CORSA

LARRAURI GANADOR
RALLY DE VILLA DOLORES
C.A.P.: EL CARRERON DE RAFAELA
A TODO COLOR: T.C. 2000, F-2, INDY CARS

CORSA 20 AÑOS A FONDO

F.1: GRAN PREMIO DE SAN MARINO

EL DRAMA



N° 1034 del 30 de abril al 6 de mayo de 1986 · Argentina: $ 1.20 · Uruguay: N$ 210 · Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro



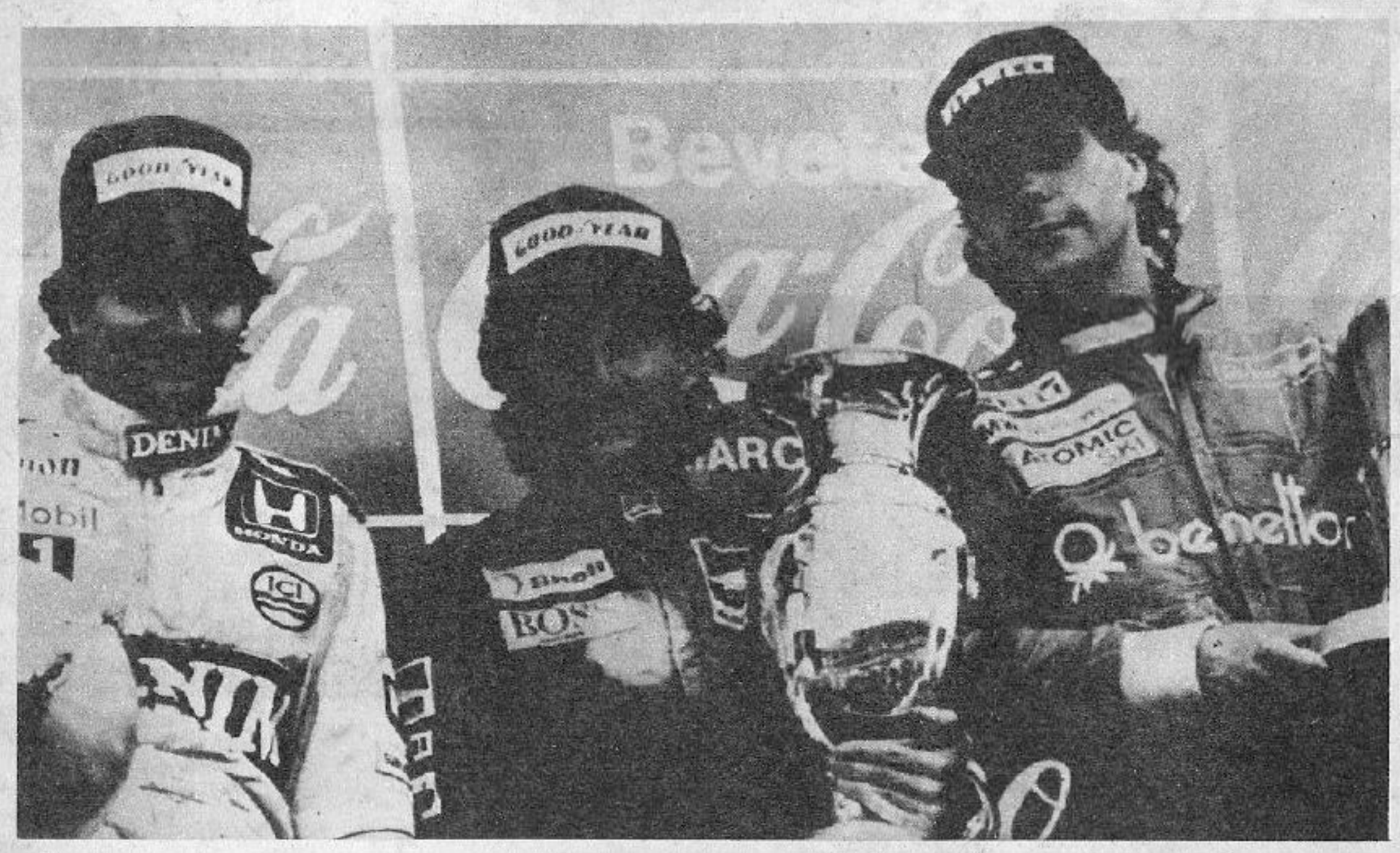
FORMULA UNO

GRAN PREMIO DE SAN MARINO – En Imola, Alain

ERA PASEO

En la foto mayor, la agonía y el éxtasis. A duras penas, demasiado ocupado como para alzar un brazo en triunfo, Alain Prost lleva a su McLaren a cruzar la línea final con la última gota de nafta. Atrás, toda la expectativa y el fervor. ¡Qué suspenso! ¿No? Podio de gente muy satisfecha. El campeón, el que quiere volver a serlo (Piquet) y el joven Berger.

Una competencia no tan trajinada como la inolvidable de dos semanas atrás en Jerez, pero con otro final electrizante, aunque en este caso por causas mucho menos deportivas que en España. El campeón mundial había virtualmente definido la carrera a su favor desde la mitad del trámite, desquitándose de lo ocurrido allí mismo el año pasado. Pero apenas se salvó de la debacle de consumo en la que, tal cual sucedió en este escenario en 1985, sucumbieron varios.



Alain Prost, que se rehace de la amargura de 1985 en este mismo circuito, cuando fue desclasificado, tras ganar merecidamente, por problemas en el peso del auto. **Nelson Piquet**, animador de la carrera y con un segundo puesto que lo pone en igualdad de condiciones con Senna en el torneo mundial. **Ayrton Senna** punteando la carrera solamente un kilómetro, para ser tragocitado lentamente por todos y terminando en boxes. Síntesis del Gran Premio de San Marino, que también tuvo como protagonistas a las **Ferrari**. También a Ferrari porque fue un revivir para los "tifosi" en su propia casa, con **Alboreto** en el pelotón de punta y **Johansson** apenas atrás. No es todavía la Ferrari soñada, la vencedora, pero al menos es la Ferrari capaz de mantener el ritmo de punta e incluso de atacar, como intentó Alboreto con Piquet antes de ceder terreno por el problema que más tarde lo detendría definitivamente. No es tampoco la Ferrari de principios de la temporada 1985 –para poner un ejemplo reciente–, pero sí con la premisa de obtener más alto nivel en la escala de valores. En sustancia, después de la confirmación de la calidad del motor, más afirmada, con una confiabilidad mayor que en las primeras carreras,se pueden esperar las próximas con mayor serenidad. Montecarlo, que no plantea problemas de consumo, y sobre todo la de Francorchamps, que propone un circuito similar al de Imola.

Alboreto estuvo a tiro del podio y Johansson fue cuarto a pesar de varios problemas. Ferrari volvió mostrando las banderas, no escondiéndolas por vergüenza, lo que desde ya es buen síntoma.

Perdonen la digresión nacionalista, pero, como ya habíamos anticipado, las dos cosas que llamaron la atención en Imola fueron el comportamiento de Ferrari y el motor **Ford**.

Para los otros, para quienes fueron en realidad protagonistas de la carrera, se sabía de antemano que eran fuertes. Y lo demostraron todos menos Senna, por un **Lotus** que cedió en una parte no tenida en teoría por débil. La rotura del cojinete de la rueda trasera derecha es índice de cierto error de dimensionamiento. Las grandes curvas a la izquierda en plena velocidad y las características del trazado son en parte responsables del retiro de Senna, seguido rápidamente por **Dumfries**. Curiosamente, una cosa parecida le ocurrió una docena de años atrás a los Matra Sport en los 1.000 kilómetros de Monza. Los Matra eran criaturas de Ducarouge, como los Lotus de hoy...

LA CARRERA

Una salida espectacular de Senna para alegría de sus seguidores, pero rapidamente Piquet tira como un po-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: Franco Lini
Radiofotos: A.P. y Reuter

Prost logró una rehabilitación que parecía fácil y terminó siendo dramática

O, FUE AGONIA





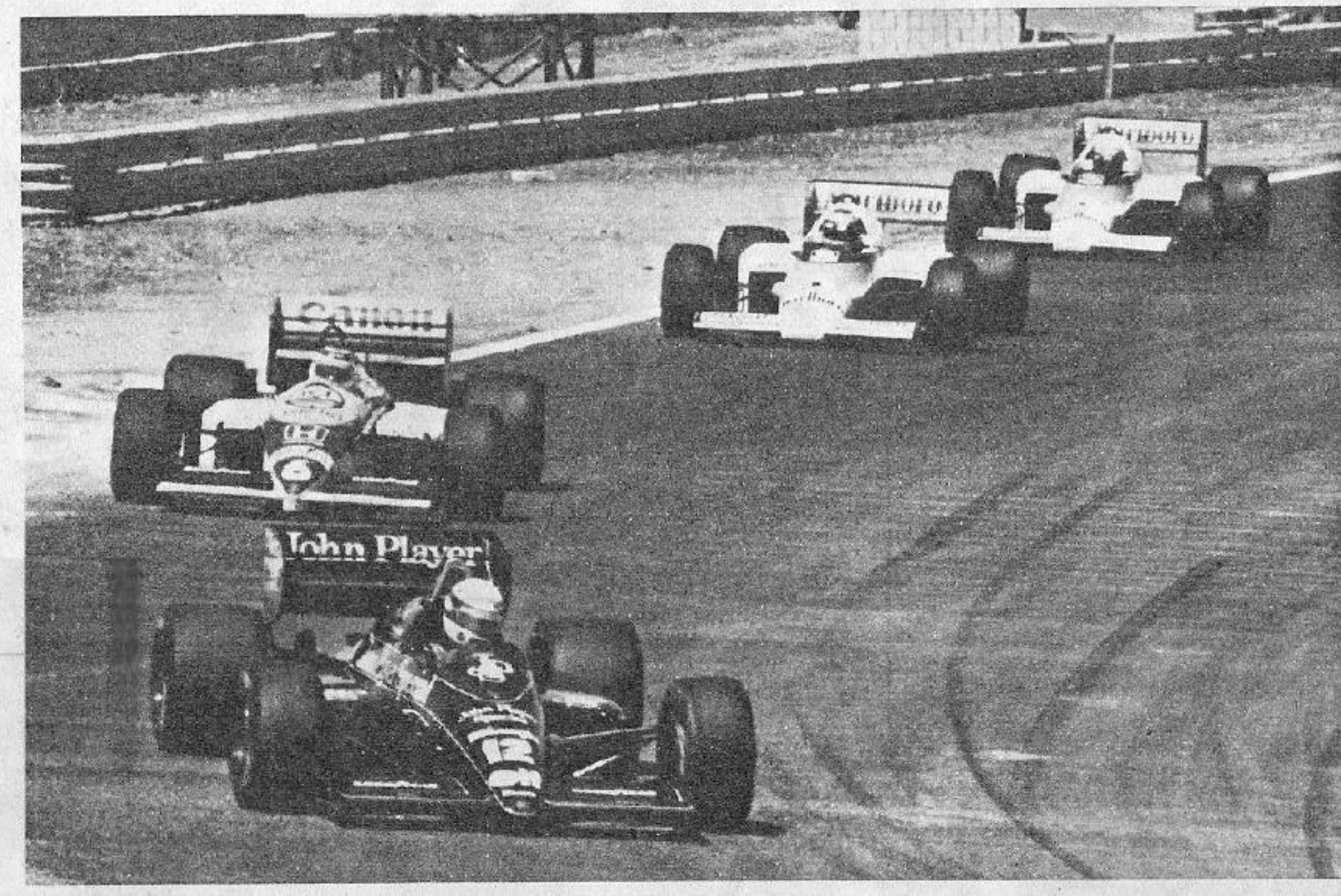
HABLAN LOS PROTAGONISTAS

El ganador, **Alain Prost**, estaba feliz. Pero el susto había sido grande. Tras el angustioso final, declaró: **"No tuve ningún problema, salvo el combustible. La computadora indicaba que tenía aún tres litros para la última vuelta, pero evidentemente el sistema falló y me asusté cuando me di cuenta de que me estaba quedando sin gasolina"**. Al respecto, el francés amplió su declaración diciendo que **"este año me he dado cuenta de que la limitación del combustible falsea las carreras porque hay que competir administrando la potencia de los motores, y se corre el riesgo de pasarse en el ahorro y no ganar, o de gastar más de la cuenta y no llegar. En definitiva, es un verdadero lío"**.

Nelson Piquet, por su parte, le tomó de algún modo la palabra al francés, manifestando: **"Cuando tomé la punta, todo iba bien, pero no quise alejarme mucho, pensando en el combustible. Además, el embrague tampoco funcionaba correctamente"**.

Ayrton Senna Da Silva, con justificada cara de pocos amigos, lanzó un lacónico: **"Hoy no era mi día"**. Y todo dicho.





Arriba, Alboreto y Johansson en boxes, alimentando la renovada esperanza de Ferrari. Se insinuaron mejor aunque se frustraron en parte... Izq.: en prácticas, pasa el Force-Ford debutante de Jones, mientras el Tyrrell de Streiff es izado tras buena piña... Derecha: Senna punteó por no más de un kilómetro, cediendo pronto al asedio de Piquet y los dos McLaren.

seso y da cuenta de todos, incluido su connacional. Parecía que estaba para una espectacular demostración, pero debió serenarse por un embrague que comenzó a patinar, levantando sabiamente el pie derecho. El temor era que si se quedaba sin embrague, no pudiera salir de boxes luego de la parada por caucho fresco, dado que sin la obligación de detenerse se puede manejar sin embargue. Evidentemente, usar la cabeza le dio resultado, pues con el segundo puesto de ayer empata con Senna en la punta del campeonato.

Una vez superado Senna, aparecen sorpresivamente los dos **McLaren** tras Piquet, luchando entre sí en una bella demostración de canibalismo "fraterno" que habla claro sobre la interna de la escuadra campeona del mundo. Senna resistió por una cuestión de honor el avance de Alboreto, y más tarde lo mismo hizo con orgullo **Arnoux**, tratando de mantenerse al menos "a las ruedas" de la Ferrari. Más atrás, Johansson intentó ser el líder del grupo perseguidor, pero debió inclinarse ante el avance de los dos **Benetton** y luego de otros a causa de los frenos recalentados. Este problema se presentó al principio para ceder a mitad de carrera y aparecer otra vez sobre el final.

Promediando la competencia, en el momento de la parada por gomas nuevas, los dos McLaren estaban en la punta a poca distancia entre sí. Los mecánicos del equipo ayudaron involuntariamente a poner diferencia a favor de Prost cuando se "trabaron" de más en la detención de **Rosberg**. Así, Prost pudo viajar tranquilo, haciendo una carrera de metrónomo, sin amenazas a la vista. Amenazas –aclaramos– que luego no provendrían de sus rivales sino de su propio auto, puesto que el calculador de consumo lo engañó, ocurriendo lo mismo con Rosberg. Así, cuando Piquet recuperaba terreno sólo para la estadística, los relatores del circuito se desgañitaban anunciando de pronto que Prost se estaba deteniendo lentamente en la última vuelta. Una escena patética que presagiaba una nueva frustración para el francés, pero Prost comenzó a zigzaguear consiguiendo esas gotas de nafta perdidas en el fondo del tanque, como para llegar con el nuevo envión hasta pasar agónicamente la línea de llegada.

Y ganó, gesto mediante de **Berger**, que pudiendo superarlo no lo hizo para que Prost cruzara adelante la línea de llegada. No fue así para Rosberg, eliminado en el transcurso del anteúltimo giro, también engañado por el

LOTUS, AL FILO DEL REGLAMENTO

Puntualmente, cada año, surge la polémica sobre presuntas o más o menos evidentes tentativas de "chicanear" el reglamento por parte de alguna escuadra de Fórmula Uno. Esta vez es el turno de Lotus, un poco demasiado "reina" de las pruebas de clasificación, según una velada acusación de otros teams adversarios. Y desde el año pasado que Lotus está un tanto excesivamente "preparada" para las pruebas, han acusado confidencialmente algunos proyectistas adversarios. **"Desde luego que correspondía una denuncia oficial** –decía uno de ellos–, **pero como luego Lotus no era demasiado confiable en carrera... En cambio, ahora Senna puede pelear por el título, por lo tanto estaremos muy atentos. Es fácil conseguir óptimas prestaciones si se trampea"**.

¿En qué consiste este truco imaginado –pero hasta ahora no establecido con certeza– por **Gérard Doucarouge**? Simple en teoría, pero menos simple en la práctica. Para obtener un efecto suelo adicional, el fondo plano reglamentario no estaría fijado firmemente en los Lotus o, mejor, de los dieciséis puntos obligatorios de fijación de la carrocería inferior, los de la parte central sí lo serían, mientras los externos permitirían dos posiciones. De esta manera el fondo plano en los laterales de la carrocería rozaría el piso cuando el auto toma velocidad, creando una especie de "sello", aunque los valores de depresión serían muy lejanos a los que se obtenían con las famosas "polleras". La sospecha de tal truco emerge de la abundante cantidad de chispas que emanaban del Lotus de Senna, no sólo de la parte central, donde todos los autos presentan dos patines pequeños de titanio para proteger el fondo plano de los posibles "panzazos" contra el terreno, sino de los laterales, donde precisamente el Lotus tiene dos patines suplementarios. Son claramente visibles los pequeños orificios para fijar estos cuños metálicos, justo en la zona delantera a la rueda posterior.

Peter Warr y Gérard Doucarouge refutan las acusaciones: **"Vengan a tratar de mover este fondo plano** –exclamó el Director Deportivo de la escuadra inglesa, a un pequeño grupo de periodistas reunidos para la ocasión–; **no hay ningún truco, solamente se lo puede mover si se lo rompe. Todos los autos sacan chispas porque el despeje con respecto al suelo que usamos todos, es reducido. Nos molesta que se hagan estas declaraciones, y si los otros equipos nos observan tan atentamente nosotros haremos lo mismo con ellos desde ahora"**.

El ingeniero **Gabriele Cadringher**, inspector de la FISA, interpelado al respecto, ha dicho: **"En España inspeccio**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RENAULT ELF TURBO

LARRAURI EMPEZO GANANDO

Una importante victoria para Oscar "Poppy" **Larrauri** en Imola en la **Copa Renault Elf Turbo**, comenzando auspiciosamente el torneo 1986 como "apertura" para la carrera de F.1 en Imola. Larrauri, patrocinado por los cigarrillos españoles "Ducados", cambió los colores de su auto, un **Renault Alpine V6** nuevo que, a juzgar por los resultados, rinde satisfactoriamente. En las pruebas, Larrauri no obtuvo el mejor tiempo, dado que se dedicó a perfeccionar la puesta a punto del auto, que no era precisamente buena, siendo superado por el alemán Heger, que no pudo resistir el ataque del argentino ya en carrera, puesto que éste se adueñó de la punta en la primera vuelta, logrando escaparse de entrada. En la segunda ronda, Poppy se vio en una situación embarazosa al pasarse un poco en la frenada de la chicana "De las Aguas Minerales", debiendo cortar por el pasto, por lo que fue apercibido con bandera blanca y negra. Pero de allí hasta el final ya no hubo inconvenientes.

Detrás de él, en cambio, hubo batalla. **Massimo Sigala**, compañero de equipo de Larrauri, pudo alzarse con el segundo puesto final haciendo el uno-dos. Con 36 autos, la copa Renault '86 se mostró desde el vamos combativa y divertida como siempre.



"Poppy" y Sigala leyendo CORSA. 1-2 del equipo en el debut '86. ¿Qué tal?..

TIEMPOS DE CLASIFICACION:

Heger, 2m03s212; Larrauri, 2m03s537; Brand, 2m03s729; Sigala, 2m03s899; Schutz, 2m04s080; Kattorer, 2m04s103; etcétera.

FINAL:

16 vueltas. Recorrido total 80,640 km.

1°) *O. Larrauri, 33m34s314*; 2°) M. Sigala, a 12s531; 3°) H. Becker a 15s185; 4°) J. Gouhier, a 16s719; 5°) G. Brancatelli, a 17s612; 6°) A. Heger, a 24s184; 7°) P. Obendorf, a 30s789; 8°) F. Fuchs, a 39s789; 9°) P. Gonin, a 1m02s047; 10°) J. Isler, a 1m03s513; etcétera.

Promedio del ganador: 144.121 km/h

Récord de vuelta: G. Brancatelli, 2m03s856 a 146,493 km/h.

ROSSO, AUSENTE

El piloto de Marcos Juárez **Víctor Rubén Rosso**, no participó en la carrera de Fórmula Tres en Imola, no siendo válida ésta por el Campeonato Italiano de la especialidad. Estaría, en cambio, el 5 de mayo en Vallelunga.

namos la máquina de Senna apenas hizo el tiempo récord, antes que los mecánicos del equipo pudieran tocarla. Todo estaba perfectamente en regla". El asunto es que las acusaciones partieron de personas reconocidas en el campo técnico, pero posiblemente el team inglés, con su manía de trabajar siempre a puertas cerradas, haya alimentado esta fantasía. En Imola, tras las acusaciones seguro que los Lotus aparecieron en regla y sin embargo Senna hizo la pole... Esperamos que las versiones sean infundadas, puesto que un piloto de los kilates de Senna no necesita de trucos para destacarse. A fuerza de observar con lupa a los Lotus, nos dimos cuenta de otra "avivada" totalmente legal de parte de Ducarouge, ya que los autos viajan con la trompa levantada, de manera de recuperar un poco de efecto Venturi. De esta manera, el punto más bajo del auto pasa a ser la zona previa al perfil extractor de aire posterior. Así se obtiene la mayor velocidad de pasaje de aire (por consiguiente, depresión) en el punto indicado por diseño, y una mayor carga en el tren posterior, donde el aire pierde nuevamente velocidad. Esto se consigue mediante la reintroducción de un dispositivo que también apareció, con el coronado Brabham BT40, en el tiempo de las polleritas: los elevadores hidráulicos. El auto de Senna posee dos, fijados al tope de los amortiguadores traseros en la unión con la caja.

aparatito del consumo, que le indicaba la disponibilidad de otros inexistentes cinco litros de combustible. Clasificó quinto, pero eso no lo alegra en absoluto.

SORBITOS DE LAMBRUSCO

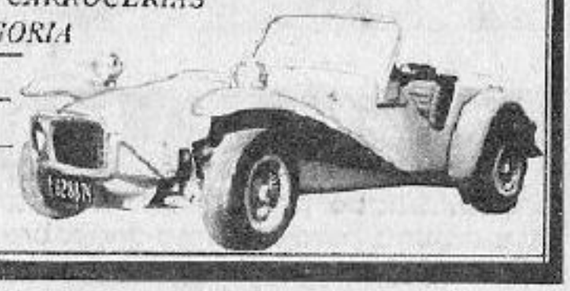
RETORNO – Volvió el motor Ford a la F1. Un ingreso sin fanfarria, puesto que los tiempos actuales no permiten el "Veni-Vidi-Vici" de la época de 1967, cuando Clark ganó en Holanda en el debut del Cosworth.

Alan Jones fue el elegido para el bautismo. Pero muchísimo antes de abandonar definitivamente. El comando de la caja de cambios, pesado de accionar, un radiador pinchado, largas paradas en boxes y finalmente el abandono. Sin embargo, había aire de satisfacción en el clan anglo-americano, con los "grandes capos" de Dearborn presentes para patrocinar el ingreso en sociedad del recién nacido. Por ahora hay cuatro tipos de motor diferentes, todos con características diversas. Y los experimentan en carrera, sin complejos. Para Montecarlo habrá uno para **Tambay**, diferente al de Jones. De esa manera sabrán cuál elegir para seguir evolucionando. Habrá que estar atentos

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3808, 6° B. Tel. 86-6285

PROVA
☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos
Antiflama
Visores
Btos. Asoc. Pilotos, Clubes e Instituciones

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

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


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

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

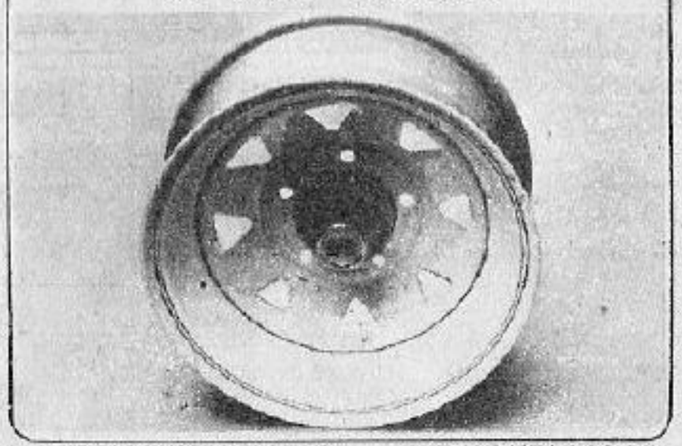
APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA
Títulos de oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS

SIMBOLO DE CALIDAD
UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS
OPP-BAG M. R.
● SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
● ESPECIALES Y REFORMAS
TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO
AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

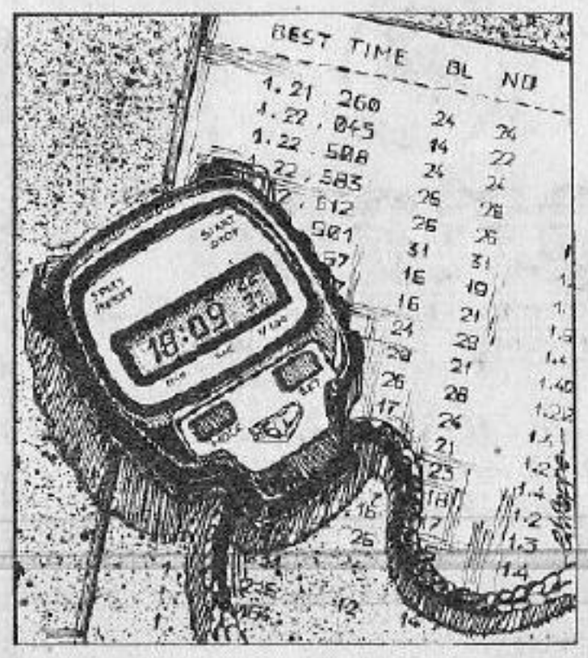
CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,520
CIUDADELA - Tel. 653-6668

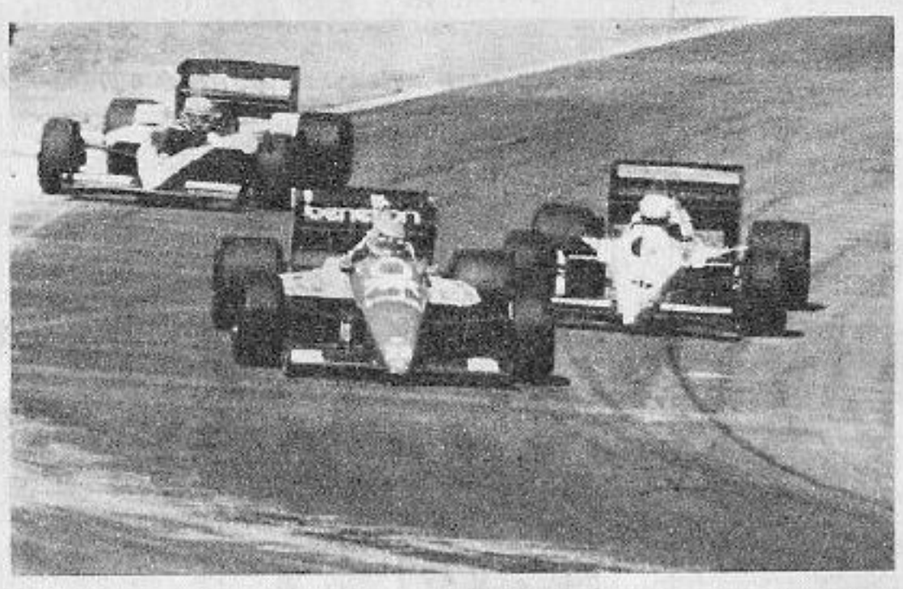
SERGIO COMPETICION
PREPARACION DE MOTORES
Espec. Ford y Chevrolet
LA PATRIA 3240. V. TESEI
(Morón)

BUTACAS VEIGA
·FIAT.. #39 · TORINO ZX #59 · RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. #17
·KOMBIS, MEHARI... #29
·RENEGADO.. #49
·DEPORTIVA c/cab.. #49
GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.)

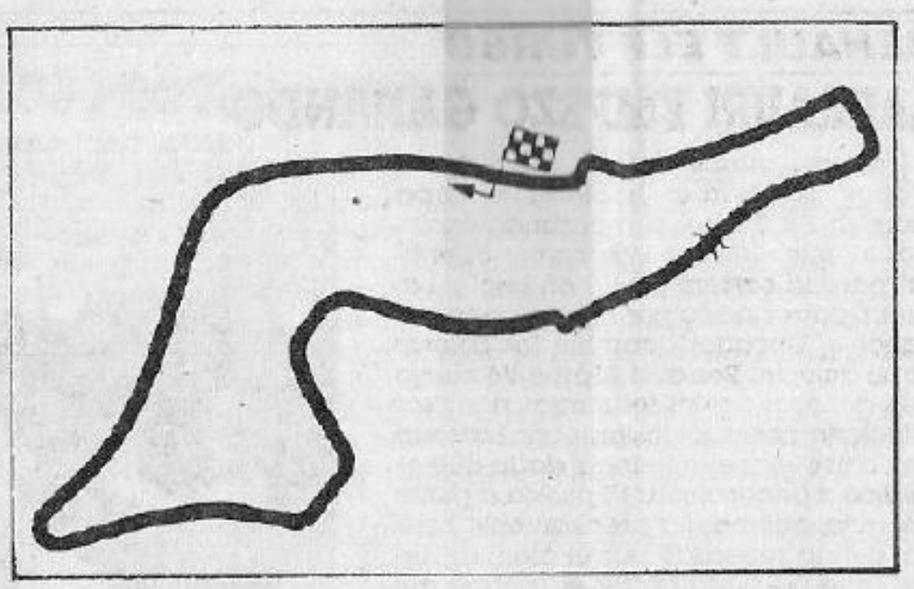
LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA
RUEDAS SPINA HNOS.

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

LOS NUMEROS





Berger sigue sumando, y esta vez desde el podio.. Aquí, seguido de Brundle y Patrese, con un BT 55 que mejora algo. Abajo, Ayrton festejando otra pole..



pues el nombre pesa mucho y los propósitos son amenazantes.

DESMENTIDA – Gordon Murray desmintió haber proyectado una nueva maquina, pero confirmó que sobre la actual (el "estrachato") se harán mejoras para rigidizar el chasis, que parece tener problemas de tenida por esa causa.

PESAJE – La pesada poscarrera demostró que el auto de **Prost**, absolutamente vacio de combustible, estaba en **547 kilos**, apenas dos sobre el limite legal. Más cerca aún estuvo el **McLaren de Rosberg**, con **546**, mientras el **Williams** de **Piquet** resultó con **554** kilos. La **Ferrari** de **Alboreto** acusó **573**, puesto que en el momento del abandono aún tenia bastante combustible. Se controlaron los tanques de los McLaren y Williams, sin resultados anormales.

CLASIFICACION

"Gran Premio San Marino". Autodromo "Dino Ferrari" (Imola) Italia. Circuito de 5.040 metros. 60 vueltas. Recorrido total 302,400 Km. 27/4/86.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Alain Prost	McLaren MP4-TAG	1h32m28s408/1000	60
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	1h32m36s053/1000	60
3°	20	Gerhard Berger	Benetton TG86-BMW		59
4°	28	Stefan Johansson	Ferrari F.1/86		59
5°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4-TAG		58
6°	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW		58
7°	18	Thierry Boulsen	Arrows A8-BMW		58
8°	3	Martin Brundle	Tyrrell 015 Renault		58
9°	17	Marc Surer	Arrows A8-BMW		57
10°	27	Michele Alboreto	Ferrari F.1/86		56

Promedio del ganador: 196,208 km/h.
Record de vuelta: Piquet en la 60°, 1m28s667/1000 a 204,630 km/h.

ORDEN DE LARGADA

Ayrton Senna Lotus-Renault **1m25s050** Prom. 213,333 Km/h	Nelson Piquet Williams-Honda 1m25s569
Nigel Mansell Williams-Honda 1m25s159	Alain Prost McLaren-TAG 1m26s263
Michele Alboreto Ferrari 1m26s263	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m26s385
Stefan Johansson Ferrari 1m27s009	René Arnoux Ligier-Renault 1m27s403
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m27s444	Teo Fabi Benetton-BMW 1m27s538
Patrick Tambay Force-Hart 1m27s860	Thierry Boulsen Arrows-BMW 1m28s022
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m28s329	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m28s389
Marc Surer Arrows-BMW 1m28s637	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m28s828
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m29s244	Alessandro Nannini Minardi-M.Moderni 1m29s244
Elio De Angelis Brabham-BMW 1m29s713	Johannathan Palmer Zakspeed 1m30s123
Alan Jones Force-Ford 1m30s087	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m30s123
Andrea De Cesaris Minardi-M.Moderni 1m30s131	Hubb Rothengatter Zakspeed 1m31s953
Christian Danner Osella-M.Moderni 1m33s806	Piercarlo Ghinzani Osella-M.Moderni 1m34s461

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Puntos
1°	Williams	21
2°	McLaren	18
3°	Lotus	15
4°	Benetton	8
5	Ligier	7
6°	Ferrari	3
7°	Tyrrell	2
8°	Brabham	1



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Disputadas tres competencias)

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Ayrton Senna	15
	Nelson Piquet	15
3°	Alain Prost	13
4°	Nigel Mansell	6
	Gerhard Berger	6
6°	Keijo Rosberg	5
7°	Jacques Laffite	4
8°	René Arnoux	3
	Stefan Johansson	3
9°	Martin Brundle	2
	Teo Fabi	2
10°	Riccardo Patrese	1

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	ROSB	PROST	SENNA	ALBO	ARN	FABI	BERG	LAFF	JOHAN
20	PIQ	ROSB	PROST	ALBO	BERG	FABI	JOHAN	ARN	PATR	BOUT
30	ROSB	PROST	PIQ	ALBO	BERG	ARN	PATR	FABI	JOHAN	BOUT
40	PROST	ROSB	PIQ	ALBO	ARN	PATR	JOHAN	FABI	BERG	BOUT
50	PROST	ROSB	PIQ	ALBO	PATR	PATR	JOHAN	BERG	BOUT	SURER

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	24	Alessandro Nannini	Minardi M.186-M.Moderni	Colisión con Laffite
7	30	Hubb Rothengatter	Zakspeed F1 841	Motor
8	11	Johnny Dumfries	Lotus 98-Renault	Cojinete rueda tras. der.
8	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	Encendido
11	12	Ayrton Senna	Lotus 98-Renault	Cojinete rueda tras. der.
14	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	Motor
19	8	Elio De Angelis	Brabham BT55-BMW	Motor
20	23	Andrea de Cesaris	Minardi M.186-M.Moderni	Motor
28	15	Alan Jones	Force HTL 1-Ford	Recalentamiento
31	22	Christian Danner	Osella FA1G-M.Moderni	Motor
38	14	Johnnathan Palmer	Zakspeed F1 841	Motor
39	19	Teo Fabi	Benetton TG186-BMW	Presión turbo
41	4	Philippe Streiff	Tyrrell 014-Renault	Motor
46	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	Perdida de rueda delant.
52	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G-M.Moderni	Sin combustible

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren. V.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Warm Up	Carrera
Senna	1m26s853	**1m25s050**	1m28s452	1m25s286	1m32s225	1m31s999
Piquet	1m29s492	1m25s890	1m26s876	1m25s569	1m34s588	**1m28s667**
Mansell	1m28s707	1m26s752	**1m26s242**	1m26s159	1m33s457	1m32s145
Prost	1m27s632	1m26s273	1m27s719	1m26s176	1m33s078	1m29s464
Alboreto	1m28s256	1m26s428	1m30s508	1m26s263	1m35s164	1m30s316
Rosberg	1m28s617	1m26s956	1m31s017	1m26s385	**1m32s188**	1m29s652
Johansson	1m30s232	1m27s497	1m31s829	1m27s009	1m35s852	1m30s768
Arnoux	1m28s995	1m28s362	1m29s252	1m27s403	1m35s336	1m31s435
Berger	1m31s873	1m28s559	1m28s590	1m27s444	1m33s278	1m29s141
T. Fabi	1m30s386	1m29s328	1m27s767	1m27s538	1m35s693	1m32s246
Tambay	1m32s137	1m29s665	1m30s056	1m27s860	1m34s721	1m34s321
Boulsen	1m30s835	1m29s931	1m31s918	1m28s022	1m36s193	1m33s435
Brundle	1m31s768	1m29s687	1m29s783	1m28s329	1m36s873	1m34s022
Laffite	1m30s741	1m28s411	1m34s136	1m28s389	1m52s436	1m33s223
Surer	1m32s048	1m30s156	1m32s104	1m28s637	1m50s971	1m33s665
Patrese	1m29s734	1m30s341	1m30s166	1m28s828	1m36s002	1m31s842
Dumfries	1m31s172	1m29s244	1m30s781	1m29s607	1m44s764	1m34s540
Nannini	1m32s593	1m29s965	1m35s825	1m29s244	1m37s382	——
De Angelis	1m31s196	1m30s881	1m32s483	1m29s713	1m34s413	1m32s544
Palmer	1m34s072	1m33s352	1m30s895	1m30s024	1m39s888	1m33s406
Jones	1m31s332	1m30s087	1m32s582	1m30s517	1m38s832	1m32s615
Streiff	1m31s483	1m30s123	1m37s784	1m32s358	2m51s270	1m34s811
De Cesaris	1m34s067	1m30s956	1m32s559	1m30s131	1m38s594	1m34s134
Rothengatter	1m43s295	1m40s903	1m33s895	1m31s953	1m39s867	1m36s263
Danner	1m38s484	1m37s485	1m34s365	1m33s806	1m36s743	1m34s558
Ghinzani	1m36s416	1m34s461	3m08s927	——	1m38s227	1m35s748

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

S.E.A. Repuestos



- LINEA COMPLETA EN BOMBAS DE AGUA PARA AUTOMOTORES NUEVAS Y RECAMBIOS
- BOMBAS DE NAFTA - ACEITE
- FILTROS DE AIRE - ACEITE - NAFTA - ETC.

CABILDO 247 – (1870) AVELLANEDA

DRESS-CAR

AHORA VENDE



TODO PARA COMPETICION
- Cascos
- Butacas



- Buzos antiflama
- Cables de bujia
- Radiadores de aceite

● Independencia 4101 - Tel. 72-7147 (7600) Mar del Plata ●

ESCAPES ESPECIALES • SILENCIADORES

NACIONALES IMPORTADOS

DANIELSILEN



JAULAS ANTIVUELCO-DEFENSAS

MUÑECAS 1038 • 854-0688

ENVIOS AL INTERIOR

FIAT ANSELMO

... LO TIENE

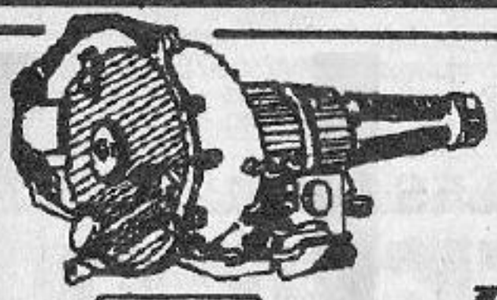
GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS – ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A. ZANESE y Cia.

AV. DE LOS INCAS 5411/13

1427 BUENOS AIRES

TEL. 52-7669

MITSUBISHI MOTORS

SERVICE AUTORIZADO

SAN JUAN y SOLIS

ALVAREZ Y DI LEVA S.A.

ESTACION DE SERVICIO

* GARAGE *GOMERIA
*ALINEACION * BALANCEO

*TODOS LOS SERVICIOS INCLUSIVE COMBUSTIBLE, SON ATENDIDOS CON TARJETAS DE CREDITO.

● TREN DELANTERO ●

SAN JUAN 1701 (Esq. Solis) Cap. Fed.
Tel. 23-2115/8720

ARGENT-PART

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

REPUESTOS LEGITIMOS
ARGENT-PART
REPRESENTANTE OFICIAL

CENTENERA 3534 - CAP. (1437) - Tel.: 91-6237

ENVIOS AL INTERIOR

PARABRISAS



CERRAJERIA

CURVADOS - TONALIZADOS - TERMICOS - ANTI-RIPIO

Nacionales e importados – Eliminación de Filtraciones

MULÉ y Cía. S.R.L. FUNDADA EN 1940

Rincon 1339 al 41 1251 Capital – Telefono 23-7044

ADHERIDA PLAN ACA

Instrumental AVELLANEDA

LA ESQUINA DEL INSTRUMENTAL



SIAP

JAEGER

CALEFACTORES
LIMPIAPARABRISAS
ESTEREOS – ANTENAS

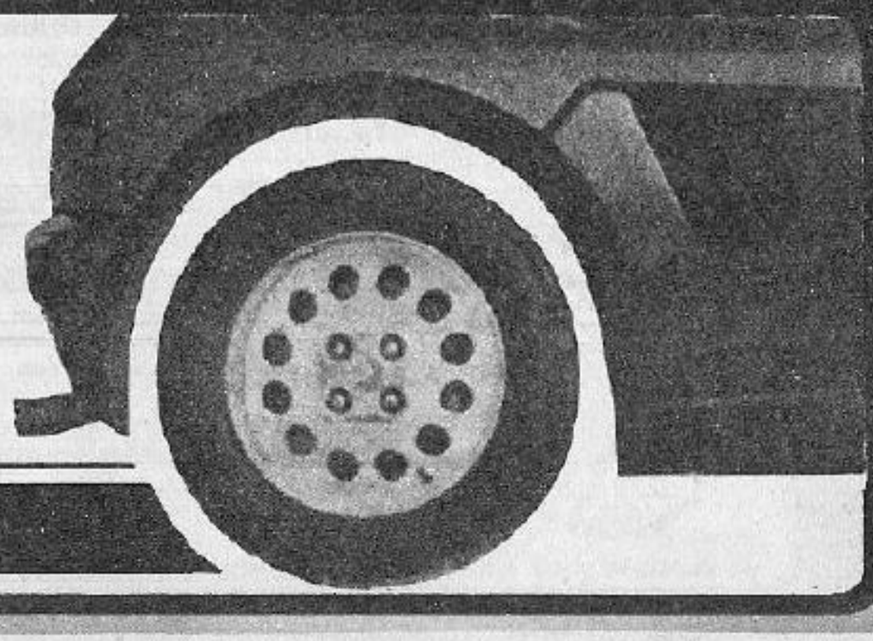
VDO

TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL

AVELLANEDA 199 Esq. OTAMENDI - Tel. 982-1555 - Capital

PENDER BODY

GUARDABARRO PROTECTOR



NUEVA MOLDURA PLASTICA DE PASARRUEDA PARA TODA MARCA Y MODELO
EVITA GOLPES Y RAYONES, ENSANCHA LOS GUARDABARROS.
SE COLOCA SIN AGUJEREAR NI MODIFICAR LA CARROCERIA.

IMPORTA Y DISTRIBUYE CHAPACROM Ventas por mayor y menor

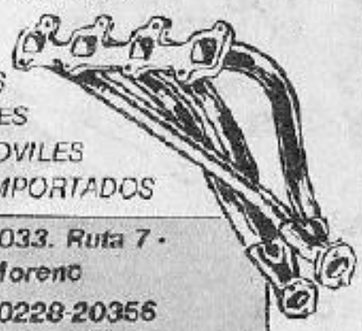
Av. MITRE 124 - (1603) Villa Martelli - Tel. 761-4127

ESCAPES TECNICOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS



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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

SUSPENSION DAGNINO

OFRECE A:
TALLERISTAS - TAXIMETREROS
REPUESTOS
PARA TREN DELANTERO.
PRECIOS ESPECIALES
TARJETAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR





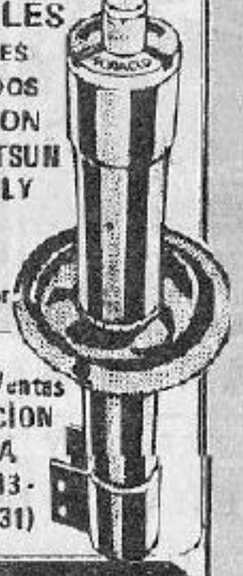
HONDURAS 4161. CAP (1186) ☎ 88-3853

FIAT Turin

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

AMORTIGUACION
HORACIO

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



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

TEL. 543-9489

JEEP SHOP



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

VENTA DE CARROCERIAS LODI
ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD
ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN (4) PAGOS - ASESÓRESE

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

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

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

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

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

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

SIMPSON



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.
* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

ARENERO



JAULA TUBULAR 1 1/2"
P.MECANICA: GORDINI R.4", R.6, R.12, F.600, DKW y VW
797-9473
Zufriategui 2699 - FLORIDA
(1602) BS. AS.

GA-TA



CANGALLO 1314/24
CAPITAL FEDERAL
37-4941/ 7340 / 9060/8610
GA-TA

CABLES DE BUJÍA
CHEFREN



PARA COMPETICION
UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE
ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS
ELECTRIGEL
sociedad anonima
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
Envios al Interior — Colocación en el acto
Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607

CESAR GOÑI COMPETICION

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

OSCAR M. CACERES

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

J. I. ANDUJAR

ingeniería automotríz
TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

• TAPAS DE CILINDRO •

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

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

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 categorias zonales

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

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

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 mágicos

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6285

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

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. Ás. Argentina
DINERS CLUB

BATERIAS **TITO**
PLASTICAS TOTALMENTE SELLADAS
PARA AUTOS NAC e IMPORTADOS
CASA CENTRAL:
INT. GRANT 302 (esq. L. N. Alem) **MORON**

ARENEROS



Y TODO TIPO DE
VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS
Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

SOMOS FABRICANTES

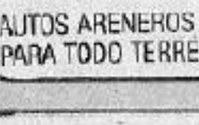


VERVIESCAP

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



JAULAS * DEFENSAS



AUTOS ARENEROS
PARA TODO TERRENO

EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS
O SEMIARMADOS

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

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

TUERCOMANIA
ACCESORIOS
DE AUTOMOTORES
Especialidad Llantas
ANEXO J
Agente
25 de Mayo 53 - NEUQUEN

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R. G.

● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
DE COMPETICION PARA FIAT 128
TN - y FIAT 800 SM.

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



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

HIDRAULICA TOTAL
DIRECCIONES HIDRAULICAS
Reparación - Ventas
Colocación
Válvulas, Bombas, Cilindros
TODAS LAS MARCAS
Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948
(cp. 1708) MORON. Bs. As.



Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault.
Informes por carta: Rastreador Fournier 2582,
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

CARBURADORES
CARESA
CUERPO DE ALIMENTACION

MASTER

FABRICADOS CON PRODUCTOS
TELEFONO: 763-4769

CIGÜEÑALES
MOTOR
MERCEDES BENZ
1114 NUEVO
STD

* ACERO FORJADO CROMO NIQUEL.
* 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

PEUGEOT ASAMBLEA

Toda la línea de repuestos y pinturas
ORIGINALES Nacionales e Importados

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TARJETAS DE CREDITO -

Avda. Asamblea 627 (1424) CAP. FED. TEL.: 923-6605

TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUAFFI - PITTARORE)

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

- 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 (5 litros)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Paliers flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores

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

NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

OFERTAS

WALTRAC 10-15
● 0 KM. ARMADA Y BLANCEADA c/u A 140



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



Entrega a domicilio. Envíos al interior

824-4229

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

---

BELLO S.R.L.

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

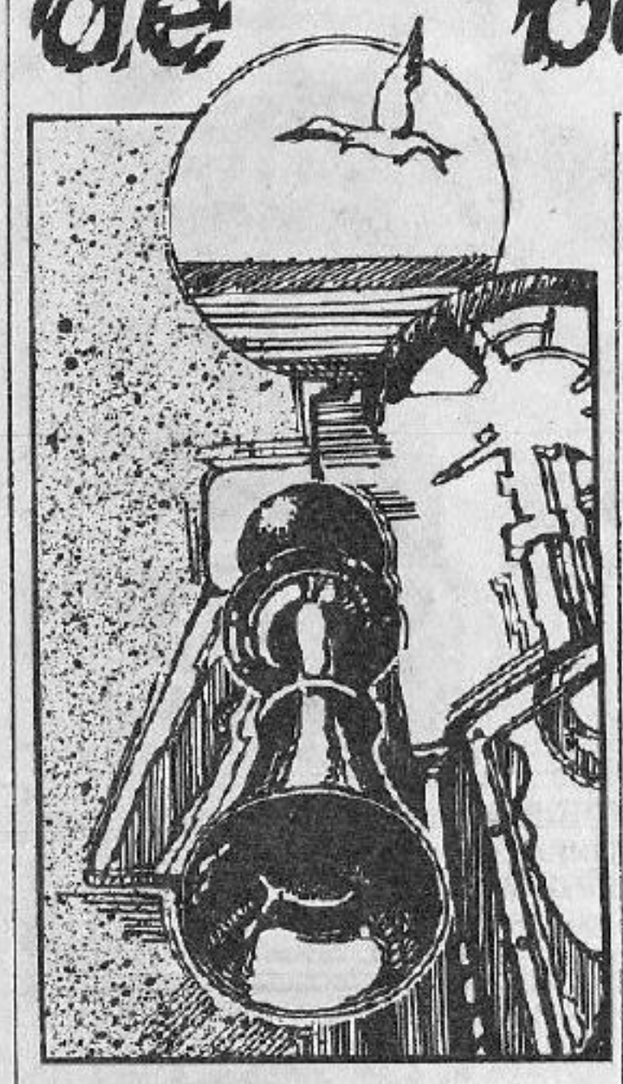
WARNES 285 esq. Av. Parral. **TEL.854-0864; 855-3579**

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

---

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6288

Toquecitos de bocina



MADARIAGUENSES RENOVADOS

La Asamblea Ordinaria realizada el 31 de marzo de este año, renovó las autoridades de la **Asociación Madariaguense de Automovilismo**. Quedó al frente de la nueva Comisión Directiva **Oscar Milani**, como presidente, quien será acompañado en su gestión por **Sixto Rebollar**(vice), el **Ing. Carlos Zanini**, secretario, y **Juan C. Martín**, tesorero, además de Vicente Valdez, José Velarde, Juan Córdoba, Juan Flores, Ilmar Chaparro, Raúl Antonio, Orlando Teves, Rogelio Córdoba, Luis Abineme y Leoncio Algañaraz en otros cargos ¡Buena suerte en la tarea a desarrollar!

AUTOS ANTIGUOS

La **Asociación Amigos de los Automóviles Antiguos**, de San Juan, anuncia para los días 23, 24 y 25 de mayo próximos, la realización de su tradicional **Rally para Automóviles de Colección**, el que ha sido declarado "de interés provincial" por el gobierno de San Juan. Los participantes han sido divididos en cinco clases: la "A", veteranos, hasta 1918; la "B", "vintage", de 1919 a 1930; la "C", "post–vintage", de 1931 a 1939; la "D", pre y post guerra, de 1940 a 1948, y la "E", contemporáneos, de 1949 a 1956. También podrán participar en categoría especial, motocicletas construidas hasta el año 1950.

La inscripción se ha fijado en ₳ 30.– incluyéndose en ese monto el pago de todas las actividades del programa, como reuniones, desayunos, almuerzos y cenas. Es de hacer notar que los incriptos de la categoría "veteranos" no pagan inscripción.

Para más detalles, comunicarse con AAAA, Sr. Raúl Gustavo Cerrati, General Paz 689 Este, San Juan, Tel. 22–5188 y 22–6994 de esa ciudad.

POSIBILIDAD

Néstor Jesús García Veiga podría enrolarse en las filas del **Turismo Competición 2000**. A tal efecto, **Julio Ponce** y **Juan Jaramczuk** (preparador del auto campeón de la Fórmula Dos Biplaza Bonaerense) son los encargados de la parte mecánica en el **Peugeot 505** que correría el "Nene" de Arrecifes.

NUEVA CATEGORIA

Se está formando una nueva categoría –zonal– que competirá en los circuitos de todo el país. Se trata de una especialidad promovida por **ENIAK**, fabricante de los autos **Antique**, aunque con carrocerías similares a la del clásico Jaguar D. Recordemos que los Antique pueden adquirirse en dos versiones: una de ellas con mecánica VW 1,8, y la otra con mecánica de Ford Falcon Sprint.

HOMOLOGACION

Varios pilotos argentinos de rally están preocupados porque aún **no se ha homologado el Fiat Super Europa 1.5** en la FIA, trámite imprescindible para que este modelo pueda competir en el próximo **Rally de Argentina**. Como se sabe, este auto corre por el torneo argentino, en el cual tiene una ficha de homologación de **Grupo A**. Sin embargo, en 1985 fueron muchos los pilotos que se quedaron con las ganas de participar en el Rally de Argentina, debido a que ese modelo (Fiat 128 SE 1.5) no estaba homologado en la FIA.

La lista de usuarios de este auto es extensa y entre quienes se encuentran en ella, figuran **Miguel Tubal, Claudio Frecha, José Ceccheto, Horacio Badra, Omar Degiovanni, Guillermo Alonso, Sergio Colosi, Carlos Piazza, Guillermo Romero, Eduardo Marino** y **Angel Canals**.

AHORA SI

Miguel Angel De Guidi nos dijo en Tarumá que está dispuesto a volver a **Salta** como piloto de la **F–2 Codasur**. Lo hará a bordo del **Berta** modificado por él y por **Edgardo Fernández**, que comenzará a probar la semana entrante en el Autódromo de Buenos Aires. **"Lo voy a intentar con sobriedad, pero tratando de andar decorosamente. Sé que es mucho el tiempo que ha pasado y que la categoría evolucionó una barbaridad. Tampoco tengo ahora el equipo que tenía antes. Voy a probar en las dos carreras argentinas y, si todo funciona bien, lo encararemos después en forma totalmente profesional. Por ahora, necesito saber dónde estoy parado."**

OTRO QUE VUELVE

Se llama **Luiz Schaffer**, tiene 28 años, es de Curitiba, corrió en Karting y **Fórmula Vee** en Brasil. Fue campeón regional en los años 76 y 77, y nacional en el 79. Después se fue a Europa a correr en el equipo de Jim Russell en Fórmula Ford 1600, y terminó tercero en el campeonato británico. En 1981 ascendió a la Fórmula Ford 2000 con el mismo equipo y fue compañero de Enrique Mansilla. Ganó la primera carrera de esa temporada, continuó hasta mitad de año y dejó por falta de apoyo económico. En 1982 intentó en la Fórmula 3 Inglesa con el equipo de Neil Trundle, con una Ralt RT3–Toyota, con preparación de Mader. También hizo unas pocas carreras y desaparecieron los sponsors. Volvió a Brasil y dejó de correr. Ahora va a tratar de integrarse a la **Fórmula 2**. Está en tratos con **Rubén Valle**, que fuera su mecánico en Inglaterra en el equipo de Russell, ahora radicado en la Argentina. La alternativa es alquilar o comprar el equipo de Norberto Picetti y atender el auto en Buenos Aires, con el trabajo de Valle y hermano en su taller de Barracas.

AVIVANDO EL FUEGO

Para la carrera de **T.C. 2000** en Las Parejas, **Juan María Traverso** y **Ernesto Soto** van a ir con cambios radicales en sus autos. Se trabajó mucho en Alta Gracia en materia de combas, convergencias y altura de los autos, lo cual mejoró sensiblemente el rendimiento de ambas coupés. Ahora, **Berta** está haciendo llantas de su diseño para adaptar en ellas las cubiertas **Goodyear** que estuvo probando con aparentes buenos resultados en el Cabalén, y frenos más grandes, también de su propio diseño y fabricación. Estos últimos elementos podrían estar para la carrera a disputarse en Buenos Aires, siempre y cuando rindan en pista de la manera que se espera.

MAS RETORNOS

Héctor "Laucha" Ríos y **Carlos "Ruso" Marincovich** volverán al Turismo Carretera. Lo harán con uno de los **Chevrolet** de **Luis Delconte**, yendo el "Laucha" a las carreras de ruta y el "Ruso" a las de autódromo.

MENEM AL T.C.

Sí... aunque no lo crea, don **Carlos Saúl Menem**, el mismísimo Sr. gobernador de La Rioja, tiene intención de participar en **Turismo Carretera**. Su debut –previo examen de suficiencia– sería en la competencia organizada por el **Auto Club Chivilcoy** a correrse el **13 de julio** en el Autódromo. Varios pilotos pusieron sus autos a disposición de Menem, entre ellos **Luis Delconte**.

TRAVERSO AL RALLY

Juan María Traverso intervendrá en el próximo **Rally de la República Argentina**. Lo hará –formando equipo con Ernesto Soto– sobre un **Renault 18 GTX**. El que pertenece al team oficial Renault. Para ir aclimatándose, el "Flaco", previamente, correrá el **Rally Día de la Bandera**.

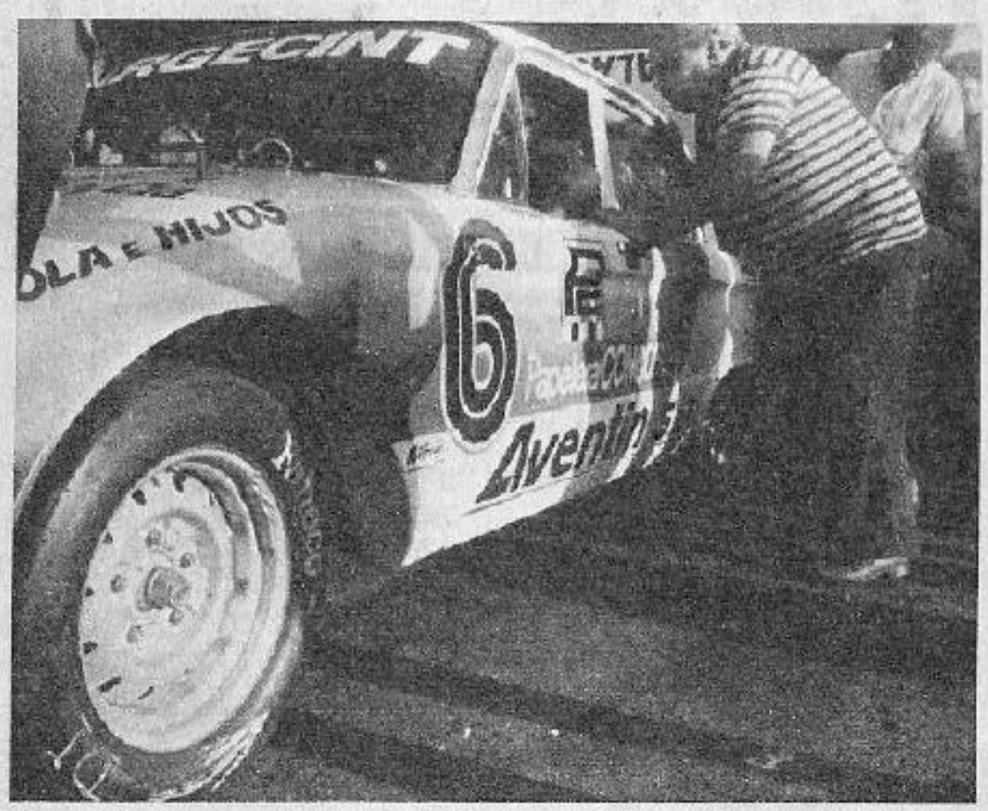
SOBRE FECHAS

El **T.C.** incorporó algunas competencias con lo que el calendario varía luego del **4/5** en Tandil. Se presentará el **25/5** en Las Flores; el **8/6** en San Lorenzo; **22/6** en Santa Teresita; **13/7** en el Autódromo, con organización del Chivilcoy Auto Club; **3/8** en 25 de Mayo; **7/9** en Junín; **21/9** en Olavarría; **12/10** en Balcarce; **2/11** en Allen; **16/11** en La Plata y, por último, en la primera semana de diciembre el Gran Premio, en La Pampa. El **C.A.P.** programó el **1/6** en Avellaneda (Santa Fe), y el **T.C. 2000**, la **FRA** y la **F–Entrecor**, trasladaron al **8/6** en Buenos Aires, la fecha que tenían programada para el **1/6** en Resistencia, adonde irían el **10/8** si se soluciona el problema de la inundación.

"TOTO" AL 2000

Se confirmó el anticipo dado por CORSA hace algunas semanas. **Miguel Angel Etchegaray** conducirá probablemente a partir de Las Parejas, el **Renault 18** de "Autodelta" de **TC 2000**, que durante la temporada pasado utilizara Juan María Traverso. Etchegaray correrá en TC 2000 sin dejar de

EL T.C. PROBO LAS FANECO



*Al cabo de una intensa práctica, Oscar Aventín remarcó: **"Esto es una maravilla, viejo. Una maravilla"**. Acababa de dar veinte vueltas sobre su Falcon T.C. al trazado perimetral grande del Autódromo, en tandas de cinco giros con detenciones para el chequeo de la temperatura, la presión y el estado general de las Faneco.*

*Luego, el piloto agregaría: **"Dimos veinte vueltas marcando 1m58s50 con bastante facilidad, cuando normalmente en carrera hacemos registros del orden de los dos minutos. Pero lo más importante es que, además de la diferencia económica a nuestro favor, al utilizar estas gomas el comportamiento del auto es mejor, y los pilotos que no son de punta se van a encontrar más cerca del lote de adelante. Eso nos beneficia a todos... Es bárbaro como va en Salotto, lo llamás y responde siempre; claro que ahora, con estas gomas, doblás siempre pero hay que tener cuidado de no trabarlo, porque entonces el auto se frena y el tiempo empeora. Se lo debe llevar como a un coche de carrera pistero de verdad. O sea que se gana en seguridad y economía"**.*

Observamos las gomas luego del test y notamos que aún no habían perdido la marca superficial de la matriz, por lo que ese mismo juego será utilizado en otra tanda de ensayos, esta vez con el Dodge de Pedro Doumic.

Lo recordamos
a 13 años
de su muerte...

CARLOS MENDITEGUY, EL HOMBRE "10"

El 28 de abril de 1973 se apagaba la vida de Carlos Alberto Menditeguy. Ese nombre quizá no signifique mucho para la nueva generación, por eso es importante destacar las cualidades de este, en vida, temperamental piloto que centralizó su actuación en Turismo Carretera, siempre a bordo de su cupecita Ford, alternando con actuaciones en Turismo y en la Fórmula Uno. Hay una anécdota que lo pinta de cuerpo entero... Se estaba por largar el Gran Premio de Mónaco 1958 y todo el mundo esperaba a Carlos Menditeguy, que debía largar sobre una Maserati oficial, como coequipier de Juan Manuel Fangio. Pero "Charlie" no apareció por el circuito... Estaba muy "atareado" junto a Brigitte Bardot.

Casi no hubo deporte en el que no descollara. Jugó al fútbol, al polo. Practicó tenis, squash, golf y pelota a paleta. Como se ve, un deportista cabal, íntegro, pero dotado de un genio muy particular. En 1963 venía ganando el Gran Premio de T.C. cuando a quince kilómetros de la llegada, su Ford no aguantó más. Menditeguy bajó y dándole una caja de fósforos a su acompañante, expresó: "¡Quémelo Linares... Quémelo!"

Hoy, a trece años de su desaparición, aún lo recordamos con admiración.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lado su participacion en la Fórmula Renault.

AHORA CON RULLO

Con respecto a la separación de **Zuain y Pré**, ya que este último resolvió quedar al margen del automovilismo deportivo, el piloto de Río Negro decidió recurrir a los servicios de los **hermanos Rullo** para la atención de su Fuego de T.C. 2000.

SERRAVALLE CON 6 MESES DE PENA

En su reunión del pasado 15 de abril, la Mesa Directiva de la C.D.A. analizó –juntamente con el de Di Palma, del que ya diéramos amplia cuenta –el caso de **Mario Serravalle**–. Al mismo le fue aplicada una suspensión de seis meses luego de presentar declaración y hacer uso de su derecho de defensa, en una medida tomada por votación unánime, con la abstención del representante de los pilotos. Como se recordará, **Mario Serravalle**, en la competencia de **Turismo** en Santa Fe, habría sustituido los lastres originales de hierro, por otros de madera.

SAFARI DEL BUEN AYRE

Durante el 10 y el 11 de mayo se llevará a cabo el **Safari del Buen Ayre**, que tendrá puntaje para el **Campeonato Provincial de Safari**. Quienes estén interesados en participar, pueden recurrir a Alberti 338, teléfono 942–1864, en el horario de 19 a 21 horas; a la Asociación Pilotos de Safari, en San Martin 945 8° "64", 312–2807, entre las 16 y las 20 horas, y a la Asociación Turismo Provincial, cuyos teléfonos son 566–3015 y 567–3565.

CORSA EN URUGUAY

DESCLASIFICACIONES Y PROMESAS

*La tiranía y el espacio, ubicados en planos iguales para la jerga periodística, impiden hoy la publicación de todo lo acontecido en El Pinar al iniciarse los Campeonatos Nacionales de **Fórmula Vee, Fórmula Renault y Turismo Bimarca**. Y pienso que de alguna manera la demora impide que hayamos hecho la apología del triunfo de dos pilotos que al día de hoy han sido desplazados del primero y segundo lugar. La referencia es para Domingo De Vitta y Cantonett. En el primer caso, la reiteración de una conducta que a esta altura debe ser preocupante, y en el segundo, un llamado de atención para un volante de la nueva generación que tiene condiciones que hemos aplaudido y que no debe opacar con responsabilidades que no se limitan a empuñar el volante. En la próxima edición de CORSA, Mario Rosa hará llegar todo sobre una fecha que ha resultado afectada por el hecho apuntado, sin olvidar el triunfo impecable de Mainentti sobre Muraglia en **Fórmula Renault**, y el de **Raña en Fórmula Vee**.*

*Pero al final usted se preguntará, ¿quién ganó en **Turismo**?... El "debutante" **Etchegoyhen** y le siguió su compañero de tropelías Fernando Cammarotta. Un panorama del Uruguay más completo, en siete días.*

Diego Lamas

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

T.C. 2000 F.R.A. Y ENTRECOR EN LAS PAREJAS

Organizada por el **Argentino Atlético Club** de Las Parejas y fiscalizada por la C.D.A. del A.C.A. se llevará a cabo la quinta prueba del Campeonato Argentino de T.C. 2000.

Compartirá la jornada con la **Fórmula Renault Argentina** y la **Fórmula Entrecor Nacional**. Los records a batir en el **Autódromo Don Eduardo** de **2.304,44 metros** de extension, son los siguientes: En T.C. 2000 el mejor registro de clasificación en 1985 fue para **Daniel Mustafá** en 1m.07s.24 a 123.378 km/h. En carrera la vuelta mas veloz fue para **Mario Gayraud** en 1m08s38, a un promedio de **121,321 km/h**. En Formula Renault Argentina, **Oscar Palmero** fue el más rapido en clasificación con un registro de 1m00s66, a un promedio **de 136.162 km/h. El récord de vuelta en carrera fue para Néstor Furlan**, en 1m00s86 a **136,212 km/h** de promedio. Esta competencia se realizo el 18 de agosto de 1985 y los ganadores fueron **Mario Gayraud** con Ford Sierra XR4 en T.C. 2000 y **Miguel Etchegaray** con Berta Renault en Fórmula Renault.

LOS HORARIOS

VIERNES		
12:15 a 12:50	Entrenamientos	T.C. 2000
13:00 a 13:25	"	F.R.A.
13:30 a 13:55	"	F.R.A.
14:05 a 14:30	"	F.Entrecor
14:40 a 15:15	"	T.C. 2000
15:25 a 15:50	"	F.R.A
15:55 a 16:20	"	F.R.A
16:30 a 16:55	"	F.Entrecor
17:05 a 17:40	"	T.C.2000
SABADO		
09:00 a 12:00	Verificación técnica	
12:00 a 12:30	Clasificación	T.C. 2000
12:40 a 13:10	"	F.Entrecor (1°. tanda)
13:20 a 13:50	"	F.Renault (1°. tanda)
14:00 a 14:30	"	F.Renault (2°. tanda)
14:40 a 15:10	"	T.C.2000 (1°. tanda)
15:20 a 15:50	"	F.Entrecor (2°. tanda)
16:00 a 16:30	"	F.Renault (3°. tanda)
16:40 a 17:10	"	F.Renault (4°. tanda)
17:20 a 17:50	"	T.C.2000 (3°. tanda)
DOMINGO		
08:30 a 09:00	**Tanques llenos**	**F.Renault**
09:10 a 09:40	" "	**F.Entrecor**
09:50 a 10:20	" "	**T.C. 2000**
10:30	**Final de no clasificados F.R.A. (12 vueltas–27,653 km)**	
11:05	**Final Fórmula Renault Argentina (27 vueltas–62,219 km–24 autos)**	
11:35	**Final Formula Entrecor Nacional (27 vueltas–62,219 km–22 autos)**	
12:10	**Final T.C. 2000 (43 vueltas–99,091 km–22 autos)**	

ATC

LLEGA MAS

Buena televisión

Nuevas Propuestas

ENTRE NOSOTROS,
lunes a viernes, 9.30 a 11 hs.
Conducción: Mabel Manzotti.

EL ESPEJO DEL PAIS,
lunes a viernes, 14.30 a 16.30 hs.
Conducción: César Mascetti,
Víctor Hugo Morales
y Silvina Chediek.

JUANA VA, lunes 22 hs.
con Carlos Carella
y Georgina Barbarossa.
Libro: Ismael Hase.

LA OTRA TIERRA, lunes 23 hs.

CONVIVIR EN FAMILIA
martes 23 hs.

VER CLARO, miércoles 23 hs.
Conducción: Enrique Vázquez.

SOÑAR SIN LIMITE, jueves 22 hs.,
Libro: Nelly Fernández Tiscornia.
Con la actuación de Mónica Villa.

TEMA LIBRE: jueves, 23 hs.

AEROSOL, sábados, 12 hs.

CONSULTA POPULAR, sábados, 20 hs.
Conducción: Silvio Huberman.

SOLO PARA ADULTOS,
domingos, 24 hs. con Carlos Rodari.

Programas consagrados

EL DEPORTE Y EL HOMBRE,
domingos, 19 hs.
Conducción: Pancho Ibáñez.

FUTBOL DE PRIMERA, domingos, 21 hs.

AQUI Y AHORA, Y VEINTE MUJERES
lunes a viernes, 12 a 14.30 hs.
Conducción: Fernando Bravo y
Mónica Gutiérrez.

LA NOTICIA REBELDE,
lunes a viernes, 19 a 20 hs.

MESA DE NOTICIAS,
lunes a viernes, 20 hs.

TVI, lunes a viernes, 21 hs.

ARGENTINA SECRETA,
miércoles, 22 hs; sábados, 11 hs.

CHICAS Y CHICOS, jueves, 18 hs.
Autor: Máximo Soto.

CINE CLUB, viernes, 23.30 hs.

HISTORIAS, sábados, 19 a 20 hs.

CABLE A TIERRA,
sábados, 21 hs.
Conducción: Ricardo Eliaschev.

FUNCION PRIVADA, sábados, 22 hs.
Conducción: C. Morelli y R. Berruti

Buena televisión... llega más.

ATC
En todo el país

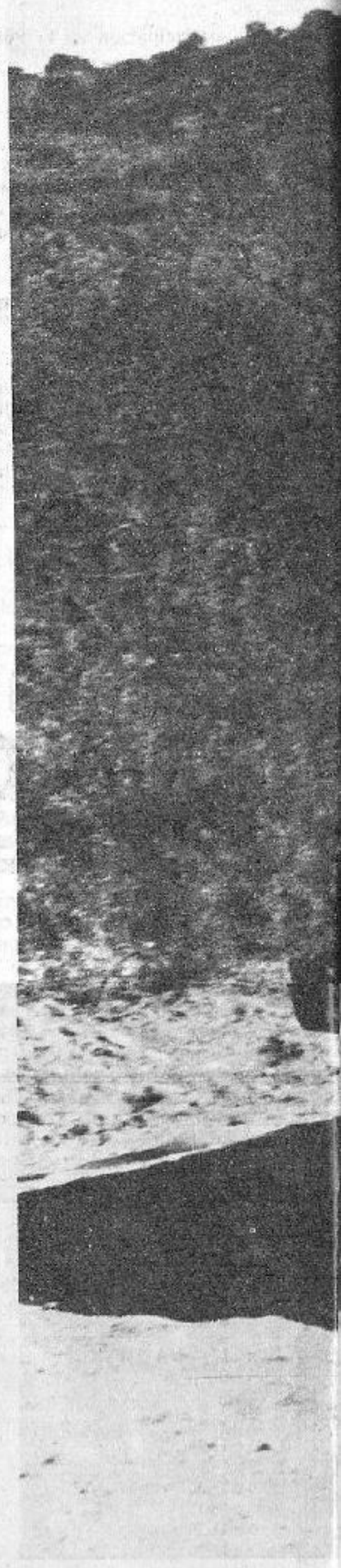
RALLY

EN VILLA DOLORES, CORDOBA

RAIES, FUERA DE ALCANCE

Texto y fotos:
Eduardo E. Neiss





Una carrera excelente, con 103 autos en la línea de partida, con la lucha centralizada en la Clase 2, finalmente ganada por Bescham-García, y con duelos en la división menor, donde el ganador fue la tripulación compuesta por Rosso-Valentini. En la Clase 3, y al tope de la general, todo se presentó como en los dos rallies anteriores, ya que Soto - Christie claudicaron prematuramente.

Vehementemente, con su estilo habitual, Gabriel Raies, el "invicto", llevó a cabo un trabajo que no supo de concesiones. Pese a la diferencia, siguió acelerando. "Al público hay que darle espectáculo", dijo. Tres corridas, tres ganadas. Estuvo fuera de alcance a tal punto que apenas nos dio tiempo para fotografiar a Campaña, su navegante, junto a Mario Stillo, otro a quien –en este caso– Bescham se le fue de la mira.

El viernes por la noche, en la plaza principal de Villa Dolores, había tan solo un tema de conversación. "¿Vos creés que Raies le podrá ganar a Soto?" Era excluyente el asunto. La reaparición del bicampeón argentino de rally fue todo un acontecimiento. Y pese a que duró poco, buscó la "sal" al comienzo de esta competencia, disputada en una época distinta a la de otras realizaciones donde inauguraba el campeonato nacional. La lucha prevista para la punta duró tan solo dos primes, ya que el rápido abandono de **Soto** dejó en manos de **Raies-Campaña** el protagonismo de la carrera en la Clase Tres. **El triunfo de Raies fue total y no dejó la menor duda sobre quién es el piloto con mayores elementos para ganar el campeonato '86 en su clase**. Definitivamente, no hay otro. Pero Raies, no por eso dejó de exigirse lo suficiente, como para dejar conformes a todos. Un hecho notable lo lleva a acelerar continuamente y dar en cada curva un espectáculo del que pocos son capaces. Su dominio del auto parece crecer en cada carrera y ya está muy lejano el tiempo en que le costaba asimilar el cambio del R-12 al R-18, lo que sucedió hace tan solo un año y pocos meses. Sin embargo, no es el único... Pese a que en la clase mayor sus rivales aún están muy lejos, en la división intermedia todo hace que ésta sea cada vez más competitiva. Tal como sucedió en ocasión de la Vuelta de la Manzana, la lucha de marcas, pilotos de excelente nivel y una preparación más que exitosa en las decenas de autos hicieron de esta clase algo digno de ser visto. Lo confirmamos en cada paro de los autos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Con un esquema sencillo, basado en la repetición de primes, el **5° Rally de Villa Dolores resultó todo un éxito. Comenzando por los 103 autos que partieron en la primera etapa y finalizando por la excelente lucha vista en la Clase Dos entre el Fiat Super Europa 1.5 de Jorge Bescham y el Renault 12 TS de Mario Stillo, o la que protagonizaron Rosso, Grasso y Damilano en la clase menor.** Los caminos resultaron afectados en gran medida por el repetido paso de los autos, sobre todo en los dos tramos de velocidad cercanos a Villa Dolores, causando algunos problemas a la organización, la cual había definido, con buen criterio de su parte, suspender las dos veces que debía transitarse el camino viejo de la Pampa de Achala, literalmente destruido con las dos últimas lluvias. En su reemplazo se utilizó un tramo entre Villa Cura Brochero y Nono.

El primer día, y ya claro el panorama de la clase mayor, donde debido a la pinchadura de Raies, el cordobés **Eduardo Chiavarolle** se hizo momentáneamente de la punta justamente en su retorno al rally nacional, las acciones principales estuvieron entre Bescham y Stillo, puesto que **Torrás** también estaba fuera de competencia, horas después que alrededor de su auto se vieran muchas caras de preocupación, lo que nos hace suponer que su retiro no fue inesperado para el equipo de los hermanos Batelli. **Altamirano**, pese a los problemas de suspensión, se mantenía como alternativa viable en caso de deserción de los punteros.

En la clase menor, a la acción de **Rosso** se le oponía la que desarrollaban sus seguidores inmediatos, entre quienes hay que destacar el villadolorense **Osvaldo Damilano**, quien no obstante una inoportuna pinchadura en la primera y nocturna parte de la carrera, concretó una labor que finalmente lo dejó en posición de escolta, pese a romper una pata de motor y a pinchar otras dos cubiertas. En la clase menor, también impresionaron muy bien los trabajos de **Torres**, piloto de Carlos Paz, que supiera conducir un Fiat 128 1300 en otras ocasiones, que finalizó fuera de la ruta. **Sassi** también hubiera podido completar una buena tarea, pero una penalización de más de media hora el viernes por la noche, a causa de la rotura de los amortiguadores y una tricela de su Fiat 147, se lo impidió.

La Clase Dos, mostró a **Horacio Badia** como protagonista de una carrera notable. El de Villa Dolores, pese a haber roto el motor un día antes de la largada, colocado como prestado por Luis Cosma, utilizado tan solo para pruebas en el banco, pudo correr. Sin embargo, fue perjudicado debido a una falla continua en la leva de la bomba mecánica de nafta, lo que causó que la performance en rangos superiores a las 7.200 revoluciones por minuto fuera tan solo regulando, ya que la bomba eléctrica no podía abastecer al carburador con el caudal suficiente. Dos gomas rotas hicieron el resto, pero aun así pudo meterse en lucha con Alfredo Altamirano, mientras éste se recuperaba. **Degiovanni, Tubal, Recalde y Luna** pelearon buena parte del rally entre sí, dando también un espectáculo interesante, que se vería reflejado en cada prime.

En la fila de la Clase Tres, los abandonos hicieron estragos. **Gerardo Landriscina** se retiró con el motor fundido. **Chazarreta**, con el Renault 18 GTX alquilado a Luis Etchenique, terminó con un semieje roto luego de pasar por un vado, mientras que tampoco pudieron arribar ni el R-18 de **Pancello**, ni los Peugeot 504 de **Normando Pecci, Vargas y Peral**. Pero todos ellos estaban muy lejos para Raies.

La carrera fue interesante y confirma que la responsabilidad del espectáculo sigue en manos de la Clase Dos. El fantasma de una caída del rally nacional desapareció, aunque a los clubes organizadores se les hace difícil, sin duda, superar los problemas económicos que implica una competencia de esta envergadura.

PEPERINA Y ALFAJORES

LA VUELTA - Luego de un paréntesis obligado, dado el retiro del equipo oficial Renault, **Ernesto Soto y Martín Christie** volvieron a tripular un Renault 18 GTX EL, prestado por el Departamento Experimental de Renault Argentina. Sin embargo, esta participación que estuvo apoyada por el mismo equipo técnico que antaño –mecánicos, camionetas de auxilio– era en condición de particulares. Motivado por correr en su ciudad, Soto era la gran atracción del rally. Lamentablemente, su duelo con Gabriel Raies, único rival que tenía en la Clase 3, finalizó en las primeras horas del sábado, cuando el diferencial auto*blocante* los dejó al costado de la ruta, luego de haber ganado el primer tramo nocturno, compuesto por dos primes cortos, con ventaja con respecto a Raies. Aunque se comentó algo sobre una posible reaparición suya en La Rioja, el próximo rally con puntos por el Campeonato Argentino, la certeza es que Soto - Christie correrán el próximo Rally de Argentina con un Renault 18 oficial, en equipo con Juan María Traverso, quien de esta manera haría sus primeras armas en la especialidad.

RAIES - **"No tuve ningún problema en la carrera, salvo una pinchadura en el prime donde se quedó Soto, el sábado a la mañana. Luego estuve bastante cómodo en la punta, sin aflojar el ritmo, ya que la gente que está al costado del camino lo hace para ver pasar rápido a los autos. El domingo tuve un problema con los frenos traseros pero lo solucionamos en seguida..."**. Son palabras de Gabriel Raies, a las que se debe agregar la rotura de la parrilla central de la suspensión trasera el sábado por la mañana.

BESCHAM - El ganador de la Clase 2, estaba sumamente satisfecho por su victoria en Villa Dolores. **"Vine a este rally muy tranquilo, para tratar de obtener algún resultado luego de los problemas en Coronel Suárez y la Vuelta de la Manzana. Lo mejor que hicimos fue esa lucha con Stillo en cada prime. Pero luego solucioné el problema de dirección y el auto mejoró mucho. Tengo un nuevo árbol de levas que puso Luis Cosma y ahora acelera mucho mejor. Estamos tratando de armar el VW Gacel sin mayor apuro, ya que quiero presentarme con todo en orden en la primera carrera. Si puedo, iré al Mundial, si no, esperaré el**





El Gacel (arriba) de Allamirano-Haedo, tercero en su clase y cuarto en la general. Cruzando un vado, el jesusmariense Rosso (derecha), ganador de la clase menor. Bescham-García (abajo), tras una gran carrera, ganaron la clase dos con el SE 1.5, y fueron escoltas de Raies en la general.



NOVEDADES DE LA FORMULA DOS SUDAMERICANA

Una importante reunión de la CODASUR tuvo lugar sobre el fin de la semana pasada en **Bogotá**, Colombia. Estuvieron allí representados todos los países que la componen, salvo Paraguay, y se integró en cambio Venezuela, que hasta ahora no había tenido mayor participación.

Una de las resoluciones que se tomaron tiene que ver con la reglamentación de la **F-2**, que a partir de 1987 será básicamente la misma que rige a las Fórmulas Tres europeas, como referimos en nota aparte. En otro orden, se confirmó la carrera de **Colombia** que se llevará a cabo en la capital de dicho país el 31 **de agosto**. Existe asimismo la alternativa de que también se corran en **Ecuador** o en **Venezuela** otras pruebas de este Campeonato que cumpliría así las doce carreras previstas. En caso de que se concrete la de Venezuela, se podría llevar a cabo otra en un circuito urbano de **Miami** a la semana siguiente (ver también nota aparte), pero ésta no contaría para el Campeonato Sudamericano y se invitaría a algunos pilotos de la categoría Super Vee norteamericana, intención que imitaría lo sucedido oportunamente con Guillermo Maldonado, que fuera invitado a participar dos años atrás.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

siguiente. Inclusive, cuando lo termine de armar, lo iré a probar en un rally zonal del campeonato cordobés. Con el nuevo motor que se homologa en estos días, creo que tendremos unos 22 HA más que los que actualmente tiene el Gacel..."

ROSSO - El actual campeón de la Clase 1, **Hugo Rosso**, volvió a competir con el Fiat 128 1100 preparado por Osvaldo Guignari, navegado en esta oportunidad por Rubén Valentini –quien también ganó en la Vuelta de la Manzana junto a Alfredo Altamirano–. Entre los problemas que sufrió Rosso se cuenta la rotura del alternador el domingo por la tarde entre Las Chacras y San Javier. Además, un auto particular, conducido por Abraham Badra, hermano de Horacio, le rompió una puerta en un tramo de enlace en la misma ciudad de Villa Dolores.

STILLO - Luego de un problemita con la bomba y el servo, producido en las primeras horas del sábado, **Mario Stillo** y **Fernando Stella** lucharon con **Jorge Bescham**. Para la definición fue vital la pérdida de tiempo que tuvo el piloto de Villa María en el primer tramo del domingo por la mañana, causada por la orientación del sol en un tramo sumamente veloz entre Sarmiento y El Faro.

ESPIRITU - **Miguel** "Pichirilo" **Tomás**, luego de abandonar entre Sarmiento y El Faro, especulaba con la posibilidad de ir a buscar a Córdoba su coupé Datsun 280 ZX y tirarse hasta el circuito de Rafaela para competir en la prueba del Club Argentino de Pilotos.

FLORES - Una simpática señora que se encontraba en la entrada del Parque Cerrado final, en la primera etapa, arrojaba flores a cada piloto que entraba al mismo. ¿Por qué? "Porque hay que dar gracias, ya que volvieron sin un solo rasguño, señor..."

ALTAMIRANO - "Cuando solucionemos definitivamente el problemita que tenemos con la suspensión delantera, vamos a estar mejor colocados todavía...", decía **Alfredo Altamirano** el domingo por la noche en Villa Dolores. "Además, cuando pongamos mejores amortiguadores en el tren delantero la cosa va a marchar... y lo vamos a necesitar, ya que en poco tiempo tendremos veinte caballos más, a lo que se debe sumar la utilización de la nueva caja de cinco marchas 'arrimada'."

DE GIOVANNI - "En la noche del viernes se me rompió el alternador y me quedé sin luces... luego de esos penamos con una falla continua, que buscamos por el lado de la carburación, aunque en realidad se trataba de un problema con el distribuidor, causado por aquella falla, aunque pudimos solucionar el inconveniente el domingo por la mañana..." Omar De Giovanni rompió dos neumáticos aunque no paró a cambiarlos. De todas formas se está preparando para el Rally de Argentina, donde seguramente correrá con un Regatta. La tapa de cilindros y el árbol de levas le fueron provistos por Coco Piazza.

TUBAL - Aunque la carrera de **Miguel Tubal** y **Carlos Valerio** no fue muy problemática, tuvo algunos inconvenientes con los amortiguadores traseros en el comienzo de la competencia, pese a lo cual pudo luchar con Luna y Recalde. Además, viajó sin embrague durante toda la carrera.

RECALDE - **José Recalde** utilizó un motor que a último momento fue atendido por el ingeniero Nico Sapegno. Salvo unos inconvenientes de frenos y un par de gomas pinchadas, no tuvo mayores "dramas", salvo que seguramente su auto hubiera andado mucho mejor si hubiese tenido una atención más esmerada, lo cual seguramente sucederá de ahora en más.

VACAZO - Mientras bajaba por la Cuesta de Brochero durante su enlace, **Raúl Luna (h)** le pegó con el guardabarro izquierdo a una vaca que inoportunamente se le cruzó en el camino. El de Villa Dolores, pese a todo, logró finalizar al igual que su padre, quien también compitió. Hace varios rallies que no se veía ni a padre ni a hijo.

SCHMID - El puntano **Federico** "Feco" **Schmid**, acompañado por el cordobés Miguel Gramaglia, ya casi totalmente recuperado del gravísimo accidente sufrido mientras recorría en enero pasado el camino del Rally del Lago en Punta del Este, pudo finalizar en Villa Dolores pese a sufrir una crónica falta de potencia en su Renault 12 gris, el cual es más apto como muletto que como auto de carrera. Piensa cambiarlo.

MACRI - Quien fuera campeón argentino de Turismo volvió a correr en Córdoba, aunque esta vez con un Renault 12 TS en vez del Fiat 128 que acostumbraba conducir. Lamentablemente no pudo finalizar, ya que abandonó en el primer día de competencia. Estará en las próximas.

REVISION A FULL - La revisión técnica de este Rally de Villa Dolores se hizo a fondo, como nunca habíamos visto. Duró cinco horas y se revisó "todo": motor, caja y superficie frenante de los autos. La tarea estuvo a cargo del comisario técnico **Afione** y el adjunto, **Ciccioli**.

EL FUTURO DE RECALDE

Luego de haber estado durante quince días en varios países de Europa tramitando su futura participación en el rally internacional, **Jorge Recalde** retornó a la Argentina con un panorama ya claro sobre su futuro internacional. Conversó con diversos equipos y fábricas, entre las cuales se deben incluir a Citroën, Mercedes Benz, Ford, y un equipo particular italiano que utiliza automóviles Alfa Romeo. Finalmente definió en Milán, Italia, realizar un programa de diez competencias, incluyendo tres o cuatro por el campeonato mundial '86, utilizando un Alfa Romeo '75, modelo todavía no homologado, pero que lo será a partir del 1 de mayo de 1986. La primera competencia en la que participará Jorge Recalde será el Rally de La Acrópolis, puntuable por el Campeonato Mundial de Pilotos y Marcas, que comienza el 31 de mayo próximo, donde utilizará por única vez un Alfa Romeo GTV 2.5 con motor V6, mientras se termina de preparar el modelo '75, con tracción trasera y motor similar, que desarrollará 260 HP (versión de calle: 175 HP, versión con turbo Grupo A 320 HP). Asimismo, está estudiando varias opciones para competir en el Rally de Argentina, además del Alfa Romeo, cabe la alternativa de utilizar un Citroën BX4 TC, de tracción en las cuatro ruedas, siempre y cuando este auto –que nació con inconvenientes en su motor, los que se constataron en los rallies de Montecarlo y Suecia– cumpla una buena performance en el Rally de La Acrópolis, donde casualmente el equipo oficial de la marca retornará al Campeonato Mundial esperando ver solucionados los inconvenientes. En caso de que esa buena performance se cumpla, Citroën le prestaría a Recalde un auto de carrera y un muletto, además de todos los repuestos necesarios y un equipo completo de técnicos y mecánicos. El de Mina Clavero, en ese caso, debería hacerse cargo de los gastos que demanden los traslados de material y personal técnico, así como la organización de sus auxilios.

Evidentemente, Jorge Recalde está viendo aclararse su panorama, algo que realmente, nos pone contentos a todos. En pocas semanas publicaremos una nota más extensa sobre el tema...

ABANDONOS Y RETRASOS

FLERE: Caja de dirección
TROSERO: Transmisión
PIRLES: Fuera de ruta
CHIAVAROLE: Bomba de aceite
CECCHETO: Instalación eléctrica
MARASA: Neumáticos
ODRIOZZOLA: Vuelo
CACERES: Autoblocante
MAINERI: "Auto apestado"
TOPA: Suspensión trasera
SANTANGELO: Amortiguador trasero
COLOSI: Motor
DEL CAMPO: Bomba de frenos
TUBAL: Sin embrague toda la carrera

5° RALLY CIUDAD DE VILLA DOLORES

Distancia total: 796,600 Km. (Pruebas de clasificación: 407,160 y enlaces: 389,400) 25-26 y 27/4/86.

Pos.	Cl.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo
1°	3	3	**Raies/Campaña**	**Renault 18**	**4h29m02s**
2°	2	11	**Bescham/García**	**Fiat SE 1500**	**4h38m35s**
3°	2	6	Stillo/Stella	Renault 12	4h40m56s
4°	2	9	Altamirano/Haedo	VW Gacel	4h46m10s
5°	2	12	Badra/Teyssedou	Fiat SE 1500	4h48m17s
6°	2	22	De Giovanni/Aguirre	Fiat SE 1500	4h50m09s
7°	2	35	Tubal/Valerio	Fiat SE 1500	4h52m47s
8°	2	16	Recalde/Pardo	Renault 12	4h52m47s
9°	2	77	Luna/Argüello	Renault 12	4h54m29s
10°	2	23	Schmidt/Gramaglia	Renault 12	4h57m03s
11°	2	38	Perfumo/Martina	VW Gacel	5h05m03s
12°	2	68	Canton/Guidone	Renault 12	5h06m03s
13°	2	31	Plazza/Vacchiani	Fiat SE 1500	5h08m40s
14°	1	24	**Rosso/Valentini**	**Fiat 128 1100**	**5h10m54s**
15°	3	66	Germani/Peretti	Peugeot 504	5h13m48s
16°	1	51	Damilano/Machuca	Fiat 128 1100	5h16m13s
17°	2	32	Luna/Luna	Renault 12	5h17m17s
18°	2	73	Pagliacampo/Veltorazzi	Renault 12	5h22m54s
19°	2	78	Panero/Ribe Nill	Renault 12	5h24m10s
20°	1	62	Caligari/Ponotti	Fiat 128 1100	5h25m30s
21°	1	63	Morcillo/Rossi	Fiat 128 1100	5h26m45s
22°	1	106	Bordon/Altamirano	Fiat 128 1100	5h31m23s
23°	1	57	Sciangula/Yañes	Fiat 128 1100	5h32m21s
24°	1	49	Velázquez/Pomata	Fiat 128 1100	5h34m01s
25°	1	45	Salgado Nash/Salgado Nash	Fiat 128 1100	5h37m03s
26°	1	101	Ghilardi/Gonzales	sFiat 128 1100	5h39m55s
27°	2	82	Harte/Dinizo	Fiat 128 1300	5h46m26s
28°	1	110	Bua/López	Fiat 128 1100	5h48m37s
29°	1	86	Recall/Moyano	Fiat 128 1100	5h54m38s
30°	1	54	Gómez/Heckmann	Fiat 128 1100	5h57m21s
31°	1	117	Bennato/Cano	Fiat 128 1100	6h10m30s
32°	1	75	Cisterna/Picco	Fiat 128 1100	6h22m53s
33°	1	95	Puchela/Puchela	Fiat 128 1100	6h28m09s
34°	1	103	Sas/Volla	Daihatsu	6h32m35s
35°	2	112	Escariz/Fontana	VW Gacel	6h34m49s
36°	1	98	Avaca/García Torres	Fiat 128 1100	6h39m44s
37°	2	85	Massera/Cerutti	Renault 12	6h53m21s

Revista CORSA N° 1034. 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 prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ics 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. Abril de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA

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

Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

Código Postal 1092

Concesión N° 7.970

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



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

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES

LUBRICANTES MITRE

Shell YPF Esso Castrol Agip

AGENTE OFICIAL BEL-RAY

COMPETICION
BATERIAS PRESTOLITE

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

RICAMBI ORIGINALI

Alfa Romeo

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

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.

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

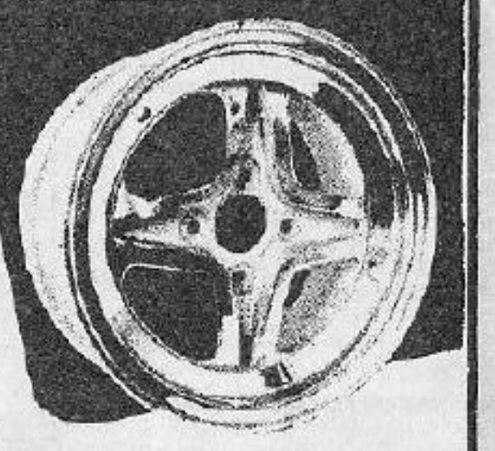
PARA: ★T.C. 2000, BONAERENSE y DEL OESTE
★ F.2 Codasur
★ F.4 ★ F.5
★ SPORT 1050,
★ C.A.P. ★ RALLY
ENTROCOR
FORMULA 850 MILLE
LLANTAS ESPECIALES
★ TURISMO CLASE 2 y 3
y demás categorias zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA REPARACIONES

LLANTAS DE COMPETICION AERO



FABRICA; ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel. 854-7062

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Boladores 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

ANEXO J.

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS
para
•CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS
Competición y calle
● TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

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

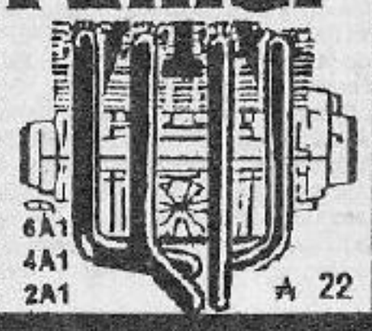
LEVAS
ROMERO
COMPETICION

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

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de credito
Killer

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



PERFOMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3525 CAPITAL
Tel. 58 - 5143
ENVIOS AL INTERIOR

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

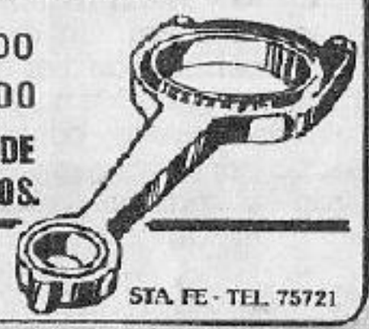
FILTROS WEE PAPER

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

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

LEVAS PATRIREC COMPETICION

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE

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

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

FERRAZZI COMPETICION



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

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

Ramón Solar e Hijos

• VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CAMONERAS 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 JUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION



SANY S.R.L.

TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6385

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Carlos Neira y Mario Armas
Fotos: Juano Fernández y C.N.

Revisando Apuntes

● Más Fotos ● Apostillas ● Conclusiones

T.C. 2000, F.RENAULT Y F.ENTRECOR EN CONCORDIA, ENTRE RIOS (20/4/86)

REMOVIENDO ESCOMBROS...



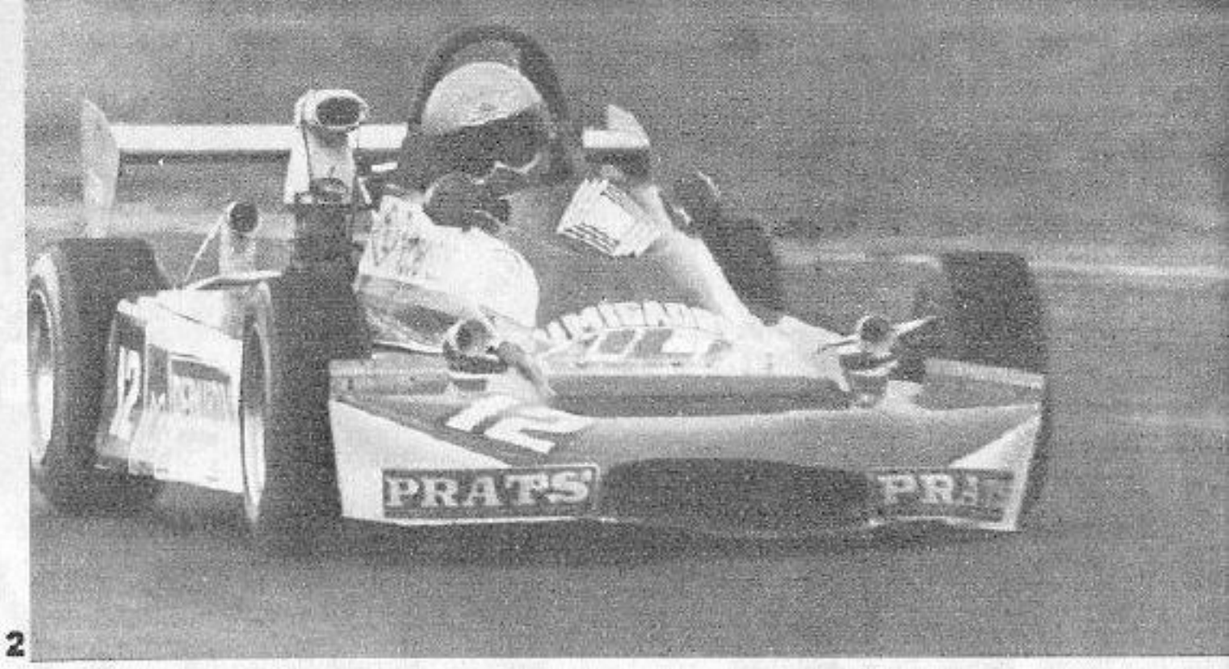
En la foto pequeña, vemos el preciso instante en que un colaborador se lleva un pedazo del circuito de Concordia... En la grande, el pibe Di Palma, cuando sus cuatro gomas estaban llenas de aire. Otra vez se le negó el triunfo.

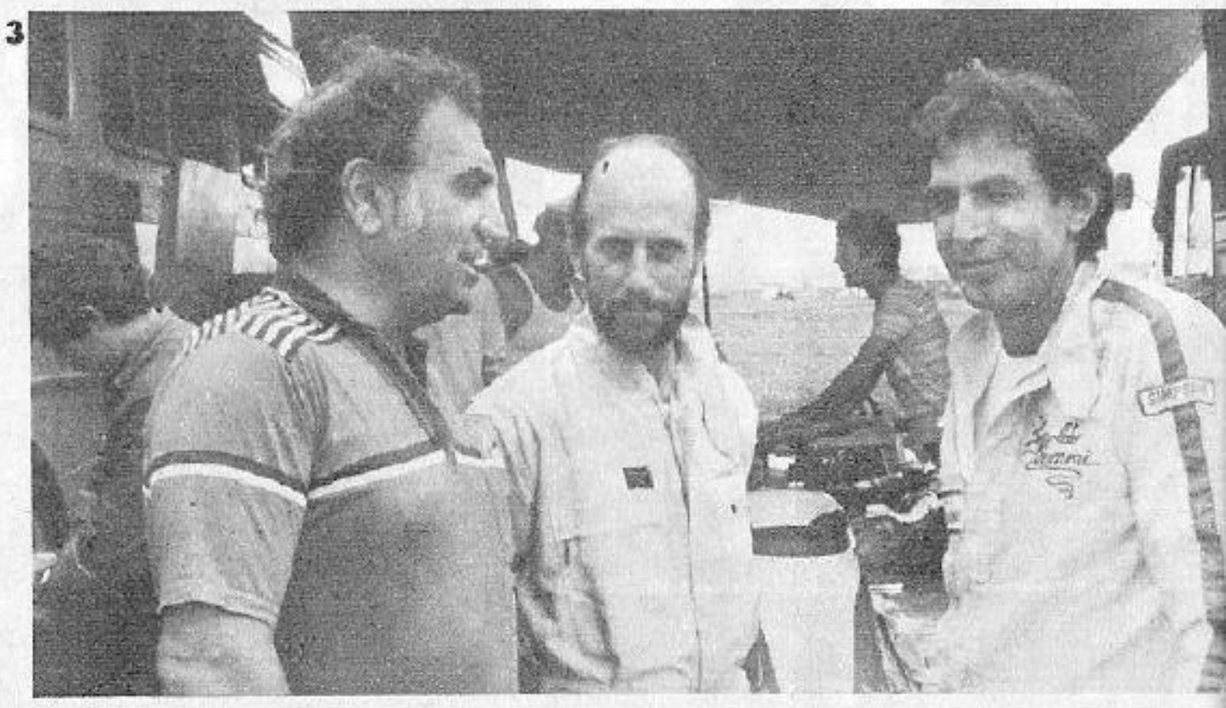


GAJITOS DE NARANJA

CROCCO Y SU NUEVO AUTO—Lo veremos por fin, "**si no sucede nada raro**" según puntualizó el propio piloto, el próximo fin de semana en **Las Parejas**. **Carlos** tiene muchas esperanzas depositadas en este nuevo **VW**, que entre sus principales novedades posee un sistema de suspension independiente y la caja de cambios desplazada hacia la parte posterior, para lograr así una mejor distribución de peso. También, esta unidad presenta

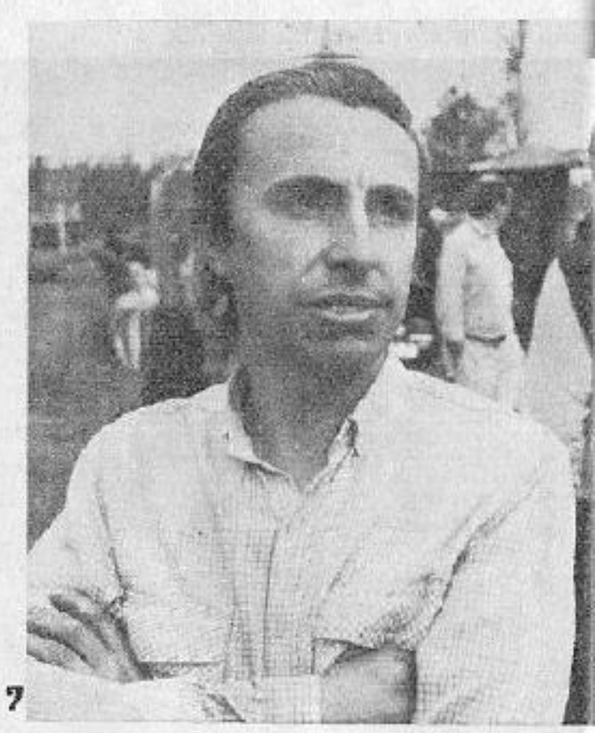






1 -Gente de Renault con el Dr. Horacio Rivarola: Macchi habla, Traverso y Soto paran la oreja. 2 - Hacia rato que el larguirucho Della Santina no picaba alto: fue cuarto. 3 - Osvaldo Niemiz y "Poldi" Cumini tratando de ablandar al libio Alcides ¡ja, ja!. 4 - "Mozo y las tres ginebras dobles, ¿para cuándo...? ("Traverso, Bessone y Zuain, desayunando el domingo en el "Salto Grande"). 5 - Un recaparecido en Entrecor, el gaucho Jose Perelstein. 6 - Serafini se abrió para pasar a uno. Del Campo fue tocado y se espantó, y fa ligó la Fuego de Rodolfo Zuain, que quedo asi, lo sigue Crocco. 7 - Saúl Lui, ascendiente preparador de Los Toldos. Ganó a traves de Furlan. 8 - La bateria del "destrompado" auto de Polita Minervino, impidió que le vieran las deshilachadas alpargatas al pilolo. Menos mal.. 9 - Bouvier (APF-4) de rodillas, implora a Juan Bautista Macchi (Renault). El hombre de la RR.PP. se hace el desentendido. 10 - Saludo de Neviani a Furlan, en la vuelta triunfal.







rá sustanciales modificaciones aerodinámicas con el fin de lograr suplir, aunque sea en parte, el déficit de velocidad que tienen los VW...

EL DIVORCIO PRE-ZUAIN—Ya se materializó a partir de la pasada carrera de Concordia, en cuanto a la preparación del Renault Fuego, que conduce el rionegrino. Según Zuain, dicha separación "fue en buenos términos y por problemas familiares de Pré, que tiene su madre enferma". No lo dijo muy convencido, sin embargo.

ALGUNOS DATOS ESTADISTICOS—A quienes gustan de las estadísticas, les diremos que la del domingo en Concordia fue la carrera número **setenta** en el historial oficial de los torneos del **Turismo Competición**, haciendo la aclaración de que los mismos comenzaron en 1980. Ademas, **Mario Gayraud** obtuvo su **décima victoria**, ubicándose en el cuarto lugar entre los más ganadores, detrás de **Di Palma (15), Del Río (14) y Fernandino (11)** y desequilibrando con **Traverso** que se quedó en 9. Asimismo, como dato curioso agreguemos que, desde su inclusión en el T.C. 2000, Gayraud marcha invicto en los circuitos entrerrianos, habiendo ganado en dos ocasiones en **Concordia** y una en Paraná.

LA ESPERANZA DEL "FLACO"— Con resignación, "el Flaco" **Traverso** aceptaba ya desde el sábado que sus posibilidades y las de la cupe **Renault** eran muy lejanas en Concordia. "**Tendremos que esperar los circuitos algo más rápidos donde las chances**

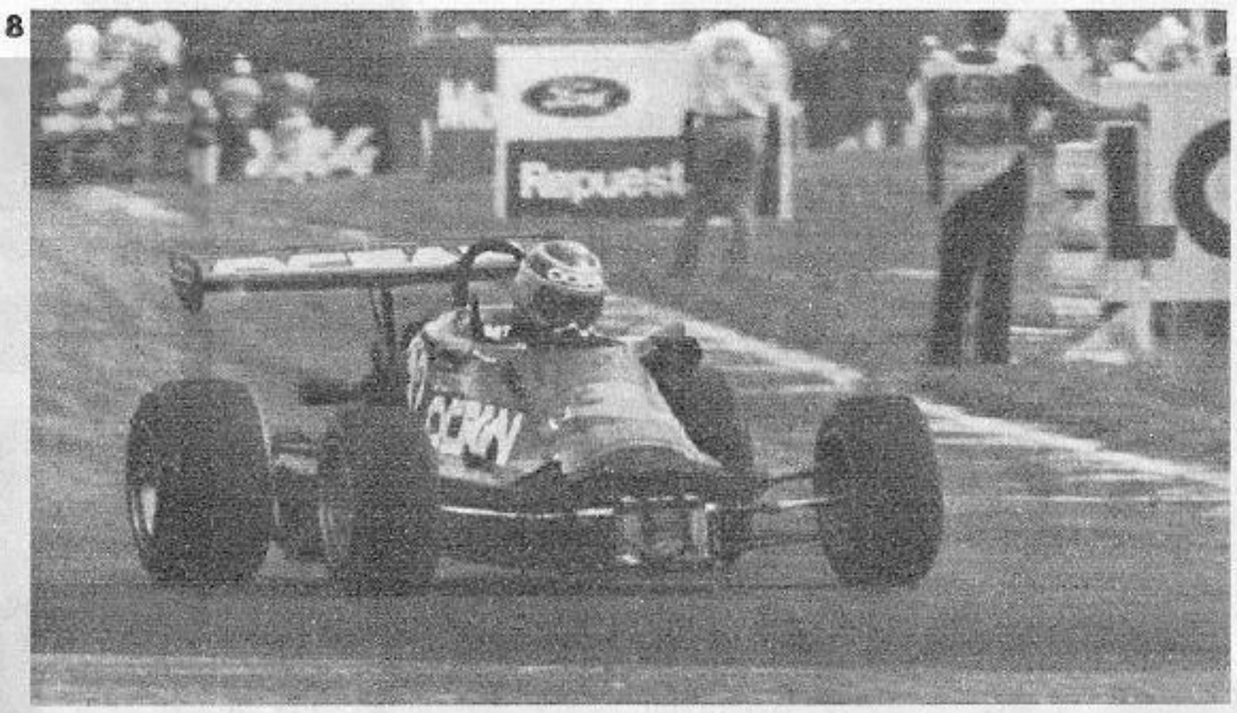
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4



5



8





10



T.C. 2000
a ANGEL BANFI



Hay varias razones: por los excelentes progresos que hizo el "ex T.C." en sólo cuatro carreras realizadas en esta categoría tan disímil a aquélla; por su arribo al podio tras dos monstruos como Gayraud y Traverso, y por sobre todo, por la combatividad que demostro en carrera.

FORMULA ENTRECOR
a JOSE LUIS DI PALMA



Porque el joven piloto mostró una llamativa superioridad en carrera, y sólo el eventual infortunio de una goma lo privó de un merecido triunfo en el que mucho tiene que ver el trabajo entre competencias: José Luis está radicado en Alta Gracia, en casa de Oreste Berta, donde el pibe arma "jimself" su auto, casi cotidianamente probado en el Cabalén.

F.R.A.
a DANIEL NEVIANI



Porque el de Laboulaye, en una carrera que no tuvo demasiados atractivos para el público, fue el que puso "la sal" en su lucha por el segundo lugar, doblegando primero a Della Santina y luego a Palmero. Ademas, porque esto parece marcar la recuperación del volante quien habia aparecido muy desdibujado en 1985 luego de sus brillantes campañas del 83 y 84.

FICHA GENERAL

Fecha: 20/4/86
Organizador: Auto Club Concordia
Lugar: Concordia, Pcia. de Entre Ríos
Autoridades: Director de la prueba, Roberto Dacunda; **Adjunto,** Saúl Mondolo; **Colegio de comisario deportivos,** Ricardo Lacour y Alberto Rodríguez (por CDA) y Defendente Risagno (por Federación Entrerriana);
Comisarios técnicos, Juan Carlos Márgico (FRA), Alberto Rosso (Entrecor) y Dardo Filippone (T.C. 2000).
Ubicación del escenario: 7 kms. al norte del centro de Concordia.
Condiciones climáticas: Templado, cielo despejado, luego nublado.
Participantes: FRA, 43 en clasificación, 24 en la final; Entrecor, 19; T.C. 2000, 21.
Público: Estimado en 10.000 personas.
Televisión: ATC y diversas estaciones de todo el país, en directo.
Organización: Regular.
Servicio de Prensa: Regular.
Accesos: Buenos.
Infraestructura del circuito: Mala.
Estado del circuito: Malo.
Espectáculo: Discreto en las tres categorías.

1 - Las manos se elevan para acercarse al ganador, Mario Gayraud, quien aparece en el medio del habitual pandemonium que son los podios "para la TV". A la izquierda, el lungo Banti en su primera aparición por el lugar. 2 - El pibe Palmero fue rápido, y por ello agradeció al Colorado Ramini, el que mete los deditos en su motor. 3 - El Flaco Traverso con su cupé, abandona los pits en un momento de "tanques llenos". Obsérvese el piso de pasto en calle de boxes.. 4 - Gerardo Del Campo contribuyó con su cuarto puesto final a que la cosecha de puntos del equipo Del Sur Competición fuera grossa. Llegó lejos de su compañero Banti, en carrera muy pareja



1



2

3



se emparejan y donde tambien las posibilidades de que los Ford de Herceg se paren, sean mayores. Porqué alguna vez se va a tener que parar..." Mitad en serio, mitad en broma, el comentario de **Juan María** no estaba para nada alejado de la realidad.

CAMBIO DE FECHA— Por calendario original tras la inminente carrera en Las Parejas, estaba prevista la de **Resistencia** para el primer día de junio. Pero con buen criterio y ante el problema de las inundaciones que una vez más afecta a los chaqueños, se decidió postergar esa carrera para el **10 de agosto**, que en principio estaba asignada a **Buenos Aires**, la que ahora tomará la fecha del Chaco. O sea



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

que, tras Las Parejas, tendremos por fin T.C. 2000 en Buenos Aires.

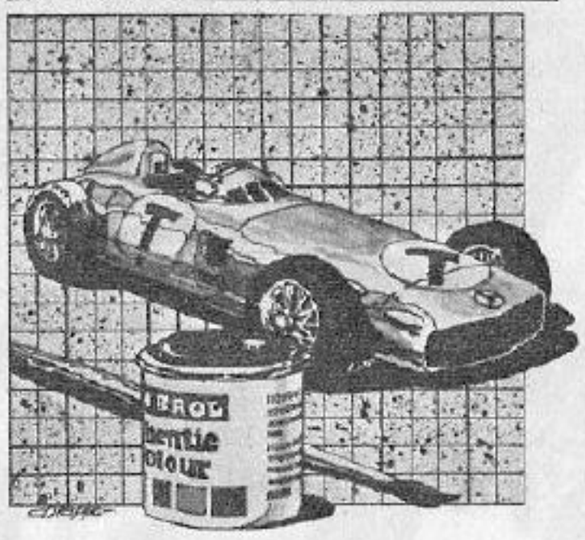
¿PARA CUANDO OHANESSIAN?– Tampoco se produjo en Concordia el debut de **Gustavo Der Ohanessian** con la cupé **Sierra** preparada por **Felipe Santagatta**. Según piloto y preparador, la demora se debe a que quieren presentarse en las mejores condiciones, con intenciones de estar de movida entre los primeros. Prometieron ir a **Las Parejas**. ¿Cumplirán?

SOTO Y SUS PROGRESOS– Bastante satisfecho pese al abandono, quedó **Ernesto Soto** con sus tercera presentación en la categoría. "Estoy conforme porque voy notando mi evolución. En Santa Fe estaba a dos segundos de los punteros, aquí a poco más de uno. Poco a poco nos vamos adaptando y además la categoría cada vez me gusta más".

LA MALA RACHA DE DEL RIO– Siguió el fin de semana pasado en Concordia. Los frenos fueron su gran dolor de cabeza en clasificación, y el domingo por la mañana el problema llegó a su punto máximo con un despiste en la zona de la horquilla. En carrera venía bien hasta que una pérdida de nafta lo retrasó. "¿Estaré pagando con esta mala racha tantos años de salir campeón?", se preguntaba desconsolado **Jorge**. No es para tanto...

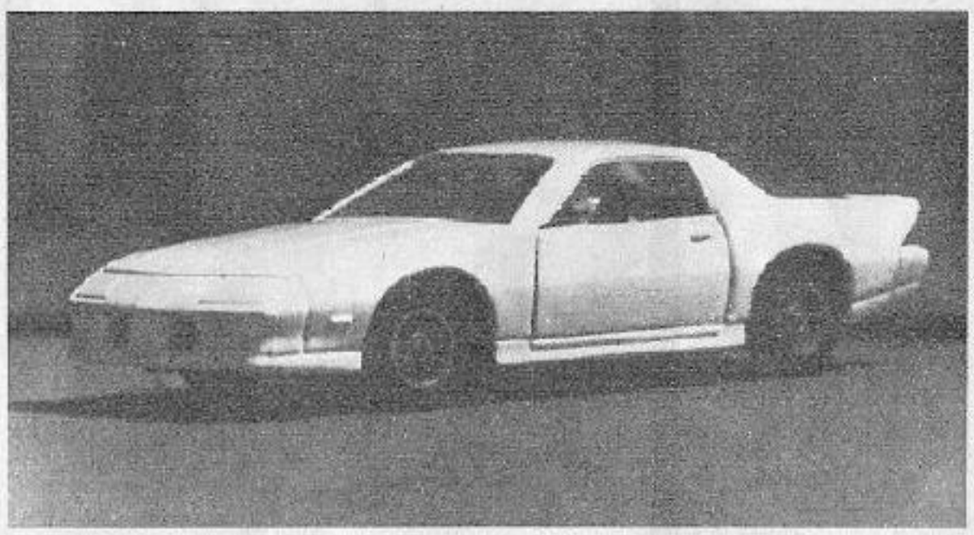
LAS PRIMERAS RADIALES DE T.C. 2000– Son las Wagner y en Concordia las utilizó por primera vez **Horacio Varela** en su **Renault 18**. Ya en Santa Fe había corrido con las Wagner convencionales, quedando bastante conforme con su rendimiento. Según Varela, esta experiencia inicial con las radiales también fue óptima, especialmente "por la buena tracción que se logra y su reducido desgaste".

LA CAJA DE MERIGGI– En el coche de **Eduardo Usandizaga** se probó una caja de **Jorge Meriggi** con un nuevo diseño y que es una derivación de la que actualmente utiliza el sesenta por ciento del parque automotor de la Fórmula Dos sudamericana. Según se rumorea, esta misma caja podría, en un futuro no muy lejano, ser aplicada en los monoplazas sudamericanos.



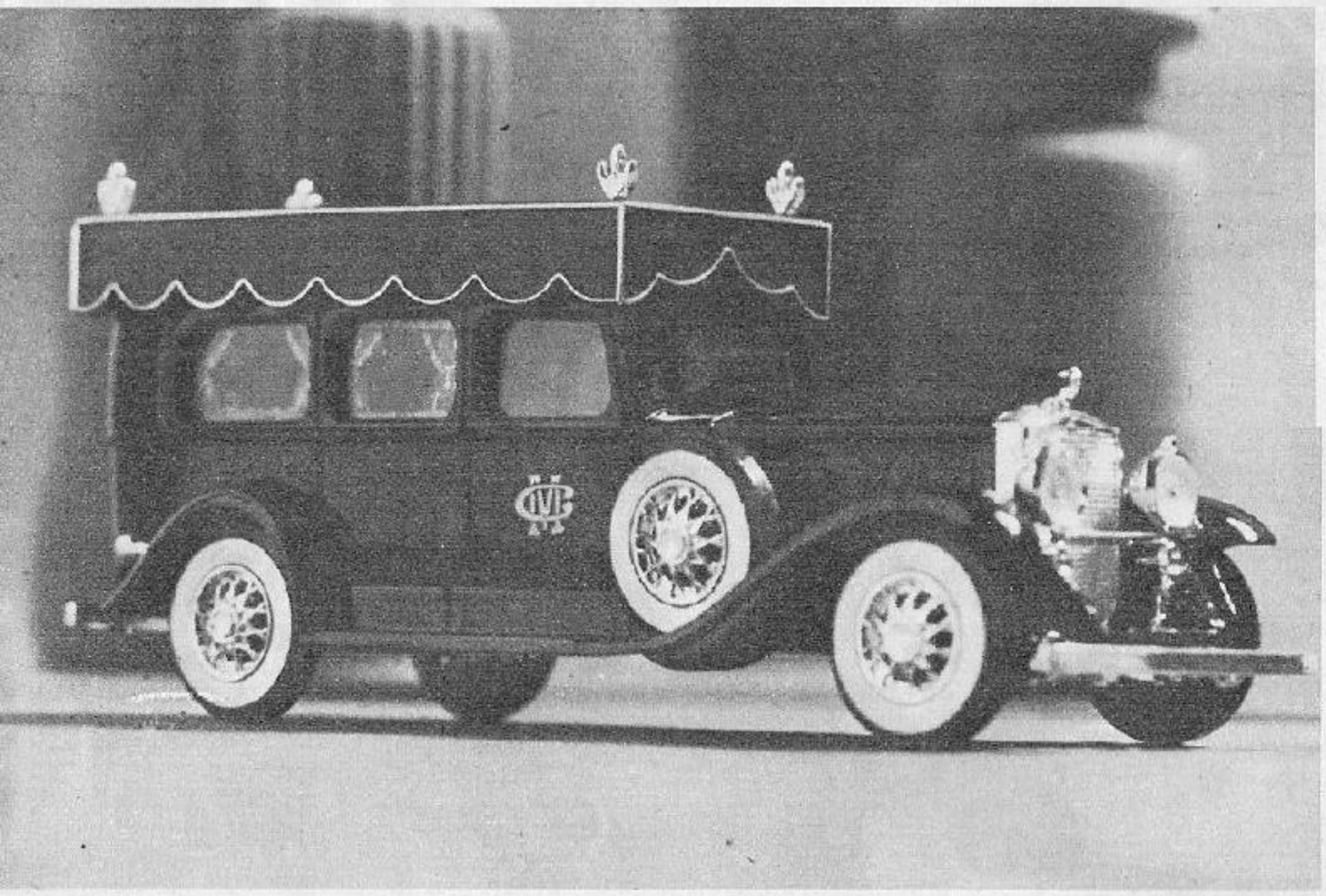


Resulta bastante curioso el lateral del Sierra de Solido. El detecto, probablemente radique en el pasaruedas de pequeño radio. El aleron trasero, totalmente metalico, forma una unidad de fundición con el resto de la carroceria, constituyendose en todo un alarde tecnico al servicio de las miniaturas.



El Chevrolet Camaro Z-28 de Solido es un claro ejemplo de buena replica a bajo precio. Por supuesto que el interior no es de lo mas detallado, pero la carroceria reproduce las formas del auto original con gran fidelidad.

SOLIDO Y SU PROGRAMA PARA 1986



Es realmente llamativo. Se trata de una de las pocas replicas de auto funebre realizadas en miniatura. Es un Cadillac Corbillard 1930 de la serie Verem (sobre base Solido, en ediciones limitadas). De excelente calidad, sin dudas. Es el primer lanzamiento de esta nueva serie.

MAD

Ya estamos navegando a pleno en este 1986 aún en ablande, y, como es lógico, comienzan a perfilarse las primeras novedades y los lanzamientos.

Desde siempre, una de las listas de "nouveautés" más esperadas por los simpatizantes de la archiconocida escala 1/43, es la que, año tras año, nos provee **Solido**. Hace un tiempito apenas, recibimos el programa para este año, asi que rápidamente les adelantaremos esta esperada información, no sin antes anticiparles un lanzamiento que se produjo y que no figuraba en los papeles de nadie: el **Peugeot 205 GTI**. Este auténtico "auto sorpresa" jamás fue anunciado y, curiosamente, apareció en el mercado con anterioridad a una miniatura que, en cambio, se está haciendo esperar: el **Nissan Prairie**.

En cuanto a este Peugeot, continua aproximandose a la calidad Solido de antaño, con ruedas bastante aceptables y apertura de puertas.

Develada ya la primera incógnita, digamos que en el catálogo '86 esperan turno para convertirse en realidad el **Porsche 944** (N° 1348), un **Ford Escort RS Turbo** (1350), el simpático **Peugeot 205 Kit 120 CV "New Man"** (1351), un poderoso **Mercedes 190 E 2.3/16** y el ágil **Renault Maxi 5 Turbo**; todos ellos pertenecientes a la serie de automóviles contemporáneos.

La sorpresa mayúscula nos la provee la exitosa serie **"Age D'Or"**. Todos sabemos que en Europa, la moda es hoy el "Revival-U.S.A.", y la casa de Oulins parece haberlo comprendido con creces, ya que la totalidad de las miniaturas anunciadas para esta serie tienen inspi-

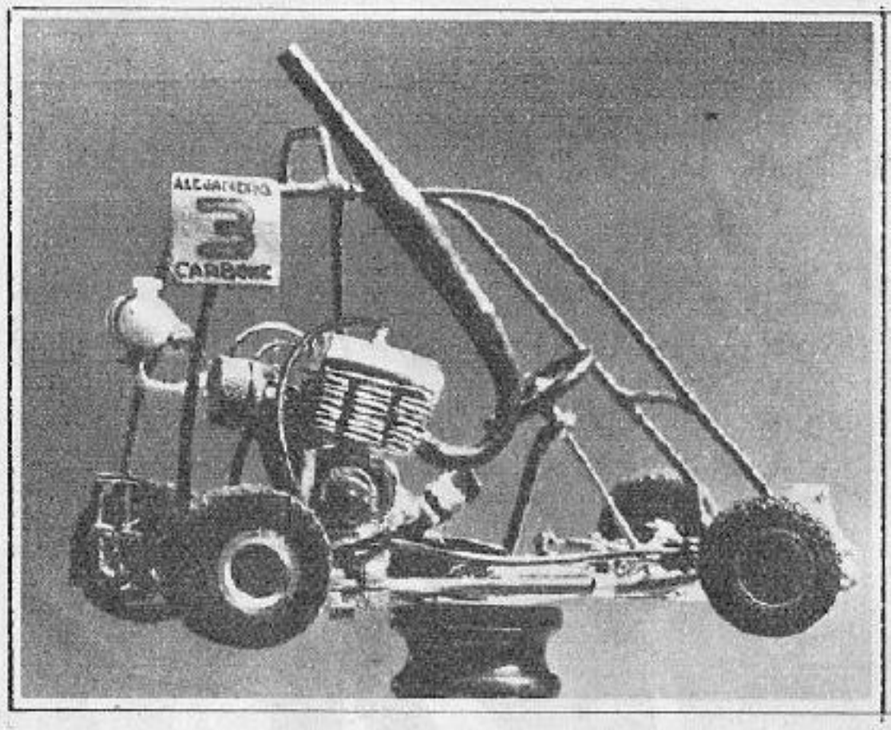




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"Y TODO A PULMON"

Uno de nuestros lectores nos hizo llegar una reproducción, totalmente artesanal, de un chasis VARA que se utiliza en competencias de los que se denomina **Mini Midget**, utilizando motores de 125 cm³ (Zanella), en un principio con embrague centrífugo y luego directos. Con este Mini Midget, **Alejandro Carbone** ganó el campeonato de la temporada 1983/84 de la categoría promocional y fue justamente por ese motivo que su tío abuelo, Don **Argentino José Ghirardosi**, le construyó la reproducción del simpático aparatito, tomando como base un juego de rueditas de Scalextric.





E IN FRANCE

ración en los automóviles norteamericanos de la década del '40 y del '50. Vean qué títulos: **Dodge Pick-up 1940** Civil (4413), Dodge 1940 Depto. de **Bomberos**, (4415), **Chevrolet 1950 Taxi** (4508), Chevrolet 1950 **Road Car** (4509), y por último un espectacular **Packard**. ¿Qué tal?

Además se debe agregar al **Citroen C4 ambulancia** militar (6020), el mismo pero en versión **pick-up** con toldo (también militar, N° 6021), y al **Renault KZ** transporte de tropas (6023).

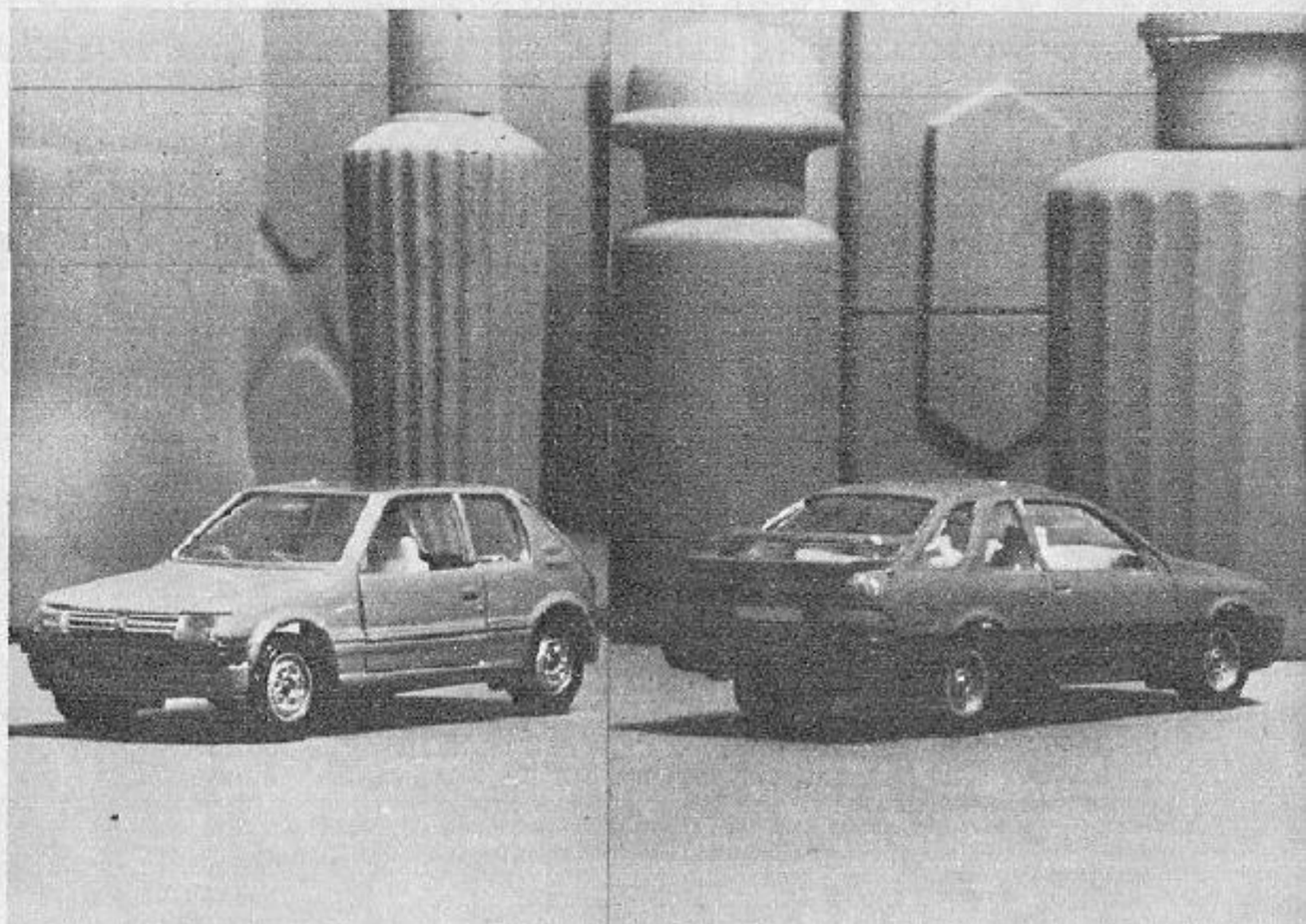
Para el resto de la línea Solido, figuran como novedades un **ómnibus** inglés de dos pisos en versión "Open Top", tomando como base al anterior London Bus (4417); un camión de bomberos **Mack R600** (americanísimo...), y en la serie "**Toner Gam III**" (camiones con acoplado), un **Mack** del Team Husqvarna y un **Mercedes** Citerne Pompiers. Por último, Solido nos brinda una curiosa maquinita: un vehículo para la **nieve**.

Finalmente, dentro de la serie "VEREM" que son reediciones de antiguo Solido o variaciones sobre la serie Age D'Or, ya ha aparecido el **Cadillac Corbillard**, un lujoso coche... fúnebre.

Como vemos, la recuperación de Solido sigue su camino y el plan de lanzamientos es tan abundante como en sus mejores tiempos. Además, la elección de los modelos, sobre todo en la serie Age D'Or, ha sido de lo mas acertada, no hay duda.

Sergio Marcelo Goldvarg

El último lanzamiento de la casa francesa Solido se llama Peugeot 205 GTI. A pesar de formar parte de la "serie económica", el GTI se aproxima bastante a lo que eran las réplicas de turismo de antaño. Apertura de puertas y una gran prolijidad, dan como resultado una miniatura bastante aceptable, como para que, con muy poco trabajo, se transforme "de colección" para los más exigentes. Así igualmente lo es. A su lado, el discutido XR4i.





















Siempre anticipando las novedades, les ofrecemos a ustedes el programa completo de lanzamiento Solido para 1986 (a concretarse de no mediar cambios en el mismo). Podemos distinguir al Chevrolet 1950, al Dodge Pick Up y a un elegante Packard Sedan en la serie "Age d'Or", y al Peugeot 205 "New Man", al terrible Maxi 5 Turbo, a un "facherísimo" Mercedes 190 2.3/16, al Porsche 944, a un brioso Escort RS Turbo y al ya anunciado pero aún misterioso Nissan Prairie.

Revisando Apuntes

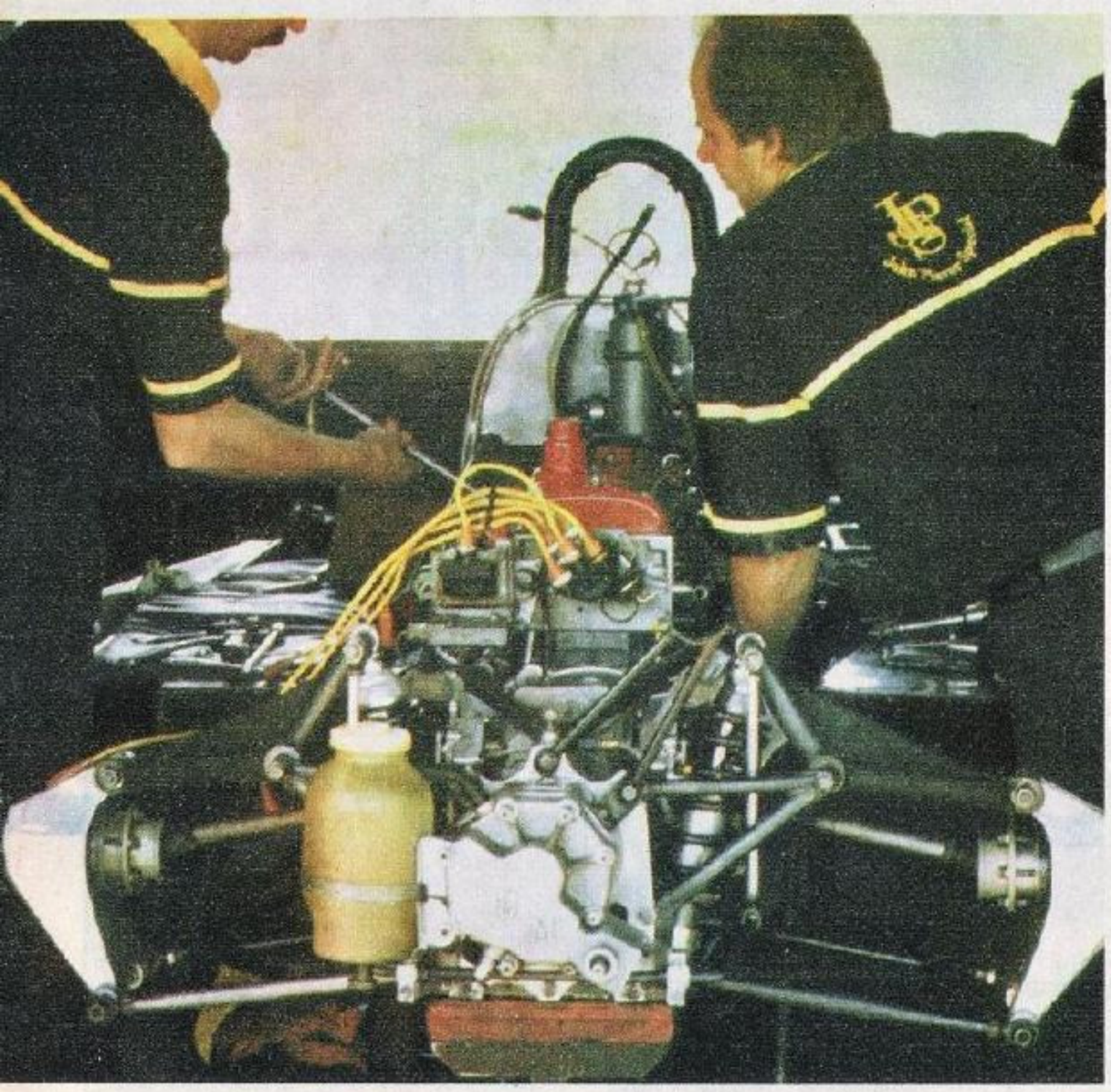
• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

Por Néstor Carbia y Eduardo E. Neira
Fotos: E.E.N.

FORMULA DOS CODASUR EN TARUMA, BRASIL (20/4/86)

APURANDO EL SAMBA

En el vertiginoso trazado de Río Grande do Sul, los locales tuvieron amplio motivo de satisfacción con el esperado triunfo de su "crédito" Leonel Friedrich, otro síntoma de que la representación brasileña se acerca a un anhelado nivel de competitividad con sus pares argentinos. Pero bajemos el ritmo y pasemos al análisis...



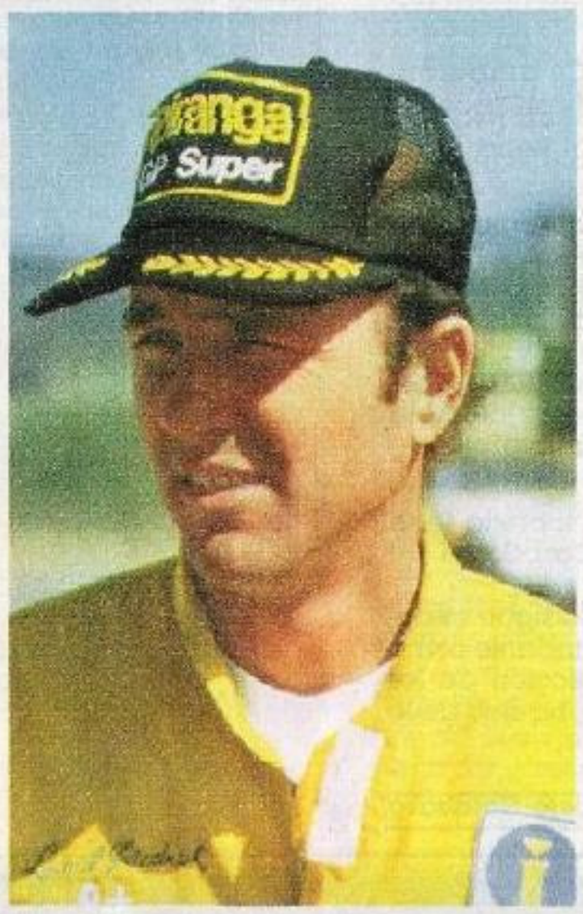
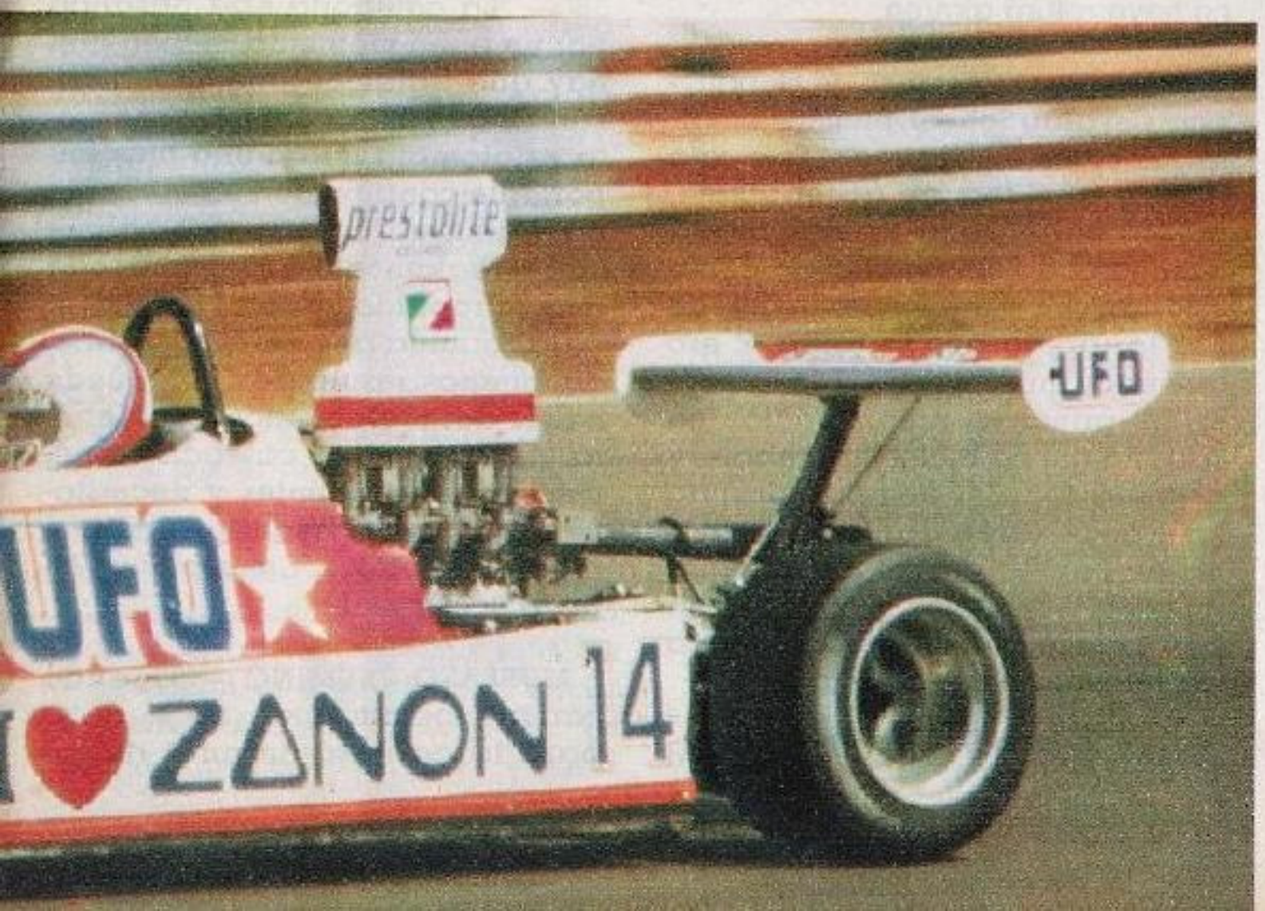






Foto mayor. Primer punto obtenido en la F-2 por un motor Volkswagen Gacel/Passat argentino. Buen trabajo de Josué Melo Pimenta, quien tiene en su poder una herramienta capaz de mayores logros. Arriba: El equipo de Guillermo Kissling trabajando sobre el Berta-Renault 18 en los boxes de Tarumá.
Estudio en amarillo y negro del último ganador de la Fórmula Dos, el brasileño Leonel Friedrich. Derecha: Gustavo Sommi. No sólo estima a sus patrocinantes, sino mucho más... según se ve en el lateral del pontón izquierdo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Dentro del análisis que hicimos la semana anterior sobre "Taruma Fórmula 2", hablamos extensamente de los dos protagonistas principales, **Friedrich y Maldonado**. Ahora vamos a dedicarnos a analizar con más profundidad a los otros protagonistas.

Kissling: Hizo un trabajo impecable de puesta a punto y fue avanzando paulatinamente hasta llegar a estar muy cerca de Friedrich y Maldonado, tanto en los tiempos como en el equilibrio general del auto. Quizá no tuviera la consistencia de éstos. Nos quedamos con la duda de saber qué hubiese ocurrido si lo pasaba enseguida a Croceri. Es posible que se hubiera ido con los dos punteros que tuvo la prueba. Su ritmo posterior, por lo menos, así lo demostró. Está más sereno y corriendo el campeonato y no una carrera.

Sommi: Era quizá quien estaba más firme en cuanto al balanceo general de su auto, que "Yoyo" y Leonel. Nunca intentó ir a la "pole". Su trabajo previo fue realizado tomando conciencia de la dureza que iba a tener la carrera y que había que estar allí... cerca de la punta para intentar lograr el mejor resultado si era posible. Una goma que se deterioró rápidamente le quitó toda posibilidad cuando estaba a punto de atacar la posición de Scarazzini. Luego se las arregló para llevar el auto modulando en todas las curvas de alta para no deteriorar más el neumático trasero derecho. Estuvo sobrio, maduro e inteligente.

Scarazzini: En la frase que nos dejó

después de la carrera, queda definida la explicacion de por qué pudo llegar sólo hasta donde llegó: "**El chasis estaba perfecto y el auto en general también. Nos falta medio segundo en el motor. Vamos a trabajar para conseguirlo en Salta**". Sabía que no tenía para más y fue hasta donde pudo. Buena tarea.

Pimenta: De lo mejor que le vimos hacer en los cuatro años que lleva la Fórmula. Quizá la relación anterior pueda estar en la carrera de Guaporé de noviembre. Ahora, en el equipo de Maldonado, va a avanzar seguramente mucho más. Es un desafío difícil para él porque no sólo tiene la responsabilidad de hacer el desarrollo del Gacel argentino, sino de estar en el mejor equipo de la Fórmula 2 Sudamericana, lo cual va a servir para medir su verdadera dimensión. Estuvo sobrio, parejo y sin errores. El se tiene confianza para el reto. Nosotros le abrimos una carta de crédito. Ya empezó a ganársela con su podio de Tarumá.

Giacchino: En un circuito que particularmente no le gusta, tuvo la posibilidad de cortar la mala racha de no llegar en las últimas cuatro carreras. Está mas sereno y menos urgido por los resultados. Quería arribar en los puntos y casi lo consigue. Elaboró bien el trabajo de equilibrio general del auto y no cometió errores en casi todo el fin de semana, salvo la pasada de vueltas del motor del sábado en clasificación, que le costó el sacrificio del mismo. Si sigue por el camino de la madurez, va a lograr mejores resultados. Quizá le haya venido bien para su equilibrio general no lograr resultados aún.

Guerra: ¡Que lástima que se rompió esa goma tan rápido! Sabiendo cómo es **Angel** en carrera, se podía esperar cualquier cosa de él. Tiene un ritmo demoledor que siempre le permite ir más adelante. Ese neumático no nos permitió saber hasta dónde podía llegar. Hizo todo bien y fue logrando un equilibrio general del auto, digno de su nivel.

Verna: Otro buen trabajo, a pesar de no haber brillado tanto como en Florianópolis. Este circuito es mucho más exigente y de menos improvisación que el de la Isla de Santa Catalina. De cualquier manera va avanzando y evolucionando. Quizá todavía le falte aprender a trabajar con el auto en pista, algo que no va a lograr en forma inmediata. Está muy sobrio y mucho más calmo que en temporadas anteriores. Es muy buen síntoma para confiar en él.

Croceri: Cada vez evoluciona más en el trabajo en pista con el auto. De entrada –el viernes en los entrenamientos– pareció que estaba muy lejos de la punta. Poco a poco fueron poniendo el auto con el equipo INI, y el sábado llegó a ese tercer puesto en clasificación que no sólo lo dejó muy contento sino que también le demostró que está en buen camino. Arriba del auto no vamos a descubrir que va como un rayo y que, como lo definió **Reinaldo Cozzani** antes de largar la carrera: "**No sabe que existe una diferencia entre la vida y la muerte, para él es lo mismo**". Ahora de verdad, ¡qué pena ese cable de bobina que se cortó y nos privó de verlo en lo que pudo ser una lucha directa entre él y los punteros!

Benamo: Reapareció en la categoría con un chasis nuevo e integrado al equipo de los hermanos Rullo. Paulatinamente fue logrando su nivel durante el fin de semana, y el auto, que no había rodado antes, alcanzó para la carrera el plano que quiere su piloto. Va a ir para arriba rápidamente y volverá al nivel que alguna vez tuvo en la categoría. El toque que le dio Feoli lo dejó indignado –tenía razón– y presentó una denuncia al respecto.

Feoli: Va muy rápido siempre, pero sobre todo en este circuito. Se lo ve urgido por los resultados, más en Tarumá frente a su público y patrocinadores. No es parejo en los tiempos y se equivoca demasiado. Además de tocarlo a Benamo y dejarlo fuera de carrera, lo encerró feo a Giacchino dos veces.

Pegoraro y Bartelle: No lograron el equilibrio del auto en todo el fin de semana. Aparentemente, y de acuerdo con lo que marcan los parciales, les estaría faltando algo de velocidad que su preparador, **Clovis de Morais**, está dispuesto a lograr con los trabajos que realiza en este momento en el dinamómetro y el flujómetro. Habrá que esperar los resultados futuros.

PORTINHOS

MIAMI EN LOS PLANES – Una idea que se barajaba en la categoría, para llevarla a cabo en 1987, probablemente se adelante en gran medida. Aunque nadie quiere hablar sobre el tema, se supo en Porto Alegre que se está estudiando el primer traslado de toda la F-2 fuera de Sudamérica, a la ciudad de Miami en el estado de Florida, EE.UU. Si bien no es ésta la primera vez que se divulga la versión, al parecer en esta oportunidad las posibilidades de presentarse en un circuito urbano norteamericano son muy grandes. Veremos.

PIRELLI DO BRASIL – Es la empresa que está proveyendo actualmente de neumáticos a toda la F-2. Hablamos con el responsable de la atención técnica en los circuitos, Pietro Bonacina, italiano quien hace 24 años que trabaja en Pirelli do Brasil. "**Nosotros abastecemos** a cuatro categorías: Stock-cars, Fórmula Ford, Campeonato de Marcas y la F-2; solamente proveemos los neumáticos cuando hacemos al mismo tiempo la asistencia en carrera. El P7 es un neumático que hay que armar bien y sin errores. Los fabricamos en la planta de Campinas, en São Paulo. Los pilotos argentinos tienen asignados dos juegos y medio por carrera, y los brasileños, dos juegos." Consultado por los problemas de neumáticos que hubo en Tarumá, nos contestó: "**Nosotros fabricamos éstos pensando en Guaporé**, ya que tomamos la decisión cuando aún no estaba definido dónde se corría. Las tandas de gomas las hacemos para un par de carreras y trabajamos con muy poco stock. Pero Tarumá tiene la mayoría de sus curvas para un solo lado, y eso también afectó al rendimiento"

DATITOS – Luego de la revisión técnica, nos dieron a conocer estos valores obtenidos en los autos de **Pimenta, Friedrich, Scarazzini y Sommi**, quienes resultaron "beneficiados" en el sorteo que se realiza para elegir los autos que se desarmarán. **Kissling y Croceri**, por su parte, solicitaron al técnico actuante que revisara sus autos.

AUTO DE	RELACION COMPRESION	CILINDRADA	PESO
Pimenta	–	1.593,43 cm³	438 kg
Friedrich	–	1.595,537 cm³	444 kg
Scarazzini	9,27:1	1.600,02 cm³	456 kg
Kissling	9,63:1	1.588,296 cm³	452 kg
Sommi	9,81:1	1.594,904 cm³	452 kg
Croceri	9,65	1.592,492 cm³	452 kg

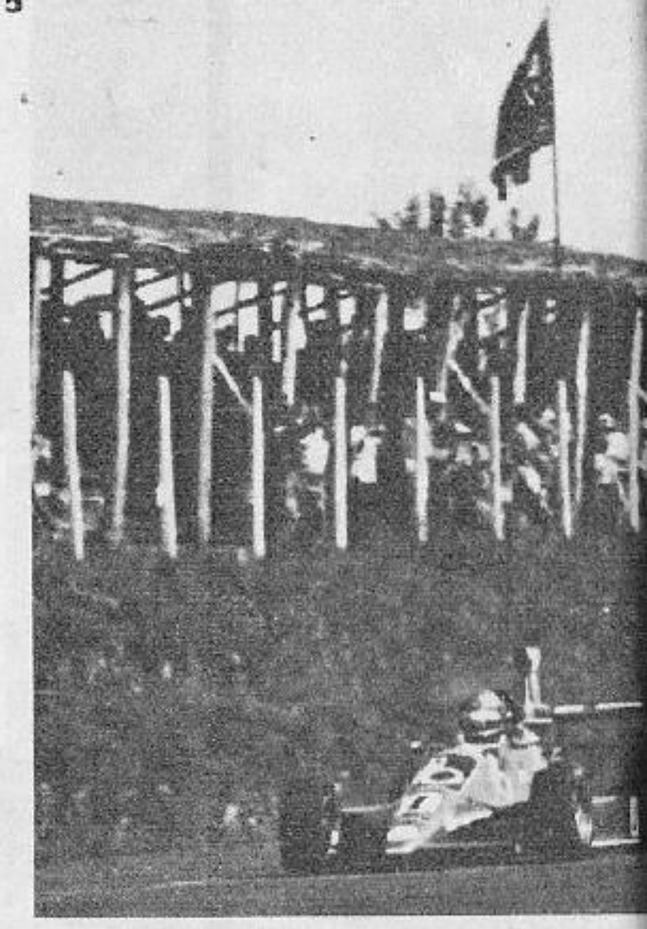
DEMASIADO AUSTRAL – Para un equipo medio de la Fórmula Dos Sudamericana, cada competencia implica un desembolso entre **6.000 y 7.000 australes**. La cifra es bastante elevada, sobre todo si no se tiene algún sponsor –como les sucede a algunos– para ayudar a recuperarla. Ese monto se mantiene siempre y cuando no haya rotura alguna.

TRANQUILO – El piloto de Florianopolis **Osvaldo Scheer**, prefiere tomarse las cosas con calma: "**Este año quiero que sea de aprendizaje, pienso correr toda la temporada aprendiendo. En un circuito como éste, tan veloz, a veces tengo miedo por lo rápido que se anda. Y eso que estoy muy, muy lejos de la punta. Mi principal preocupación en Tarumá fue no molestar a nadie, y andaba todo el tiempo mirando los espejos. Giré todo el fin de semana en 1m04s, parejo en entrenamientos, clasificación y carrera. En 1987 trataré de aprovechar toda la experiencia de esta temporada**".

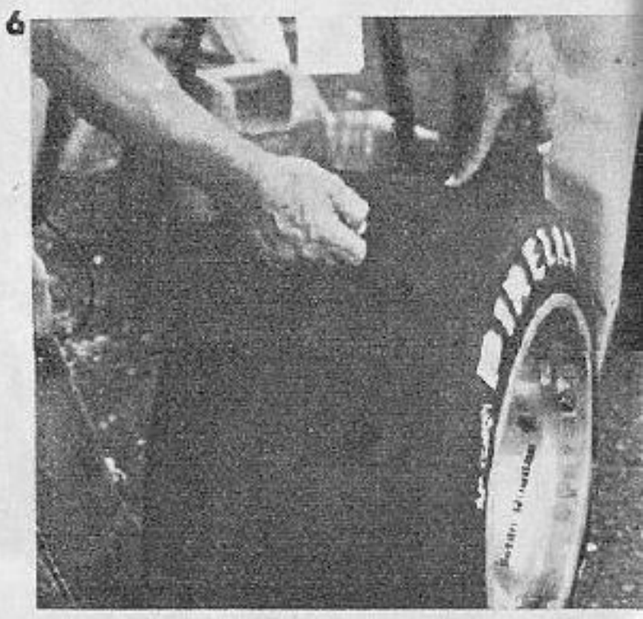
"**HAY QUE INTERNACIONALIZARSE**" – "La categoría está pasando por un buen momento, si bien aún hay que tratar de internacionalizarla más. Las carreras de Venezuela y Colombia harán una muy importante contribución en ese sentido. Asimismo, algo se debe hacer con el reglamento, y creo que sería muy apropiado adoptar tal cual el de la Fórmula Tres, del que, se sabe, da buenos resultados. No puede haber dos reglamentos como ahora. Además, en la categoría tenemos pocos dirigentes y necesitamos más; quizá cuando se retiren algunos pilotos...". Conceptos de **Alberto Scarazzini**.

MUFFATO TERMINO – "Cuando cambié los difusores (de 46 a 42) para la carrera, después de las

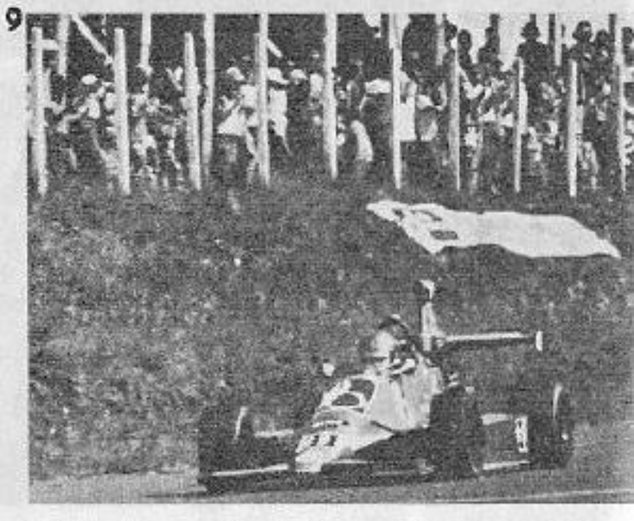
5



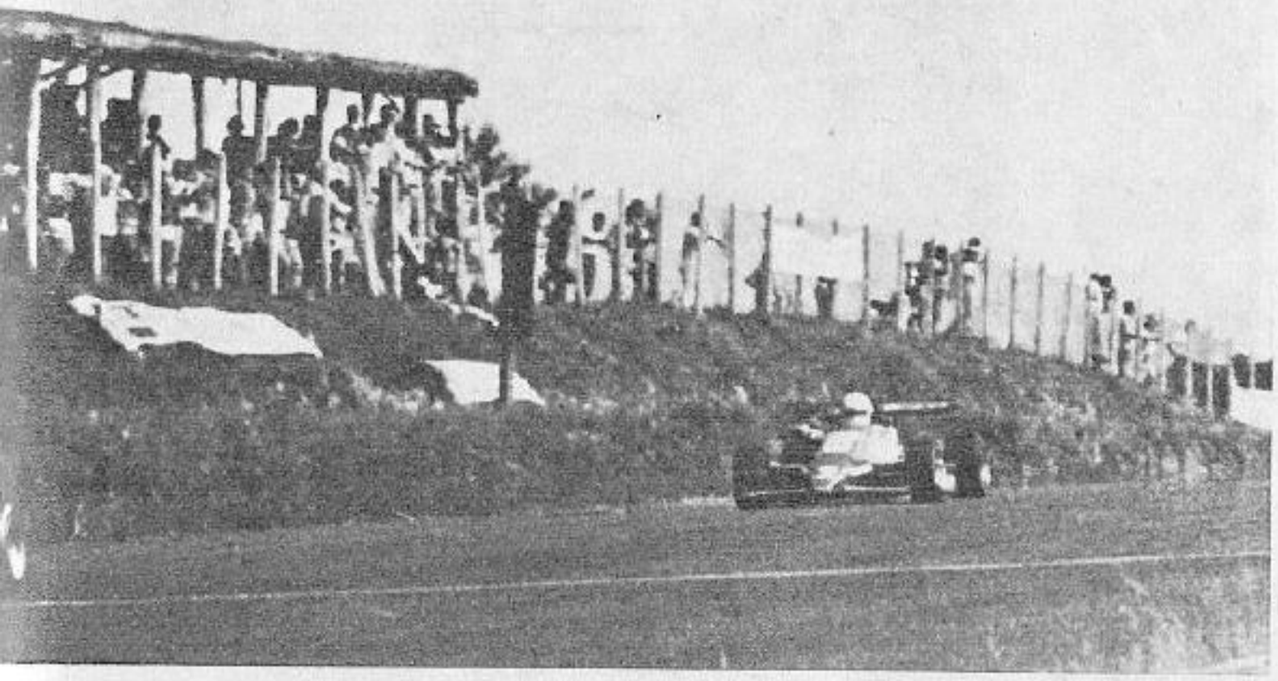
6



9



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FICHA GENERAL

Fecha: 20 de abril de 1986.
Lugar: Autódromo de Tarumá.
Organizador: Automovel Clube de Rio Grande do Sul.
Autoridades: Director de la prueba: Luiz Caetano Antinolfi; **Comisarios Deportivos;** Jorge Bianchi, Arlindo Schunk Filho, Enio Bertholdo Schmitt; **Comisario técnico:** Carlos Funes.
Ubicación del escenario: a 35 km. de Porto Alegre.
Condiciones climáticas: 30°, seminublado.
Participantes: 20.
Público: 10.000 personas.
Televisión: Red Tarobá para algunos estados de Brasil y la Argentina.
Organización: buena.
Servicio de prensa: regular.
Accesos: suficientes, en buen estado.
Infraestructura: muy buena.
Estado del circuito: muy bueno.
Espectáculo: regular.

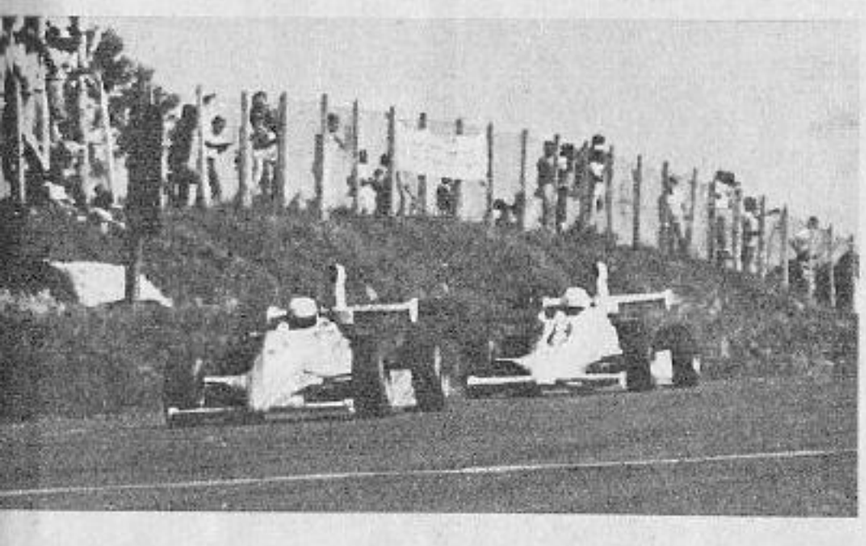


a GUILLERMO MALDONADO



¿Y para quién sino para Maldonado? Si hizo todo bien durante todo el fin de semana; lo único que no hizo —o no pudo— fue ganar la carrera, en el resto fue impecable. A pesar de la "bronca" inicial después de la carrera, se fue contento de Porto Alegre. A las 6 de la tarde del domingo, nos comentaba: **"Estuvimos trabajando duro en el taller tratando de mejorar la potencia de los motores, fundamentalmente lo hicimos en los cielos de las tapas de cilindros y, evidentemente, hemos avanzado. Si aquí, en un circuito casi todo 'de alta', anduvimos bien, en los de aceleración vamos a estar mejor todavía".**







5. En las primeras vueltas, cuando Maldonado aun iba distanciándose de quien hiciera el trabajo más fructífero del fin de semana riograndense, Leonel Friedrich. 6. Esta es la goma trasera derecha que debió reemplazar Miguel Angel Guerra. Los globitos son acusadores. 7. Cezar Pegoraro y Pedro Bartelle, los dos integrantes del team Grendene. No tuvieron mucha suerte en Tarumá. 8. Jorge Bianchi en su función de Comisario Deportivo de la Codasur, en los boxes de Tarumá junto a "Pepe" Tosco, asesor técnico de Delfabro. 9. Néstor Gurini, Juan Carlos Giacchino y Enrique Benamo pasando frente a los boxes mientras circulan sobre la recta principal.

pruebas del domingo a la mañana, el auto cambió para peor. Nunca había tenido un motor tan malo, mientras que el chasis estaba en su mejor puesta a punto. Me hicieron falta más vueltas sobre el circuito las que no pude dar el viernes debido al accidente con Günther. Asimismo, necesito más bielas de titanio porque al torcerse el cigüeñal de un motor, no pude cambiarlas de block. De todas formas, contento por haber finalizado".

COSAS VIEJAS – Son las que está utilizando **Pedro Bartelle** en su auto. "Abandoné en la vuelta 24 con la goma delantera derecha rota. La suspensión es algo vieja, mientras estamos terminando de poner en condiciones el auto nuevo, y hasta que terminemos de hacerlo y probemos cómo queda, no queremos hacer cambios en la configuración de suspensiones. En cuanto al motor que usé, tiene 176 HP a 8.400 RPM, y eso no es suficiente ya que queremos alcanzar al menos los 190 HP".

PREOCUPACION – La de algunos argentinos cuando se enteraron de que Friedrich había ganado con un peso de 444 kilos, tan sólo seis menos que el mínimo permitido para los pilotos de la República Argentina. La cuestión es que eso indicaría que, si ganó con tantos kilos, lo haría mucho más fácil ateniéndose al peso mínimo permitido a los brasileños. ¿Habrá novedades a este respecto? Porque se palpa en el ambiente que no todos están conformes en seguir dando ventajas a la tecnología brasileña, la cual, en otros ítem, nos lleva una ventaja notable.

SUCESORES – En Tarumá estuvieron observando la carrera y tratando de no dejar escapar detalle, los hijos de **Antonio Gobbo** y **Mario Rosemberg**, los dueños de **Cañossilen**. La nueva generación empuja...

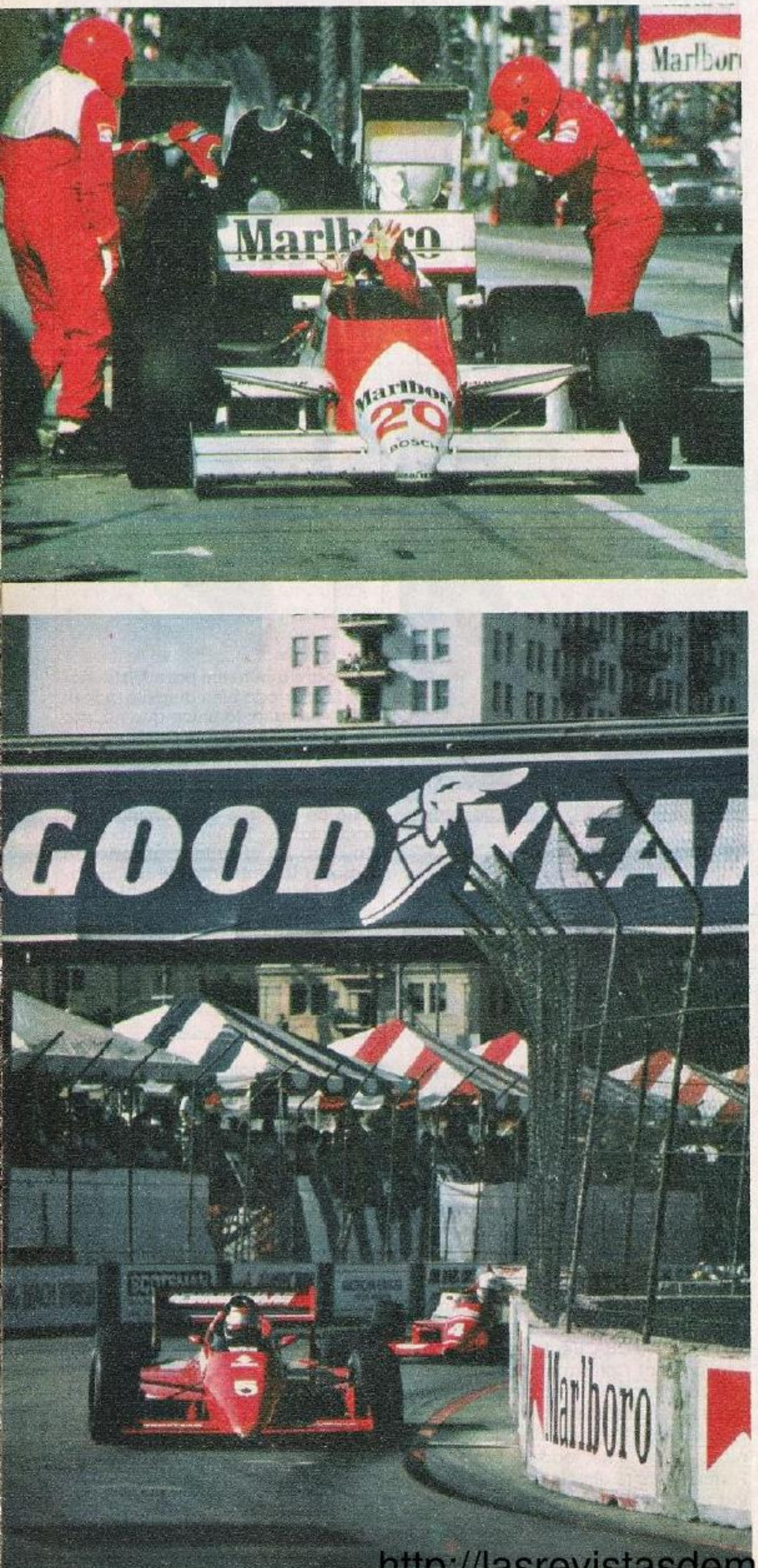
TECNICO – Se llama **Carlos Funes**, es ingeniero, argentino, hace algunos años que vive en Brasil y es asesor técnico de la CBA. Realmente, un tipo excepcional. Con capacidad técnica, con sobriedad y la elasticidad que debe tener un comisario técnico. Es de lo mejor que hemos conocido en ese rubro. Realmente, todo un señor. La Fórmula Dos le ofreció ser el CT para todas las carreras del año, y él lo aceptó. Ahora sólo resta que su designación quede aprobada en la reunión de CODASUR a realizarse en Bogotá, Colombia, el próximo fin de semana. Si se concreta, va a ser todo un logro para la categoría. Su nivel es realmente internacional.

NO ALCANZABA – Estuvo correcto el "gaúcho" **Aroldo Bauermann** en su decisión de no correr en Tarumá. El segundo auto del equipo de **Kissling**, realmente tenía un nivel de primera línea, y él no se encontró nunca ni con el auto ni con el circuito. Evidentemente la Fórmula Dos que encontró ahora, está mucho más evolucionada que la del '83 cuando él la dejó. Aquí no se puede dar ventajas y él lo sabe. Prefirió no correr y creemos que hizo bien.

Fin de la recta principal de Shoreline Drive. Primero y segundo. Faltan pocas vueltas. En la entrada de la curva, Unser chico se tira por afuera, pero no será suficiente... Michael Andretti asegura la cuerda camino a su primera victoria en Indy Cars.

Emerson entra a boxes y trata de comunicarse con sus mecánicos que ya han levantado el capó del auto. No habrá nada que hacer para el brasileño, uno de los favoritos en Long Beach.

Mario Andretti delante de Danny Sullivan. El italonorteamericano se quedó sin frenos, 4ª ni 5ª, ni embrague. Llegó como pudo quinto gracias a que Moreno se quedó mientras marchaba en esa posición.





Michael Andretti ganó su primera carrera de Indy Cars por 3 décimas de segundo sobre Al Unser Jr., en un espectacular mano a mano que duró más de 25 vueltas y puso de pie a los más de 70.000 espectadores presentes.

Tercero fue Geoff Brabham completando un podio que consagró a tres jóvenes, cada uno de ellos segunda generación de grandes campeones.

Texto y fotos: Héctor Cademartori (Desde la proa del "Queen Mary")

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



INDY CARS

LONG BEACH GRAND PRIX

Segunda prueba del Campeonato '86 del CART

JUEGO DE NIÑOS TERRIBLES

Quienes han seguido nuestras notas sobre las presentaciones del CART, o Indy Cars si se prefiere, han podido interiorizarse de una cantidad de aspectos técnicos, humanos y organizativos de esta categoría.

La falta de un corredor argentino en ella, si bien quita mucho interés a la cosa desde el punto de vista estrictamente nacional, nos da, por otro lado, la posibilidad de explayarnos sobre toda una serie de conceptos muy interesantes y que dan al lector de una publicación especializada como esta la posibilidad de ampliar su cultura (entre comillas...) automovilística más allá de las frases hechas, exitistas, patrióticas exageraciones, "serias posibilidades" que nunca existieron y consideraciones técnicas incomprensibles aun para quienes firman, esos que muchas veces "saben de esto un rato largo" aunque, en este caso, no podrían reconocer un Indy Car aun si se llevaran uno por delante...

Además (y esto, amigo lector, que quede entre nosotros; cuento con su discreción) es mucho más lindo escribir estas notas dando una imagen de conjunto, no solamente de lo que pasó en la pista, poniendo el color que sin duda tienen las carreras de autos; al otro día, tranquilo, con una taza de café al lado y la radio bajito, en vez de mandarla el domingo a la noche, todo a los piques desde la sala de prensa del autódromo y tratando de llenar ocho páginas de cierre con explicaciones de por qué el piloto de "Comandante Espingarda" (ficticio crédito local de también ficticia localidad argentina) abandonó en la segunda vuelta... de calentamiento.

LONG BEACH EN ABRIL

Esta duodécima edición del GP de Long Beach lo ubica dentro de lo que se considera una carrera tradicional. Long Beach en abril ya es como Indianápolis en mayo. El ambiente es típico de una carrera de autos, aquí o en Bangladesh (si es que en Bangladesh hacen carreras de autos), y la única diferencia es que el circuito está diagramado dentro de una zona que el resto del año son las

calles de la ciudad, como en Mónaco, pero en inglés...

Imagínese si el Autódromo de Buenos Aires fuera el caso. Usted compraría el pan en la esquina de la curva del Ombú o quizás utilizaría la recta del fondo para ir todos los días a la oficina, teniendo cuidado al doblar en la chicana de Ascari a la hora en que los chicos salen del colegio.

Pensándolo bien, sería algo así como la avenida Lugones o la famosa "ese" de Libertador a la altura del Velódromo; la diferencia está en que ahí nunca se organiza una carrera de autos e igual todos pasan a fondo...

En Long Beach la "bolsa" es de U$S **700.000**, la carrera mejor remunerada después de las "500" de Indy, y aunque hoy día se la toma como un hecho, no siempre fue así.

"Todos creían que yo era un inglés loco cuando presenté la idea por primera vez –reflexionaba **Chris Pook**, dueño del GP–, **pero decidieron darme la oportunidad. Ellos querían promocionar la ciudad y yo quería hacer mi carrera."** En **1975** se corrió la primera con autos de la difunta **Fórmula 5000** y los premios ascendían a **125.000 dólares**. Cuarenta mil espectadores vieron a **Brian Redman** ganar en esa oportunidad, y a partir del siguiente año y hasta **1983**, los sofisticados **Fórmula Uno** fueron los encargados de entretener a quienes tendrían la oportunidad de ver de una vez por año en la Costa Oeste a la exclusiva "troupe" europea. En **1984** los **Indy Cars** tomaron la posta y ese año la afluencia de público se redujo drásticamente. Algunos predijeron que era el fin del callejero del Oeste.

Pero el público, que retaceó su presencia en esa carrera de apertura con **la categoría "zonal"**, vio el mérito de la misma, y ya en **1986** se puede decir que se ha llegado al nivel de asistencia de **Fórmula Uno**. **"Sin duda, le debemos a la Fórmula Uno el haber podido empezar, pero no hay que olvidar dos elementos que se tuvieron en cuenta para la decisión posterior: pone en funcionamiento el operativo Fórmula Uno cuesta cuatro veces más que Indy Cars, y traer a los europeos y sus autos, el doble"**, nos decía Pock.

A partir de Long Beach varios circuitos callejeros se pusieron "en marcha": **Detroit, New York, Las Vegas, Dallas, Cleveland**; todos ellos se han promocionado corriéndose en las calles de las ciudades.

Otro interesante dato que justamente apareció en un artículo publicado en un diario local, hacía referencia a que, en el caso de Long Beach específicamente, el G.P. deja una ganancia de **16 millones de dólares** a la ciudad.

Esta es una suma que nada tiene que ver con la ganancia de quienes organizan la carrera. Hoteles, restaurantes, autos de alquiler, playas de estacionamiento, agencias de viajes, en fin, todos los que de alguna manera se ven beneficiados por el "evento", desde el gran hotel hasta el puesto de panchos de la puerta del circuito. Esto explica el apoyo que una ciudad brinda a una organización de esta naturaleza, además, por supuesto, de la promoción que la ciudad tiene en el orden nacional debido a que el nombre figura en medios periodísticos de todos los Estados Unidos.

LONG BEACH HORA CERO

El aumento de costos en la categoría Indy Cars, ampliamente explicado en anteriores notas, ha motivado un parque más raleado en esta edición. Se suma a esto el hecho de que muchos equipos directamente han decidido tener corredores que participen sólo en óvalos. Esto también ha sido decisión de los propios pilotos, aquellos que reconocen su desventaja en los circuitos "mixtos", Long Beach entre ellos.

Sólo **25 autos** clasificaron en esta oportunidad, de los cuales había tres o cuatro sensiblemente fuera de nivel.

Entre los corredores que quedaron "a pie", reservándose para los óvalos, vimos a **"Pancho" Carter**, al campeón de la pasada temporada, **Al Unser**, y a otros que se mezclarán en la medida que puedan, como el caso de **Derek Daly**, quien en charla informal confirmó su participación en Indy '86.

Las primeras cinco filas estaban dentro del mismo segundo excepto **Danny Sullivan**, propietario del mejor registro con 5 décimas debajo de los 67 segundos para la vuelta.

Sinceramente, y a juzgar por la grilla de partida, se haría muy difícil vaticinar un resultado. Los 16 primeros tiempos son todos posibles ganadores ya que no hay que olvidar que las carreras del CART son más de resistencia que de velocidad. El tiempo empleado por el ganador, de Long Beach fue de casi dos horas, con condimentos como paradas en boxes para cargar combustible y cambiar gomas y el siempre inesperado "pace car" que junta al pelotón y pulveriza diferencias entre los corredores.

Había, sin duda, favoritos como Danny Sullivan o **Emerson Fittipaldi** estrenando (en realidad los estrenó en Phoenix, una semana antes) los colores de Marlboro, o el mismísimo **Mario Andretti**, que ha ganado varias veces este clásico.

El grupo de brasileños está bien montado para la temporada '86. Fittipaldi con el equipo de **Pat Patrick**, ya ha sido mencionado; **Raúl Boesel** se ha ubicado bien en el Copperlop-Duracell del veterano **Dick Simon** en el que tiene intereses **David Hasselhoff**, a quienes muchos identificarán como Michael, el conductor del "Knight Rider" o "El Auto Fantástico", protagonista de la serie de televisión. El tercero, **Roberto Moreno**, también tiene "monta" para toda la temporada en el equipo **Galles**, en el que debutó el año pasado reemplazando en los circuitos mixtos a Pancho Carter, siendo su mejor presentación la final del campeonato '85 en Miami, donde terminó quinto. En 1986 forma parte del equipo junto a **Geoff Brabham**, que corre otro **Lola T8600**. Brabham estuvo probando en la preemporada un motor **Honda V8** preparado en Inglaterra (nada que ver con el motor de F1) pero en Long Beach utilizó el popular **Cosworth DFX**.

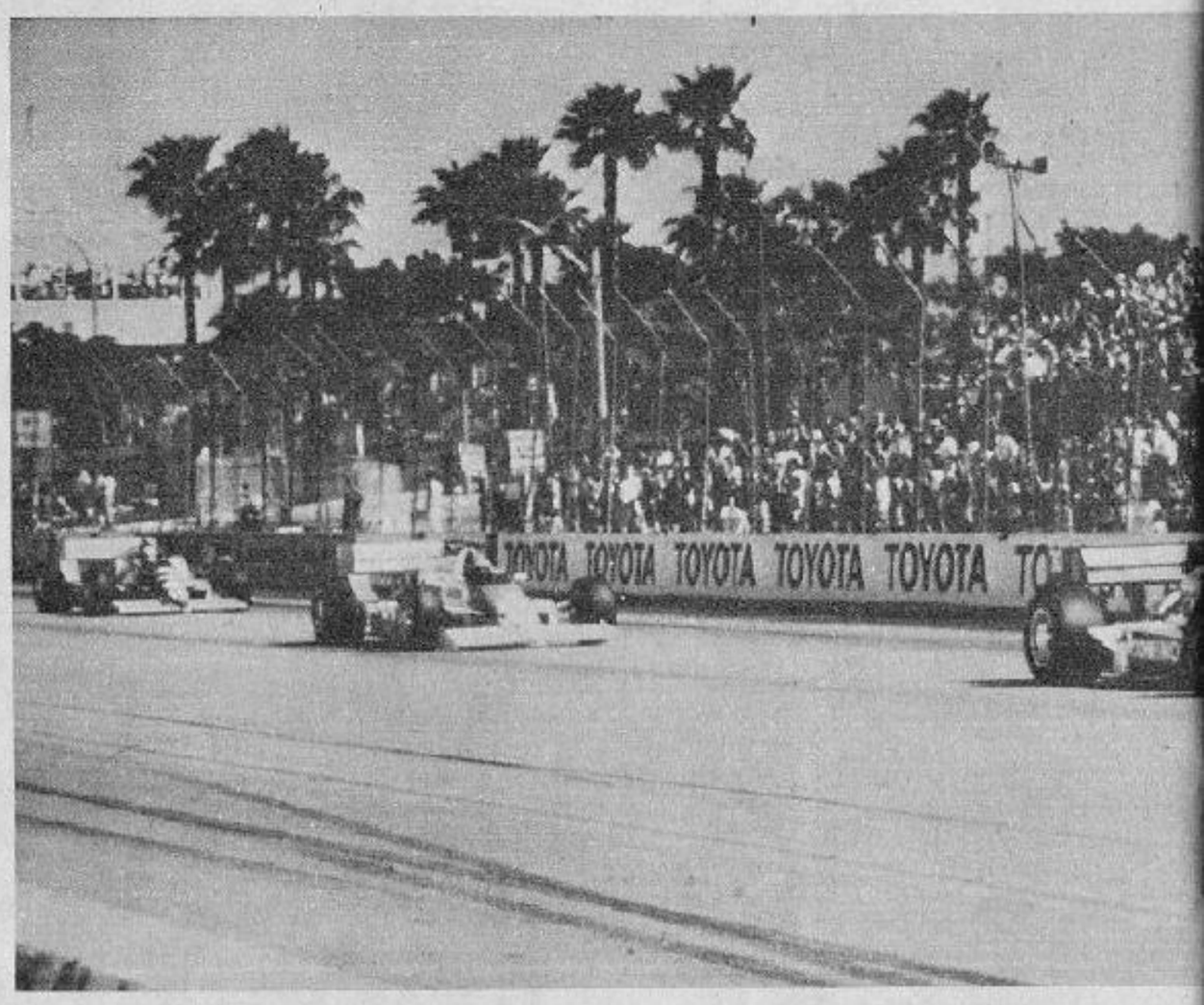
LONG BEACH BANDERA VERDE

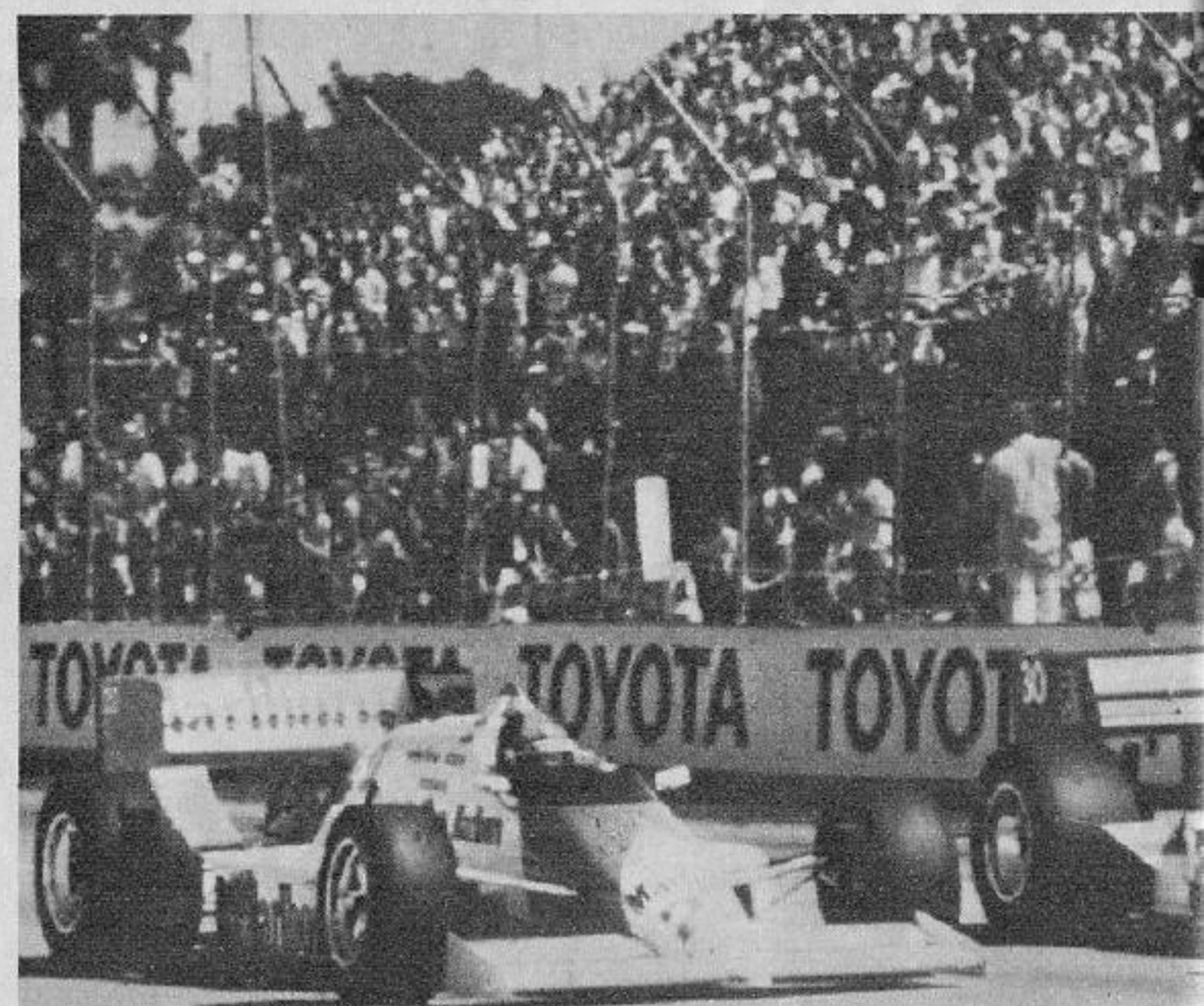
Una asistencia récord de **más de 70.000 personas** vio a Danny Sullivan escaparse del pelotón. Fittipaldi, con su clásico aplomo, lo seguía de cerca sin apurarlo aunque tampoco dejándolo irse lejos.

La diversión duró poco. Fittipaldi entró a boxes con problemas en el motor y el desilusionado campeón mundial abandonó el auto cuando sus mecánicos le informaron que no había nada que hacer.

Sullivan no pudo evitar a **Josele Garza**, que entró en trompo delante de él, y uno de los alerones de la trompa torcido produjo una impresionante vibración que le rompió el interruptor del encendido, dejando al ganador de Indy '85 ralentando primero y fuera de combate vueltas más tarde.

Ambas deserciones dejaron a **Michael Andretti** (ahora manejando el único auto del equipo **Kraco**) y a **Al Jr.** discutiendo la punta.





Al fondo de la recta, Fittipaldi entre Unser y Andretti chico. A la vuelta siguiente el brasileño prepara el "sorpasso" y se le manda por adentro a Unser. Este es prácticamente el único lugar en el que se puede intentar pasar limpiamente.

REGLAS DE JUEGO

Nuevos **reglamentos** destinados a controlar velocidades máximas han dictado nuevos parámetros a ingenieros y diseñadores.

En la creencia de que una reducción en "downforce" redundará en **velocidades más bajas**, el Comité de Reglamentos del CART, encabezado por **Kirk Russell** y **Tony Cicale** (especialista en aerodinámica), se ha orientado hacia la limitación del volumen de aire que pasa a través de los túneles laterales y sus conductos de salida.

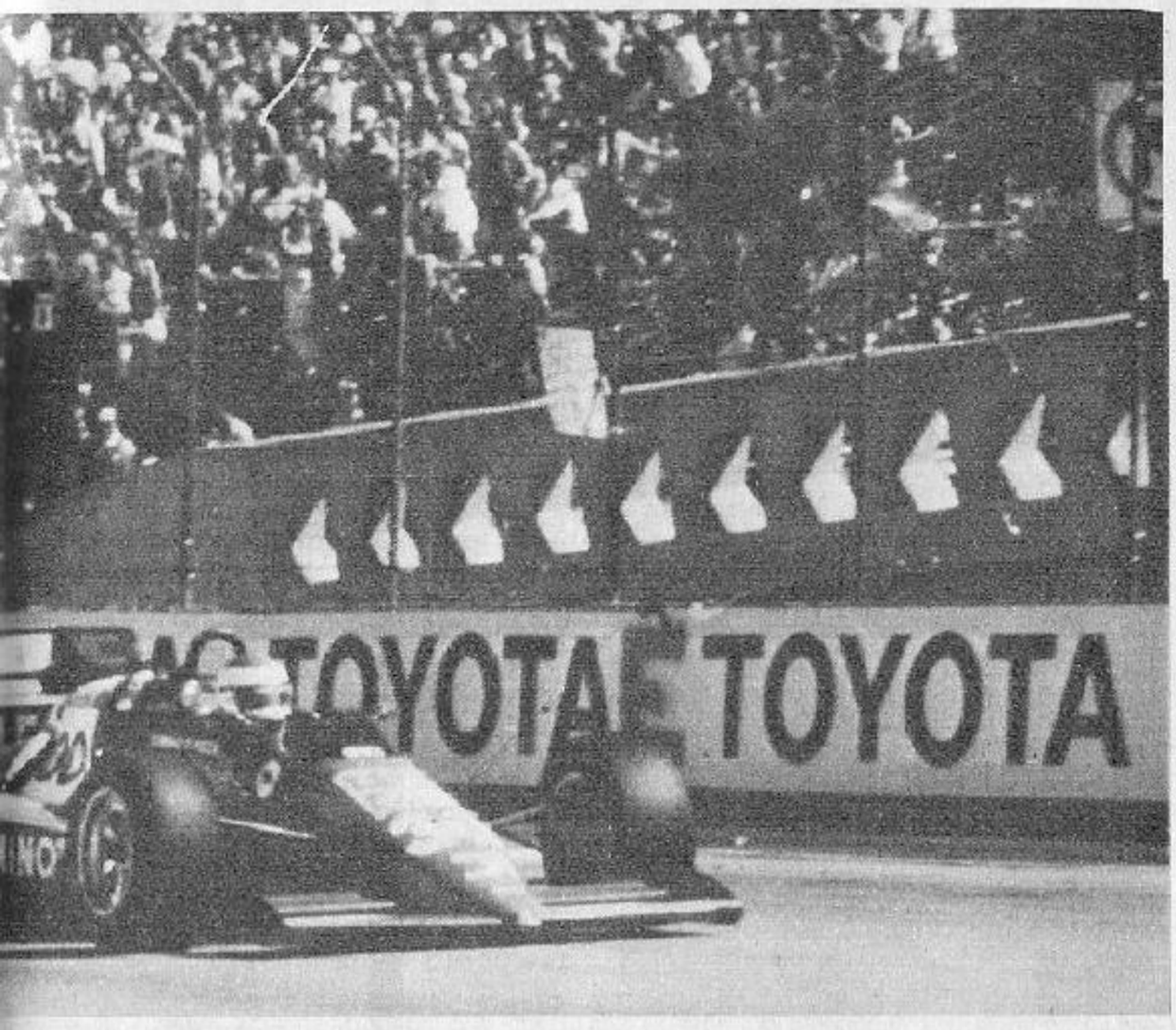
Tratando de adaptarse a esos reglamentos, los cuatro principales constructores de chasis han producido nuevos modelos para esta temporada recién iniciada. Las ofertas de **March, Eagle** y **Penske** presentan serias "modificas" con respecto a sus pasadas versiones. En este último caso vale la pena mencionar que el diseño de **Alan Jenkins**, el Penske PC-15, es propulsado por el motor Ilmor/Chevrolet, con que Mears corrió en Phoenix sobre un March debiendo abandonar también con problemas de presión de aceite. El caso del cuarto en discordia, **Lola**, es el que muestra la versión más evolucionada.

Ya comentamos anteriormente que, además de estas cuestiones aerodinámicas, se ha hecho hincapié en refuerzos tendientes a mejorar la **protección del piloto**.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Jan Lammers correrá toda la temporada con el equipo de Gurney. Tripuló un Eagle en Long Beach y abandonó. Mientras estuvo en pista circulaba octavo con posibilidades.

Un caso dado de último momento son los tests llevados a cabo por **Michael Andretti** con un auto diseñado en Inglaterra para Kraco por el neozelandés **Don Halliday**, quien ha tenido que ver con un par de equipos de Fórmula Uno.

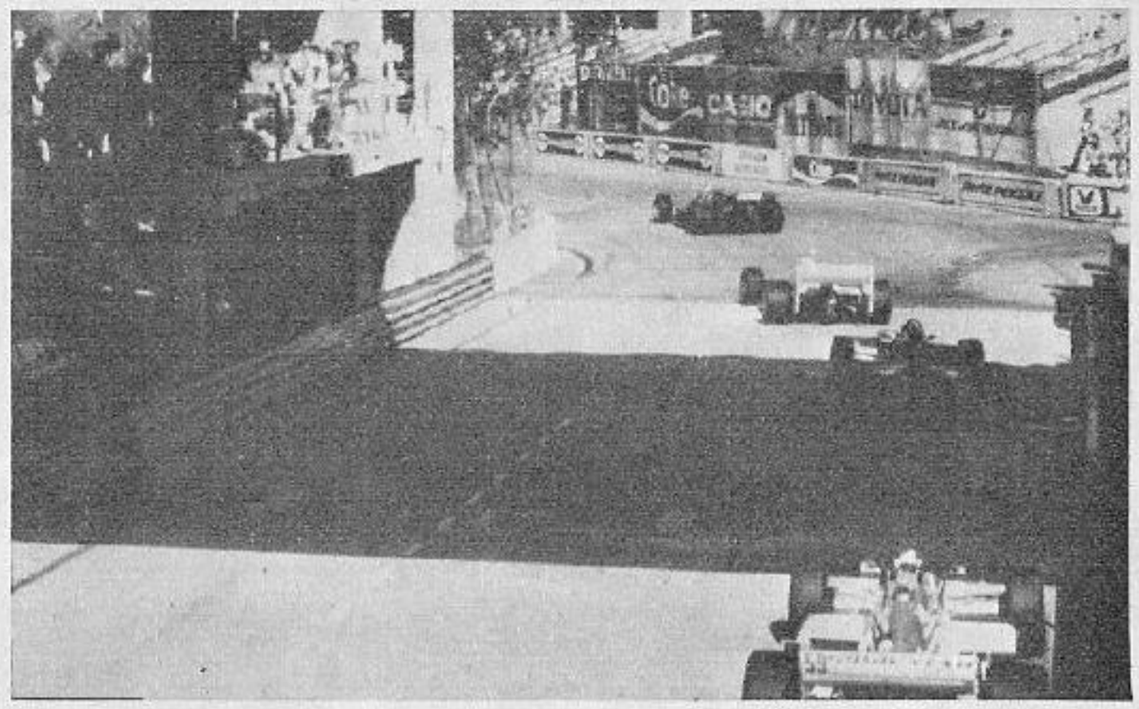
Por otra parte, en cuanto a motores se refiere, ya hay varios que intentarán destronar al legendario **DFX** que encara sus 125 victorias.

Penske con su Illmor Chevrolet, el **Honda V8** construido por **John Judd** y testeado por **Geoff Brabham**, un Renault V6 de **Harley Cluxton y Mike Fanning** (testeado por el equipo Shierson) y, por supuesto, los V6 turbo cosn base de producción de **Buick** y Chevrolet, varilleros que, cumpliendo nuestra predicción del año pasado, dieron la sorpresa en Indy haciendo los dos mejores tiempos de clasificación, y se espera algo similar en la edición 1986 gracias a la ventaja que les brinda el reglamento particular de la prueba en cuanto a la **presión permitida en sus sobrealimentadores**, cuestión ya comentada en varias ocasiones.

También los rumores son cada vez más serios acerca de la presentación de un motor Porsche además del ya confirmado de Maranello testeado por **Bobby Rahal**.

En estos momentos una docena de corredores son posibles ganadores en cada carrera. Esto es una muestra de la competitividad que el campeonato 1986 del CART tiene preparada para los seguidores de la especialidad.

CIRCUITO CALLEJERO



Una vez que dejan la recta principal, los autos se internan en este callejón bordeado por paredes de hormigón. Un error y se acabó la carrera.

Este tipo de trazados, para mí, no tiene gracia. Por un lado es casi imposible pasar a nadie que no quiera ser sobrepasado, y por otro, la única consecuencia posible para una mala maniobra es terminar hecho un ñoqui contra una pared. **Phil Hill**, quien maneja uno de los "pace cars", me llevó a dar una vuelta al circuito y le puedo asegurar que si "de abajo" parece angosto, "de arriba" es mucho peor aún.

La sensación es como andar por un túnel, o mejor, por un surco. Las curvas son ciegas y si alguno hace un trompo enfrente de uno, la única que queda es elegir el lugar donde se le va a pegar, porque olvídese de esquivar...

Las carreras de fórmulas promocionales como las **Jim Russell Series** o la misma **Super Vee**, dan mucha más idea de que los autos andan rápido (de hecho, los Super Vee hacen aquí mejor tiempo que los Indy Cars). Son coches más chicos y maniobrables y se permiten ciertas licencias imposibles en uno de los monstruos con turbo. El auto en el que di la vuelta era un **Toyota Supra**, mucho más angosto que un Indy, y sinceramente no sé cómo se las arreglan para embocar esos aparatos ahí adentro.

Esto provoca también que aquella actitud de **"ma sí, yo me mando a fondo y si me voy afuera pastoreo un poco y chau"**, caso autódromo de Buenos Aires, no existe. Aquí, a lo más blando que uno le puede pegar es a una pared de concreto, y con autos con ruedas expuestas, uno ya sabe lo que eso quiere decir: "out". La misma velocidad, que aparenta ser mucho mayor por la proximidad de los autos con las paredes, si uno se pone a pensar, no es tal. Los promedios son bajos, y eso que tienen una recta larga para levantarlos un poco, pero la prueba de que no van rápido es justamente cuando se pegan o cuando tienen que frenar de golpe. ¡Pum! ¡Pam! y quedan ahí nomás; eso sí, todo roto, pero ahí nomás.

Resulta comprensible que suceda eso, puesto que autos capaces de doblar y frenar a velocidades pasmosas, es lógico que a 40 ó 50 Km/h paren y doblen en un metro.

Los motores se oyen muy lentos, siempre explotando y tosiendo con la recta como único desahogo posible, único lugar donde producen ese característico silbido de Cosworth a fondo.

En el resto del circuito parece una carrera de Norton Manx fuera de punto y con el carburador Amal con el flotante pegado...

En algunos momentos se nota que el piloto pisó mas de la cuenta y los 800 HP con turbo empiezan a "desparramar" al auto para todos lados.

No, no vale la pena hacerse el veloz, cuando en realidad no hay mucho que ganar y se corre el riesgo de volver caminando a los boxes, en estos circuitos callejeros en los que más que andar rápido hay que preocuparse de mantener el auto en una sola pieza.

¿Y la velocidad que se supone separa a los hombres de los niños? Para eso vamos a **Indianápolis**, hermano.

PARA HOMBRES

Como se suele decir, este año el calendario del CART será para "hombres". 17 **carreras** componen el mismo con tres **500 millas** a mitad de temporada y la visita inaugural a Toronto, Canadá, en una prueba que se desarrollará a través de las calles de la ciudad y del histórico Exhibition Place.

Es el más extenso calendario en la historia del CART, que se inauguró en **Phoenix** y siguió con la carrera motivo de nuestra nota.

"Este calendario de 17 carreras será por esta única vez", declaró el "Chairman of the Board", John Frasco.

"Contemplamos la posibilidad de dar a Phoenix dos carreras en 1986 debido al costoso plan de renovación total de la pista, que han encarado, pero en el 1987 será observado el límite de 16 competencias."

Según Frasco, ésta será la más balanceada edición del campeonato "PPG", que entra en su séptimo año de vida.

Habrá 8 carreras de **óvalo** y 8 de circuitos **mixtos**, con dos visitas a **Canadá**, la ya mencionada a Toronto y otra a **Montreal**, y dos de las 500 millas, **Michigan** (agosto 2) y **Pocono** (agosto 17), se correrán en forma consecutiva.





"Michael paró en boxes antes que yo, y a pesar de que cuando yo salí de mi aprovisionamiento quedé adelante de él, mis gomas estaban aún frías. Casi pego contra una pared tratando de mantenerme delante. Finalmente lo dejé pasar", comentaba el chico **Unser** en la conferencia de prensa posterior a la carrera.

Faltando 25 vueltas, ambos pelearon rueda a rueda hasta el final. Los dos autos funcionaban tan parejos que solamente un error de los pilotos podría marcar la diferencia entre triunfo o derrota.

Michael Andretti no lo cometió y, bajo esas condiciones, un circuito como Long Beach es terminante: no hay forma de pasar.

"Michael hizo una carrera perfecta. Yo puse la potencia del turbo al máximo pero no podía pasarlo en la recta principal. Creo que si mi auto hubiera tenido pedales, habría pedaleado como loco. Me le puse al lado en un par de curvas pero no me dejó lugar", agregó el subcampeón '85.

A su vez, Andretti Jr., quien ya a esta altura del relato se habrán dado cuenta de que ganó, comentó: "**Yo sabía que 'Little Al' estaba allí y que si llegaba a estornudar me iba a pasar sin piedad. También sabía que podía confiar en él, en que no iba a hacer ninguna maniobra descabellada. El y yo somos muy amigos y hemos corrido juntos desde los siete años. Sabía que podía confiar en él...**".

Geoff Brabham, tercero finalmente, aguanta a Kevin Cogan, el ganador de Phoenix, quien abandonaría más tarde.

Circulando con bandera amarilla, el Penske PC-15 impulsado por el Illmor-Chevrolet exclusivo de este equipo, con Mears al volante. Detrás, un desafortunado Bobby Rahal.

LA LISTA NEGRA

Después de toda la perorata de posibles ganadores y tipos que suben al podio en cualquier momento y equipos de punta y bla, bla, bla; el lector habrá notado que en nuestro relato faltan varios nombres. En efectos seguramente los encontrará en la Lista Negra, ella es, la de los abandonos y sus causas. ¿Roberto Guerrero? Lista Negra. ¿Rick Mears? Lista Negra. ¿Arie Luyendyk? Lista Negra...

Roberto Guerrero: Suerte perra para el colombiano volador. Su Cosworth se fundió en la vuelta de calentamiento, así que ni siquiera largó. Increíble...

Raul Boesel: Nuestro vecino de Brasil se quedó sin cuarta ni quinta y después el auto se le prendió fuego en la vuelta 5. Había clasificado excelentemente en el quinto lugar junto a Moreno.

Ed Pimm: Abandonó en la vuelta 14 con fuego en el turbo.

Bobby Rahal: Siempre aparece después de la mitad de temporada. Aquí rompió la suspensión trasera de su March de Budweiser en la vigesimoséptima vuelta.

Kevin Cogan: El primer triunfo de su carrera lo había logrado una semana atrás en Phoenix y se perfilaba bien para Long Beach. Se quedó sin encendido en la vuelta 31, dejando que otro también tuviera el placer de ganar su primera carrera de Indy Cars.

Rick Mears: Perdió presión de aceite en la vuelta 22. Esto es un problema que aparentemente ya habían experimentado en el nuevo **Illmor-Chevrolet V8 Turbo** que ya equipa al **Penske PC-15** que luce el **N° 1**. Esto último se debe a otro gesto deportivo de Al Unser padre quien, en agradecimiento a Mears que le cedió su auto en las últimas carreras del año pasado posibilitándole la obtención del campeonato, y dado que él no correrá todo el calendario, entregó el "Number One" a Rick.

Emerson Fittipaldi: En la vuelta 38 con el motor "fané". Lástima. Había largado 4°.

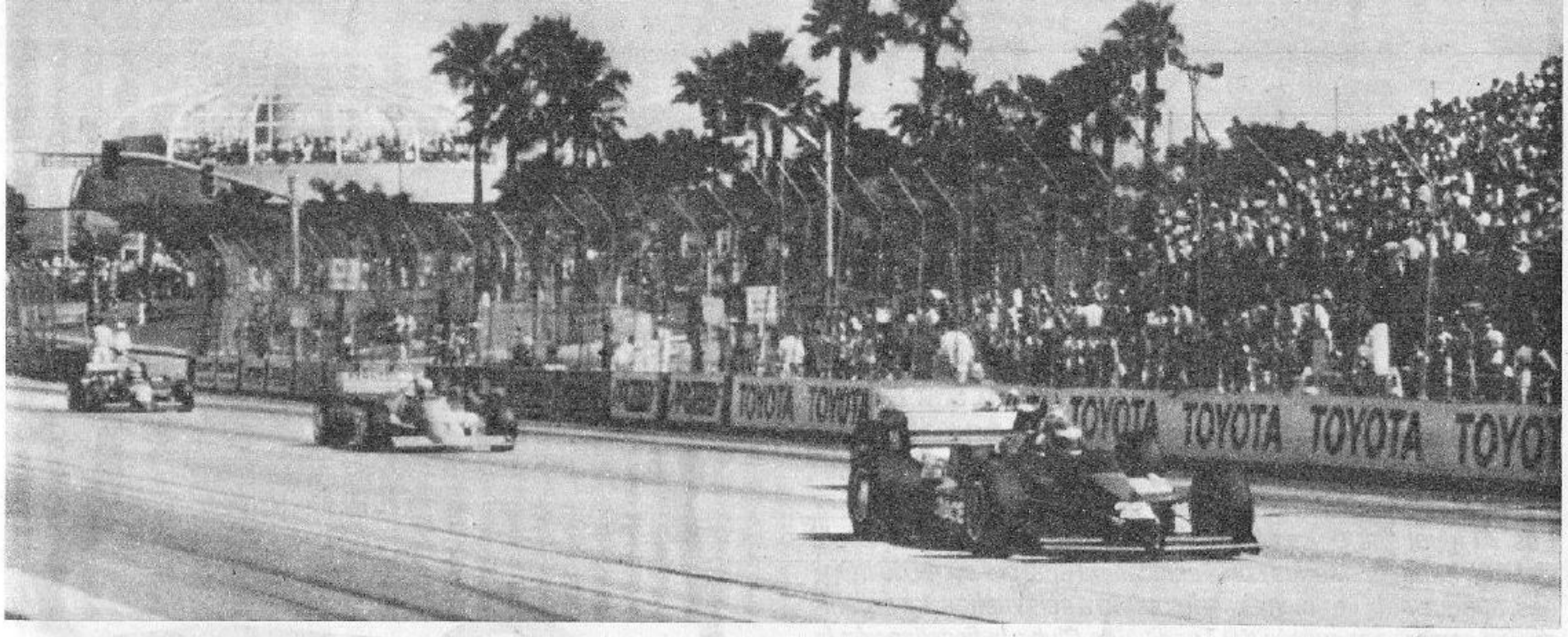
Arie Luyendyk: Vieron pasar una biela de su Cosworth por la localidad de Gary, en el Estado de Indiana. Nadie prestó mucha atención. En Indiana están acostumbrados a este tipo de cosas.

Jan Lammers: El veterano de F.1 y Endurance está tripulando un **Eagle** en el equipo de Gurney, ocupando el lugar dejado por Ed Pimm. Rompió el alerón trasero en la vuelta 71.

Roberto Moreno: Suerte perra también. Venía quinto y voló el motor faltando sólo dos vueltas. Perdió un puesto nada más, que quedó en manos de Andretti.

Danny Sullivan: La fortísima vibración provocada por un alerón delantero torcido, le rompió el interruptor del encendido. Abandonó en la vuelta 86.

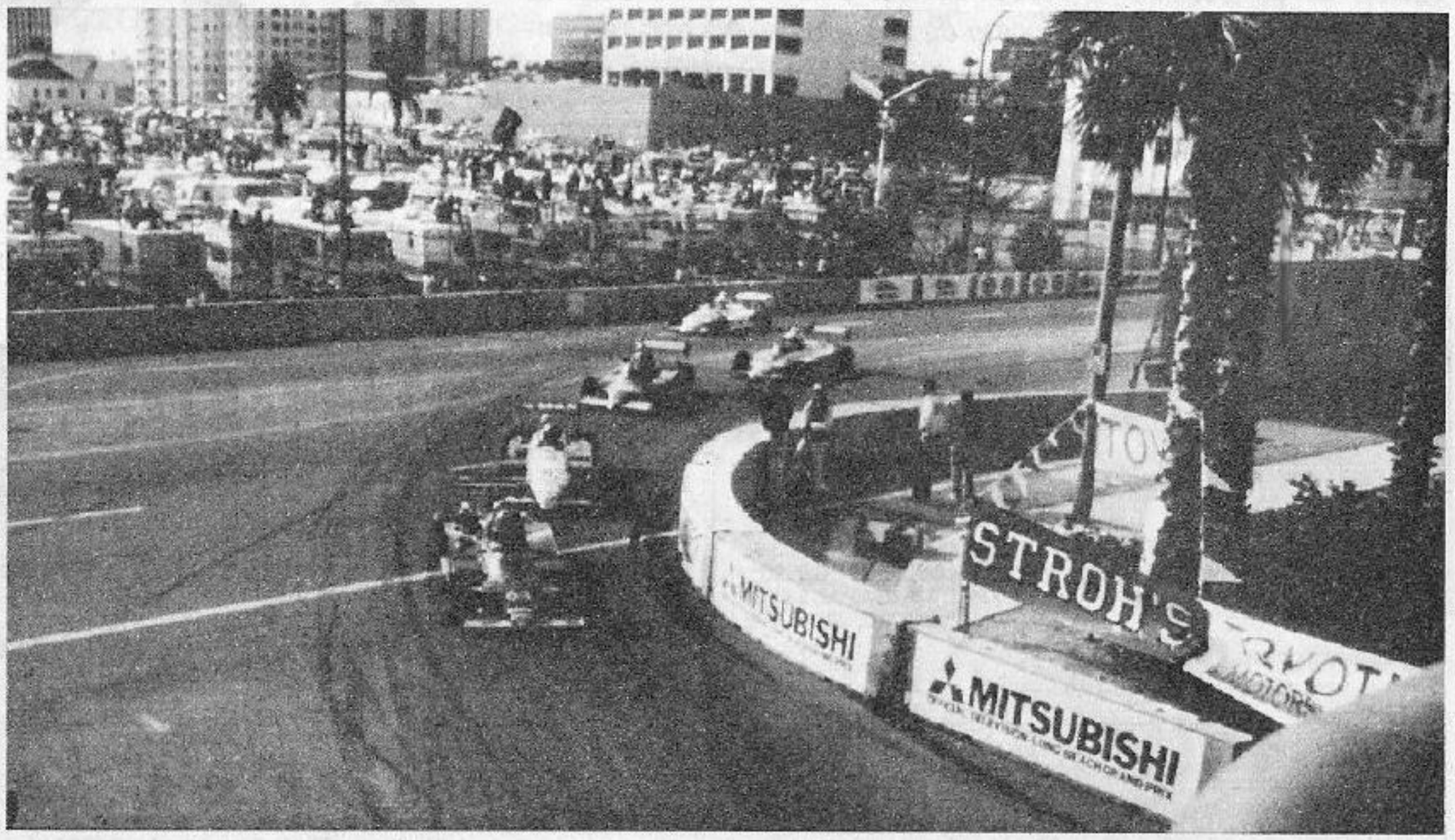
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Otro grupo que se va a fugar: el apellido en la tenada de Shoreline Drive: adelante Boesel, que tapa parcialmente a su compatriota Moreno. Son perseguidos por Mears y Rahal.

Esto es Super Vee. Un racimo de autos, todos tratando de entrar a la misma curva al mismo tiempo. Competitividad y nombres que quizá serán los campeones del mañana: por ahora, simplemente Jeff Wilson (64), Matt McBride (6), Dave Whitney (62), Steve Wulff (71) y Christopher Cross (22), todos con chasis Ralt.

Es tradicional en Long Beach la carrera de las celebridades. Los amateurs largan en un grupo y los "profesionales" como Gurney, Purnell Jones, etc., más retrasados. En la foto, Lorenzo Lamas, hijo de Fernando Lamas y Arlene Dahl, en uno de los Toyota. Más atrás el auto de Perry King, uno de los protagonistas de la serie televisiva "Riptide". Dan Gurney ganó la general y King su "categoría". Gran diversión.





La diferencia entre el Kraco-March azul y amarillo y el Domino's Pizza-Lola azul, rojo y blanco fue de 3 décimas de segundo al bajar la bandera y dar a Michael Andretti y al equipo la primera victoria en esta categoría, un triunfo que se negara una semana antes en Phoenix cuando el motor se paró casi al final de la carrera.

¿Y el resto? se preguntará usted. Bien, aquí va: Papá **Andretti** sin frenos ni embrague, sin duda una poco favorable combinación, se las arregló para llegar quinto.

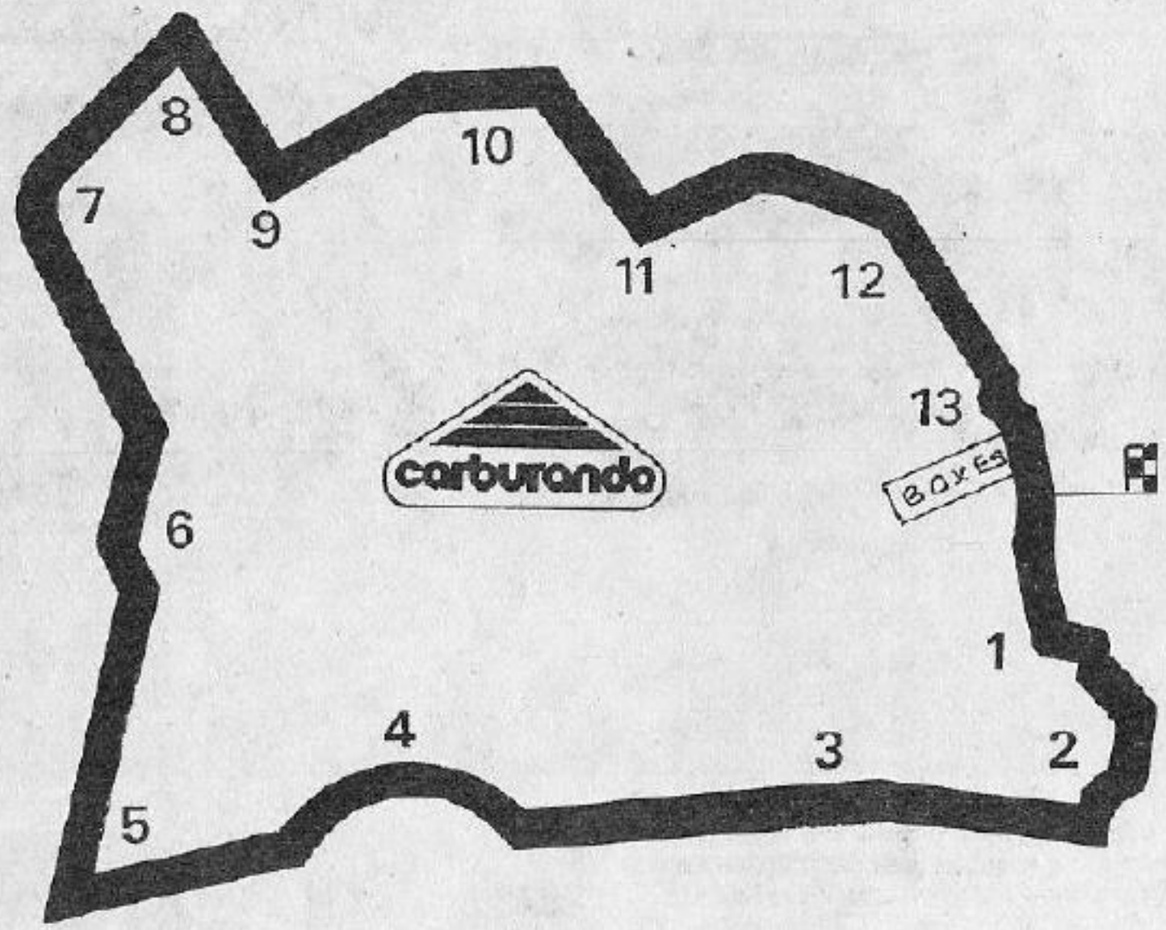
Cuarto resultó **Tom Sneva** que manejó un March del equipo de **Dan Gurney**. Dio vueltas pasando permanentemente desapercibido. Su recompensa fue un buen puesto final para un piloto que es un experto en óvalos, donde ha logrado resonantes victorias, pero que en eso de doblar para todos lados tiene muchos problemas, según dice él mismo. Su perseverancia no fue del todo recompensada ya que en la última vuelta se quedó sin nafta y fue sobrepasado por **Geoff Brabham** que así subió al tercer escalón del podio.

De esta forma los tres primeros son jóvenes corredores, todos ellos segunda generación de campeones. Andretti, 23 años; Al Unser Jr. 24 (el más exitoso hasta el momento, con tres carreras de Indy Cars ganadas y un subcampeonato en 1985), y Geoff Brabham, 34, ya no tan niño...

Con el G.P. de Long Beach atrás, las expectativas se dirigen hacia el clásico por excelencia, la primera de **500 Millas**, "The Greatest Spectacle In Racing" como se la ha bautizado. Tradicionalmente se corre en el feriado del "Memorial Day" que este año cae el **25 de mayo**, y si Dios quiere vamos a estar allí para cuando los "caballeros pongan en marcha sus motores".

T.C. EN TANDIL

Luego de dos fallidas programaciones a orillas del mar en Santa Teresita, la categoría retorna a la actividad –si la lluvia lo permite–, esta vez en el serrano trazado de Tandil, de 32,375 kilómetros. Al igual que en la última oportunidad en que se corrió allí (5-1-86), habrá dos series con clasificación final por suma de tiempos, aunque esta vez dichas series serán a seis vueltas. La organización correrá por cuenta del Tandil Auto Club y la fiscalización la llevará a cabo la A.C.T.C. Y como de costumbre, allí estará también "Carburando".





Juan de Benedictis, puntero del campeonato.

EL PUNTAJE

Esta competencia, al tener 384,500 kilómetros de recorrido, lleva una distinta escala de puntaje. Veamos: para las series, los diez primeros clasificados tendrán estos puntos: **5**; **4,5**; **4**; **3,5**; **3**; **2,5**; **2**; **1,5**; **1**; **0,5**. En cuanto a la clasificación final, este será el puntaje: 1°, 26; 2°, 24; 3°, 20; 4°, 17; 5°, 15; 6°, 14; 7°, 12; 8°, 11; 9°, 9; 10°,8; 11°, 6; 12°, 6; 13°, 6; 14°, 6; 15°, 6; 16°, 3,5; 17°, 3,5; 18°, 3,5; 19°, 3,5; 20°, 3,5; 21°, 2; 22°, 2; 23°, 2; 24°, 2; 25°, 2; 26°, 2; 27°, 2; 28°, 2; 29°, 2; 30°, 2.

CAMPEONATO

Disputadas las competencias de **Santa Teresita**, **Autódromo de Buenos Aires** y **Bahía Blanca**, las posiciones en el campeonato son las siguientes: **De Benedictis**, 50 puntos; **Castellano**, 38,50; **M. Calamante**, 38; **A. Aventín** y **Morresi**, 37; **Satriano**, 35,50; **Angeletti**, 32,50; **Mouras**, 30; **Saiz**, 28,50; **Oyhanart**, 27; **Doumic**, 24; **Marcos**, 21,50; **Fernandino**, 17,50; **Ataurí**, 14,50; **Brescia**, 13,50; **Nesprias**, 11; **Caparrós**, 10; **Arana**, 9,50; **Costa** y **Salgado**, 8,50; **Nani**, 7,50; **O. Aventín**, 7; **Polinori**, 6; **Blanco** y **Fiorda**, 5,50; **Landa**, 5; **Becco** y **Torrens**, 4; **Carelli** y **Sasso**, 3,50; **Deambrosi**, **Palma** y **Politano**, 3; **Ducret** y **Paolucci**, 2,50; **Apella**, **Gardinalli**, **A. Fernández**, **Goyenetche**, **Malisia**, **Mazzacane** y **Spinella**, 2; **L. Hernández**, 1,50; **R. Calamante**, **Colabello**, **Delconte**, **Firpo**, **Occhionero**, **Pesenti**, **Piccinini**, **Reynoso**, **Segad** y **Urquiza**, 1 punto.

HORARIOS

SABADO

13.00 a 18.00: Verificación técnica y administrativa en el local de Antueno y Lavayen, Ruta 226, km 164.

19.00: Cierre del plazo para entregar en parque Cerrado.

22.00: Elección de Miss T.C. Tandil.

DOMINGO

7.00: Apertura del parque Cerrado.

8.00: Cierre de las rutas que componen el circuito.

9.30: Primera serie a 6 vueltas (194,250 km).

11.00 a 12.00: Carga de combustible y reparación.

12.30: Segunda serie a 6 vueltas (194,250 km).

LA ULTIMA ALLI

28° Vuelta de Tandil. Auto Club Tandil. Alumni de Benito Juárez e Independiente de Lobería, circuito de Tandil de 32.375 km, dos series a 8 vueltas por suma de tiempos. Recorrido total 518.800 km. 5/1/86.

1ª Serie

Satriano (1h25m05s56), 8 vueltas; Castellano (1hm25m15s24); Mouras (1h25m19s98); De Benedictis (1h25m27s61); Marcos (1h26m06s93); Ataurí (1h26m08s06); Oyhanart (1h26m16s52); Morresi (1h26m20s45); Ducret (1h26m27s29); Angeletti (1h26m27s68); Saiz (1h26m51s67); Caparros (1h27m34s44); Sasso (1h27m40s82); Vassolo (1h27m46s68); Altuna (1h28m34s46); Degliantoni (1h28m34s98); Rodriguez, O. (1h28m40s01); Malisia (1h28m46s90); Nesprias (1h28m48s72); Hernández (1h29m18s87); Kraydeberg (1h30m05s65); Martinez, E. (1h30m24s27); Landa (1h30m36s18); Lynn (1h30m41s23); Aventín (1h30m56s01); Torrens (1h31m00s23); Bustos (1h31m12s01); Carelli (1h31m02s62); Santagati (1h32m11s07); Loiocco (1h29m19s42), 7 vueltas; Giustozzi (1h19m52s05); Villaverde (1h21m18s87); Delconte (1h21m44s13); Piccinini (1h22m08s56); Gardinalli (1h22m33s95); Bravi (1h22m41s56); Calamante C. (1h22m42s18); Reynoso (1h22m53s52); González M. (1h23m26s15); Fernández A. (1h24m04s58); Jazma (1h24m42s16); Quiroga (1h26m06s64); Becco (1h26m07s10); Fiorda (1h28m49s04); Blanco (1h32m07s78); Nani (1h06m10s42), 6 vueltas; Mazzacane (1h08m42s16); Bautista (1h20m54s80); Fedrigo (1h21m57s02); Pesenti (1h25m24s45); Doumic (1h27m14s94); Paolucci (1h27m48s23); Segad (1h27m51s01); Pourciel (1h27m54s77); Aldana (1h34m10s10); Muniz (56m15s35), 5 vueltas; Costa (59m40s11); Castellani (1h04m02s73); Bianchi (1h04m22s80); Finocchio (1h26m04s76), Salgado (44m41s52), 4 vueltas; Miraldi (46m07s13); Vigliano (46m10s35); Brugueras (47m29s73); Banfi (48m50s51); Occhionero (84m17s97), 3 vueltas; Urquiza (35m29s00); Faustino (36m06s95); Martinez D. (1h00m38s48); Caprile (1h09m00s41); Balda (1h21m43s09); Caparello (1h22m21s87); Herraiz (22m51s21), 2 vueltas; Firpo (23m22s71); Delgiorgio (23m50s63); Politano (1h10m23s12), Spinella (11m50s28), 1 vuelta; Lopez J.C. (11m57s28); Sabaño (12m02s39); Padilla (12m14s10); Rodriguez E. (1h34m20s00); **NRP**: Brescia, Calamante M; Speranza, Di Benedetto, Luppi, García C. y Palazzo.

Promedio del ganador: 182.624 km/h. **R. vuelta**: Satriano, en la 7°, en 10m31s20, a 194.648 km/h.

2ª Serie

Satriano (1h25m17s47), 8 vueltas; Castellano (1h25m18s74); Angeletti (1h25m51s77); Marcos (1h26m69s59); Morresi (1h26m14s38); Doumic (1h26m50s31); Saiz (1h27m17s09); Degliantoni (1h27m17s66); Brescia (1h27m26s01); Malisia (1h27m34s87); Vassolo (1h27m35s97); Oyhanart (1h27m50s52); Altuna (1h27m53s39); Paolucci (1h28m07s66); Nesprias (1h28m07s82); De Benedictis (1h29m00s46); Kraydeberg (1h29m10s41); Carelli (1h30m36s23); Bustos (1h31m26s45); Santagati (1h32m12s84); Blanco (1h32m14s46); Calamante C. (1h32m17s26); Bravi (1h22m32s53); Becco (1h22m48s07); Gardinalli (1h23m08s41); Giustozzi (1h25m17s81); Quiroga (1h26m02s20); Pesenti (1h33m47s36); Mouras (1h03m25s34), 6 vueltas; Martinez E. (1h04m43s16); De Arzave (1h05m29s50); Hernández (1h05m43s92); Villaverde (1h09m18s27); Rodriguez (1h18m10s19); Finocchio (1h22m27s08); Costa (1h24m08s37); Pourciel (1h31m14s43); Segad (1h32m01s65); Caparros (54m42s39), 5 vueltas; Lynn (56m55s04); Torrens (57m09s36); Caparello (45m06s45), 4 vueltas; Delconte (46m27s68); Fernández A. (1h22m37s59); Ataurí (32m41s92), 3 vueltas; Sasso (33m02s00); Ducret (33m19s89); Rodriguez O. (22m19s03), 2 vueltas; Piccinini (23m01s63); Jazma (23m47s66); Reynoso (23m48s33); González M. (13m42s97), 1 vuelta; Balda (15m39s20).

Promedio del ganador: 182.199 km/h.

Record de vuelta: De Benedictis, en la 10ª, en 10m29s94, a un promedio de 185,017 km/h.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	Vtas.
1	**5**	**Emilio Satriano**	**Chevrolet**	**2h50m23s03**	16
2	2	Oscar Castellano	Dodge	2h50m33s98	16
3	8	Eduardo Marcos	Ford	2h52m16s52	16
4	79	Oscar Angeletti	Dodge	2h52m19s45	16
5	17	Osvaldo Morresi	Chevrolet	2h52m34s83	16
6	4	Jorge Oyhanart	Ford	2h54m07s14	16
7	60	Carlos Saiz	Ford	2h54m08s76	16
8	9	Juan De Benedictis	Dodge	2h54m27s87	16
9	21	Diego Vassolo	Dodge	2h55m22s65	16
10	22	Gustavo Degliantoni	Dodge	2h55m52s64	16

Luego se clasificaron: Jose Malisia (2h56m21s77), Francisco Altuna (2h56m27s81), Juan Nesprias (2h56m56s54); Julio Kraydeberg (2h59m16s06); Manuel Carelli (3h01m58s85); Juan Bustos (3h02m38s48); José Santagati (3h04m23s91); Carlos Calamante (2h54m59s44), 15 vueltas; Ruben Blanco (3h04m22s24); Roberto Mouras (2h28m45s82), 14 vueltas; Ricardo De Arzave (2h33m26s25); Luis Hernández (2h35m02s29); Eduardo Martinez (2h35m07s43); Carlos Giustozzi (2h45m09s86); Enrique Bravi (2h45m14s09); Néstor Gardinalli (2h45m42s56), Angel Becco (2h48m55s17); Ruben Quiroga (2h52m08s84); Pedro Doumic (2h54m05s25); Jose L. Paolucci (2h55m55s86); Edgardo Caparrós (2h22m15s83), 13 vueltas; Osvaldo Lynn (2h27m36s27); Carlos Torrens (2h28m09s59); Osvaldo Villaverde (2h3m37s14); Hugo Pesenti (2h59m11s81); Ulises Pourciel (2h59m09s20), 12 vueltas; Mario Segad (2h59m52s56); Miguel Ataurí (1h58m49s95), 11 vueltas; Rene Ducret (1h59m47s18); Osvaldo Sasso (2h00m42s82), Luis Delconte (2h08m11s81); Arturo Costa (2h28m48s48); Antonio Fernández (2h46m43s17); Eduardo Finocchio (2h48m31s84). **No se clasificaron**: Orlando Rodriguez (10 vueltas); Piccinini, Reynoso y Jazma (9); Landa, Aventín A. González M. y Brescia (8); Caparello, Fiorda, Loiocco y Rodriguez Eduardo (7); Fedrigo (6); Muniz y Bianchi (5); Balda, Vigliano, Salgado, Miraldi, Brugueras y Banfi (4); Caprile, Martinez E., Faustino, Urquiza y Occhionero (3); Herraiz, Firpo, Delgiorgio y Politrano (2); Spinella, Lopez Juan C., Sabano y Padilla (1). **NRP**: Calamante M., Speranza, Di Benedetto, Luppi, García Carlos y Palazzo. **Promedio del ganador**: 182.411 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

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

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

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

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

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

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

AMORTIGUADORES DELFABRO

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

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

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

Autopiezas FOMEC

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.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION —VENTA—

Hernán Ayerza vende **FORMULA RENAULT CRESPI XXII CAJA TCM Y MOTOR BERTA.** Tel. 601-1437 / 601-8106.

T.C. COMAHUE ideal. Stock Car, jaula, frenos disco, ctubolock, palieres flotantes, bielas, pistones Dulbecco, bomba eléctrica, ejes enlenales 230 250, suspensión pista, llantas Zado 3329 Constituyentes al 5900, V. Urquiza 571-1995.

"Yety" Di Nezio vende **CASCO FALCON T.C.** completo. Sin motor. Tratar con el señor Alfredo en Av. Mitre 2060. Munro. Tel. 760-6220.

TURISMO CARRETERA BONAERENSE CLASE D CHEVROLET buen fierro. Listo para correr. Coche de punta. Varias relaciones, diferencial, lubricación externa. Vendo permuto. Cisneros 4053, San Justo, Bs.As.

KARTING COMPETICION 2 chassis flecha, 3 motores, parilla Kanel GDE 0 km, mono, cuero, casco, cubiertas Faneca, caballetes. Cat. internacional o junior o permuto auto moto 665-8411, 14/16 hs.

Vendo **SPORT 1050 F.R.** chasis solo. Tel. 629-3193. Profesor Marino 2069, Llavallol.

Javier Kaiser vende su **KART** chasis Sabe. Motores Sapucai. Prep. Montiel con electronl. Motoplat. relación, cubiertas, repuestos varios. Para categorías zonales llamar Tel. 042 30344 37499 Sta. Fe. Por cambio categoría.

Javier Kaiser vende **KARTING SABE KART** Mod. 85. Freno delantero, 2 motores. Prep. Montiel c/ relación, encendido Motoplat. Ambos c/cubiertas Faneco y llantas. Repetos varios. Para categorías zonales llamar Tel. 042 30344 37499 Sta. Fe.

Ernesto Bessone vende **DODGE TC 2000.** Tratar Guayaquil 4301, Tablada. 651-0181/4.

KARTING COMPETICION 3 motores GDE super largo 0 km, biela calada lome, pistón DAP, Parilla TT 22 segunda medida. Preparación Acuina Komet corto 0 km o permuto moto auto 665 8411 15 hs.

Vendo **2 KARTING CHASIS VARA MOTOR YUKI** excelente estado y carrocería Andino semicompleta. Motor caja Garaini. Acepto permutas.

Vendo **FIAT 128 1300 TURISMO CLASE 2** mecánica Julio Pardo. Acevedo 65, Capital.

Vendo o permuto **SPORT 1050** subcampeón temporada 1985. Listo para largar. Gomas y llantas, repuestos, relaciones de caja. Tratar escalada 1036 Cap. Fed. de 8 a 12/ 14 a 20.

Javier Kaiser vende **KARTING** completo. Chasis Sabekart con 2 motores Sapucai. Preparación Montiel. Encendido electrónico, relaciones, repuestos, ruedas tierra, asfalto. Para categorías zonales llamar Tel. 042 30344 37499 Sta. Fe.

Vendo **CRESPI TULIA XXII** completo FRA con o sin caja o Odeho competición Av. San Martín 536, Adelia María, Tel. (0585) 2197, Córdoba.

FIAT 600 07 listo para largar. Motor nuevo, ocho cubiertas armadas tierra pista, dos cajas velocidad, carrocería, repuestos. Jorge Gómez Tel. 297-1711.

Vendo **TURISMO CLASE DOS.** Mecánica Pardo 1300 cc. Acevedo 65, Capital.

Vendo o permuto **T/C BONAERENSE CLASE B CHEVROLET** por cambio de categoría con todos los fierros 0 km. Caja, Rel., Dif., autoblocante, bomba Banse, radiador Fl 51-9198 572-4240.

Vendo o permuto **SPORT 1050** subcampeon temporada 1985. Listo para largar, llantas auxilio, repuestos, relaciones de caja. Tratar Escalada 1036 Cap. Fed. de 8 a 12 / 14 a 20 Tel. 601-8580 de noche.

Alquilo **RALLIES NACIONALES Y ZONALES FIAT 128 CLASE UNO** listo para largar. Salgado Nash Derqui 60. Urquiza. Mensajes Tel. 33 horario comercial.

Darío Güelfi vende **KARTING** para internacional o juniors. Chassis Birel, motor RF, c/Motoplat y carburador semi nuevo c/ cubiertas, listo para correr todo A 1.100. Laprida 221 Tel. 0352 28043 Chacabuco (B).

Vendo o permuto menor valor **PEUGEOT 504 TN RALLY** listo para largar. Entre Ríos 2191, Olivos. Dora Bavio 797-7056.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT SANTAFECINA CRESPI TULIA XV** listo para largar con repuestos, sin trailer. Alvear 285 Cañada de Gómez Tel. 0471-24068 Guillermo Martínez.

Equipo **KART COMPETICION MOTOR PARILLA GDE SUPER LARGO KOMET** chassis flecha, caballetes, gomas Faneco, mono, cuero, casco, repuestos o permuto auto moto Juan 665 8411 de 14 a 16 hs.

IODOTERRENO para 5 personas mec. 403, guardabarros, techo metálico, gomas nuevas. Muy bueno. Valor A 2.000. Acepto destruido, etc. J.B. Justo 3641, Tel. 59-7237. C.P. 1416 Capital.

FIAT 147 "RALLY" modelo 82, 17 cubiertas. Repuestos varios vendo. Acepto auto usado menor valor. Llamar Tel. 0475-3311.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION —COMPRA—

Compro **FORMULA RENAULT CRESPI o BERTA** últimas versiones caja grande relacionada. Ofertas detallando precio, estado, teléfono, Hernandarias 1111, San Miguel de Tucumán Cod. 4000. Urgente.

2.0 AUTOMOVILES —COMPRA—

Compro **AUTOS CARRERA ANTERIORES 1968** cualquier estado. Av. Beiró 2459, Capital. Tel. 571-7559.

2.0 AUTOMOVILES —VENTA—

Vendo **CHASIS CUPE MERCURI 1946** restaurado a nuevo con piezas originales. Dos carrocerías. Accesorios completos. Dos motores Ford V8 100 HP. Repuestos. Llamar sábado o domingo 791-9302.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION —VENTA—

Vendo **NSU 30 MODELO 1961** motor 0 km. Falta pintura Tel. 0491-20058 Ceres, Santa Fe. Horario comercial. Sr. Rubén Bruno.

AUTO DE COLECCION DODGE 1939 estado impecable, original, color negro. Av. 42 N° 2830. Necochea (7630) Tel. 0262-27313. Acepto permuta.

Vendo **BUICK 1938 LIMOUSINE** todo original, impecable. Av. Beiró 2459 Cap. Tel. 571-7559.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE —VENTA—

Vendo permuto **JEEP CARROCERIA LODI MOTOR FALCON MOD. 81** doble tracción, dirección Torino, llantas Trokerto pulgadas, defensa, 8 faros todo hecho 0 km. Tomo motor o bote goma. Tratar 9 de Julio. CP 6500. Irigoyen 1111. Tel. 0317-3005 Daniel Martí.

Vendo **JEEP HURRICANE MODELO 1961.** Doble tracción guerrero, original A 6.000 Ortiz de Ocampo 123, Quilmes. 253-3485.

JEEP RENEGADE 1970 a 0 km. Dirección de Torino, embrague hidráulico, pedalera colgante 12V contado A 4.200 o A 3.000 y 7 x A 200 o similar. En verano vale el doble. 766-0103.

5.0 MOTOCICLETAS —VENTA—

Vendo **KAWASAKI G.T.O 110 c.c. MOD 81.** Estado impecable original. Cubiertas Yokohama. Tratar Tito Borello Tel. 0564-99000, Josefina, Pcia. Santa Fe.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



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

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS —VENTA—

Vendo **MOTOR RENAULT 1050 cc.cc.** preparado sport prototipo ex Fasanelli motor de punta. Tratar San Lorenzo 4520, Villa Ballester o después de las 20 horas 785-2699.

Vendo **MOTOR RENAULT ALPINE 1600 cc.cc. 150 HP** Plus ideal Midget Lotus Buggy, pistones de repuesto, distribuidor Dulbecco. Tratar José Bianchi. Miércoles, viernes Autodromo o San Lorenzo 4520, Villa Ballester.

Oportunidad. Vendo **PISTONES ORIGINALES PARA YAMAHA RD 350 cc** completos, cros, pernos, camostas, seguros, nuevos. Medida 0,50 (segunda medida) en sus respectivas cajas. La Pampa 285 NQN CAP 8300, Tel. 24631 de 11.30 a 12.30 hs A 300.

Vendo urgente **MOTOR DODGE 1600 cc. F2 (MALDONADO)** bielas Carrillo. Llamar Tel. 0392 23731, 22197.

Vendo **BLOCK DODGE 1500** semiarmado modelo 80, rectificado a nuevo. Papeles al día. Tel. 69-8803 Sr. Daniel o Antonio.

MOTOR KARTING 100 cc. 0 km. Encendido electrónico, carburador, respuestos. Tel. 46-0171 internos 2285 y 2447, Sr. Luppani de 08.30 a 18.00 horas.

Vendo permuto **DOS WEBER HORIZONTALES DULBECCO** para Dodge, multidisco para F-2, juego de frenos Lockeed con discos y bombas. Tratar 0492 25675 fuera horario comercial.

CUBIERTAS MICHELIM XWX 205 x 14 turismo carretera. Tel. 0220 41706.

8.0 NAUTICA —VENTA—

CANOA CANADIENSE vendo con un remo doble pala, un remo pala simple y un chaleco salvavidas. Casi sin uso. 201-7660 Héctor.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS —VENTA—

Vendo permuto **MICRO CON CASA RODANTE** y capacidad para auto de Formula o Turismo. Tratar 0492 25675 fuera horario comercial.

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

HGC
JUNTAS CICCARELLI
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ - INDUSTRIAL -
Expedición y Ventas: Pueyrredón 1920/24 - (1406) Capital Federal ☎ 921-2898/92-8447
Planta Industrial: Larrazabal 1941 - Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

AÑO III, Nº 105

30 de abril de 1986

F-Laboulayense y Motocross en Laboulaye

ALEJANDRO ALVAREZ SE LLEVO TODO

Laboulaye, Cba - En ésta se corrió la primera carrera del año de la categoría **Fórmula Laboulayense** (monoplazas con motores Renault 850 cc), la que utilizó un circuito de tierra compactada –muy buen estado– de 1.600 metros, el que fue recorrido 10 vueltas en la serie clasificatoria y 20 veces en la final. Como complemento se intercaló **Motocross**, de la clase 125 cc Riocuartense Nacional, que corrió tres series en un trazado especial, intercalándose entre las carreras de autos.

La jornada automovilística tuvo en Alejandro Alvarez a su dominador absoluto. El piloto local fue el más rápido en la **clasificación** (cumplió su mejor vuelta a un promedio de 96,272 km/hora) superando a Adolfo Mon y a Hugo Cerutti. También ése fue el encolumnamiento de la **serie** clasificatoria, ordenamiento que curiosamente volvió a reiterarse en la final, la que arrojó el siguiente resultado:

Fórmula Laboulayense, final a 20 vueltas: 1º **Alejandro Alvarez (Laboulaye)** 19m53s15 a 96,547 km/hora de promedio; 2º Adolfo Mon (Laboulaye) 19m56s16; 3º Hugo Cerutti (Rufino) 20m43s82.

En **Motocross**, las tres series fueron ganadas por **Gustavo Andrés**, quien en el cómputo final fue obvio vencedor, seguido por Oscar Loeiro, Germán Molina, Enrique Molina, Horacio Pacheco y Juan C. Yungblud. Todos menos el riocuartense Pacheco, son vecinos de esta ciudad.

(Informe de Héctor J. Soria).

Karting Sancarlino en Pilar

LUIS SCHNEIDER, BRILLANTE

Pilar, SF - Con la organización del Club de Caza y Pesca XX de Octubre, de esta ciudad santafesina de Pilar, se inició el 30 de marzo el campeonato anual de **Karting Sancarlino**, la categoría que se caracteriza por sus chasis carrozados. El espectáculo se realizó sobre un circuito de 600 metros de tierra compactada, participando 16 pilotos, los que fueron a clasificar para integrar las dos series sobre 10 vueltas cada una.

En la toma de tiempo fue Luis Schneider, subcampeón de 1985 el más veloz. Con un promedio de 67,500 km/hora, superó en esa instancia a Adrián Colomba y a Domingo Grimi.

Schneider ganó la batería inicial (sobre Grimi y Stegmayer) mientras que el campeón **Alberto Albrecht** se adjudicó la segunda al superar a Nievas y Colomba. El repechaje fue para Onelio Coggiola.

Los doce mejores fueron a la **final** que se corrió a 20 vueltas. Grimi punteó durante cuatro circuitos seguido por Schneider, hasta que entonces pasó al frente tras efectuar una excepcional maniobra. Luego se distanció paulatinamente, aunque al final Grimi se le acercó y terminó a sus espaldas.

Clasificación final: 1º Luis Schneider (San Carlos Centro) 11m17s44/100 a un promedio de 63,737 km/hora. 2º Domingo Grimi (San Carlos Sur) 11m17s65/100, 3º Alberto Albrecht (San Gerónimo del Sauce); 4º Adrián Colomba (San Carlos Centro); 5º Héctor Nievas (San Cristóbal) y 6º Omar Stegmayer (Las Tunas). **Campeonato:** Schneider, 9 puntos; Grimi, 6; Albrecht, 4; Colomba, 3; Nievas, 2 y Stegmayer, 1 punto.

Debutaron en la categoría Marcelo Comaglia (San Carlos Centro) y Rubén Zuber (Las Tunas).

(Informe de Eddie Juan Andereggen)

Supercross en San Isidro

BUENA FAENA DE NICOLAS SALZMAN

*Bs. As. - En el crossodromo **Ciudad de San Isidro** ubicado en Panamericana y el Camino del Buen Ayre (Parque Recreativo Bancafari) se realizó el domingo 6 de abril una jornada de **supercrosss** (término que designa al motocross en pista artificial) de la que participaron algunos de los mejores exponentes del país, con máquinas encuadradas en el reglamento de 125 cm³ Fórmula Internacional.*

Como es habitual se disputaron tres mangas y las posiciones finales resultaron de acuerdo a los puntos acumulados en contra por cada piloto en las series. Estas se realizaron sobre el circuito de aproximadamente 1.000 metros, de 15 minutos más dos vueltas.

En la jornada el vencedor fue Nicolás Salzman con su nueva Kawasaki de doble freno a disco; Claudio Pesce, su mas temible rival, lo hizo en cambio con su vieja moto de la misma marca, modelo '84 y muy baqueteada, a la espera de la Honda último modelo, con la que debutará en la próxima fecha.

*Sin embargo "el múltiple" Pesce se las arregló para ganarle la **primera manga** a Salzman en un interesantísimo duelo. Por el tercer puesto pugnaron Gonzalo Guimarey y Fabrizio Ciancaglini, mientras quinto llegaba Hernán Baña, haciendo lo posible con una máquina indomable.*

*La **segunda manga** no fue tan atractiva, ya que a poco, Pesce debió desertar al rompersele el cuadro de su moto. Salzman se adjudicó la serie sin sobresaltos, pero más atrás lucharon a brazo partido Ricardo Wagner, Freddy Campbell y Claudio Grazioli. Haciendo gala de un envidiable estado y de una máquina notable, Campbell se quedó con el lugar de escolta.*

*La **tercera y última manga** comenzó con el renovado duelo entre Salzman y Pesce, pero al intentar ganar la cuerda de la primera vuelta, para doblar adelante, y cuando ambos iban codo con codo, se vio rodar a Pesce, quien quedó desmayado en la pista, reponiéndose luego. Salzman ganó, llegando segundo Campbell, mientras que Guimarey ganó su duelo personal con Ciancaglini.*

*Las **posiciones finales** fueron:*

1º Nicolás Salzman (Kawasaki) 1 punto en contra; 2º Freddy Campbell (Honda) 6; 3º Gonzalo Guimarey (Kawasaki) 10; 4º Fabrizio Ciancaglini (Kawasaki) 10; 5º Hernán Baña (Suzuki) 12; 6º Ricardo Wagner (Kawasaki) 15 y 7º Claudio Grazioli (Honda) 19 puntos en contra.

*La **próxima fecha** será la de **este domingo**, 27 de abril, a las 15 horas.*

(Informe de Andrés Silvestre y Juan C. Pujol)



*Nicolas Salzman, ganador en el crossodromo de San Isidro **(Foto Juan C. Pujol)**.*



*Gonzalo Guimarey, saltando con su Kawasaki **(Pujol)**.*



*Freddy Campbell con la Honda. Una maquina similar estrenara este domingo el multiple campeon Claudio Pesce **(Pujol)**.*

CAMPEONATO PROVINCIAL DE RALLY

Puntaje, disputadas 3 fechas

Clase 3: *Lonati-Del Buono, 40 puntos; Blasco-Ramírez, 15.*

Clase 2: *Cisneros-Díaz y Gora-Aliberti, 45 puntos; Miglio-Farías, 19; Díaz Mayer-Madero, 15; Tata-Schae, 12,5; Faini-Faini, 12; Tavolaro-Kelly, 10; Turtula-Donvito, 8; Jawerbaum-F. Francia, 6; Odriozola-Descote, 4; Abella Nazar-G. Smith, 3; Muzzin-Dellarodolfa, 2 y Fernández-Fernández, 1 punto.*

Clase 1: *Ricca-Elordi, 45 puntos; Matzkin-Villar, 19; Aires-Del Bue, 16; Maroa-Duval y Destéfano-Cirigliano, 15; Pérez-Monti, 12 puntos.*

Clase 5: *Gradin-C. Neira, 8 puntos.*

Clase 8: *Beewsaert-Zárate, 19 puntos; Moretti-A. Rodríguez, 12 puntos.*

(Los puntajes son independientes para los campeonatos de pilotos y navegantes; los damos juntos porque hasta ahora coinciden en todos los casos los de unos y otros.)

***Próxima fecha, 3 y 4 de mayo** —el próximo fin de semana— en **San Pedro**, el 2° Rally de la Ribera.*

Motociclismo C.A.M. en Fuentes

CARESTIA, DAGMA, ZAFFREA, BAGNIS JR, EN LA INICIAL

Córdoba. – En la localidad de **Fuentes**, en el sur santafesino, se realizó la fecha inaugural del **Certamen Argentino de Motociclismo**, el domingo 6 de abril, con la organización del Club Argentino de Fuentes y la fiscalización de la Regional 4 con sede en Carcarañá.

Respondieron a la convocatoria 62 pilotos provenientes de 7 provincias, para las categorías **100 cc Promocional**, 100 cc **Libre Preparación**, **200 cc Libre Preparación** y **Cadetes**, categoría esta última que se presentó por primera vez bajo el marco del CAM, y que es integrada por menores de 14 años, con motos equipadas con motor Sachs de 98 cc.

El óvalo, de tierra perfectamente compactada, de 520 metros de cuerda, fue rodeado por una multitud de 2.500 personas, que aprovecharon el tiempo soleado y la agradable temperatura: un diez merecen los organizadores por las medidas de seguridad y el aspecto sanitario.

En **100 cc Promocional**, las series a 12 vueltas fueron ganadas por Rubén Carestía y Sergio Bar. La final, a 15 giros, tuvo un desarrollo de ritmo interno, donde la punta cambió muchas veces de mano. Finalmente éste fue el resultado: 1° **Rubén Carestía (Zanella-Tosticarelli/J. Posse, C) en 6m53s a 75,835 km/hora**. 2° Horacio Medina (Zanella/Rosario, SF); 3° Sergio Bar (Zanella/Santa Fe, SF); 4° Fabián Martina (Zanella/San Guillermo, SF); 5° Pedro Crescimbeni (Zanella-Tosticarelli/J. Posse, Cba.) y 6° Sergio Fontanini (Zanella/Esperanza, SF).

En **100 cc Libre Preparación** fueron triunfadores en las baterías clasificatorias Oscar Salicruz y Héctor Mattei. La final, también ofreció al público una hermosa lucha, de la que emergió ganador Dagma 1° **Juan Carlos Dagma (Zanella-RF/Pergamino, BA) a un promedio de 78,644 km/hora**; 2° Javier Cotasilli (Zanella-RF/Los Surgentes, Cba.); 3° Gustavo Peris (Zanella-RF/Junín, BA); 4° Héctor Mattei (Zanella-RF/Casilda, SF); 5° Oscar Salicruz (Zanella-RF/Ceres, SF) y 6° Sergio Calcini (Zanella-Tosticarelli/Firmat, SF).

En **200 cc Libre Pre-**

TC Bonaerense en Buenos Aires

CICCIA, MASQUERRE, ROSALES Y SUAREZ SE FU

Merlo, BA – La tercera fecha de los campeonatos 1986 de **TC Bonaerense** (clases A, B, C y D) se llevó a cabo el 6 de abril en el Autódromo de Buenos Aires, donde se transitó el circuito N° 5 de 2.126,31 metros de desarrollo.

Lamentablemente, el público no se hizo presente en una cantidad lógica; quizás el público, acostumbrado a la sombrita de los árboles y al invitante humear del asado, haya retaceado su presencia ante tanto frío cemento. En cuanto a los pilotos, pareciera que cada vez le toman más la mano al asfalto y ya son muchos los que le han perdido el respeto que le tenían en las primeras incursiones. El espectáculo bien valía correrse hasta el autódromo. Veamos entonces qué pasó en cada clase, en apretada síntesis.

Clase "A": Serie a 6 vueltas, ganada por Natalio Ciccia, quien repitió en la final a 10 vueltas, aunque entonces Roberto Peón le ofreció mucha lucha, no se entregó y terminó pegado al auto del campeón.

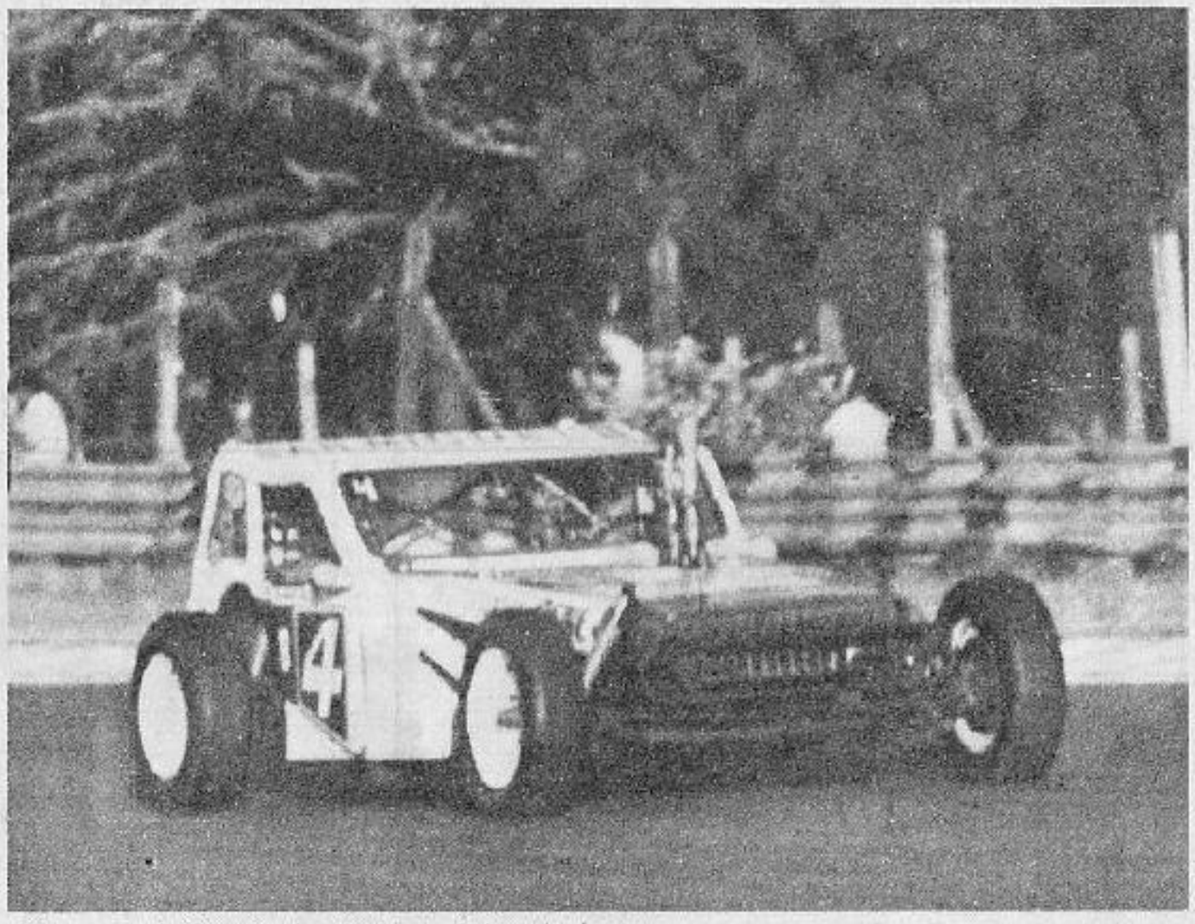
Final "A": 1° Natalio Ciccia (Chevrolet/San Antonio de Padua), 11m32s42/100 a 110,550 km/hora; 2° Roberto Peón (Falcon/José C. Paz) 11m32s80; 3° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 11m35s31; 4° Pablo Rafú (Torino/San Martín) 12m19s11; 5° José García (Falcon/Caseros) y 6° "Fachetti" (XX/XX). **Campeonato:** Ciccia, 65 puntos; Peón, 48; Wagner, 44; Tornatore, 41; José Fernández, 35; "Puerta-Rendina", 28; Notta, 17 y José García, 14 puntos.

Clase "B": La serie fue para Bruno Stranges, al cabo de las 6 vueltas. En la final a 10, Juan Masquerre se fue de entrada y ganó con toda comodidad.

Final "B": 1° Juan Masquerre (Chevrolet/San Miguel) 11m25s85/100 a un promedio de **111,609 km/hora**; 2° Bruno Stranges (Chevrolet/José C. Paz) 11m41s60; 3° José scatiza (Falcon/San Miguel) 11m42s01; 4° Carlos Pietranera (Chevrolet/Ituzaingó) 11m53s17; 5° Francisco Amato (Chevrolet/Merlo) y 6° Miguel Valente (Chevrolet/San Miguel). **Campeonato:** Stranges, 71 puntos, Scatiza, 64; Amato, 47; Masquerre, 28; Pietranera, 22; Carta, 21; Fidalgo, 18 y "Margari-



Así pelearon Ciccia y Peón en la "A". Ganó el N° 1.



Masquerre en la "B" se fue de entrada y nadie lo pudo alcanzar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Leonardo Bagnis, nieto e hijo de campeones, asistido por Miguel Mejías.

paración triunfaron en las series Hugo Mondino y Héctor Zaffrea. En la final sufrió una espectacular rodada el campeón, Norberto Gatti, afortunadamente ileso. El veterano Zaffrea logró una significativa victoria tras aoblegar al saladillense Lacunza. **1° Héctor Zaffrea (Zanella-Tosticarelli/Tucural, SF) a 82,600 Km/hora**; 2° Jorge Lacunza (Zanella/Saladillo, BA); 3° Néstor Amoroso (Zanella RK/V° Adelina, GBA); 4° Hugo Mondino Zanella ATC/Gálvez, SF); 5° Darío Cuatrocolo (Zanella-Tosticarelli/J. Posse, Cba.).

Por fin, **Cadetes**, el semillero que en el futuro nutrirá al motociclismo mayor, significó el triunfo de Leonardo Bagnis (h), nieto del legendario Domingo Bagnis, campeón argentino de 500 cc en 1956, e hijo de Leonardo, múltiple campeón zonal. Este fue el resultado: **1° Leonardo Bagnis h. (Sachs/Carlos Paz, Cba.) a 71,005 km/hora**; 2° Adrián Mattei (Sachs/Casilda, SF); 3° Carlos Virgiletto (Sachs/Morteros, Cba.); 4° Germán Colasilli (Sachs/Los Surgentes, Cba.) y 5° Diego Quevedo (Sachs/Cordoba).

La próxima fecha de este certamen, el más importante de motos de velocidad sobre óvalos de tierra compactada, se realizará el 11 de mayo en San Carlos Sur, provincia de Santa Fe. Hasta entonces.

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)

Karting en Villa Flandria

REBOTARO Y MAZZARI, GANADORES



Daniel Mazzari, ganador y puntero en el torneo de los de cilindro "de fierro".

***Mercedes, BA** – En una tarde, y con magnífico marco de público, se realizó el domingo 6 de abril la segunda competencia con puntaje por el campeonato de **Karting** fiscalizado en sus dos clases por la Federación Regional N° 2, con sede en San Andrés de Giles.*

El escenario de tierra de Villa Flandria, con ondulaciones naturales que le suman otro atractivo, se presentó en aceptables condiciones; la organización fue muy buena respetándose los horarios establecidos.

*En la **Clase "B"** (cilindro de hierro) se hicieron tres series selectivas, las que fueron ganadas por Marcelo Piazza, Daniel Mazzari y Domingo Rodríguez. En la final, corrida sobre 14 vueltas, éste fue el resultado:*

***Clase "B": 1° Daniel Mazzari (Mazzari-Zanella/Mercedes) 6m08s31/100**; 2° Oscar Rodríguez (M-101-DKW/Luján) 6m08s72; 3° Marcelo Piazza (Vara-Zanella/V° Flandria) 6m23s14; 4° Oscar A. Cagnone (Panther-DKW/Mercedes) 6m23s85, 5° Domingo Novelli (Vara-Zanella/Mercedes) 6m24s99; 6° Ricardo Forastello (Vara-Zanella/V° Flandria); 7° Walter González (Panther-DKW/Nueve de Julio). **Campeonato**: Mazzari, 26 puntos; Piazza, 24; O. Rodríguez, 23; Scolti, 20; Borghi, 15, Aguirre, Forastello y Cagnone, 10; Novelli, 9 y W. González, 4 puntos.*

*En **Sapucay** (obviamente, monomarca **Zanella** en cuanto a motores) hubo necesidad de **cuatro series**, las que significaron sendos triunfos para Juan Carlos Rebottaro, Carlos Palomar, Sergio Dimaro y Rubén Zoppi. Hubo luego dos **semifinales**: en la **primera**, Rebottaro superó a Dimaro y Zoppi; en la **segunda**, Orfilio Calandrelli los relegó a Gabriel Bertoli y a Palomar.*

*La **final**, tras emotiva lucha arrojó el siguiente marcador, tras el recorrido de 16 vueltas:*

***1° Juan Carlos Rebottaro (Granatta/V° Flandria) 6m30s19/100**; 2° Sergio Dimaro (Vara/Mercedes) 6m30s38; 3° Gabriel Bertoli (Bertoli/Torres) 6m39s05; 4° Carlos Palomar (Vara/V° Flandria) 6m44s88; 5° Orfilio Calandrelli (Granatta/Carlos Ken); 6° Carlos Schultz (Vara/Gral. Rodríguez), 7° Adrián Paglieri (Vara/Zanella); 8° Fernando Gusmerini (Vara/V° Flandria); 9° Osvaldo Zambrano (Vara/Luján) y 10° Néstor Pais (Vara/Mercedes). **Campeonato**: Bertoli, 32 puntos; Dimaro, 23; Rebottaro, 20; Paglieri, 19; Rossi, 12, Di Calarina y Palomar, 10; Calandrelli, 8 y Pontón, 6 puntos.*

Informe de Alberto Hassan, Derrapando)

ERON PAL'CENTRO

de-Albertini", 17 puntos.

Clase "C": Acá hubo dos series a 5 vueltas cada una. Julio Fernández (Chevrolet/San Fernando) ganó la primera y Carlos Rosales, la segunda. Este último se impuso en la final a 10 vueltas, de punta a punta y sacando un campo de ventaja a su seguidor inmediato.

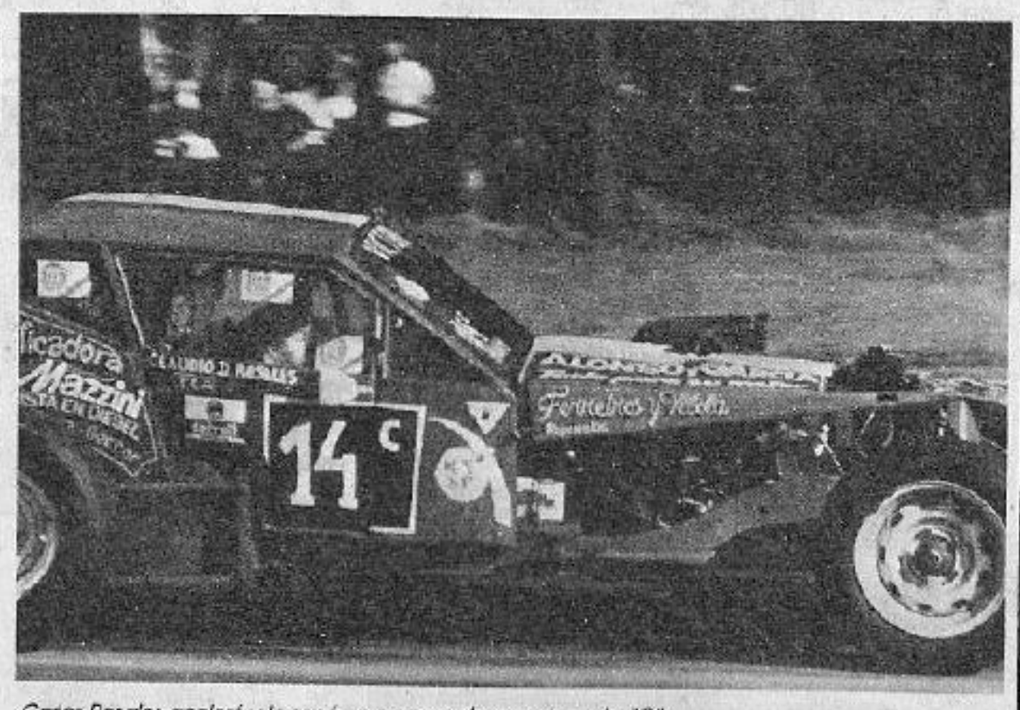
Final "C": 1° Carlos Rosales (Chevrolet/San Fernando), 11m49s86 a un promedio de **107,834 km/hora**; 2° Carlos Orlando (Falcon/Gral. Rodríguez) 12m14s72; 3° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 12m15s92; 4° Manuel Farías (Falcon/Pacheco) 12m22s83; 5° Carlos Dándolo (Falcon/Tigre) y 6° Alejandro Sesini (Chevrolet/Pacheco). **Campeonato:** Farías, 69 puntos; Orlando, 59; Alonso y Pazos, 33; Sesini, 29; Rosales, 25; Julio Fernández, 25 y Amerio 22 puntos.

Clase "D": Jorge Suárez ganó la serie previa a seis vueltas. En la final, todo resultó fácil para Jorge Suárez de acuerdo con la siguiente clasificación:

Final "D": 1° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 10m39s24/100 a un promedio de **119,747 km/hora**; 2° Elio Martínez (Chevrolet/Isidro Casanova) 10m44s43; 3° José Almeida do Sume (chevrolet/Cañuelas) 11m08s72; 4° Nicolás Lemmo (Chevrolet/Morón) 11m18s52; 5° Daniel La Fémina (Chevrolet/González Catán) y 6° Hugo González (Chevrolet/Ituzaingó). **Campeonato:** Almeida do Sume, 85 puntos; E. Martínez, 52; Da Venda, 48; Jorge Suárez, 33; Molina, 31; Maldonado, 24; H. González, 20 y La Fémina, 16 puntos.

Organizó el Auto Moto Club Pontevedra, con la fiscalización de la Federación Regional N° 1.

(Informe y fotos de Héctor Ocampo)



Carlos Rosales aceleró y le sacó un campo al segundo en la "C".



Si dieron diez vueltas (y no nueve), las de la "D" fueron las más veloces. Acá, el triunfador Jorge Suárez.

ACTIVIDAD ZONAL

AÑO III. Nº 105

30 de abril de 1986

Rally Promocional 850 en San Luis

GATICA-VILLEGAS EN LA PRIMERA SALIDA A LA RUTA



Los ganadores, Gatica-Villegas pasando un vado con su Fiat 600.



Menchini-Dellacarbonara fueron segundos con este bien presentado renolito.

San Luis - Comenzó el 6 de abril la actividad rallística de la categoría **Promocional 850**. La prueba de apertura fue organizada por el Automóvil Club San Luis, con un recorrido total de 135 km, por caminos conocidos por la mayoría de los pilotos participantes, aunque se encontraban en peor estado que en anteriores oportunidades.

Fueron dos primes que se repitieron: tres veces el de Cruz de Piedra-Los Puquios (9 km) y dos veces Trapiche-Potrero de los Funes (33 km). Se presentaron a largar 38 binomios entre ellos muy pocos del interior de la provincia, de Mercedes y Tilisarao. A las 9 horas comenzó la prueba que contó con escaso marco de público, pese a lo agradable de la jornada.

En el **primer PC Schmid-Scarpatti** (Fiat) mandaron en los tiempos con 6m22s a 80,105 km/hora, seguidos por Gaitán-Funes y Aguilera-Fernández, a 7 y 8 segundos respectivamente. Veintinueve máquinas cumplieron ese parcial.

El 2º PC, el primero de los "largos" marcó la deserción de una legión, entre ellos el Nº 1 en el camino, Alcaraz-Alcaraz, y quienes lo seguían en la ruta Vallejos-Robert, se retrasan por quedarse sin nafta; como abandonaron también Schmidt-Scarpatti (junta quemada) y Aguilera-Fernández (motor). Este informante, quien navegó a Dospital a bordo de un Renault 4, tuvo la sorpresa con el Nº 6 de ser el primero en llegar a la meta. En total fueron 13 los abandonos en el sector. El PC fue ganado por **Gatica-Villegas** con 26m13s, superando a Dospital-Pedernera y a Schmidt-Guevara por 1m28s y 1m32s respectivamente. Acá Gatica elaboró su triunfo final.

Los siguientes tres PP.CC. fueron ganados por Gaitán-Funes, quienes sin embargo serían desclasificados por el comisario técnico por medidas antirreglamentarias de los pistones de su Fiat, lo que privó del segundo puesto en la clasificación general final, aunque hay de por medio una apelación del piloto capitalino. En esos tres PP.CC. finales, el segundo puesto correspondió a Gatica-Villegas, quienes así se afianzaron en el triunfo.

Clasificación final: 1º, Gatica-Villegas (Fiat 600), 1h13m28s a 75,952 km/hora de promedio. 2º, Menchini-Dellacarbonara (Renault), 1h19m17s; 3º, Anzulovich-Gatica (Fiat 600), 1h20m30s; 4º, Sosa-Sosa (Fiat 600), 1h21m41s; 5º, Schmidt-Guevara (Fiat 600), 1h23m01s; 6º, Simioli-Orozco (Citroën 3 CV), 1h28m09s; 7º, Scarpatti-Garay (De Carlo 700), 1h29m42s; 8º, Soloa-Saarria (Fiat 600), 1h35m42s; 9º, Dave-Doñade (Renault), 1h36m37s; 10º, Pela-Rodríguez (Fiat), 2h02m15s y 11º, C. Pérez-Coco (Fiat), 2h05m37s. Los binomios nombrados, hasta el 10º puesto, obtuvieron puntos según la escala 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 para el campeonato anual de rally de la categoría.

(Informe de Andrés Atilio Pedernera, con fotos de Tachi Funes Gez)

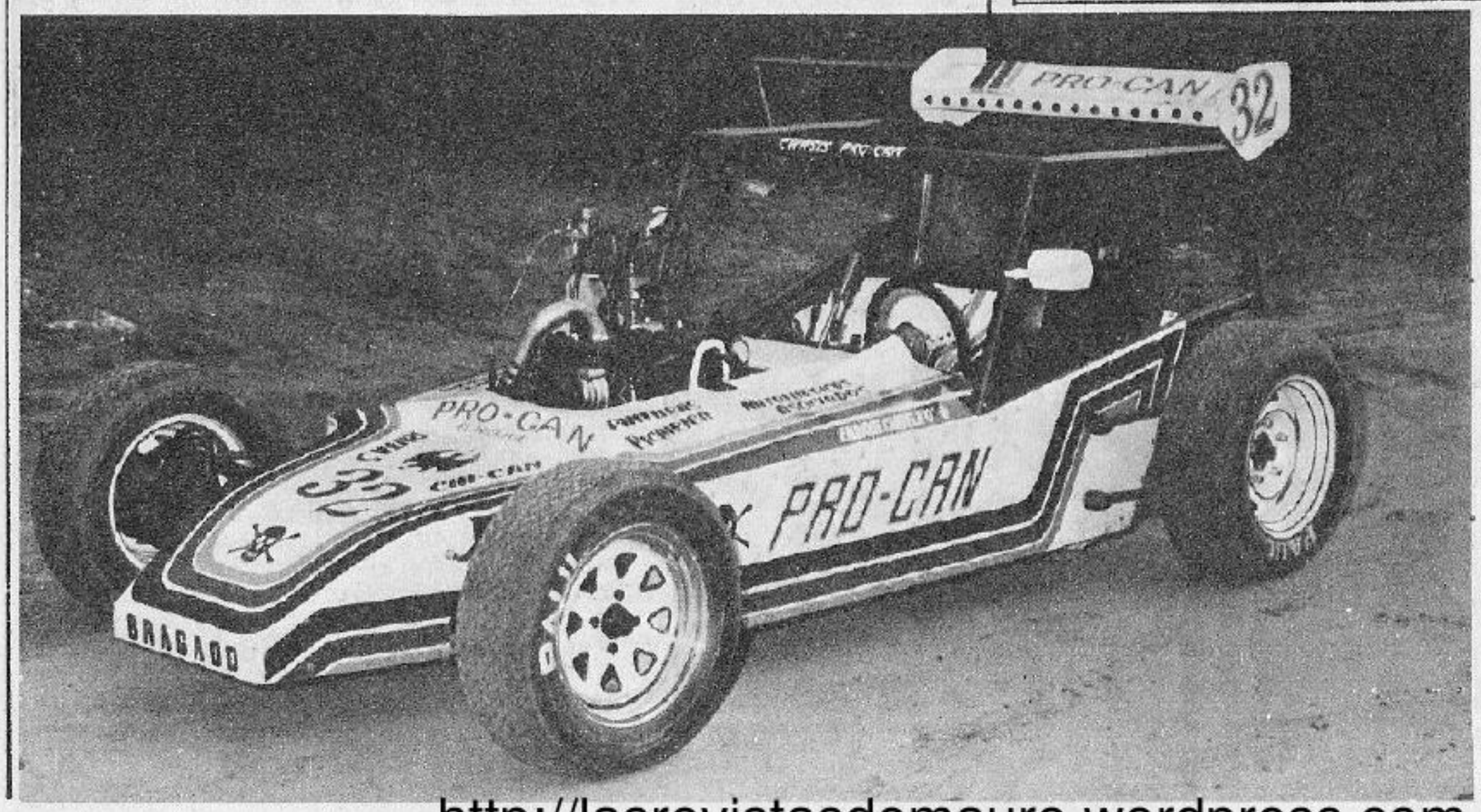
Limitada Bragadense en Warnes

NO TENES CHIVO, GOROSITO...

La pralla máquina del bragadense Enrique Candela, escolta del ganador Raúl Gorosito en la fecha inaugural del torneo '86 de Limitada Bragadense "B".

NUEVA COMISION EN SAN LUIS

***San Luis** - A partir del 14 de marzo de 1986, la Asociación de Pilotos de nuestra provincia, tiene una nueva comisión directiva, ya que fue renovada para cumplir el plazo legal de dos años. Los integrantes del organismo son: **Presidente**, Roberto Menéndez; **secretario**, Jorge Guillermo Capella; **prosecretario**, Juan Antonio Díaz; **tesorero**, José Funes; **protesorero**, Carlos Oviedo; **vocales**, José Sánchez, Ramón Marcos y Ricardo Sosa; **vocales suplentes**, Telmo Gaitán, Juan José Ortega y Eduardo Mirengo.*



Warnes, BA - En el circuito Don Félix, de esta localidad del oeste bonaerense, se disputó el domingo 6 de abril la primera fecha por el campeonato de la categoría **Limitada Bragadense Clase "B"**, el que transcurrirá a lo largo de 1986. Participaron sólo 14 máquinas, una cifra que dirigentes y aficionados esperan que se incremente con las fechas. Sin embargo el espectáculo agradó al público, que se reunió en bastante crecida cantidad.

El local Raúl Gorosito, uno de los pocos presentes que tiene un auto propulsado con mecánica Chevrolet fue el ganador en la carrera final a 16 vueltas, la que arrojó el siguiente resultado:

1º, Raúl Gorosito (Chevrolet/Warnes); 2º, Enrique Candela (Jeep/Bragado); 3º, Antonio Fernández (Jeep/Bragado); 4º, Daniel Cavagnaro (Jeep); 5º, Rubén Pérez (Jeep); 6º, José Luis Canafaro (Jeep). **Campeonato**: Gorosito, 13 puntos; Candela y A. Fernández, 7; Cavagnaro y Pérez, 5; Parisano, 4; Canafaro, 3, y R. García, 1 punto. La próxima fecha será la del 4 de mayo en General Belgrano.

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
- ANTIEMPANANTE, 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 784-4008



BRILLO EN SUS NEUMATICOS

ES OTRO PRODUCTO MAS DE LA LINEA **REVIGAL**

"BELLEZA PARA SU AUTOMOTOR"

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

¡Basta!

DE PROBLEMAS MECANICOS

YA ESTA FUNCIONANDO EL

"CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD"

"EFICIENCIA Y RAPIDEZ "

* Avanzado equipamiento técnico y electrónico * Personal Capacitado por FORD MOTORS ARG

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

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

DULBECCO

RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO

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

TAPICERIA IMPACTO
ESPECIALIDAD EN AUTOS DEPORTIVOS

TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

CAPOTAS ● ALFOMBRAS ● BUTACAS ● VINILICOS ● CABEZALES

AV. CHICLANA 3606. CAPITAL

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

CHASIS TODO TERRENO O ARENERO

'SEA PARROT'

VENTA DE JAULAS PARA MECANICA RENAULT, DAUPHINE, GORDINI 4 S. 6 y 12, SISTEMA M.I.G. Envíos al interior



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

JOSE RAPONI

RESORTES ESPECIALES DE VALVULAS

R. 12 - R. 18 - DODGE - FALCON TAUNUS - PEUGEOT - FIAT etc.

ARBOLES DE LEVA

Avda. Mitre 198 - V. Martelli. Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD, ESPECIALES EQUIPOS DEPORTIVOS

LEVAS NOYA

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

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

INCLUYE

* Arbol de Levas especial * Resortes de válvulas especiales
* Escape de competición (Múltiple caño, silenciador)
* Puesta a punto de distribución * Calibración de Carburador

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

LUBRICANTES

EL TIGRE COMPETICION

FILTROS Y ADITIVOS

Av. HIPOLITO YRIGOYEN esq. Belgrano cp. 1708) MORON. Bs. As.

TALLERES



AUSTRAL

AUTOS CLASICOS Y DE ESTILO

ARMAMOS
TODO TIPO DE KITS

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

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

CARLOS VILLATE 3828 (cp.1605) OLIVOS. Suc Munro

ROTULAS PARA COMPETICION

(JUNTAS UNIVERSALES)

EN CROMO-NIQUEL

TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS

GRANZELLA Hnos. SANDUCERA S.A.

J. A. CABRERA 5126 Tel: 773-0842 (alt. Córdoba 5100)

José Masciotta

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

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

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

ARRANQUES - DINAMOS

"TONY"

● CARGA Y VENTA DE BATERIAS
INSTALACIONES
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

ING. T. DI TELLA 1426
(alt. Entre Ríos 1400)
AVELLANEDA

KIT'S COA M.G.

UN CLASICO QUE VUELVE

REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO



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

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT

Prov. UNIDAS 7287
(Ruta 3) F. CASANOVA
Tel.: 625-0161

PROGAS

EXTINGUIDORES DE F1
AHORA EN LA ARGENTINA
Manuales y s. automáticos
TODAS LAS CATEGORIAS
Consúltenos 568-3722

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

CASA ZAGAGLIA S.A

BUTACAS



* FALCON * JEEP * RODANTES
* COMPETICION *
TORINO ZX * MEHARI

Juan B. Justo 3350 - CAPITAL

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 Envíos al interior

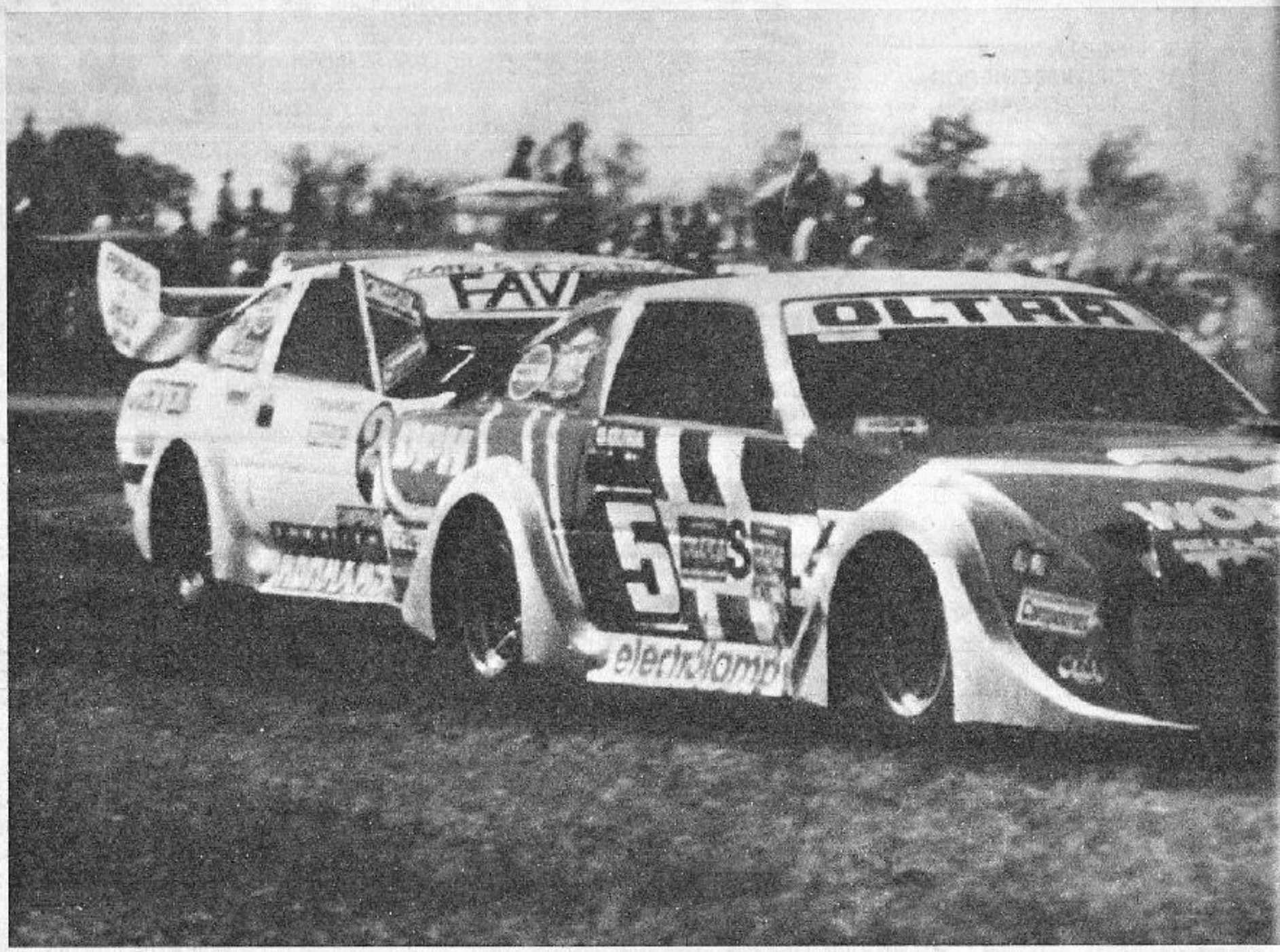
H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3008, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel. 86-6786

CLUB ARGENTINO DE PILOTOS

EN RAFAELA, escenario ideal, se vivió

RECITAL DE CARRERONES

Aunque con matiz propio en cada caso, y en la clase mayor con la desclasificación del ganador en pista, tanto los Nissan 300 ZX como los Datsun 280 ZX "interpretaron" sendas carreras vibrantes que, en conjunto, compusieron un espectáculo de primerísimo nivel. El ascendente Silvio Oltra y el debutante René Zanatta, vencedores



Silvio en el podio, cuando aún creía que era segundo de Mustafá, luego desclasificado éste tras la revisación técnica. A la derecha, Zanatta en plena escalada rumbo al primer puesto, seguido en espléndido trencito por su coterráneo Zenklusen, Cerquetti, Sancho y Lavari. Una idea de lo que fue el carrerón de las 280.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

una jornada memorable

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Ferrupato



Por fin, Silvio Oltra concretó lo que se veía venir. Aunque probablemente no de la manera que habría preferido... En la toma, superando a Fernandino, tercero a la postre.

No caben dudas que los circuitos como Rafaela, donde los autos deben trabajar en la succión para lograr el máximo de su rendimiento, son casi ideales para brindar buenos espectáculos. Si le aderezamos que la categoría que lo transita tiene paridad técnica, mecánica y conductiva, la conjunción es casi sinónimo de buen espectáculo. Si además el comportamiento de los pilotos en pista es correcto, y priva la cordura por sobre la disputa de cada puesto, tendremos los ingredientes necesarios como para degustar un par de carreras excepcionales como las que vimos el pasado fin de semana en el trazado santafesino. Vibrantes, emotivas, parejas, elaboradas con la mayor dosis de talento que poseen sus protagonistas, y dentro de una línea de corrección quizá no muy habitual para las carreras del **Campeonato Argentino de Pilotos**, generalmente muy polémicas, dentro y fuera de la pista. Rafaela fue una de las excepciones a esta regla y nos volvimos con las retinas colmadas de buenos trabajos.

DATSUN 280 ZX

Cuando el jueves previo a la carrera, el **Club Atlético de Rafaela** anunció oficialmente la realización de la carrera en una conferencia de prensa realizada en la ciudad de Santa Fe, **René Zanatta** declaró que si en su debut en la categoría –con el ex auto de Francisco Mayorga– lograba clasificar entre los diez primeros, para él iba a ser todo un logro. Lejos estaba por entonces el local de imaginar que su ubicación entre los 10 primeros iba a ser la número uno cuatro días más tarde. Y razones para ello le sobraban. La de su ciudad iba a ser su primera carrera en categoría que no fuera de monopostos. Además no sólo no había subido nunca a un auto de carrera con techo, sino que no tomó contacto con la Datsun 280 ZX y con la pista rafaelina hasta el primer entrenamiento en la mañana del sábado. Y allí comenzó a elaborar su estrategia. Allí demostró no sólo sus dotes de excelente pistero sino la capacidad de tester que generalmente adquieren los buenos monopostistas. Insinuó buenas posibilidades en los dos entrenamientos sabatinos y mostró un gran porcentaje de su potencial como piloto en la clasificación cuando quedó cuarto a sólo 22/100 del puntero del torneo, **Alejandro Rementería**, que hizo la "pole". Para llegar a ello no sólo transpiró el sino [illegible] transpirar a **Juan Pozniak** y su equipo, al que no le dio respiro al no desperdiciar un solo minuto de las dos horas y media que tuvieron para trabajar en pista entre los cuatro entrenamientos y la clasificación. En ese lapso les hizo "dar vuelta el auto", como estilan decir los mecánicos cuando los pilotos son muy exigentes. "**Finalmente lo dejamos los suficientemente duro trabajando con los amortiguadores a la expansión, sobre todo los del lado izquierdo.** Después, con el **labio delantero y el spoiler trasero, lo equilibramos para que sacara un poco la cola en los mixtos y allí me encargaría yo de dosificar el acelerador para que no patinara y perdiera potencia**", decía Zanatta cuando explicaba los fundamentos de la puesta a punto luego de la victoria del domingo. Por su parte, el incansable trabajador que es el "polaco II" –Pozniak– agregaba: "**Realmente fue toda una experiencia trabajar con un tipo como René que sabe trasmitir lo que ocurre con el auto. Quizá nuestra ventaja haya radicado en que nosotros venimos a trabajar sólo en el chasis; el motor no lo tocamos nunca en la pista. Yo me encargo de medirlo en la semana en el 'kilómetro', y cuando llegamos a los tiempos de aceleración lo dejamos listo para ir al circuito a trabajar sólo en suspensión y alineación**".

La carrera se planteó con el "favorito" –Rementería– corriendo con la coupé ex Monguzzi al frente y poniendo distancias rápidamente a favor de una excelente largada y de un ritmo muy veloz que le impuso de entrada el comodorense a la carrera. Así, en el primer giro vino con casi un segundo y medio sobre el sorprendente local **Abelardo Zenklusen**, que se ubicaba segundo. En el giro siguiente Zanatta lo pasó a su coterráneo pero, ya Rementería tenía más de dos segundos de luz. Alejandro continuó andando rápido y ampliando las diferencias hasta la cuarta vuelta en que logró casi 3 segundos y medio. A partir de allí Zanatta comenzó la aproximación y la reducción de la diferencia; no porque el sureño disminuyera su ritmo sino por mayor rendimiento de René que se mostraba cada vez más veloz, seguro y confiado. A un promedio de 20/100 por vuelta –diferencia que en algunos casos resultó mayor–, Zanatta fue acortando los segundos. En el quinto giro estaba a 2s41/100. Cinco vueltas más adelante, la diferencia era de 1s36/100, y ocho antes del final estaba dentro del mismo segundo con el puntero. En dos vueltas, y siempre con Zanatta acortando diferencias, se produjo el gran golpe de escena que tuvo tres protagonistas y no 2 como era de esperar. Rementería y Zanatta alcanzan a **Luis Ponte** para sacarle una vuelta en la zona del mixto. El rezagado los ve venir y aparentemente deja el hueco como para que Alejandro inicie el sorpasso. Cuando éste va a la maniobra, Ponte corre el auto y obliga al líder del torneo a ir a la tierra para evitar la colisión lateral. Ponte desacelera y Zanatta, que estaba atento a la maniobra y venía preparado para una emergencia así, "suelda" el pie a la "chapa" y pasa a la vanguardia.

Rementería se rehizo rápidamente después de andar un buen trecho por fuera de la pista y volvió a la misma adelante de Ponte, pero pasó por el control a casi dos segundos del local, que era aclamado por "su" público. Y allí se invirtieron entonces los roles. Rementería pasó de perseguido a perseguidor y, sin descontrolarse por el incidente, se dedicó a achicar diferencias y, realmente, lo consiguió. Allí fue cuando hizo valer la experiencia aquilatada el año pasado corriendo contra los "monstruos" que ahora están en la clase mayor. Con seguridad y madurez –a pesar de su extrema juventud– fue acercándose a un Zanatta que "hacía la punta" con solidez. Los dos jóvenes dieron todo de sí hasta el final, a tal punto que las dos últimas vueltas fueron las más rápidas de ambos en la carrera y terminaron la misma encerrados en 53/100. Carrerón, que le dicen.

Más atrás, pero a casi quince segundos de la punta, también hizo buena carrera un nutrido pelotón que compusieron **Daniel Sancho, Gerardo Cerquetti** –luego excluido de la prueba–, **José "Pepe" Cano, Carlos Zabala, Abelardo Zenklusen** –se fue afuera luego de un toque con Cerquetti–, **Arcadio Sapino, Tomás Harpe** –rompió una goma luego del segundo encontronazo con el de General Deheza–, **Daniel Musso y Raúl Edgardo Lavari** –rompió una goma en la penúltima vuelta–.

NISSAN 300 ZX

¡Qué puede presumirse de una carrera en un circuito como el de Rafaela, donde el sábado, del primero –Traverso– al décimo –Picetti– hay sólo 93/100 y al vigesimosegundo –Boggio–, 2s02/100! Seguro que un espectáculo lleno de emociones y sorpresas. Y así fue. Luego de las dos series clasificatorias –ganadas por **Oltra** y **Mustafá**–, donde del primero al sexto quedaban todos encerrados en el orden de los 6 segundos, la práctica demostraba que, como aperitivo, era más que suficiente. Ahora había que disponerse para degustar el plato central: "Nissan 300 a la Rafaela". Los "cheffs" para elaborar este menú, **Juan María Traverso, Daniel Mustafá, "Cocho" López, Esteban Fernandino y Silvio Oltra**. Los ayudantes de cocina más importantes, a primerísimo nivel, **Francisco Mayorga, Ernesto Bessone y Norberto Picetti**. Todos para una carrera excepcional. Lástima que luego del titánico esfuerzo de casi 25 minutos de carrera, de pelear a brazo partido, de ganar la competencia, Daniel Mustafá haya quedado fuera en la revisión técnica por haber utilizado una jaula antivuelco 30 kilos más liviana de la prevista por el reglamento...

Una verdadera pena que sucedan estas cosas, ya que "Musti" habría cortado, con esta victoria, una larga mala racha que lo perseguía desde el año pasado tanto en el CAP como en el T.C. 2000. Más allá de esto, y de lo mal que nos hace el salir de un circuito con el convencimiento de que hay un ganador y llegar a la redacción para enterarnos de que no era tal sino cual, quien esto escribe le viene preanunciando a Silvio Oltra una victoria en el Campeonato de Pilotos desde hace algún tiempo. Ahora se le dio, pero estamos absolutamente seguros, por conocer el temperamento de Silvio, que él habría querido lograr este triunfo en la pista de Rafaela y no en la revisión técnica posterior.

Ahora vamos a la carrera. Mustafá vino primero en la vuelta inicial, Oltra en las dos siguientes, volvió el cordobés a la vanguardia de la sexta a la octava. Traverso fue el ganador por dos giros –noveno y décimo– y "Co-

O S

Año XXI N° 1034
Del 30 de abril al 6 de mayo de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi

REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira y
Marcelo D. García Lobelos **(Redactores)**

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

COORDINADOR
Rubén Letteri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Motor Sport Internacional (F-1)

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Nolberto Fernández

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

SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diamenti **(Nueva York)**;
Fernando Elenberg **(Roma)**

LABORATORIO
Jefe: Omar García

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril S.A.

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

cho" pasó a comandar las vueltas once y doce. Otra vez Traverso a la punta en los giros doce y trece, para entregarle el primer lugar a "Cocho" en las tres vueltas siguientes. Finalmente, Mustafá que punteó de la 17 a la 20 y llegó primero a la bandera a cuadros. ¿Qué les parece? Una carrera donde la punta cambió en nueve ocasiones y donde hubo 5 nombres diferentes adelante, ya que si bien Fernandino nunca pasó por el control en el primer lugar, también hizo la punta en algunos pasajes de la carrera. Algo realmente espectacular. Sin lugar a dudas, la mejor carrera de los Nissan, de las corridas hasta ahora, y la promesa de un gran espectáculo para la próxima en Allen. Así como cambió la punta de poseedor, el mismo juego se dio en los puestos de escolta, donde todos se alternaron con todos. Hubo momentos en que los cinco primeros estaban encerrados en un solo segundo, y la diferencia mayor que hubo en carrera entre primero y segundo fue de 75/100 –de "Cocho" a Traverso en la vuelta 14–. Ahora ya los Nissan son más rápidos que los Datsun y lo demostraron en el veloz trazado del Este santafesino. La evolución de los autos se va cumpliendo gradualmente y cada vez hay más autos en condiciones de ir a la vanguardia. A pesar de que todavía hay algunos como **Monguzzi, Ohanessian, Croceri, Guerra,** que no han alcanzado el rendimiento que de ellos y sus vehículos se espera, la categoría tiene diez potenciales ganadores por carrera.

Oltra ganó en forma impecable, ya que los 34/100 por los cuales le había ganado Mustafá en pista, no son diferencia para tener en cuenta. Silvio tuvo uno de los autos más equilibrados del fin de semana en los dos sectores disímiles –recta-curvón y mixto–, sin ser el más veloz en ninguno de ellos. No le pegó a los cordones del mixto para no deteriorar los neumáticos, porque el sábado en los entrenamientos destruyó uno de éstos por ir mucho sobre el piano; la experiencia le sirvió y el domingo se las arregló para ser rápido y también prolijo. Traverso no corrió la misma suerte y rompió la goma delantera derecha y no pudo defender su "invicto" en la categoría, y Fernandino también padeció con la falta de adherencia sobre el final de la carrera –**"El auto era inmanejable de adelante"**– por haberle pegado con demasiada rudeza y continuadamente a ese pianito interno de la "ese" del mixto rafaelino.

En síntesis: dos grandes carreras. Dos invictos que dejaron de serlo –Rementería también perdió el suyo en pista en la clase 280– y dos debutantes como ganadores, uno total –Zanatta– y otro que luchó y buscó esta victoria como pocos y la elaboró como nadie, salvo Mustafá. La próxima semana ampliamos los conceptos de este apetitoso plato fuerte.

PATIO DE BOXES

Desazón – Se bajó del auto después de la carrera y le comentó a su



Centro de Cómputos

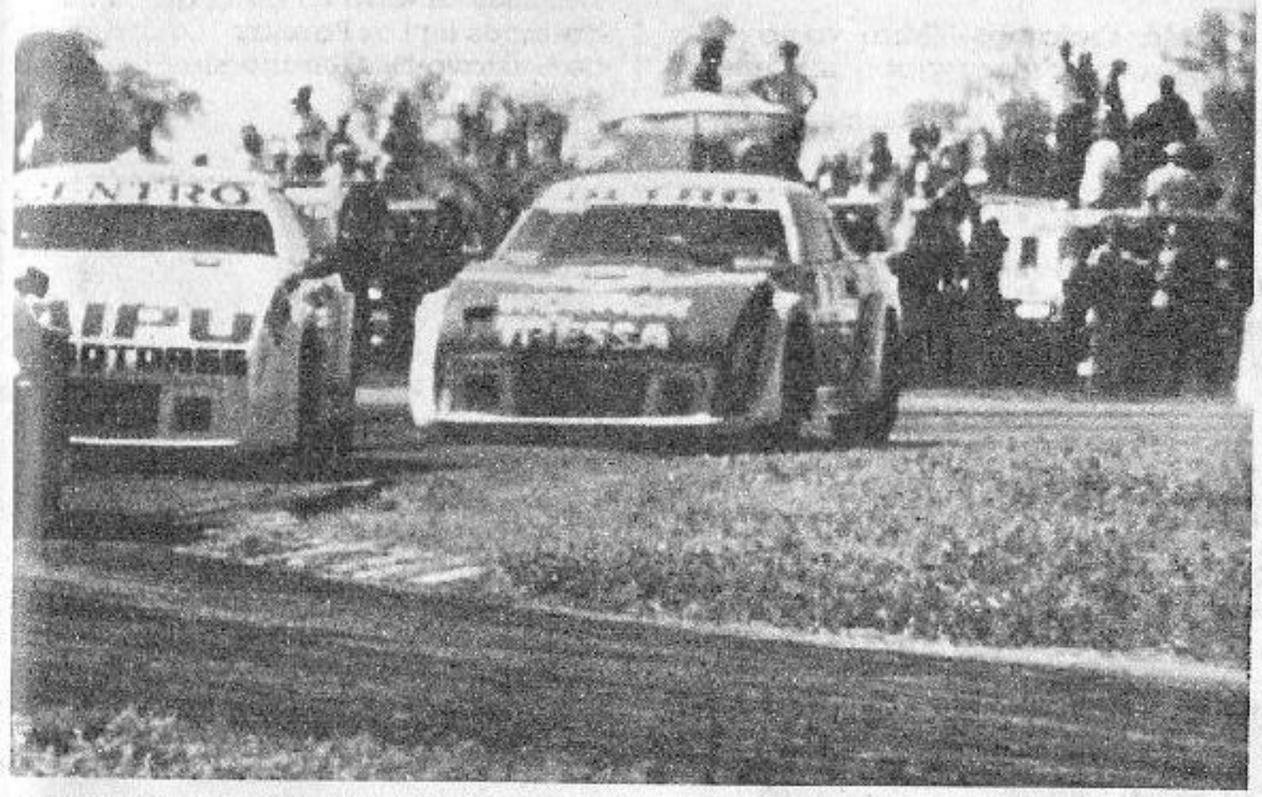
CORSA BUSCA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

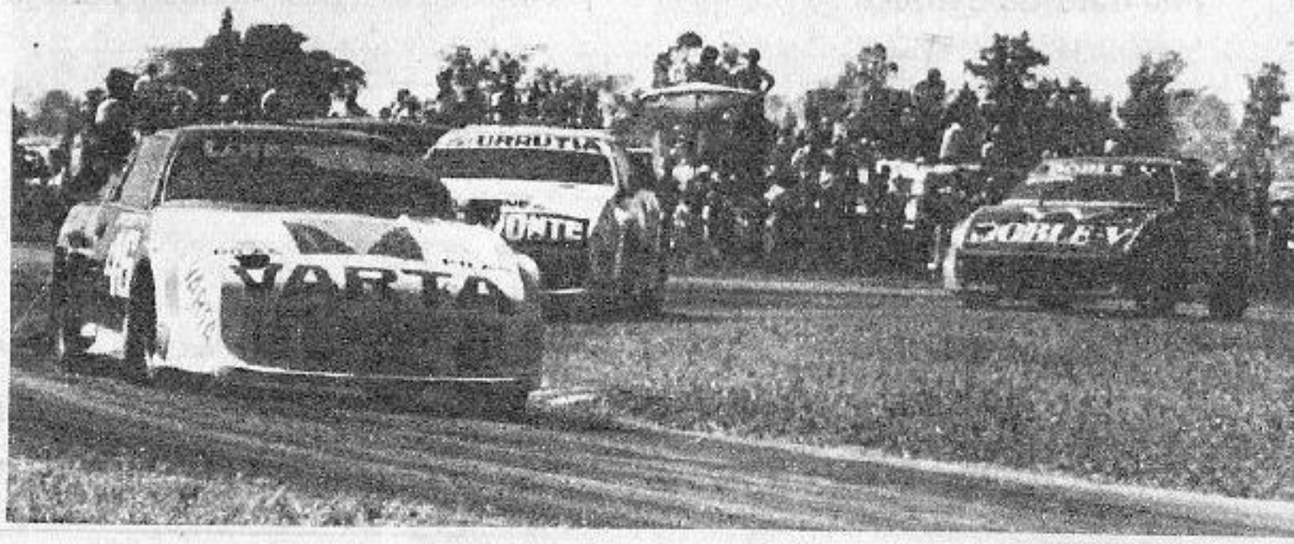
La interesante remontada del Ford Sierra XR4 desde el 5° al 3er. puesto, y la "quedada" del McLaren MP4 - TAG que se ve relegado al 6° lugar, son los hechos destacables del escrutinio efectuado al cierre de esta edición. Esperamos más votos de nuestros lectores.

1°	**Porsche 917**	**1.214**	88°	VW Gacel	34		Brabham BT52	6
2°	Peugeot 205 Turbo 16	788	87°	Lancia 037 Rally	33		Renault RE20	6
3°	Ford Sierra XR4	604	88°	Lotus 49	32		Citroën BX	6
4°	Ford Falcon T.C.	631		Brabham BT 54	32		Pontiac Firebird T.Am.	6
5°	Cupé Fuego	627	90°	Berta S.P. Tornado	30		Cooper Tornado	6
6°	McLaren MP4 - TAG Porsche	596		Maserati Tornado	30		BRM P160	6
7°	Chevrolet T.C.	541	92°	"Coloradita" Bordeu	29	117°	Ferrari 512P	5
8°	Ferrari 312 T2	337	93°	Lotus 95	27		De Carlo 700	5
9°	Lancia Stratos	321		Fiat SE 1500	27		Ferrari 330 P4	5
10°	Renault 18 Rally	276		Tyrrell Project P34	27		Citroën 3CV	5
11°	Ferrari F.1/66	244		Ford Sierra XR4X4	27		Nissan 240 RS	5
12°	Torino T.C.	226	97°	Chaparral 3D	25	122°	Peugeot 604 TI	4
13°	Lotus 72	219	98°	Midget (C. Villar)	23		Opel Kadet 4x4	4
14°	Audi Quattro	218	99°	Austin Metro 6R4	21		Audi 100 Rally	4
	Berta F-2	218		Formicano Chyrsler SP	21		Renault RR 50	4
16°	Dodge T.C.	201	101°	Renault 11 Turbo Rally	20		Ligier JS21	4
17°	Liebre II Tornado	191	102°	Chelco S.P.	19		Tyrrell 001	4
18°	Williams Honda	172		Formar Ford S.P.	19		Ford Cobra	4
19°	Audi Sport Quattro	171	104°	Matra Simca 650	18		Numa IIB	4
20°	Lotus 79	161		Peugeot 404	18	130°	Ladi SP 1050	3
21°	Nissan 300 ZX	148	106°	Fiat 1500 Cupé	17		Ferrari 308 GTB	3
22°	Lotus 78	142		Renault 5 Turbo	17		"Garrafa" Vianini	3
23°	VW T.C. 2000	130	108°	RMW M-1	16		Tyrrell 014	3
24°	Williams FW07	127		Brabham BT55	16		Toyota Célica TC Turbo	3
25°	Berta LR Cosworth	124	110°	Ford Escort RS 2000	15		Tyrrell 008	3
26°	Renault 12 Rally	121		Ligier JS27	15		Mercedes Benz 500 SLC	3
27°	Trueno Naranja	119		McLaren M23 Cosworth	15		Ferrari 365 GTB4	3
28°	Ford GT40	111	113°	Fiat 600	14		Fiat 1500 Cupe	3
29°	Torino Nürburgring	107	114°	Ferrari 126 C2	13	139°	Minardi M-186	2
30°	Ferrari 312 T4	104	115°	Ferrari 126 C3	12		Auto Unión	2
31°	Ford RS 200	101		Ford Mk IV	12		Relt RT3	2
32°	Fiat 128	100		Berta FRA	12		Ligier JS26	2
33°	Fiat 131 Abarth	97	118°	Ferrari 126 C4	11		Alfa Romeo 33-3	2
34°	Porsche 911	93		Brabham BT49	11		March 85C Cosworth	2
35°	Lancia Delta S4	92	120°	Jaguar XJR6	10		Ligier JS11/15	2
36°	Chevitú	88		Renault Alpine A443 T.	10		Opel Manta 400	2
37°	Ford Taurus T.C. 2000	87	122°	Ferrari 126 C	9		Avanto Tornado SP	2
38°	Lotus 98T	86		RAM	9		Ferrari 312B	2
39°	Brabham BT44	81		Alfa Romeo GTV 2000	9		Ford Escort XR3	2
40°	Peugeot 504	78		Renault RE40	9		Baufer Chevrolet SP	2
41°	Ferrari 512 S	70		Crespi SP 1050	9	151°	Fiat 1500	1
42°	Datsun 280 ZX	68		Mazda RX7	9		Berta F 5000	1
43°	Porsche 956	64		Renault RE30	9		Lancia Montecarlo Turbo	1
44°	Ferrari 312 T3	63	99°	Lola T900	8		Shadow DN9	1
45°	Renault 5 Maxi Turbo	60		Lotus 88 (Turbina Indy)	8		Brabham BT45	1
46°	Alfa Romeo S.V. 1500	58		Shadow DN5	8		March 711	1
	Liebre III	58		Chevitres	8		Mercedes Benz 450 Rally	1
48°	Porsche 962C	55		Toyota Turbo MR2	8		Porsche 925	1
49°	Huayra Ford	53		De Tomaso Pantara	8		Brabham BT46	1
50°	Renault 1093	49		BMW 3000 CSI	8		McLaren MP4/Cosworth	1
51°	Renault 18 Pista	46	106°	"Cuadrado" Peluzzi	7		Mini Cooper	1
52°	Fiat 125	42		Crespi FRA	7		Matra Ford M380	1
53°	Ferrari 312 T	40		Lotus 88	7		BWA Fiat F-2	1
	Porsche 935	40		Williams FW08	7		Chevrolet Corvette	1
55°	Porsche 959	38	110°	Opel Ascona 400	6		Dahiatsu Charade Cupé	1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









En la foto mayor, un pasaje de la constante lucha que se vivió en la final de los Nissan. Aquí, en la segunda curva de los mixtos, con López al frente, seguido de Mustaía y Oltra. No hubo respiro... Como muestra de ello, vean el tren japonés de la toma superior derecha, cuando punteaba Mustaía sobre Oltra, Traverso, Mayorga (resurgido), "Cocho" y Urrutia, en plena recta principal... Al centro, Ricetti, el mismo Urrutia y Zampa (en el auto de Breard, reapareciendo tras buen distanciamiento de la actividad) también dan su espectáculo. Y abajo, Rementería cuando era "cazado" por Zanatta.

"COCHO" LOPEZ MARCELO SOTRO

RELOJES
ORIENT

COMPETICION TEAM

padre con su ya clásica tranquilidad: "Papá, yo en estas condiciones no quiero correr más. Si no logramos mejorar el auto es mejor que paremos". "De acuerdo, Gustavo, vamos a analizarlo esta semana, haremos medir la compresión del motor y luego pediremos, en una reunión del CAP, que se permitan abrir los motores para ver qué pasa. Si no se acuerda eso, dejaremos de correr". El diálogo fue entre **Gustavo Der Ohanessian** y su padre, obviamente en Rafaela.

Denuncia, exclusión y discusión– A raíz de lo que **Tomás Harpe** consideró como maniobras antideportivas de **Gerardo Cerquetti**, y por reiterados toques aplicados por éste, efectuó la denuncia correspondiente ante el Colegio de Comisarios Deportivos. Estos observaron una de las maniobras en plena recta y también recibieron el correspondiente informe de los veedores ubicados en otras zonas del circuito, quienes consideraron que el piloto de General Deheza no sólo le había pegado a Harpe sino también a **Zenklusen**, circunstancia que motivó al Colegio a excluir de la carrera al cordobés. Este acató la decisión, pero cuando se encontró con Harpe en boxes, lo increpó duramente. El porteño, por toda respuesta, le indicó que la decisión había sido de las autoridades de la carrera. Luego hubo una serie de amenazas mutuas "para la próxima carrera". Vamos, muchachos... Cordura, por favor.

Sorpresa – Fue la del equipo de **Ernesto Bessone** cuando decidieron medir la compresión de los cilindros de la coupé de "Tito" y encontraron que un cilindro tenía 20 libras menos. Cuando se lo preguntamos al piloto después de la carrera, nos dijo: "Yo me entero por vos. Quizá los muchachos hicieron la medición, no quisieron preocuparme y no me dijeron nada. Lo cierto es que al auto le falta un poco todavía".

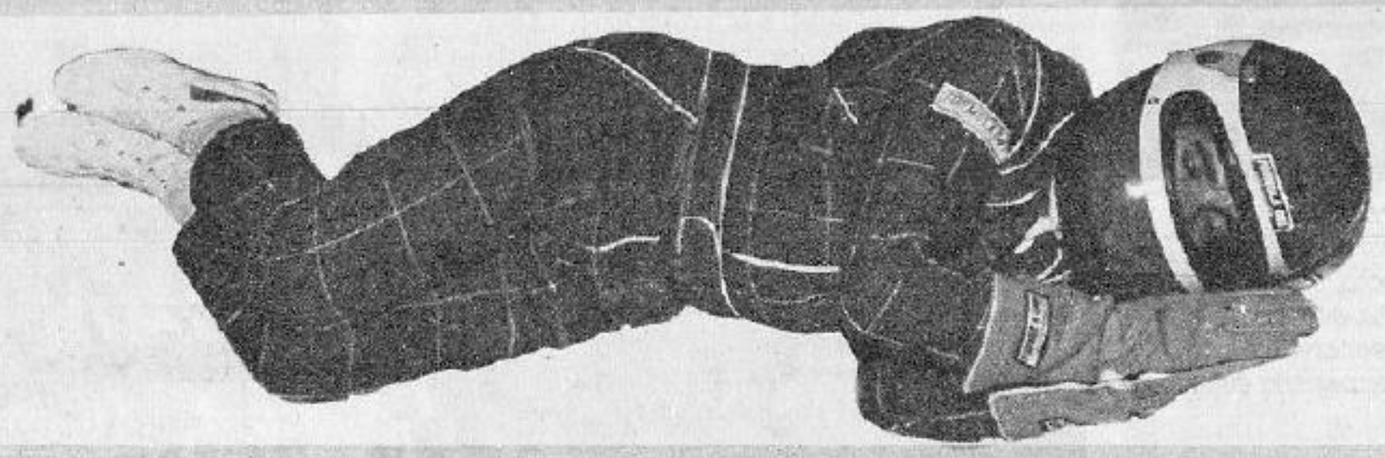
Más reclamos – "Mirá, yo no voy a bajar los brazos y con mi equipo nos vamos a quedar a trabajar aquí en el circuito mañana (por el lunes). Para mí, creo que tuvimos problemas con uno de los botadores hidráulicos porque el motor tenía un rateo en alta. Esta semana va a haber una reunión en el CAP y vamos a pedir que se permitan abrir los motores para ver qué pasa con ellos." El concepto pertenece a **Fernando Croceri**, muy decepcionado con la diferencia de rendimiento de su auto con los de punta.

¿A Las Parejas? – "Esta semana vamos a probar la coupé Sierra de T.C. 2000. Si todo va bien, quizá debutemos en Las Parejas." La opinión de **Gustavo Der Ohanessian**.

DE USTED DEPENDE

CORSA

LE OFRECE EL AUTO DE SUS SUEÑOS



BUSCAMOS EL MEJOR AUTO DE CARRERA DE LOS ULTIMOS 20 AÑOS

Así es. Como parte de los festejos de su 20° cumpleaños, CORSA quiere saber cuál es el auto de competición de actuación nacional o internacional que, habiendo corrido en algún período dentro de los veinte años de vida de nuestra publicación, haya resultado el preferido de todos en la Argentina a la hora de hacer el balance de estas dos vertiginosas décadas.

Desde hace varias semanas ya, ustedes están respondiendo con creces a nuestra compulsa. Y como respuesta, haciéndolo participar a Ud. de "nuestro" 20° aniversario, le obsequiaremos, amigo lector, un colorido superposter del auto elegido, que integrará la próxima e inolvidable edición "de gala" de "La Unica", a principios de junio. Para que todos ganemos...

De esta forma, por fin usted tendrá el auto de sus sueños.

De modo que apúrese, elija, vote y, por fin...

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Déjenos regalárselo

Llene prolijamente el cupón adjunto, ubicando en orden de mérito a los seis coches de la carrera de su preferencia en los últimos 20 años. Del 1° al 6° por Ud. votados, les corresponderán 9, 6, 4, 2 y 1 puntos respectivamente.

CORSA
Revista CORSA
Belgrano 624 - 6° piso
1092 Capital Federal

Sírvase llenar en letra de imprenta

1° ____ 2° ____ 3° ____
4° ____ 5° ____ 6° ____

Nombre ____ Apellido ____ Dirección ____ Teléfono ____



El siempre calmo, aplomado y equilibrado "Paco" Mayorga parece que por fin halló el también necesario equilibrio en su Nissan 300 ZX y volvió a ubicarse en una posición más digna de sus pergaminos personales.

I.M.S.A.

FANGIO JR. EN RIVERSIDE

La suerte no estuvo del lado de **Juan Manuel Fangio II** en estas "6 horas de Riverside" disputadas el pasado domingo en los Estados Unidos. La posibilidad de contar con el nuevo Toyota Supra '86 se frustró el día sábado cuando, durante las pruebas, este vehículo se incendió. De esta manera, a bordo de un **Toyota Corolla Supra** 3 litros, y a pesar de registrar el tercer tiempo en clasificación, las cosas no marcharon para la dupla **Morán-Fangio**. Cuando se había corrido hora y media, Fangio Jr. tomó la posta que su compañero le dejó en el tercer puesto. Había mucho "tráfico" pero el argentino se las ingenió para mantener un ritmo de 51s–51s y medio por vuelta.

Sin embargo, a tres horas de competencia, el motor dijo "basta" en la recta de boxes y ya nada se pudo hacer.

Un espectacular accidente se produjo entre tres coches que intentaron pasar juntos por un mismo sitio, pero afortunadamente no pasó nada más allá de pedazos que saltaron por los aires...

Fangio confirmó que correrá dentro de un par de carreras, en **ARS** y en Road América y Watkins Glen en esta misma **GTO** de IMSA.

Clasificación final: categoría **GTP**, **Dyson/Cobd**, **Porsche 962** 178 vueltas, 6h01m45s a un promedio de 154,367 km/h, Field/Mass (Porsche 962), Leven/Wollek (Porsche 962), Akin/Weaver (Porsche 962), **Baldwin/Miller** (categoría **GTO**, **Chevy Camaro**), 168 vueltas, Adams/Hotchkis (March-Porsche). Categoría **Camel Lights**: **Dowing/Mattucci** (8vo en la general, Argo-Mazda). Cat. **GTU**, **Mandeville/Smith** (**Mazda RX7**), 12 en la general.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NISSAN 300 ZX

Club Atlético Rafaela. Autódromo Ciudad de Rafaela. Circuito Nº 2 "Ing. Juan R. Bascolo" de 3.050 metros. 20 vueltas. Recorrido total 61 km. 27/4/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Traverso, 1m13s14/100 (Prom. 150.123 Km/h); Mustafa, 1m13s21; Lopez, 1m13s29; Fernandino, 1m13s48; Oliva, 1m13s49; Monguzzi, 1m13s53; Urrutia, 1m13s86; Bessone, 1m13s95; Mayorga, 1m14s02; Picetti, 1m14s07; Olmi, 1m14s15; Luaces, 1m14s25; Zampa, 1m14s27; Croceri, 1m14s28; Larroca, 1m14s43; R. Canedo, 1m14s48; Der Ohanessian, 1m14s50; Guerra, 1m14s68; Bergallo, 1m14s69; Constanzo, 1m14s79; R. Marsili, 1m14s95; Boggio, 1m15s16; Garro, 1m15s42; Pujadas, 1m15s49.

PRIMERA SERIE

(6 vueltas)
Oliva, 7m30s41/100; Traverso, 7m30s79; López, 7m31s08; Mayorga, 7m31s75; Urrutia, 7m32s44; Der Ohanessian, 7m53s84; Zampa, 7m36s04; Bergallo, 7m37s18; Olmi, 7m46s56; Larroca, 6m21s84 (5v); R. Marsili, 3m57s23 (3 v)
No largó: Garro.
Promedio del ganador: 146,266 Km/h.
Récord de vuelta: Lopez en la 4a. 1m13s88/100 a 148,619 Km/h.

SEGUNDA SERIE

(6 vueltas)
Mustafa, 7m29s57/100; Fernandino, 7m30s78/100; Bessone, 7m32s30; Luaces, 7m32s54; Monguzzi, 7m32s74/100; Picetti, 7m35s78; Boggio, 7m37s03; R. Canedo, 7m38s18; Guerra, 7m38s44; Constanzo, 7m39s67; Croceri, 7m39s92; Pujadas, 7m40s30.
Promedio del ganador: 146,214 Km/h.
Record de vuelta: Fernandino en la 3a. 1m13s67/100 a 149,043 Km/h.

FINAL

Pos.	Nro	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	5	Silvio Oliva/Olivos	24m53s14/100	20
2º	1	Osvaldo Lopez/Buenos Aires	24m53s43/100	20
3º	2	Esteban Fernandino/Cnel. Pringles	24m54s89/100	20
4º	10	Francisco Mayorga/Buenos Aires	25m02s26/100	20
5º	20	Ernesto Bessone/Buenos Aires	25m04s25/100	20
6º	46	Norberto Picetti/Lacués	25m04s62/100	20
7º	49	Enrique Urrutia/Oberá	25m07s52/100	20
8º	53	Juan P. Zampa/Rosario	25m07s99/100	20
9º	4	Gustavo Der Ohanessian/Buenos Aires	25m08s49/100	20
10º	11	Hugo Olmi/Buenos Aires	25m10s46/100	20
11º	3	Angel Monguzzi/Córdoba	25m12s26/100	20
12º	40	Fernando Boggio/Pilar	25m16s62/100	20
13º	35	Fernando Croceri/Buenos Aires	25m23s49/100	20
14º	24	Oscar Rodrigues Marsili/Buenos Aires	25m26s36/100	20
15º	38	Ricardo Constanzo/Córdoba	25m37s18/100	20
16º	17	Héctor Pujadas/Buenos Aires	25m39s16/100	20
17º	15	Juan M. Traverso/Ramallo	25m26s65/100	19
18º	16	Carlos Luaces/Pilar	25m30s94/100	19
19º	43	Miguel A. Guerra/Buenos Aires	14m13s27/100	11
20º	51	Rodolfo Bergallo/Pte. R.S. Peña	14m13s58/100	11

No clasificaron: R. Canedo (6v) y J. Larroca (1v).
No largó: Garro.
Descalificado: Mustafa.
Promedio del ganador: 147,106 Km/h.
Récord de vuelta: López en la 7a. 1m13s54/100 a 149,306 Km/h.

CAMPEONATO
(Disputadas tres competencias)
Lópes, 45; Traverso, 40; Oliva, 32; Rates 20; Fernandino, Mayorga y Picetti, 14; Der Ohanessian, 12; Croceri, 10; Bessone, 8; Urrutia, 7; Boggio y Luaces, 6; Olmi, 5; Del Río y Zampa, 3; Guerra, 2; Monguzzi y Vido, 1.
Próxima competencia: el 11 de mayo en Allen.

DATSUN 280 ZX

Club Atlético Rafaela. Autódromo Ciudad de Rafaela. Circuito Nº 2 "Ing. Juan R. Bascolo" de 3.050 metros. 20 vueltas. Recorrido total 61 km. 27/4/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Remenieria, 1m13s55/100 (Prom. 149,286 Km/h); Zonkiusen, 1m13s66; Musso, 1m13s74; Zanotta, 1m13s77; Cerquetti, 1m13s98; Sancho, 1m14s11; Harpe, 1m14s12; Cano, 1m14s26; Gonzalez, 1m14s36; Lavari, 1m14s72; Bulla, 1m14s76; Zabala, 1m14s80; Ferrari, 1m15s01; Patrotti, 1m15s13; Cocciolo, 1m15s41; Sapino, 1m15s50; Sotro, 1m15s92; T. Larroca, 1m16s04; Cura, 1m16s15; Puleo, 1m16s16; Capra, 1m16s48; Ponte, 1m17s87; Oliva, 1m19s44.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	76	René Zanotta/Remenia	24m58s09/100	20
2º	19	Alejandro Remenieria/C. Rivadavia	24m58s62/100	20
3º	8	Daniel Sancho/Rosario	25m12s18/100	20
4º	59	José Cano/Córdoba	25m21s57/100	20
5º	75	Carlos Zabala/Buenos Aires	25m21s82/100	20
6º	28	Arcadio Sapino/Rafaela	25m24s71/100	20
7º	57	Tomas Harpe/Buenos Aires	25m24s91/100	20
8º	12	Daniel Musso/Avellaneda (Sta. Fe)	25m28s05/100	20
9º	72	Marcelo Sotro/Santiago	25m56s71/100	20
10º	61	Abelardo Zenklusen/Rafaela	25m56s65/100	20
11º	58	Arnoldo Capra/Dolores	26m00s83/100	20
12º	47	Carlos Patrotti (h)/Arrecifes	26m01s11/100	20
13º	9	Raul Lavari/Tres Arroyos	26m17s09/100	20
14º	71	Luis Ponte/Concordia	25m12s80/100	18
15º	18	Carlos Cura/Neuquén	20m21s51/100	16
16º	77	Rubén Bulla/Mercedes	19m12s01/100	15
17º	50	Fernando Ferrari/Mar del Plata	14m13s54/100	11

No clasificó: Cocciolo (5v).
No largaron: T. Larroca, Puleo y Oliva.
Excluido: González (Art 164 del R.D.A.)
Descalificado Cerquetti
Promedio del ganador: 146,586 Km/h.
Récord de vuelta: extraoficial (equipo Ruedas) Remenieria en la 20a. 11m 14s09/100 a 148,198 Km/h. (Por descalificación de Cerquetti que en la 6a. había girado en 1m14s03/100 a 148/318 Km/h.).

CAMPEONATO
(Disputadas tres competencias)
Remenieria, 35; Cerquetti, 30; Sancho, 28; Gonzalez, 26; Zanotta, 20; Cano, 18; Musso, 17; Sapino, 16; Ferrari, 13; Lavari y Zabala, 10; Capra y Harpe, 5; Cura y Torres, 3; Sotro y Pivaro, 2; Basco y Zenklusen, 1.
Próxima competencia: el 11 de mayo en Allen.

SUGERENCIAS...

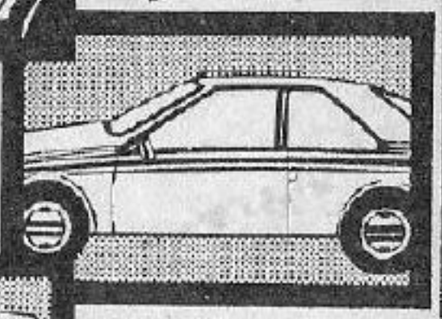
POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A EDDIE PUBLICIDAD SRL Cangallo 443, 1º P. "A" Tel. 311-2184

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

VOLANTES
Cmatra
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas.
Tuercas Antirrobo de Ruedas.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9634 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS



lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA





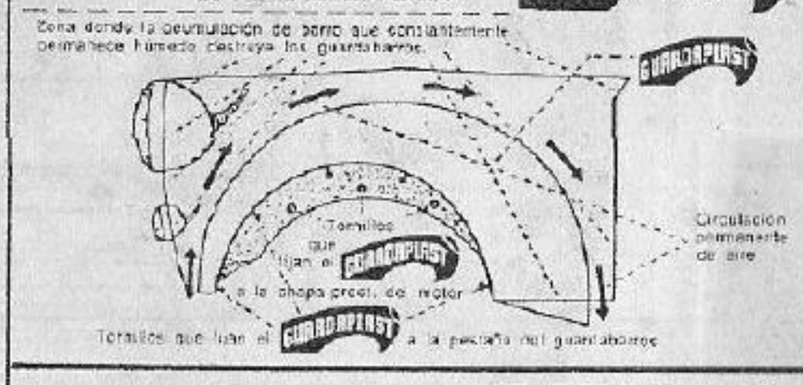
TRIMBRITE PRODUCTS ®
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.



ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156



NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO
GUARDAPLAST LEGITIMO
INFORMES DE COLOCACION 750-5692/5483 de 7 a 15 hs. Lun. a Viern.



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

Para su PEUGEOT Bujias Gran Performance
IMPORTADAS DE FRANCIA
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
EYQUEM CONCORDE
CABELLO 3383/65 (1425) – Tel. 801-3952/3957/6634/8059
TAMBIEN EN TODAS LAS CASAS DE REPUESTOS PEUGEOT

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro
Cmatra
para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas — y de fácil colocación.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
LA CASA DEL VOLANTE SRL
Olavarría 2950
(1678) Caseros, BsAs.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Tel. 58-9634



PARA SU MOTO
MOTONETA ó CICLOMOTOR
Nacional e importada, tenemos amplio surtido de Repuestos. Importación directa de: Cadenas de Distribucion y Transmisión, Baleras, Pistones, Cubiertas, Etc.
Motores para Motos "JAWA 175 cc."
Motores Fuera de Borda "TOHATSU"
No deje de consultarnos:
REMO MACCAFERRI SRL.
Medrano 275 (1178) Bs. Aires. Tel. 983-4194 / 983-8327
Desde 1958 con el Motociclismo Argentino

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736
AG®

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

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

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS



CORSA

SE LO OFRECE

EN ESTE NUMERO, AVERIGÜE COMO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com