 'Anónimo' desde Córdoba... ¿Saben una cosa?... Omar Travesaro está armando un Volkswagen Gol para intervenir en el Rally de la República Argentina, y salvo que un paraguayo sería su navegante, no se nada más, ni siquiera quién es el responsable de la preparación...**" ¡Clik!

DARAY QUIERE UN LITRO MAS

El martes anterior, **Rubén César Daray**, campeón '85 del T.C. 2000, estuvo en la A.C.T.C. tratando de concretar su participación en la carrera de **Las Flores** el próximo domingo. En principio, conversó con **Hugo Mazzacane**, quien le facililtaría su Dodge. Al cierre de esta sección, Daray se encontraba en el mismo circuito de Las Flores y sobre el terreno decidirá si corre...

POSIBILIDADES DE TRELLES

Este piloto uruguayo tiene dos posibilidades para competir en el próximo Rally de Argentina. O compite con un **Ford Escort RS**, modelo que esta temporada se despide del campeonato mundial ya que se cancela su homologación, o corre con un **Lancia 037** perteneciente a la escudería **Totip**, algo que puede concretarse si las condiciones económico-deportivas son aceptables tanto para **Trelles** como para los dirigentes de este importante equipo. Sin embargo, no acaba aquí el panorama de este joven y talentoso piloto de rally uruguayo, ya que es probable que continúe su carrera deportiva en Europa, pues está estudiando una alternativa muy interesante, como es la de correr el competitivo campeonato español con un **Renault Turbo**. Como sea, es de esperar que las probadas aptitudes del "Canario" sean aprovechadas como corresponde.

EL DOMINGO, KARTING

El domingo venidero, en **Saldán**, Córdoba, se disputará la primera fecha del Campeonato Argentino de Karting para la Fórmula Internacional. El sábado comenzará la actividad en el kartódromo de 550 metros, con las pruebas libres, y el domingo, a partir de las 13, se llevarán a cabo las pruebas de clasificación y las competencias, que contarán con la presencia, entre otros, de Carlos Cagnolo, Javier Escalante, Claudio Manozzo, Miguel Acuña y Carlos Panagópulo.

LA A.C.T.C. SALE AL CRUCE

En nuestra edición anterior y en esta misma sección publicamos una declaración de **José Manuel Faraoni** (h), representante de los neumáticos Paul, en la que critica la actitud asumida por la A.C.T.C. en relación con la provisión de cubiertas para dicha categoría. En el curso de la semana, **Juan Carlos Deambrosi**, titular de la A.C.T.C. salió alcruce de las mismas, afirmando: "**Lo manifestado por Faraoni no es real, ya que no se hizo por parte de Paul ningún pedido oficial de la A.C.T.C. para la provisión de dichos neumáticos. Además, en presencia de Oscar Aventín, le pregunté a Faraoni cuántas telas tienen sus neumáticos y me contestó que no sabía. Si optamos por las Faneco, fue porque varios pilotos las probaron exhaustivamente y soportaron sin problemas el esfuerzo...**"

ARGENTINOS A INTERLAGOS

El próximo domingo a la 0 hora se largará en **Interlagos**, Brasil, una competencia motociclística con la participación de pilotos argentinos a bordo de máquinas **Honda CB 400**. Habrá dos equipos de nuestro país, uno será el "Faraone Competición", integrado por **Claudio Faraone** (foto), **Carmelo Falsetti** y **Sergio Grantón**, y el otro, "Solo Moto", compuesto por **Alberto Conigliaro** y **Oscar Laguna**. La presentación respectiva tuvo lugar el pasado miércoles 14 en el Hotel Presidente, donde además también se anunció la formación del Motoclub Sudamericano Pilotos y Concurrentes, que acompañará a la F.2 Codasur en seis competencias. Ellas son el 3 de agosto en Brasil, 14 de setiembre en Argentina, 5 de octubre en Chile, 9 de noviembre en Brasil, 7 de diciembre en Uruguay y 14 de diciembre en Argentina.

NOVEDADES DE LA C.D.A.

*En la reunión de la **Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística** del pasado 13 del corriente fueron considerados los siguientes temas:*

***Daniel Mustafá:** La Mesa Directiva resolvió por mayoría de votos aplicar a Daniel Mustafá una suspensión, en su doble carácter de concurrente y piloto, por el término de ocho meses, a partir del 2 de mayo de 1986, por infracción reglamentaria y conducta antideportiva observada en la competencia de Nissan 300 ZX del 27 de abril en Rafaela, al reemplazar la jaula antivuelco de su auto por otra no autorizada y de peso notoriamente inferior.*

***Mario Serravalle:** Se tomó conocimiento de la resolución del Tribunal de Apelaciones, en torno del recurso presentado por Mario Serravalle, ante la sanción por seis meses que oportunamente le aplicara la Mesa Directiva. La misma establece por mayoría la confirmación de la suspensión aplicada por conducta antideportiva observada en la competencia de Santa Fe el pasado 5 de abril, por violación de precintos y reemplazo de lastres originales por similares de madera.*

*Además se tomó conocimiento de las recientes **verificaciones** realizadas en los circuitos de la ciudad de Avellaneda (Santa Fe), y se sugirió una serie de modificaciones, sin perjuicio del análisis efectuado por la Mesa Directiva sobre ese escenario, en relación a sus dimensiones y la futura adecuación a las actuales normas de seguridad aprobadas. También se recepcionó un **pedido de fecha para la F.R.A.** por parte del **Club Atlético Rafaela** para el 25 de mayo próximo, el que se giró a la Subcomisión de Calendario, que resolverá luego de una consulta con la A.P.F.4, aunque aclaramos que hasta el cierre de esta edición (pasado domingo) no hubo novedad.*

ACTIVIDAD ZONAL

SPAZIO CL CON F.2 CODASUR



*La novísima categoría **Spazio CL 1100 Standard Mejorado**, que ya realizó el pasado 11 de este mes una carrera de ensayo general en el autódromo porteño, hará su preestreno para la TV en directo el domingo venidero en Rafaela, como partenaire de la categoría máxima de monoplazas continental, la F.2 Codasur. Recordemos que el lanzamiento oficial de la Spazio es el 1° de junio con T.C. 2000 en el autódromo de Buenos Aires, también para la TV.*

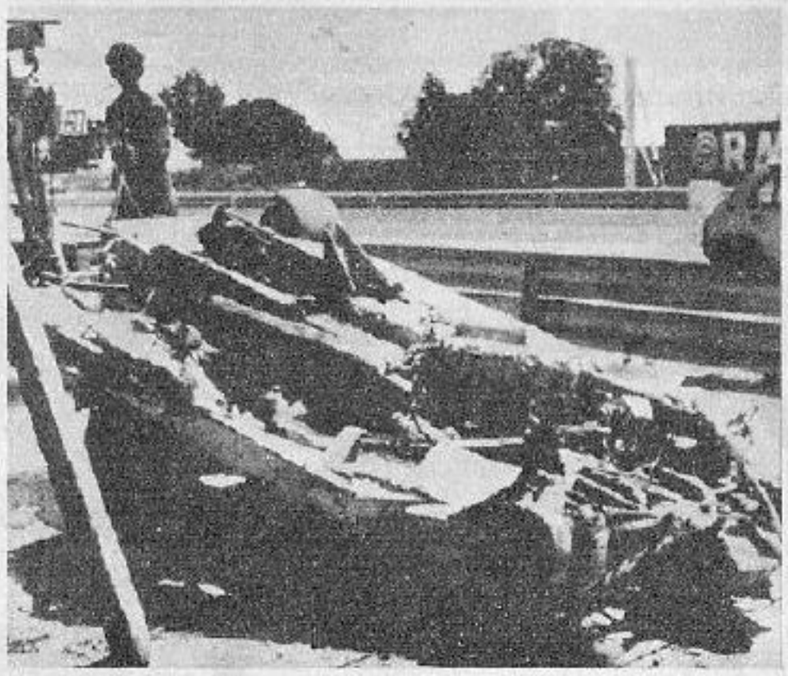
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORME ESPECIAL

Por Franco Lini
(desde Francia)
Radiofoto: Reutel

EL LUCTUOSO ACCIDENTE DE ELIO DE ANGELIS

UN GOLPE FATAL





Arriba, el rostro del veterano aunque joven piloto romano de 28 años, ganador de dos G.P. en su extensa campaña de más de 100 carreras de F.1, fallecido en el accidente cuyos efectos materiales vemos a la izquierda.

Elio De Angelis murió en el Hospital Timone de Marsella como consecuencia de las lesiones recibidas el pasado miércoles 14 de mayo en la pista de **Paul Ricard**, mientras estaba probando el Brabham-BMW. El incidente se produjo a la salida de la "ese" de la Verrere, la leve variante que interrumpe la recta que arranca frente a los boxes. Una variante que no presenta dificultades particulares y sobre la cual es impensable que pueda producirse un accidente del de las características sufridas por De Angelis. El **Brabham** entró imprevistamente en trompo, luego debe de haberse clavado de trompa y se "catapultó" en el aire, dando una primera vuelta sobre la pista y la segunda sobre el doble guard rail de la derecha, desde donde se proyectó hacia la calle auxiliar de servicios paralela a la calzada del circuito, cayendo invertida e incendiándose de atrás, no obstante que la estructura del monocasco resistió perfectamente la violencia del impacto.

El primer socorro llego de parte de Prost y Jones, que de inmediato detuvieron sus autos en la pista. Luego llegaron otros pilotos y personal de servicio, más mecánicos de varios equipos. Cuando De Angelis pudo ser extraido de la máquina, ya vuelta sobre sus cuatro ruedas, su condición era gravísima. El médico de servicio constató que no tenía pulso, practicándole un masaje cardiaco con inducción de aire en los pulmones. De esta manera se recuperó la función cardiaca, pero el piloto no recobró el conocimiento. Transportado a Marsella se le encontraron lesiones gravísimas en el cráneo, desprendimiento de las vertebras cervicales y lesiones torácicas. Paradójicamente no presentaba lesiones externas ni quemaduras graves.

Al día siguiente De Angelis dejó de existir. Los funerales se efectuaron el sábado por la mañana en Roma, con la presencia de muchísimos pilotos, jefes de equipo, mecánicos y autoridades.

El accidente provocó inmediatamente muchas emociones y la inevitable estela de polémicas en caliente, con algunos comentarios y críticas de tono francamente irracional.

No existen testimonios oculares del accidente, por lo que una reconstrucción se basa sólo en suposiciones lógicas. Dado el lugar en el que ocurrió, se puede estimar alguno de estos aspectos como causante mecánico del despiste:

–Rotura de suspensión.

–Avería en la dirección.

–Pérdida imprevista de adherencia por alteración de las condiciones aerodinámicas.

Es la tercera hipótesis la que cobró mayor fuerza porque una importante porción del alerón trasero fue encontrado en el punto en el que el auto habría comenzado la carambola, cerca de 200 metros antes desde donde, loco, fue a parar invertido. Es evidente que en un tramo donde la velocidad orilla los 260/270 km/h, la alteración de las condiciones aerodinámicas determina efectos incontrolables. Es también evidente que a esos valores los impactos son tan violentos que el cuerpo humano se ve sometido a condiciones insoportables. También es obvio que en este accidente tienen gran peso los factores casuales y de fatalidad, que nada tienen que ver con la seguridad de las máquinas actuales. De la misma forma son estériles las polémicas sobre la organización y consistencia de los servicios de seguridad durante las pruebas privadas en los autódromos. Aunque en Paul Ricard hubiera habido servicios de socorro numerosísimos y entrenadísimos, las lesiones sufridas por De Angelis habrían sido las mismas y el resultado igualmente fatal. Estamos convencidos.

En la misma pista privada de Fiorano, donde prueba Ferrari, hay durante las pruebas poca gente y pocos medios... Las polémicas surgidas en forma inmediata con este accidente deben ser tomadas como puramente emotivas, no racionales. Así como no deben ser tomadas en serio ciertas suposiciones sobre una supuesta huelga de pilotos para el G.P. de Bélgica, fruto de probables malentendidos.

Resta en cambio resolver el problema de los autos actuales, con la escalada de potencia que se ha verificado en los últimos tiempos y la disparidad de condiciones entre clasificación y carrera. Un problema que se está agudizando y que ha sido denunciado por nosotros desde hace mucho y a menudo. La tragedia de De Angelis no es atribuible directamente a estas cuestiones, pero podrá servir y sacudir a los responsables de la F.1, que en el último tiempo no han demostrado mucha sensibilidad, para que examinen racionalmente todos los aspectos técnicos y financieros y morales en esta actividad.

PISTAS PROFESIONALES DE AUTOMODELISMO

Fabricamos a medida en cualquier tamaño y trazado de 3-4-5 y 6 vías.

Ideales para:
Salones de entretenimientos
Centros de turismo
Clubs
Colegios
Countries
etc...



G.P.CH. & Asociados

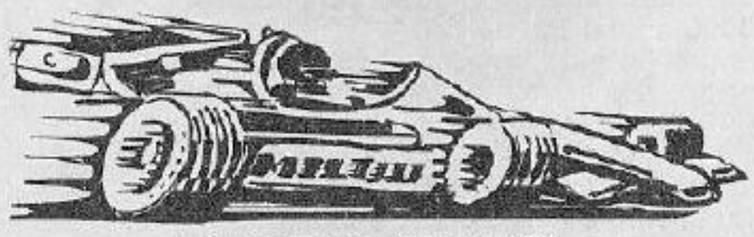
Tarjetas de Crédito

Envíos al interior.

Asesoramos sobre organización de carreras y proveemos todo lo relativo a esta apasionante actividad. CONSULTENOS...!!!



Accesorios y repuestos:
Scalextric - Automundo - Sebring - Leone - Bachi - Aeropol - Mabuchi - Sipper - Miami.

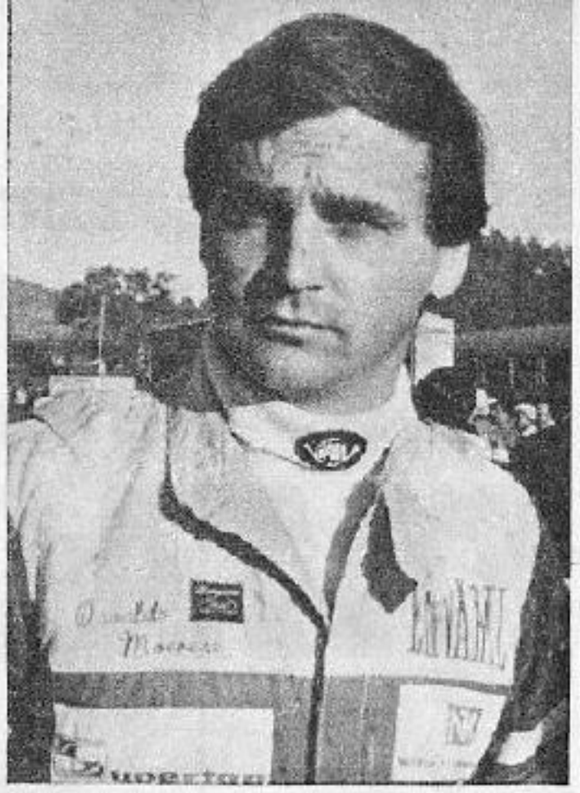


MILOU
Desde 1953 en HOBBIES

Libertad 948 Locales 6 y 7 (1012) Capital Federal
TE: 393-0396

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

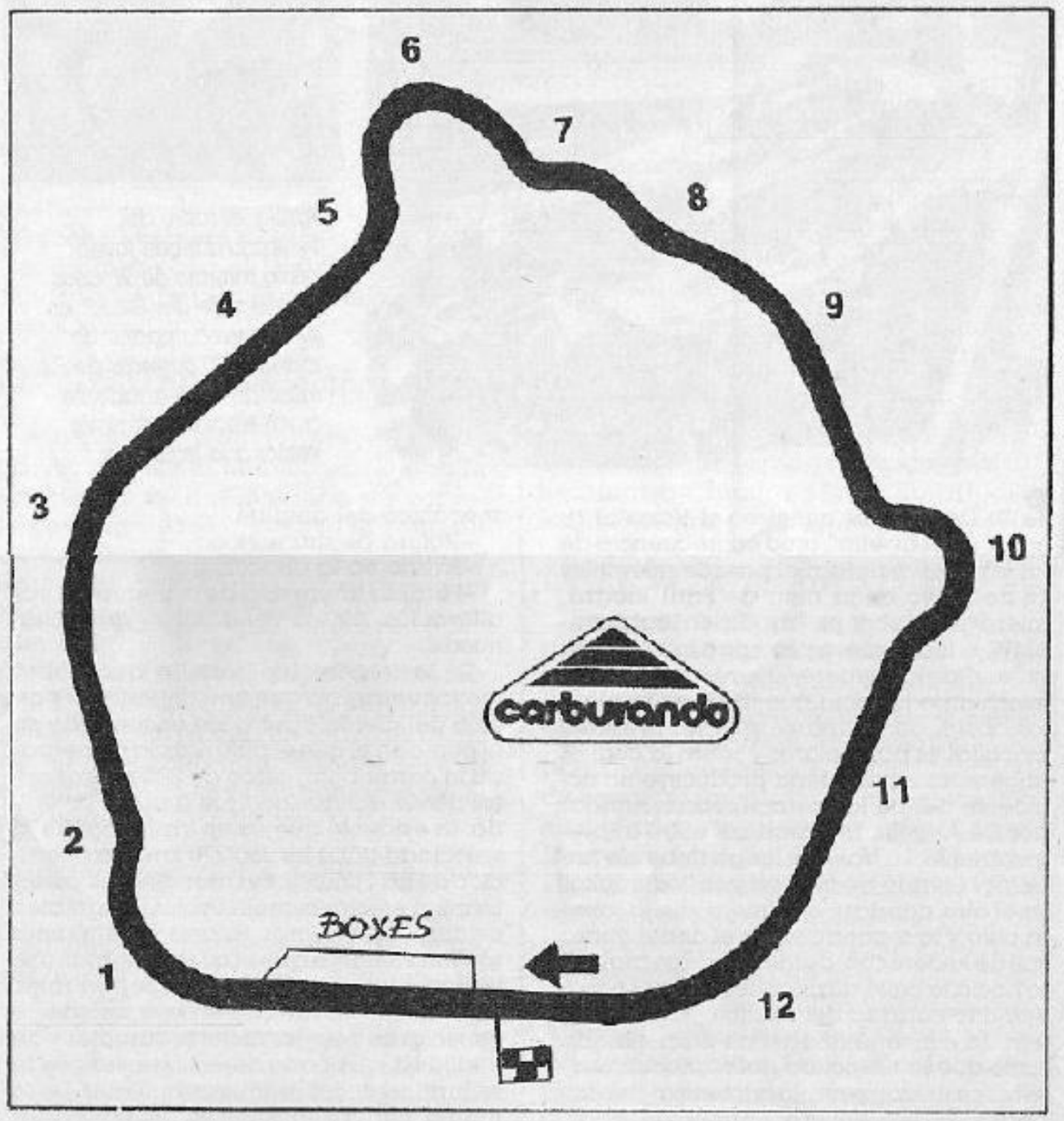




Morresi, puntero del campeonato, de cuerpo entero y liderando en el Autodromo

T.C. EN LAS FLORES

Por segunda vez en el año, el Turismo Carretera va a incursionar en autódromo, esta vez en el de Las Flores, un escenario de 3.694 metros que la categoría no visita desde hace muchos años. La novedad más sobresaliente en esta quinta competencia del campeonato '86, encabezado por Morresi, a quien escolta Castellano a sólo medio punto, la constituyen los neumáticos, ya que de ahora en más serán Faneco los que se utilicen en autódromos. ATC irradiará todas las alternativas en directo, y por supuesto estará "Carburando", que por Radio Rivadavia transmitirá la competencia con su equipo periodístico.



LAS MARCAS

Las posiciones en el **Campeonato de Marcas** están encabezadas por **Dodge**, con **431** puntos. Le siguen Chevrolet con 261,50, Ford, 162 y Torino con 7,50.

LOS HORARIOS

SABADO

8:00 a 13:00: Verificación técnica y administrativa.
13:00 a 13:50: Entrenamiento y clasificación de IES 3CV.
14:30 a 15:25: Entrenamiento de T.C.
15:30 a 16:25: Entrenamiento y clasificación de S.P. (Ex-Sport 1050).
16:30 a 17:30: Clasificación de T.C.
19:30: Cierre del Parque Cerrado ubicado en boxes.

DOMINGO

7:00: Apertura del Parque Cerrado.
8:00: Actos conmemorativos del 25 de Mayo.
9:30: Primera serie de T.C. a 10 vueltas (36,940 km.).
10:15: Segunda serie de T.C. a 10 vueltas (36,940 km.).
11:00: Final de IES 3CV a 10 vueltas (36,940 km.).
11:30: Final de SP (Ex-Sport 1050) a 10 vueltas (36,940 km.).
12:00: Desfile de las cupecitas de T.C.
12:15: Final de T.C. a 27 vueltas (99,738 km.).

EL PUNTAJE

De acuerdo a la nueva escala de puntaje implantada desde el comienzo de la temporada '86, esta competencia en Las Flores tendrá la siguiente puntuación: Las series darán a los diez primeros, respectivamente, 5; 4,5; 4; 3,5; 3; 2,5; 2; 1,5; 1 y 0,50, mientras que la final recompensará a los treinta primeros de este modo: 20; 16; 13; 11; 10; 9; 8; 7; 6; 5; 3,5; 3,5; 3,5; 3,5; 2; 2; 2; 2; 2; 1; 1; 1; 1; 1; 1; 1; 1; y 1.

EL CAMPEONATO

Luego de disputadas las competencias de Santa Teresita, Buenos Aires, Bahía Blanca y Tandil, el campeonato quedó de la siguiente manera: **Morresi, 72**; Castellano, 71,50; Satriano, 64,50; Angeletti, 56; M. Calamante y De Benedictis, 50; A. Aventín, 40,50; Fernandino, 36; Doumic, 32,50; Saiz, 30,50; Mouras y Oyhanart, 30; E. Caparrós, 29,50; Ataun, 29; Marcos 21,50; Nesprias, 19,50; O. Aventín, 17,50; Salgado, 14,50; Brescia, 13,50; Costa, 12; Fierda, 11,50; Nani, 11; Arana, 9,50; S. Torrens, 7,50; Landa y Reynoso, 7; M. Polinori y Romero, 6; Blanco, Mazzacane y Spinella, 5,50; Appella y Becco, 4; Carelli y Sasso, 3,50; Deambrosi, Palma y Polilano, 3; Ducret y Paolucci, 2,50; Arrechea, Gardinalli, J. García, A. Fernández, D. Goyeneiche, Jazma, Loloco, Luppi, Matisia y J. Palazzo, 2; L. Hernández, 1,50; R. Calamante, Colabello, Delconte, Firpo, Occhionero, Pesenti, Piccinini, Segad y Urquiza, 1 punto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SADESSAICOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

SADESSAICOS ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE
TEL: 0465-90119

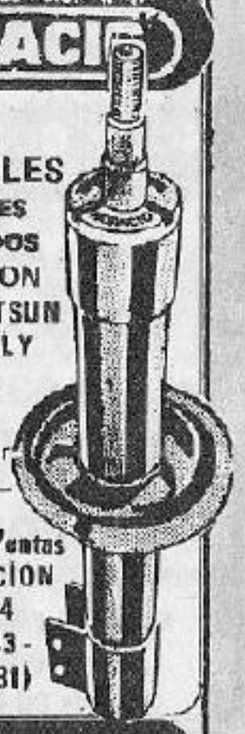
SADESSAICOS ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
Saavedra 365 - VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

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

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

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

AMORTIGUACION
HORACIO



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

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

TEL. 543-9489

ARENEROS



Y TODO TIPO DE VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS
Campichuelo 885
CAP. 982-5412/85

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

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATT) - PINTATORE)

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

TARJETAS DE CREDITO
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 955
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

BUTACAS
AVANT



SIMIL sparco
Fabricada en Fibra de vidrio

PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAP 84-8947 Envíos al Interior

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

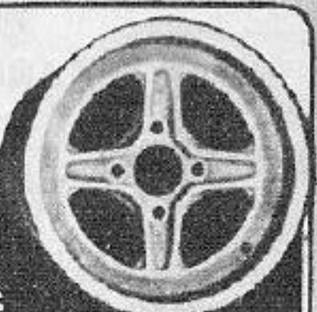


CRESPO LEVAS Y COMPONENTES
ULTRA PERFORMANCE
EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.
ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864 y 791-4121. (alt. Av. Maipú 3200) (cp. 1636) OLIVOS. Bs. As. Argentina

DINERS CLUB

---

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



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

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

CABLES DE BUJIA



CHEFREN

PARA COMPETICION

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

DA·DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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



Envíos al Interior — Colocación en el acto

Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607

MALACATES ELECTRICOS

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



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

J. L. ANDUJAR
automotriz
TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

● TAPAS DE CILINDRO ●

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

CUPULAS Y FURGONES
UNA CAPARAZON PARA TODA LA VIDA



EXCLUSIVAS EN FIBRA DE VIDRIO Y PARA TODAS LAS MARCAS

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

ALFREDO LOPEZ
LA CASA DEL CARBURADOR

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



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

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

RUBEN HORACIO NAVARRO

*CARROCERIAS PLASTICAS *CONCESIONARIO OFICIAL: Lodi

- Linea completa en accesorios para Jeep
- Planes de Financiación * Taller de armado
- Especialidad en doble tracción
- Cubos imágicos

POTENCIACION DE MOTORES
● JEEP ● JEEPON ● CITRAK ● RETRAK
● TECHOS DUROS PARA TODAS LAS MARCAS



Lunes a viernes de 9 a 12 hs. y de 14 a 20 hs. Sábados hasta 18 hs. ● ENVIOS AL INTERIOR
CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
R.G.
● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM.
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

---

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3000, 6º B. Tel. 66-6295

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

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

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

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

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



INDUSTAP S.A.
J.B. JUSTO 3032 - Tel. 855-9537 - CAPITAL

TAMBIEN TENEMOS
* AMPLIO STOCK OTROS MODELOS

CAÑOSSILEN

CAÑOSSILEN DE LA ARGENTINA

ESCAPES ESPECIALES
PARA TODAS LAS
LINEAS DE VEHICULOS
NACIONALES E IMPORTADOS

27 AÑOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS

VENTA Y COLOCACION
Av. CORDOBA 5672 - Bs. As.
Tel. 772-2347 ● 771-3354
ENVIOS AL INTERIOR

TALLERES "EDY"
SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR
MECANICA ESPECIALIZADA
ZINNY 1457. CAP. FED.
(Alt. Avda. Del Trabajo 4200)

FIAT TUFIN

REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martínez. TEL. 732-5914

PEUGEOT CIUDADELA



LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel
Abierto Sábado todo el día.
y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela

---



CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS
* FALCON * JEEP * RODANTES
* COMPETICION *
TORINO ZX * MEHARI
Juan B. Justo 3350 - CAPITAL

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

DULBECCO

RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
CONSULTENOS
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

LEVAS
ROMERO
COMPETICION
Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

F.A.D.E.S

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

RUEDAS Y NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

CUBIERTAS
WALTRAC
10 - 15 y 205 - 14

PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS
DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

ENTREGA A DOMICILIO -
ENVIOS AL INTERIOR **824-4229**

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

EE

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

PROVA

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



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



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

IMPORTADOS

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

FORMULA 5

LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO
todos los viernes de 21 a 23 hs.
INFORMES Y REGLAMENTOS
ZUVIRIA 5889. (1439) **Cap.**

KIT'S COA

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



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

ARENERO



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

HOT ROD

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa Envios al interior



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

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3009, 6º B. Tel. 86-6265

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SOLO CARBURANDO DA LA INFORMACION MAS COMPLETA Y MAS ADELANTADA EN TODAS LAS CARRERAS

MARVISI & CASAL



EL UNICO QUE POSEE EL PODER DE LA COMPUTACION

UN SISTEMA ELECTRONICO COMPUTADO:
para controlar el desarrollo de todas las carreras.

UN CENSOR:
que determina la velocidad máxima de los autos.

Y MONITORES EN LOS BOXES:
para que los equipos y pilotos obtengan la información más completa.



CON EL MEJOR EQUIPO DE PERIODISTAS Y TECNICOS ESPECIALIZADOS

Son profesionales de la más alta competencia, disponen de modernas unidades móviles y están siempre ubicados en puestos estratégicos, para hacerles vivir cada segundo de carrera.

CONDUCCION Y RELATOS: EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL: ISIDRO GONZALEZ LONGHI
Siempre por **RIVADAVIA**

carburando

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

SI USTED NO ESCUCHA CARBURANDO, USTED NO PUEDE SEGUIR LA CARRERA

IMSA GT

LAS 6 HORAS DE RIVERSIDE Y EL DISCRETO ENCANTO DEL "LONG PLAY"

EMOCION, SIESTA Y

El debut de Fangio, una charla con Gurney, la carrera en sí, una recorrida por los boxes comentando las distintas categorías de la IMSA, fotos, comentarios y un accidente espectacular. Todo por el mismo precio, por esta única vez y a modo de propaganda...

Estas "6 Horas de Riverside", sexta fecha del **Campeonato "Camel GT"** de la IMSA, nos dio la oportunidad de chusmear toda una cantidad de interesantísimos aparatos que llenan los boxes de esta categoría compuesta por cuatro clases, **GTP, LIGHTS, GTO** y **GTU**, y de poder ver en acción a uno de los argentinos que están buscando su destino fuera de las fronteras argentinas, **Juan Manuel Fangio** en este caso, que integró el **Team Toyota Motorsports** regenteado por **Dan Gurney.**

La prueba en sí, como todas las carreras de larga duración –y ésta es una muy modesta y personal opinión–, fue lindísima... las primeras tres horas.

El problema es que después la cosa *se va pudriendo de a poquito*, como un dolor de muelas más o menos. Empieza a sentirse después de las dos horas de carrera, cuando los abandonos han raleado ya la fila india.

Inconscientemente uno se da cuenta de que la cosa empieza a "ratear" cuando puede hablar con alguien más de tres sílabas sin tener que callarse para dejar pasar un motor aullante.

Como el dolor de muelas, se convierte en una cosa constante al comenzar la cuarta hora, y en algo insoportable de ahí en más. Las agujas del reloj parecen abulonadas al cuadrante, y la última media hora es algo directamente indescriptible.

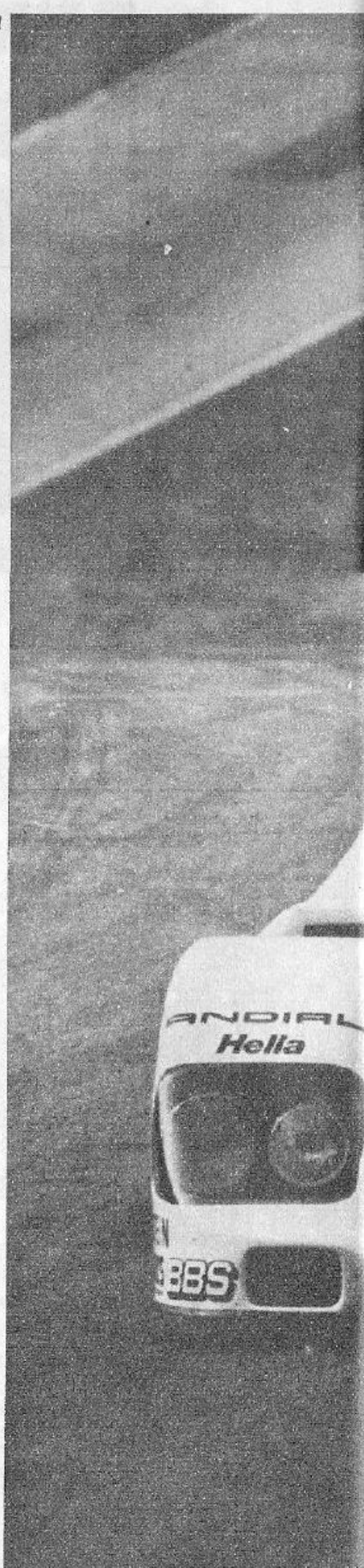
Se dice que los que aguantan toda la carrera prestando atención tienen ganado el cielo. En Riverside parece que hay muchos santos a los que no les importa tal proposición, porque después de mitad de carrera no quedaba nadie.

Hay que reconocer que los pilotos son los que más se divierten porque manejan un montón. Especialmente los no profesionales, porque los que viven de eso, no estoy muy seguro...

El final es casi una bendición. Los que ganan están contentos pero mucho no pueden demostrar porque están reventados, y los que quedaron en el camino ya metieron todo en el camión y se fueron al hotel a dormir.

Yo creo que el peor castigo que un mecánico puede tener es que el auto se rompa faltando diez minutos para que termine la carrera.

En este caso fueron seis horas, así que me imagino lo que serán las de doce horas. Las de 24 horas, en realidad, son las más lógicas, porque uno puede ir a ver la largada, quedarse

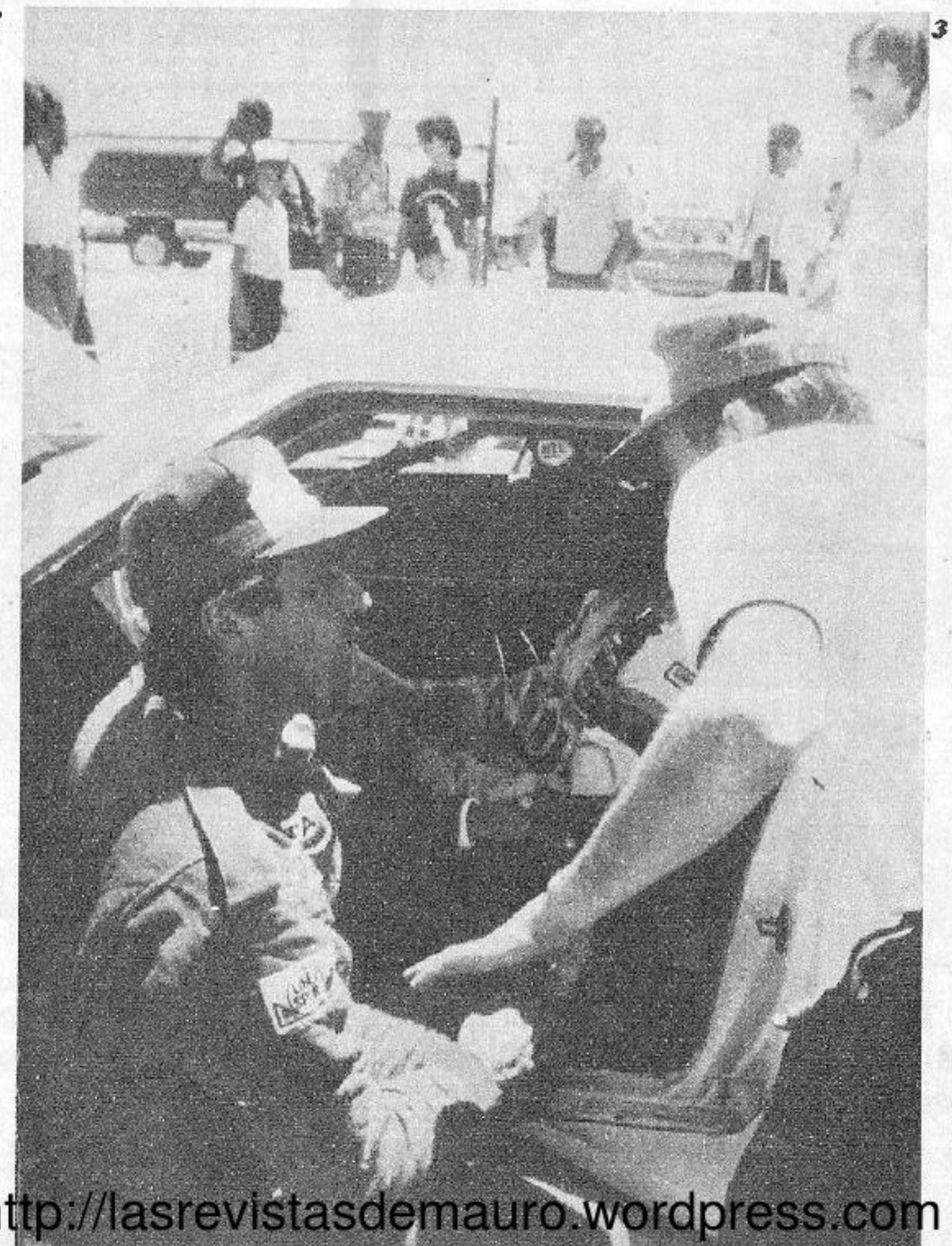




1-.*Un imponente Porsche 962 del equipo donde compite nuestro conocido Jochen Mass. Lo siguen un Buick Hawk y un Chevy Corvette Lola, todos "monstruos" de GTP.*

2-.*Señor, ¿usted qué opina de las carreras de larga duración?... ¡Señor! ¡Señor!*

3 - *Juan Manuel Fangio II conversando con su copiloto y asistentes junto al Toyota con que debutó, poco antes de la largada.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Héctor Cademartori
(enviado especial a Riverside, EE.UU.)

DOLOR DE MUELAS



ES MUY DIFICIL...

La casi proverbial frase que identificó a Carlos Reutemann durante su campaña deportiva viene de perillas para definir un poco el problema de casi todos los que quieren abrirse paso en el profesionalismo. El caso de Fangio, buscando su destino en los Estados Unidos, como los que lo intentan en Europa, tiene el común denominador de la dificultad.

No es, sin embargo, algo privativo de quienes empiezan: pilotos con trayectorias mucho más completas que las de Fangio encuentran problemas buscando, como se suele decir, "un lugar bajo el sol".

Recorriendo los boxes me encontré con **Tommy Byrne**, un joven que no necesita presentación. Su campaña en F3 le ha dado la posibilidad que muchos no han tenido. Sin embargo, hizo las valijas y se vino a los Estados Unidos.

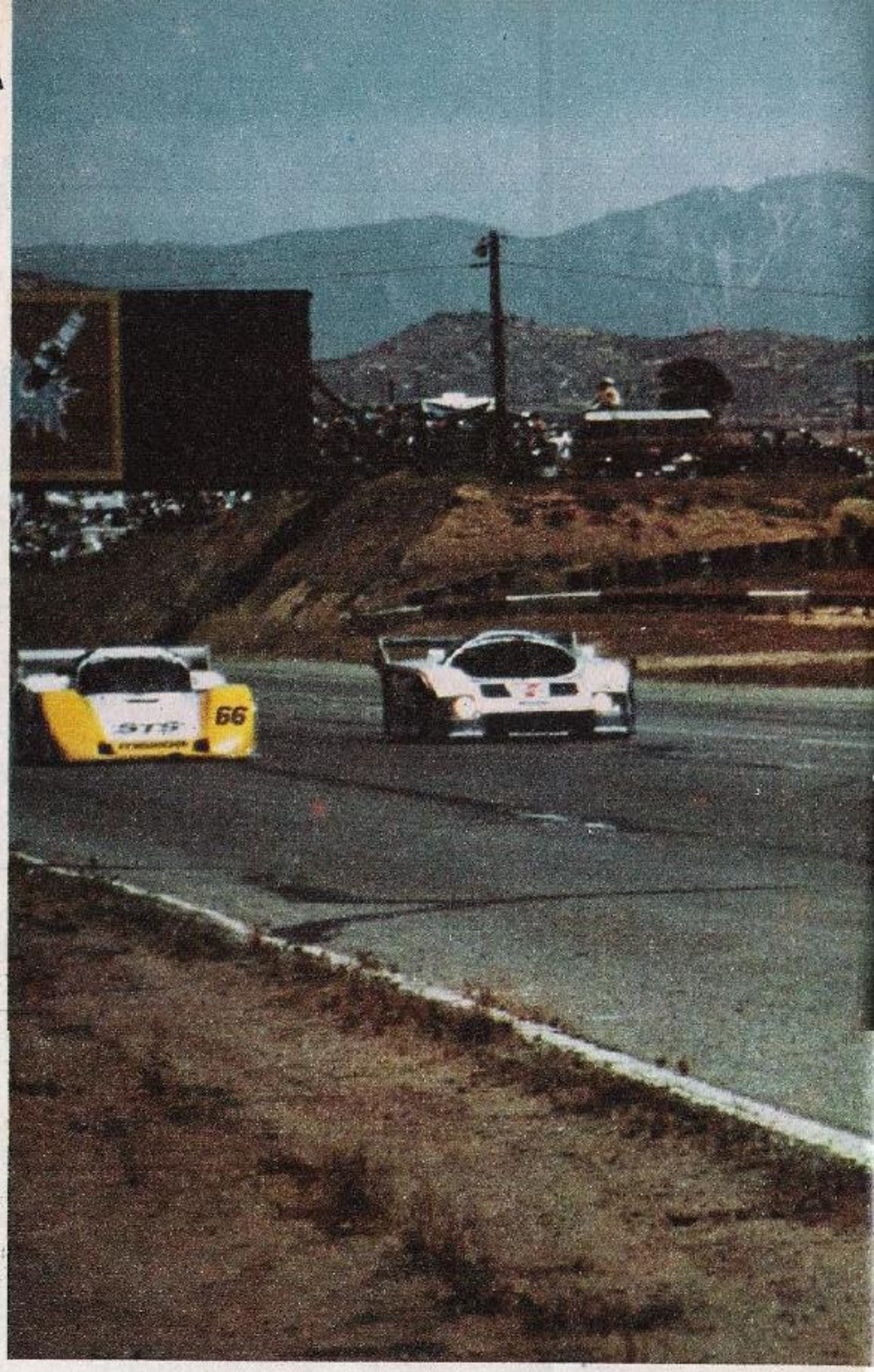
"**En Europa solamente hay un lugar en el que se puede ganar dinero: Fórmula Uno. En cualquier otra categoría hay que pagar para correr, y aun en F.1, de los 30 privilegiados, sólo 15, solamente 15 en el mundo, viven de correr en auto; los demás pagan también. Yo no puedo darme el lujo de decir que corro en Fórmula Uno, y morirme de hambre. Aquí en América tampoco es fácil pero hay por lo menos 5 o 6 categorías en las que se puede 'trabajar' corriendo autos. Yo estuve un año buscando sin poder sentarme en un coche de carrera. Finalmente encontré este equipo para correr toda la temporada.**"

La simpatía de **Dan Gurney** nos llevó a conversar un rato largo el domingo temprano y, entre otras cosas, salió el tema de las posibilidades de los corredores nuevos. Gurney confirmó que las cosas difíciles no son cuestiones modernas: "**Yo pasé épocas muy difíciles. Estuve como tres años sin encontrar una buena posibilidad y manejando lo que podía para mantenerme a flote. El asunto es no perder las esperanzas y seguir golpeando puertas. Un día, cuando ya no sabía más qué hacer y me preguntaba si yo mismo no sería el problema, alguien llamó por teléfono, empecé a recibir propuestas y salí adelante. En un momento no sabía cuál elegir. Como dije, el asunto es no dejar de golpear puertas. En mis tiempos había, sí, menos equipos adonde ir, pero también menos corredores. Hoy hay más posibilidades pero también más aspirantes. Creo que la proporción en ese sentido se mantiene, lo que sí es cierto es que el deporte motor se ha tornado en algo extremadamente caro hoy día y ése es el gran obstáculo de quienes quieren empezar. Con respecto a Juan Manuel, estoy muy orgulloso de tenerlo en mi equipo. No es novedad que mi gran ídolo de todas las épocas fue su tío, y tener un Fangio en mi escuadra es un honor. Espero que podamos seguir trabajando juntos**".

Su caso es bastante particular ya que luego de ser reconocido como un piloto de primera línea en el plano internacional, Gurney siguió en el tema construyendo autos igualmente exitosos. Su victoria en el G.P. de Bélgica en 1967 sobre un **Eagle** de su construcción fue el primer triunfo de un corredor americano sobre un auto también americano, desde 1921.

Actualmente su Eagle de **Indy** es uno de los esfuerzos locales para discutir en pista a los productos ingleses, y su equipo, el **All American Racers**, también tiene a su cargo la preparación de los autos oficiales de Toyota en IMSA GTO e intentarán, según Gurney, estar en los primeros planos con el nuevo modelo 1986, un 2.1 litros, cuatro cilindros, doble árbol con turbo y dos bujías por cilindro. De concretarse las esperanzas del veterano ex piloto y constructor, Fangio podría estar integrado a un equipo con buenas posibilidades en 1987.

A



B



C

A-El Buick Hawk de Paul Jr., perseguido por el Probe de Tom Gloy, pasan a un Mazda Royale de la categoría Light. Luces prendidas avisan que los muchachos vienen como los bomberos.

B-El auto de Tommy Byrne es un clásico exponente de los "muscle cars" americanos que tradicionalmente han dominado en GTO. Este es un Chevrolet Camaro Z28 con motor V-8 de 500 HP plus.

C-El Toyota Celica Supra del binomio Moran-Fangio, en la recta del fondo. El nuevo Supra del equipo se incendió el viernes y el del argentino acusó problemas mecánicos a mitad de carrera.

D-El Porsche 962 de Bob Akin y James Weaver, cuartos en la general, muestra sus intimidades. Las cañerías tapan al boxer de 6 cilindros y contra la rueda derecha se aprecia el turbo KKK. Aproximadamente 650/700 HP.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

un par de horas, ir a pasar el día a algún lugar "piola" y volver cuando faltan dos horas para terminar.

La única carrera en que la gente no tiene cara de aburrida es en las 24 Horas de Le Mans, por un lado porque casi todas las fotos son de la largada –que dicho sea de paso, era mucho más climosa cuando los pilotos corrían a sus autos– y de la llegada, en la que la "mersa" invade la pista, no porque sean hinchas del auto ganador, que siempre es un Porsche, sino por esa tradicional costumbre que tienen las mersas de invadir.

Además, ultimamente ganan autos piloteados por tipos casi desconocidos y no me van a decir que tienen tantos simpatizantes... Yo le juego a cualquiera que si un día ganamos las 24 Horas de Le Mans con Eduardito Neira, Oscar Fittipaldi y yo, igual la mersa invade la pista y nos llevan en andas.

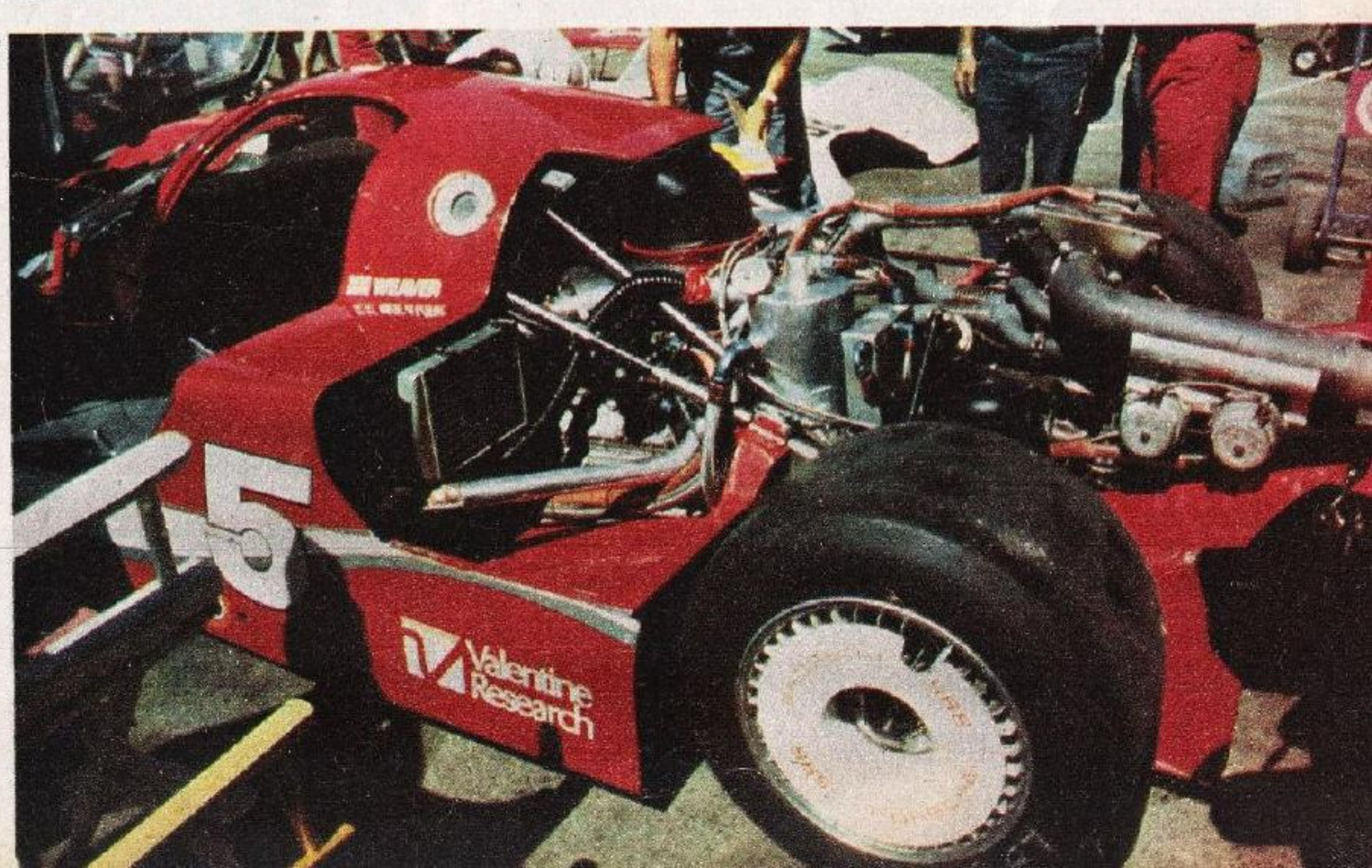
En fin, que en este tipo de carreras, si bien son largas, no me parece tan importante el trabajo de los pilotos como el de las máquinas en sí. Aquéllos se turnan cuando están cansados, y éstas son siempre las mismas.

Resulta realmente impresionante que esos fierros exprimidos al máximo, capaces de semejantes performances, puedan aguantar tanto tiempo sin reventar en mil pedazos. Las temperaturas y los excesos a los que se ven sometidos dan sentido a esa tan vieja como repetida frase de "...una carrera **que exigirá al máximo a hombres y máquinas**".

Algunos autos tienen elementos de producción que si bien también son exigidos, poseen tolerancias mayores, pero lo de los prototipos es algo inconcebible. Charlando con algunos mecánicos, me contaban que para las pruebas de larga duración los "despreparan" un poquito, así que en vez de 700 HP tienen 650...



D



NOBLES FIERROS

Como decíamos en el cuerpo de nota, la visita a Riverside sirvió para interiorizarnos un poco de esta categoría de IMSA y sus diferentes clases que a "grosso modo" podemos llegar a definir sin entrar en detalles reglamentarios confusos. Tal como nos explicaron, todas ellas tienen una directa relación entre el peso y la potencia de los autos.

En base a esto las clases se dividen en GTU, que significa *GT "Under"*, es decir *menos de tres litros*. Deben ser motores de producción y se permiten máquinas con turbo pero dando el lógico handicap en cilindrada. En ella tenemos los *Mazda RX7* rotativos, los más exitosos de esta clase, que se enfrentan a *Porsche 911, Pontiac Fiero* (equipos de General Motors oficiales) o *Nissan 280 ZX Turbo* que, debido a su sobrealimentación, deben ser de menor cubicaje.

La siguiente categoría es la GTO, es decir *GT "Over"* 3 litros. Ahora bien, el caso de un auto como el *Toyota* que corre Fangio es bastante particular. El *Celica* es un 2,1 lt. cuatro cilindros DOHC de 8 válvulas con turbo y "tira" unos 450 HP a 8.000 rpm. Este auto debe enfrentar a "monstruos" como *Camaro, Mustang, Thunderbird*, etc., autos de 5 o 6 litros de cilindrada y *500 HP plus*. En esta clase hasta encontramos un *Pantera De Tomaso*, un V8 de 6 litros con todos "fierros" de alta performance de *Ford* adentro y unos *600 HP*. La diferencia entre éstos y el Toyota es el peso. Mientras aquel está en los *1.000 kilos* aproximadamente, los grandes autos pesan unos 200 kilos más, lo que para IMSA equipara chances. En este caso particular existe una cuestión de mercado que incentiva a Toyota a competir en GTO cuando podría hacerlo en GTU con el mismo motor (arrastrando el auto), y es que la fábrica intenta destronar a los coches americanos en una clase que los ha pertenecido tradicionalmente, tratando de demostrar que la tecnología "importada" puede competir contra la tradición del auto de gran cilindrada americano.

Para dar una idea, un *Chevrolet* Camaro *228* (como el que corre Tommy Byrne) es un auto de 500 HP a 7.200 rpm y 5 litros y pico, pero mucho más pesado. En ambas clases, GTU y GTO, los coches son básicamente "siluetas", vale decir que deben respetar la forma exterior del auto original pero debajo de la carrocería de "fiberglass" se esconde un chasis tubular con todos los elementos de competición. La caja de velocidades es también un elemento de carrera, siendo las *Hewland* las más populares.

Resumiendo, hay restricciones en la forma exterior, en los motores y su alimentación, y en el peso total del auto; el resto, casi todo es libre.

La categoría *Camel Light*, en su segundo año de vida, permite la participación de motores de carrera de dos válvulas por cilindro, o cuatro si son de producción, con o sin turbo, y nuevamente con restricciones en el peso. El aspecto exterior es libre así como todos sus otros componentes, lo que lo coloca en la categoría *prototipo*.

Los *GTP* son los monstruos, las bestias peludas, la clase en la que se anda con las luces prendidas avisando que uno viene pasando monos como de contramano. Aquí, como en las anteriores, existen restricciones en cilindrada, peso y sistema de alimentación, y de esa forma se alinean los *Porsche 962* con motores tradicionales –6 cilindros boxer de 3,2 lts. con un turbo KKK, dos válvulas por cilindro, inyección y refrigerados por aire con unos *700 HP*, a 6.200 rpm– junto a un *Nissan GTP ZX Turbo* con un motor de 3 litros basado (aunque yo creo que ni el agua del radiador debe ser la misma) en el motor del *300 ZX*, un V6 con unos *800 HP* y caja *Weissman* de 5 marchas.

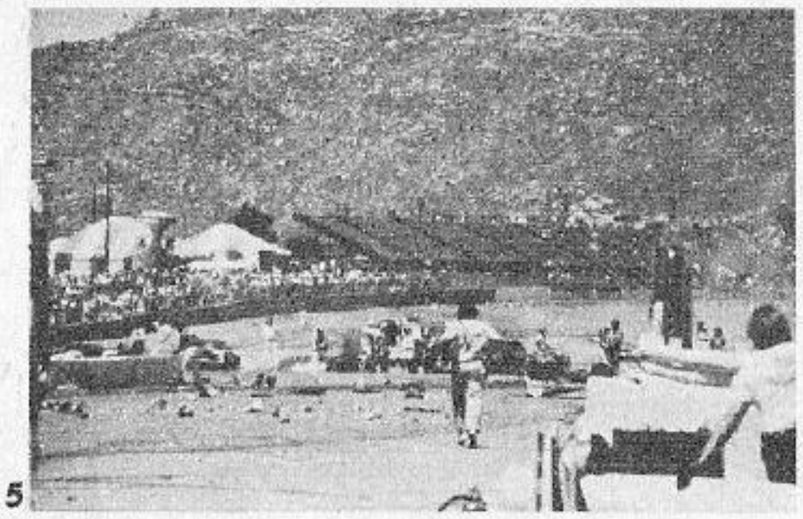
En el mismo grupo está el *Corvette* que usa un motor V6 (turbo con *750 HP* a 8.500 rpm y 3.425 cm³ a inyección con caja Hewland de 5 marchas), y los *Jaguar* utilizando sus tradicionales motores V12 (que equipan al XJ-S, llevados a 6 litros de sus originales 5,3) con unos *650 HP* y caja Hewland VGC de 5 velocidades.

En fin, que debajo de las carrocerías encontramos verdaderos F.1, chasis *Lola 710* (en el caso del Corvette) y otras variantes, todas ellas monocascos de aluminio y fibra de carbono.

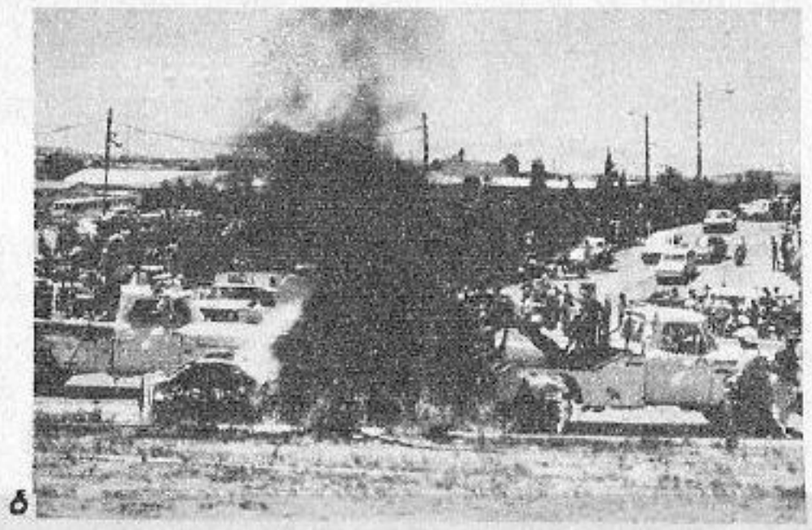
Alguien me comentaba que siguen las conversaciones para poder unificar esta categoría de prototipos con la europea. Existen muchos puntos de contacto y los del Viejo Mundo, que no están pasando por un buen momento, consideran que la unión sería algo realmente ventajoso para ambas.

En general, fascinante el mundo técnico de estos aparatos en una categoría en la que las fábricas han centrado sus miras. En honor a la verdad, se ha producido un fenomenal resurgimiento del automovilismo deportivo en los Estados Unidos, y las fábricas están participando directa e indirectamente en cuanta cosa haya con cuatro ruedas que quiera correr contra otra cosa con cuatro ruedas. ¡¡Qué lindo!!

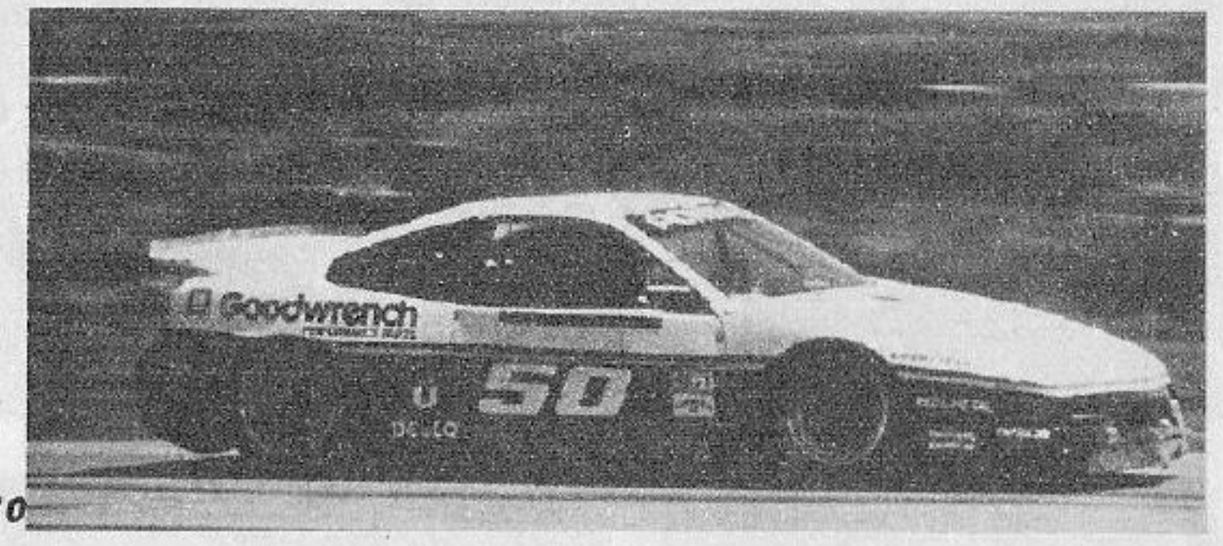

4


5


7


6


8



10

LAS SEIS HORAS

Antes de pasar a relamernos con algunos jugosos comentarios de los aparatos presentes, comentemos un poco la carrera en sí, porque al final ésta es una nota de la carrera y si no decimos nada, el jefe de redacción se enoja, que si fuera por mí...

Como decíamos, tuvo el particular atractivo de Fangio corriendo un Toyota de Gurney, que comentamos en recuadro aparte, y de una fenomenal piña que de atractiva, en realidad, no tuvo nada pero puso una dramática nota y motivó que, por más de media hora, el "pace car" controlara los movimientos de los autos hasta que la pista quedó limpia de partes de coches y de elementos de seguridad.

El accidente destruyó tres prototipos un **Chevy Corvette**, un **Ford Mustang Probe** y un **Jaguar**.

El Probe de **Jill St. James** aterrizó de techo sobre un guard-rail antes de prenderse fuego. La chica salió con una costilla rota, nada más. Tocado por el Probe, el Jaguar de **Chip Robinson** levantó vuelo y cayó bailando sobre la cola, como si fuera de papel, antes de aterrizar y también despedazarse al igual que el Corvette de **Doc Bundy** quien, de paso, fue el que ocasionó el problema.

Yo estaba en ese momento en el box de Gurney que, casualmente, era el último antes de ingresar a la pista, a unos 150 metros del accidente.

El Corvette estaba a la izquierda, el Probe en el medio y el Jaguar a la derecha y circulaban a unos 240 km/h, centímetro por hora más o menos, ya que es la recta principal que pasa delante de los "pits".

Ya habían conectado la quinta velocidad y se acercaban a la primera curva del trazado, suave a la izquierda.

Yo recuerdo particularmente esa curva de cuando hice el curso de piloto en la escuela de Jim Rusell. Las primeras vueltas, yendo muy despacio es una leve y abierta curva. Yendo rápido parece la esquina de Corrientes y Esmeralda, y eso que nosotros veníamos a unos 100, km/h más despacio que éstos... Para colmo de males, tiene cierto peralte negativo.

Los tres autos se aproximaron a la curva y solamente había lugar para uno. Tal vez dos podían entrar. Tres nunca.

Doc Bundy creyó que tenía suficiente lugar entre la cuerda y el Probe y se mandó. Ninguno de los tres "levantó" y ninguno de los tres salió sano.

El Corvette le pegó al Probe y éste de atrás al Jaguar.

Cuando el Mustang Probe aterrizó prendido fuego, Jill St. James se desprendió el cinturón y se arrastró fuera del auto. Se encontró a medio camino con Robinson y le preguntó qué había pasado.

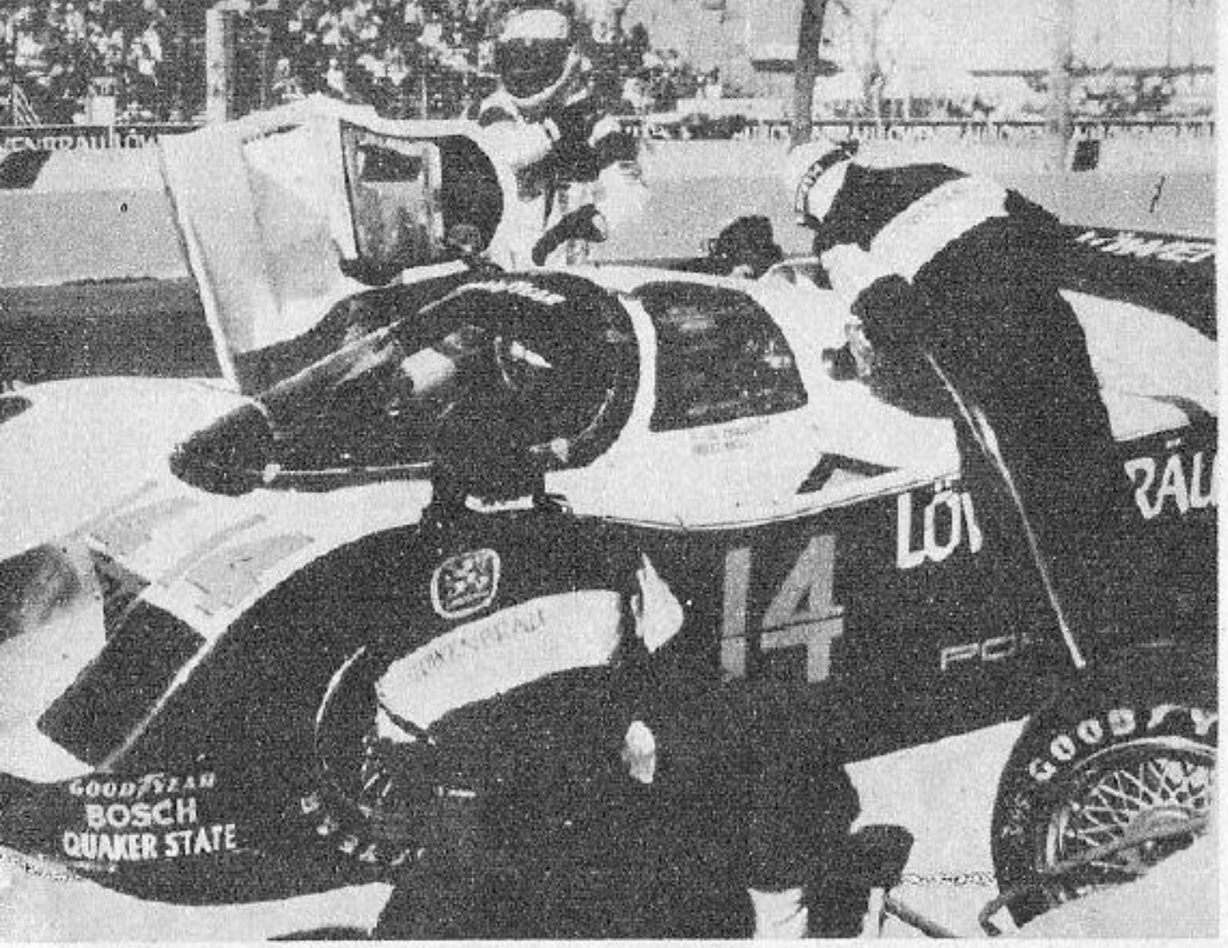
Bundy también salió ileso de su Corvette en llamas, y en cierta forma reconoce que su maniobra fue riesgosa: "**Creí que tenía un agujero para pasar. Algunos sugirieron que debería haber esperado, pero en las carreras, si uno ve un agujero, tiene que intentar pasar**". ¡Pará, Bundy!, que si bien es cierto que esto de las carreras es un deporte cruel y riesgoso, tiene que haber cierta capacidad de análisis para que, además, no sea una carnicería. Si bien de ninguna manera se aprueba una maniobra que pueda causar la muerte de un competidor, es comprensible que haya cierta fogosidad en una definición de campeonato, o inclusive "tirarse" en la última vuelta para ganar es un recurso propio de este deporte, **pero en este caso faltaban aún tres horas de carrera**. ¿De qué agujero habla Bundy?...

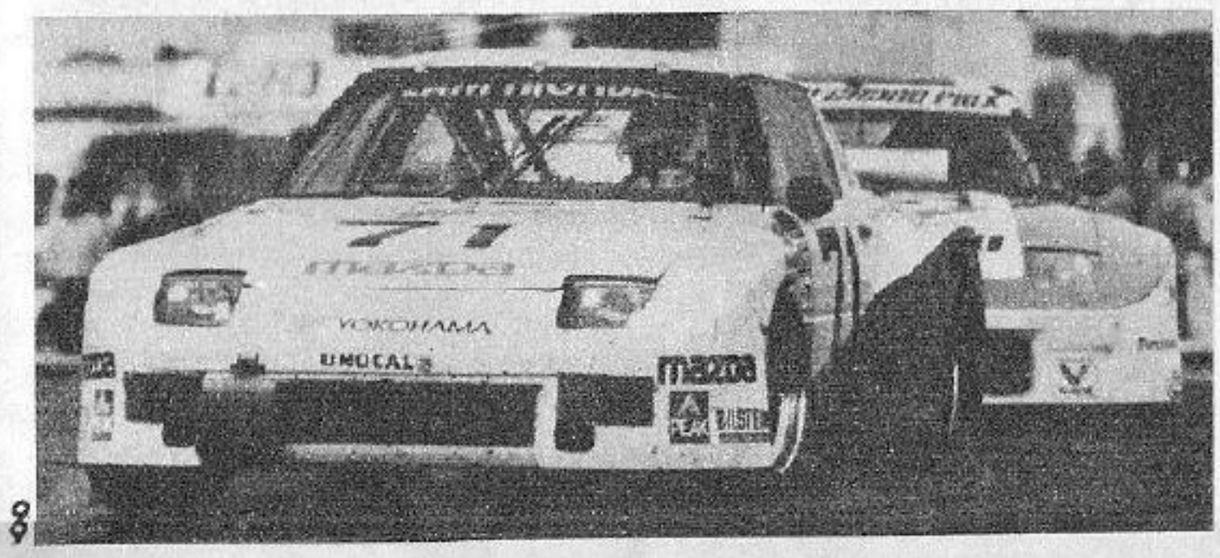
A la clásica manera de las carreras, en un abrir y cerrar de ojos todo había terminado. Las sirenas coparon la escena y los sistemas antifuego entraron en acción. Un bombero fue internado con quemaduras de segundo grado.

Las tripas del Jaguar, del Corvette y del Ford quedaron esparcidas, quemadas y cubiertas con espuma blanca.

Un par de vueltas antes del accidente, Gurney ordenó a **Rocky Moran** parar para reaprovisionarse y cambiar piloto. Fangio se subió y esperó a que dieran el vía libre...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

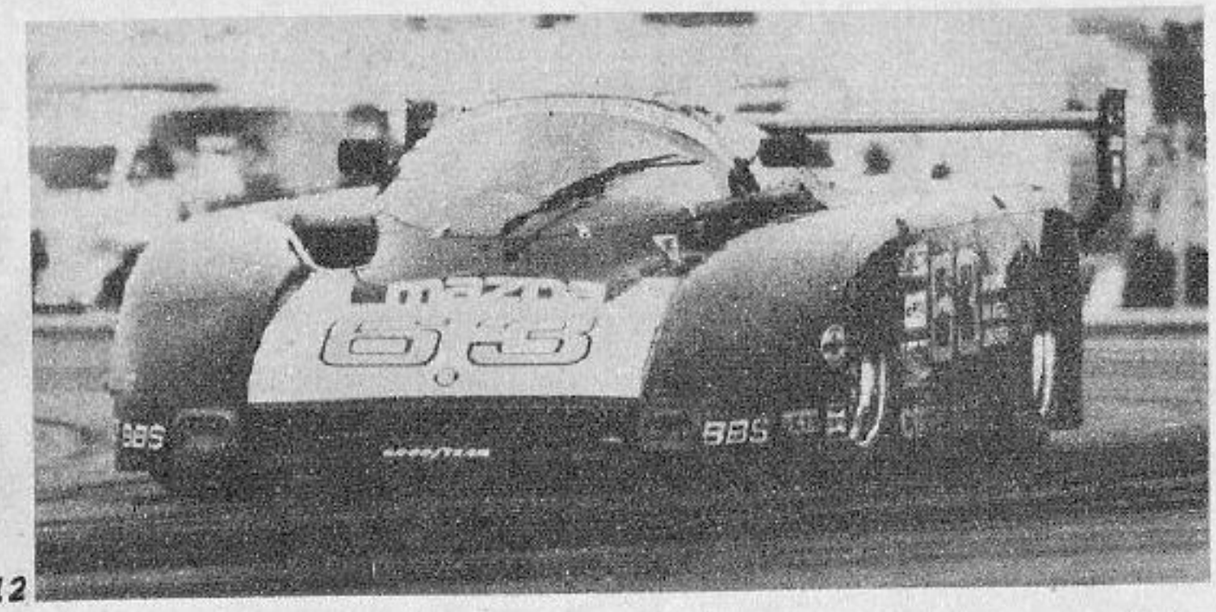




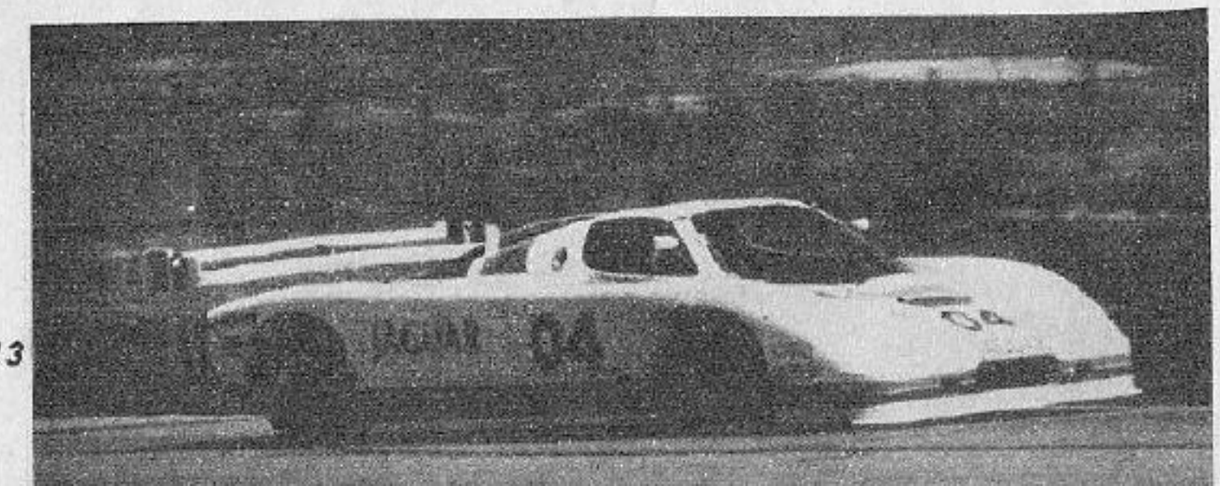
8



11



12



13

FANGIO: LOS PRIMEROS PASOS

Juan Manuel iba a debutar en la American Racing Series en Phoenix. "Yo ya tenía todo prácticamente listo: contrato, dinero... todo. Lo que pasó es que apareció Jeffrey Andretti con 450.000 dólares, y el auto se lo dieron a él. De igual forma trataré de que se concrete en Meadowlands, la tercera de la serie". Así resumió su fallido intento en la flamante categoría de monoposto, que remató con un comentario de su vinculación con el equipo de Dan Gurney: "Gurney me había visto correr en Miami el año pasado y éste, cuando gané las carreras de los Mazda. Allí hicimos un contacto y me comentó que podía concretarse esto debido a que necesitaban un segundo piloto para las pruebas de larga duración. Es por eso que también correré en las 500 Millas de Road America el 24 de agosto y en Watkins Glen, el 21 de septiembre, los 500 kilómetros"

El equipo de Toyota Motorsports no anduvo con suerte durante el fin de semana. El auto de Chris Cord y Dennis Aase, un flamante Toyota Supra 86 GTO que debutaría en Riverside, se quemó el viernes casi completamente. Quedó entonces sólo el "antiguo" auto del equipo que compartiría el argentino con Rocky Moran. "El nuevo auto es muy superior a éste. Por empezar, el chasis es completamente tubular y no un híbrido como el que vamos a correr nosotros. Se espera contar con los nuevos autos para las próximas carreras, pero con este asunto del incendio no sé qué va a pasar."

El sábado los mecánicos casi no pudieron dormir. Juan Manuel había tenido un toque con el guard rail de la curva seis. "El motor de este auto es una maravilla pero el chasis no. Traté de cruzarlo en la curva y me fui sobre la parte sucia de la pista. Toqué el guard rail y hubo que trabajar hasta tarde para repararlo."

Con el coche ubicado en el segundo lugar de su clase, GTO, largaron la carrera con Moran al volante mientras Fangio esperaría aproximadamente una hora y media

En una de las vueltas Moran pisó la tierra entrando a la curva uno y comunicó por radio que entraría a revisar, en la creencia de que había una goma dañada. Un minuto tomó el reaprovisionamiento, y una vuelta perdida. Mientras aquél se efectuaba, Moran dejó el cockpit a Fangio, quien, debido a la diferencia en estatura con el norteamericano, debía colocar un almohadón para compensar. Fangio se colocó en la fila india impuesta por el "pace-car" que salió luego del accidente y "crucereó" unos 30 minutos. Antes del "vía libre", Fangio fue llamado a boxes para completar la carga de nafta.

Con la luz verde colocó al auto en el tercer lugar y marchaba en esa posición cuando iba a ser relevado por Aase (que había quedado como piloto de reserva). En ese momento escuchamos por los altoparlantes que el auto 98 había quedado detenido en la curva 6.

"Además de correr con Gurney, y mientras no concrete con la ARS, voy a comentar para una estación de televisión local, el Canal 34 de Los Angeles, las carreras de Indy y ARS. Esto me servirá como promoción personal y me ayudará a hacerme conocer en este ambiente tan grande. Ya hice el comentario de la apertura en Phoenix de la ARS y parece que todo anduvo bien."

Juan Manuel Fangio ha comenzado 1986. ¡Pero quiere seguir...!

4-La explosión fue impresionante. Cuando se disipó el humo quedaron los restos esparcidos por todos lados. El "Light" que estaba por salir a la pista quedó bloqueado.

5-Llegan los bomberos y apagan los autos. Asistentes tratan de sacar los pedazos más grandes de la pista. Sobre la derecha, la tapa del motor del Mustang Probe de St. James.

6-Los bomberos dieron vuelta los restos del Probe para levantarlo y una nueva explosión e incendio ponen en peligro al camión grúa y sus ocupantes.

7-Reabastecimiento (en Miami) para el 962 de Bell y Holbert ("sub" y campeón).

8-Dan Gurney mostrando la clase competitiva de sus Celica en GTO, el turbo.

9-El Mazda RX7 de Amos Johnson, ganador de las últimas dos ediciones de las 24 Horas de Daytona en su categoría, la GTU.

10-Los Pontiac "Hero" corren en dos versiones, una de 3 litros y otra de 2.5 l. Utilizan los motores cuatro en línea vanilleros a inyección que erogan unos 340 HP para la versión "grande".

11-El impresionante Nissan GTP ZX - Turbo, basado en la mecánica del 300.

12-El Mazda Argo (de motor rotativo) que comparten el campeón y el subcampeón de "Light" del '86: Jim Downing y John Maffucci.

13-Los Jaguar oficiales, denominados XJR-7, usan los V-12 llevados a 6 litros del XJ-S.

Algunas de las más espectaculares secuencias de la carrera fueron protagonizadas por **Derek Bell** con el **Porsche 962** de "Löwenbräu", y **Paolo Barilla** con similar máquina. Ambos discutieron la punta mientras **Dyson** y **Cobb** se mantenían a la espera de los acontecimientos entre los líderes

Al Holbert, cuatro veces campeón de IMSA y el piloto más ganador de esta categoría, falló en su intento de ganar en Riverside al quedarse sin caja en el Porsche que compartía con Bell.

Vueltas antes habían sido sobrepasados por Dyson, quien entregó el auto a Cobb (ex piloto de Fórmula Atlantic) en punta.

A esa altura, unas 50 vueltas antes de terminar, ya estaban una ronda adelante del segundo, también un 962 conducido por **Darin Brassfield** y el veterano **Jochen Mass**.

Hablando de veteranos, **Bob Wollek** perdió la punta al salírsele una rueda metros después de aprovisionarse. El tiempo perdido para colocarla quitó posibilidades que jamás se recuperaron.

Los autos más rápidos en clasificación, algo bastante poco trascendente en una carrera de este tipo, no figuraron en la lista final. La pole position correspondió a **John Paul** en un **Buick-Hawk** que compartía con **Bob Lobenberg**, abandonando en las primeras vueltas. A su lado, en la largada, se alineó el **Nissan Turbo** de **Geoff Brabham**, que en la vuelta 29 le pegó a una pared.

La llegada vio a cuatro Porsche 962 en los cuatro primeros puestos mientras el quinto fue un **Chevy Camaro** en la categoría GTO.

Sendos **Mazda** ganaron en los pequeños prototipos bautizados "Camel Light" y en la GTU, en una de las más lentas carreras en la historia debido al accidente descripto anteriormente.

Cuando bajó la bandera, en las tribunas no había nadie. Tampoco había muchos en los boxes, y en la curva uno todavía quedaban restos de un milagro.

COLECCION CORSA

SINFONIA PRINCIPESCA

La soberana ejecución de la "Fuga en Rey Mayor" de Alain Prost, el gran monarca de la Fórmula Uno del momento, fue acompañada, a distancia más prudencial de Su Majestad, por verdaderos Maestros a los que mucho les costó seguirle el impecable compás, pero que en nada desentonaron.
Contra el exquisito decorado monegasco, dieron su inspirada aunque siempre más elaborada función de gala anual. Y volvieron a dejar sus imágenes capturadas distintos intérpretes, otros instrumentos, sobre el mismo escenario de la Costa Azul, que es único.

Fotos: Germán Sopeña

1) El Lotus-Renault del prodigioso Ayrton Senna, abordando la curva de "La Rascasse", perseguido por el Tyrrell-Renault de Philippe Striff. 2) Emergiendo de la felizmente modificada chicana junto al mar -pero no de sus propios problemas- los veneradas Ferrari, de un rojo palidecido en el Principado pese a los encomiables esfuerzos de sus pilotos. 3) Entre la piscina comunal y el puerto, pasa el McLaren-TAG Porsche del portentoso Keijo Rosberg.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


GITANES
Marlboro
GITANES
John Player
12
elf

AGRO - PIGÜE S.R.L.
IMPLEMENTOS AGRICOLAS
Al servicio del agricultor
con su más alta tecnología
Libertad y Cabanettes Tel.: 2596 - 8170 PIGUE

ROBERTO M. ORTIZ
Pigüé Camping
AGENTE: adidas
puma
cameron
pony - diportto
Alem y España - T.E.: (0923) 2261 -
8170 Pigüé Bs. As.

Benestante
SERVICIOS SOCIALES
Avda. San Martin 116 T. E. 8307 - 8309 -
PUAN
Avda. Mitre 245 T. E. 3300 - 2216 - 3319 -
8170 PIGUE

BIALCIMET S. R. L.
Rectificación Integral de Motores
Venta de Repuestos en General
Bdo. de IRIGOYEN 170 T. E. 3192 8170 PIGÜE

AGRONOMIA DEL SUDOESTE
* SEMILLAS - AGROQUIMICOS
* ALIM. BALANCEADOS GANAVE
* SEGUROS GENERALES
* ASESORAMIENTO INTEGRAL
RIVADAVIA 480 — TEL. (0923) 2483
8170 PIGUE

TERMINAL PIGUE
CONFITERIA y
RESTAURANT
ABIERTO LAS 24 HORAS
T. E. 2351 8170 PIGÜE

"DON DOMINGO"
Depósito de Frutas - Verduras
de RODOLFO OSCAR GALLUZZO
L. N. ALEM Esq. Bdo. de IRIGOYEN
Tel. 2234
8170 PIGÜE

LA CIUDAD DE PIGÜÉ SALUDA A SUS PILOTOS



Guillermo O. Soetermans Oscar Alaux (Piloto) Raúl D. Moreno

HISTORIAL SINTETIZADO DEL "AUTO CLUB PIGÜÉ"

El mojón 125 de la ruta nacional 33 en la Pcia. de Bs. As. determina la distancia que separa a Pigüé de Bahía Blanca y a la vera de la citada cinta asfáltica y como introducción a lo que es la pujante y hermosa ciudad, se encuentra el "AUTODROMO CIUDAD DE PIGÜE" uno de los más "flamantes", arbolado y panorámico del país.

Remontándonos a su origen, diremos que el 7/julio/73 se llevó a cabo en Pigüé una convocatoria pública para canalizar las aspiraciones "tuercas" que ya se hacía palpable en el ambiente, surgiendo de allí su actual denominación de "AUTO CLUB PIGÜE" y su primera C/Directiva que fuera integrada por: HUGO P. DOMENICALE - FRANCISCO A. SERAIN - EDUARDO G. GRIFFITH - PEDRO N. RIVAS - FELICIANO WEINZETTEL - MAX E. METZLER - OSCAR J. FONTANAZZA - ERNESTO C. GONZALEZ - HECTOR E. GONZALEZ - DOMINGO SCANSANI y MIGUEL CAFARIELO.

La preocupación inmediata fue gestionar la personería jurídica y ubicación del futuro autódromo. Surgió la idea de solicitar un predio de 40 hectáreas del Parque Municipal que se adaptaba perfectamente a las necesidades. Como repuesta, se cede al "AUTO CLUB PIGÜE" por un término de 20 años el terreno requerido y de inmediato la C/Directiva, secundada por gran cantidad de colaboradores, se aboca a desmalezar, nivelar, acondicionar y compactar lo proyectado para que en el mes de diciembre/74 se inaugure oficialmente, con la presenación de "Cafeteras" y "Mar y Sierras". En los años subsiguientes incursionan en el orden zonal: "Turismo Nacional" - "Limitada del 27" - "TN 850" - "TN 2000" - "Fórmula 2 del Sudoeste" - "TC del 40" - "Fórmula 4 Blanca" - "Turismo Clase B del S/O" - "TC del 66 Bahiense" - "Mini cafeteras" - "Fórmula Renault del S/O" y karting.

Siempre con el lógico deseo de brindar mejor escenario y por ende mejorar los espectáculos, los directivos a fines del año/77 deciden llevar a cabo la extensión y el asfaltado de la pista de tierra compactada totalizando una longitud de 1.750 mts., incluyendo en su trazado cinco circuitos en variadas medidas. El 16/abril/78 se habilita lo expresado, haciendo nuevamente su presentación, las categorías de "Cafeteras" y "Mar y Sierras". La primera competencia a nivel nacional fue del "Fórmula 4 Nacional" el día 2/ setiembre/79.

En el año/84 surge otra nueva inquietud que fue la de tender el circuito aproximadamente 600 mts. para permitir la presentación de otras categorías nacionales. Lógicamente a esto, corre aparejado la ampliación y mejora de boxes, sanitarios, medios de seguridad, cantina e instalaciones en general. Esto motiva que coincidente con los 100 años de vida de su ciudad natal, el "AUTO CLUB PIGÜE" pueda estrenar con gran suceso de público sus nuevas instalaciones, donde debuta para la zona: "Entrecor" y "TC 2000". Meses después hacen también su presentación en este escenario "Turismo Clases 2 y 3" y "Datsun".

A partir de octubre del año ppdo, rigen el destino de esta Institución los señores: HUGO P. DOMENICALE - OSCAR J. FONTANAZZA - ROBERTO ORTIZ - JUAN C. MAGALLANES - FRANCISCO C. D'ANGELO - FRANCISCO A. SERAIN - HECTOR E. GONZALEZ - JORGE GONZALEZ - OMAR E. CANEVA - ALBERTO S. CAPELLA y RAUL D'AMICO.

GONZALEZ Hnos.
TRANSPORTES GENERALES
AV. MITRE 255 - T. E. 2137 - 8170 PIGÜE

LA PREVISION
Cooperativa de Seguros Ltda.
AV. MORENO 101/121 (7500) TRES ARROYOS
PCIA. DE BUENOS AIRES
TELEX 32716 PREVIAR
ORGANIZACION PIGUE España y Belgrano
Organizador: EMILIO A. SUAREZ TE (0923) 2891-2145

Colocadora "PIGÜÉ"
de BRAVO Hnos.
Venta y Colocación de Caños de Escape
F. ISSALY 328 - TEL. 2971
8170 - PIGUE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Campeonato de Automodelismo

Pista 6 carriles de 4 mts. recorrido, apta para campeonato nacional.
25 participantes de Pigüé y zona.
En Pigüé los repuestos se adquieren en casa Mezzanotte y Cía. las distintas categorías la dan la carrocería de los autos, ej. TC 2000. Los motores 16D: preparación Libre.
En Pigüé la actividad se desarrolla en el local de la calle San Martín 239 – Tel. 0923-2137
Es de nuestro interés contactarnos con aficionados a este deporte con el fin de intercambiar ideas.

Guillermo A. González



Carlos A. Magno

25 años, soltero, por poco tiempo según su novia Mirta Ganeau.
Comenzó en Turismo Mar y Sierra 1982 con 7° puesto en la final, en el 83 fue subcampeón y con una diferencia de 9 puntos.
Con un Dodge TC 2000 se vio frustrada su participación por las desventajas con sus pares.
En Rafaela (Sta. Fe) debutó en CAP y tiene proyectado para 1986 participar en la clase cuatro.
Su mayor apoyo moral y económico lo brinda su padre, Carlos Magno, que corre sus carreras reflejado en su hijo.

Francisco Carlos D'Angelo
Transporte Servicio Agro Móvil al campo
AGENCIA
TEL. 2331 – 3519 – 3399
8170 PIGUE

Empresa de Omnibus
Ñandú del Sur S.R.L.
Recorrido - B. Blanca - Rosario - Sta. Fe - Paraná
B. Bca sale 17.15 - Paraná llega 10 hs.
Paraná sale 17.15 - B. Blanca llega 10 hs.

TALLER MECANICO DON AGUSTIN
AUTOMOTORES y CAMIONES
Margarita E. de Trech e Hijos
HUMBERTO I°. 336 Tel. 2978 8170 PIGÜE
RUTA 33 Kmt. 131 1/2 Parque Ind.

GUNGADIN
Caza - Pesca - Camping
Galería Visión 2000 - B. Blanca

GARCIA EMILIOZZI S. A.
Concesionario Motores BORGWARD Diesel
Turboalimentado
Bajo Licencia V. M. Italia
RODEZ 169 T. E. (0923) 2048 - 3115 8170 PIGÜE

José N. Moscardi e Hijo S.C.A.
AUTOMOTORES
Av. CASEY 51 - 8170 PIGUE T.E. (0923) 2335

Fernando Balbuena

Raquel (Rita) esposa, hijos 8 - Fernando (32), Roberto (31), Carlos (30), Raúl (29), Santiago (26), Mónica (24), Gustavo (22), Carolina (19).

Se inició en la actividad en los Talleres Raba de Vicente López, siendo el más antiguo preparador de levas del país

En la actualidad atiende coches de todas las categorías del sur de la provincia de Bs. Aires y sur argentino.

En otros tiempos supo ser piloto en limitada lo cual le ha dejado una anécdota del año 1960 en el que se dio la "piña" que lo hizo abandonar, no del todo, el deporte de los fierros.

Ahora, con la ayuda de sus hijos; piensa incursionar en 850.

Esta es una breve presentación para que tomen ejemplo los jóvenes de hoy.

Nuestra admiración y respeto a quien, con sus 57 años, se encuentra más joven que nunca.

RENAULT
Francia Pigüé Motor S.A.C.I.F.I. y A.
Concesionario
Urquiza 464
8170 Pigüé . Buenos Aires
Tel.: 2346
Automóviles

FELICE Y MAGNO S. A.
CONCESIONARIO
Zanello - Bernardin
Giorgi - Robert Laur
MAIPU 161 Tel. 3132 - 2356 8170 PIGUE

PIPPA CARLOS ALBERTO
RECTIFICACIONES
España 325 Tel. 2666 8170 - PIGÜE

MEZZANOTTE y Cía.
Librería y Juguetería
Automodelismo
Avda. Garay 303 - Tel. 2577-3170 Pigüé

Desarmadero
OCAMPO
Para todas las marcas de autos y camiones
B. BLANCA

"DON FRANCISCO"
TRANSPORTE DE HACIENDAS
Juan Carlos Fontanazza
25 de Mayo 215 - 8170 Pigüé

MADERERA VALLESE
ADMINISTRACION Y VENTAS
Rutas 33 y 67 - Tel.: 2751 - 8170 Pigüé (Bs. As.)

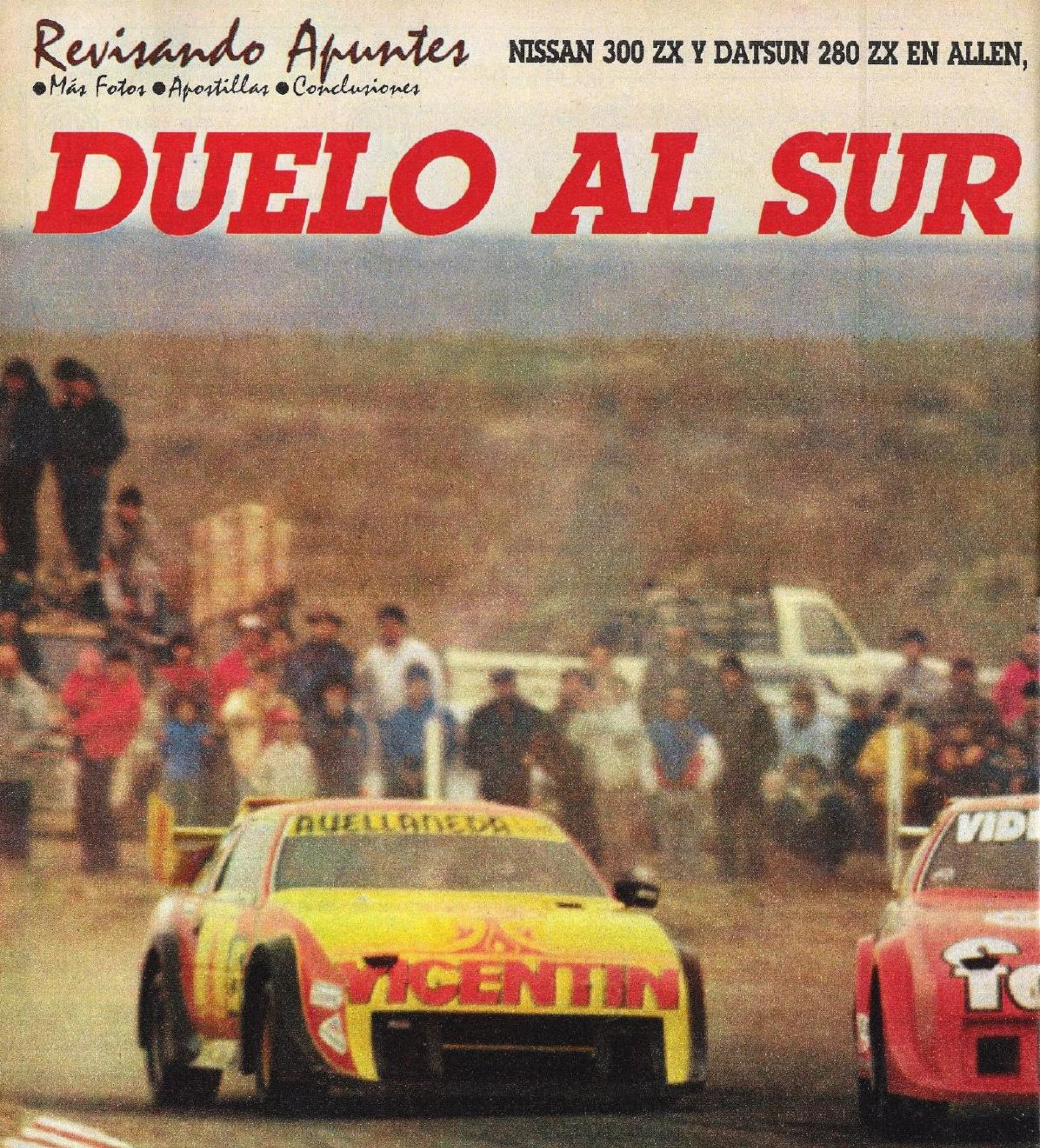
MECANICA EN GENERAL
Preparación de Motores de Competición
LEVAS BALBUENA
RELLENOS Y CRUCES ESPECIALES
Santa Fe 542 B. Blanca

Revisando Apuntes

●Más Fotos ●Apostillas ●Conclusiones

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN ALLEN,

DUELO AL SUR



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RIO NEGRO (11/5/86)

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Juano Fernández y E.E.N.

La movediza "troupe" del Club Argentino de Pilotos llevó su espectáculo, aunque en escala reducida (en cantidad y también, parcialmente, en calidad), a la desértica meseta rionegrina. Y allí lo mejor resultaron algunos "matches" –bajo un cielo encapotado, no "al sol"– sobre los cuales viene a cuento volver, empezando por el que se está convirtiendo en gran atracción de la temporada: Traverso vs. López. Y unas cuantas cosas más...



Juan María Traverso y Cacho López mientras dirimían en Allen su particular lucha. Arriba derecha: Bessone realizó una de las mejores labores en el autódromo rionegrino. Lo sigue Mayorga, de buena actuación en su serie, Picetti, Zampa, Monguzzi y Vido. Abajo derecha: Carlos Garro mirando las entrañas de su coupé Nissan 300 ZX. Espera mejorar en el futuro próximo.

PIEDRITAS

MEJORAS EN ALLEN - Cada vez son más las mejoras que se realizan sobre el circuito del **General Mosconi**. Ya se concretó la pavimentación de 120 metros más, formando de esa manera un dibujo más pequeño (**2.170 metros**) apto para categorías con menor parque y/o promedio inferior. Además, en esta oportunidad vimos que se habían hecho algunos trabajos, tales como modificación de entrada y salida de boxes, baños, tinglado para verificación técnica, instalación de un surtidor de combustible que será techado en un futuro próximo, creación de nuevos sectores cercados para público. Para los meses próximos se piensa construir un tinglado a la vera de la pista para utilizarlo como boxes (complementando a los garajes). El circuito posee un generador eléctrico y en un futuro se hará una perforación para tener un abastecimiento propio de agua. Como se aprecia, un ejemplo más de instituciones –en este caso, el **Allen Automoto Club**– que reinvierte en el automovilismo. El próximo **2 de noviembre** se hará en su circuito una prueba de **Turismo Carretera** y pretenden asimismo que se dispute otra de **T.C. 2000**

COMPRO - **Chehede** Joaquín, el piloto de Los Cóndores, Córdoba, participará en el futuro con una coupé **Datsun 280 ZX** que adquirió a Amadeo. Joaquín estará presente en las próximas carreras.

BOUTIQUE - El **Club Argentino de Pilotos** mostrará en carreras próximas una novedad. En una coqueta carpa plástica instalará una **boutique** donde se podrán adquirir remeras, camperas y diversos artículos relacionados con la categoría.

GAFFE - La equivocación del fin de semana estuvo a cargo de **Miguel Angel Galluzi**, quien puso su extensa experiencia al servicio de su amigo "**Paco**" **Mayorga** trabajando como su "team-manager". La cuestión es que, entrevistado por los colegas de la audición **Campeones**, Galluzi respondió: "**Queridos amigos de 'Carburando'...**" Ni hablar de la cara de la familia Legnani cuando lo escuchó...

PROLIJO... - **Juan Pablo Zampa** volvió a correr con la coupé **Nissan 300 ZX** que utilizara Eugenio Breard. "**Quería correr sobre todo como entrenamiento. El auto no anda como debiera y por eso me dediqué más a esquivar coches que a competir. La idea es que estas carreras me sirvan como entrenamiento para la futura coupé Renault Fuego cuyo motor está preparando Rafael Balestrini en Buenos Aires.**"

BODAS DE PLATA - Próximamente el **Allen Automoto Club** cumplirá sus bodas de plata. Durante los 25 años desde su fundación pasaron por su presidencia 7 hombres diferentes.

1



2

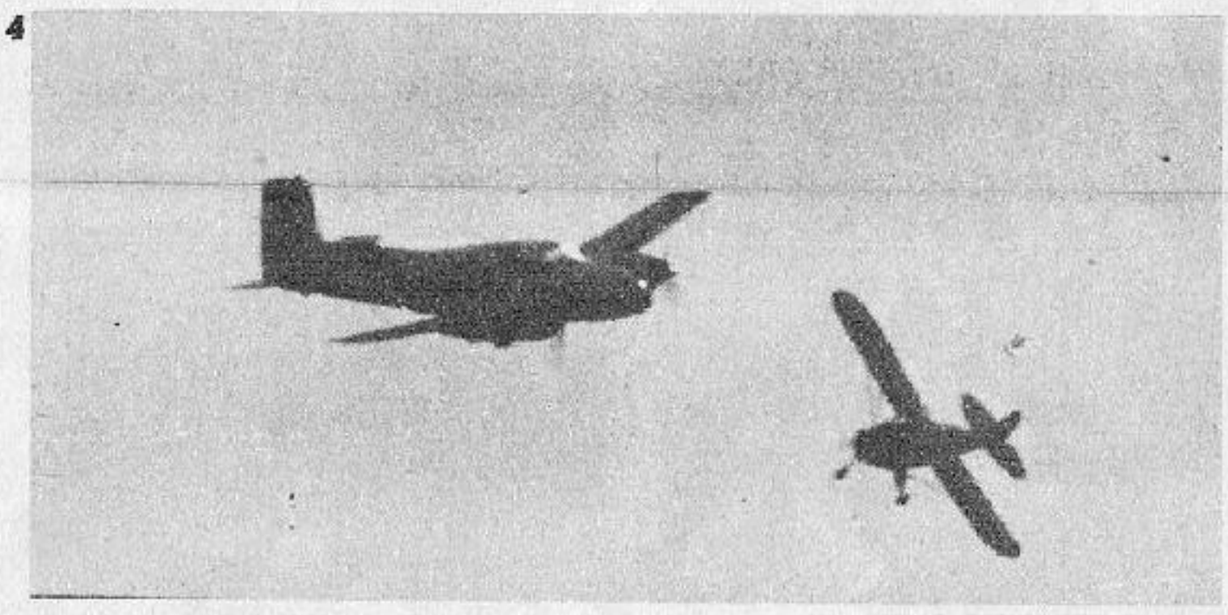


3



1. Festejo de cumpleaños para Gabriel Raies. Posan parados: Céspedes Jr., Pablo Raies Batelli, "El Hombrecito", Juan Zampa, "Satanás" Raies, Alcides Raies, Julio Rega y Carlos Veronesi. En cuclillas, un colaborador del equipo. 2. Conversación entre santatesinos: Juan Pablo Zampa y el rosarino Daniel Sancho comparan apuntes. 3. Cuando su rueda delantera derecha estaba pinchada, Tomás Harpe hacía estas piruetas en cada vuelta. 4. El tráfico aéreo sobre el circuito era notable. En un momento pareció que ambos aviones iban a colisionar. No pasó nada, pero... podría haber sucedido. El piloto del monomotor llegó a volar a menos de diez metros de altura, ¡sobre la recta de boxes! 5. Cacho López almorzando con Héctor, el concesionario que da de comer a todo el CAP con su excelente servicio de comida rápida. También fue a Allen. 6. Miguel Angel Galluzi diciéndole a Paco Mayorga cómo tiene que hacer para ganarle a Rodríguez Canedo. ¡El CAP también entró en el túnel del tiempo! Veinte años no es nada... 7-8-9. El fuoripista de Crocerí en la primera curva de Allen. Se le acabaron los frenos y ahí fue... Esquivó milagrosamente a Urrutia y Zampa y fue derecho a la tierra. Luego pudo reponerse del susto y volver a boxes con varios de los plásticos de su Nissan 300 ZX arrancados.

4



5



6



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FICHA GENERAL

Fecha: 11 de mayo de 1986.
Lugar: Autódromo General Mosconi de la ciudad de Allen, Río Negro.
Organizador: Allen Automoto Club.
Autoridades: director de prueba: Boris Mucevic; **comisarios deportivos:** Ricardo Lacour (presidente), Egidio Frangella; **comisario técnico:** Juan Manuel Esnal.
Ubicación del escenario: a 4 km de la ciudad de Allen.
Condiciones climáticas: frío y nublado.
Participantes: 21 en Nissan 300 ZX, 13 en Datsun 280 ZX.
Público: 7.000 personas.
Televisión: ATC para todo el país en directo. Fragmentos para Canal 2 de La Plata y Canal de Neuquén.
Organización: muy buena.
Infraestructura: buena.
Servicio de prensa: bueno.
Accesos: regulares, de ripio.
Estado del circuito: muy bueno.
Espectáculo: bueno en Nissan 300 ZX, pobre en Datsun 280 ZX.



300 ZX

a GUSTAVO DER OCHANESSIAN

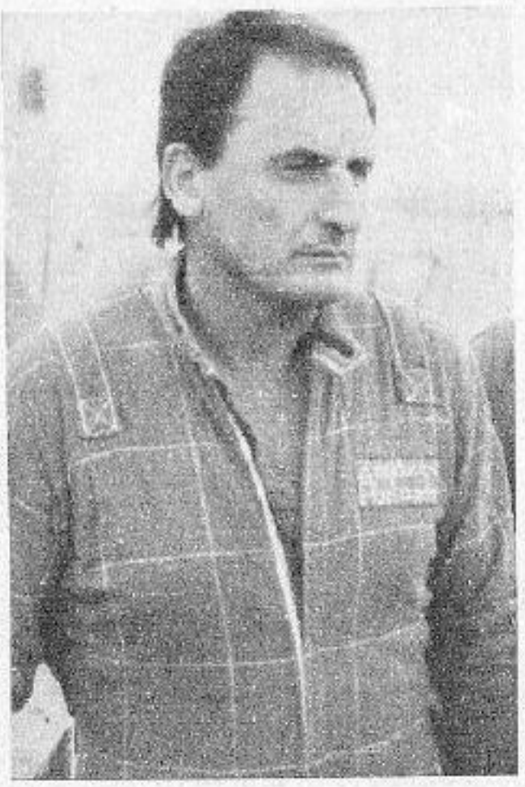
Porque realizó una excelente carrera en la final luego de haber largado en última posición debido a que, en su serie, atropelló un cartel de publicidad en el "fuoripista" provocado por un toque con Picetti. Desde atrás concretó una remontada notable que sólo puede compararse con el similar trabajo hecho por "Tito" Bessone.



280 ZX

a ABELARDO ZENKLUSEN

Porque en todo el fin de semana rionegrino concretó una labor excepcional, pese a que su auto fue atendido por un nuevo preparador desde la semana anterior a la competencia. En clasificación y carrera –donde realizó el récord de vuelta– su performance fue muy buena.

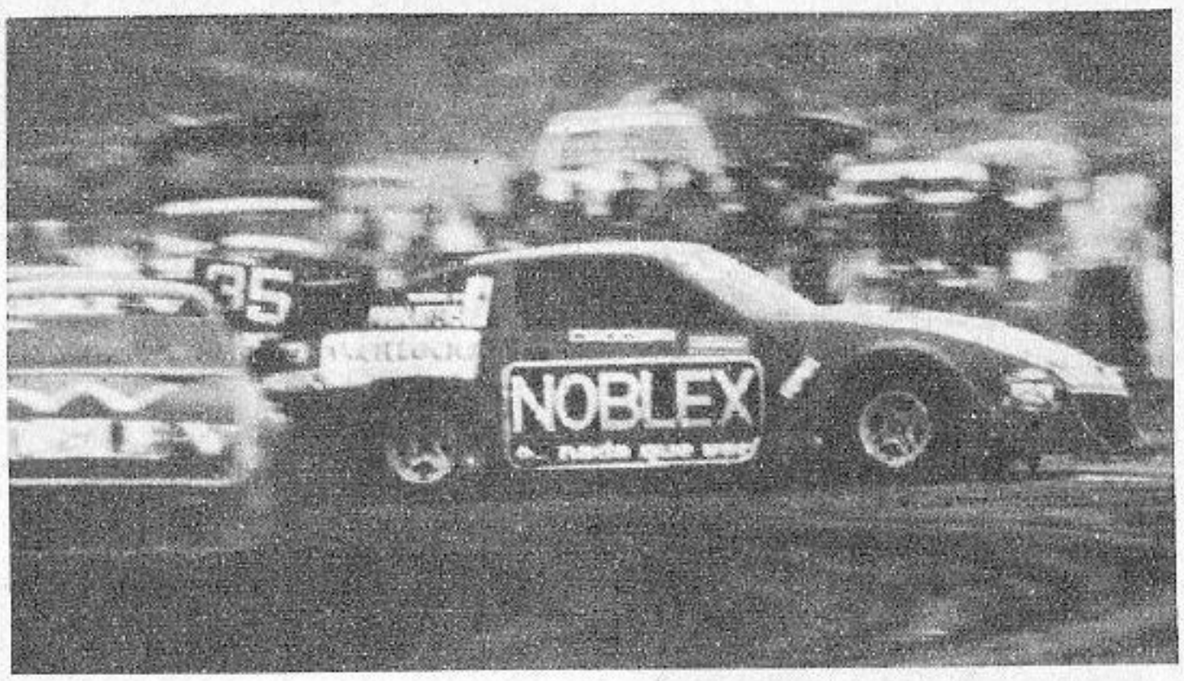




7

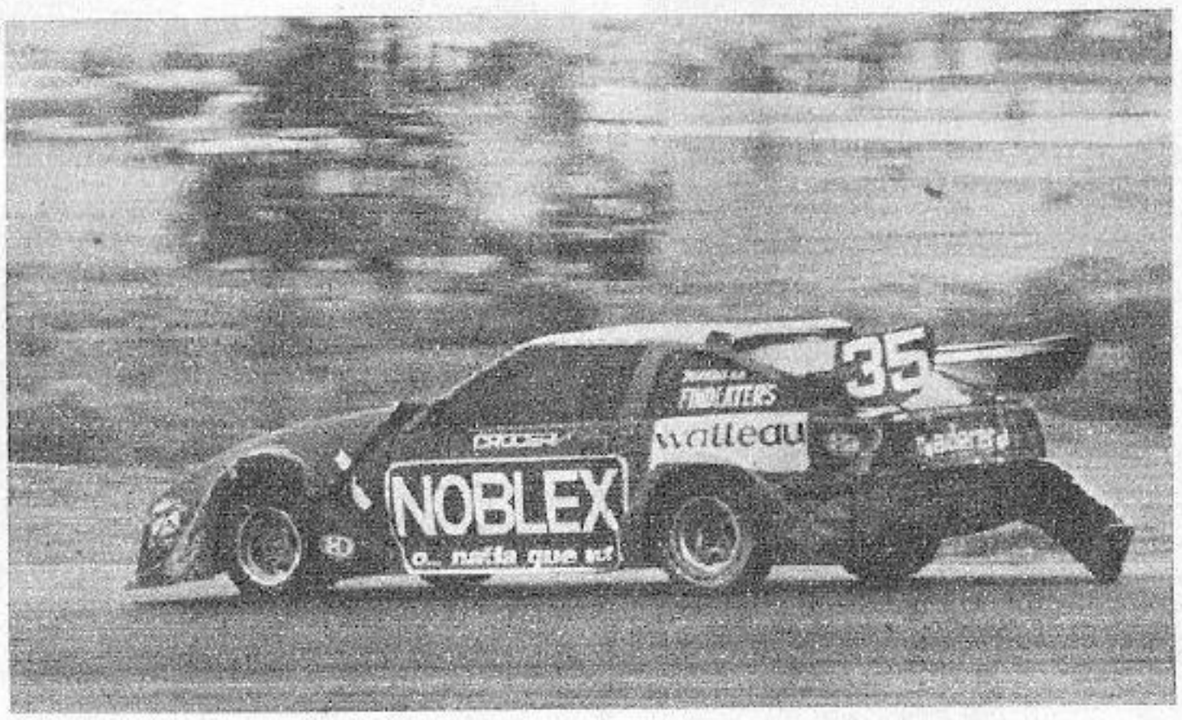


8





9









Arriba: *Zabala encabeza un pequeño pelotón que integran también Carlos González y Tomás Harpe, dos que hicieron buenas carreras sobre sus coupés 280 ZX.* Abajo: *momento en que Guerra atropella a Silvio Oliva en la primera curva. Luego, la columna de dirección de Guerra quedó resentida.*

LINDOS - El cambio de las 280 por las **300 ZX** trajo algunas novedades interesantes en la presentación de estas últimas coupés. Evidentemente, los "muchachos" han puesto un énfasis mayor en la estética de sus autitos. De esa manera se ven prolijos filetes, despampanantes combinaciones de colores, ubicaciones lógicas de las publicidades, todo lo cual otorga a la categoría una gama cromática espectacular.

BALANZA - En cualquier momento se verá en los circuitos la **nueva balanza** que adquirió la **Comisión Deportiva Automovilística**. Tras largas discusiones en una cantidad de carreras, este adminículo –digital– terminará con problemas, sospechas y denuncias. El auto que esté fuera de reglamento, afuera...

SOTRO - **Marcelo**, quien debutó sobre un **Datsun 280 ZX** en el autódromo de Buenos Aires en la primera carrera de este año, está dispuesto a agrandar el motor de la coupé que fuera de Héctor Pujadas, que no fue rectificado como la mayoría. "**Al fin y al cabo, los 200 cm³ menos con que corro dan una ventaja innecesaria. Además necesito pulir mi manejo, ya que, como provengo de categorías zonales, es más bruto de lo que necesitan estos autos.**" Antes, Sotro corrió en T.C. Biplaza y Fórmula Uno Pampeana. Dado que su motor tiene 130 libras de compresión en vez de las ideales 170, es evidente que deberá revisarlo.

PRECIO - Aproximadamente, una coupé **Datsun 280 ZX** lista para largar y en buenas condiciones, hoy se cotiza en **18.000 dólares**. Promedio de varias operaciones realizadas.

LARROCA DICE - Apenas terminada la carrera de Nissan 300 ZX, el cordobés **Juan Carlos Larroca** anunció: "**Creo que si no permiten abrir los motores a la brevedad, voy a vender el auto. No anda y no hay manera de compensar eso con el trabajo en suspensión**".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿ Es posible que gracias a mis revelaciones ,

En 1 mes estos 30.000 ₳ serán suyos ?

Este mensaje está dirigido únicamente a las personas que nunca ganaron al prode, a la quiniela o la lotería... también a las que ganaron solamente (ínfimas sumas (menos de 100 ₳). **También está dirigido a las personas que creen que ganar muchos miles es imposible, a todas las que se desesperan y piensan que su vida será solamente una sucesión de días tristes y sombríos.**



Su cifra de oro.

Cada vez más los científicos admiten que la posición de los astros con respecto a nuestro nacimiento influye en nuestra vida, nuestra conducta, el modo (bueno o malo) de elegir

También se admite cada vez más que una cifra parece marcar nuestra vida. Algunos dicen que es el signo visible por el cual nos ayuda la Inteligencia Infinita, una especie de huella mística que demuestra que no estamos desamparados.

Si leyó, así como lo hice yo, las declaraciones de los grandes ganadores (más de 200.000 ₳) habrá constatado que la mayoría de las veces admiten que fueron ayudados, que los números les fueron "dictados" en forma total o en parte.

A riesgo de hacer el ridículo, reconocieron ese hecho honestamente.

También la prensa especializada señala que un increíble número de personas ganó sumas importantes e inesperadas, gracias a su cifra de Suerte Personal. Ellas lo afirman.

Ayúdate y el cielo te ayudará.

No desespere más.

La experiencia demuestra que la Suerte surge en el momento en que menos se la espera.

Al leer este mensaje sabrá que este hecho muestra que la suerte está en camino y va en su encuentro.

Es el signo visible que ella está dispuesta a ayudarlo.

Trate de recordar todos los momentos importantes de su vida y comprobará que siempre aparece la misma cifra.

Esta es distinta de la de su vecina o de su mamá.

Algunos perciben este mensaje y le sacan provecho en forma de miles en el prode, la quiniela y la lotería. Por diversas razones hay quienes no lo reciben. Y es a ellos a quienes está dirigido mi mensaje.

RESPONDA CON TODA HONESTIDAD ESTAS 8 PREGUNTAS

	SI	NO
1.– ¿Juega usted al prode, o a la quiniela?		
2.– ¿Juega usted a la lotería?		
3.– ¿Ganó ínfimas sumas (menos de 100 ₳)?		
4.– ¿Juega al menos una vez por mes?		
5.– ¿Juega más de una vez por mes?		
6.– ¿Está dispuesto a seguir mis revelaciones gratuitas?		
7.– ¿Se compromete usted a informar cuando haya ganado sus primeros miles de ₳? (Ninguna indiscreción que temer, es secreto profesional).		
8.– ¿Serán suficientes 30.000 ₳ para resolver sus problemas?		
TOTAL DE LOS SI		

GRATIS

Si en total suma más de 3 SI

Si en total suma más de 3 SI envíeme el cupón de abajo. Todo es gratis para usted. No envíe ningún dinero. Nunca se le reclamará nada por mis revelaciones. Teniendo en cuenta la fecha y lugar de su nacimiento, le indicaré:

1º Su Cifra de Oro Astral.

2º Un importante estudio (4 páginas) sobre su tema Astral.

3º Haré precisiones en cuanto a los períodos favorables infalibles (Juego - Amor - Afecto).

4º También indicaré la solución al problema personal que en este momento puede perturbarlo.

Todo esto es gratuito. Pero contésteme antes de los 10 días.

La suerte pasa por su puerta. Ella es como la Fortuna, se la toma por los cabellos.

Envíe hoy mismo el cupón de abajo. De ningún modo deje para mañana. Su felicidad y la de su familia puede depender de este simple gesto.

Cordialmente
Mercedes Lara

M. Lara - Casilla de Correo 409 (1000 C.C. Capital Federal)

CUPON GRATUITO

(sin compromiso de ninguna clase) ML

para enviar a **Mercedes Lara - Casilla de Correo 409 (1000 C.C. Capital Federal)**

Sí, certifico totalizar más de 3 SI y le estoy contestando antes de los 10 días.

Me interesa conocer **gratuitamente** mi Cifra de Oro Astral y un estudio de mi Tema Astral + mis períodos favorables + la solución a mi eventual problema personal.

Apellido: .....

Nombre: .....

Dirección: .....

Localidad: ..... Cod. Postal .....

Provincia: ..... Tel. .....

Fecha y lugar de nacimiento .....

Envío mi correspondencia en forma discreta sin marca exterior

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 22/5/80

AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
-VENTA-

Vendo **KARTING** con chasis, vara o Bre-Kart. Motor Zanella 125, ideal para correr en mini Midgal. Juntos o por separado. Tel. 641-1571. Rivadavia 10574, Capital Federal.

Vendo **KARTING**, chasis Bre-Kart motor DAP poco uso con accesorios juntos o por separados. Entrego primera oferta. Tel. 641-1571 o 67 6667. Rivadavia 10574, Capital Federal.

Vendo **FIAT 600** S. Mejorado. Dos motores RG. Repuestos varios. Café Poirat, 8. Encalada y Amenábar d/20 hs.

Vendo permuto **FIAT 600 DRAGSTER Y LA ZEBRITA** compite 1/4 de milla (bicadas) con motor Chevrolet 250 posición central caja ZF, autoblocante Dubeco, frenos a disco. José Batallan 2814, Saenz Peña.

Vendo **128 '78 CLASE 2 TURISMO** fierros Pardo, 2 motores, autoblocante y relaciones, suspensión Baldinelli, gomas lluvia nuevas, ocho llantas, transformable auto de calle (muchos accesorios). Tel. 0461-23214. Mitre 100. San Nicolás, Bs. As.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE Campeón 1984 y 1985, mecánica Peugeot. Irala 1631, Dock Sud.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE César Talamona, Osvaldo Cruz y Vieytes, Capital Federal.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE Tito Talamona, Osvaldo Cruz y Vieytes, Capital Federal.

Vendo **KARTING CHASIS BRE-KART** casi nuevo, mod. 85, motor DAP carrera larga, ideal para categorías Juniors o Internacional. Juntos o por separados. Escucho oferta. Tel. 641-1571 o Rivadavia 10574, Capital.

Vendo **COUPE DATSUN 280 ZX** en buen estado, listo para largar. Hablar al Tel. (041) 399263.

TURISMO CARRETERA DEL OESTE CHEVROLET N° 3 Rankin 85 con todos fierros de primera, listo para largar, con trailer y repuestos completo o a conversar Aníbal. Degioannini vende permuta. 664-1813.

RENAULT RALLY R12 motor Berta, caja con autoblocante, amortiguadores a gas. Todo revisado a nuevo con repuestos. Llamar al 653-8295, preguntar por Mario Fryc o Francisco Mateo Pera.

FIAT 600 S mejorado, dos motores Rg, varios repuestos, gomas. Café Poirot, 8. Encalada y Amenabar. d/ 20 hs.

FIAT 600 RALLY auto de punta. 2 puesto Campeonato Rally/86, Suspensión pista y Rally. 11 gomas Fiter, jaula, butacas, cinturones. Impecable. Completo. Recibo auto 1° Cida N° 1256 General Bustos. Alen 1200 Córdoba. Tel. 729104.

Vendo **DATSUN 380 ZX CAP** 3 carreras, mecánica Nadin partes originales A 13.000. Pastor Lacasa 350. Tapiales. Tel. 652-1008 0245-621. Dolores.

Vendo KARTING VARA 8G sin motor, gomas Faneca de asfalto. Nuevo, sin uso. Para usar con o sin caja A 500. Tel. (0254) 8-2042 Pinamar. Sr. Paco.

DATSUN 280 ZX Club Argentino de Pilotos vende Arnoldo Capra. Listo para largar, papeles al día. Ver y tratar en horario comercial con señor Oscar Nadin en Pastor Lacasa 342. Tapiales.

Permuto **F.6 ENTRERRIANA** por Karting competición o vendo. Roca 260 Tel. 03282081, Zárate.

Vendo **BRAVI 1978 MOTOR R18 2000**. Preparación Berta caja TCM 5V impecable. Listo para largar F2 Sudoeste Bonaerense zonales. Auto de punta. Trenque Lauquen, 0392 23291.

Marcelo Inarza vende o alquila **128 - 1300 TURISMO CLASE DOS** mecánica Julia Pardo Caa-Guazú 2800. Lanús Este. Tel. 255-1551.

Miguel Angel Torras vende **R12 RALLY** Campeón 1985 listo para largar. Ver lo taller Batelli. Llamar 051-717232. Cornelio Saavedra 169. Córdoba. Horario comercial.

Vendo **DATSUN 280 CAP** mecánica Nadin 3 carreras motor grande partes originales A 13.000. Pastor Lacasa 338. Tapiales. Tel. 652-1008 0245-621.

DATSUN 280 ZX vende Arnoldo Capra, listo para largar C.A.P. papeles al día. Tratar horario comercial con Oscar Nadin. Pastor Lacasa 342. Tapiales. Remite Arnoldo Capra, Mitre 239. Dolores. Tel. 0245-621.

2.0 AUTOMOVILES
-VENTA-

FIAT 128 IAVA exclusivo Amarillo sambayón - super original - nunca golpeado - para viajar como en un Exacet a 7.500 R.P.M. 942-0748.

Vendo **PEUGEOT 504 81 DIESEL**, impecable. Beige marila. Motor OK. Acepto menor valor. Tel. 642-9857 (por las mañanas o noches).

PEUGEOT 504 TN 1977 pintura original con franja Siliens Caballino 200 89.000 Km reales, segunda mano A 4.800. Lunes a viernes Beruti 30, Avellaneda. Sábado, domingo Lavalleja 3235, Quilmes Oeste. Bello.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

Vendo **SIAM MODELO 66** en excelente estado, para coleccionistas. Ver para creer. Estrada 3845. San Justo, Pcia. Bs.As. de lunes a viernes después de las 16 hs.

DESOTO 1929 doble tacton original. Impecable, motor chapa cintura cromados, carrocería, ruedas, Joya. Regalo A 2.950. Felipe Hughes 742. Hughes, Prov. de Santa Fe. Urgente vendo permuto. Tel. particular 0473 91157.

Vendo **FORD T MODELO 1920** única mano, una joya. Restaurado a nuevo. Todo original de fábrica. Precio a convenir. Tratar Atilio Luis Giaccone, Rivadavia 1276, San Francisco (Cba.) Tel. 22968 (0564) (Auto colección).

Vendo permuto **COUPE CHEVROLET 1940 T.C. 40** Sudoeste Bs. As. Buenos Fierros, paliers flotantes, cuatro frenos discos, motor Chevrolet 3 litros. Tratar Tel. 2-9651 Tandil, Prov. Bs. As. (también entrego sin motor).

Compro **MOTOR CADILLAC 12 cilindros** y mecánica Ferrari 12 cilindros. Av. Beiró 2459. Capital. Tel. 571-7559.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE
-VENTA-

COUPE VALIANT CHARGER AUSTRALIANA aire equipo gas, seis cilindros 17.000 Kms, fuera de serie, única en el país. Consúltenos 701-7948.

5.0 MOTOCICLETAS
-VENTA-

Vendo **HONDA C.B. 750 MOD '80**. Toda original con 24.000 Km reales, total A 3.300. Llamar al Tel. 129 Vicuña Mackenna (Cba) preguntar por Esteban.

MOTO GUZZI 235 cc original. Llantas aluminio, mecánica 0 km. Sucre 4041, Quilmes. 254-4304.

Vendo **MOTOS SAPUKAY 25 cm³**. Todo nuevo. Cigüeñal, caja, biela, bulas, aros, pistón, perno concarburador y encendido electrónico. Ideal Karting o motociclismo. Daniel 922-8122 8.00 a 18.00 o deja mensaje.

Vendo **MOTO HONDA CB 900 F "BOL D'OR"** modelo 1980. Muy buen estado. Pocos kilómetros. Con carenado. U$S 5.500. Hablar al teléfono (0541) 21242 o 22153. Villa Carlos Paz.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-COMPRA-

Compro **LUNETA** completa o vidrio izquierdo Torino Comahue. Escribir a Gustavo Varela Schroeder s/n. Melo. Pcia. de Córdoba o dejar mensaje en Tel. 0385-92026.

Compro **TAPAS DE CILINDRO MEDERBROK** para Ford 59-B 100 HP en buen estado. Escribir a C. Correo 82 6000 Junín, Bs. As.

Compro **JUEGO DE TAPAS CILINDRO Y ADMISION EEDERBROK** para motor Ford 59 B. Casilla de Correo 82 - 6000 Junín, Bs. As.

FIAT SILVIO Volkswagen
REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION
FIAT Volkswagen
TODAS LAS LINEAS
Y ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO
BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

Compro **CHASIS KARTING CLASE 125 cc** (senior) Tel. 254-8667. Hipólito Yrigoyen 572 5 F, Quilmes Este.

Vendo (1) **MOTOR R 18 2000** preparación Berta completo semi nuevo (1) carrera (1) tapa cilindro R18 2000 completa Berta. Trenque Lauquen. 0392 23291.

Vendo **BRAVI Mod 78** impecable. Motor R18 2000. Preparación Berta, caja TCM 5v (1) motor R18 2000 Berta (1) faca competa Berta R18 2000. Trenque Lauquen 0392 23291.

Vendo líquido **CHASIS MARTOS F2** ideal F1 pampeana, categoría zonales. Estado impecable, fierros R18. Consulte. Llamar Tel. (0392) 23731 22197, Trenque Lauquen.

Vendo **AUTOBLOCANTE FIAT 128** 2 carreras con corona 53 y piñón 12. A 500 Construcción Julio Pardo como nuevo 92-9740 920797 9 a 18 o de 20-22 al 921-4816.

MOTOR R.F 100 c.c. 0 Km todas las relaciones, Rotos. varios. Tel. 0245-3005 Dolores.

Vendo **BIELAS, AROS, COJINETES DODGE 6 CILINDROS.** Todo nuevo. Tel. 755-3943 18 a 21 hs.

Vendo **CHASIS ANDUJAR F-2.** pontones efecto suelo, radiadores agua y aceite, caja Sáenz de 5a. 8 llantas Estilo. Virrey Arredondo 3142, Tel. 552-8159.

Vendo **CHASIS FORMULA RENAULT TULIA 18** muy buen estado. Tratar Sr. Julio, Tel. 71-1617. ver San Lorenzo 4520, Villa Ballester. Llamar por el mediodía.

Vendo **CHASIS FORMULA RENAULT** urgente. Ideal Sport 1050 o Zonales Tulia 18. Muy buen estado. Tratar 71-1617 Sr. Julio. Ver San Lorenzo 4520, Villa Ballester. Escucho ofertas.

CASCO MOJARRA apto categorías ex bicampeón Jaremzuk. Irala 1631, Dock Sud.

Vendo **CARROCERIA DODGE T.C. 3 LTS** caja Sáenz, frenos FT, dos motores standard, block pesado, cigüeñal Valiant 10 Km, butacas, elementos tren delantero. Todo 0 Km, llamante. Piedrabuena 3592, Olivos, altura Paraná 3500.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 108 — 21 de mayo de 1986

Sport Prototipos, Fiat 600 SM y Sport C.A.S. en Buenos Aires

LAS DOS HORAS FUERON PARA ARIAS Y STEFANINI

En el autódromo de **Buenos Aires**, el domingo 27 de abril la categoría **Sport Prototipos** llevó a cabo, utilizando el circuito Nº 9 de 3.345,50 metros, su tradicional prueba de **Dos Horas** de duración en la que comparten cada máquina dos pilotos. La largada de esta prueba, como tambien es habitual en ella, se realizo estilo Le Mans, con el piloto sentado en su máquina, atado con los cinturones de seguridad y el motor detenido. Para esta oportunidad se estableció la obligatoriedad del cambio de pilotos, cada media hora de competencia.

La carrera perdió a poco de su comienzo el aporte de serios candidatos como por ejemplo la dupla formada por De Rossi-Pérez y Lara-Marchese. No obstante, el desarrollo mostró una interesante lucha por los tres primeros lugares, definiéndose el de privilegio cuando solamente faltaban tres giros, al superar Stefanini a Senna en el sector del cajón.

Interesante tarea la realizada por Castiñeira-Bianchi, quienes con un auto no muy veloz se las ingeniaron para mantener el cuarto puesto durante las tres cuartas partes de la carrera, hasta que una prolongada detención en boxes los excluyera de la misma. Con máquina similar (Crespi-Minimodels) el dúo de veteranos del C.A.S. Dellepiane-Berazategui, llegaron al sexto puesto final en base a un ritmo sumamente parejo. Otro veterano que también estuvo presente haciéndose sentir fue el ex piloto de Turismo Carretera, Sport Prototipos y Fórmula Uno Mecánica Nacional, Norberto Pauloni, quien compartio el modificado Crespi de Nelson Guidi, coronando ambos el esfuerzo con un meritorio cuarto puesto.

Como balance de la competencia pudimos apreciar un buen índice de arribos, lo que demuestra que los muchachos no solo se preocuparon por trabajar en la parte estética, sino que tambien dedicaron similar esfuerzo a la mecánica.

Clasificación: 1° H. **Arias - G. Stefanini (Sergio) 75 vueltas a 124,297 km/h**; 2° M.Senna-C. Egozcue (Crespi), 75 v; 3° E. San Millán-C. San Millán (Crespi), 74 v; 4° N.Guidi-N. Pauloni (Crespi), 70 v; 5° F. Gonzalez-J. Magré (Ladi), 68 v; 6° M. Dellepiane-R. Berasategui (Crespi, Minimodels), 67 v; 7° R. Ali-L. Caggino (Crespi), 62 v; 8° J. Frate-J. Fiscina (Crespi), 60 v; 9° R. Almada-O. Canosa (Avante), 57 v; 10° A. Córsico-E. Amenos (Sergio), 57 vueltas.

Compartiendo el mismo escenario se presentaron las categorías **Fiat 600 Standard Mejorado** y el **Club de Autos Sport**, siendo la quinta prueba del año para los Fiat 600, quienes presentaron 17 autos en la grilla de largada.

La carrera mostró un intenso tramite durante la primera mitad, hasta que desertaron Luis, Nadin y Sarrode, dejando en manos de Pérez y Fulgheri los dos primeros puestos. No sucedió lo mismo en el segundo pelotón ya que Rodeles, Gagliardo y Erazun definieron su pleito en la línea de sentencia.

Clasificación final 20 vueltas: 1° Jorge Pérez (Florida) 36m26s 8/100 a 110,186 km/h; 2° Mario Fulgheri (Valentín Alsina) 36m28s 64/100; 3° Roberto Rodeles (Bernal) 36m42s 73; 4° Miguel Gagliardo (C.F) 36m43s 44; 5° Marcelo Erazun (C.F) 26m 43s 66; 6° Juan Sánchez (C.F) 37m 17s 24; 7° Osvaldo Testai (C.F); 8° Daniel Rodriguez (Lanús); 9° Juan Binnewies (Bernal); 10° Carlos Boni (C.F). Record de vuelta, Luis en 1m47s 23/100 a 112,317 km/h. **Campeonato: Luis 70 ps**; Pérez 55; Boni y Fulgheri 31; Rodeles 24.

Club de Autos Sport. Una muy buena victoria obtuvo Antonino, teniendo que superar en la primer mitad de la competencia a Kritz (con evidentes problemas de alimentación) y Albamonte, manteniendo durante las quince vueltas a sus espaldas al amenazante Antique de Gaggino. **Clasificación: 1° Francisco Antonino (Lotus MK 7) 26m28s 55/100 a 113,124 km/h**; 2° Luis Gaggino (Antique) 26m51s 2; 3° Ricardo Berasategui (Rocha Vintage) 27m32s; 4° Daniel Kritz (Lotus MK7) 27m33s 58; 5° Pedro Gómez (Lotus MK 7) 27m36s 96; 6° Carlos Sosa (Lotus MK 7) 28m43s 39; 7° Miguel Otamendi (Lotus MK 7); 8° Ito Dellepiane (A.S.A.). El mejor registro de giro lo estableció Antonino en 1m43s 65/100 a 116,196 km/h.

Informes y fotos: Carlos R. Varela



Los ganadores de SP en un aprovisionamiento. Arias (de buzo negro) y Stefanini, con casco.



Jorge Pérez, ganador en Fiat SM, flanqueado por Rodeles (de barba) y Fulgheri.



Francisco Antonino ingresó al circulo de los triunfadores del C.A.S.

Limitada Belgranense en General Belgrano

LLOVERAS, TAMBIEN EN LA TIERRA

Gral Belgrano, Bs.As. El Auto Club General Belgrano, en el circuito de la Sociedad Rural, organizó una nueva fecha por el campeonato de la categoría Limitada Belgranense, con muy buena respuesta por parte del público, presentándose un parque de 27 máquinas lo que obligó a realizar tres series selectivas resultando ganadores Mario Urrutti, Javier Giuliano y José Firmani. En la final, demostrando su adaptación a cualquier tipo de piso, se impuso el actual dominador de la Limitada 31 en Estancia Chica, Horacio Lloveras, utilizando la misma máquina. Destacable también la actuación del bicampeón Ruli Yonhston, quien luego de más de un año de inactividad, volvió al ruedo sin que se notara la larga ausencia.

Clasificación final: 1° **Horacio Lloveras (Chevrolet 4-Ranclagh)**; 2° Raúl Yonhston (Jeep-Gral Belgrano); 3° Javier Giuliano (Jeep-San Miguel del Monte); 4° Anselmo Cáceres (Jeep-San Miguel del Monte); 5° Juan Firmani (Jeep-Gral. Belgrano); 6° Juan Peña (Jeep-Gral. Belgrano).

Año III N° 108 — 21 de mayo de 1986

Autos, Karts y Motos en Tucumán

LITO MOHAMED, CON LA FORMULA

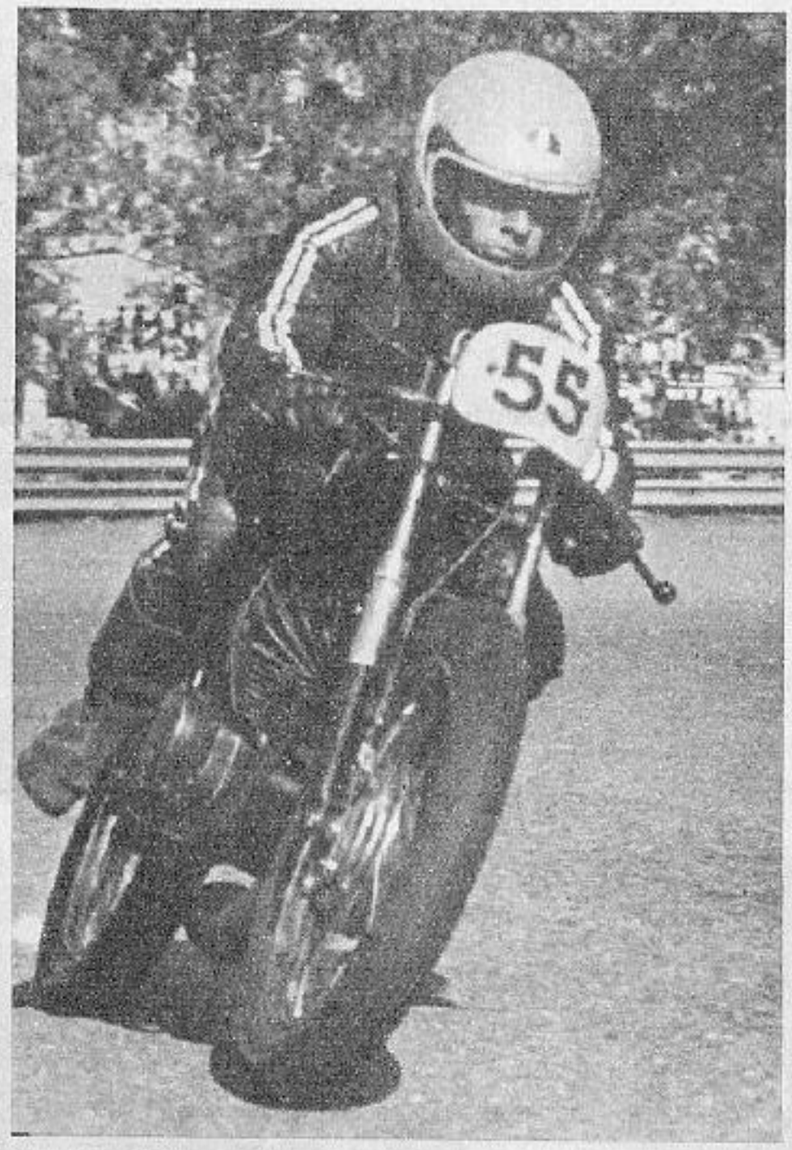


***Lito Mohamed, vencedor en Fórmula 4 Tucumana* (Foto La Gaceta).**

***El veterano campeón Tin Noguera, triunfal con la Zanella RK 250* (La Gaceta).**

San Miguel de Tucumán - *En el autódromo, el Nasif Estéfano, se llevó a cabo el 20 de abril una reunión de deporte motor, la que fue organizada por el Competición Tucumán Club, bajo el nombre de "Premio Apertura". La misma revistió carácter benéfico ya que lo producido fue destinado a paliar la desgracia provocada por las recientes inundaciones en el Chaco.*

Fiscalizó la FRAD N° 9, y hubo para todos los gustos: ***Fórmula 4 Tucumana Autocross*** *(Renault Gordini 850),* ***Karting*** *(sin caja, Zanella 175 cc.) y diversas categorías motociclísticas de velocidad.*



La **Fórmula 4 Tucumana** *corrió sobre el trazado de 1720 metros (el llamado "chico") y tras las 20 vueltas reglamentarias se impuso el subcampeón Lito Mohamed, según el siguiente detalle:* **1° Lito Mohamed, 19m09s30/100 a un promedio de 107,753 Km/hora;** *2° Juan Fogliata, 19m11s34; 3° Juan Carlos Loreto, 19m15s89; 4° Carlos T. Abregú, 19m16s93; 5° Rodolfo Crespo, 19m31s10 y 6° Ricardo Humbert, 19m35s68.*

En **Karting** *se dio el siguiente resultado:* **1° Rodolfo Fernández, en 11m26s59/100** *para las 12 vueltas de la final, a un promedio de* **108,221 Km/hora.** *José Susumano; 3° José Burgio, 4° Ricardo Collado, 5° Manuel Cossio y 6° Ruben Posse.*

Para el **Autocross Tucumano** *se utilizó un circuito especial de 680 metros, el que en la final se recorrió 12 veces:* **1° Ricardo García - Roberto Burgos, 9m41s36/100** *a* **un promedio de 50,529 Km/hora.** *2° Marcos Núñez - Enrique Alderete, 10m16s23; 3° José Blanconi - José Cusumano, 10m30s45; luego se clasificaron, también con 12 vueltas Walter Terrera - Diego Prado, Abel Bestidelli - Osvaldo Corvalán y Eduardo Palomares - Rubén Appas.*

Por último en motos se disputaron carreras para cuatro categorías: **en 125 cc** *venció a Pablo Molina (Zanella); en* **205 cc.**, *Jorge Stefanovich (Zanella RK); en* **250 cc.**, *Tin Noguera (Zanella RK) y en* **Maximotos hasta 450 cc.**, *venció el campeón Raúl Becker (Kawasaki 440).*

(Informe de Harry W. Gray)

Rally de Santiago del Estero

ENRIQUE HAASCHER GANO LA GENERAL

Santiago del Estero– El 19 y 20 de abril se disputó en Santiago del Estero la segunda fecha del **Campeonato de Rally del Noroeste Argentino**, cuya primera reunión se había hecho anteriormente en Catamarca, la plaza más fuerte de esta especialidad en el NOA. Compitieron las **Clases 1 y 2**, a las que se sumó la **subclase "A" hasta 850 cm³**. No fue masiva la participación, pero eso sí, los pocos binomios presentes se brindaron por el numeroso público, definiéndose las posiciones en las dos clases superiores en el último tramo clasificatorio.

El **sábado**, por caminos finqueros de sendas y curverios, se corrió el PC clasificatorio sobre 9,24 kms. Por capacidad conductiva y prestaciones de su Fiat SE 1.5, el tucumano Guillermo "Lelo" Alonso se constituyó en el ganador de la **clase 2**, seguido por el santiagueño Salvador Briz y el catamarqueño Enrique Haascher. En la **clase 1**, el cordobés Raúl Siragusa superó al catamarqueño Jorge Seleme y al crédito santiagueño Daniel Mateucci, mientras que en la "A" era vanguardista hasta ahí Carlos Munrri.







La bolita de Munrri se aplasta luego de saltar. Carrera dura para los chicos.

Seleme triunfador en la clase 1, saltando un lomo. Los catamarqueños dominaron.

El Renault ganador de Haascher transitando en el PC 2 por la zona de Los Hornos (Fotos de Tito Cervera).

El **domingo** se recorrió en dos oportunidades un diseño que comprendía dos sectores de 38 y 51 kms, con un diagrama tipo trébol, ya que fue suprimido el tercero de los tramos de velocidad. Los pilotos debieron someterse a las exigencias de estos primes, constituidas por ripio veloz, piso arcilloso, guadales, tierra dura con serrucho, todo matizado con puentecillos, tranqueras, lomos de burro y badenes, más curvas de todo radio.

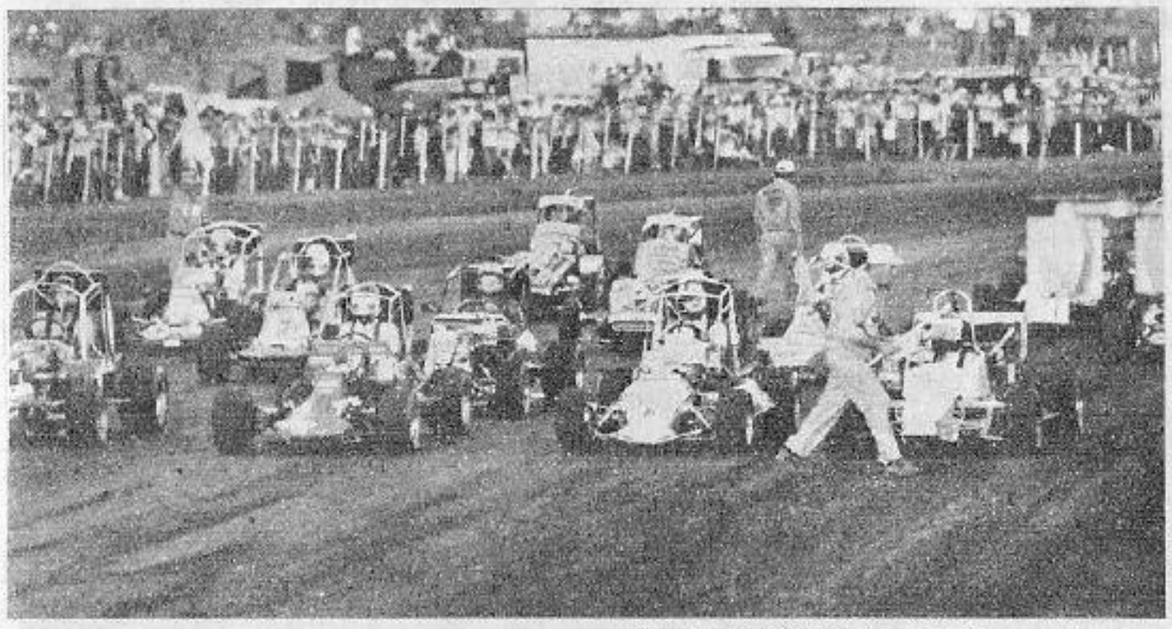
En la **clase 2** la lucha se centró entre Alonso y el promisorio Haascher, terciando el novel Castiglioni mientras que trataba de sumarse el binomio de selectos periodistas Peláez-Argañaraz y el noble Pancho Viano. El penúltimo PC fue el de las definiciones en esta clase: Alonso comenzó a tener problemas con el embrague a la par que lo paró un cortocircuito

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

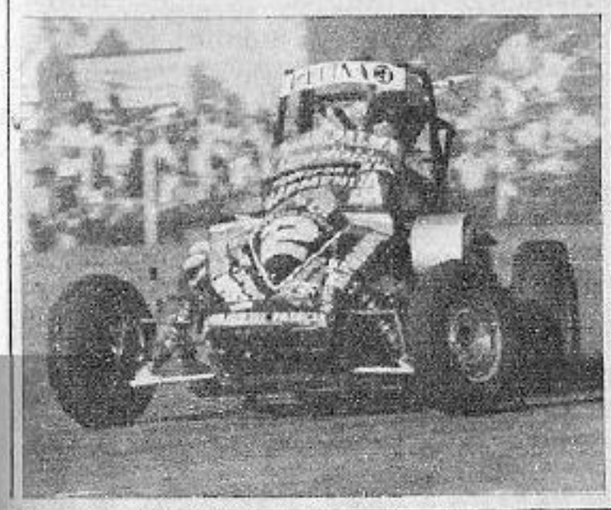
Año III Nº 108 — 21 de mayo de 1986

Midget del Litoral en Vila

MITRI Y LOS INVITADOS DEL SUR



Largada de la final en la que se impuso cómodamente Rogelio Mitri.



El bahiense Francisco Palma, uno de los invitados, ganó el premio consuelo.

Rafaela, SF - El 1° de mayo pasado se llevó a cabo una competencia más por el torneo anual de la **Asociación Midgets del Litoral**, realizado en la localidad de **Vila** vecina a ésta. Más de 4000 aficionados se dieron cita para presenciar las pruebas que contaron con la participacion de 33 máquinas, entre ellas tres provenientes de Bahia Blanca, otro de los polos de desarrollo del midget.

Los pilotos que hicieron 1200 Kms para dar al presente, fueron Hugo A. Salaberry, Juan C. Salaberry y Francisco Mario Palma, quienes encabezaron una delegación de 14 personas. Recordemos que en Bahía Blanca se corre midget desde hace muchísimos años, pero habitualmente en la época de verano, tal cual acontece en Buenos Aires.

Tras el desfile de máquinas participantes (a cuya cabeza se puso a la hermosa Carina Picotto, reina de la categoría) comenzaron las **pruebas de clasificación**, las que revelaron como más veloz a **Omar Daniele**, seguido en esta instancia por René Zenklusen, Juan Carlos Boscatti, Gabriel Maletto, Néstor Gieco y Raúl Caligaris.

Las **series** fueron ganadas luego por Jorge Daniele, Raúl Calgaris y Henry Merke. En la **primer semifinal** René Zenklusen fue el triunfador tras varios incidentes: previo a la largada chocaron Giraudo y Wiltres; en carrera tomó la punta Caligaris, pero proto fue embestido por Jorge Daniele, quien fue recargado al final por ello. Finalmente Carlos Zanor y Luis Garcia escoltaron al ganador.

En la **segunda semifinal**, Néstor Gieco punteó hasta la quinta vuelta en la que experimentó problemas mecánicos. De ahí hasta el fin, primero Mitri superando a Operto y Ransiglio.

A las 18.30 horas, con la oscuridad cayendose encima del circuito, se dió comienzo a la final. Mitri se fue distanciando poco a poco, restándole interés a la carrera, que lo recobró al final, cuando Omar Daniele, que marchaba cuarto hasta entonces, pasó a ser segundo sobre la misma línea de llegada. Los bahienses, no lograron adaptarse a la modalidad local: en la primera serie Palma fue 7°, mientras que los hermanos Salaberry lucharon por el octavo lugar en la segunda. Palma, sin embargo, se llevó un premio consuelo: ganó la final para "no ganadores".

Final: 1° Rogelio Mitri (Jeep 4/ Sunchales); 2° Omar Daniele (Peugeot/ Portena); 3° René Zenklusen (Peugeot/ Rafaela); 4° Sebastián Operto (Peugeot/ Rafaela); 5° Jorge Daniele (Fiat 125/Morteros) y 6° Victor Hansiglio (Peugeot/San Francisco).

(Informe de Hugo V. Itevo)

producido por el condensador, lo que fue aprovechado por Haascher para pasar a la punta, mientras que inconvenientes mecánicos hacian abandonar a Peláez-Argañaraz y a Viano-Bustos.

En la **clase** 1, en tanto, Seleme inició un acercamiento sobre el líder Mateucci, quien en un salto del PC postrero quedó con la caja de su Daihatsu trabada en segunda, perdiendo la victoria por sólo ¡seis segundos! Siragusa se había retrasado por problemas en la carburacion y como corolario, cuando faltaban sólo 300 metros para terminar, volcó Nattero que venia en el polvo de Mateucci, quien por la razón apuntada marchaba muy despacio.

En la **clase** "A", por fin, Carlos Munrri, con ritmo de rally, llevó bien a su Fiatín y le ganó a Mario Luna (otro colega) quien hizo su primera experiencia en rally siguiendo el camino de otros periodistas de latitudes más templadas.

Fueron en total 186,74 km de PC a los que se sumaron 112,50 kms de enlaces. Merece una felicitación la labor de A.S.E.R., su sistema de computación, la labor de los LU y el sistema de seguridad implementado por la policía provincial. Sólo cabe agregar Que se repita!.

Clasificación final: 1° **Enrique Haascher-N.N. (Renault 12/Catamarca) 1h 39m 31s a 112,455 km/hora (1° Clase 2)**; 2° Ignacio Castiglione (Renault 12/Santiago del Estero) 1h 42m 42s; **3° Jorge Seleme (Fiat 128-1100/ Catamarca) 1h 44m 14s (1° en clase 1)**; 4° Daniel Mateucci (Daihatsu Charade) Santiago del Estero) 1h 44m 20s; 5° Raúl Siragusa (Fiat 147 CL5/ Córdoba) 1h 45m 11s; 6° Guillermo Alonso (Fiat SE 1.5/Tucumán) 1h 57m 55s; 7° Mario Bronia (Fiat 128-1100/Catamarca) 1h 58m 56s; 8° **Carlos Munrri (Fiat 600/Catamarca) 2h 12m 48s (1° en clase "A")** y 9° Mario Luna (Fiat 600/Santiago del Estero) 3h 39m 55s. **(NOTA de la redacción**, el colega no nos ha proporcionado el nombre de los navegantes ¿o acaso en Santiago se corre rally sin compañía?)

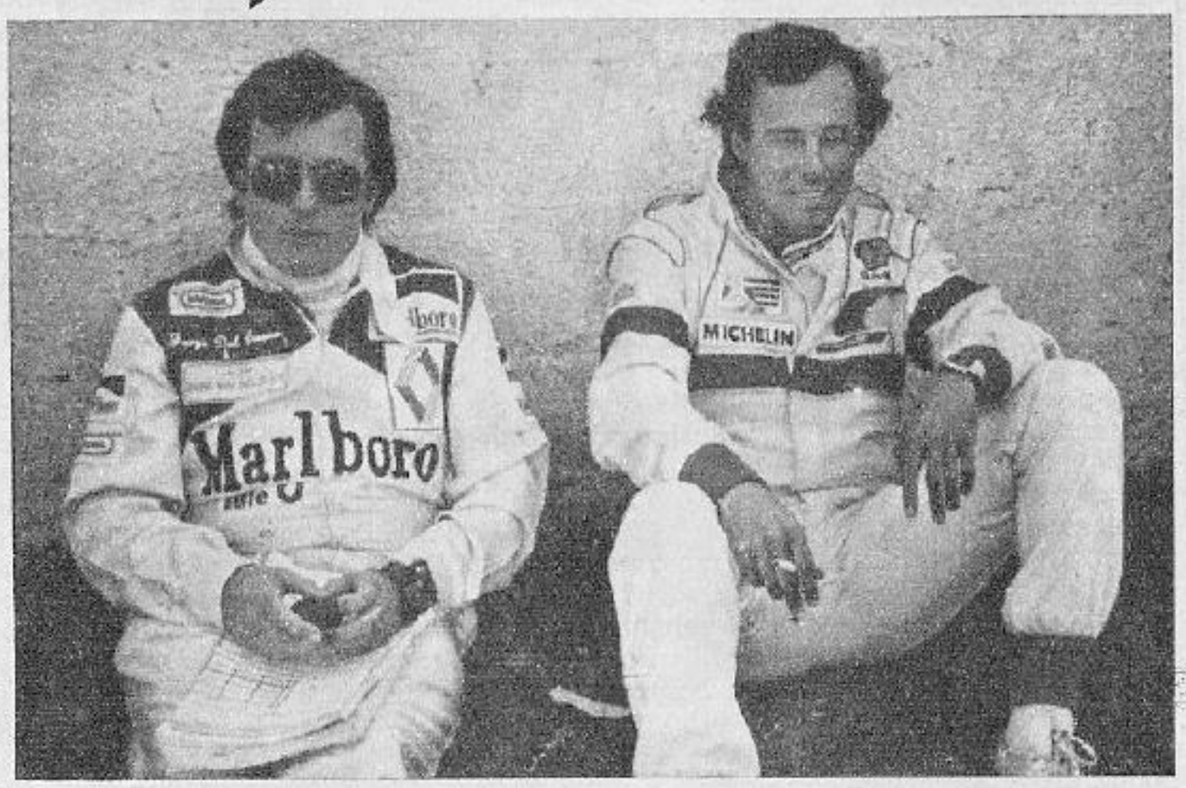
(Informe de Lito Giambrone)

CAMPEONATO PROVINCIAL (BONAERENSE) DE RALLY

Posiciones cumplidas cuatro fechas: Cnel Suárez, Ameghino, Monte y San Pedro.

*PILOTOS. **Clase 3**: Lonapi, 40 puntos, Perkins, 20; Blasco y Caputo, 15; Bovalina, 12. **Clase 2**: Gora, 57 puntos; Cisneros, 45; Miglio, 39; Marino y Díaz Mayer, 15; Turfula, 14 Tata, 12,5; D Faini, 12; Tavolaro y C Maisonnave, 10; J. Bilbao, 8; Jawerbaum, 6, Odriozola y Busto, 4; Muzzin y Longegaray, 3; J. Fernández, 2. **Clase 1**: Ricca, 65 puntos; Aires, 26; Matzkin y Destefano 19; C. Pérez, 18; Maroa y V. Solmi (h), 15; Bacolla, 12 y V. Solmi (p), 8. **Clase 5**: Guerrero, 20 puntos; Cordovana, 15; Marcos, 12; Sassi, 10; Enriquez y Gradin, 8. **Clase 8**: Yoverno, 20; Beewuasaert, 19; Chudur, 15; Mareiti 12*

*NAVEGANTES. **Clase 3**: Del Bqono, 40, Muzzio, 20, ramirez y Christensen, 15, Altamonte, 12. **Clase 2**: Allberti, 57; J. Diaz, 45; Cisnero, 20; Ghihini y G. Madero, 15; Donvito, 14; Schae, 12,5; C. Faini, 12; Kelly y F. Maisonnave, 10; C. Bilbao, 8; F Francia, 6; A Descotto y Sikic, 4, Dellarodolfa y Beittia, 3; J. Fernández (h), 2. **Clase 1**: Elordi, 65; Del Bue, 26; Villara y Cinghiano, 19; Monti, 18; Duval, 15; Wassermann, 12; Lufrano, 8. **Clase 5**: C. Neira, 23; Cecchini, 20; Bortolazzo, 12; Amusquibar, 10; Bayona, 8. **Clase 8**: Villar, 20; Zarate, 19; Saracho, 15; A. rodriguez, 12.*



*Próximas fechas: 24 25 de mayo, **Chascomús**: 21/22 de junio, **Junín**; 12/13 de julio, **Lincoln**; 30/31 de agosto, **Lobos**; 20/21 de setiembre, **Cnel Pringles**; 11/12 de octubre (a confirmar, ¿**Macachín?**); 1°/2 de noviembre, **Tandil**; 22/23 de noviembre, **Necochea** y 19/20/21 de diciembre, **La Plata**, **Gran Premio**.*

Enduro en Santa Rosa de Calamuchita

GANARON ADAMO, FARIAS Y ROSSET



Jorge Rosset ganó en TT 250 y lidera el torneo provincial.

Córdoba - El domingo 20 de abril, en el circuito de sendero montañoso "Las Cascadas" de **Santa Rosa de Calamuchita**, al que se agregó un ovalo de tierra para velocidad, se cumplió la 3er. fecha del Campeonato Provincial (cordobés) de Enduro, fiscalizado por la Federación Cordobesa de Motociclismo, con la organización, esta vez, del Club Sportivo Colón.

En tres categorías participaron un total de 44 pilotos. En **500 cc Junior** y en **500 cc Senior** se dio el triunfo de dos pilotos que andaban rondándolo, pero a los que por una u otra razón se les estaba negando: nos referimos a Julio Farías y a Daniel Adamo, respectivamente. En **Todo Terreno**, en cambio, se reiteró el ganador de las dos fechas anteriores: Jorge Rosset.

En la **500 cc Sr**, la de los pilotos graduados, se corrieron 16 vueltas a el trazado mixto descripto, de 3.500 metros, las que arrojaron el siguiente resultado: **1° Daniel Adamo (Honda/Córdoba) 56m48s**; 2° Carlos Reed (Honda/Santa Rosa de Calamuchita) 57m48s; 3° Favio Roda (Honda/Córdoba) 59m59s; 4° Matías de la Torre (Yamaha/Córdoba); 5° Jorge Reimondi (Yamaha/Alta Gracia); 6° Hernán Navarro (Kawasaki/Córdoba); 7° Leonardo Marguello (Yamaha/Punilla); 8° Juan Baldissone (Honda/Córdoba); 9° Rubén Letto (Kawasaki/Jujuy) y 10° José Actis (Suzuki/Córdoba). **Campeonato:** de la Torre, 70; L. Vázquez, 49; Adamo, 40; Chorniack, 38 puntos.

500 cc Jr fue la clase más concurrida y sus participantes giraron 14 veces al circuito: **1° Julio Farías (Yamaha/Córdoba) 55m18s**; 2° Adrián Rolandi (Honda/Santa Rosa de Calamuchita) 56m27s; 3° Néstor Cuberas (Yamaha/XX) 57m48s; 4° Eduardo López (Kawasaki/La Falda); 5° Ricardo Vogel (Kawasaki/Córdoba); 6° Daniel Sivori (Suzuki/Córdoba); 7° Héctor Barrera (Suzuki/Córdoba); 8° Oscar Reinaudo (Yamaha/Córdoba) y Marcelo Del Río (Honda/Córdoba). **Campeonato:** Reinaudo, 68; Vogel, 56; Farías, 55; E. López, 52.

En **Todo Terreno 250 cc** las 12 vueltas dieron esta clasificación: 1° **Jorge Rosset (Yamaha/Alta Gracia) 46m53s;** 2° Hernán Busto (Suzuki/Alta Gracia) 47m26s; 3° Horacio Montaldo (Suzuki/Córdoba) 49m44s; 4° Eduardo Piqueras (Kawasaki/Córdoba); 5° Hernán Vázquez (Honda/Villa Allende); 6° José Lazzarino (Honda/Alta Gracia) y 7° Fernando Zagaglia (Zuzuki/Córdoba). **Campeonato:** Rosset, 80 puntos; Montaldo, 52 y E. Chiodi, 35.

(Informe de Luis J. López, Motokart)

IES 3 CV, Fórmula 07 y Fórmula 5 en Estancia Chica

LAURELES PARA RIVANEGRA, SANTANA Y KONOWALIK

Abasto, BA - La subcomisión de automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata, en su circuito de Estancia Chica, con la fiscalización de la Federación Regional de Automovilismo N° 1 y con el cronometraje del Club Platense de Automovilismo, organizo el domingo 27 de Abril la tercera competencia por el campeonato de la Fórmula Cinco y la segunda por los torneos de **Fórmula 07** y **Fórmula IES 3 CV Competición**. El público, pese a no contar las categorías con pilotos de la zona y aunque F-07 nunca había corrido en ese circuito, superó el millar y medio colmando con creces las expectativas. Fórmula 07 y Fórmula IES 3 CV Competición, dividieron el espectáculo en dos series clasificatorias, dos semifinales y una final a 15 rondas a los 1.340 metros del trazado, mientras que Fórmula Cinco realizo una serie clasificatoria y una final a diez giros.

Fórmula IES 3 CV Competición: Primera serie 1° N. Gianetto, 2° G. Gianetto. **Segunda serie** 1° O Niego, 2° J. Cichini. Primera semifinal 1° R. Rivanegra, 2° N. Gianetto. Segunda Semifinal 1° O. Florez, 2° J. Cichini. **Final**: **1° René Rivanegra (Bs. Aires) 13m 3s 3/10 a 103,408 km/h**, 2° Carlos Gianetto (Tigre) 13m 3s 5; 3° Jorge Cichini (Victoria) 13m 14s 5; 4° Edgardo Núñez (Tigre) 13m 27s 5; 5° Alberto Gobetto (Castelar) 13m 40s 9. Record de vuelta: Rivanegra en 50s 5/10 a 106,930 km/h. **Campeonato** N. Gianetto 15 ps; Rivanegra 13; Villamor 8; Nuñez 5; Cichini, 4 unidades.

Fórmula 07: Primera serie 1° J. Santana; 2° M. Caselli. Segunda serie 1° J. Carrasco; 2° H. Romano. Primera semifinal 1° J. Santana; 2° C. Nicieza. Segunda semifinal 1° H.Romano, 2° J. Carrasco. **Final**: **1° José Santana (Fiat-Ciudadela) 12m32s 2/10 a 107,684 km/h**; 2° Juan Carrasco (Renault-R. de Escalada) 12m 35s 7; 3° Jose Diaz (Fiat) 12m 47s 7; 4° Eduardo Caselli (Renault-Ituzaingó) 13m 1s; 5° Carlos Cacaviello (Renault-C F) 13m 5s 8; 6° Máximo Spandel (Fiat-Lanus) 13m 14s 2; 7° Enrique D'amelio (Fiat); 8° Enrique Lopez (Fiat-Lanús); 9° Juan Fernandez (Renault-R. de Escalada); 10° Pablo Pasamonte (Fiat-C F).

En esta competencia rompió su motor el campeon Mario Caselli, siendo recompensada con creces esa mala suerte al dia siguiente, con el advenimiento a su hogar de un nuevo vástago que llevara por nombre Martin. ¡Felicitaciones!

Campeonato Santana 59 ps; Nicieza y M. Caselli 26; E. Caselli 21; J. Diaz y Di Forti con 20 unidades.

Fórmula Cinco. Serie, 1° C. Konowalik, 2° W. Alifraco, 3° G. Martinez. **Clasificación final**: 1° **Carlos Konowalik (Demichelli-Zanella) 7m 52 s 2/10 a 114,358 km/h**, 2° Walter Alifraco (Perri-Zanella) 7m 59s 6; 3° German Martinez (Perri-Gilera) 8m 10s 3; 4° Cesar Gomez (Perri-Gilera) 8m 32s 8; 5° Jorge Ruscalleda (Chiqui-Zanella); 6° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella); 7° Rolando Palacio (Palacio-Zanella); 8° Henry Peluffo (Peluffo-Zanella). Record de vuelta, Konowalik en 46s 2/10 a 116,883 km/h. **Campeonato**: Konowalik 60 ps; Martinez 39; Alifraco 27; Gomez 24; Perez 16 unidades.

(Informe de Carlos R. Varela)

Promocional 850 del Centro en Chillar

BUEN TRABAJO DE MATEO AMANZI

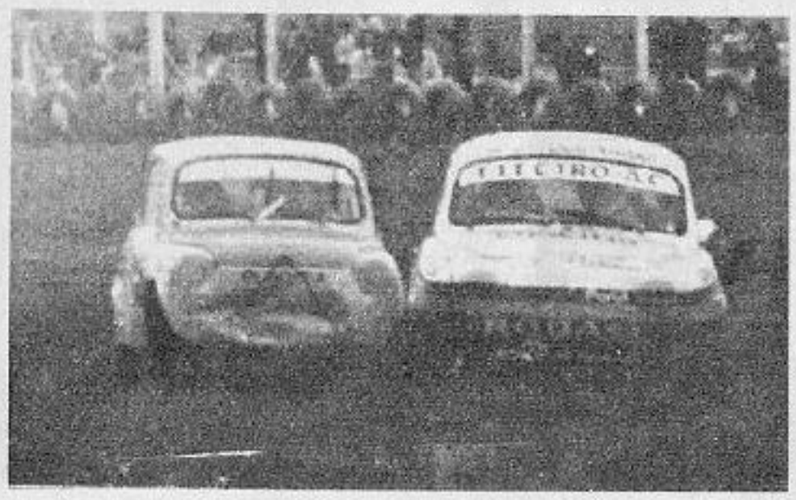
Olavarría, BA** - El 20 de abril, con la organización del Club Independiente, de **Chillar**, se disputó en el circuito Juan C. Arrastúa (1250 metros de tierra apisonada) la segunda fecha del campeonato anual de la categoría **Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

El programa consistió en tres series clasificatorias, en las cuales un total de 40 máquinas buscaron dar lo mejor para ocupar uno de los 24 puestos de la grilla de largada de la serie final. Gustavo Humberto, Julio Quatrocchio y Mateo Amanzi, fueron los ganadores de aquellas primeras instancias, mientras que en el repechaje salía airoso Raúl Cobos.

*El numerosísimo público tuvo ocasión de presenciar un estupendo espectáculo con la **final**. Fue sensacional el duelo entablado durante las 24 vueltas de la carrera decisiva por Mateo Amanzi y Carlos Tomasello, que Renault versus Fiat, excluyeron casi de la atención del soberano al resto de lo que pasaba en la pista, con cuatro máquinas luchando por la tercera posición, la que quedó en definitiva en poder de Fausto Vázquez, quien relegó al local "Michelin".*

Curiosamente, Amanzi fue desclasificado por la anomalía técnica; el piloto apeló ante la Federacion siendo reclasificado el olavarriense tras el análisis técnico de las piezas cuestionadas oportunamente.

***Final, 24 vueltas: 1° Mateo Amanzi (Renault/Olavarría) 23m18s51/100** a un promedio de **77,255 Kms/hora**. 2° Carlos Tomasello (Fiat/Olavarría) 23m19s08; 3° Fausto Vázquez (Fiat/Olavarría) 23m28s67; 4° "Michelin" (Renault/Chillar) 23m30s05; 5° Julio Quatrocchio (Fiat/Azul) 23m41s93; 6° "Santiago Ortega" (Fiat/XX) 23m42s41; 7° Luis Odriozola (Fiat/Olavarría) 23m42s47; 8° Raúl Cobos (Fiat/XX) 23m52s59; Luego se clasificaron: Horacio Sanguinetti (Renault), Oscar Fernández (Fiat), Jorge Gregorio (Fiat) y Sergio Baiz (Fiat) todos con 24 vueltas. **Campeonato**: Tomasello, 35 puntos; Amanzi, 32; "Michelin", 25; F. Vazquez, 12; Junio, Odriozola, "S. Ortega" y Quatrocchio, 10; Turrina, 8 puntos.*



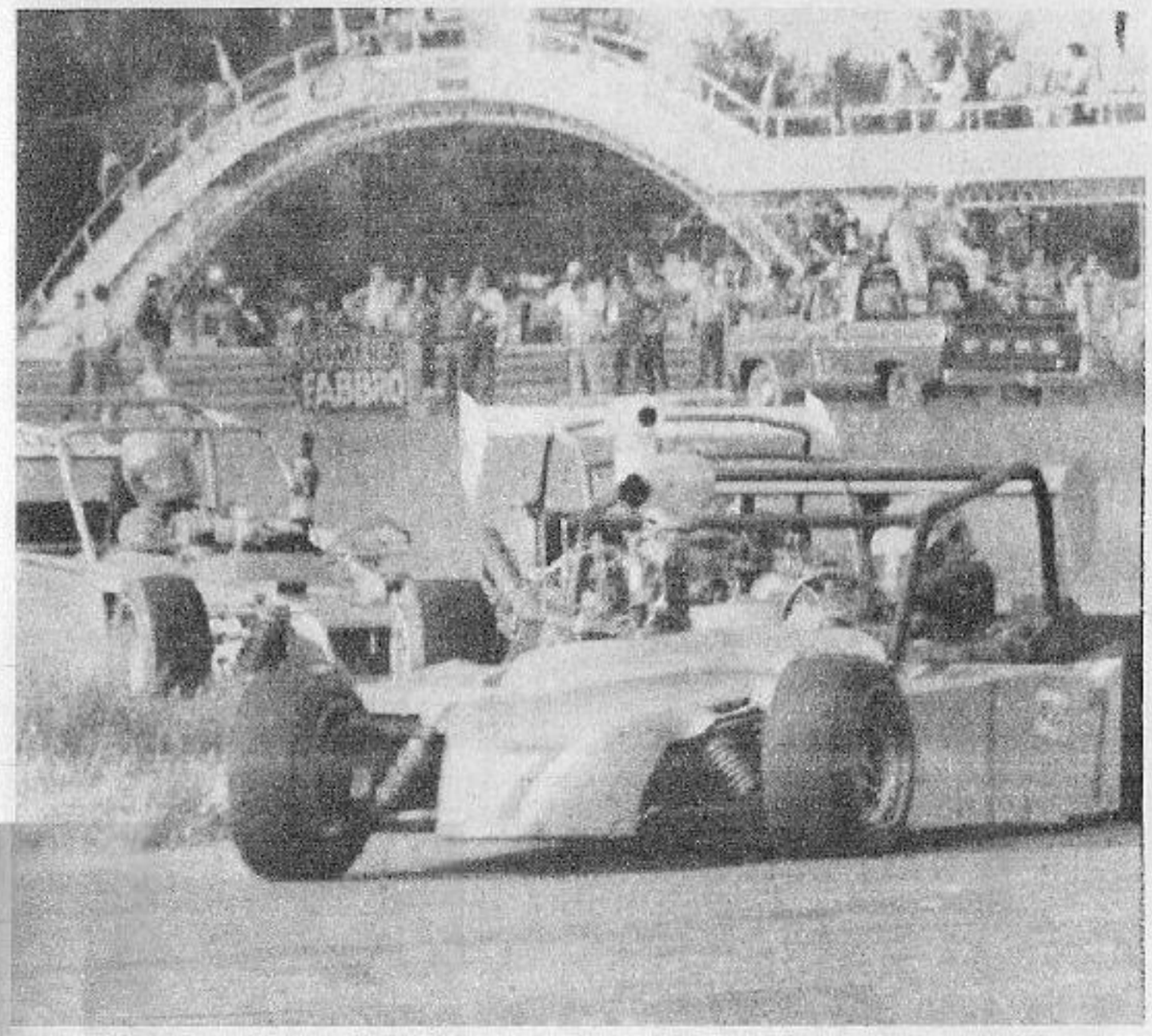
*Amanzi (Renault) y Tomasello (Fiat) anduvieron así toda la final, ganada por el primero de ellos (**Foto Miguelangel**).*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Limitada y Karting Reconquistense en Reconquista

JUAN MANUEL FUX GANO Y ES LIDER



Juan Carlos Nardelli ganó la carrera anterior. En ésta estableció el récord del circuito debiendo abandonar luego (Foto Oscar Escobar)

Reconquista. SF – *Por las lluvias que afectan a la mayoría de los circuitos de la región, los campeonatos de* **Limitada y Karting Reconquistenses** *se harán mayoritariamente en los autódromos de esta ciudad y de la vecina Avellaneda, respetándose las fechas acordadas en principio. La del 4 de mayo se realizó en el autódromo local, con buen marco de público.*

En las **pruebas de clasificación**, *Juan Carlos Nardelli (Peugeot) hizo el mejor tiempo marcando además el récord absoluto para el circuito, con 46s17/100 a un promedio de 113,068 Km/hora. Lo siguieron entonces, Hugo Buyatti, Juan M. Fux, Roberto Micheloud, José Vivas, René Reniero y Carlos Longhi.*

La serie inicial de la **Limitada** *fue para Nardelli, mientras que la restante se la adjudicó Micheloud.*

En la **final** *a 20 vueltas al trazado de 1.450 metros, Micheloud comenzó mostrando el camino, seguido por Nardelli, quien en la tercera vuelta se va de pista tras sufrir un problema en la dirección. Luego, Micheloud pierde la punta que es conseguida por Fux, tras lo cual el campeón ingresa a boxes con fallas de carburación.*

A partir de ahí se vislumbra el triunfo del piloto de Romang, mientras que Buyatti y Vivas luchan denodadamente por el segundo lugar, conseguido por aquél con una ventaja exigua de pocas centésimas. Hubo muchos abandonos, como los de Petroli (cortó el eje de mando y no largó la final), Flores (diversos problemas). Se produjo el debut de Catapano con el motor Opel, que debido a problemas lógicos de toda nueva máquina no rindió en la medida de lo esperado, aunque sumó algunos puntos por el quinto lugar final.

***Clasificación, Limitada: 1° Juan Manuel Fux (Dodge 1.8/Romang) a un promedio de 107,435 Km/hora;** 2° Hugo Buyatti (Peugeot/Reconquista); 3° José Vivas (Dodge/Avellaneda); 4° Carlos Longhi (Dodge/Reconquista); 5° Norberto Catapano (Opel/Reconquista) y 6° Roberto Micheloud (Jeep/Avellaneda).* ***Campeonato:** Fux, 18 puntos; Buyatti, 15; Micheloud y Nardelli, 9; Quatrin, 6; Longhi, 5; Magnago y Vivas, 4; Petroli, 3 y Catapano, 2 puntos.*

En **Karting**, *Miguel Braicovich, campeón del año pasado, conquistó un brillante triunfo en su primera presentación como tal. Braicovich dominó desde el comienzo de la carrera final, cruzando victorioso la meta. Flores abandonó por una pinchadura, accidente que también sufrió Vivas, quien sin embargo pudo mantener el segundo puesto.* ***Clasificación: 1° Miguel Braicovich (Vera);** 2° José Vivas (Avellaneda) y 3° Osvaldo Magnago (Reconquista).*

Atención Pilotos

De Clases 1 - 2 - 3 y 4 (Rally y Pista)
y Formula Renault. Para continuar en punta...

Potenciamos Carburadores*

Garantizámos el más alto rendimiento
en competición.
Optimos antecedentes
en resultados logrados. Contamos,
además, con un completo stock.

*** Con opción a atención en pista.**

CARRILLO
CARBURACION

REFORMAS Y PREPARACION DE CARBURADORES
Tablada 257 - Tel. 28610 - Córdoba

HOMO SAPIENS - 083.



ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 108 — 21 de mayo de 1986

Cinco categorías automovilísticas en San Juan

ROBERTO PATTI Y CUATRO GANADORES MAS

San Juan.– Con una múltiple reunión de la que participaron cinco categorías zonales, prosiguió el campeonato cuyano en el que participan mendocinos y sanjuaninos, el 4 de mayo en el autódromo de Zonda. En esta segunda fecha, tomaron parte 70 automóviles, repartidos entre las categorías **Fuerza Libre**, **Stock Cars**, **Grupo 2**, **Fórmula Renault Cuyana** y **Turismo IAVA**.

Fuerza Libre

Sobre 8 vueltas al circuito de 3230 metros se realizó la carrera de esta categoría, en la que se notó el retorno de Juan Ares, quien debió extremarse al comando de su potente Cupé GTX para doblegar a Juan Pedrozo y a José Martín, quien se retrasó al final. **Clasificación**: 1° **Juan Ares (Dodge GTX / San Juan) 12m26s 2/10 a un promedio de 124,663 km/hora**; 2° Juan Pedrozo (Tornado / San Juan) 12m27s 4; 3° José Gangitano (Ford / San Juan) 12m49s 4; 4° Alberto López (Ford / San Juan) 13m47s 5 y 5° Alejandro Videla (Ford / San Juan) 13m48s 3.

Stock Cars

Continúan afianzándose e incrementando su parque los Stock Cars, con autos muy bien presentados. La lucha se planteó de entrada muy pareja entre los Torino de Suárez, Aguilar y Martín y el Chevrolet de Navas. Pasada la mitad de la carrera, a 10 vueltas, Ramón Suárez perdió el control de su máquina al pisar aceite y se estrelló, rompiendo motor, caja y hasta doblando el diferencial lo que da una idea de lo fuerte del choque.

El "Mancarrón" Navas aprovechó la circunstancia y sacó una ventaja de un par de segundos indescontable por Aguilar, que lo escoltó: Clasificación: 1° **Daniel Navas (Chevrolet / San Juan) 17m06s 5/10 a 113,322 km/hora**; 2° Alejandro Aguilar (Torino / San Juan) 17m 08s 6; 3° José Martín (Torino / San Juan) 17m30s 9; 4° Diego Santella (Torino / San Juan) 18m09s 1 y 5° Salvador González (Dodge RT / San Juan), s/t.

Grupo 2

Gran expectativa del público ya que confrontaban pilotos de ambas provincias, con 22 en total. Largan y Fernando Persia se manda a mudar, dejando la lucha para los de atrás: Pepe González, Palmero, Rodríguez y Licciardi. Luego Aubone y Brisigheli surgiendo de atrás fueron ganando puestos, terminando segundo y tercero, respectivamente. Clasificación: 1° **Fernando Persia (Fiat 600 / San Juan) 16m43s 3/10 para 10 vueltas a 115,897 km/hora**; 2° Armando Aubone (Fiat 600 / San Juan) 16m51s; 3° Miguel Brisigheli (Fiat 600 / San Juan) 17m03s 9; 4° Oscar Ruiz (Fiat 600 / San Juan) 17m10s 8 y 5° Aldo Palmeiro (Fiat 600 / Mendoza) 17m12s 4.

F.R. Cuyana

Once máquinas –entre ellas la del sanjuanino Henry Martin, experimentado kartista a nivel nacional– salieron a dirimir a 12 vueltas. Ceppi, Bustos y Martín salieron a buscar la punta, pero con el pelotón detrás. Ante un error de Ceppi, Bustos se hizo de la vanguardia colándose también Serrano que llegó segundo, mientras que tesoneramente, el campeón 1985, Juan Manuel Basco, arribaba tercero. Clasificación: 1° **Daniel Bustos (Crespi / Mendoza) 15m46s 7/10 a 142,826 km/hora**. 2° Jorge Serrano (Crespi / Mendoza) 15m47s 6; 3° Juan Manuel Basco (Depac / Mendoza) 16m04s 7; 4° Henry Martin (Crespi / San Juan) 16m20s y 5° Angel Sabatini (Crespi / Mendoza) 16m31s 1.

Turismo IAVA

Como plato fuerte se presentó la monomarca de turismo, sobre 12 vueltas. Entre los que largaron (once) no estaba el campeón 85 Roberto Basualdo, por problemas insalvables en la mecánica de su auto. Esto facilitó la labor de Roberto Patti, quien dominó a placer, viajando solo y despegado del resto en el que hay que rescatar la labor de Robledo que habiendo largado último terminó siendo segundo. En lo negativo hay que computar el accidente de J. Ruiz, acaecido en la "viborita" que afortunadamente no tuvo consecuencias para el piloto. Clasificación: 1° **Roberto Patti (Palmira / Mendoza) 18m26s 3 a un promedio de 126,128 km/hora**. 2° Juan Robledo (San Juan) 18m32s 4; 3° Héctor Llovel (Mendoza) 18m32s 8; 4° Carlos Bonanno (San Juan) 18m33s 4 y 5° Ricardo Mollé (Mendoza) 18m45s 2.

(Informe de Gustavo Cerati)



Juan Robledo luchando por el segundo lugar en la carrera de Turismo IAVA que ganara brillantemente el mendocino Roberto Patti (Gentileza Diario de Cuyo).

ACLAREMOS, PIDE ELIO...

*Se nos apersonó Elio Martínez, piloto de Isidro Casanova para aclararnos que él fue el ganador en la clase D del TC Bonaerense en el autódromo porteño en la última fecha disputada, ya que a Jorge Suárez, que lo había precedido, lo desclasificaron por no dar su máquina el peso mínimo. "**Es mi primer triunfo** –dijo Don Elio–. **Háganme la gauchada de aclarar...**". Pues cómo no.*

Karting en Maipú

MIGUEL ALONSO, INAUGURANDO

Mar del Plata, BA.–En la ciudad de Maipú se llevó a cabo la segunda fecha del zonal de karting, con la inauguración del kartódromo de 550 metros de tierra compactada. Presenciaron las pruebas 2000 personas, siendo de 47 la cifra de pilotos presentes.

Marcelo Aizpún, Miguel Alonso, Jorge Aróstegui y Javier Román fueron los triunfadores en las series. En las **semifinales**, Aizpún se impuso a Aróstegui y Alonso a Román.

En la **final**, éste fue el resultado: **1° Miguel Alonso (Tiger/Tandil) a un promedio de 66,827 km/hora**. 2° Sergio Castillo (Vara/Mar del Plata); 3° Nicolás Brogno (Panther/Ayacucho); 4° Miguel Vázquez (Tiger/Necochea); 5° Santiago Chico (Tiger/Necochea); 6° Rubén Román (Tiger/Mar del Plata); 7° Néstor Mucci (Tiger/Balcarce); 8° Américo Jasín (Panther/Maipú); 9° Javier Román (Tiger/Mar del Plata) y 10° Adrián Sauro (Tiger/Mar del Plata).

(Informe de Raul Fernández)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PARA:
- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

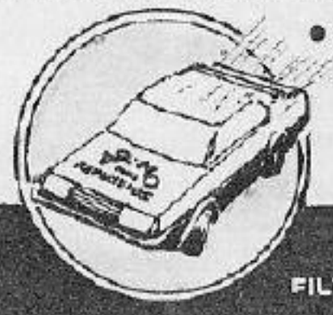
RACING PARTS

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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WCE

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

Star Cap

ESCAPES - SILENCIADORES

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTADOS

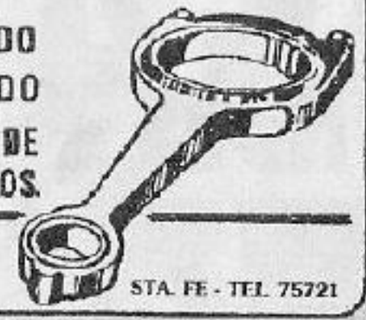
EQUIPOS DEPORTIVOS

AV. MAIPU 2949. OLIVOS. TEL. 791-1627

TARJETA DINERS

bielas de competición

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



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

RICAMBI ORIGINALI Alfa Romeo

YI 1628
TEL. 91 65 53
TEL. 91 32 94
MONTEVIDEO - URUGUAY

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

Josepn
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para
- CHEVROLET
- FALCON
- OPEL y TAUNUS

Competición y calle
- TAPA CILINDROS POTENCIADAS
- REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.209 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

LEVAS PATRIREC COMPETICION

RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS

Alte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)

CARBURADORES CARESA

MASTER

CUERPO DE ALIMENTACION

FABRICADOS CON PRODUCTOS

TELEFONO: 753-4769

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

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

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

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300
CAP.

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD

PALIERS

OPP-BAG M. R.

- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

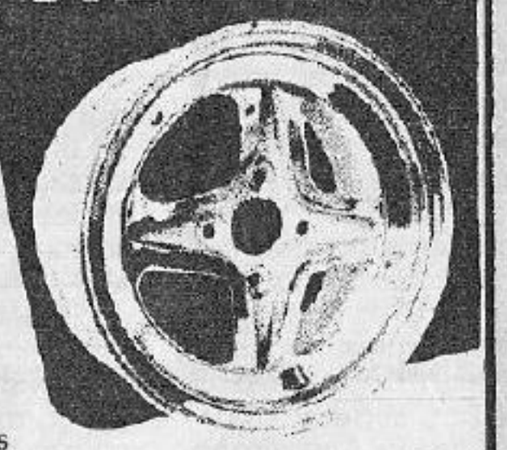
AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

LEVAS BOSCH
Competición

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

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

LLANTAS DE COMPETICION AERO



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA REPARACIONES

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

GA-TA



Ramón Solar e Hijos

- VENTA DE REPUESTOS
- RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
- ENGRANAJES EN GENERAL

REPUESTOS PARA CAMIONES

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

ATENTI MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS

TALLERISTAS Y MECANICOS SOLICITAR CATALOGOS

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

SANY S.R.L.

TEL. 855-8710/3681. AV. PARRAL 2195. CAP.

(Honorio Pueyrredon 2195 esq. Fdo. Rey) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

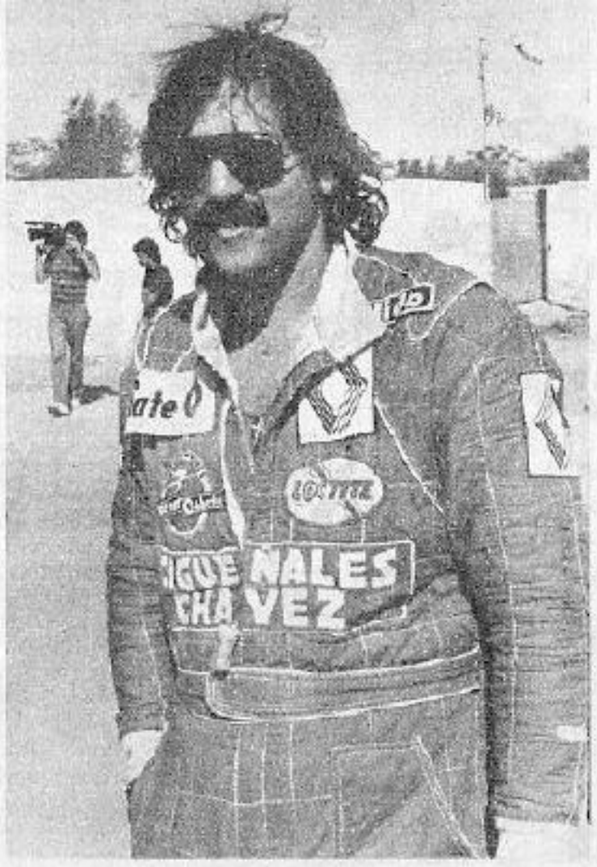
para avisos: N. B. Producciones Avda. Córdoba 3808, 6º B. Tel. 86-6385

RALLY

EN LA RIOJA

Este cuarto rally del año contó con la participación –frustrada por un vuelco– del gobernador Menem y, al igual que el anterior en Villa Dolores, las clases fueron ganadas por Pirles, Bescham y Gabriel "Satanás" Raies, éste en otro trabajo brillante

Texto y fotos: Eduardo Enrique Neira



1) *Gabriel "Satanás" Raies satisfecho. No es para menos.* 2) *Aunque el "lomo de burro" obligaba a saltarlo, Raies se lo tomaba con calma..* 3) *El gobernador Menem, pocos kilómetros antes de abandonar. Cumplió su promesa y participó* 4) *Espectacular salido de Demelchiori en las cercanías de Tama.* 5) *El Fiat SE 1.5 de Jorge Bescham –a la derecha de la foto– durante un auxilio.* 6) *Osvaldo Pirles obtuvo una victoria inesperada*

1

¡SATANAS EN EL PARAISO!



2



3



4

Una vez más, **Gabriel Raies** demostró que está en el camino correcto hacia el campeonato argentino de la clase mayor. **Su dominio fue, por cuarto rally nacional cosecutivo, total y excluyente**. Lo suyo –junto a Raúl Campaña– está en un nivel absolutamente diferente al de todos los demás participantes, y ello volvió a comprobarse en las montañas, sierras y llanos de La Rioja, donde, si bien la Clase Tres no mostró alternativas en la punta, la división intermedia otorgó un duelo excelente entre un interesante cuarteto de Fiat Super Europa 1,5, luego del temprano abandono de **Mario Stillo** y de la importante caída de performance del Volkswagen Gacel GL de **Alfredo Altamirano**. En efecto, la competencia entre **Jorge Bescham, Omar De Giovanni, Miguel Tubal** y **José Cecchetto** fue el centro de atención durante los tres días que duró este rally.

En la clase menor, luego de establecerse el dominio de **Rudy Trosero** en la primera etapa, éste debió luchar a brazo partido contra varios de sus rivales, que acercándosele en los tiempos de los primes, no llegaban a mostrar la firmeza y continuidad necesarias para sacarle al de Villa Carlos Paz la punta de sus manos. Eso, al menos, hasta los últimos tramos de la segunda etapa, cuando inesperadamente, un golpe de escena dejó al barilochense **Osvaldo Pirles** con la victoria en su poder.

VIERNES: COMIENZO ASFALTADO

Los trece kilómetros y poco más que componían el primer prime –cuya clasificación ordenaría la largada del resto de la primera etapa– fueron recorridos en 8m09s por Raies, tardando 5 segundos más que su récord anterior (1985), mientras que ese mismo tramo, entre Villa Sanagasta y Las Padercitas fue cumplido en 8m23s por Omar De Giovanni –quien continúa con la preparación de "Coco" Piazza , ganando la Clase Dos, seguido a corta distancia por Alfredo Altamirano –quien se está mostrando muy efectivo en los primes "clasificatorios"– con su Volkswagen, seguido por Mario Stillo, Jorge Bescham y José Cecchetto, estos dos últimos empatando su registro. **Osvaldo Damilano** lideraba la Clase Uno, ganando por doce segundos frente a **Digerónimo**. Ambos con no muy grandes recursos pero si muchas ganas.

Como siempre, "la" carrera empezaría al día siguiente.

SABADO: EL ASUNTO ERAN LAS RPM

El rally se reinició muy temprano por la mañana, luego de un extenso enlace entre La Rioja y Punta de los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



5



6

Llanos, donde el R-18 GTX E.L. de Raies-Campana sufrió un problema eléctrico de difícil detección, causado por el cable de masa del alternador, que estuvo muy cerca de provocar una crisis en la concreción de la ya programada victoria. Sin embargo, gracias a su auto de "barrido", que lo sigue en todos los enlaces, pudo continuar luego de tardar más de media hora para diagnosticar y solucionarlo.

Ese enlace mencionado daba comienzo a una serie de cuatro primes, todos ellos de alto promedio y donde era imprescindible contar con una reserva importante de RPM para hacer una tarea digna. Los casi 170 km/h que promedió Raies en el último prime de esa jornada así lo demuestran. Durante esa mañana abandonó Stillo, luego que un error de interpretación en su hoja de ruta –mientras circulaba a unos 160 km/h– hizo que rompiera el sistema de lubricación de su R-12 en un doble vado. De ahí en más, siempre dominó Bescham, quien posee el mejor Fiat Super Europa de la categoría, o, mejor dicho, el mejor conjunto mecánico-deportivo, con la notoria oposición de los otros Fiat SE ya nombrados. Degiovanni había pinchado un par de gomas, Cecchetto tenía un "dramita" con la tapa de su radiador y Tubal aprovechaba notoriamente la ausencia de autoblocante, pese a que al partir detrás de Altamirano en el prime más veloz del día, un "pastoreo" causado por la escasa visibilidad que dejaba la columna de polvo del Volkswagen, le provocó una pequeña pero notable caída de RPM en las entrañas de su SE 1,5. **Demelchiori**, con un veterano Peugeot 504 TN (que supo correr Lustig), cumplía un papel más que digno, algo que también hicieron **Landriscina-Valles** hasta que abandonaron con su motor fundido, así como **Hernández-Bizzochi**, los cuales debutaban con un prolijísimo y flamante Renault 18 GTX E.L. **Maineri** –también estrenando su nuevo y amarillísimo VW Gacel– trataba de llegar al final, lo cual no logró, y "**Feco**" Schmid, con su habitual fogosidad, completaba lo más destacado en el pelotón "del medio". **Trosero** y **Morcillo** eran en ese momento los dueños en la clase menor, separados entre sí, al cabo de 2h36m35s, por tan solo 1m06s. Osvaldo Damilano ya había abandonado.

DOMINGO: ENTRE SIERRAS Y ARENALES

A diferencia de la anterior, la última etapa discurría sobre caminos bastante más trabados, y constaba de dos vueltas a un "circuito" conformado por cuatro primes, todos ellos al norte de la ciudad de La Rioja. Para Raies fue un paseo veloz, mientras



De Giovanni bajando hacia Las Padercitas en el tramo que ganó el primer día del rally.

Miguel Tubal, sin autoblocante, cumplió una tarea destacada.



CLASIFICACION

3° Rally de La Rioja. Auto Club La Rioja - Dos etapas - 991,10 Km de recorrido total (13 pruebas con 488,79 Km) 12ó al 18/5ó.

Pos.	Nº	Cl.	Piloto-Nav./Proc.	Marca	Tiempo
1°	1	3	**Gabriel Raies-Raúl Campaña/Córdoba**	Renault 18 GTX E.I.	**4h32m11s**
2°	4	2	**Jorge Bescham-José García/Córdoba**	Fiat SE 1,5	**4h45m40s**
3°	12	2	Omar De Giovanni-Rubén Quiroz/Córdoba	Fiat SE 1,5	4h47m50s
4°	28	2	Miguel Tubal-Carlos Valerio/Buenos Aires	Fiat SE 1,5	4h48m54s
5°	8	2	Alfredo Altamirano-Oscar Haedo/Río Tercero (Cba)	VW Gacel GL	4h58m09s
6°	23	3	Carlos Demelchiore-José Varela/Catamarca	Peugeot 504 TN	5h01m27s
7°	14	2	Federico Schmid-Juan López Piccione/San Luis	Renault 12 TS	5h04m46s
8°	26	2	Roberto Brunello-Raul Koller/Catamarca	Renault 12 TS	5h14m31s
9°	52	2	Edgardo Panero-Roberto Ribenil/Santa Fe	Renault 12 TS	5h25m30s
10°	**46**	**1**	**Osvaldo Pirles-Carlos Albandoz/Bariloche**	Fiat 147 CL5	**5h31m45s**
11°	41	1	Aldo Ghilardi-Jorge González/La Falda (Cba)	Fiat 128 1100	5h31m31s
12°	35	1	Rudy Trosero-Rodolfo Guerrero/Carlos Paz	Fiat 128 1100	5h32m36s
13°	60	1	Iván Saina-Víctor Rocca/Córdoba	Fiat 128 1100	5h36m18s
14°	80	1	Jorge Quinteros-Javier Saffadi/Monte Buey (Cba)	Fiat 128 1100	5h34m22s
15°	44	1	Angel Martínez-Osvaldo Silvestro/Córdoba	Fiat 128 1100	5h38m56s
16°	49	3	Rodolfo Mozher-Juan C. Rodríguez/La Rioja	Peugeot 504 TN	5h38m25s
17°	42	1	Raúl Siragusa-Adolfo Borgioli/Córdoba	Fiat 147 CL5	5h44m51s
18°	18	3	Adolfo Dechecchi-Gustavo Dechecchi/Bs. As	Subaru 1800	5h45m59s
19°	79	1	Raúl Bennato-Roberto Chiodi/C. del Eje (Cba)	Fiat 128 1100	5h49m05s
20°	66	1	Jorge Minetti-Marcelo Carranza/Córdoba	Fiat 128 1100	5h49m58s
21°	56	1	Roberto Drudi-Antonio León/Córdoba	Fiat 128 1100	5h51m29s
22°	62	1	Jorge Selema-Elvio Reyes/Catamarca	Fiat 128 1100	6h02m05
23°	30	1	José Rearte-Alicia Gullino/Córdoba	Fiat 128 1100	6h04m33s
24°	38	1	Pablo Gómez-Juan Ghi/La Calera (Cba)	Fiat 128 1100	6h03m50s
25°	64	1	Lino Cisterna-Oscar Picco/San Juan	Fiat 128 1100	6h14m15s
26°	59	1	Sergio Larin-Carlos Mari/C. del Monte (Cba)	Fiat 128 1100	6h33m50s

CAMPEONATO
(Disputados Coronel Suarez, Vuelta de la Manzana, Villa Dolores y La Rioja)

CLASE UNO

PILOTOS: Pirles 55 puntos, Martínez A., 36; Trosero, 32; Gómez, 27; Rosso, 20; Ghilardi, 19; Sciangulla, 16; Damiano, 15; Angelini, 12,5; Caligari y Ricci, 12; Marcillo y Saina, 10; Bordón, Suárez y Quinteros, 8; Merlo, 7,5; Febre, 6; Velázquez, Bonilla, Giotre y Siragusa, 4; Salgado, Nash, Silenzi, Di Gerónimo y Benatto, 3; Martínez J.C., 1,5; y Ruiz, 1.

NAVEGANTES: Albandoz, 55 puntos; Silvestro, 36; Guerrero, 32; Valentini, 20; Gil y González, 19; Yáñez, 16; Machucca, 15; Cordi, 13,5; Chiarotto, 12,5; Ponoti, 12; Rossi y Rocca, 10; Altamirano, Heckmann y Saffadi, 8; Pagliacci, 7,5; Avedano, 6; Ibáñez, 5; Pomata, Costignola, Heredia y Borgioli, 4; Fitsinger, Salgado, Nash, Pardo y Ghiodi, 3; López, 1.

CLASE DOS

Piloto: Altamirano, 55 puntos, Beschum, 40; Stillo, 35; Badra, 32; Schmid, 25; De Giovanni, 23; Tubal, 22; Del Campo, 15; García Jurjo, 12,5; Torrás, 12; Guru y Bruno 10; Mastromarino, 7,5; Fiere y Brunello, 6; A. Sala, 5; Miglio, J. Recalde y Panelo, 4; Luna (h) y Santangelo, 3; Cisneros, 2; Debasa, 1,5; Bortoni y Perfumo, 1.

Navegantes: J. García, 40 puntos; Stella, 35; Haedo, 30; Quiroz, 27; Valentini, 25; López Piccione, 23; Torres y Valedo, 22; Rosso, 16; Molina, Altieri y Teyssedou, 10; Aguirre, 8; Jawerbaum, 7,5; Schroeder y Koller, 6; Minardi, 5; Farías, Pardo y Ribenil, 4; Carbonari y Arguello, 3; Díaz y Gramaglia, 2; Debasa, 1,5; Martina y Duprat, 1.

CLASE TRES

Pilotos: Raies, 85 puntos; Peral, 19,5; Landriscina, 19; Maciel, Pancello, Germani y Demelchiore, 15; Hu. Hernández, 12,5; Mozher, 12; Otero y Dechecchi, 10.

Navegantes: Campaña, 85 puntos; Zubillaga, 19,5; Valles, 19; Maciel, Pancello, Perelli y Varela, 15; Coggiola, 12,5; Rodríguez, 12; Dalceggio y Dechecchi, 10.

que en la Clase Dos la lucha se centraba en el eficaz ataque de **Cecchetto** –preparación Pardo– y en la defensa que de sus posiciones hacían De Giovanni y Tubal. Aunque eso duraría poco, ya que el ex campeón de la Clase Uno abandonó al romperse una biela y hacer un bruto agujero en el block. Altamirano competía con una caja standard –que reemplazaba a la "arrimada" con autoblocante, que cambió el domingo a la mañana–. Hernández seguía acostumbrándose a su nuevo auto, con buenos resultados hasta, que por un error en un control horario se agregaron 24 minutos a su tiempo. Abandonó en el prime siguiente...

Entre **Trosero, Morcillo** –quien abandonaría–, **Siragusa, Ghilardi, Quinteros y Seleme** (éste con una multitud de dramas, vuelco incluido) protagonizaban los primes en la clase menor. Todo parecía bien definido a favor del primero de ellos, pero un arenal en las cercanías del río de la Punta acabó con sus esperanzas. Quedó allí por diez minutos y fue socorrido por **Quinteros-Saffadi**, quienes, justamente, eran sus escoltas. Poco antes, la tripulación de otro auto se había negado a hacerlo. Así, el liderazgo fue a manos del barilochense **Osvaldo Pirles**, quien no tenía esa expectativa para el final del rally riojano.

En los campeonatos, Raies no parece que tendrá mayores problemas para lograr su objetivo 1986: título de la Clase Tres. En la clase intermedia, si bien puntea Alfredo Altamirano gracias a un Volkswagen-Gacel GL notablemente mejorado, éste no podrá mantenerse si no recibe apoyo urgente, tanto técnico como económico. Ha logrado excelentes resultados, pero sin que ello motive a la marca para brindarle ayuda, pese a que es el único modelo "neó Volkswagen" que compite con éxito en nuestro país. Bescham, en cambio posee argumentos de peso para pensar en un posible título argentino. El desarrollo de su Fiat SE 1,5 ha finalizado y actualmente es un "tanque de guerra" que no se para por pavadas, tiene una velocidad final más que respetable y es manejado en forma excelente. Y a ello se debe sumar que Bescham piensa cambiarlo por un... Volkswagen Gacel GS, cuya homologación también tiene una interesante historia. Stillo en cualquier momento es número puesto, mientras que su compañero de equipo, Miguel Torrás, no concurrió a La Rioja por hallarse fuera del país.

En la Uno, Pirles posee una buena cantidad de puntos de ventaja sobre sus más inmediatos perseguidores, gracias a sus ya demostradas virtudes y a una pequeña dosis de suerte, elementos indispensables para algunos logros. Pirles fue a La Rioja pensando en sumar algunos puntos, pero sabiendo que su mecánica daba un handicap importante a los más veloces 128 1100. Pero no se equivocó, y eso, a la hora del balance, es fundamental.

PARQUECITOS INDUSTRIALES

¡QUE VIVA EL DOTOR! – La participación del gobernador de la provincia de La Rioja, Dr. **Carlos Saúl Menem**, junto a su navegante cordobés **Rubén Valentini**, comenzó regular y finalizó mal. En el prime clasificatorio se fueron de ruta y al día siguiente abandonaron en las cercanías de Santa Rita de Catuna luego de sufrir un múltiple vuelco mientras circulaban a unas 6.600 RPM (esto es alrededor de 170 km/h). El sólido Peugeot 504 GR TN, preparado por **Julio Ponce**, soportó bien el golpe y ninguno de sus tripulantes tuvo más heridas que las de su orgullo. Menem volverá a correr en el próximo Rally de Argentina.

OTRAS PIÑAS – Fueron dos las que se pegaron en el prime clasificatorio **Braccamonte**, catamarqueño que cayó 35 metros en un precipicio sin sufrir daños, y **Janez Flere** junto a su navegante **Sigfrido Schroder**, que volcaron a la salida de una curva a la izquierda. La rueda delantera izquierda quedó a pocos centímetros de los pies de Flere. Mala cosa...

Como ya informáramos, **Rick Mears** pulverizó todos los records del "ovalo" de Indiana. Sobre su **March-Cosworth** el californiano estableció el espeluznante promedio de **¡348,876 Km/h!**; para apoderarse del mejor registro en las pruebas clasificatorias para las tradicionales **500 Millas** del próximo domingo y, obviamente, quedarse con la posición de privilegio a la hora del habitual "Caballeros, enciendan sus motores" que precede a la largada de la famosa competencia.

Danny Sullivan, y **Michael Andretti**, también en sendos March-Cosworth, acompañarán a Mears en la primera línea, tras haber registrado respectivamente 346,549 y 345,165 Km/h. Posteriormente y en las principales filas subsiguientes partirán **Bobby Rahal** (343,601 Km/h), **Mario Andretti** (341,590 Km/h) y **Al Unser** Senior (341,582 Km/h) en la segunda; **Kevin Cogan** (340,982 Km/h), **Tom Sneva** (340,911 Km/h) y **Roberto Guerrero** (340,425 Km/h) en la tercera; **Al Unser** Junior (340,356 Km/h); **Ed Pimm** (338,295 Km/h) y **Emerson Fittipaldi** (338,271 Km/h) en la cuarta; **Johnny Rutherford** (338,243 Km/h); **Randy Lanier** (337,832 Km/h) y **Pancho Carter** (337,302 Km/h); en la quinta, **Roberto Moreno** (337,035 Km/h); **Jacques Villeneuve** (336,919 Km/h) y **Danny Ongais** (336,535 Km/h) en la sexta; **Josele Garza** (336,182

CENTRO DE COMPUTOS

...Y "CORSA" ENCO

Terminó el Concurso y nuestra computadora nos entregó el veredicto final; ganador por amplio margen el Porsche 917 como se preveía desde los primeros cómputos. El Peugeot 205 perdió el segundo lugar a manos de la Cupé Sierra, en la última "vuelta". Las demás alternativas, descubranlas Uds. ...¡que tanto! Ahí va el resultado final. ¡Y prepárense para el (¿o los...?) poster!

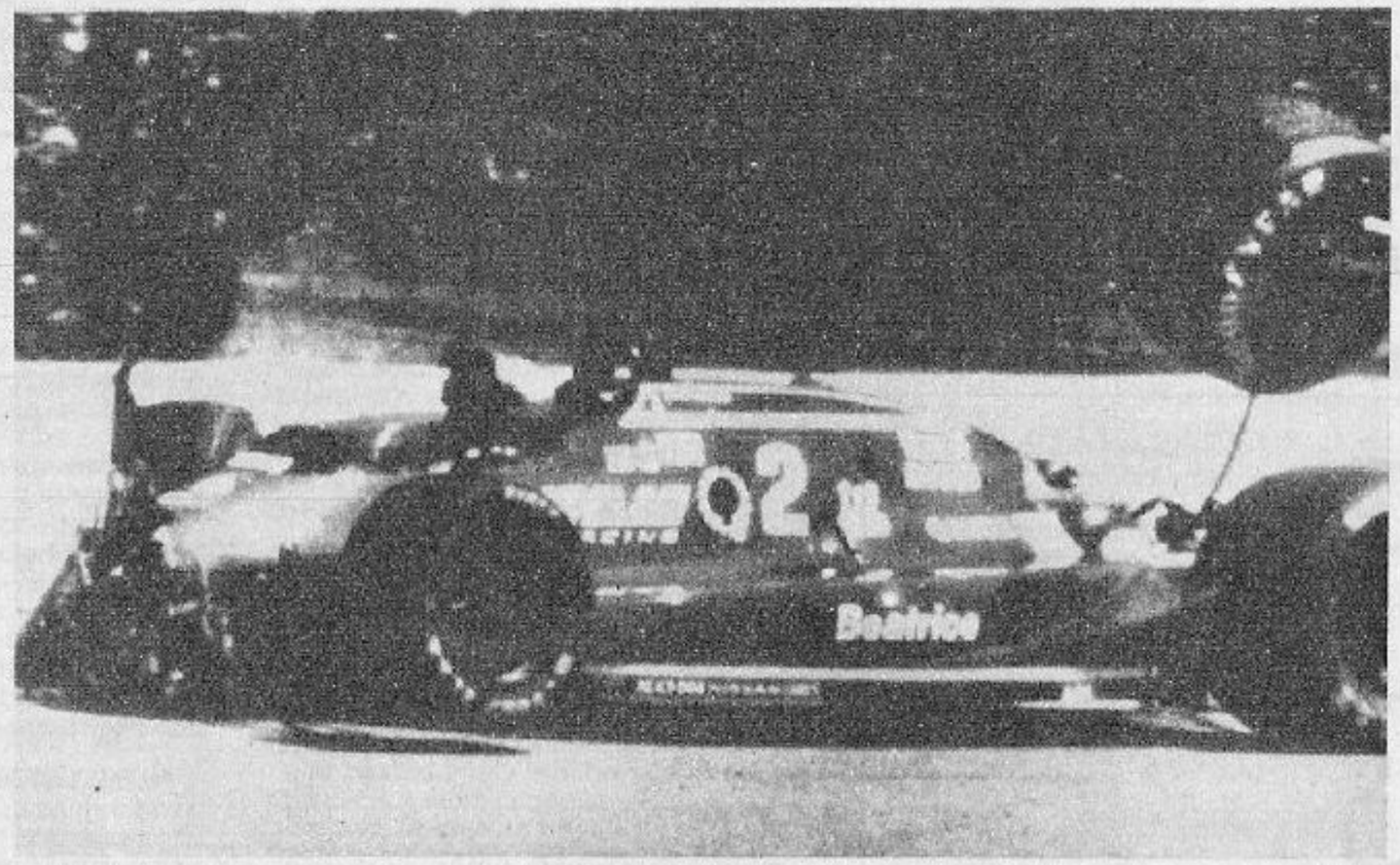
1° Porsche 917	**3.178**
2° Ford Sierra XR4	3.313
3° Peugeot 205 Turbo 16	2.220
4° Renault Fuego	2.160
5° Ford Falcon T.C.	2.144
6° Chevrolet T.C.	2.079
7° McLaren MP4-TAG	1.289
8° Renault 18 Rally	878
9° Lancia Stratos	652
10° Ferrari 512 T2	650
11° Audi Quattro	524
12° Dodge T.C.	499
13° Torino T.C.	462
14° Ford RS200	441
15° Renault 12 Rally	400
16° Chevitu	376
17° Barta F-2	361
18° Williams Honda	359
19° Audi Sport Quattro	348
20° Lotus 72	344
Nissan 300 ZX	344
22° Ford GT40	340
23° Trueno Naranja	334
24° VW T.C. 2000	328
25° Ford Taunus T.C. 2000	321
26° Fiat 128	292
27° Liebre II Tornado	274
28° Lotus 79	266
29° Torino Nürburgring	263

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INDY CARS

TODO LISTO PARA INDIANAPOLIS





Km/h), **Tony Bettenhausen** (336.173) y **Arie Luyendyck** (334.367 Km/h) en la séptima; **Dennis Firestone** (333.280 Km/h), **Geoff Brabham** (333.194 Km/h) y **Anthony Foyt** (333.058 Km/h) en la octava de las diez que largarán.

No faltaron los accidentes en esta búsqueda de un buen lugar de partida para Indy. Uno de ellos lo protagonizó **Jacques Villeneuve** en la primera jornada, al despistarse en la curva uno sin más consecuencias que algunos daños en su auto. Más serio, aunque afortunadamente sin gravedad, resultó el que muestra una de las fotos y tuvo como actor a **Mario Andretti**, también por un despiste en la curva 1, marchando a unos 320 kilometros por hora. El ex Campeón Mundial sufrió algunos golpes en las piernas y un corte que demandó algunos puntos de sutura, volviendo a verselo, por el autódromo aunque con muletas y pie vendado.

Y en la inminencia de las Indy 500, que además es la tercera fecha del torneo CART, viene bien refrescar las posiciones del mismo que tienen como líder a **Tom Sneva** con 28 puntos, seguido de Michael Andretti con 22, Kevin Cogan con 20; Al Unser Junior, Geoff Brabham y Mario Andretti con 17; Danny Sullivan con 15; Emerson Fittipaldi con 14; Johnny Rutherford, Arie Luyendyck y Roberto Moreno con 8.

NTRO EL AUTO DE SUS SUEÑOS

	Porsche 911	262
31°	Renault 5 Maxi Turbo	261
32°	Lotus 98 T	250
33°	Lotus 78	224
34°	Berta LR Cosworth	223
	Williams FW07	223
	Peugeot 604	223
37°	Lancia Delta S4	203
38°	Datsun 280 ZX	180
39°	Renault 18 Pista	166
40°	Fiat 125	145
41°	Ferrari 312 T5	138
42°	Ferrari 312 T4	132
43°	Porsche 956	131
	Fiat 131 Abarth	131
45°	Ford Sierra XR4 x4	128
46°	Ford Escort RS2000	127
47°	Brabham BT 44	126
48°	Porsche 962 C	114
49°	Alfa Romeo SV 1600	112
50°	Fiat S.R. 1.6	109
51°	Huayra Ford S.P.	108
52°	Lancia 037 Rally	107
53°	"Coloradita" Bordeu	106
54°	Ferrari 512 S	104
55°	Renault 1093	103
56°	Liebre III	84
57°	Chelco S.P.	83
58°	Porsche 959	80
59°	Volvo 240 Turbo	78
60°	VW Gacel	71
61°	Chevrolet Corvette	68
62°	Renault 11 Turbo Rally	67
	Maserati Tornado (Gradassi)	67
64°	Porsche 936	61
65°	Fiat 600	51
66°	Ferrari 312 T	47
	Ligier JS27	47
68°	Ford Mk IV	46
69°	Lotus 49	45
	Brabham BT55	45
	Renault 5 Turbo	45
	Mazda RX7	45
73°	Berta S.P. Tornado	44
74°	Chaparral 2 D	43
75°	Chevrolet	42
76°	Citroën 3 CV	41
78°	BMW M-1	40
79°	Brabham BT54	39
	Renault Alpine A443 Turbo	39
81°	Lotus 95	36
82°	"Garrafa" Viarini	36
83°	Foeman Ford S.P.	32
84°	Ferrari 126 C	32
	Matra Simca 650	32
	Jaguar XJR6	32
	Auto Union	32
88°	Mercedes Benz 450	
	Rally	30
	Ford Cobra	30
90°	Porsche 924	29
	De Tomaso Pantera	29
	Fiat Regatta 85	29
93°	Opel Ascona 400	27
94°	Chevrolet Camaro	26
	Force THL1	26
96°	Midget (O. Villar)	25
97°	McLaren M23	24
	Mini Cooper	24
	"Tractor" Casá	24
100°	Austin Metro 6R4	23
	Alfa Romec GTV 2000	23
	Citroën BX	23
103°	Pontiac Firebird Trans Am	22
	Peugeot 404	22
	Berta FRA	22
106°	Brabham BT49	21
	Fiat 1600 Cupé	21
108°	Ferrari 126 C2	19
	Ferrari 330 P4	19
	Alfa Romeo 33.3	19
111°	Renault RE40	18
	BMW 635 CSI	18
	Cooper Tornado F.1	18
	Fiat 1500	18
115°	Opel K-160 T.C. 2000	17
	Ferrari 126 C3	17
	Lotus 88	17
	Mercedes Benz 500 SLC	17
119°	BRM P. 160	16
120°	Crespi S.P. 1060	15
121°	BMW 3000 CSI	14
	Renault 18 T.C. 2000	14
	Renault RE 20	14
124°	Ferrari 312 P	13
	Toyota Turbo MR2	13
126°	Porsche 908	12
	Opel Kadett 4x4	12
	Daihatsu Charade Cupé	12
129°	Ferrari 126 C4	11
	Renault RE 30	11
	Williams FW08	11
	Fiat 147	11
133°	Ligier JS21	10
	Crespi FRA	10
	Brabham BT 46	10
	Ferrari 306 GTB	10
	Lancia Beta Montecarlo T.	10
138°	RAM	9
	Shadow DN8	9
	Tyrrell 016	9
	McLaren M8D	9
	Nissan 240 RS	9
	Renault Alpine V6 Turbo	9
	Ferrari 288 GTB4	9
	Andujar REA	9
146°	Lola T 900	8
	Lotus 56 Turbina Indy	8
	Tyrrel 008	8
	Ligier JS 11/15	8
	Ford Escort XR3	8
	Brabham BT52	8
	Ford Sierra RS Cosworth	8
	Ford Mustang	8
	VW Golf GTI	8
155°	Brabham BT 46	7
	Tyrrell Project P34	7
	Peugeot 604 TI	7
	Benetton	7
159°	Eagle Offenl ausser Indy.	6
	Opel Manta 400	6
	Numa IIB	6
	Tyrrell 008	6
	Citroën C CV	6
	Ladi S.P. 1050	6
165°	De Carlo 700	5
	Toyota Célica TC Turbo	5
	Audi 100 Rally	5
	Fiat 1300 Cupé	5
	Minardi M-185	5
170°	Midget (Galicchio)	4
	Ford Thunderbird NASCAR	4
	Ligier J807	4
	Tyrrell 001	4
	Berta Tornado F.1	4
175°	Lotus 97	3
	Porsche 944 Turbo	3
	BMW 735 I	3
	Tyrrell 007	3
	Shadow DN9	3
180°	Ralt RT3	2
	Ligier JS 26	2
	March 86 C Cosworth	2
	Avante Tornado S.P.	2
	Ferrari 312 B	2
	March 711	2
	Mc Laren MP4 Cosworth	2
	Ford Capri Turbo	2
	Baufer Chevrolet S.P.	2
	Limitada 31 (Corona)	2
190°	Berta F. 6000	1
	Matra Ford MS80	1
	BWA Fiat 1600 F-2	1
	Pozzi FRA	1

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

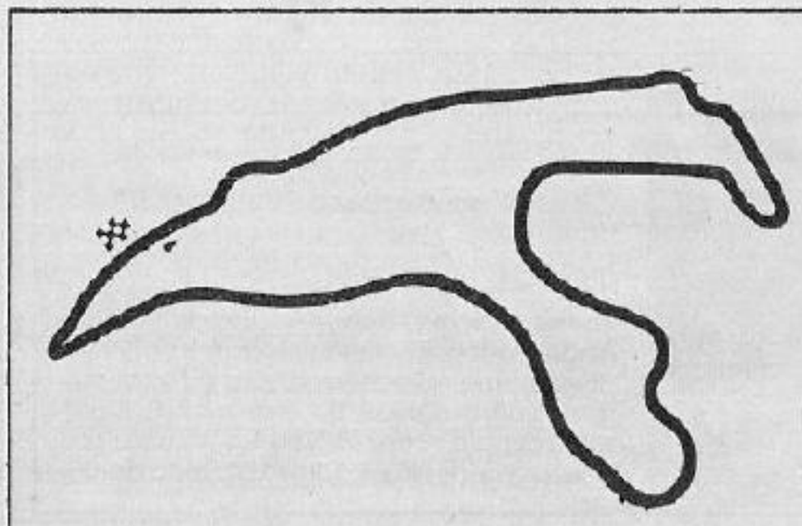
EMPIEZE CON BARDAHL

Máxima Compresión

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

EL GRAN PREMIO DE BELGICA



He aqui el interesante trazado del circuito de Spa, uno de los escenarios mas pintorescos de la temporada. Su extension actual es de 6.940 km

El **Campeonato Mundial de Fórmula Uno** cerrará el próximo domingo, a partir de las 9.30 hora argentina, el primer tramo de su ciclo europeo. Y lo hara con el Gran Premio de Bélgica, una de las competencias que con mayor asiduidad se han mantenido en su programación desde los comienzos del torneo, y que en este calendario 1986 ocupará el quinto lugar.

Tal como aconteciera el año anterior, será el renovado trazado de **Spa-Francorchamps** el escenario donde la categoría máxima concrete su nueva presentación. Sus actuales **6.940 metros** se presentarán —y esta vez es de esperar que sin los inconvenientes en su pavimento que hicieron posible una insólita postergacion de tres meses y medio en la edicion 1985— con sus múltiples y variadas exigencias, así como también con su pintoresco marco.

Situado en el corazon del bosque de las Ardenas, esta remozada version del circuito de Spa-Francorchamps muestra un trazado disminuido en más del cincuenta por ciento del legendario y tradicional que con sus 14.080 km, fue hasta 1970 el exclusivo lugar de realizaciones de los Grandes Premios belgas. Sus características lo convirtieron en uno de los superveloces de su epoca, lo que produjo en los comienzos de la década del setenta, cuando el rubro seguridad en los circuitos comenzó a ser tratado con mayor intensidad, su exclusión, al menos de las competencias de Fórmula Uno.

Para no quedarse sin Gran Premio, Bélgica debió apelar entonces a los circuitos de **Nivelles y Zolder**, que en la parte inicial de la década del setenta se alternaron como sede de la carrera, hasta que finalmente Zolder quedó con la exclusividad de la organización hasta la temporada 1983. Fue entonces cuando los trabajos de remodelación del trazado de Spa-Francorchamps para adaptarlo a las necesidades modernas de los autos, estuvieron concluidos, retomando en ese año, tras 13 temporadas, el Gran Premio de Bélgica a su circuito original, aunque con instalaciones y trazados remozados.

Tras un breve regreso a Zolder en 1984, para cumplir un acuerdo personal de **Bernie Ecclestone** con el **Real Automóvil Club de Bélgica**, la competencia volvio una vez más a Spa-Francorchamps para 1985, aunque a punto estuvo de fracasar ante el imprevisto inconveniente surgido con el por entonces flamante pavimento del circuito, que comenzó a levantarse en varios sectores. Los pilotos se pusieron firmes ante tal hecho y lograron por primera vez en el historial del Campeonato Mundial que un Gran Premio fuese suspendido con todos sus integrantes en el circuito y tras haberse realizado una tanda clasificatoria. Finalmente esta suspensión se transformo en postergacion, ya que la carrera tuvo lugar aunque tres meses y medio después de la fecha original del 2 de junio.

Ahora, en esta inminente edición 1986, el Gran Premio de Bélgica transitara por tercera vez la renovada version de Spa-Francorchamps. Una version que pese a su recorte de más de siete kilometros conserva lugares clásicos del antiguo, como las curvas de Stavelot y La Source. Y un trazado que, aunque no en la dimensión de su antecesor, conserva características veloces matizadas con algunas sinuosidades, lo que contribuye a redondear uno de los circuitos que, según confesión de los propios pilotos, implica mayor exigencia para el conjunto hombre-máquina.

Y en este trazado los pronósticos asignan las mejores posibilidades a los **Williams**, que seguramente buscarán resarcirse de los traspiés de San Marino y Monaco. Pero, ojo, que no serán los unicos con pretensiones solidas a la victoria, porque allí también estaran los **McLaren**, y especialmente **Alain Prost**, quien ademas de venir "cebado" con sus dos recientes exitos consecutivos, es poseedor de todos los records oficiales que tiene el trazado, y también **Ayrton Senna**, con su **Lotus**, conocedores ya de lo que es un balago en este difícil trazado. Tampoco puede descartarse una reaccion, que en estos momentos ya es casi una necesidad imperiosa, por parte de las **Ferrari**, ni tampoco algun batacazo de **Ligier** o **Benetton**, dos equipos que entraron con el pie derecho en este comienzo de campeonato. Como se ve, expectativas no faltan. Sólo es de esperar que se cumplan.

Palpitando...

POR AHORA SOLO SPA — Por el sistema de alternativa que originalmente iba a determinar los escenarios de este Gran Premio, para esta temporada le habria tocado a **Zolder** ser sede. Pero los múltiples trabajos que son necesarios en dicho circuito para ponerlo en condiciones optimas para la Fórmula Uno, y fundamentalmente la eliminación de la posibilidad de alternar entre un trazado y otro la sede de un Gran Premio nacional, llevaron a dejar definitivamente en Spa-Francorchamps el escenario de esta carrera, no sólo por 1986 sino por cuatro años más, al menos.

FORMULA 3000 Y COPA EUROPA ALPINE — La Fórmula Uno no estará sola en Spa. La acompañarán, tal como ocurriera el año anterior, la **Fórmula 3000** y la **Copa Europa Alpine**, realizando la primera categoría su cuarta fecha del certamen, en tanto para los **Renault** será la tercera. Estará presente en la misma **Oscar Larrauri**, quien buscara repetir el éxito conquistado en la anterior edición.

INFAUSTO RECORD — Es el que presenta el Gran Premio de Bélgica, ya que la edición 1960 tiene el triste primado —aun no igualado y esperemos que nunca lo sea— de ser la unica carrerra en todo el historial del Campeonato Mundial en la cual murieron dos pilotos. Los británicos **Alan Stancey** y **Chris Bristow** fueron las víctimas de aquella aciaga jornada del **19 de junio de 1960**.

PROPICIO PARA ARGENTINOS — Es este Gran Premio, ya que **Juan Manuel Fangio** lo ganó en tres oportunidades, cada una con marcas distintas, en tanto **Carlos Alberto Reutemann** colocó al tope al Williams en la edición **1981**. Esta, además, resultó la última victoria lograda por "Lole" durante su paso por el Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Alain Prost (McLaren MP4/2B-Porsche), con un tiempo de 1m55s306/1000, a un promedio de 216,676 km/h (1985).

Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP4/2B-Porsche), con una marca de 2m01s730/1000, a un promedio de 205,241 km/h (1985).

Distancia total de carrera: Alain Prost (Renault RE30), con un tiempo de 1h27m11s502/1000, a un promedio de 191,729 km/h para las 40 vueltas (1983).

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

1°)	Alain Prost	22 puntos
2°)	Ayrton Senna	19 puntos
3°)	Nelson Piquet	15 puntos
4°)	Keijo Rosberg	11 puntos
5°)	Nigel Mansell	9 puntos
6°)	Gerhard Berger	6 puntos
7°)	Jacques Laffite	5 puntos
	René Arnoux	5 puntos
9°)	Stefan Johansson	3 puntos
10°)	Martin Brundle	2 puntos
	Teo Fabi	2 puntos
12°)	Ricardo Patrese	1 punto

COPA DE CONSTRUCTORES

1°)	McLaren	33 puntos
2°)	Williams	24 puntos
3°)	Lotus	19 puntos
4°)	Ligier	10 puntos
5°)	Benetton	3 puntos
6°)	Ferrari	3 puntos
7°)	Tyrrell	2 puntos
8°)	Brabham	1 punto

ASI LLEGARON EL AÑO PASADO

	PILOTO	AUTO	TIEMPO	VTAS.
1°)	Ayrton Senna	Lotus 97T-Renault	1h34m19s893/1000	40
2°)	Nigel Mansell	Williams FW10-Honda	1h34m48s315/1000	40
3°)	Alain Prost	McLaren MP4/2B TAG	1h35m15s002/1000	40
4°)	Keijo Rosberg	Williams FW010-Honda	1h35m35s183/1000	40
5°)	Nelson Piquet	Brabham BT54-BMW		39
6°)	Derek Warwick	Renault RE60		39
7°)	Gerhard Berger	Arrows A8-BMW		39
8°)	Marc Surer	Brabham BT54-BMW		39
9°)	Philippe Streiff	Ligier JS25-Renault		39
10°)	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW		37
11°)	Jacques Laffite	Ligier JS25-Renault		35
12°)	Pierluigi Martini	Minardi M185-MM		35
13°)	Martin Brundle	Tyrrell 014-Renault		35

Promedio del ganador
189,811 km/h.

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
18/6/50	Spa-Francorchamps	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo
17/6/51	Spa-Francorchamps	Giuseppe Farina	Alfa Romeo
22/6/52	Spa-Francorchamps	Alberto Ascari	Ferrari
21/6/53	Spa-Francorchamps	Alberto Ascari	Ferrari
20/6/54	Spa-Francorchamps	Juan Manuel Fangio	Maserati
5/6/55	Spa-Francorchamps	Juan Manuel Fangio	Mercedes Benz
3/6/56	Spa-Francorchamps	Peter Collins	Ferrari
15/6/58	Spa-Francorchamps	Tony Brooks	Vanwall
19/6/60	Spa-Francorchamps	Jack Brabham	Cooper-Climax
18/6/61	Spa-Francorchamps	Phil Hill	Ferrari
17/6/62	Spa-Francorchamps	Jim Clark	Lotus-Climax
9/6/63	Spa-Francorchamps	Jim Clark	Lotus-Climax
14/6/64	Spa-Francorchamps	Jim Clark	Lotus-Climax
13/6/65	Spa-Francorchamps	Jim Clark	Lotus-Climax
12/6/66	Spa-Francorchamps	John Surtees	Ferrari
18/6/67	Spa-Francorchamps	Dan Gurney	Eagle-Weslake
9/6/68	Spa-Francorchamps	Bruce McLaren	McLaren-Cosworth
7/6/70	Spa-Francorchamps	Pedro Rodriguez	BRM P-153
4/6/72	Nivelles	Emerson Fittipaldi	Lotus 72D-Cosworth
20/5/73	Zolder	Jackie Stewart	Tyrrell 006-Cosworth
12/5/74	Nivelles	Emerson Fittipaldi	McLaren M23-Cosw
25/5/75	Zolder	Niki Lauda	Ferrari 312T
16/5/76	Zolder	Niki Lauda	Ferari 312T-2
5/6/77	Zolder	Gunnar Nilsson	Lotus 78-Cosworth
21/5/78	Zolder	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth
13/5/79	Zolder	Jody Scheckter	Ferrari 312T-4
4/5/80	Zolder	Didier Pironi	Ligier JS11-Cosw.
17/5/81	Zolder	Carlos Reutemann	Williams FW07-Cosw.
9/5/82	Zolder	John Watson	McLaren MP4B-Cosw
22/5/83	Spa-Francorchamps	Alain Prost	Renault RE40
29/4/84	Zolder	Michele Alboreto	Ferrari 126C-4
15/9/85	Spa-Francorchamps	Ayrton Senna	Lotus 97T-Renault

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

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

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

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

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE

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



CASCOS

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

SISTEMAS RALLYPRIMES

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

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429)
BS. AS. TEL. 784-4908

---

castaño

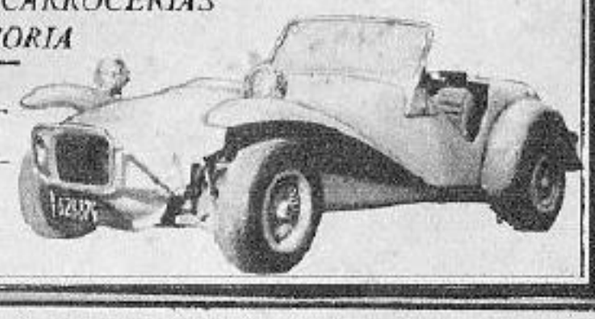
FABRICA DE AUTOS ESPECIALES PASTEUR 1687 (Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON TEL 629-4901 (cp. 1708) Bs. As. ARGENTINA

FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

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

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

ENVIOS AL INTERIOR



BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferenciales
Corona Piñón
Palieres

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
FRIC-ROT Gabriel
GAS

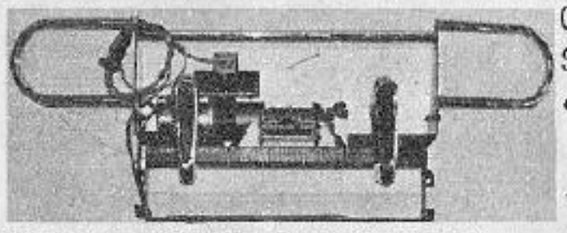
ENGRANAJES
FAE
EATON

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

CALZADOS **CARCER**
PEDIDOS POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1684) EL PALOMAR

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

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



PLAN 3 PAGOS
1 AÑO DE GARANTIA
AV. DORREGO 242.
ALTA CALIDAD Y GARANTIA ENTREGA INMEDIATA — **TEL. 854-9905; 855-4076**

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

GUIMET COMPETICION
FABRICA DE BALANCEADORES ARMONICOS
● ESPECIALIDAD MOTORES DE COMPETICION ●
POTENCIACIONES
ROMA 1315. V. MAIPU - S. MARTIN - Tel. 752-3852

ANEXO J
BUZOS ● GUANTES
BOTAS ● CAPUCHAS
ANTIFLAMA ● CASCOS
JUAN B. JUSTO 4160, Cap.

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

CONSTRUCCION Y REPARACION DE CHASIS (MONOPOSTOS)
ALCAR COMPETICION
BAHIA BLANCA 2567 - CAP.
TEL. 567-6397

BUTACAS VEIGA
•FIAT ..$39 • TORINO ZX $59 • RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. $17
•KOMBIS, MEHARI ..$29
•RENEGADO ..$49
•DEPORTIVA c/cab ..$49



GAONA 4056. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

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

APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES



4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA



CURSOS UNICOS POR CORREO

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

Títulos no oficiales

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA
RUEDAS
SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS SPINA HNOS.
Adquiéralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

CUBIERTAS WALTRAC
10 - 15 y 205 - 14
BFGoodrich USA. TODA MEDIDA
PATONAS PARA PICK-UPS - JEEPS - ESTANCIERAS ARENEROS - VW. OFERTAS LLANTAS BRONCO Y WESTERN



541-2694 70-6387

CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD

DISPONEMOS TODO LO NECESARIO
PARA BRINDARLE EL MEJOR
Y MAS EFICIENTE SERVICIO TECNICO

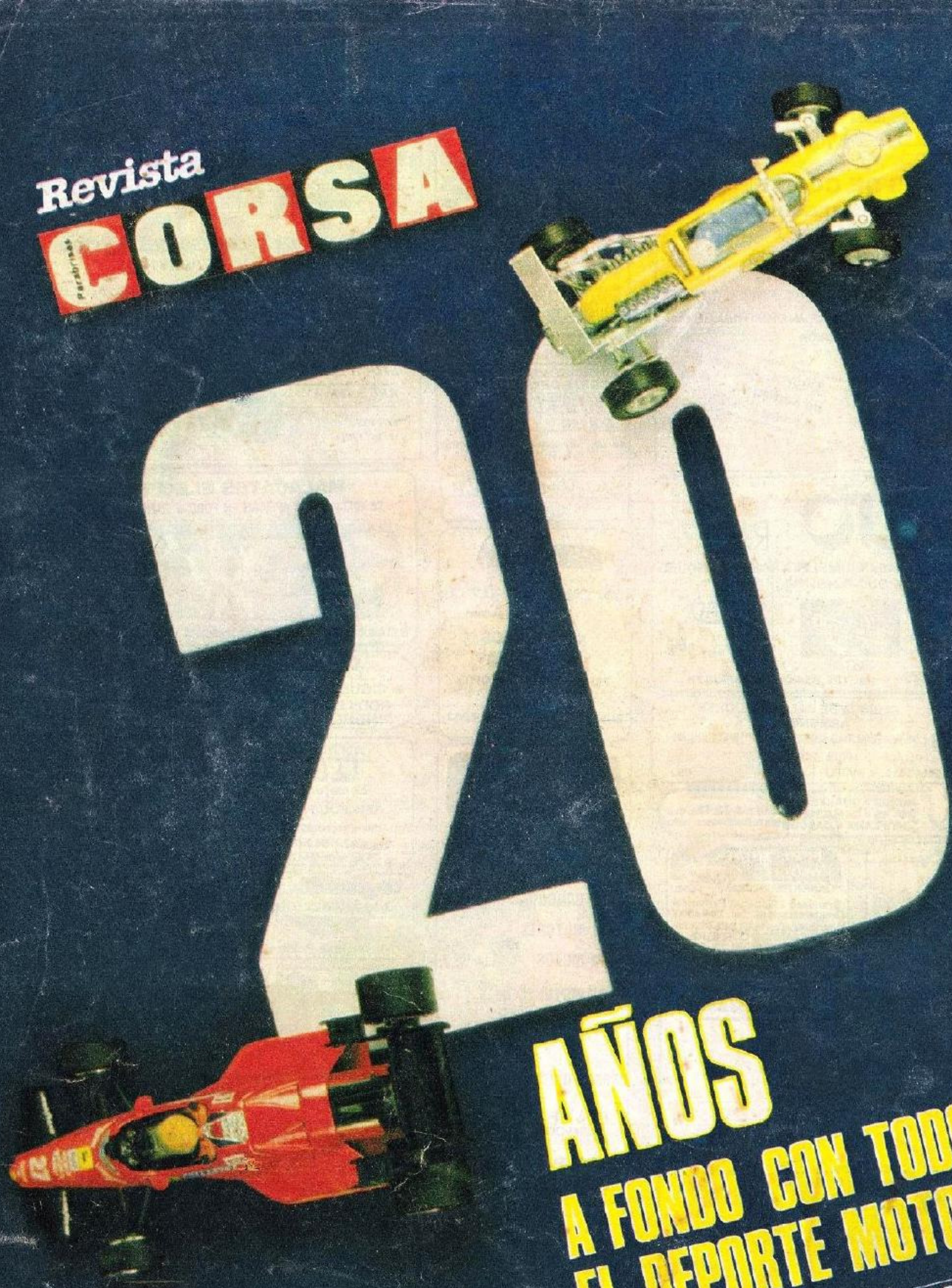
DIAGNOSTICO TOTAL DE SU FORD... A 15
INCLUYE UN SISTEMA ANTIRROBO SIN CARGO

SAILESA
AV. GARAY 2836. (cp. 1256).
CAP. TEL. 941-8998/99

H. E. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3008, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel. 86-5255

Revista

CORSA



20 AÑOS

A FONDO CON TODO EL DEPORTE MOTOR

EDICION ANIVERSARIO
DESDE EL 4 DE JUNIO, EN LOS KIOSCOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com