

CORSA

FORMULA 1 1989



LAS REVISTAS DE MAURO

Ruedas Deportivas

RUEDAS SPINA HNGS.

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

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

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



Benini Escap

COMPETICION

1º EN ESCAPES ESPECIALES

ENVIOS AL INTERIOR

MELO 4130 - Tel. 760-1173
(CP. 1603) VILLA MARTELLI

Kitcars

BOMBAS DE NAFTA

- Diafragmas. Conjuntos de Reparaciones para Bombas de Combustible

REPUESTOS PARA CARBURADORES

- Despieces. Conjuntos de Reparaciones
- Aptos para Alconafta

Todas las marcas. Envíos al interior

Fábrica:
Fray Mamerto Esquiú 4983
Te. 750-0588 (1678) CASEROS

ANEXO J

Avda. JUAN B. JUSTO 4300. Bn. As. (1416)
TEL: 543-5201

- Cuenta Vueltas Mecánicos
- Cables de Bujías
- Compelción
- Bombas Holley
- Buzos reglamentarios
- Cascos especiales
- Botacas Fibra
- Clavos. Arnes clatura
- Intercambiador Rally
- Aditivo Motor
- Guantes Antiflama
- Buzos
- Bobinas ACCEL

Ramón Solar e Hijos S.A.

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



DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

★ FRENSOS ★ EMBRAGUES ★ CARDANES

REPUESTOS DANIEL

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS e INDUSTRIAS Y CARDANES

20 AÑOS DE EXPERIENCIA Y SERIEDAD AVALAN NUESTRA TRAYECTORIA AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

ATENCION: SOLUCIONE SU PROBLEMA DE CARDAN EN FORD SIERRA O TAUNUS

PCIAS. UNIDAS 4618 • SAN JUSTO • TEL. 651-9936

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4467 / 4983

- SOPORTE BOMBA RECUPERADORA
- ENGRANAJE DISTRIBUCION VARIABLE FORJADO CHEVROLET
- ADAPTADORES Y BALANCEADORES ARMONICOS
- VOLANTES ACERO FUNDIDO CHEVROLET-FORD
- LEVAS Y RESORTES COMP. Y POTENCIADOS CHEV., FORD, FIAT

CARBURACION

VENTA Y REPARACION DE CARBURADORES HOLLEY-SOLEX

- Afinación 10.000-Kms. de Garantía
- REPARACION DE CARBURADORES NAUTICOS.

BUJIAS P.V.I. COMPETICION

Envíos al interior

PTE. PERON 537. SAN FERNANDO (1646). 749-0763



CARLOS R. FREGONESE
carburación

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES



- ASIENTOS Y AGUJAS
- SURTIDORES • CONEXIONES
- VENTAS POR MAYOR



FABRICA: MUÑOZ 2376 (c.p. 1663).
SAN MIGUEL Tel. 664-0619

el elegido de América...

VARA KART



- Todo para el Kart Nacional e Importado
- Venta de Indumentaria para Karting FORMULA ONE.



Avda. Gral. Paz 13.929 (cp.1752)
Buenos Aires • Tel. 01-652-7937
Télex 23796 • ENIAKAR • Argentina
FAX Nº (01) 652-1197

Representante en Neuquén: FLORES y ESTEVEZ: Conquistador Del Desierto 120 Neuquén. Tel. 25878

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

CAMPEONATO MUNDIAL 1989 DE FORMULA UNO

Por Néstor Palmetti

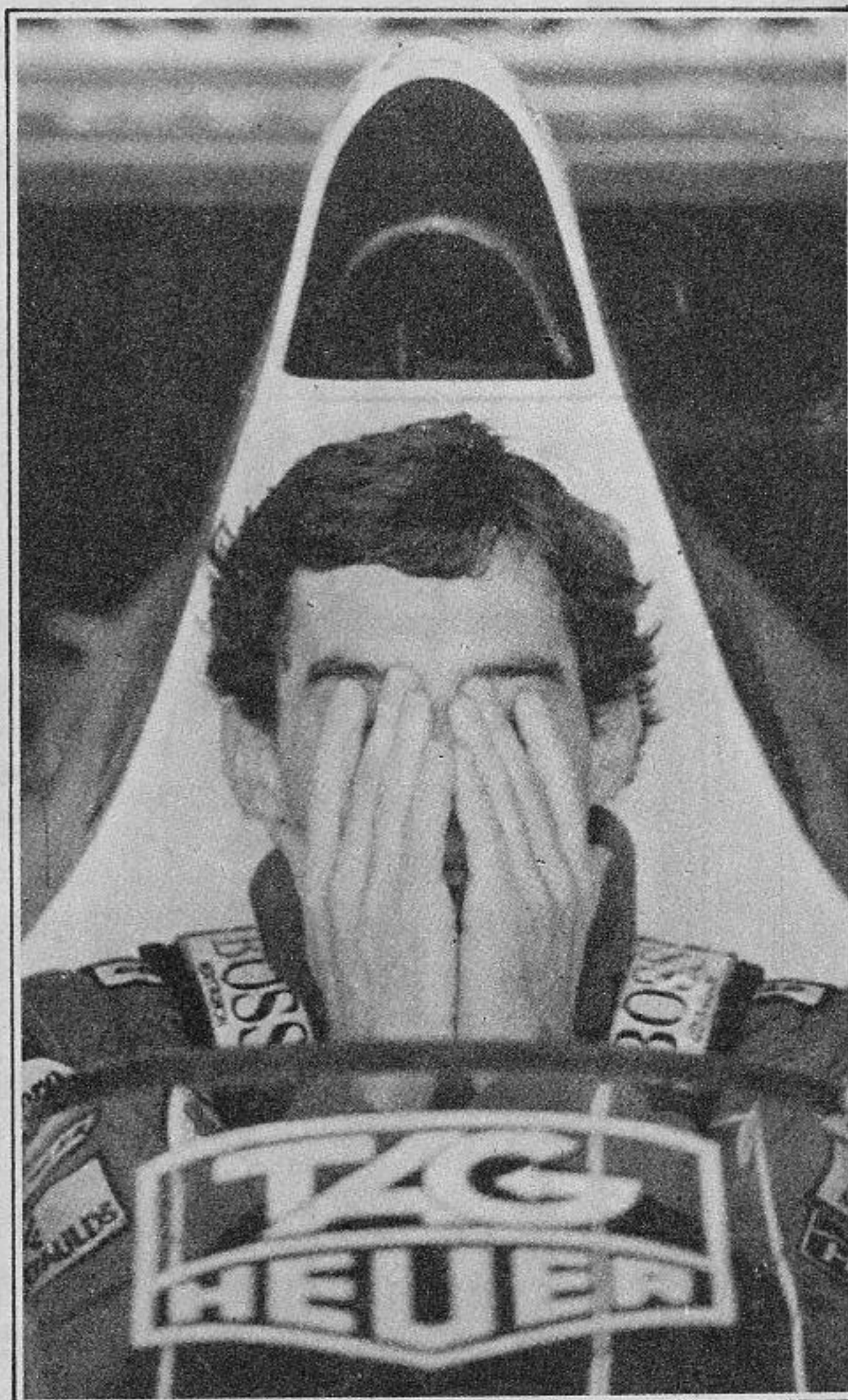
ESTA VEZ, NI McLAREN QUEDO A SALVO

Nadie puede decir que el Mundial '89 de la Fórmula Uno defraudó las expectativas de quienes pretendían emociones del máximo torneo... es cierto que McLaren siguió siendo la escuadra superior de la categoría, pero sus pilotos se encargaron de animar un duelo electrizante que prorrogó el suspenso hasta Adelaida misma, donde un triunfo de Senna hubiese abierto consecuencias judiciales que tal vez hoy no permitirían escribir estas líneas con la certeza de saber quien, efectivamente, era el vencedor del título.

Pero además de este desafío de alto nivel -arruinado en parte por las intempestivas intervenciones de la FISA-, la F.1 se encargó de entregar más hechos destacados que le dieron una atractiva fisonomía a la temporada y que, por otra parte, hacen prever mucho de bueno para el próximo torneo. Integran la lista, entre otros, el gran paso adelante de Ferrari, el sustancioso retorno de Renault, los auspiciosos debuts de Onyx y Lamborghini, los regresos en forma de Pirelli y Brabham, y el debut de una nueva "leva" de pilotos representada magníficamente por el francés Alesi.

PROST: UN TITULO SUFRIDO

Fue sin dudas el francés el gran ganador de la temporada. Para el piloto más victorioso y más efectivo de la historia de la F.1, el tercer título del mundo ha sido, tal vez, el más difícil de su carrera. Solamente su rendimiento significativamente constante y los pasos en

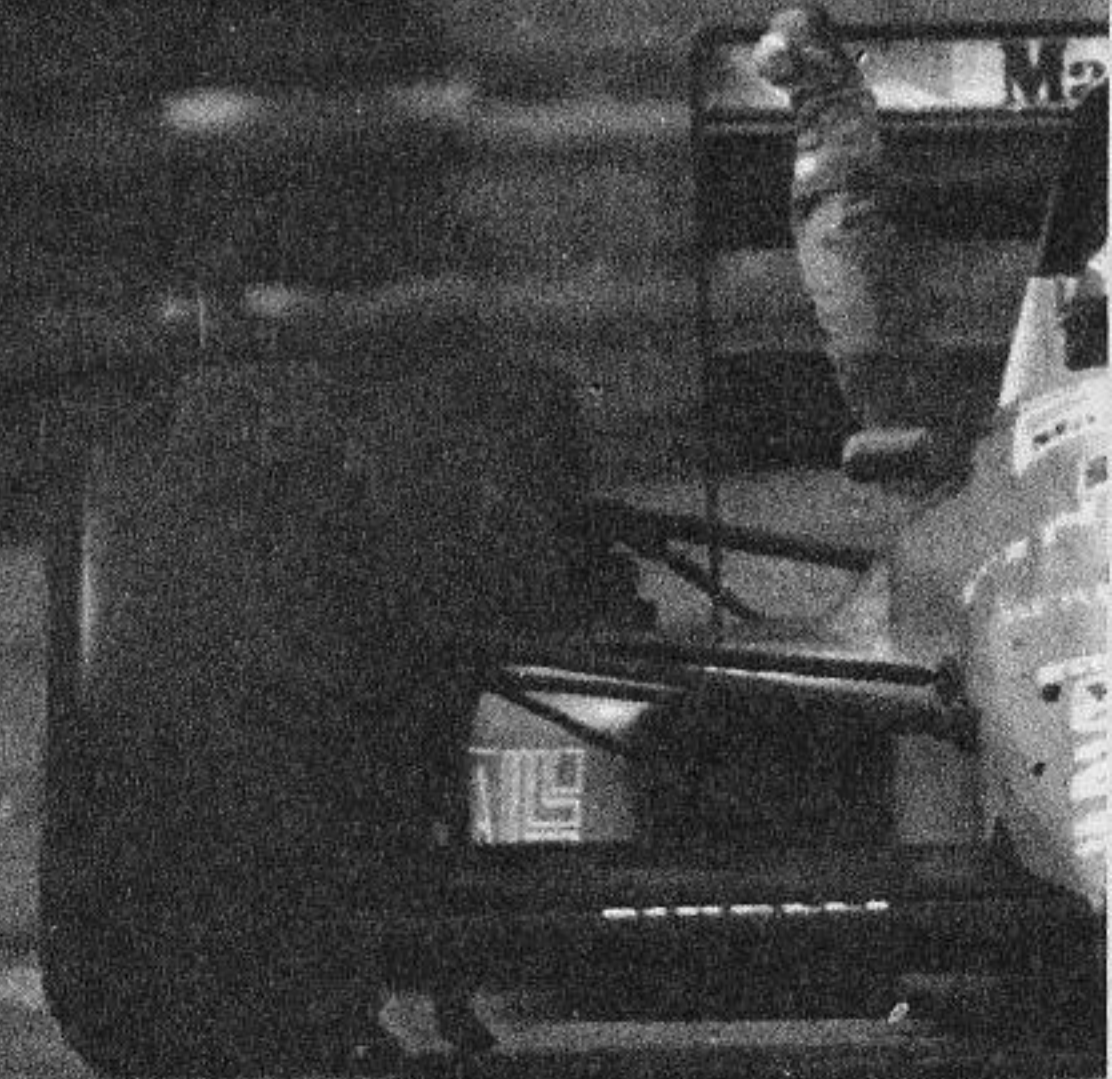
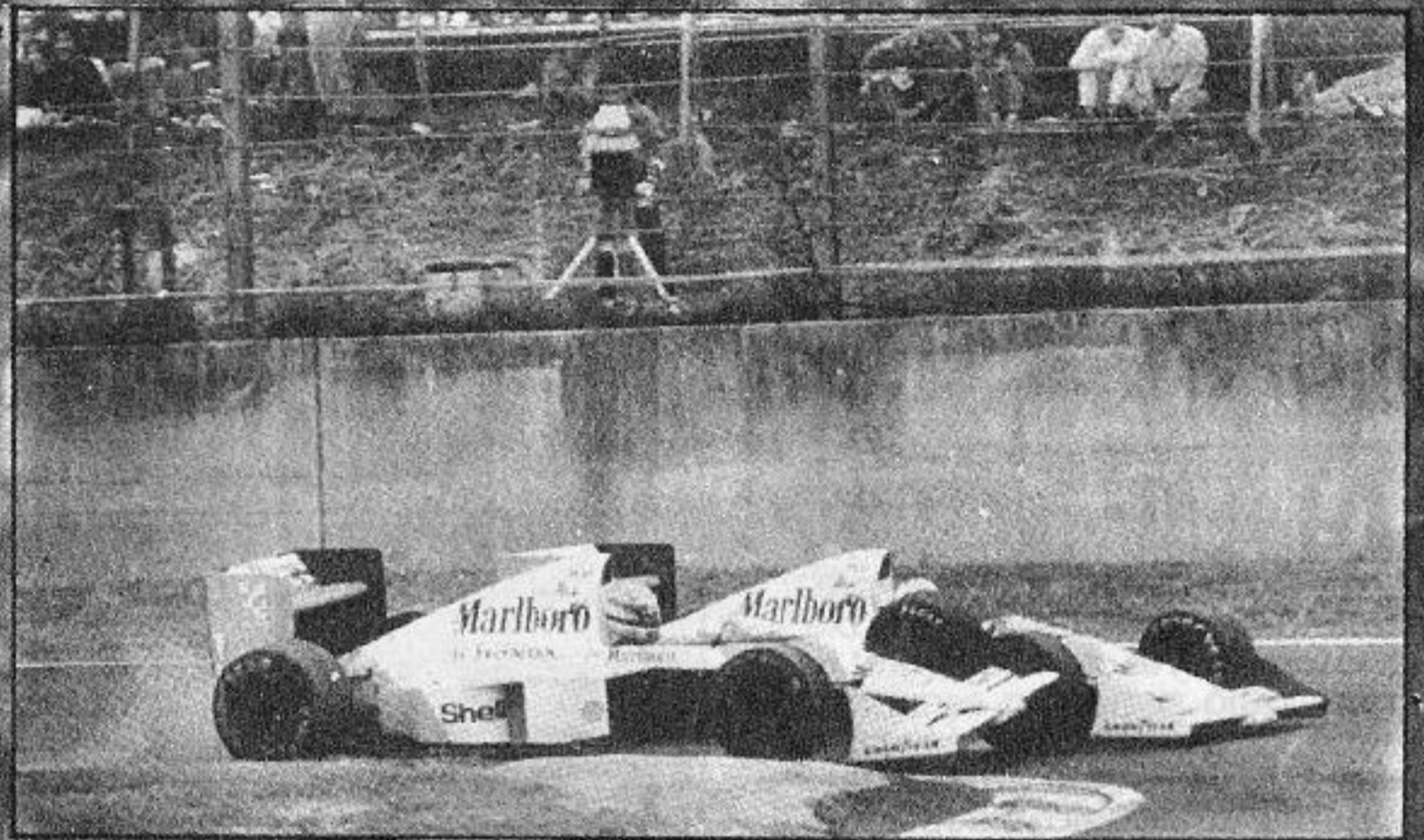
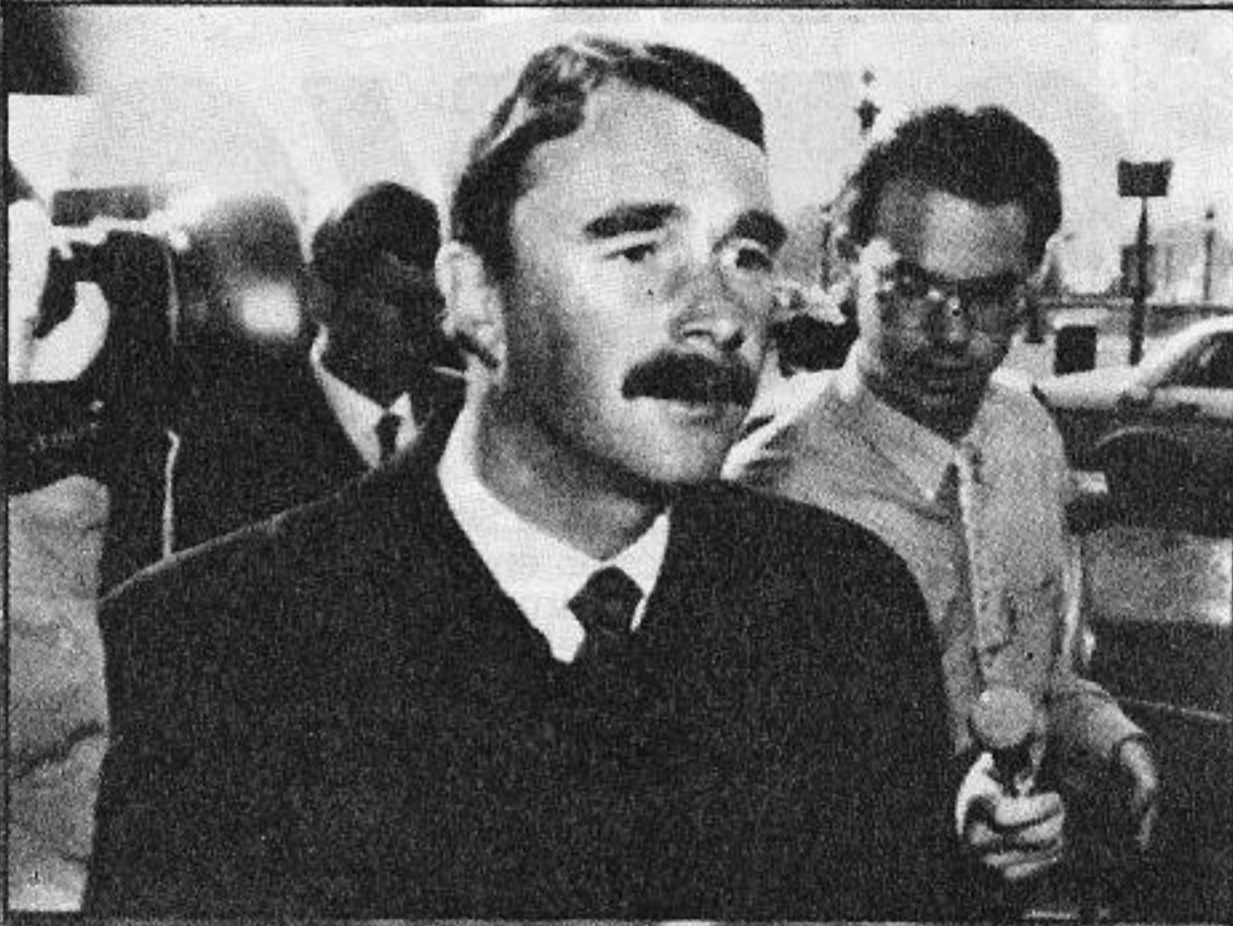
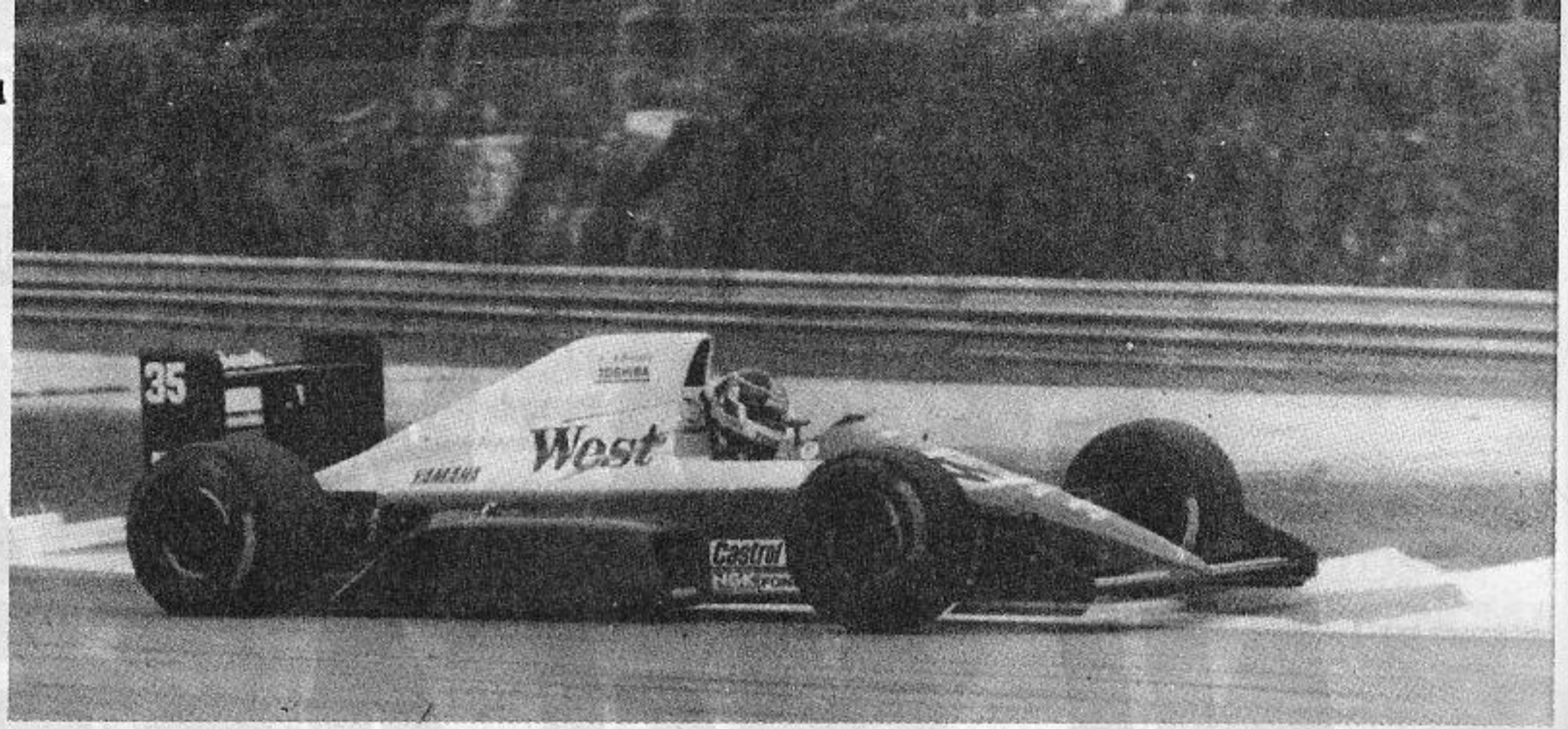


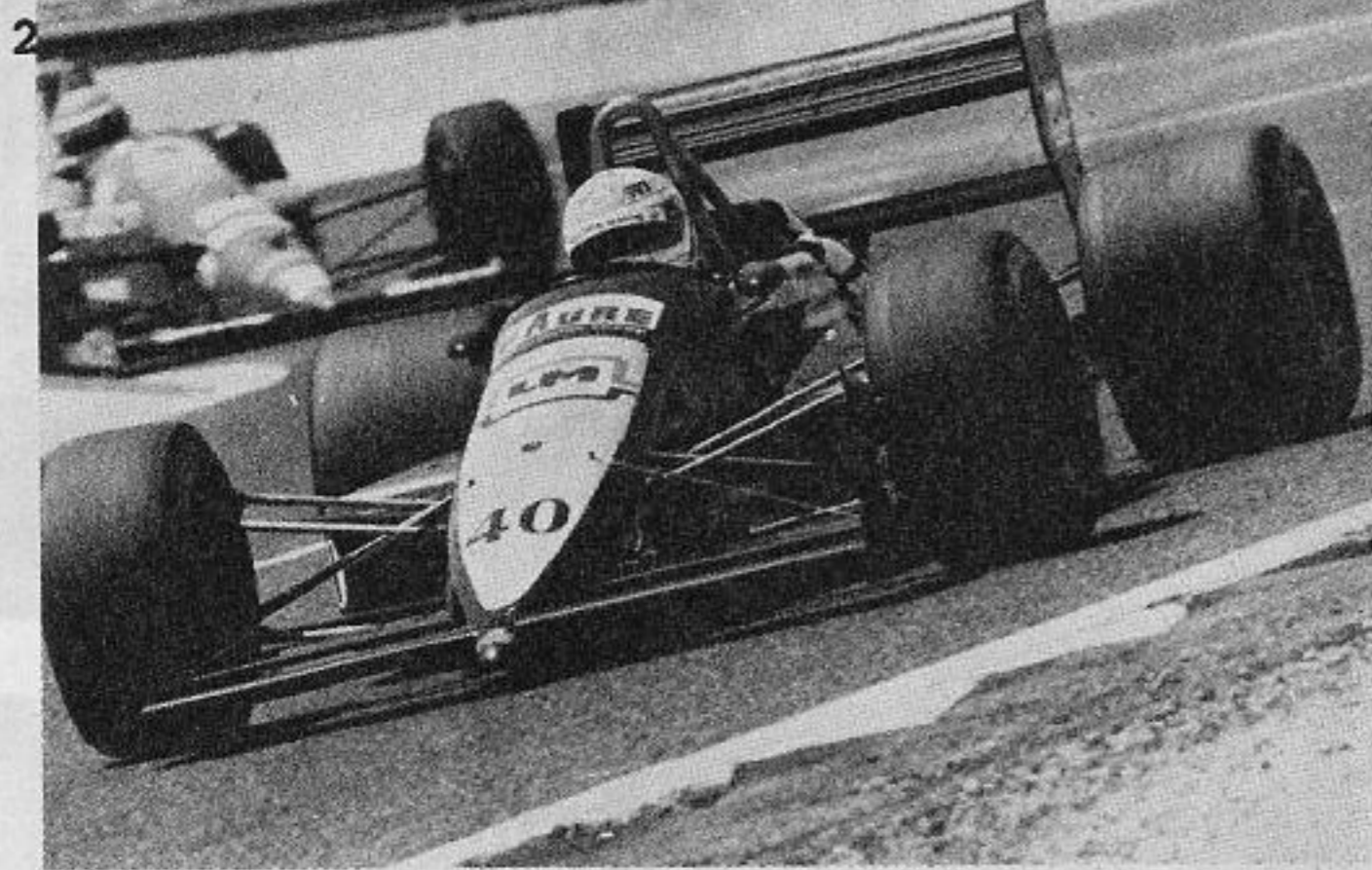
falso de Senna, le permitieron poner en discusión un triunfo inicialmente "decretado" a favor del brasileño. La indudable mayor velocidad neta del sudamericano, y el hecho de haber anunciado Prost ya a mitad de temporada que dejaba las filas de su equipo, no lo ponían por cierto en una situación ideal para pelear por la victoria final. Sin embargo, Alain Prost logró ponerlo a Senna en la obligación de tener que ir al "todo o nada" en el final del Campeonato, dando en Japón una grandísima demostración de validez, gracias a la cual cerró el duelo...

Si alguien tenía dudas sobre la motivación del francés y sobre su condición actual, Suzuka se encargó de dar la respuesta. Con su pase a Ferrari, Prost ha, indudablemente, ganado en motivación, y de allí que los "tifosi" puedan, lícitamente, pensar en un eventual y legendario cuarto suceso del gallo. De por sí que las cifras del "profesor" son de leyenda... Prost ha completado una década de oro en la F.1, corriendo 153 G.P. y obteniendo en diez temporadas, 39 victorias, su-

Ayrton Senna y un gesto elocuente en el habitáculo de su McLaren. Una escena que se reiteró en momentos claves del Campeonato... en los cuales distintos inconvenientes quitaron al brasileño la posibilidad de retener el título mundial.

1. El japonés Aguri Suzuki intentó clasificarse al Zakspeed con motor Yamaha, pero sin éxito, ya que no pudo largar ninguna carrera. 2. Gabrielle Tarquini sobre el AGS, fue el reemplazante del accidentado Philippe Streiff, aunque sin mayor fortuna. 3. Nigel Mansell llega a la FISA para prestar declaración por lo sucedido en Estoril, donde maniobró mal en boxes, desobedeció la bandera negra y se "desparramó" con Senna. 4. Instante decisivo en el Campeonato, con el polémico toque de Prost y Senna que definió el título en favor del francés. 5. Alex Caffi pide paso a Luis Pérez Sala...





biendo 79 veces al podio, sumando 592 puntos y tres títulos del mundo. Para alegría de los simpatizantes del "Cavallino", Prost ha prometido incrementar estas marcas. ¿Cómo no crearle?

SENNÁ: EL GRAN DERROTADO

La madurez emergente de su primer Campeonato del Mundo -y la consiguiente distensión- hacían prever un "bis" del brasileño. Todo estaba de parte de **Ayrton Senna**, pero... Aparte de las cuestiones con la FISA, hay que reconocer que varios problemas mecánicos no han, por cierto, facilitado el trabajo del sudamericano, pero también es cierto que con sus errores, Senna ha contribuido al suceso de su odiado rival... Justamente en el inicio del Campeonato cometió la primera "gaffe", autoeliminándose sin sentido en la largada de Río cuando podía aspirar al triunfo. Luego llegaron los problemas técnicos: la central electrónica en Phoenix, el motor en Montreal y el diferencial en Paul Ricard. Pero previamente, en Imola, había cometido otro error -luego reconocido- al desconocer el "pacto de la primera vuelta" con Prost, dándole al francés motivos para su airada reacción. En Silverstone, además de los problemas de caja, la presión de Prost y **Mansell** lo pusieron en crisis. Después de tres carreras de recuperación, otra vez lo traicionó el motor en Monza. A esa altura no le quedaba otra cosa que ganar continuamente para equilibrar la cuarta victoria de su compañero... La conclusión está aún fresca: el error con Mansell en Portugal y el desesperado "sorpaso" en Japón, han hecho el resto para convertir a Senna en el gran derrotado del '89.

El brasileño, por cierto, no merecía la desclasificación de Japón. Es obvio que **Baltestre** quiso sancionarlo a cualquier costo, pero el corte de la chicana no fue el motivo más feliz... Peor todavía resultó el comportamiento del Tribunal parisino de la FISA, que en modo gratuito excedió su competencia de juicio, castigando retroactivamente a Senna. De todos modos el paulista no ha perdido el título sólo por esto... Senna no es alguien que acepte perder, y es eso lo que lo pone en crisis. Saber aceptar derrotas parciales forma parte de la inteligencia táctica de los grandes campeones. ¿Será suficiente esta lección para Senna?

FERRARI: EL POST-ENZO

Aunque con un estilo que tal vez no sea el que **Enzo Ferrari** hubiese querido para su Scuderia, no hay dudas que éste ha sido un año importante pa-

ra el team de Maranello, que se ha convertido en el gran favorito para el próximo Mundial. Más allá de los tres triunfos del '89, en Ferrari se han sentado las sólidas bases para un '90 que se anuncia a toda orquesta y en el cual el equipo italiano podrá olvidar el "complejo de inferioridad" con respecto a los japoneses. Ferrari ha "quemado" el '89 en la búsqueda de un equilibrio definitivo de la escuadra que, pese a la gran disponibilidad económica, sufría las consecuencias de un período anárquico. El ingreso de **Fiorio**, el divorcio de **Barnard** y el retorno del aparato proyectista a Maranello han sido los grandes cambios en el team más seguido de la F.1. La ventaja que los japoneses de **Honda** tenían sobre los motores aspirados de la nueva generación, y el precio que se aceptó pagar en Maranello por la revolucionaria caja de cambios semiautomática, no han permitido que un piloto Ferrari pudiese luchar por el título. Sólo la gran forma de **Mansell** -quizás en su mejor temporada en la F.1- posibilitó en cierto momento alimentar ilusiones, pero de Monza en adelante, la escasa confiabilidad volvió a apoderarse de las Ferrari.

A la "fuga" de **Barnard**, Ferrari respondió con la adquisición de una dupla de peso en la faz técnica. El argentino **Scalabrini** en la proyección y el estadounidense **Nichols** en pista, prometen suplir con creces la ausencia del talentoso británico, a quien se debe reconocer el mérito de la 640, lejos, el mejor chasis de la F.1 actual como concepto, calidad de construcción y eficiencia. A nivel de pilotos, al alejamiento de **Berger**, Ferrari respondió con la espectacular adquisición del "profesor" Prost, completando así el team italiano la dupla más fuerte de la especialidad. Al temperamento de Mansell se sumará la gran experiencia del flamante tres veces Campeón del Mundo, ambos muy motivados para "vengarse" de los japoneses... Es como decir que, luego de años de monopolio, el '90 promete una lucha abierta e incierta en la Fórmula Uno.

RENAULT: TERCERO EN DISCORDIA

Los triunfos de Mansell y Berger sumados al carisma de Ferrari, no pueden hacer olvidar que este año en el Campeonato, detrás de McLaren finalizó **Williams** y que, luego de los dos "drivers" de Ron Dennis, culminó tercero entre los pilotos el "eterno" **Patrese**. Sin dudas, detrás de estas dos prestaciones está la fuerza de **Renault**, que hizo un gran "rodaje" en el año de su retorno a la F.1. El V10 francés dio siempre muestras

de eficacia absoluta y sólo la 1 inexplicable demora en el auto nuevo de Williams, impidió un mayor número de sucesos para la combinación anglo-francesa. Si bien los dos éxitos de la marca vinieron de la mano del belga Boutsen -y de la lluvia- Patrese fue el gran "fogonero" del team, evidenciando la motivación y la determinación de un principiante pese a los 192 GG.PP. que pesan sobre sus espaldas.

Con el nuevo motor recientemente presentado y con el FW13 convenientemente desarrollado, Renault y Williams prometen mezclarse en la lucha McLaren-Ferrari, aunque la falta de un Prost -quien de palabra había llegado a dar el "sí" a Frank Williams- se dejará sentir a nivel conductivo en un equipo con tantas ambiciones de éxito.

Benetton completó el cuarteto de los "top-teams" del '89. Entre un nuevo V8 -eficiente por cierto- arribado con cierto retardo y con un chasis que no aprovechaba todo el potencial del impulsor americano, los coches multicolores no alcanzaron a rendir lo que se esperaba de ellos. Pese a todo, Nannini -por fuerza, la punta de lanza del team- se alcanzó a dar la satisfacción de la primera afirmación en la F.1, a expensas de la desclasificación de Senna en Japón. Los significativos refuerzos del '90 representados por Barnard y Piquet, prometen completar técnica y conductivamente al equipo que, con el arribo del nuevo V12 de Ford, estará en condiciones de luchar sin complejos con los top teams de la categoría.

Fuera de estos cuatro equipos -que sumaron el 80 por ciento de los puntos en disputa- el Mundial '89 mostró la gran fractura con el resto de los teams de la actual F.1. Obviamente esta situación cambiará sólo en la medida en que se incrementen los equipos dotados de motores "oficiales", único modo de reducir al menos la distancia con respecto a los "tops". En el '90, ya Lotus podrá disponer del efectivo Lamborghini V12 de Forghieri, y tal vez antes de fin de año Tyrrell acceda a los V10 de Honda si es que McLaren adelanta el debut del nuevo V12 oriental. Más adelante, una segunda escuadra provista por Renault -seguramente Ligier- y el ingreso de nuevos constructores como Porsche, pueden ir acentuando este proceso de nivelación que, a gritos, reclama la especialidad.

RETORNOS, DEBUTS Y RETIROS

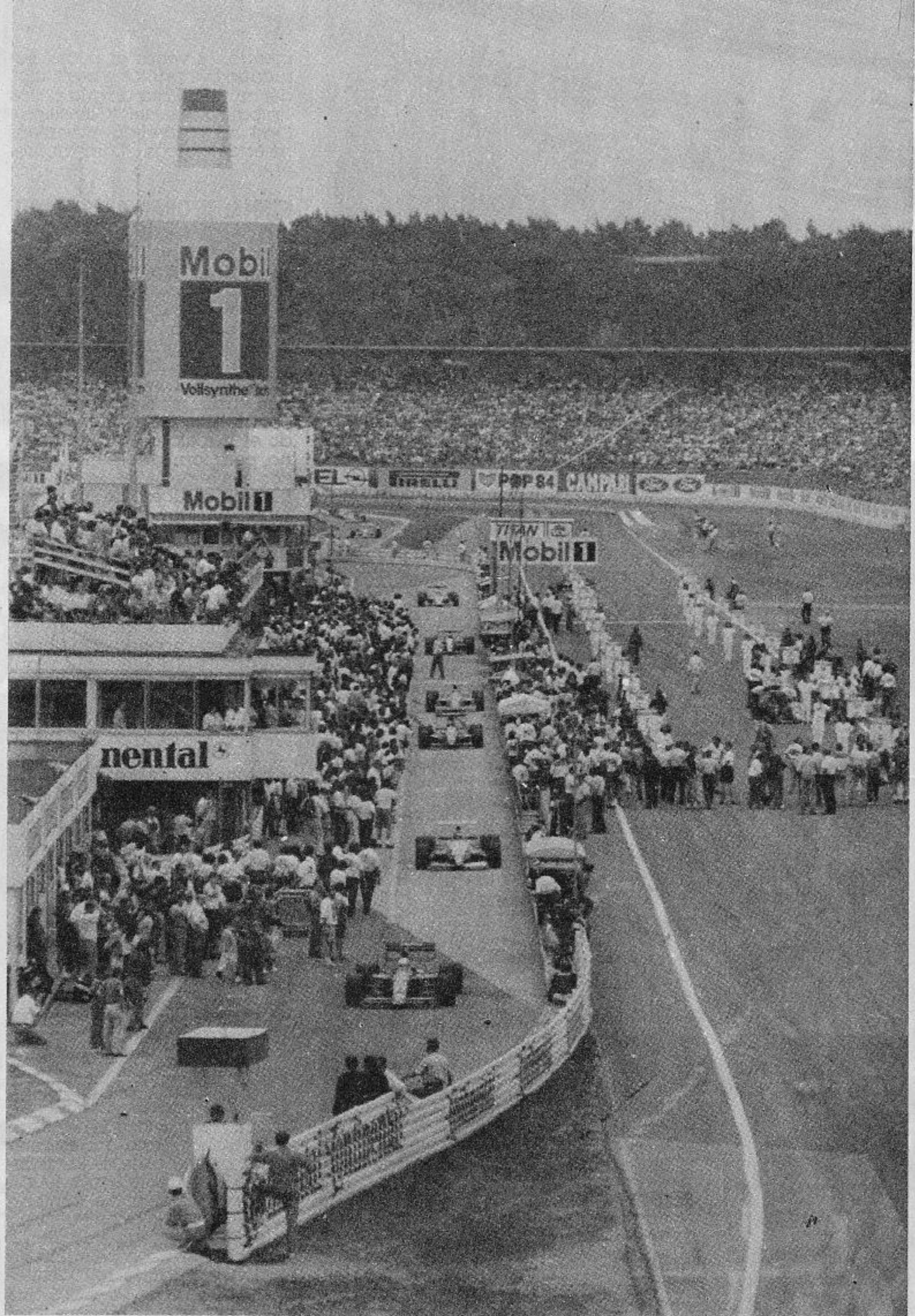
Dos gratos retornos se han producido este año en la F.1. Nos referimos a Brabham y a Pirelli, casualmente juntos en la empresa... La casa de Ches-

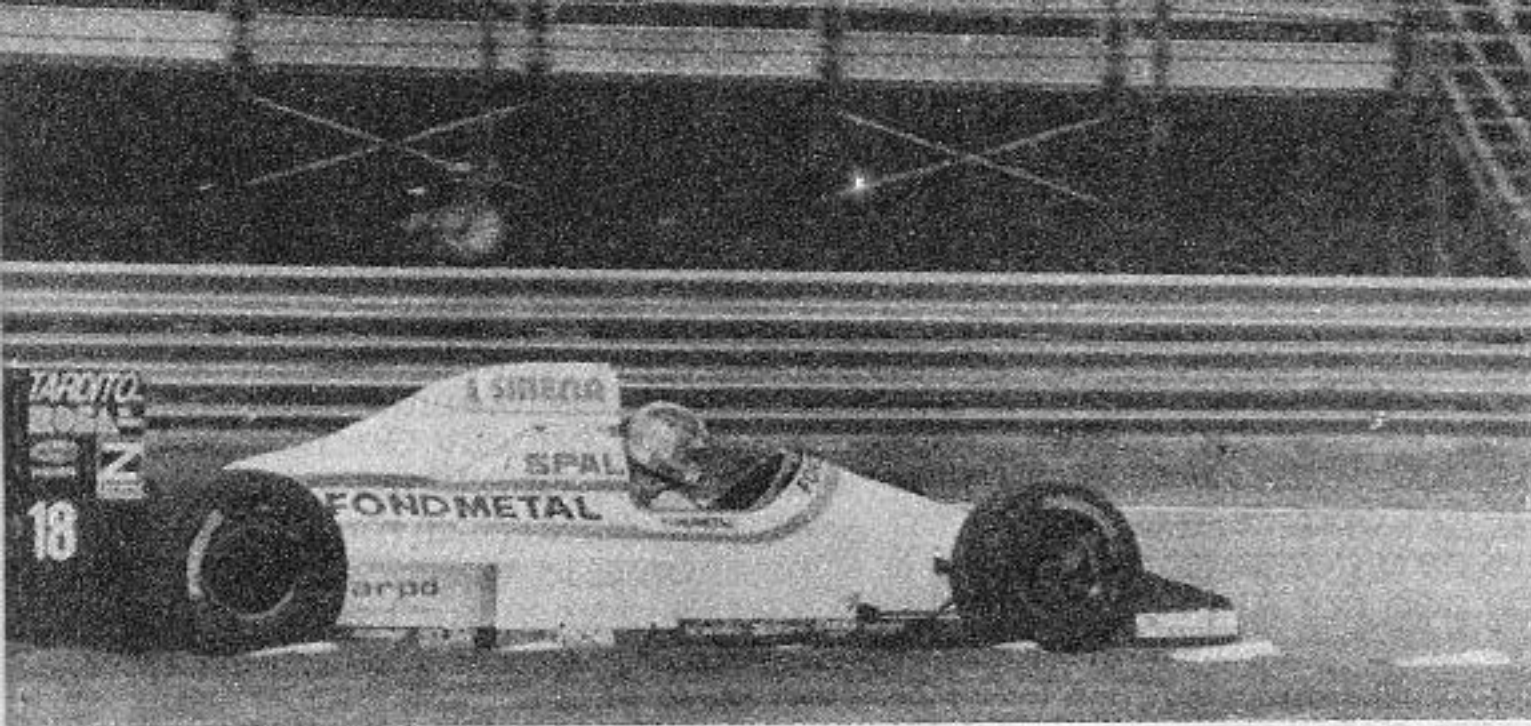
sington cumplió un meritorio papel, si tenemos en cuenta los medios disponibles y el escaso tiempo en que se organizó esta vuelta a la F.1. La validez de un proyectista como el argentino Sergio Rinland, fue el pilar de este significativo reingreso para la categoría, coronado por el prestigioso podio de Montecarlo. Este y el de Dallara en Canadá fueron los mejores resultados de Pirelli, la firma italiana que decidió hacer su rentree en

la F.1 tras un discutible período de pausa. Sin contar con equipos "top" y pretendiendo sólo tomar contacto con la especialidad, Pirelli demostró este año disponer de un producto de excelente nivel, sobre todo en clasificación como en pista semi húmeda. Pese a no conseguir tantos puntos como Brabham y Dallara, Minardi fue quien se convirtió en paladín de Pirelli al final de la temporada, consiguiendo resultados admirables

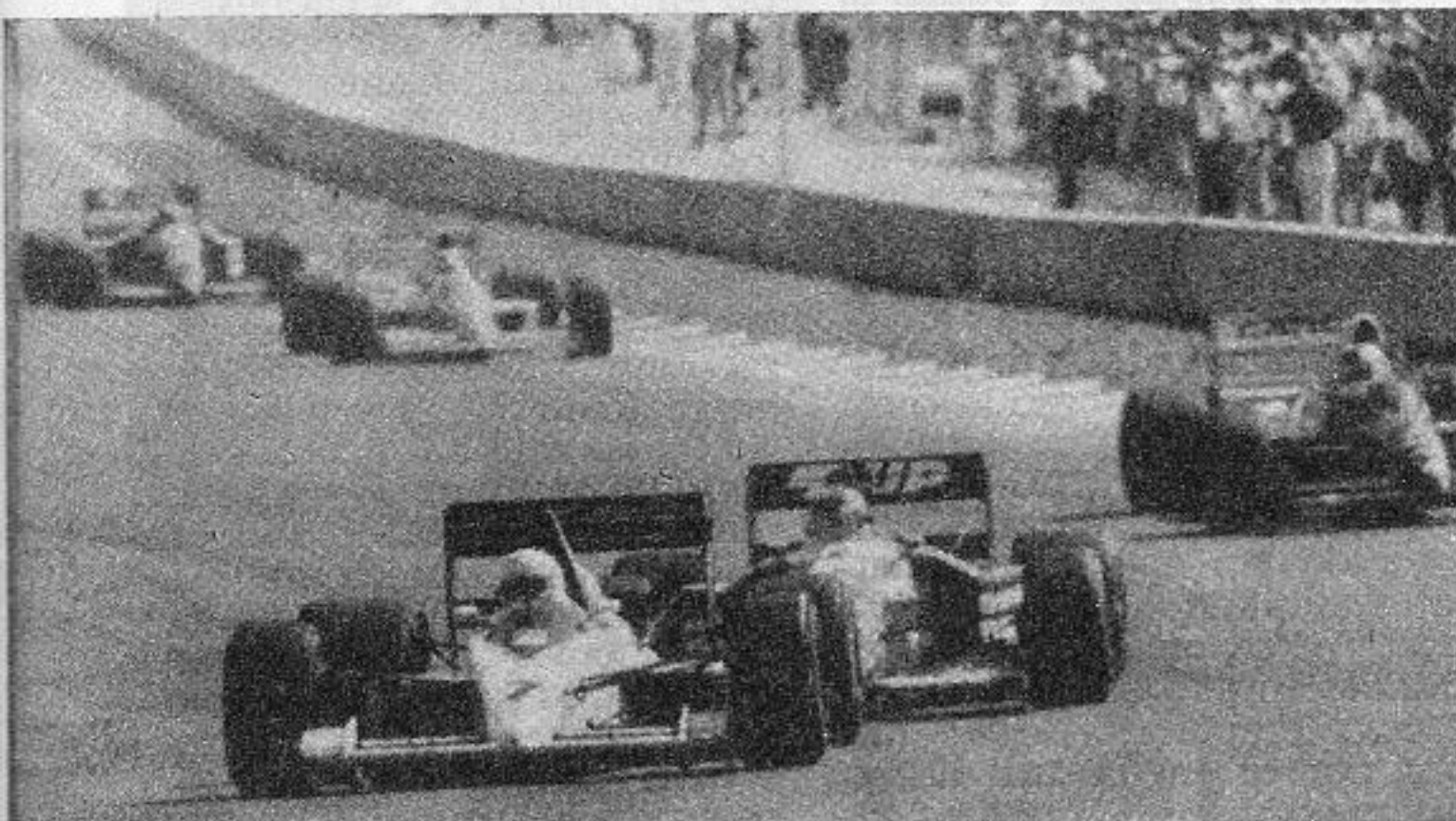
en clasificación, sacando mejor partido de los compuestos clasificatorios de la mano del sensible Martini y de un chasis eficiente, el primero de la era "post Caliri" en el team de Faenza. Lástima que habrá que esperar el '91 para ver a un top team calzado con las gomas radiales italianas, comprobación que hubiese sido ya interesante en el '90.

Entre los debutantes, dos nombres destacados para el ba-





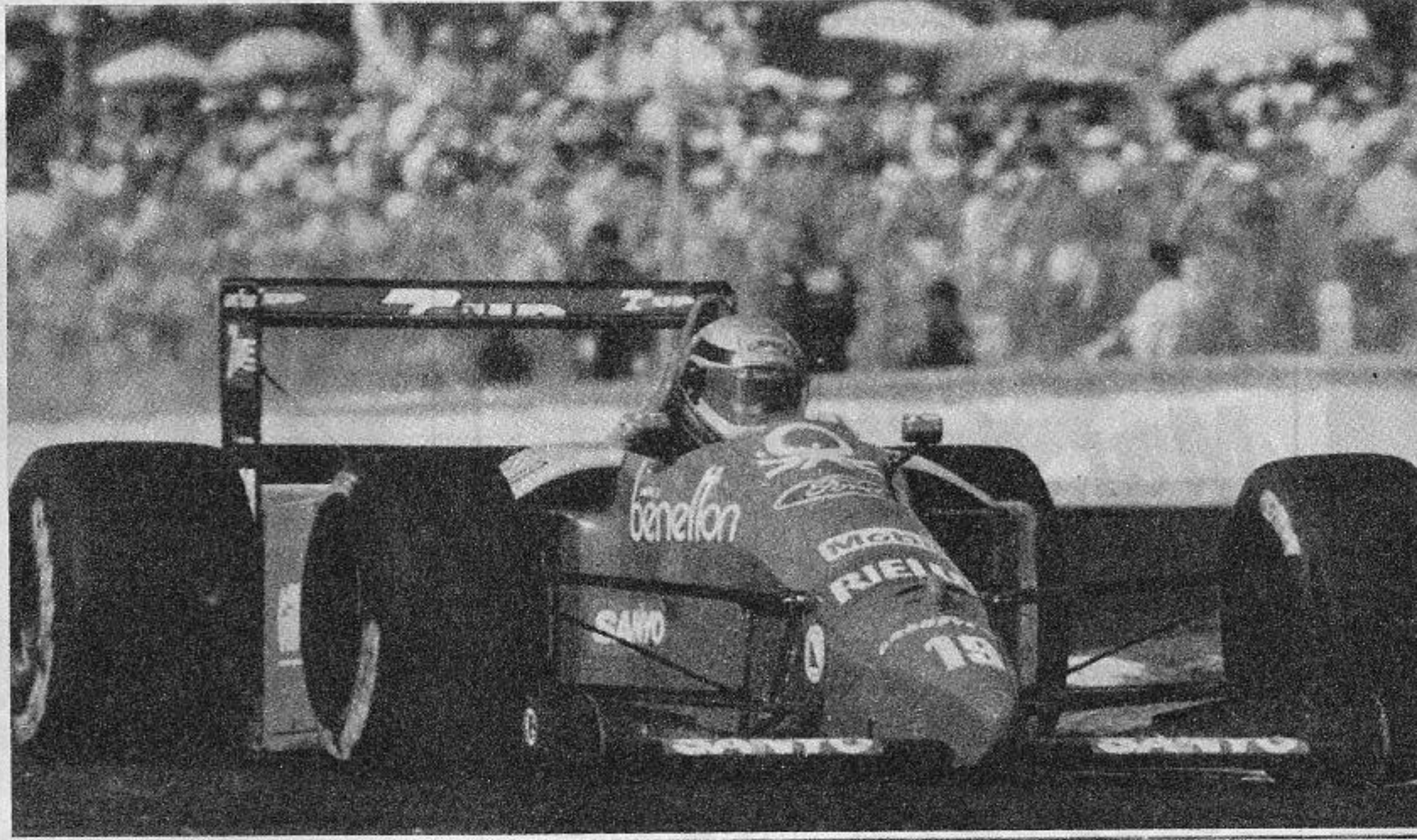
1. Vista panorámica de los instantes previos a la largada en Alemania. El público siguió acompañando masivamente cada presentación de la Fórmula Uno... 2. Piercarlo Ghinzani clasificó al Osella en pocos Grandes Premios, y al final del torneo anunció su retiro... 3. Martin Brundle comanda con su Brabham un pelotón. El equipo británico retornó a la categoría y, tras un comienzo auspicioso, decayó en la segunda parte de la temporada. 4. Alan Jenkins, Director Técnico de Onyx, el equipo debutante que se destacó en el tramo final, al punto de lograr un tercer puesto. 5. La imagen del francés Jean Alesi, la gran revelación de la temporada. 6. Alessandro Nannini con el nuevo Benetton B189-Ford.



4



6



EN MAR DEL PLATA

La multiplicación del placer en un lugar distinto

BAQUERO RESTAURANT

RESERVAS DE MESA HASTA LAS 18 HS.

840731 - 841759

MORENO 4490 ESQ. MISIONES MAR DEL PLATA

RECTITECNICA

RECTIFICACION DE MOTORES
DIESEL Y NAFTEROS

BALANCEO ELECTRONICO
DE CIGUEÑALES

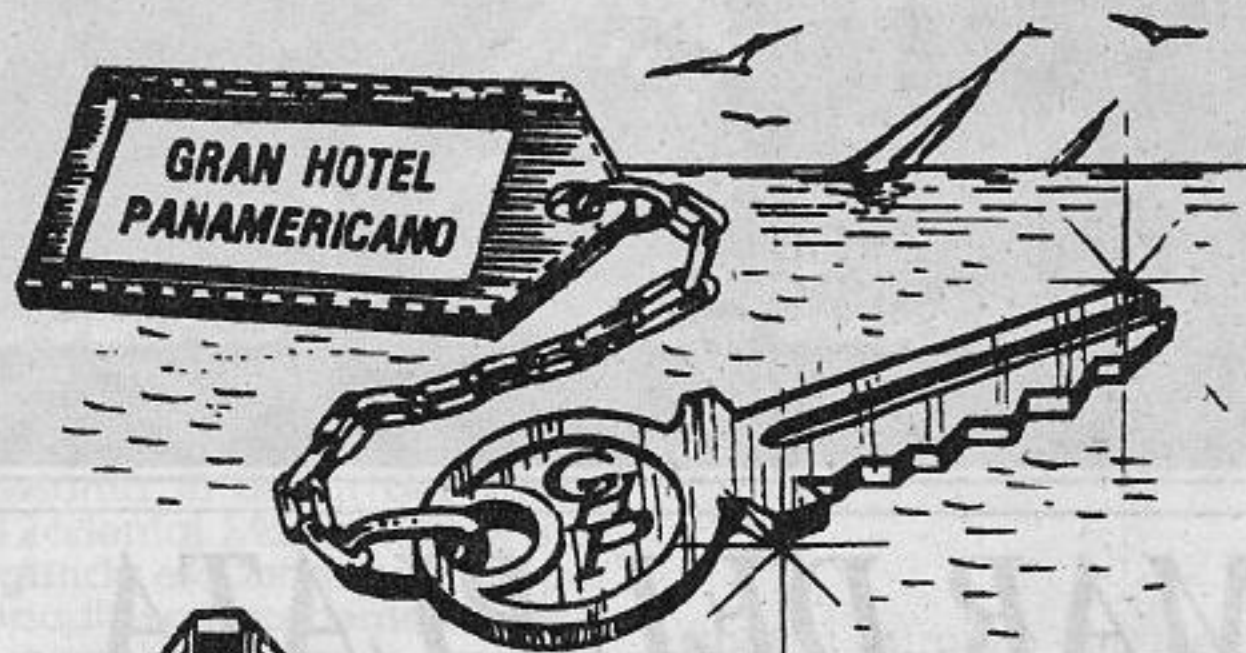
RUTA 8 KM 52,500 T.E. 0322-28697 PILAR
de CARLOS Y OSVALDO LYNN

LA ESQUINA DEL MOTOR

Pistones, Cojinetes, Aros,
Válvulas Conjuntos, Juntas
Distribuidor Oficial
de EMBRAGUES CHIAVETTO

V. VERGANI Y PEDRO LAGRAVE PILAR T.E. 0322-28610
de CARLOS Y OSVALDO LYNN

Esta es la llave de su casa en Mar del Plata...



Gran Hotel
Panamericano

ABIERTO TODO EL AÑO - CALEFACCION CENTRAL
HABITACIONES CON TELEFONO Y BAÑO PRIVADO


H. YRIGOYEN 1683- TEL. 2-6041/42/43 • 7600- MAR DEL PLATA

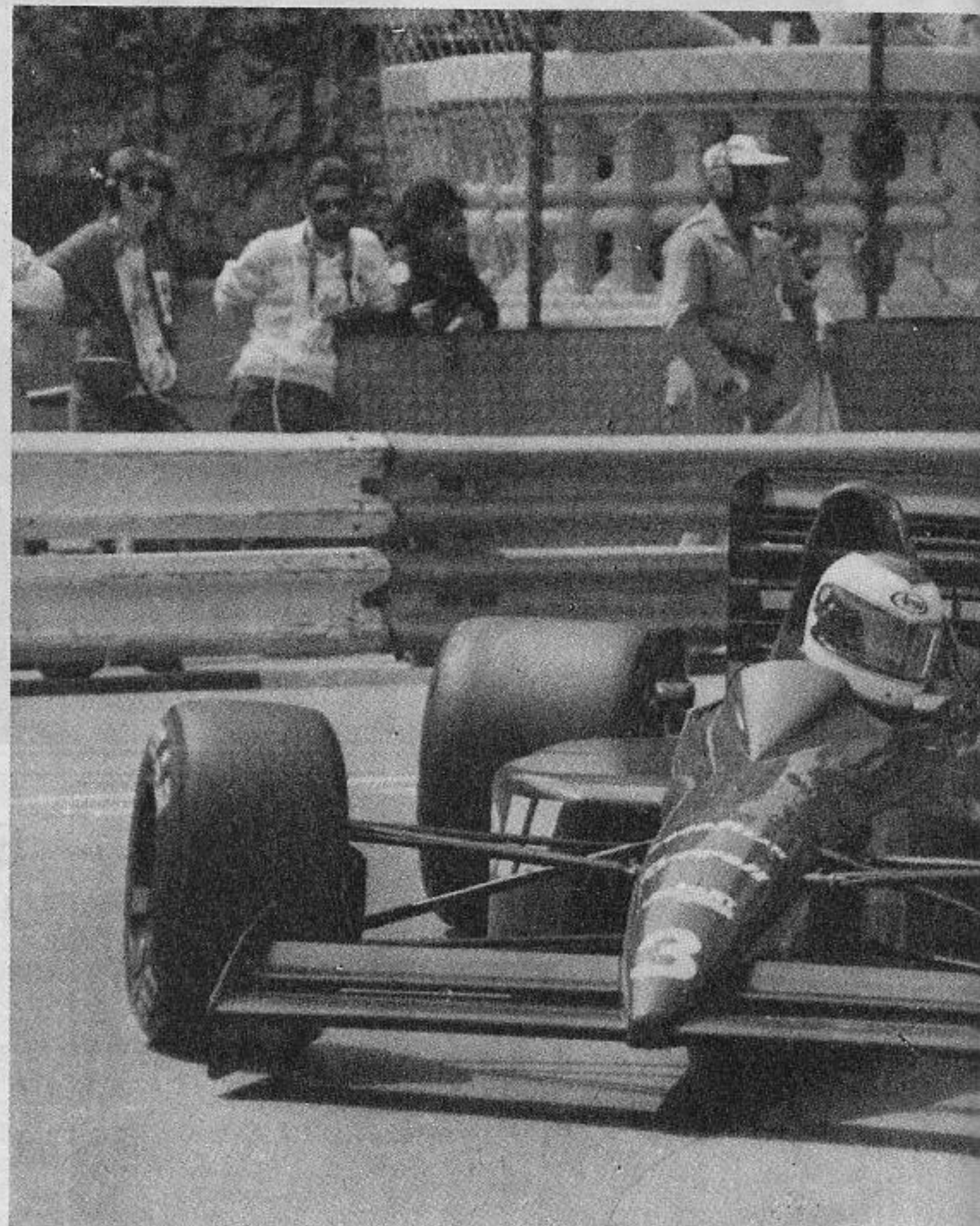
lance del Mundial '90: **Onyx** y **Alesi**. El team de **Mike Earle** - ahora totalmente en manos del belga **Van Rossem** - fue la gran sorpresa pese al escollo de la preclasificación, llegando con **Johansson** al consagratorio podio de Estoril que consolida al equipo entre los diez primeros de la Copa. Pese a ciertos errores de organización, el grupo liderado por **Alan Jenkins** mostró su potencial y entregó resultados más que buenos para un team debutante.

De los pilotos, sin dudas el mejor entre la gran cantidad de "rockies" del '89 fue el francés **Jean Alesi**. No es normal que un piloto debutante debute en F.1 con un cuarto puesto, y tampoco que consiga 8 puntos en su primera temporada, sobre todo cuando esto sucede en una escuadra de nivel medio. Pero en este caso la gran madurez y el talento del neocampeón de la F.3000, se unió a la eficiencia del chasis proyectado por el tandem **Postlethwaite-Migeod**. La efectividad y el aplomo que el joven francés mostró en su primera media temporada de F.1, hacen pensar en un grandísimo futuro para él, sindicado ya como un heredero de Prost.

Muchos pilotos nuevos apreciaron este año en la F.1, destacándose, además de Alesi,

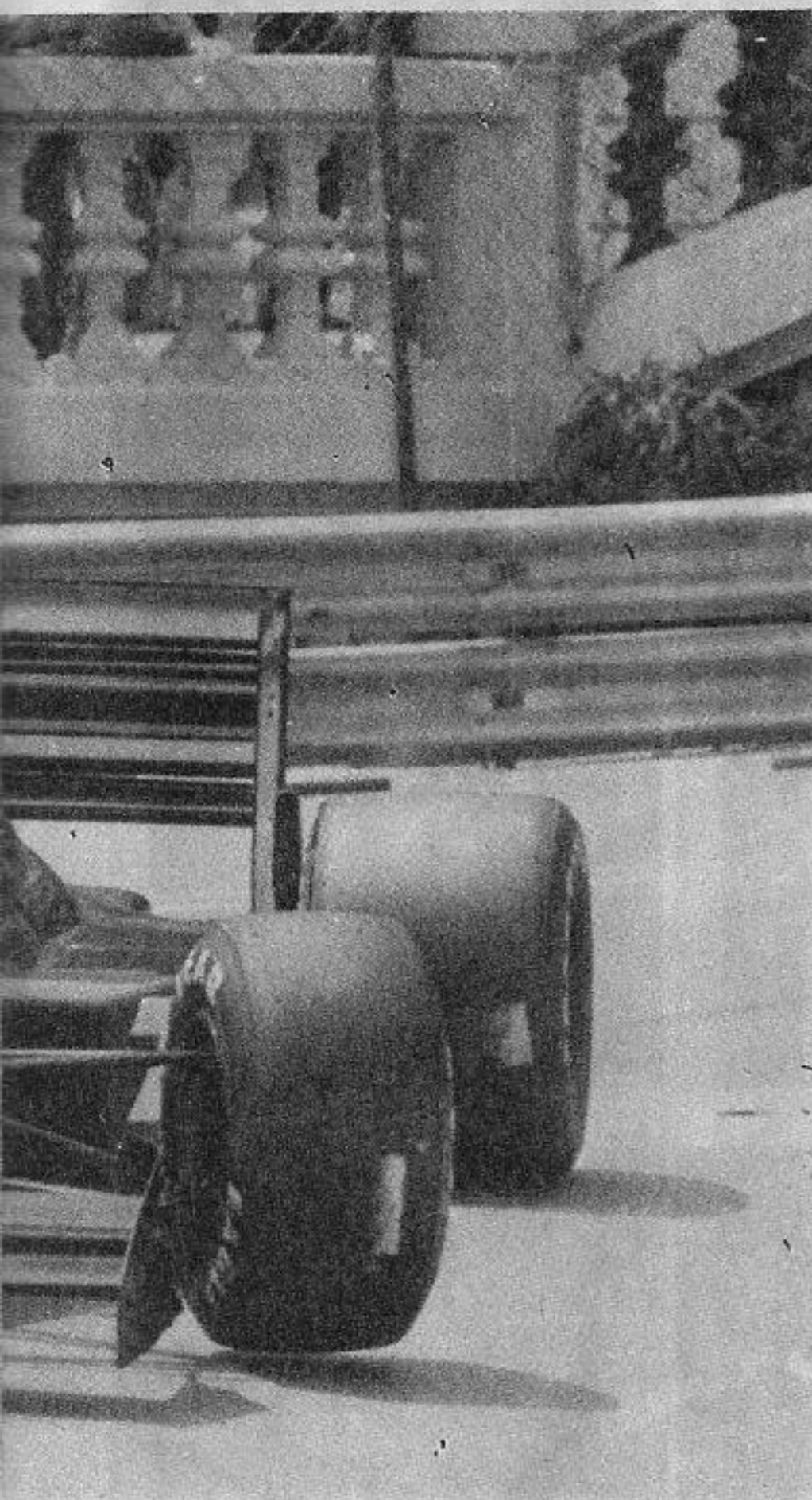
un buen número de debutantes -en gran parte muy bien formados por la F.3000- destinados a reemplazar a los que, como **Ghinzani**, **Arnoux** y **Cheever**, abandonan la máxima categoría. Nos referimos a **Lehto**, **Bernard**, **Donnelly**, **Gachot**, **Herbert**, **Pirro**, **Grouillard** y **Barilla** entre otros. En gran medida varios han sido víctimas del grotesco sistema preclasificatorio que tal vez, por fortuna, sea abolido en el '90 si es que el parque de la categoría se consolida en torno a los 34 coches.

En síntesis, un año poco propenso al aburrimiento ha sido el '89 en la F.1... Grandes duelos, muchas novedades y los infaltables momentos de dramatismo -entre los cuales se destacaron el penoso percance de **Streiff** en Jacarepagua, el impresionante accidente de **Berger** en Imola y el loco vuelo de **Gugelmin** en Paul Ricard- condimentaron una temporada sensiblemente deteriorada en su desenlace, por las irreflexivas actitudes de **Balestre** y los consecuentes chapurreos tribunales que no permiten pensar en una confiable justicia deportiva, al estar el poder concentrado en una sola mano. Pero por suerte, el veredicto de la pista sigue siendo el que importa para quien ama verdaderamente este deporte. 





Arriba: Ron Dennis no dejó detalle al azar y los resultados estuvieron a la vista. En la imagen trabaja sobre los frenos del McLaren junto a un ayudante. **Abajo:** Tyrrell cumplió una temporada decorosa, básicamente por lo realizado por Alesi. También fue importante la efectividad del chasis proyectado por la dupla Postlethwaite-Migeod. Aquí, Palmer en Mónaco.



- R.11-12-18 - FUEGO TURBO

FIAT 600-125-128-147. - REGATTA 85-100 - PEUGEOT - GACEL - LANCIA

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

- Arbol de Levas acero tratado.
- Resortes de válvulas especiales.
- Conjuntos piston, aros y pernos.
- Cajas de velocidad relacionadas.
- Carter de aceite aluminio.
- Platinos de válvulas.
- Palieres flotantes.
- Múltiples especiales 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE.
- Filtros de aire.
- Bujías competición.
- Bobinas (Mallory-Accel).
- Cables de bujías.
- Nafta concentrada (Imoroso).
- Pinturas escapes (VHT).
- Líquido para neumáticos (Anti-derrapantes VHT).
- Kit Turbo (HP + 50%).

Tarjetas de créditos

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)

SE VENDE EQUIPO F3

3 Chassis REYNARD F3. Modelo 88 (2) y 87 (1)

4 Motores Alfa Romeo Novamotor
Herramientas y repuestos varios

Para mayor información comunicarse con srta. Virginia. (059) 38 16 21/28

- CUANTES
- BUZOS
- BOTAS

ANEXO J


- CAPUCHAS ANTIFLAMA

JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

Nombre y apellido.....
Domicilio.....
Ciudad..... Prov.....
Curso.....

APRENDA Y TRIUNFE


ELIJA UN CURSO:

 1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION 

 3 MOTORES

4 MOTOS 

 5 MOTORES de CARRERA

Titulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

LEGITIMA CIGANA PERONE



UNA LLANTA DIFERENTE PARA SU AUTO

- Sierra
- Escort
- Flat Uno
- Línea Renault

Diseño Exclusivo de Ernesto Perone
Pra. JUNTA 3085 (1406) - Capital
• Tel.: 611-3388

WAS CAR

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

COMPANIA AMERICANA DE RESORTES
FONROUGE 2887. Capital
Tel.: 601-7122 / 602-6267

RESORTES DE SUSPENSION

JORGE



- AMORTIGUADORES CON CARGAS ESPECIALES PARA AUTOS POTENCIADOS Ó COMPETICION
- REPARACION DE SUSPENSIONES NACIONALES É IMPORTADAS
- CONTROL DINAMOMETRICO
- Colocación y Venta

OLIDEN 1978 (1440) • CAP. TEL. 687-3867

NEUMATICOS PARA KARTING

- DUROS
- BLANDOS



TIEMPO
"La diferencia"

CHASSIS 

- CADENAS REGINA EXTRA
- CORONAS
- PIÑONES 8 mm. 3/8
- SERIEDAD
- GARANTIA
- CONSULTENOS

• REPUESTOS EN GENERAL
ADQUIERALOS EN:

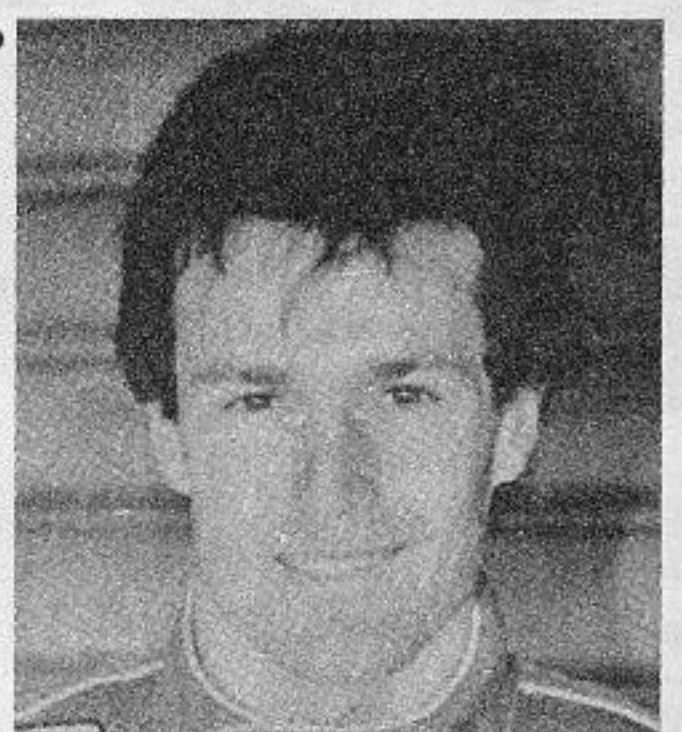
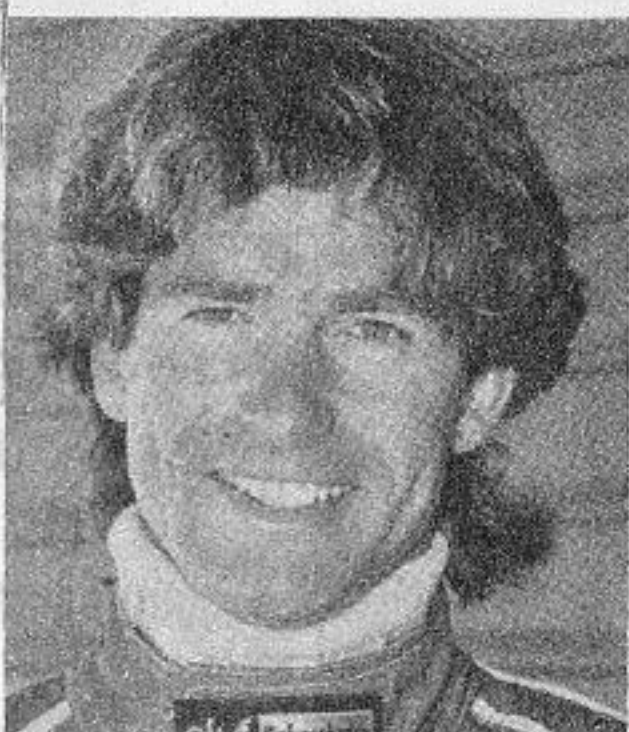
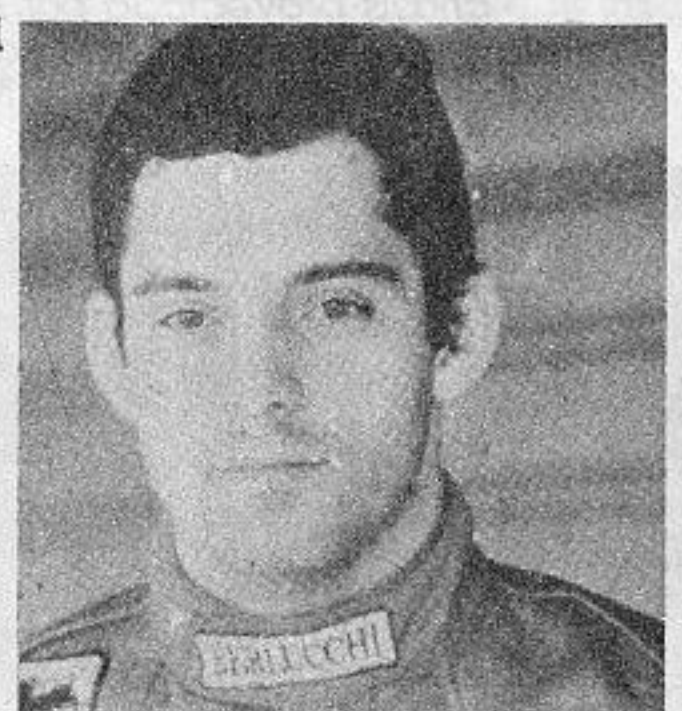
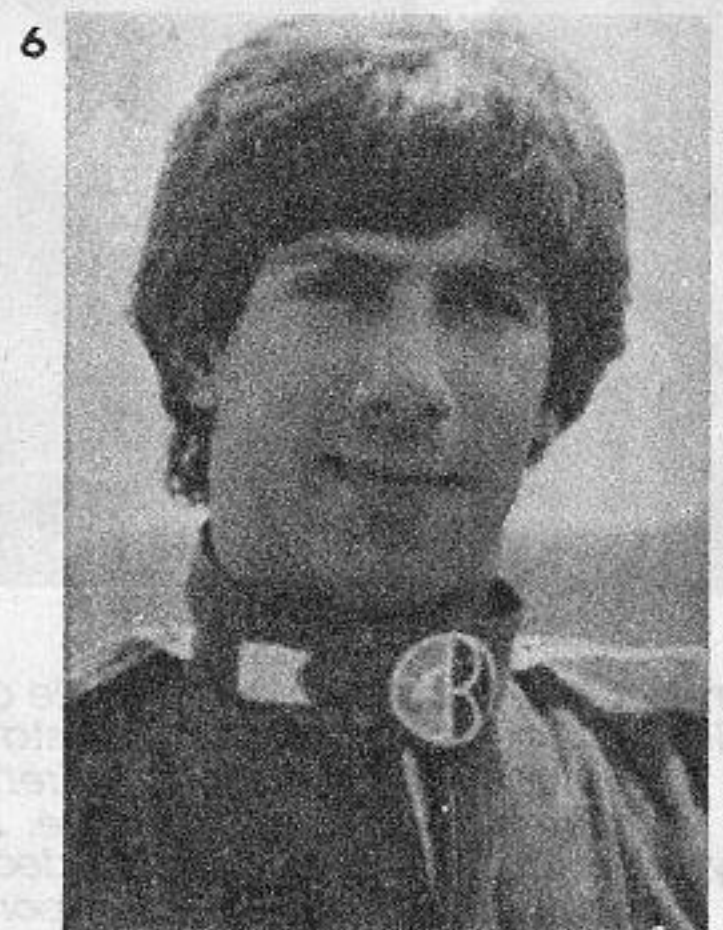
MANOZZO HNOS. y Cía:
Calle 20 N° 4833 • Villa Lynch
• Tel. 757-1826



Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3787. 4º B. ☎ 862-7734

TODOS LOS PILOTO

Este año fueron cuarenta y siete los protagonistas, aunque no todos pudieron participar. Las mayores figuras volvieron a ser un francés y un brasileño compañero de equipo. Italia fue el país con mayor número de pilotos —quince— aunque Nannini fue el único



que alcanzó la victoria. La Argentina volvió a estar presente con Larrauri, quien no pudo correr ningún Gran Premio.



OTOS

3



1 - Michele Alboreto. -Italiano. Nació en Milán el 23-12-56. Debutó en F.1 en San Marino '81 con Tyrrell. Disputó 131 GGPP, ganó 5, 2 pole positions, 3 récords de vuelta. Corrió en Tyrrell (81/83/89), en Ferrari (84/85/86/87/88) y en Larrousse (89). A partir de Francia fue reemplazado por Alesi, y pasó a Lola a partir de Alemania

8



3 - Philippe Alliot. -Francés. Nació en Voves el 27-7-54. Debutó en F.1 en el GP de Brasil '84 con Ram-Hart. Siguió en ese equipo en 1985. A partir del GP de Alemania '86 corrió en Liger. En 1987 y 1988 en Lola, y en 1989 en Larrousse. Disputó 79 GGPP. Campeón francés de Fórmula Renault 1973.

4 - René Arnoux. - Francés. Nació en Grenoble el 4-7-48. Debutó en F.1 en el GP de Bélgica '78 con Martini-Cosworth. Disputó 149 GGPP; ganó 7, 18 pole positions, 12 record de vuelta. Corrió en Martini (78), Surtees (78), Renault (del 79 al 82), Ferrari (83/84). Corrió en Liger en 1986, 1987, 1988 y 1989. Se retiró de la F.1.

5 - Gerhard Berger. - Austríaco. Nació en Wörgl el 27-8-59. Debutó en F.1 en Austria '84 con ATS. En Arrows en 1985, en Benetton en 1986 y en Ferrari en 1987, 1988 y 1989. Disputó 73 GGPP; ganó 5; 4 pole positions, 9 récords de vuelta.

6 - Paolo Barilla. -Italiano. Fue piloto de Minardi en 1989. Participó en Japón en lugar de Pierluigi Martini, largó pero no llegó a cubrir una vuelta.

7 - Eric Bernard. -Francés. Nació en Stes el 24-8-64. Debutó en el GP de Francia '89 con Lola-Lamborghini a partir de Alemania fue reemplazado por Alboreto. Corrió 2 GGPP.

8 - Enrico Bertaggia. -Italiano. Nació en Venecia el 19-9-64. En Coloni, desde el GP de Bélgica, pero no logró clasificarse, como así tampoco en cuatro carreras más. No estuvo en Japón.

9 - Thierry Boutsen. - Belga. Nació en Bruselas el 13-7-57. Debutó en F.1 en Bélgica '83 con Arrows. Corrió en Benetton en 1987 y 1988, y en Williams en 1989. Disputó 105 GGPP; ganó 2.

10 - Martín Brundle. - Inglés. Nació en King's Lynn el 1-6-59. Debutó en F.1 en Brasil '84 con Tyrrell. Disputó 69 GGPP. Corrió en Tyrrell (84/85/86), en Zakspeed (87), una sola carrera en 1988, con Williams en el GP de Bélgica, reemplazando a Nigel Mansell, y en Brabham, en 1989.

11 - Alex Caffi. - Italiano. Nació en Rovato, Brescia, el 18-3-64. Debutó en Italia '86 en lugar de Berg, con Osella. Siguió en 1987 en dicho equipo, y corrió en Dallara en 1988 y 1989. Corrió 44 GGPP. Subcampeón '83 en Fórmula Abarth, ganador de la Copa de Europa de F-3 en 1985.

12 - Ivan Capelli. - Italiano. Nació en Milán el 25-5-63. Debutó en F.1 en el GP de Europa 85 con Tyrrell. Disputó 50 GGPP. En 1986 corrió en Italia y Portugal en AGS, y en March en 1987, 1988 y 1989. Campeón Europeo de F-3 en 1984. Campeón Intercontinental de F-3000 en 1986.

13 - Eddie Cheever. - Estadounidense. Nació en Phoenix, Arizona, el 10-1-58. Disputó 132 GGPP. Corrió en Osella (80), Ligier (82), Renault (83), Alfa Romeo (84/85), FORCE (86) sólo en Detroit reemplazando a Tambay, y en Arrows (87/88/89).

14 - Yannick Dalmas. - Francés. Nació en Le Beausset el 28-7-61. Debutó en F.1 en el GP de México '87 con Lola-Cosworth. Corrió en 1988 en este equipo, y en Larrousse en 1989. Disputó 17 GGPP. Campeón 1984 Fórmula Renault Francia '89. Fue reemplazado en Lola por Eric Bernard a partir del GP de Francia '89, y a partir del GP de Inglaterra corrió para AGS en lugar de Joachim Winkelhock.

15 - Christian Danner. - Alemán. Nació en Munich el 4-4-58. Debutó en F.1 en el GP de Bélgica de 1985 con Zakspeed. Disputó 36 GGPP. En 1989 en Rial. Fue reemplazado en este equipo por Gregor Folter a partir de España '89.

16 - Andrea De Cesaris. - Italiano. Nació en Roma el 31-5-59. Debutó en F.1 Canadá 1980 con Alfa Romeo. Disputó 135 GGPP. 1 pole position, 1 record de vuelta. Corrió en Alfa Romeo (80/82/83), McLaren (81), Ligier (84/85), Minardi (86), Brabham (87), Rial (88), Dallara (89). Campeón Mundial Junior de Karting en 1976, Subcampeón Británico BP de F-3 en 1979.

17 - Martín Donnelly. - Irlandés. Nació en Belfast el 26-3-64. Debutó en F.1 con Arrows-Cosworth en Francia '89. Corrió 1 GP. En 1989 fue "les-ter" del equipo Lotus.

18 - Gregor Folter. - Suizo. Nació en Zürich el 27-3-65. Campeón Suizo de F-Ford 2000 en 1985, y campeón suizo de F-3 en 1986. En 1989 con EuroBrun. No pasó ninguna preclasificación. En España debutó en Rial aunque fue eliminado reglamentariamente de la clasificación.

19 - Bertrand Gachot. - Belga. Nació en Luxemburgo el 22-12-62. Campeón Inglés 1986 de F-Ford 2000, Campeón Inglés de F-3 en 1987. Debutó en F.1 en el GP de Francia '89 con Onys. Corrió 5 GGPP. En Italia corrió con Onyx y en Japón con Rial.

20 - Piercarlo Ghinzani. - Italiano. Nació en Riviera d'Adda, Bérgamo, el 16-1-52. Debutó en F.1 en Bélgica. Luego pasó a Toleman. En Osella en 1986, en Ligier en 1987, en Zakspeed en 1988, y otra vez en Osella en 1989. Disputó 76 GGPP. Campeón Europeo de F-3 en 1977, Campeón de Italia de F-3 en 1979. Se retiró de la F.1.

21 - Maurizio Gugelmin. - Brasileño. Nació en Curitiba el 20-4-63. Debutó en Brasil '88 con March-Judd. Continuó en March en 1989. Disputó 31 GGPP; 1 record de vuelta. Campeón RAC 1.600 en 1982, Campeón Europeo de FF-2000 en 1984.

22 - Olivier Grouillard. - Francés. Nació en Frenouillet el 2-9-58. Debutó en F.1 en Brasil '89 con Ligier. Subcampeón 1988 en el Campeonato Francés de F-3, y subcampeón 1988 en el Campeonato Intercontinental de F-3000. Corrió 12 GGPP.

23 - Johnny Herbert. - Inglés. Nació en Romford el 25-3-64. Campeón Británico de F-3 1987. Campeón Intercontinental de F-3000 en 1980. Debutó en Brasil '88 con Benetton. Disputó 6 GGPP.

24 - Stefan Johansson. - Sueco. Nació en Vaxjo el 8-9-56. Debutó en F.1 en el GP de Inglaterra '83 con Spirit-Honda. Disputó 78 GGPP. En 1984 Tyrrell, y desde el GP de Italia en Toleman. En el '85 en Ferrari a partir de Portugal, y hasta Australia '86. En 1967 corrió en McLaren, en 1988 en Ligier, y en 1989 en Onyx. Campeón Escandinavo de Karl 1973, campeón Inglés de F-3 en 1979.

25 - Nicola Larini. - Italiano. Nació en Lido di Camaiore el 19-3-64. Debutó en el GP de Es-

7



12



13



17



18



22



23



paña '87 con Coloni-Cosworth. En 1988 y 1989 corrió en Osella. En el GP de Detroit '88 participó como primer suplemento. Disputó 19 GGPP. Subcampeón de la F-Fiat Abarth 1984. Campeón Italiano de F-3 en 1986.

26 - Jirky-Jarvi Letho. - Finlandés. Nació en Espoo (Helsinki) el 31 de enero de 1966. En Portugal '89 no pasó la preclasificación. Debutó en F.1 España '89. Disputó 2 carreras. Campeón Británico y Europeo F-Ford 2000 1987.

27 - Oscar R. Larrauri. - Argentino. Nació en Granaderos Baigorria (Sta Fe) el 19-8-54. Debutó en F.1 en San Marino '88 con EuroBrun. Disputó 7 GGPP. Regresó a la F.1 en Italia '89 en lugar de G. Foitek en EuroBrun, pero no preclasificó en cinco ocasiones.

28 - Nigel Mansell. - Inglés. Nació en Upton-on-Seven el 8-8-53. Debutó en F.1 en el GP de Austria '80 con Lotus-Cosworth. Corrió en Lotus (80 al 84), en Williams (85/86/87/88) y en Ferrari en 1989. Corrió 133 GGPP; ganó 15; 12 pole positions; 11 récords de vuelta. Subcampeón mundial de F.1 en 1986 y 1987.

29 - Pierluigi Martini. - Italiano. Nació en Lugo di Romagna el 23-4-61. Debutó en F.1 en el GP de Brasil '85 con Minardi-Cosworth. En 1986 y 1987 se dedicó a la Fórmula 3000. Disputó 39 GGPP. En 1988 volvió a la F.1 con Minardi desde Detroit. Campeón en ropero de F-3 1983.

30 - Stefano Modena. - Italiano. Nació en S. Prospero (Modena) el 12-5-63. Debutó en F.1. en Australia, '87 con Brabham-BMW. En 1988 corrió en EuroBrun, y en 1989 en Brabham. Disputó 26 GGPP.

31 - Roberto Moreno. - Brasileño. Nació en Río de Janeiro el 11-2-59. Debutó en F.1 en el GP de Japón 1987 con AGS-Ford. Corrió 6 GGPP. Campeón de F.3 del certamen Townsend Thoresen 1980. Campeón Intercontinental de F-3000 1988. En 1989 en Coloni.

32 - Satoru Nakajima. - Japonés. Nació en Okazaki el 23-2-53. Debutó en F.1 en el GP de Brasil '87 con Lotus, y fue el primer japonés que realizó una temporada completa en F.1. Disputó 43 GGPP, 1 récord de vuelta.

33 - Alessandro Nannini. - Italiano. Nació en Siena el 7-7-59. Debutó en F.1 en el GP de Brasil '86 con Minardi-Motori Moderni. Corrió 47 GGPP; ganó 1, 1 récord de vuelta. En 1987 siguió en Minardi, y en 1988 y 1989 en Benetton.

34 - Jonathan Palmer. - Inglés. Nació en Sussex el 7-11-56. Debutó en F.1 en el GP de Europa '83 (Brands Hatch) con Williams. Disputó 84 GGPP; 1 récord de vuelta. Corrió en Williams (83), RAM (84), Zakspeed (85/86) y Tyrrell (87/88/89). Campeón Europeo de F-2 1983. Campeón Inglés de F-3 en 1982.

35 - Riccardo Patrese. - Italiano. Nació en Padova el 17-4-54. Debutó en F.1 en Mónaco '77 con Shadow-Cosworth. Disputó 192 GGPP; ganó 2; 3 pole positions; 4 récords de vuelta. Corrió en Shadow (77), Arrows (del '78 al '81) Brabham (82/83 y 86), y Alfa Romeo (84/85). Corrió en Australia '87 con Williams, y también durante 1988 y 1989. Campeón Mundial de Kart 1974, Campeón Europeo de F-3 en 1976.

36 - Luis Pérez Sala. - Español. Nació en Barcelona el 15-5-59. Debutó en F.1 en Brasil '88 con Minardi-Cosworth. Disputó 26 GGPP. Campeón Copa R-5 España en 1980.

37 - Nelson Piquet. - Brasileño. Nació en Río de Janeiro el 17-8-52. Debutó en F.1 en el GP de Alemania '78 con Ensign-Cosworth. Corrió 175 GGPP; ganó 20; 24 pole positions; 23 récords de vuelta. Corrió con Ensign y con McLaren (78), Brabham (del '78 al '85) Williams (86/87) y Lotus (88/89). Campeón Británico BP de F-3 en 1978. Subcampeón Mundial de F.1 en 1980. Campeón Mundial de F.1 en 1981, 1983 y 1987.

38 - Emanuele Pirro. - Italiano. Nació en Roma el 12-1-62. Debutó en F.1 en el GP de Francia '89 con Benetton. Disputó 10 GGPP.

39 - Alain Prost. - Francés. Nació en Saint-Chamond el 24-2-55. Debutó en F.1 en el GP de Argentina '80 con McLaren. Disputó 153 GGPP; ganó 39 (récord absoluto); 20 pole positions; 30 récords de vuelta. Corrió en McLaren (78), en Renault (81/82/83); en 1984 volvió a McLaren, donde corrió hasta 1989. Campeón Europeo de F-3 en 1979, Campeón Mundial de F.1 en 1985, 1986 y 1989, y Subcampeón Mundial 1988.

40 - Pierre-Henri Raphanel. - Francés. Nació en Cap d'Adge el 27-5-61. Campión Francés de F-3 en 1985. Debutó en Rial en Bélgica después de correr una carrera en Coloni y no clasificar en nueve competencias. Corrió 1 GP. A partir del GP de Bélgica pasó a Rial.

41 - Bernd Schneider. - Alemán. Nació en Scharbrücken el 20-7-64. Debutó en F.1 en el GP de México '88 con Zakspeed, donde corrió también en 1989. Disputó 7 GGPP y no registró paso en Japón '89. Campeón de la F-3 Alemana en 1987.

42 - Ayrton Senna Da Silva. - Brasileño. Nació en San Pablo el 21-3-60. Debutó en F.1 en Brasil '84 con Toleman. Corrió en Toleman ('84), en Lotus (85/86/87) y en McLaren (88/89). Disputó 94 GGPP; ganó 20; 42 pole position; 13 récords de vuelta. Campeón Sudamericano de Kart 1977. Campeón inglés de Fórmula Ford 2000 en 1982. Campeón inglés de F.3 en 1983. Campeón Mundial de F.1 en 1988, y subcampeón mundial en 1989.

43 - Aguri Suzuki. - Japonés. Nació en Kyoto el 8-9-60. Debutó en F.1 en el GP de Japón '88 con Lola-Cosworth. Corrió 1 GP. Campeón Japonés de F.3000. Fue piloto de Zakspeed en 1989, pero no pasó ninguna de las 16 preclasificaciones del año.

44 - Gabriele Tarquini. - Italiano. Nació en Giulianova el 2-3-62. Debutó en F.1 en el GP de San Marino 1987 con Osella-Alfa Romeo. En 1989 corrió en AGS. Disputó 15 GGPP.

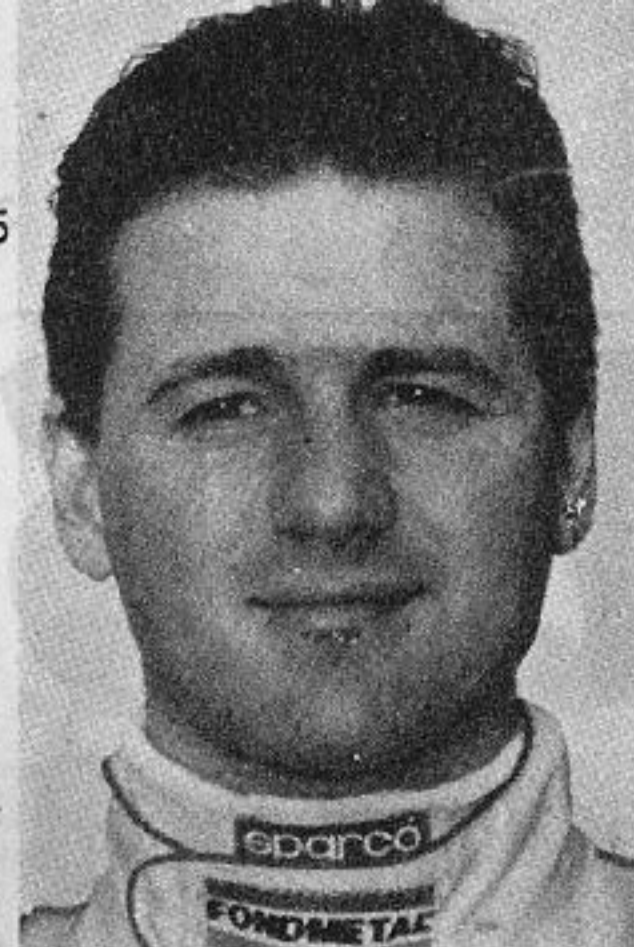
45 - Derek Warwick. - Inglés. Nació en Alresford el 27-8-58. Debutó en F.1 en Las Vegas '81 con Toleman. Disputó 115 GGPP, 2 récords de vuelta. Corrió en Toleman (81/83), en Renault (84/85), en Brabham (86), reemplazando a partir del GP de Canadá a De Angelis, y en Arrows en 1987, 1988 y 1989. En el GP de Francia '89 fue reemplazado por una carrera por Martin Donnelly.

46 - Volker Weidler. - Alemán. Nació en Heilberg el 18-3-62. Subcampeón alemán de F-Ford 1600 en 1981. Campeón europeo y Alemán de F-Ford 1600 en 1982, y alemán de F-Ford 2000. Campeón alemán de F.3 en 1985, y ganador de la Copa Porsche en 1987. En 1989 fue piloto de Rial, pero no debutó al no preclasificar.

47 - Joachim Winkelhock. - Alemán. Nació en Waiblingen el 24-10-60. En 1986 ganó la Copa Porsche 944 Turbo. En 1987 fue subcampeón alemán de F.3. En 1988 logró el Campeonato alemán de F.3, y el europeo de la misma categoría. No debutó, al no preclasificar en ninguna.



25



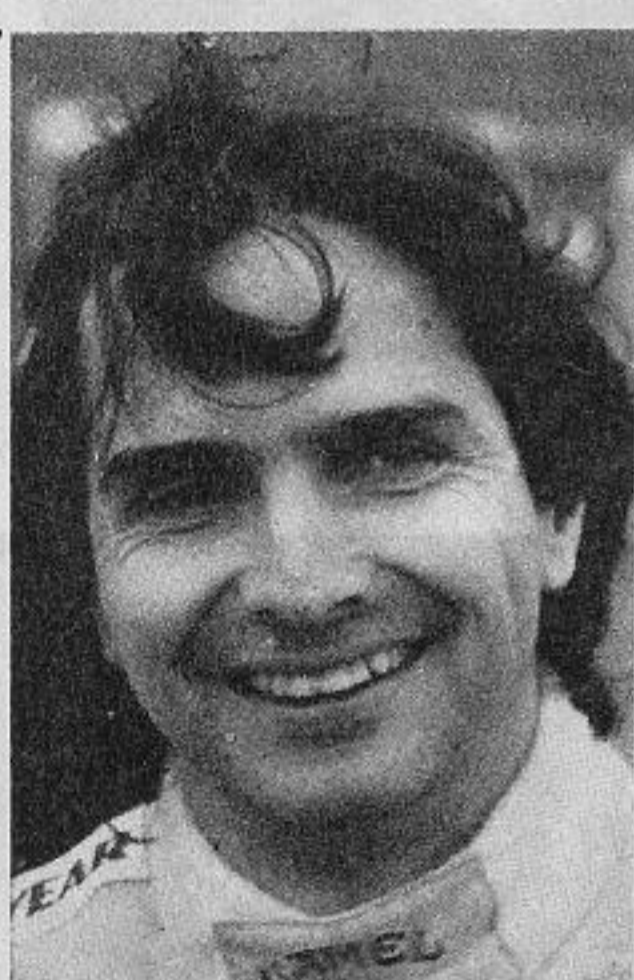
30



31



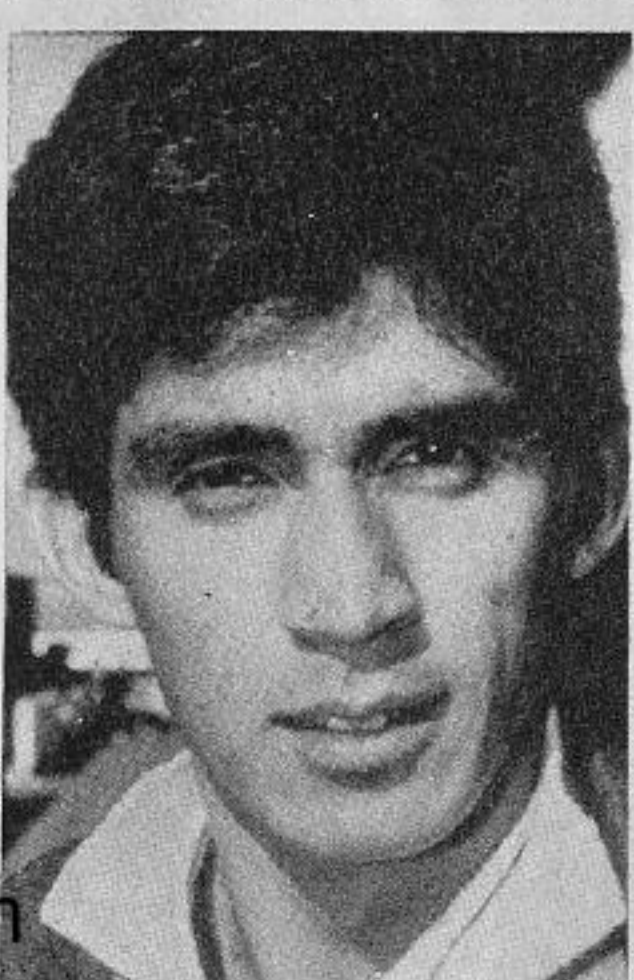
36



37



42



43

26



27



28



29



32



33



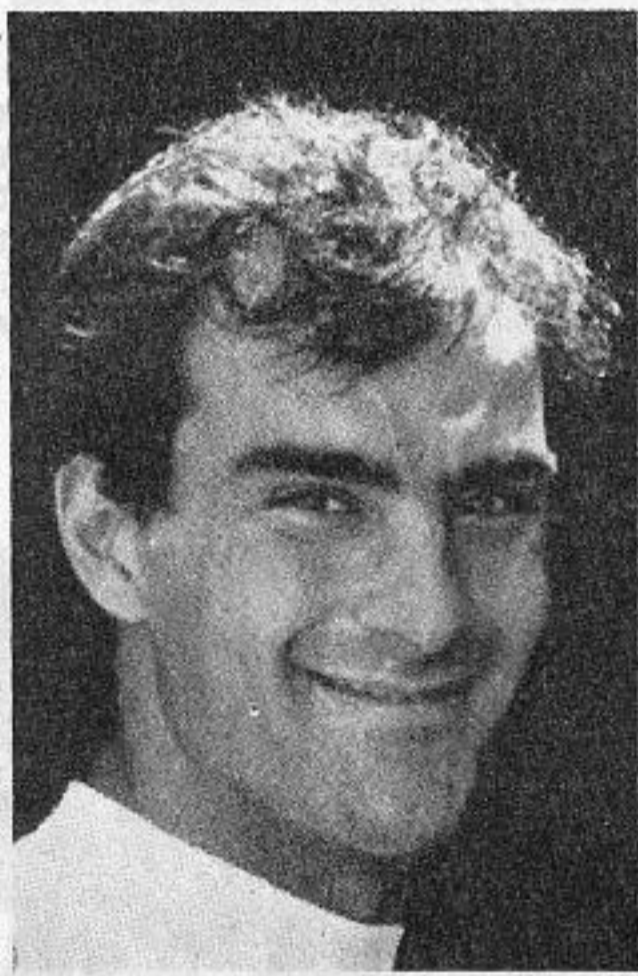
34



35



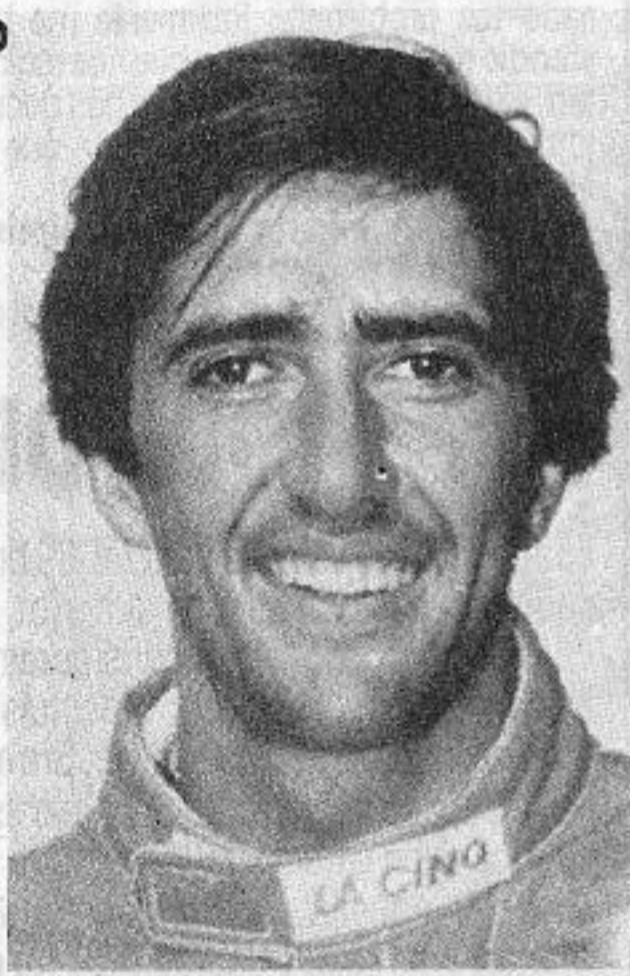
38



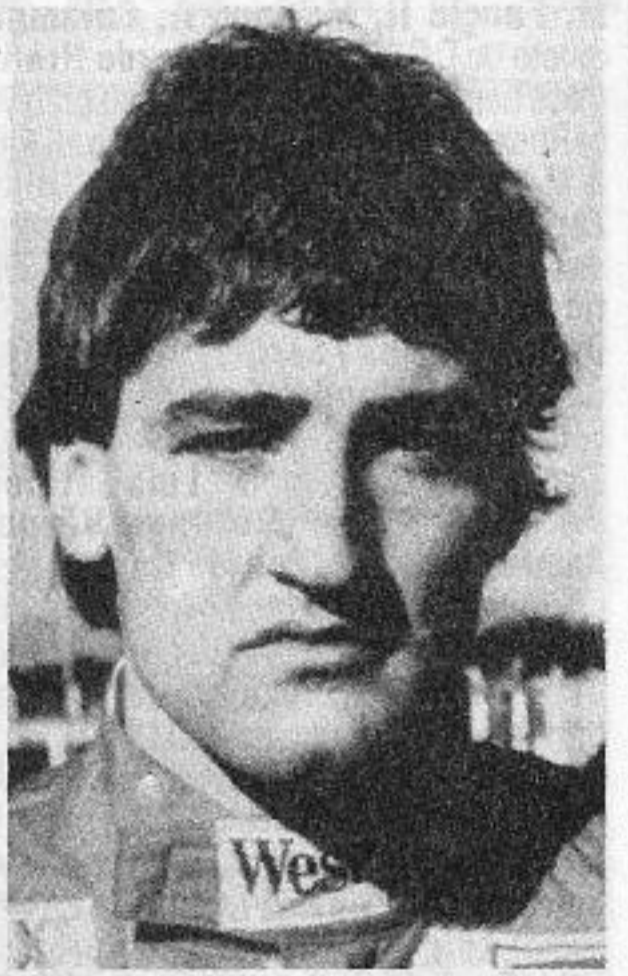
39



40



41



44



45

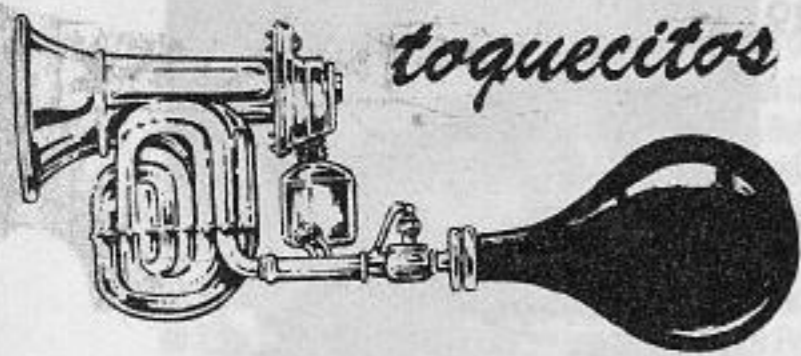


46



47





REGLAMENTO DE T.C.

Finalmente, el último sábado de 1989 la Comisión Directiva de la **A.C.T.C.** aprobó el **nuevo reglamento** que entrará a regir desde la primera carrera de esta temporada, el 18/2 en Santa Teresita, de acuerdo con el informe que presentará el Comisario Técnico Carlos Marchese.

Entre las innovaciones más sobresalientes, figura que para **Chevrolet** el peso mínimo será de 1.225 kilos, y podrán usar caja de cuatro marchas. La primera de ellas deberá tener entre 2.55 y 2.70, la segunda y tercera serán libres y la cuarta, 1.00, acotándose que también podrán usar la caja de velocidades con la que venían corriendo hasta el año anterior. En lo que hace a **Dodge**, la relación de compresión se llevó a 9:1 a la par que podrán usar el puente trasero colgante, mientras que para los **Ford Fairliffe**, el peso mínimo será de 1.300 kilos y deberán tener el puente trasero sin colgar. Se destaca que para esta marca **queda prohibido el ingreso de nuevos vehículos**, autorizándose únicamente los de Oscar Angelletti y Norberto Bressano. Ampliaremos.

¡MUCHAS GRACIAS!

Esta vez es para agradecer las tarjetas con saluciones que nos enviaron **Rubén Del Campo** (piloto de turismo Clase 3), **Juan M. Fangio II**, **Mariano A. Calamante** (piloto de T.C.), **Ramón Eduardo Hrefnik** (hace tiempo que no nos manda su gran yerba Rosamonte...), **Horacio G. Diez** (Ogilvy & Mather), **José Luis Di Palma**, "**Nico**" **Zappego**, **Angel R. Ruiz** (Vicegobernador de San Luis), **Hugo Zen** (Isaura), **Mario Geretto** (piloto de Turismo Clase 3), **Oswaldo Pirlas y Sergio Pranzoni** (Rally Clase 3), **Rolando Gorrini** (piloto de F.R.A.), "**Quique**" **Sandrini** (amigo de General Cabrera, Córdoba), **Luis Garicoits** (Renault Argentina), **Domingo Vázquez Ramis** (Vara Kart), **Ricardo Carniel** (Asociación Deportiva Automovilística Bariloche), **Roberto Nápoli** (Radio San Nicolás), **Luis Minervino** (piloto de T.C.), **Carlos Crocco** (piloto de T.C.2000), **J. L. Bartolini** (Safari S.R.L.), **Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas**, **Fate**, **Jorge Recalde**, Equipo "**Carburando**", **Delfín Rabinovich** (Kicsa Aluminio), **Luis y Mario Paolucci** (pilotos de T.C.), **Daniel López** (piloto de F.R.E.), **Oscar Alaux**, **Jorge Omar del Río** (piloto de T.C.2000), **Oscar Tinnacher** (piloto de Turismo Clase 2) y **Oscar Pentecoste** (piloto de Fórmula Sierra). A todos ellos, muchas gracias y felicidades.

CAMBIOS VARIOS

Mediante una nota dirigida a la C.D.A., la **Asociación Pilotos de Fórmula Dos Nacional** solicitó que para esta temporada, se reglamente la **prohibición de probar** en las semanas previas, en los circuitos que, a su turno, serán escenarios de competencias. Además, también se propuso eliminar el uso de la fibra de carbono. En lo que hace al **Turismo A.P.A.T.** solicitó al ente rector que las competencias del pre-

LA FE DE CINGOLANI

Después de la experiencia en la **Fórmula Ford española** y de haber visitado la **fábrica Reynard en Inglaterra**, **Daniel Cingolani** volvió por **veinticinco días al país, con una enorme fe en su futuro europeo y con muchas novedades. CORSA dialogó con él y así fue desgranando el excelente piloto de Nueve de Julio, las alternativas vividas... y las por vivir.**

"La posibilidad en España se abrió gracias a César Cami Landaburu (en la foto, parado junto al auto de Cingolani y un mecánico), que vive allá y tiene un equipo de Fórmula Ford con chasis Reynard. Como los autos no estaban garando, el tema primario fue probarlos y correr con ellos como para detectar qué pasaba. Así se comenzó... Hice varios entrenamientos y un par de carreras, de las cuales ustedes ya informaron oportunamente. Si bien los resultados no fueron buenos deportivamente, sirvieron para el trabajo en los autos y, fundamentalmente, para que los contactos que me había posibilitado Teo Da Silva en Europa, continuasen avanzando. Así fue que antes de la carrera, bajo la lluvia en Jerez, el representante de Reynard en España recibió un fax de la casa matriz, donde Rick Gorne, el director del área de ventas y servicios de la empresa, le solicitaba que yo viajara a Inglaterra antes de regresar a la Argentina. Fuimos a Bicester y nos recibieron muy bien. Hablamos, primero, de los problemas que yo había detectado en el auto de Fórmula Ford, y también del aporte que podía hacerles con respecto al chasis de Fórmula Tres. Coincidimos en los vicios que presentaban los autos y Gorne me dijo que en los chasis '90 se habían solucionado los problemas. Realmente me sorprendió no sólo la forma en que nos recibieron, sino también el tiempo que nos dedicaron y, mucho más, el ofrecimiento que me hicieron para la próxima temporada".

—**¿Y en qué consistió el ofrecimiento?**
—En correr en Fórmula Tres Inglesa el año

'90, con todo el respaldo de fábrica. Ellos me ubicarían en un equipo que aún no está definido cuál será, pero sí uno de buen nivel, que trabaje cercano a la fábrica...

—**¿Y no tendrías que hacer aportes económicos?**

—No sería estrictamente necesario, pero si yo hago un aporte, podría ser que fuera a un team de mejor nivel y que pueda hacer más tests a lo largo del año. Sería la forma de hacer una mejor temporada. Estamos trabajando en la búsqueda de publicidad para lograr los aportes necesarios.

—**¿Vas a trabajar para Reynard o sólo para el equipo?**

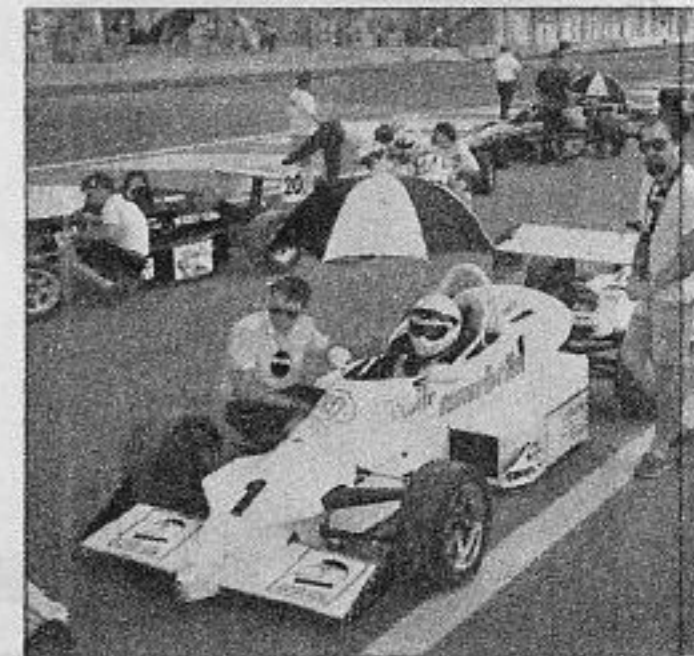
—No... Como Reynard no tiene equipo oficial de fábrica, deriva el trabajo de desarrollo de los autos en los equipos que reciben su apoyo directo, es decir que yo iría a uno de esos teams.

—**¿Notaste preocupación en la fábrica por los magros resultados de la temporada '89, donde prácticamente perdieron todos los campeonatos a manos de Ralt y Dallara?**

—Ese es un tema netamente económico. También son conscientes de que 1989 no fue un buen año; es por ello que han trabajado en solucionar los problemas del auto para tratar de recuperar a los buenos equipos que corrían con Reynard y que ahora están con otros chasis. El problema, creo yo, no pasa sólo por los autos sino por la falta de esos buenos equipos que, como decía antes, trabajan bien sobre los chasis, hacen el desarrollo de los mismos y suministran información sobre los inconvenientes que se pueden presentar en materia de torsión, transmisión de potencia al piso, etc.

—**¿Cuándo tenés que volver a Inglaterra y donde pensás vivir cuando estés allá?**

—Hace unos pocos días recibí un fax de Gorne, donde me solicitaba que estuviese en Bicester el 10 de enero para comenzar a entrenar con el Reynard modelo 903, en alguno de los circuitos ingleses donde no ha-



ya nieve. Puede ser en Donington, Silverstone o Snetterton. También allí me informaba que mi participación sería en el equipo de Alan Docking, en el Pacific Racing, o en el Swallow. Uno de ellos, seguramente, será mi destino como piloto para este año.

—**¿Hay algo que te preocupe de este operativo?**

—No. Sólo cómo me voy a adaptar al ritmo de vida inglés. El resto va a ser lo mío, lo que más me gusta: estar todo el día y todos los días con los autos de carrera. No creo que tenga demasiado tiempo para aburrirme, sobre todo teniendo por delante el desafío de trabajar sobre un auto que no está en su condición óptima. Eso me encanta. Creo que la experiencia que hicimos junto con José Sabah en la evolución de los Reynard 883 del equipo GeMo, será clave para mí en esta nueva etapa que voy a encarar con mucha fe. Pienso en que todo va a salir bien.

El optimismo y la posibilidad se abren en la vida deportiva de Daniel Cingolani, otro argentino que emprende el camino de Europa, ya con experiencia y para buscar un lugar en la Fórmula Tres Inglesa. Todo no va a depender de él exclusivamente. Habrá que ver qué equipo le toca en suerte, el nivel del mismo y cómo funcione el nuevo Reynard. Si todo está medianamente bien, no nos caben dudas de que el resto lo va a poner el piloto.

Néstor Carbia

EL PORQUE DE UNA FOTO, Y ALGO INSOLITO

La apertura del balance general '89 brindado en nuestra edición anterior, se ilustra con una foto que consideramos bastante simbólica de algo de lo más representativo del año que se fue. Sin embargo, acaso la interpretación que estimamos debe dársele, faltó en modo explícito en aquella oportunidad. Tal vez, en efecto, hayamos debido explicar entonces que el símbolo campeaba en aquella escena, en la imagen quieta de la más famosa de las cypecitas de **Oscar Gálvez**, estacionada junto a sus pares (... si es que alguna vez los tuvo) el día en que el Autódromo pasó a llamarse como el legendario ídolo rutero; y al paso del Falcon de **Oscar Castellano**, el mismo que recobraría para Ford, la casa de los amores del "Aguilucho", el título del T.C. tras buen paréntesis... Y todo esto, en el año en que el gran "Tito", días más tarde de aquella reconquista, se iría... La gente, los fotógrafos, la algarabía de aquel inolvidable 19 de marzo del Gran Homenaje Na-



cional que perpetúa la foto, completan el cuadro de un hecho que, a todos, los dejó una marca indeleble por mucho más allá del inventario anual... seguramente.

En otro orden, y pasando a la nota que es también un homenaje a nuestro incondicional colaborador, el inefable **Ro-**

gelio "Cholo" Cano, debemos aclarar que, obviamente, no el "texto" y las "fotos... como reza el encabezamiento, sino la producción de la misma, es lo que corresponde a la autoría de **Duilio Caro**. Las tomas gráficas, claro, son del Cholo...

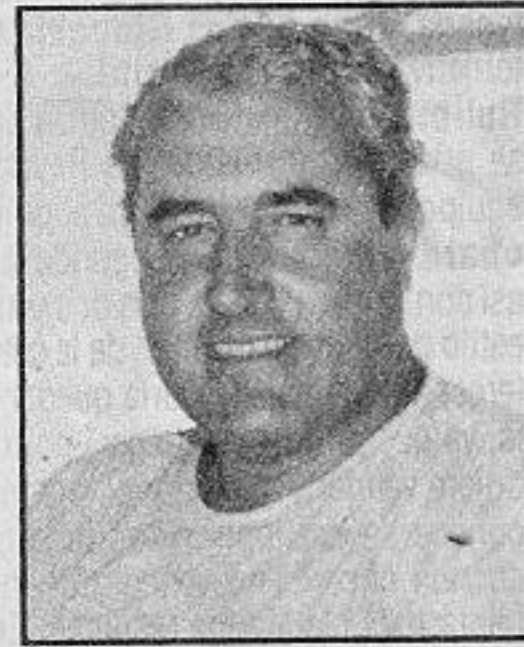
LA FIESTA DE LA A.C.T.C.

El pasado viernes 22/12/89, en las instalaciones de Parque Norte tuvo lugar la "Gran Cena coronación de la Temporada '89", organizada por la Subcomisión de Fiestas de la **Asociación Corredores Turismo Carretera**. Se comió, se bebió, se disfrutó y, como epílogo, se bailó, aunque previo a la danza fueron entregándose los premios. Pero basta de cháchara y vayamos a lo que interesa, mostrando algunos pasajes de la agradable reunión: **1.** No... Oscar Castellano no está bailando el vals de los novios, sino música moderna. Pero el "uno" es "chapado a la antigua"... **2.** Rubén Marcos, acompañante del Campeón Castellano, con trofeo en alto. Es el que ganó por ser quien más puntos lograra entre los que van en la butaca de la derecha... Lo flanquean

Ricardo Zacur, acompañante de Antonio Aventín, y Angel Nondedeu, de la Subcomisión de Fiestas de la A.C.T.C.. **3.** Emilio y Pablo Satriano reciben de Rubén Gil Bicella el trofeo instituido al ganador del certamen de Marcas, que quedó en poder de Chevrolet. **4.** Orgullosa, Dorita Lukmann, acompañante de Angel Barfi, muestra la copa que la distingue como la mejor entre las damas acompañantes. Es más gratificante verla con este "look", y no enfundada en el buzo anti-flama... Los que a su lado desentonan son Petrushelli y Testa, de la Subcomisión de Fiestas. **5.** En el centro, Luis "Tito" Delconte, y flanqueándolo, su hija Silvia y Luis Landriscina, quien con sus cuentos animó la velada.



EN MAR DEL PLATA BALNEARIO BAQUERO FARO NORTE



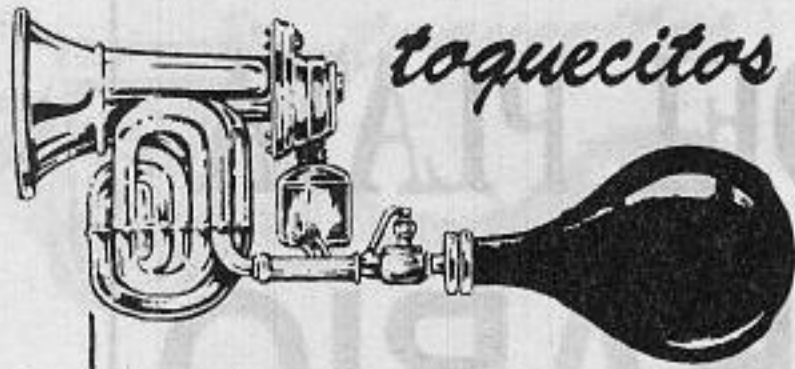
*Felicidades
Amigos!
y los espero
en*

FARO NORTE



FOTOS: ANIBAL LOSCIALE

AV. MARTINEZ DE HOZ Y 00
RESERVAS: 841759
7600 MAR DEL PLATA



sente año tengan un recorrido no menor de sesenta kilómetros. Por otra parte, se determinó que la apertura del calendario 1990 será el 25/2 en el Autódromo de Mar del Plata.

ENCUENTRO FORDISTA

Antes de finalizado el ya pasado año, en una quinta aledaña a la Capital Federal y con el "clan" Bessone como excelente anfitrión, tuvo lugar una reunión en la que se congregaron todos los representantes de Ford en T.C.2000 y otras categorías, autoridades de la empresa, miembros de la Comisión de Automovilismo Deportivo de la marca y preparadores y pilotos oficiales y semificiales. Todo transcurrió en medio de gran camaradería, se trazaron planes y se practicó el deporte al aire libre. En la foto vemos -de izquierda a derecha- a Ernesto Rodríguez, suegro de "Tito" Bessone, a don Ernesto, al "Negro" Giambronne, a Jorge Flaiban, de Autolatina y a Alberto Crespo (h).



REVANCHA DEL G.P.

Este jueves 4/1, Yacimientos Petrolíferos Fiscales y la Asociación Turismo Provincial realizarán a las 19 horas, una conferencia de prensa en Diagonal Norte 777, en la que anunciarán el Rally Revancha Gran Premio, que tendrá lugar durante los días 20 y 21 de enero en la ciudad de Pinamar.

COMO SE PIDE

Con fecha 22/12/89, la semana anterior recibimos en nuestra redacción una nota firmada por Robert Von Kreutzbruck ("El Suizo"), la que textualmente dice:
"En el N° 1223 de vuestra revista, en la pá-

PANORAMA DE LA F.3 '90

No es habitual que a esta altura de la temporada haya una claridad tan marcada con respecto a la conformación de los equipos para un año que recién comienza, y a las posibilidades de los pilotos y autos, así como a las alternativas que existen para su integración. El panorama de nuestros principales teams, es el siguiente:

Sommi-Zanón: el segundo auto fue reservado por "Alencar Junior" en forma oficial. Si el goiano se va a los Estados Unidos a correr ARS, el piloto será su joven coterráneo Walter Neto; de lo contrario, continuaría el mismo Alencar. En el auto "insignia" habrá un piloto de primer nivel y que será argentino. La posibilidad más concreta es la del retorno del campeón '88 de la categoría, Juan Carlos Giacchino, y la alternativa es Néstor Gurini.

Rullo: los hermanos de Lomas de Zamora se quedan con uno de los Reynard de su equipo y están en tratos para adquirirle a Richard Krumbein un segundo auto, para así conformar un team con dos unidades, al estilo de los teams fuertes de la categoría. El tercer auto también podría quedar en el país, ya que el "team manager" portorriqueño quiere venderlo, pero por el momento no se conoce su destino. En los próximos días, cuando el caribeño venga a Buenos Aires, habrá más claridad al respecto. En materia de pilotos, la más firme es la de Néstor Gurini para el auto número uno. La alternativa para ese mismo auto sería... Juan Carlos Giacchino, es decir que podría haber un enroque de pilotos con el equipo de Sommi. Respecto del segundo Reynard-VW, no hay nada definido. Se habla de la posibilidad de Juan José Marangoni, el Campeón local de los S.P., pero éste debe resolver, primero, el tema de los antecedentes para obtener su licencia. También hay varios brasileños detrás de esa butaca y Renato Russo está entre ellos. Otra alternativa que podría manejar el equipo es una propuesta que recibieron de Sergio Solmi para equipar

uno de esos autos, con motor Renault, el que sería provisto por el Campeón de la F.R.E., aunque el tema no avanzó demasiado aún.

INI: aunque parezca una ironía, no tiene ningún piloto confirmado. Friedrich se irá a los Estados Unidos y Pegoraro no tiene asegurada aún la plaza. El equipo seguirá con dos Reynard-VW, uno cero kilómetro y otro usado -el de Pegoraro-. Están en tratos con Pedro Bartelle para que uno de los autos sea patrocinado por Grendene -la industria plástica brasileña-, pero sin haber avanzado sobre el tema demasiado. También existen contactos con la petrolera privada Ipiranga, que estaría dispuesta a seguir invirtiendo en el team aún sin la presencia de Leonel, y colocando ellos en su lugar a alguno de los jóvenes ascendentes brasileños. La misma alternativa baraja Bartelle con la designación de su piloto, aunque el primer lugar en la predilección del empresario lo tiene el "Bocão". No se descarta tampoco la alternativa de un piloto argentino de primer nivel con patrocinio argentino. Entre los particulares que tomaron contacto con la gente de San Fernando, está un brasileño de apellido Alfonso, que viene de correr en Europa Fórmula Lotus-Opel, y que sería quien está más cerca de la posibilidad de contratación. Renato Russo también podría serlo, pero no con las mismas chances que Alfonso, por lo menos en este momento. Esto podría formar parte también de una confluencia de dos empresas brasileñas patrocinando al equipo -¿Grendene e Ipiranga? decidieron un piloto cada una de ellas. Por último, existe otra posibilidad muy poco difundida pero no del todo descabellada. La misma consistiría en que los socios de INI -Biagini, Vaccaini, Serafini- se radiquen en Miami y acompañen la formación del equipo que están gestando para la Fórmula ARS Friedrich y Alencar. Esta última variante implicaría la venta de los autos y elementos de fórmula Tres, y habría

cochado más cuerpo después de la definición de la carrera de Buenos Aires, donde la "colaboración" de los equipos y pilotos argentinos para el logro de Furlan, no habría caído bien en el seno del equipo argentino-brasileño.

Kissling: en principio, si es que logra el respaldo correspondiente, la idea es trabajar con un solo auto. El Reynard ya está en la Argentina. Es modelo 883 y cero kilómetro. Le montarán el motor Renault y comenzarán a entrenar a principios de febrero.

Fittipaldi: sigue sin definición el proyecto europeo para el '90. Sólo le queda una alternativa luego de haber sido descartada la del equipo Camel-Stewart: la del West Surrey de Dick Bennetts -el equipo Campeón Británico '89 de F.3- con el irlandés Alan McNish, corriendo con Ralt-VW, y la del Pacific Racing (podría ser compañero de Daniel Cingolani) que dirige Keith Wiggins. Si no consigue la financiación del proyecto en forma inmediata, perdería ambas opciones, ya que la Philips de Holanda no aprobó el proyecto que la subsidiaria brasileña pensaba compartir para que Christian hiciera F.3 Inglesa en el '90 y Fórmula 3000 en el '91. De no concretarse lo de Europa, Fittipaldi seguiría un año más como único piloto de su escuadra en Sudamérica.

Berta-Rosso: están construyendo un chasis nuevo y la intención es correr con dos autos si es que se logra un buen patrocinio para ambos. Los pilotos serían Luis Belloso y Juan María Traverso, quien de esa manera encararía una participación estable en la categoría. Otros pilotos y/o equipos seguirían sin variantes, tal el caso de Ricardo Risatti, "Roberto Augusto", Darcio Dos Santos, Fernando Crocero y Augusto Cesario. También se mencionan posibilidades de reincorporaciones a la Fórmula 3, como las de Miguel Angel Guerra y al campeón de la F.2 Nacional Gabriel Massei, mientras que no está para nada claro el futuro de Djalma Fogaça, quien en las últimas carreras del '89 "flirteó" con varios equipos.

gina 14, el corredor Santacaterina formula comentarios sobre su desclasificación en la carrera de Marcos Juárez que me involucran, por lo que solicito se publique mi versión de lo sucedido, que es la siguiente: Efectivamente, cuando concluyó la carrera formulé denuncia contra el señor Santacaterina por haberme embestido injustificadamente. Posteriormente, decidí levantarla, pero no por haber reconocido ningún error, sino por haber accedido a un pedido especial del señor Santacaterina. Las autoridades del A.C.A., de todos modos, me manifestaron que no reverían la desclasificación, porque la misma no había sido decretada en base a mi denuncia sino que se tomó en cuenta el informe de los veedores, tanto en relación a lo sucedido con el suscripto, como con el corredor Tinnacher. No se comprende, en-

tonces, cómo el señor Santacaterina pretende que 'le robaron la posibilidad usando papeles', cuando su desclasificación obedeció sólo a las infracciones reglamentarias que él mismo cometió"

CAMBIOS DE MARCA

A las ya conocidas intenciones de Vicente Pernía y José M. Romero, que dejarán la marca Dodge para pasar a Ford, hay otros pilotos que tienen similares ideas, aunque no para volcarse hacia el óvalo. La cosa viene un poco encadenada y es en estos términos: Antonio Aventín quería un Ford Falcon pero, luego de probar el "Chivo" de Luis Delconte, parece que cambió de idea, por lo que si logra vender alguno de sus tres Dodge (uno de los cuales muestra la foto),



formalizaría la operación con Delconte, quien a su vez pasaría a militar con un Falcon del equipo de Jorge Oyhanart, que por ahora cuenta en las filas de su equipo con el concurso de Julio Colabello, a la par que espera la definición de Angel Becco en relación con su futuro.

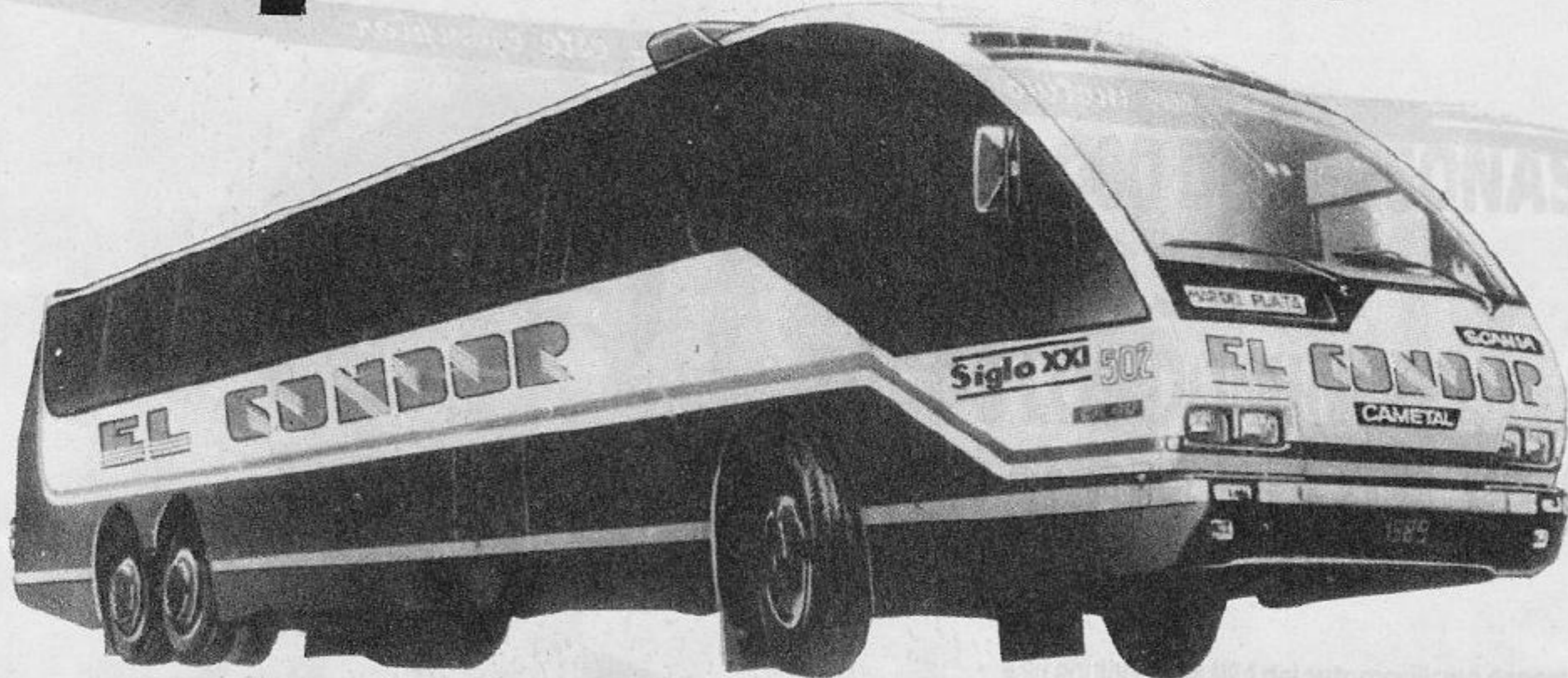
Revista CORSA N° 1226. Director: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1989 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580 - 4° piso (C.P. 1093). Capital Federal. Tel: 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corssa 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 Interamericana y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 109681. Material Periodístico Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Etc. Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de 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 coordinación exterior: Ryela S.A. Francisco Acuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180). Tel: 862-4022/4010/0736. Télex: 22630 RYELA-AR, URUGUAY: Ripolaza S.A.C., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic Zeta S.C.R., Pachacutec 1326, 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 S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Enero de 1990. IMPRESA EN ARGENTINA.

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 Galvés 54. Código Postal 1165. Buenos Aires.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1093
	Concesión N° 7.970

Dime con quién andas

conbar



...y te diré como llegas.

CORDIALIDAD

Nuestros puntos de atención permanente están a su servicio para cualquier información que necesite.



CONFORT

Exclusivas butacas individuales reclinables con apoyavaso. Aire acondicionado y Video Música funcional



EFICIENCIA

Personal con años de experiencia en rutas le aseguran un viaje tranquilo y sin inconvenientes.



PUNTUALIDAD

El horario exacto de salida y llegada siempre. Para aprovechar mejor su tiempo de estadía.



NON-STOP

Servicio sin paradas en ruta. Ud. sólo sube, disfruta el viaje y llega descansado para gozar de sus vacaciones.



SNACK-BAR

Comodidad y servicio para que su viaje sea del nivel que Ud. merece. Bar y toilette separados del pasaje.



Siglo XXI

MAR DEL PLATA BAHIA BLANCA EL CONDOR S.A.

UTILICE
NUESTRO SERVICIO
RAPIDO DE ENCOMIENDAS.

UNA LUZ AZUL EN EL CAMINO

Aceptamos todas
las tarjetas
de crédito

Salidas: Terminal de Omnibus CIUDAD DE BUENOS AIRES - Retiro Sector "E" Tel. 313-3687/3695/3708/3721/3729/3742/6393.

Boleterías: Lima 1689 - Plaza Constitución - Tel. 27-5743/8268/9920

En AVELLANEDA: Av. Maipú 63 - Tel. 201-6619

En MAR DEL PLATA: Estación Terminal de Omnibus - Albari 1602 - Tel.: (023) 51-2110 9767

Aceptamos todas
las tarjetas
de crédito



THERMO KING
World Leader in Transport Refrigeration

TRANSAIR S.R.L.
RIO DE JANEIRO 831 - (2000) - ROSARIO
TEL. (041) 384137 383338



Banco Quilmes



J. Vazquez Iglesias S.A.

Lope de Vega 2789 - (1417) Bs. As.
Tel.: 567-52345334/5434

CONCESIONARIO
SCANIA



Baisur Motor S.A.

Ventas y Servicio
Vieyes 1769/75 - (1275) Bs. As.
Tel. 28-7243 y 21-3533/4368
Telex 25205 BMSA

CAMEVAL

CARROCERIAS OMNIBUS

Equipado
con
cubiertas

fate O

Por

Neumáticos
**Antártida
Argentina**

Los pasajeros viajan asegurados por GARANTIA, Compañía Argentina de Seguros S.A.

1 9 9 0

AGENDA DE HOTELES

un motivo más para guardar este ejemplar

Totalmente remodelado. Aire acondicionado. Baño romano. Video. Servicio de Bar. Cocheras privadas. Máximo nivel al servicio de su intimidad.



Cálidas suites con hidromasaje. Aire acondicionado. Cocheras. Servicio de Bar. Sus encuentros íntimos serán inolvidables.



En Caballito. Suites con hidromasaje. Los mejores videos. Cocheras. Moderna decoración. Servicio de Bar. Todo el confort para un momento de ensueño. Tarjetas de crédito.



Su sueño de placer hecho realidad en nuestras nuevas suites con hidromasaje. Video. Servicio de Bar. Cocheras. En Flores.



SEMILUM

RESULTO ELEGIDO

**POR 3.000.000 DE PERSONAS
QUE LO SIGUEN
TODOS LOS DOMINGOS,
LA MAYOR AUDIENCIA DEL PAIS.**

- Su equipo es el Nº 1 del automovilismo deportivo.
- Esta presente en todas las carreras nacionales e internacionales donde corren nuestros pilotos.
- Utiliza la tecnología más avanzada en equipamiento técnico.
- Ha sido precursor en sistemas de control de carreras por computación.
- A este candidato, usted también lo escucha todos los días por Radio Rivadavia, que cubre el 80% de la población del país.

Conducción y relatos:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
Dirección General:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI

SIEMPRE POR:



**LS5 RADIO
RIVADAVIA**

EDUARDO GONZALEZ ROUCO

carburando

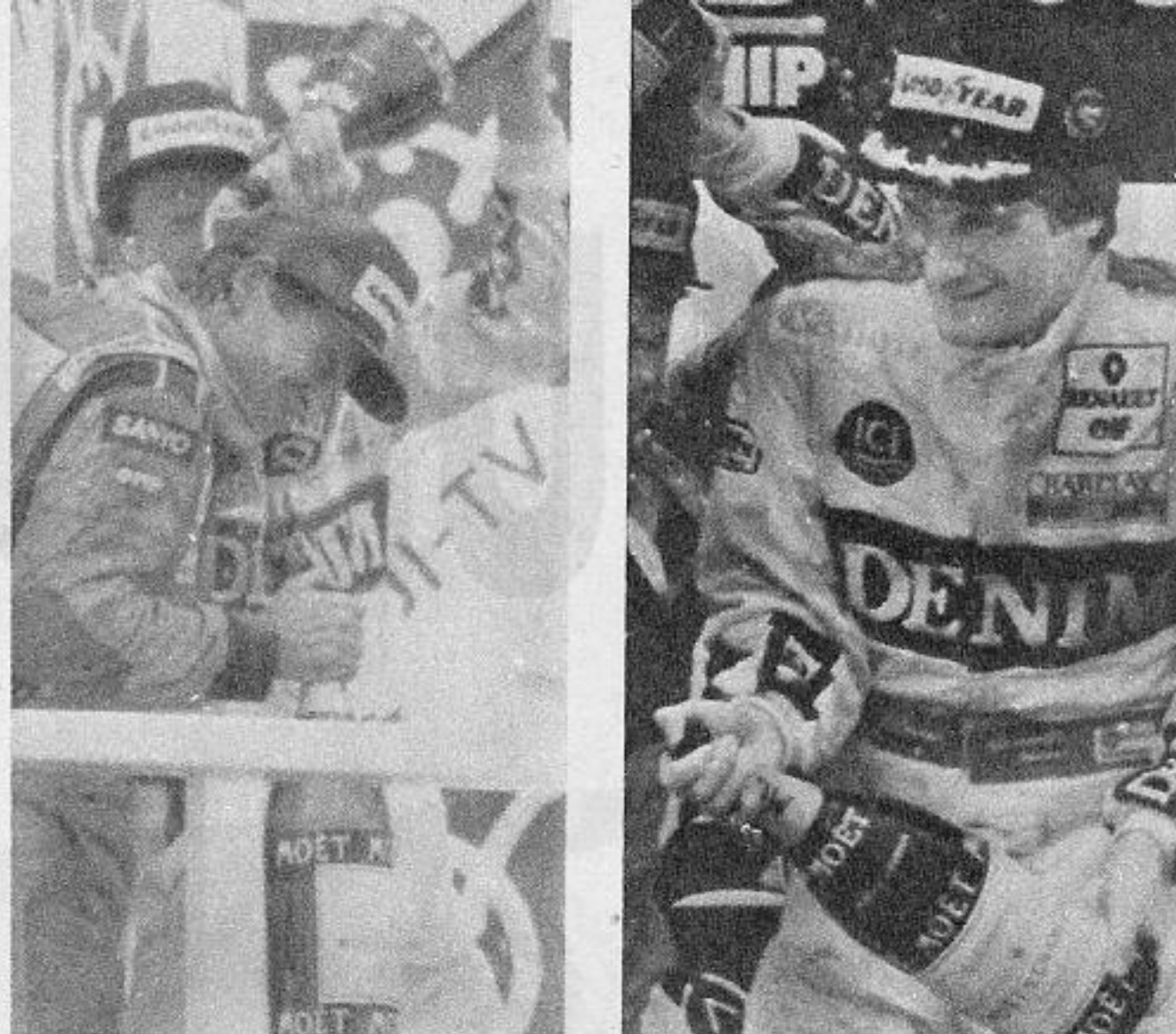
Tte. Gral. Juan D. Perón 1515, 8º Piso.
(1037) Bs. As. - Tel. 45-1042/2708/5345

los hombres

THIERRY BOUTSEN Y ALESSANDRO NANNINI, DOS NUEVOS GANADORES EN LA FORMULA UNO

Por Miguel Angel Sebastián

Arriba, a la izquierda, el "bautismo" de Nannini en Suzuka, a cargo del mismo Patrese que -derecha- hizo lo propio con su coequipier Boutsen en Montreal. Abajo, el belga con el Williams FW13-Renault de su segundo éxito, y enfrente el italiano con el Benetton B189-Ford.



BIENVENIDOS AL CLUB

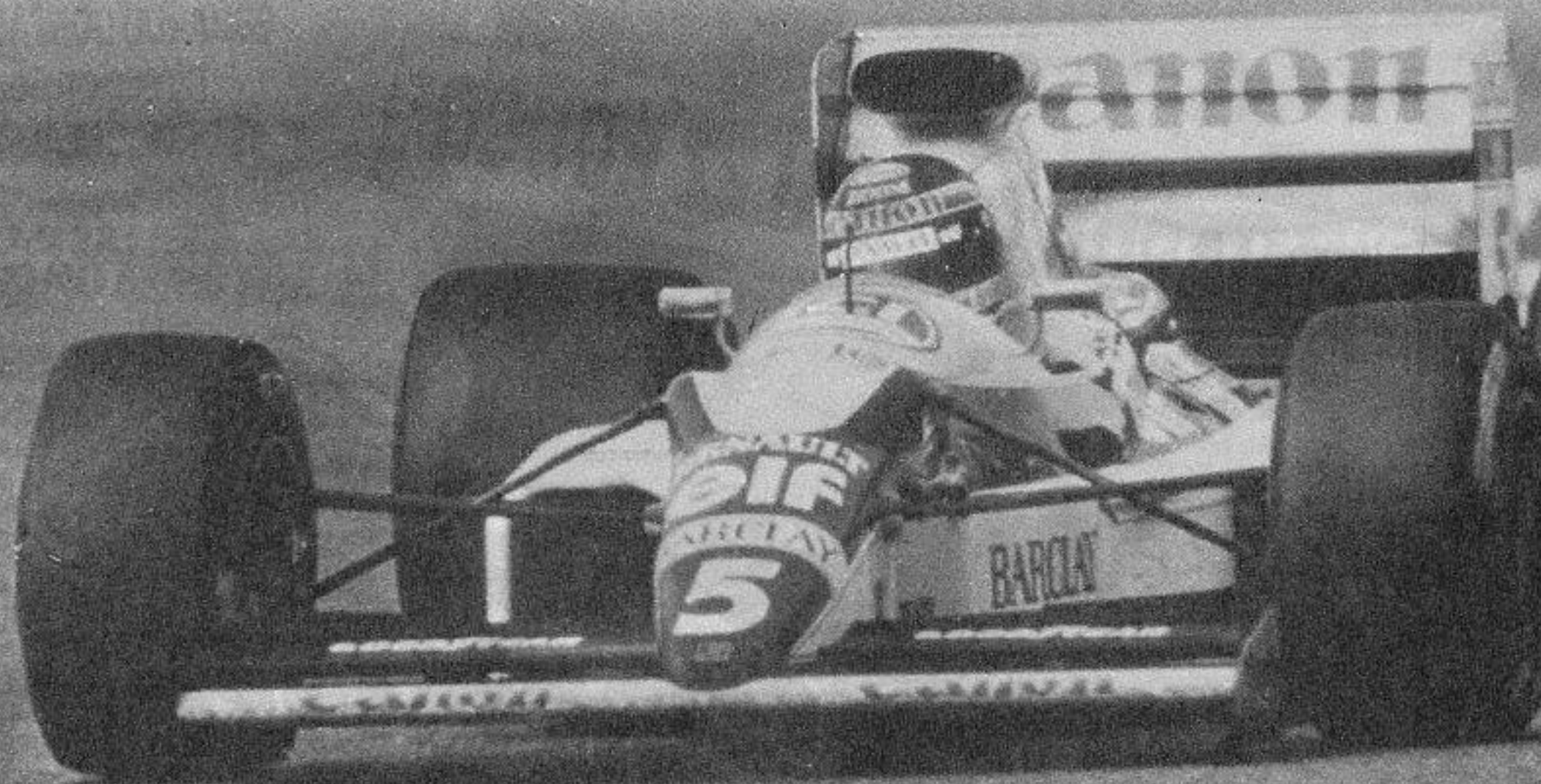
El Club de Ganadores de Grandes Premios de Fórmula Uno necesitaba nuevos asociados. Es que pese a su permanente conscripción, sus filas no mostraban flamantes presencias desde hace tres temporadas. Esas mismas en las cuales el dominio del quinteto terrible, compuesto por Alain

Prost, Ayrton Senna, Nigel Mansell, Nelson Piquet y Gerard Berger, tomó tarea imposible la afiliación de algún integrante más a ese jerarquizado círculo que incluye a todos aquellos que al menos una vez, tuvieron esa especial satisfacción que se experimenta al ganar un Gran Premio del Campeonato Mun-

dial de Fórmula Uno.

Precisamente uno de esos cinco, **Gerhard Berger**, había sido con su victoria en el **Gran Premio de México de 1986** el último en enrolarse en una lista que hasta el momento de iniciarse la temporada 1989 llevaba contabilizados 66 nombres, sin considerar a los ameri-

canos que se alzaron con las **500 Indy**, cuando la tradicional competencia otorgaba puntaje, aunque sólo reunía a pilotos locales. Nombres en los que se mezclan reiterados campeones como **Prost, Steward, Lauda, Brabham, Fangio y Ascari** con fugaces estrellas como **Scarfiotti, Gethin, Beltoise, Bandi-**





BULOVA

SANYO

BULOVA

SANYO

Agip

Ford

Mobil

RIELLO

GOODYEAR

19

7-11

7-11



Alessandro Nannini es uno de los pilotos más simpáticos de la F.1. Así lo demuestra esta foto, donde el italiano bromea con los fotógrafos de turno.

ni, Baghetti y Taruffi.

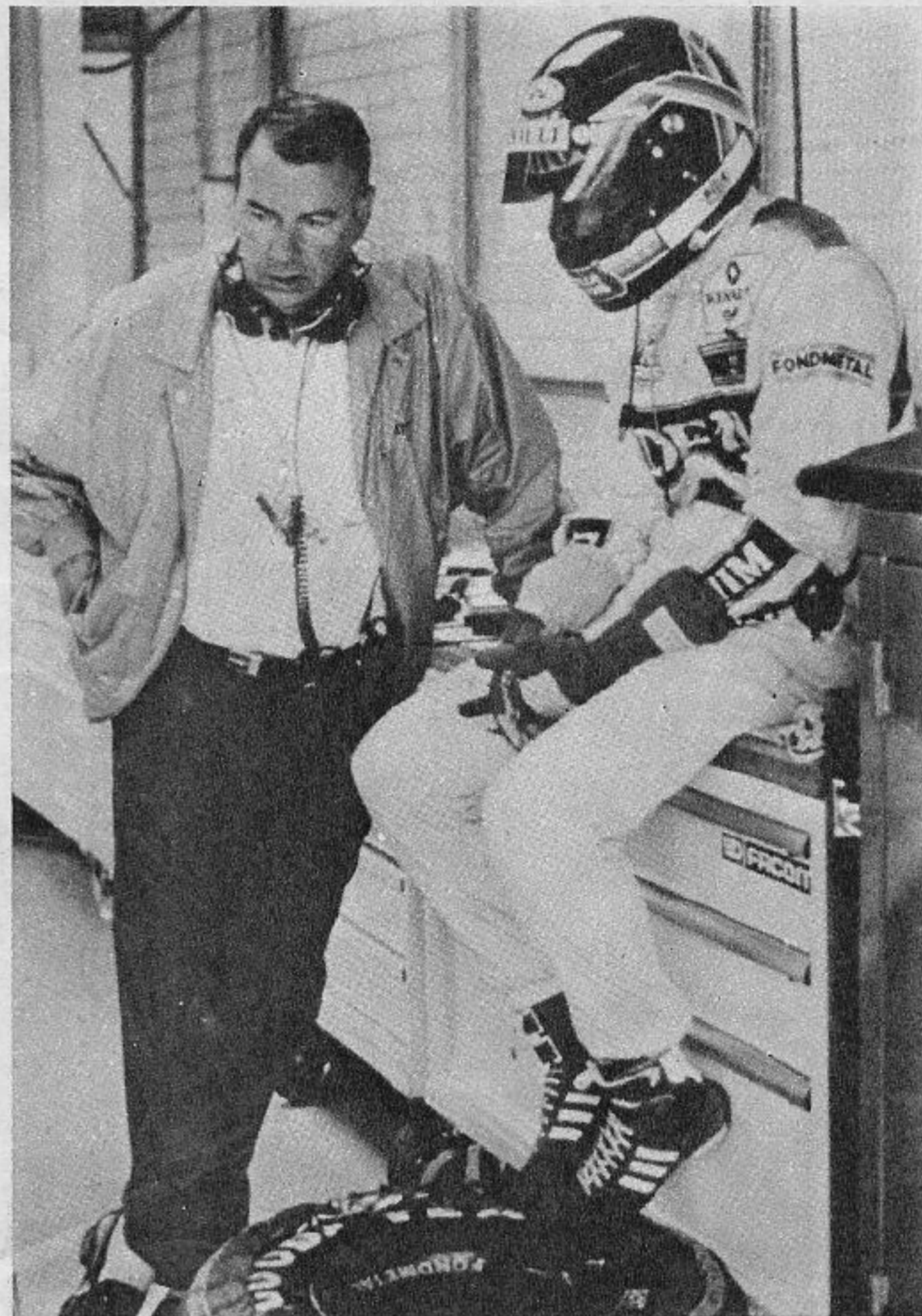
Por suerte, 1989 no repitió la falencia de anteriores años y aportó nuevos socios al club. Y hablamos en plural, porque fueron dos los integrantes del actual plantel del Campeonato Mundial que se agregaron a la antedicha lista. El belga **Thierry Boutsen** y el italiano **Alessandro Nannini** se constituyeron en las novedades que en este rubro entregó el pasado Campeonato Mundial de Fórmula Uno, en un hecho que supones alegró a quienes estaban ya cansados de oír siempre los mismos nombres a la hora de conocer el vencedor y seguramente también incentivó a los ambiciosos jóvenes que vienen detrás a la búsqueda de concretar a la brevedad ese gran día.

EL PACIENTE THIERRY

A mucha paciencia y bastante Grandes Premios tuvo que recurrir **Thierry Boutsen** para poder decir "yo también gané un Gran Premio". Una frase que pudo hilvanar a partir de su

éxito de mitad de temporada en Canadá y tras haber dejado atrás casi un centenar de presentaciones en la categoría. Una cantidad suficiente como para que el belga ya hubiese acumulado su cuota de resignación, por si lo tan buscado nunca llegaba. Así lo comentó incluso después de haber recibido el bautismo como ganador de Grandes Premios, al confesar que "ya a esta altura de mi campaña tenía asumida la posibilidad que nunca pudiese ganar una carrera de Fórmula Uno. Por supuesto que seguía intentándolo, y por fortuna lo conseguí, pero si esto no llegaba, tampoco iba a desesperarme..."

El destino no quiso dejarle dicha cuenta pendiente a Boutsen y finalmente un lluvioso domingo de junio, el belga con su Williams cruzó antes que nadie la línea de llegada en Fórmula Uno. Un giro antes la fortuna había colocado su mano decisiva, quitando del camino a **Ayrton Senna** en momentos que el brasileño se aprestaba a



No es sencillo ganar carreras. Así parece haber sido para Boutsen, quien reflexiona en el interior de su box junto a un técnico de Renault.

materializar una de sus tantas victorias. No pudo ser y toda la gloria pasó en un momento de un experimentado conocedor a un novato absoluto. La Fórmula Uno tenía así un nuevo ganador tras casi tres años.

Para Thierry aquella jornada resultó el final de una larga espera. Una espera donde por encima de las condiciones de Boutsen, que no por nada lo había llevado a los lugares que ocupa, surgieron los cuestionamientos de algunos sobre la posibilidad que el belga pudiese convertirse en un ganador de la Fórmula Uno. No faltaron quienes recordaron campeonatos que Boutsen perdió entre los monospositos promocionales en las etapas de definición, para machacar sobre "ese algo más" que le faltaba para llegar al gran halago. La respuesta la tuvieron en Canadá con ese éxito inicial, al que luego, por si quedasen dudas, Thierry agregó el de la fecha final en Australia, también bajo la lluvia, y con condiciones de pista terribles. De esta manera el belga

cumplió con creces lo prometido al final de 1988, cuando tras obtener la Copa Jim Clark anticipó su intención de "ganar al menos un Gran Premio en 1989..."

EL SORPRESIVO DE NANNINI

Distinto resultó el caso de **Alessandro Nannini** en su situación como nuevo ganador de la Fórmula Uno. Y esto no lo decimos solamente por las particulares características que rodearon la conquista de dicho halago, y que se vieron favorecidas por la desclasificación impuesta a **Ayrton Senna** tras el polémico y archicommentado toque con **Alain Prost** en las vueltas finales del Gran Premio de Japón.

Es que tal vez sorprendió a muchos, ver a este italiano acceder a lo más alto de un podio en la Fórmula Uno. Una sorpresa en la que poco tienen que ver los merecimientos y sí las circunstancias que fueron rodeando su desenvolvimiento durante la temporada 1989. Una temporada en que si bien

DOS GANADORES

THIERRY BOUTSEN

El camino de **Thierry Boutsen** en procura de su primera victoria en el **Campeonato Mundial de Fórmula Uno** resalta hasta el momento el más largo que un piloto ganador debió recorrer antes de llegar a tan esperado instante. Es que desde su debut en la categoría máxima, producido coincidentemente con la inauguración del renovado circuito de **Spa-Francorchamps** en el **Gran Premio de Bélgica** disputado el **22 de mayo de 1983**, hasta ese **Gran Premio de Canadá**, que por primera vez lo vio triunfador el **18 de junio** del pasado año, el piloto belga participó nada menos que en **95 carreras**.

En tan prolongada campaña, y con anterioridad al triunfo, Boutsen, solo en una ocasión estuvo a un escalón de lograrla. Esto ocurrió en el **Gran Premio de San Marino, de 1985** cuando con su **Arrows** (equipo con el que ingresó a la categoría y donde permaneció esta temporada se ubicó segundo, tras haber llegado tercero en pista y luego que **Alain Prost**, el ganador original, fuese desclasificado, permitiendo así la victoria de **Elio De Angelis**.

Llegó a partir de **1986** y hasta **1988**, la etapa de Benetton, que si bien lo consolidó en la categoría, no le permitió como mejores performances más que una serie de terceros lugares, cosechados en **Austria (1987)**, **Canadá**, **Estados Unidos**, **Hungría**, **Portugal** y **Japón**, en **1988**.

Su sexta carrera en **Williams** le permitió en **1989** alcanzar su debut como ganador en la categoría máxima en la lluviosa jornada de **Montreal**. Y Thierry pareció tomarle el gusto, porque en otra carrera pasada por agua, como lo fue **Australia**, repitió el éxito, para rubricar momentáneamente una campaña que incluye **105 Grandes Premios**.

ALESSANDRO NANNINI

Con sus **30 años**, **Alessandro Nannini** sigue siendo uno de los nombres nuevos dentro de la categoría. Luego de actuaciones en la **Fórmula Dos y Tres Europea** e incursionar entre los **Sport Prototipo**, donde acredita una victoria en **Kyalami 1985**, este italiano ingresó a la categoría, el **domingo 23 de marzo**, fecha en que en el circuito de **Jacarepagua**, el **Gran Premio de Brasil** abrió una nueva temporada del **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**. Lo hizo sobre **Martini**, escudería con la que completó también la siguiente temporada, sin llegar a grandes resultados pero sí acumulando una buena experiencia.


El pase a las filas de **Benetton** para el certamen **1988** significó una interesante oportunidad. Y Nannini la comenzó a aprovechar con destacadas actuaciones que le valieron sus dos primeros podios, en **Inglaterra** y **España**, y otros puestos puntuables en **San Marino**, **Francia** y **Japón**. Precisamente este **Gran Premio**, en su versión **1989**, le dio tras **46 carreras** disputadas la posibilidad de concretar su primer triunfo, al ser desclasificado **Ayrton Senna**, tras el polémico y archicommentado toque con **Alain Prost**.

frecuentó las posiciones puntuables no apareció en los **Grandes Premios** como un candidato cierto a la victoria, por encima del favoritismo absoluto que en ese rubro tenían los pilotos de **McLaren**, solo amenazado en algunas ocasiones por los de **Ferrari** y **Williams**.

Para **Alessandro Nannini** **1989** fue un año de estabilización tras su relevante actuación en **1988**, especialmente si recordamos lo hecho en el tramo inicial del campeonato. Por eso quizás su nombre no sonaba en demasiados pronósticos a la hora de nombrar triunfadores potenciales que no fuesen los habituales. Y esto obedeció a que en no pocos conceptos cabía la idea que la etapa de maduración para convertirse en un cabal ganador de **Fórmula Uno** aún no había sido alcanzada en su plenitud por el italiano. Criterio que incluso compartieron algunos integrantes del staff de **Benetton**, quienes responsabilizaron de esta situación al hecho de que con

autos muy competitivos, el equipo no estuviese entre los habituales candidatos al triunfo.

Sin embargo y pese a todo, la hora de la primera victoria en la **Fórmula Uno** llegó en **1989** para **Nannini**. Con el antecedente de **46 carreras** y quizás también con alguna sorpresa propia, porque **Alessandro** junto al resto estaba en otra dimensión, cuando pasó lo que pasó y todo lo que siguió entre **Prost** y **Senna**. Así imprevistamente e intespestivamente, el italiano se convirtió en el destinatario del trofeo mayor en **Japón**. Y mientras lo alzaba, lanzó la frase que definió cabalmente su sentimiento en ese instante tan especial: **"Me hubiera gustado ganar en la pista, pero siempre una victoria en la Fórmula Uno vale y hay que aprovecharla..."**

Thierry Boutsen y **Alessandro Nannini** son a partir de **1989** los nuevos socios del selecto círculo de ganadores de **Grandes Premios de Fórmula Uno**. Bienvenidos al Club... 

VERTIGO

UNA TEMATICA DIFERENTE EN AUTOMOVILISMO

Conduce:

ALBERTO

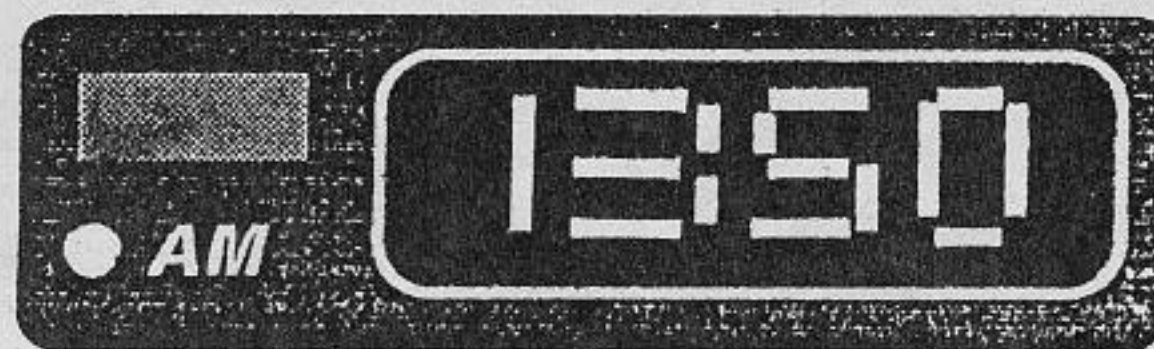
HUGO

CANDO...

Y USTED,
DE COPILOTO!

Producción ejecutiva:
JUAN CARLOS CANDO

SABADOS 18.30 HS.
DOMINGOS 20.30 HS.



RADIO BUENOS AIRES

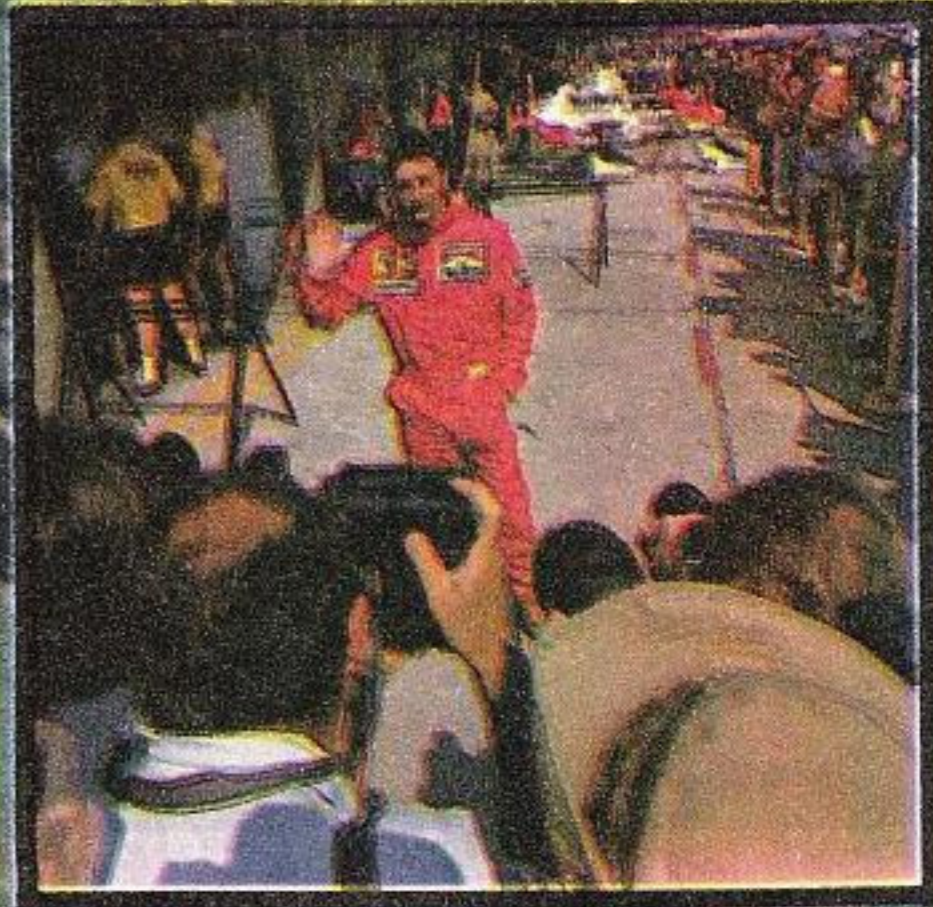
Otra buena
propuesta...





En la foto mayor, Senna persigue a Patrese ante el imponente marco del público húngaro. La F.1 también estaba un paso adelante... en la apertura de Europa oriental. Arriba, el impresionante desparramo acrobático de Gugelmin en la primera largada del G.P. francés. Abajo, Mansell en Río debutando con Ferrari, y toda la expectativa del mundo...

POSTALE

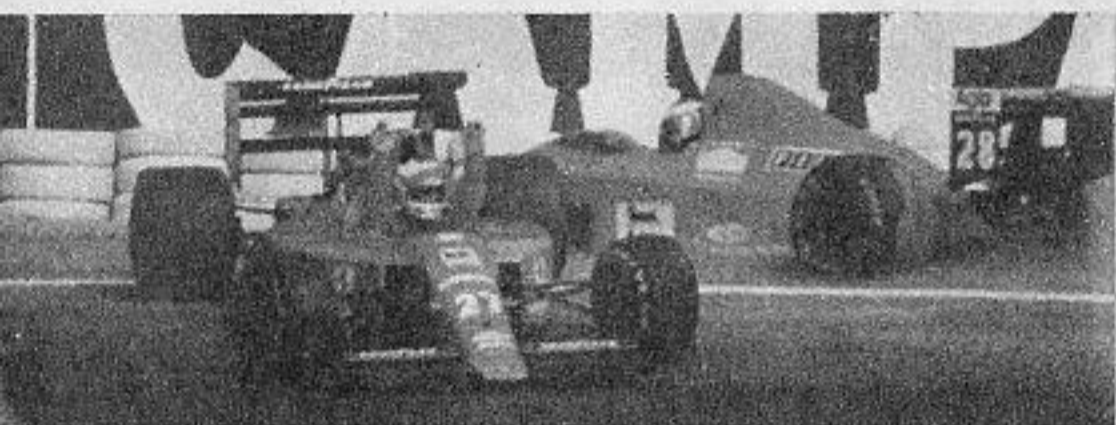


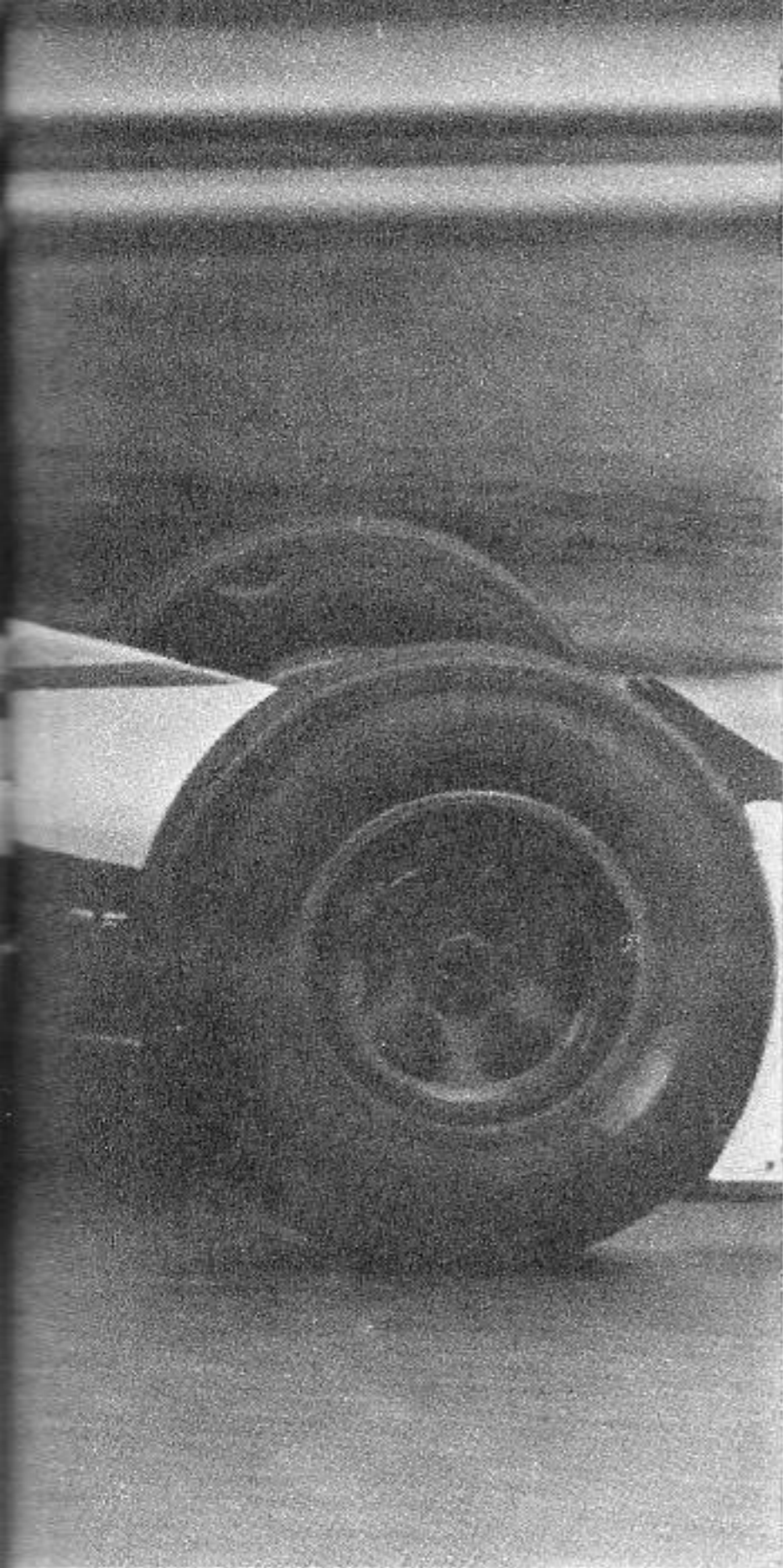
las imágenes

**EL ESPECTACULO, EL COLOR,
LOS ACCIDENTES, LAS FIGURAS,
LOS HECHOS**

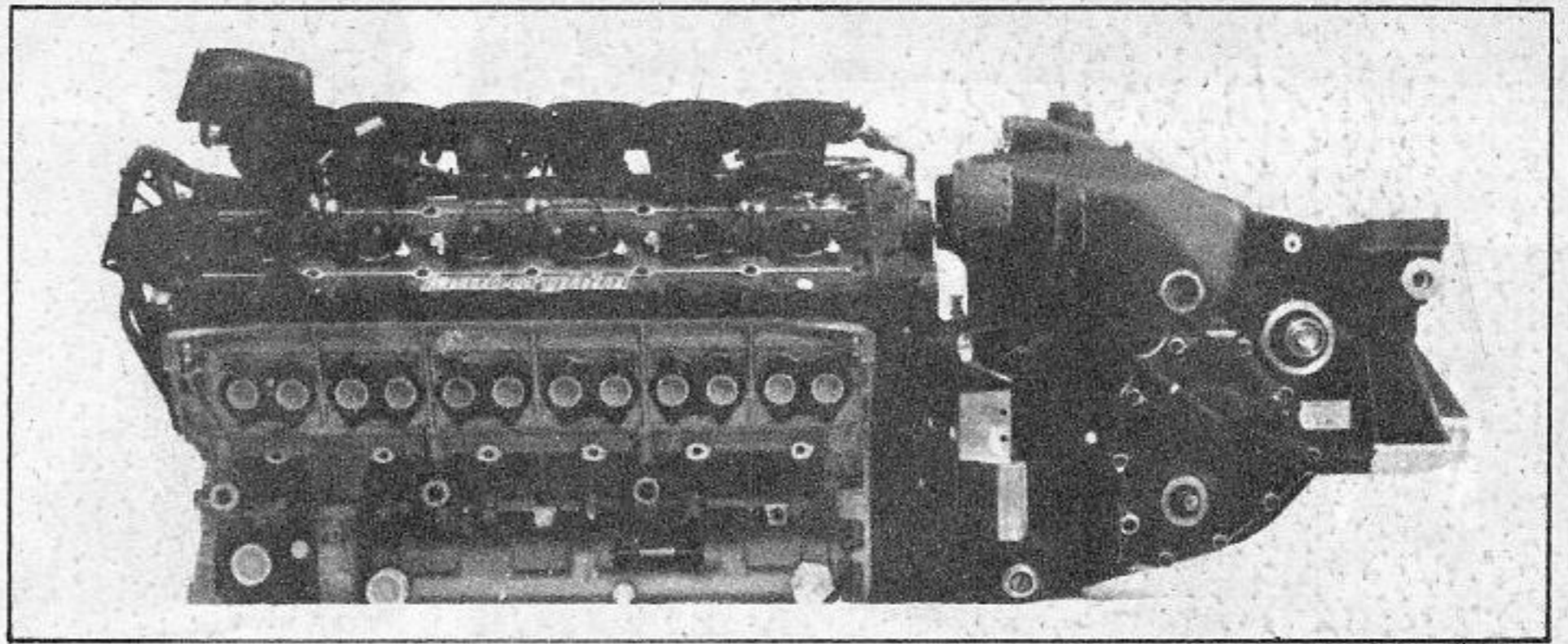
S DEL MUNDO

1) Curiosamente, uno de los grandes saldos del '89...: Gerhard Berger a McLaren. La foto corresponde a las primeras pruebas post-temporada del austríaco sobre su nueva arma, tras haberse superado el altercado institucional entre dicho team y Ferrari por el "cruce" de pilotos con Prost. 2) El motor Lamborghini y su grupo transversal de transmisión, solución no casualmente puesta de moda en el último Campeonato. 3) Los nuevos boxes de Monza terminándose; refacción obligada. 4) La Scuderia Ferrari en pleno, apremiada en Hockenheim. Berger "out", Mansell desesperado... 5) Platea preferencial para Nannini en una esquina de Phoenix mientras pasan Caffi y Modena. 6) Nakajima "scatenato"... sólo en Australia. 7) Cockpit de un Zakspeed. Y no es de los más estrechos... 8) Tarquini y el AGS "encajándose" para no impactar el guardrail.





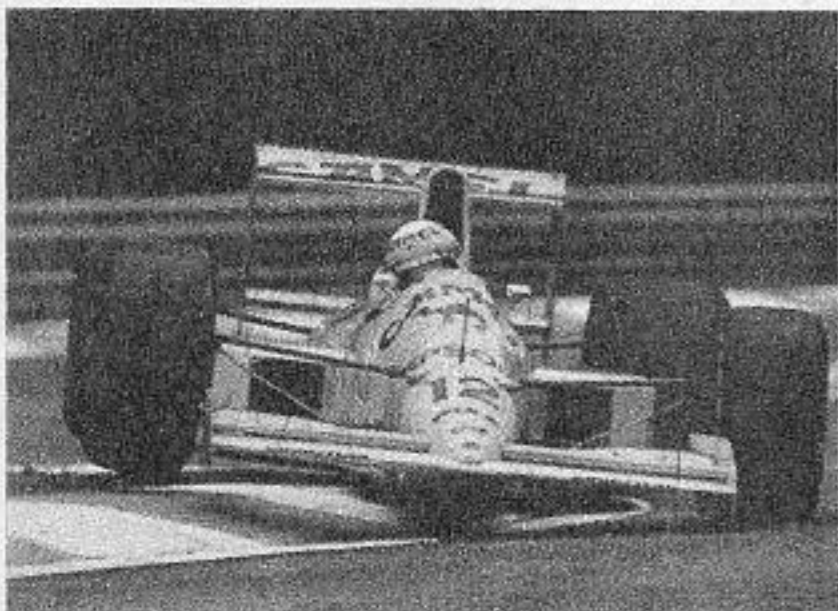
2



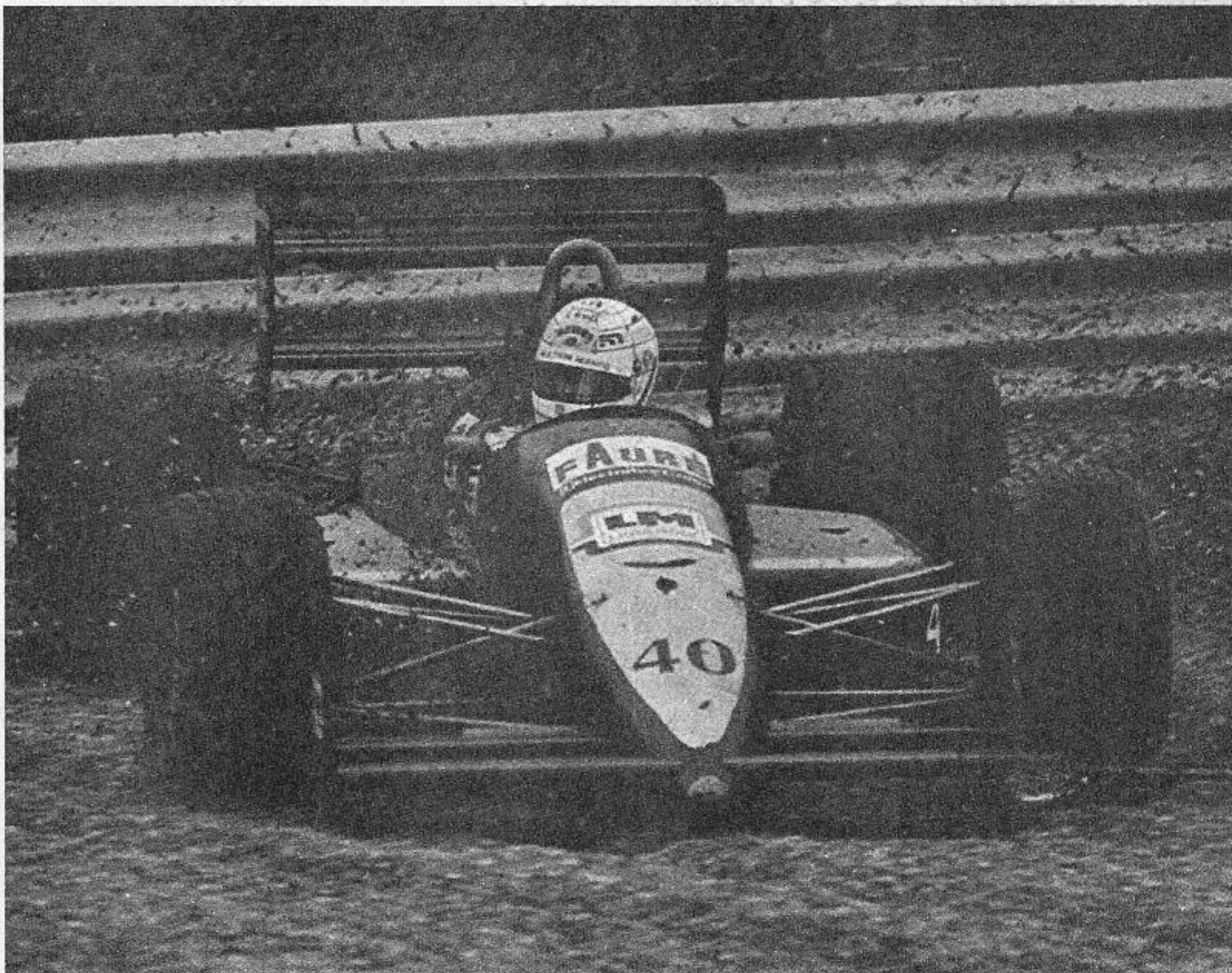
3



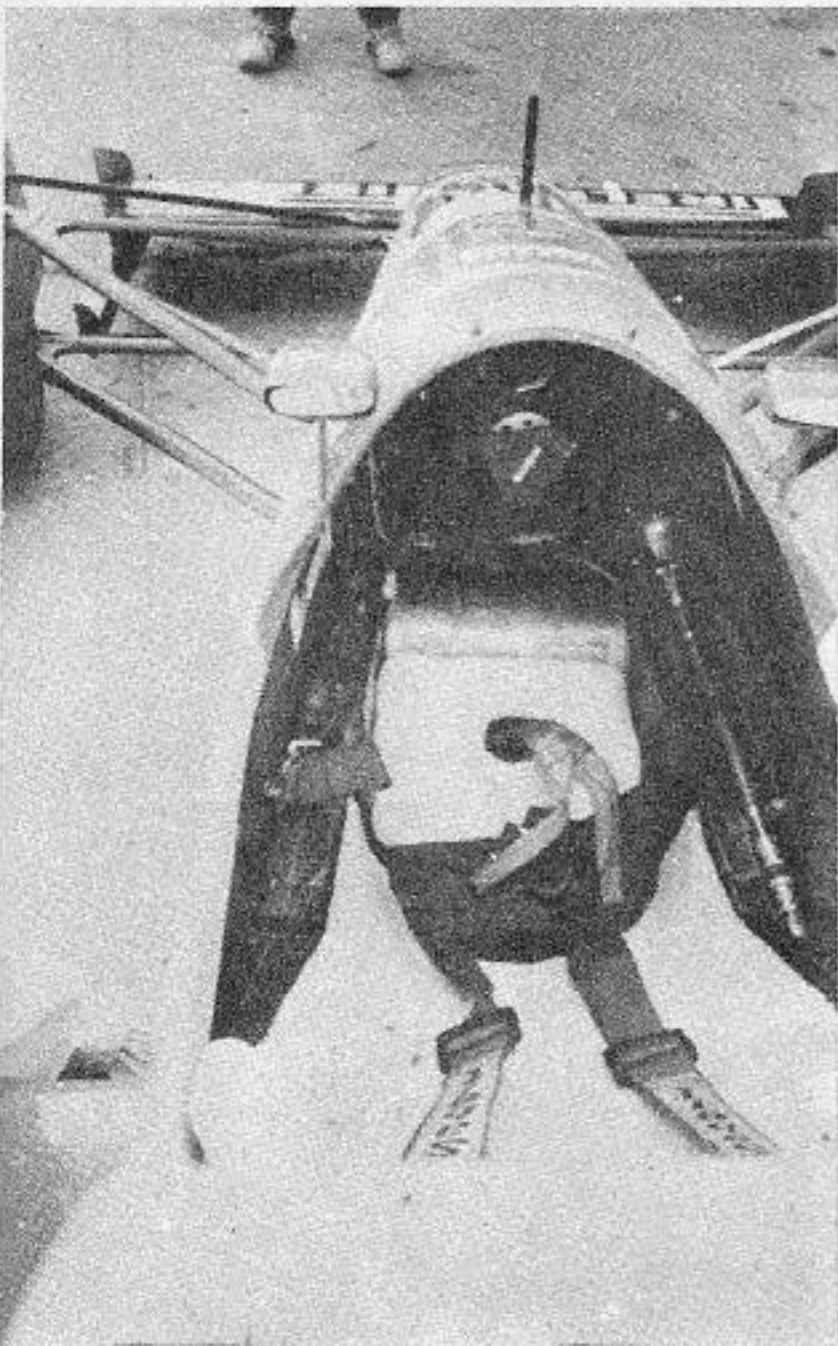
6



8



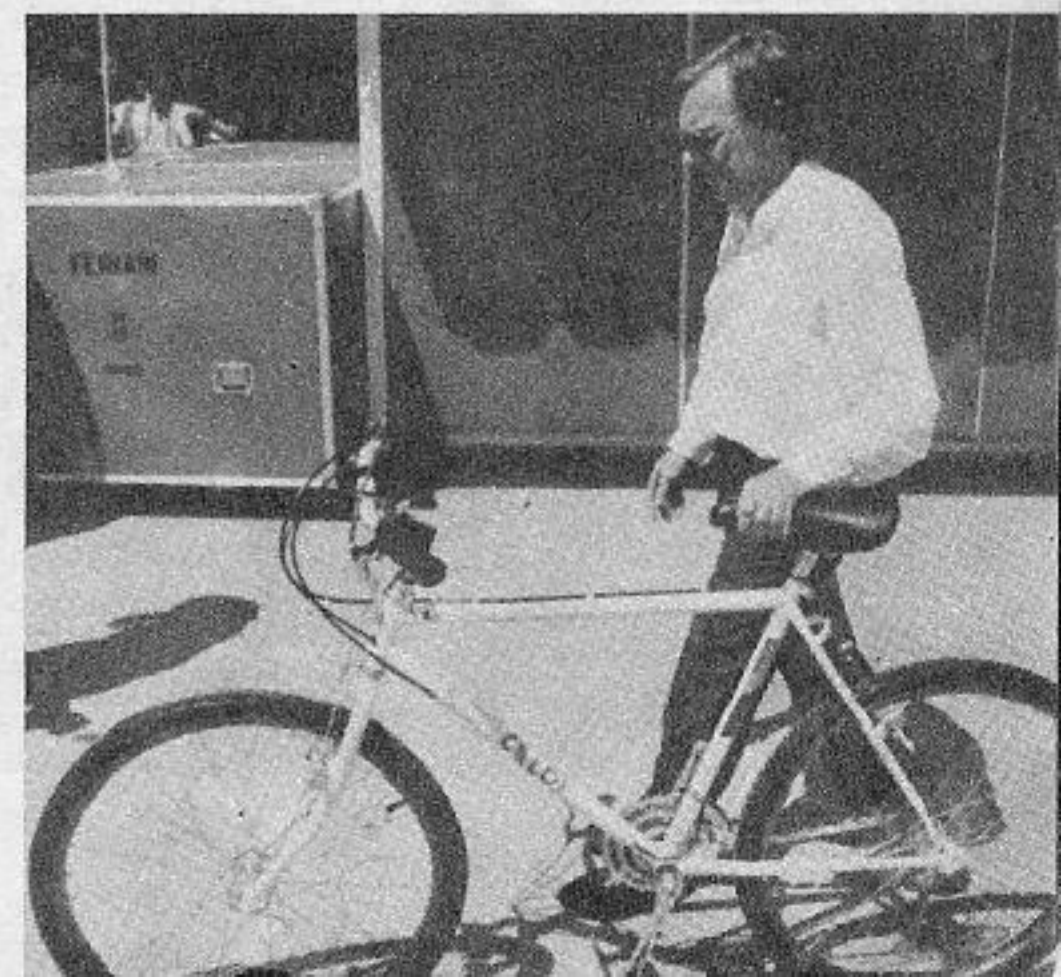
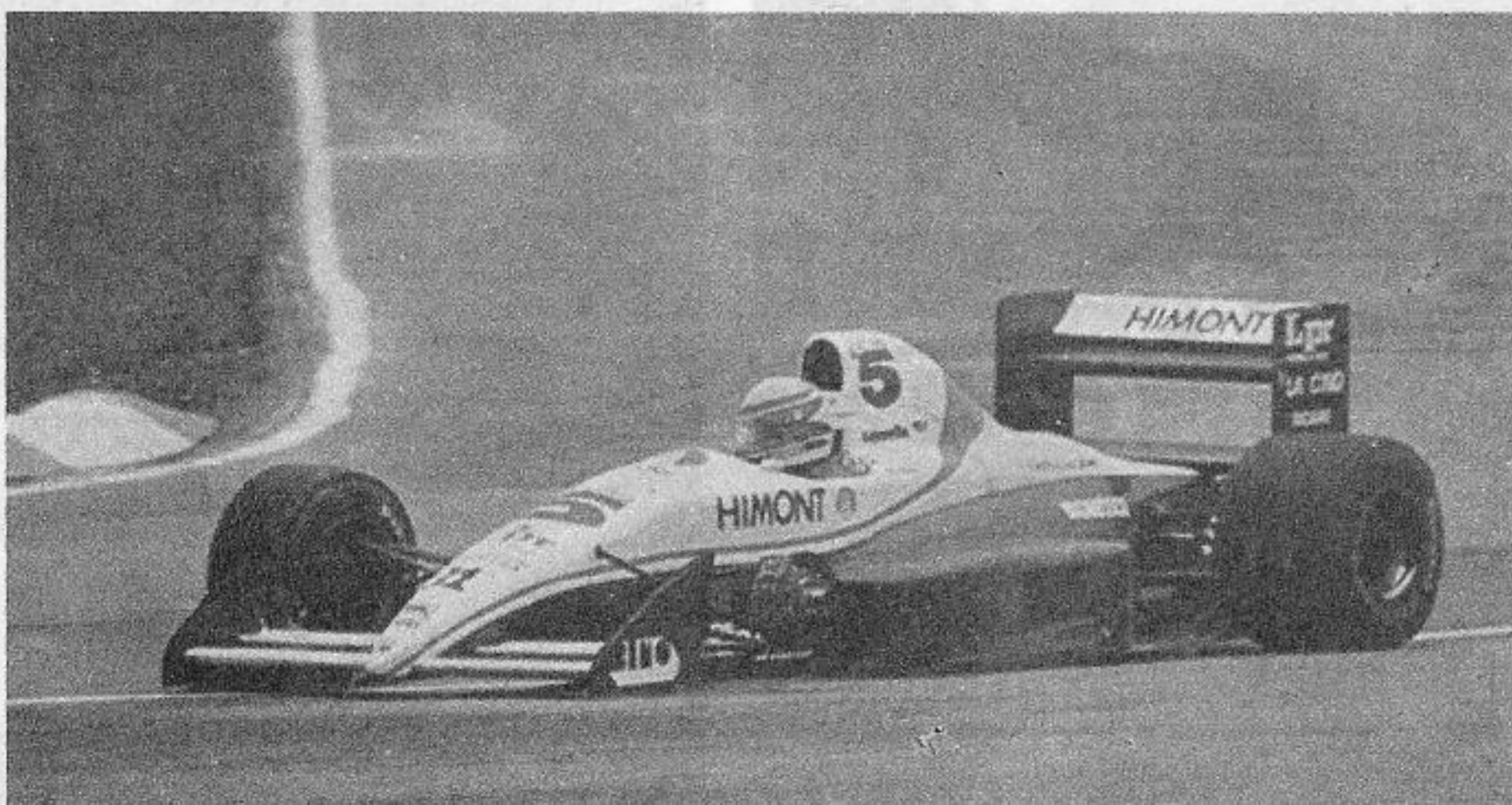
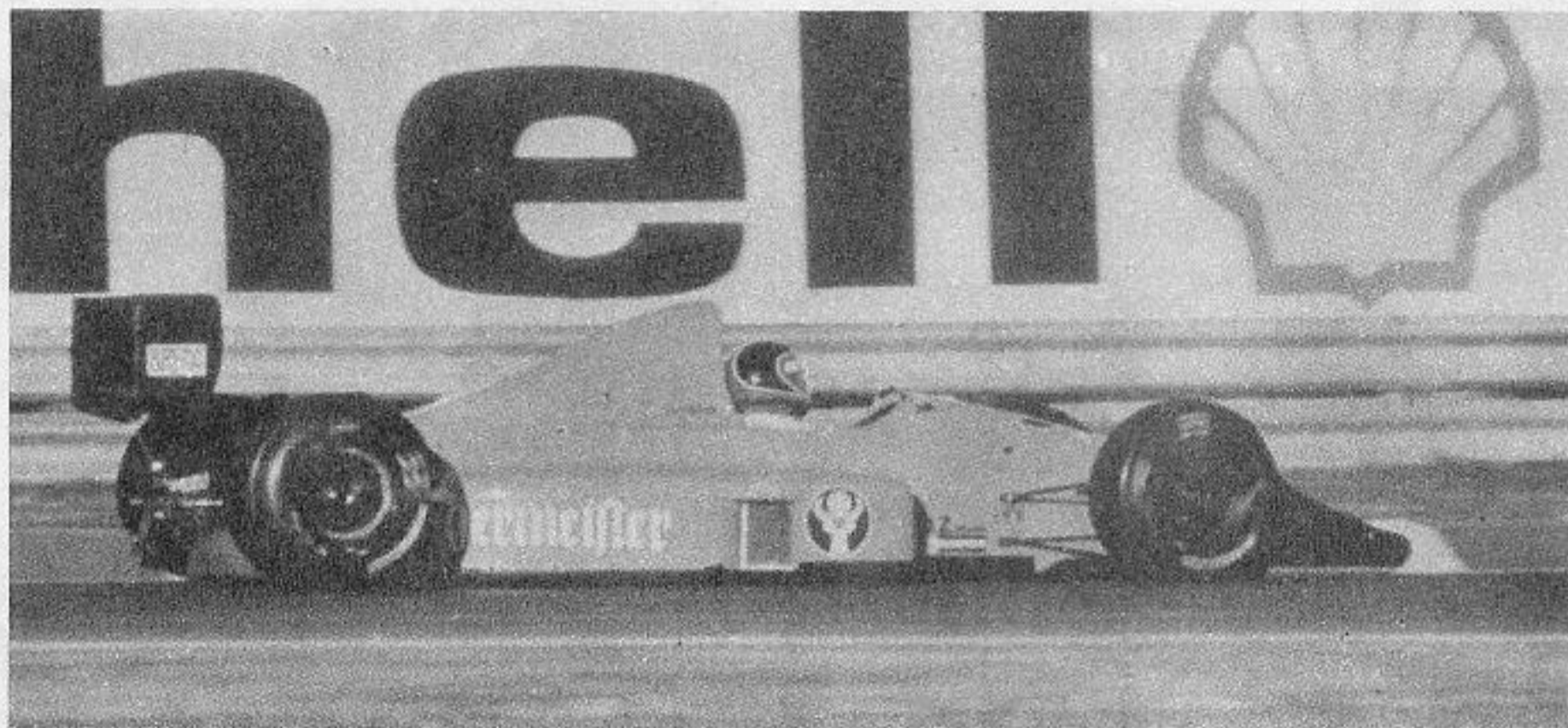
7







En la página opuesta a la izquierda, el Minardi-Cosworth y Pierluigi Martini en su momento de gloria, en Estoril, donde llegaron a puntuar. A la derecha, la Ferrari de Mansell en la famosa horquilla de La Source en Spa, preparando una actuación memorable... Abajo, otro que puntuó fugazmente y como para matizar el año: el Arrows de Warwick en Montreal. Acecha Senna... Pasando a esta página, a la izquierda, de arriba hacia abajo, Alliot y Arnoux entreverados fiero en la lluviosa Spa; Larrauri lidiando con el EuroBrun en cualquier preclasifica; discretas maquinitas estacionadas prolijas bajo las galerías del Loew's de Montecarlo; Moreno con el Coloni en tres ruedas en Montreal... Abajo, Johansson aprestándose a consagrar al novel Onyx. Y más abajo, Ecclestone negándose a practicar nuestro deporte nacional... pasando frente a un container de Ferrari.





En sentido inverso al de rotación de las agujas del reloj y obviando la foto mayor, vemos primero dos escenas sobrecogedoras del pavoroso —y afortunado— accidente de Berger en Imola: el impacto mismo y la explosión... Luego, un hermoso pasaje del acceso al triunfo de Boutsen en Canadá. A continuación, Pierre-Henri Raphanel sobre un Rial al final de la temporada y frenando al rojo... Y por último, imagen repetida en 1989: Piquet, Lotus y la frustración.





Se larga la temporada '89 en Río y la casa empieza... como terminó el año en realidad, para Senna y Berger, que ya hacen contacto para terminar "ouí" beneficiando a Patrese, Boutsen, Mansell, Prost, Capelli, Warwick, Nannini y... todos



ALAIN PROST, CONTRA SENNA Y MAREA... OBTUVO SU TERCER TITULO MUNDIAL

A PESAR DE TODO

A pesar de todo, para este talentoso francés fue por tercera vez la corona más preciada por cualquier piloto de competición en el mundo.

A pesar de todo... A pesar de esa barrera invisible, pero real, que dividió intereses que normalmente deben ser comunes, y que en este caso, vaya a saberse por qué motivos, resultaron tan divergentes, como ocurrió con los de Alain y su equipo. Una situación, que sin ser infrecuente en un ambiente con tantas e importantes cosas en juego, tampoco resulta demasiado habitual. Una situación que ni McLaren, ni mucho menos los responsables de Honda pudieron ocultar y que tampoco, por su lado, Prost, se resignó a aceptar calladamente. Y una situación que dio lugar al paradójico y significativo hecho, que el propio Ron Dennis fuese, en ocasión de la primera tanda de entrenamiento en el Gran Premio de Australia, Corriese a protestar el tiempo más veloz conseguido por Alain, precisamente uno de sus pilotos...

A pesar de todo... A pesar de ese escepticismo de Prost, que fruto de una realidad que el francés palpó más que ninguno, lo llevó a manejarse con tremenda prudencia a la hora de hablar de sus posibilidades, incluso en los momentos más favorables y en los cuales muchos ya descontaban su coronación. Pero el francés sabía mejor que nadie que el ambiente interno dentro del cual debía moverse no era precisamente el ideal para alentar expectativas de final feliz por más despejado que se presentase el camino.

A pesar de todo... a pesar de Ayrton Senna, su "compañero" de equipo... Un adversario despiadado. No sólo dentro de los límites de la pista, sino también fuera de la misma, con todo lo que esto significa para quien debió convivir deportivamente bajo el mismo techo, y con el especial agregado de saber que para "ese otro" estaban dirigidas las atenciones prioritarias. Una situación muy dura de afrontar, pero que Prost supo sobrellevar con gran temple, ese temple especial que sólo es prioridad de los grandes.



A pesar de todo... A pesar de esa definición polémica y turbulenta que tuvo el campeonato. Con ese ya famosísimo toque en aquella curva del Suzuka, y donde su astucia y frialdad fueron una muralla infranqueable para la temeridad y arrogancia de Senna, en un enfrentamiento en el cual cada uno jugó la única carta que le cabía. De esa definición que conluyó allí, y que tuvo otros pasos, lamentables por cierto, por los intereses políticos que entraron en juego, y que por encima de quedar aplacados ante el abandono de Ayrton en Australia, deslucieron en parte su coronación. Si hasta el mismo francés así lo reconoció, al comentar sin rubores que **"este título no es el mejor de los tres, pero de todas maneras vale para las estadísticas. Por supuesto que me hubiera gustado ganar de otra manera, pero las cosas se dieron así, y no por mi culpa..."**

A pesar de todo... Y de esos muchos que seguramente surgirán presto con el cuestionamiento tan tentador de recordar que Arton ganó más carreras y que prácticamente monopolizó las pole positions. Fundamentos atendibles por cierto, pero que encuentran sólidos argumentos rebatibles con sólo mencionar que Alain hizo también lo suyo y que fue bastante. Por supuesto que sin tanta espectacularidad como el brasileño, pero indudablemente con mayor efectividad, al punto de ser quien mejor se adaptó a los condicionamientos que el certamen imponía para ser campeón...

CUESTION DE ACTITUDES

Tal vez para darle una explicación a esta definición en favor de Prost haya que buscar por el lado de las actitudes. De las distintas actitudes que las personas pueden asumir aunque el fin perseguido sea el mismo. Y esto ocurre en el automovilismo como en cualquier otro orden de la vida. Como pasó con Prost y Senna. Y hay que hablar entonces de esa madurez conductiva y esa inteligencia táctica que los años y más de 150 Grandes Premios le han dado a Alain en contraposición con esa forzosidad juvenil que aún conserva Ayrton, pese a que no es un novato y a ese título que se llevó en 1988. Y en esta diferencia de actitudes se puede encontrar el punto clave, por ese estigma especial que la experiencia entrega a quienes saben recibirlo y que ayuda a saber cual es el camino más seguro, aunque muchas veces no sea el más espectacular, para llegar al objetivo buscado. Niki Lauda lo usufructuó paradójicamente contra Prost cuando en 1984 se convirtió en tricampeón pese a que el francés había ganado más carreras y además solía estar delante de su coequipier en las pruebas clasificatorias. El caprichoso destino ahora lo muestra a Alain disfrutando lo que él mismo padeció hace ya un lustro...

Si de errores se trata, Prost fue también el que cometió menos y este es otro mérito que debe reconocérsele al francés, porque aunque algunos lo olviden es un rubro importante a la hora del balance para proclamar el campeón mundial. La equivocada elección de neumáticos en México constituyó la perla más importante de Alain contra las dos grandes "gaffes" que tuvo Senna, y las reconoció, en las primeras curvas de Brasil e Inglaterra.

La fortuna también dio su aporte a la conquista de Alain Prost. Nadie puede tenerla de enemiga si quiere pensar con seriedad en lograr el campeonato. Y este año la suerte fue bastante compinche de Alain, especialmente en Canadá e Italia, cuando agónicamente una falla mecánica interrumpió la marcha triunfal de Ayrton. Pero debe anotarse como el pago de esa gran deuda



ARRIBA: Tranquilo y orgulloso, Alain Prost sostiene el cartel que acredita su tercer título mundial, el cual logró... pese a todo. **Página enfrentada:** inusual y grotesca mueca del francés durante una conferencia de prensa otorgada en Adelaida junto a Berger, donde anunciaron la inmediata disponibilidad para sus respectivos nuevos teams.



que la fortuna tenía con Alain desde hace rato. ¿O alguien olvidó los títulos que increíblemente escaparon de sus manos en 1983 y 1984 por uno y medio punto respectivamente y luego de haber ganado más carreras que nadie y de demostrar que era el más veloz?

A pesar de todo y con todo esto, Alain Prost es otra vez campeón mundial. Por tercera vez y colocándose en el mismo escalón que otros grandes como **Jack Brabham**, **Jackie Stewart**, **Nelson Piquet** y el ya nombrado **Niki Lauda**. Se lleva así la gloria y el número uno a Ferrari para orgullo propio, alegría de los tifosi y desesperación de los japoneses de Honda. Se abre también otra etapa, con desafíos que incentivarán sus motivaciones. Esas donde seguramente ocupará un lugar destacado el tratar de escalar al peldaño hasta ahora exclusivo del quíntuple Juan Manuel Fangio. ¿Y quien puede dudar que no es capaz de lograrlo, si en 1989 a pesar de todo, fue el campeón mundial...?

CUANTO MAS DIFICIL, MEJOR

Vive en Sain-Croix, Suiza, con su esposa y su hijo Nicolás, de ocho años, porque éste es un país que le aporta tranquilidad, y los suizos respetan como pocos la vida privada de cada cual. Es propietario, en sociedad con

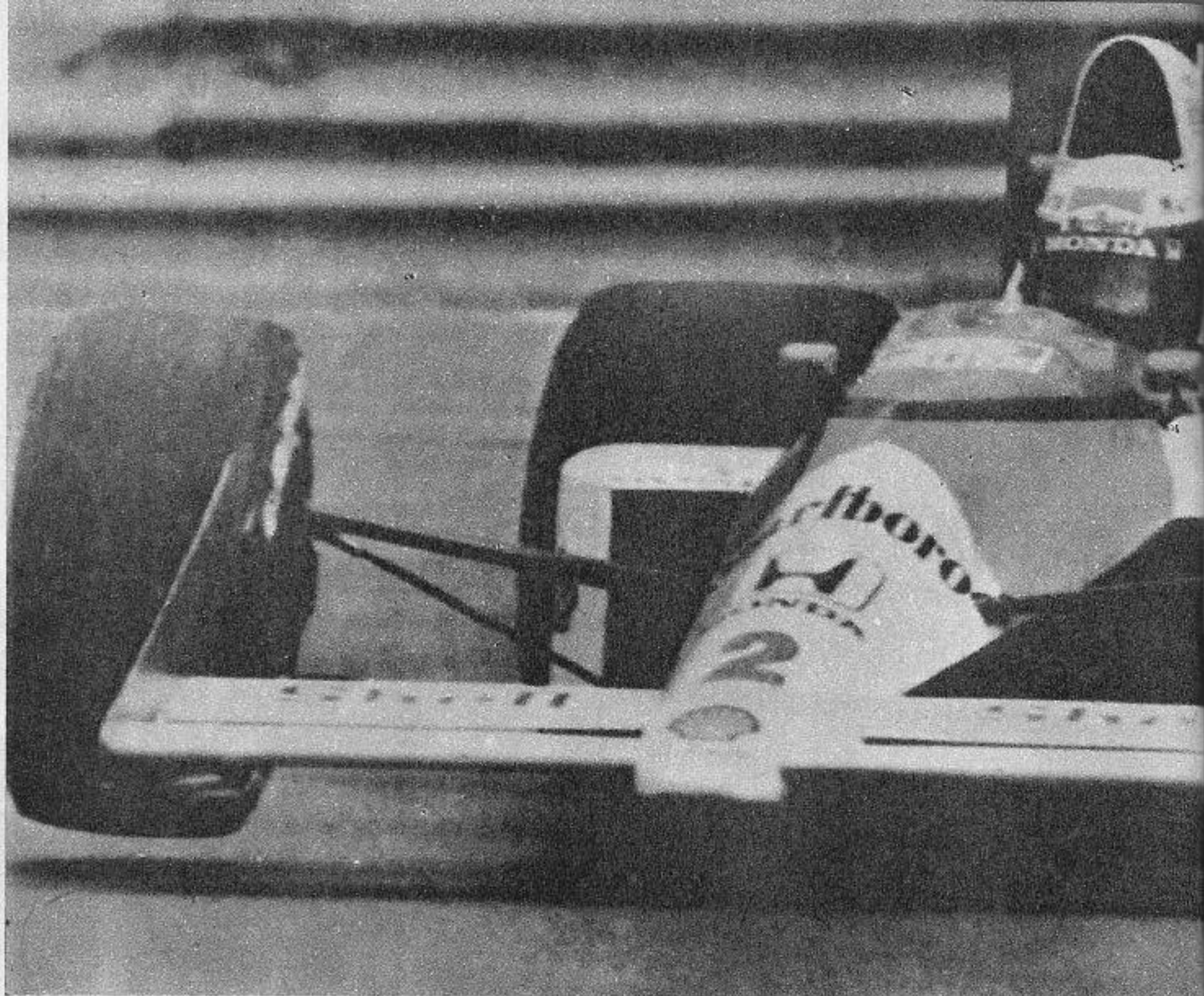


Foto superior: Esforzándose al límite durante una jornada de clasificación. Fue el sábado previo a la carrera de San Marino. **Abajo:** ya sentado sobre la Ferrari en Fiorano. Sonriente y muy bien dispuesto a comenzar las pruebas. Posteriormente, demostró que su adaptación al sistema semiautomático de la caja de cambios fue excelente. **Izquierda, arriba:** junto a Ron Dennis y Ayrton Senna. Hacia el fin de la temporada, increíblemente, tampoco el jefe del equipo simpatizaba con el capitán. **Abajo:** con su nuevo "patrón", Cesare Fiorio.



su amigo Jaques Laffite, de un complejo golfístico en Dijon, en el centro de la Borgoña, en Francia.

Y es sonámbulo. Hace seis años, en Austria, todo el equipo Renault se instaló en un chalet, en la semana previa al GP de ese país. Y en plena noche, Rita y Eddie Cheever lo vieron en el balcón común a sus habitaciones, gritando como un loco. Este tipo de cosas le suceden desde la niñez. Después no se acuerda de nada.

Apasionado, contradictorio, este nuevo viejo "rey" de la F. 1 que se llama Alain Prost, acaso no tenga más que vivir para cumplir sus sueños.

Y sin embargo, nunca le resultó fácil. (Tiene suerte también en esto, porque confiesa que lo fácil le aburre intensamente). Pero posee dotes profesionales y personales que en estos casos siempre resulta redundante destacar. Por lo menos, los primeros. ¿Decir que se adapta con una facilidad increíble a todo lo que prueba? Hace dos años escuchábamos a un periodista español que nos decía, con el alborozo gallego entre los dientes y en los gestos: **"Este invierno estuvimos con Alain y con otros pilotos en un concurso de esos que se hacen para divertirlos. Alain se subió a un auto de rally y los pasó a todos. Después, en la prueba de esquí, nadie pudo con él. Es un tipo alucinante..."**

Campeón de Francia y de Europa de kart. Campeón Francés de F-Renault a los 21 años. Campeón de Europa de Fórmula Tres. Campeón Mundial de Fórmula Uno en 1985, 1986 y 1989, y subcampeón mundial en 1988. Después de Emerson Fittipaldi en 1970, nunca antes un piloto había debutado de una manera tan promisoría en carreras de F. 1: fue cuando llegó sexto en Argentina 1980 con el McLaren M29. Era una hazaña, pero él no se sintió satisfecho; sabía que podría haber llegado, por lo menos, cuarto...

DOBLE VIDA

Entonces el mundo de la Fórmula Uno comenzó a conocerlo. Un francés muy bien dotado para las relaciones públicas. Un joven que no se deja avasallar; tranquilo, casi siempre de buen humor, con ideas claras y un sentido de la ubicación destacable. Esposo de Anne-Marie, maestra rubia y amable, a quien no le interesa el ambiente de los circuitos. Y Alain dice: **"Tengo dos vidas. Mi vida profesional y mi vida familiar. En lo que se refiere a la F. 1, siempre vengo solo. Es mi trabajo, no necesito a nadie más. No me hace falta una ayuda exterior, me encuentro muy bien solo. A menudo necesité a alguien más, pero no por ello tuve ganas de pedir ayuda. Y ese reflejo perdura. No me gusta tener que preocuparme de otras personas, y no quiero tener esa responsabilidad durante una carrera"**.

Y declara su amor por Saint-Chamond, su pueblo natal. Allí juega al tenis y se cura de los catarros que se pesca por culpa del aire acondicionado de los grandes y lujosos hoteles. Tiene a sus padres a pocas cuadras, y a sus amigos con los que no deja de hablar del verde de Saint-Etienne, su equipo de fútbol preferido.

Son los primeros tiempos. Varios de los demás pilotos del Equipo de Francia confesarán más tarde que la llegada de Alain a la

F. 1 les inquietó demasiado. Algunos creían que no había que darle tanta "manija"... pero en el fondo temían que el primer ganador francés de un campeonato mundial de F. 1 hubiese nacido en un pueblito del sur de Lyon un 24 de febrero de 1955.

"DEMASIADO FACIL"

Renault. 1981. Adaptación sencilla. Alain ya conocía a todo el mundo desde su época en la F-3. Sincero e instintivo, se dio cuenta de que Renault nada tenía que ver con McLaren, donde había dicho sentirse un poco aislado. Y la primera victoria llegó, y la primera música de su triunfo, la Marsellesa, sonó dos veces mejor porque se trataba del G.P. de su propio país.

De cara a 1982, "Prostichón" era el favorito para el título mundial. Pero el Renault turbo fue poco fiable. Y a ello se le agregó la competencia interna con su compañero de escuadra René Arnoux, que desembocó en la entrada de Arnoux al equipo Ferrari en 1983, y la lógica desvinculación de ambos.

Utilizando el mismo chasis del '82, pero con las modificaciones pertinentes de acuerdo con la reglamentación que anulaba el efecto suelo, y con Eddie Cheever como "coequipier", Alain empezó mal en 1983. El nuevo Renault tardó mucho en aparecer, pero los buenos resultados llegaron con él: ganó en Francia, Bélgica, Inglaterra y Austria. Obnubilados por el éxito, los técnicos de Renault creyeron que todo estaba dicho y no siguieron avanzando en el desarrollo del turbo. Sus adversarios hicieron lo contrario. En Zandvoort, Holanda, por otra parte, Alain cometió un error "idiota" como él mismo lo calificara. Atacó al Brabham-BMW de Nelson Piquet —a la postre campeón mundial de ese año— en la curva Tarzán, pero se pasó en el frenado, embistió al Brabham y lo mandó afuera. Entonces reconoció: **"Ganar el título hubiera sido un alivio: una vez logrado el fin que Renault y yo nos habíamos fijado, hubiéramos podido plantearnos el futuro con serenidad. Pero eso no importa porque soy un poco masoquista. Me gustan los problemas, me complace rumiar mis dificultades. Me decepciono cuando todo es perfecto. Tal vez no se me crea, pero en Zandvoort todo era demasiado fácil, de modo que quise arriesgar un poco. Es desgraciado, pero es así. Tenía demasiada confianza, era demasiado simple, ya me veía ganando sin ninguna duda..."**

REGRESO CON GLORIA

En 1984 retornó a McLaren, que lo había visto debutar en F. 1 Pero todo era distinto; él tenía más experiencia y McLaren más dinero, más técnica, Ron Dennis como director, John Barnard como ingeniero y un coche formidable como el MP 4/2 con motor TAG-Porsche. Ah, y a Niki Lauda en sus filas.

Alain ganó en Brasil y llegó segundo, de Lauda en la carrera que siguió, Kyalami. Ese final se repitió en varias ocasiones. Prost venció en siete carreras, y Lauda en cinco. En su libro "Mi historia", el austríaco cuenta: **"Después de las primeras carreras de 1984, Alain me hacía sentir inseguro por su constante superioridad en las pruebas de clasificación. Me sentía verdaderamente mal y**



Prost y Senna, segundos después del menedro incidente de Suzuka que definió el certamen a favor del piloto galo. Todavía discutido, este momento fue clave para ambos. Abajo: en los garajes de Fiorano, durante el alisamiento final antes de salir a la pista privada de Ferrari sobre la F1/89. Instante importante en la vida del tricampeón, quien inicia un ciclo junto a los italianos.



tenía que proponerme compensar mi falla en las clasificaciones con carreras impecables. () Su capacidad de adaptarse a cualquier pista de carreras en tiempo brevísimo y en cualesquiera condiciones meteorológicas es desconcertante. () El era un niño prodigio. Por mucho tiempo tuve la sensación de sentirme observado en todo mi desempeño por él. Todo lo que yo hacía lo examinaba para ver si podía aprender algo nuevo.

Evidentemente así fue, y él no evitaba confesarlo".

Lauda se llevó el título ese año, por apenas medio punto, pero las relaciones entre ambos siempre fueron "estupendas", según el mismo francés. Y encaró 1985 con toda la fuerza mental y el mejor material técnico para conseguir, por fin, ser campeón mundial. Objetivo que cumplió el 6 de octubre en el G.P. de Europa en Brno, cuando llegó cuarto, dos carreras antes de la última cita. Había sido regular durante todo el año para evitar el fracaso. Era, por fin, el primer francés campeón mundial en treinta y cinco años de historia de la F.1 desde la instauración del campeonato en 1950.

Lauda se retiró al final de esa temporada, y Keke Rosberg ocupó su lugar en 1986. Alain no cometió más que un error ese año: en el G.P. de Italia fue desclasificado por no respetar el procedimiento de la salida. Ganó en San Marino, Mónaco, Austria y Australia. La entonces ya respetable supremacía de los Williams-Honda, que estaban un escalón más arriba que el resto, no le había impedido el bicampeonato. **"Veloz en los entrenamientos, impecable en las carreras"**, dijo Lauda. **"Nada quedó de su antigua nerviosidad cuando estaba sometido a presiones."**

La temporada 1987 lo vio ganador en Brasil, Bélgica y Portugal, pero terminaría cuarto en un campeonato donde Nigel Mansell y Nelson Piquet ganaron nueve de los dieciséis grandes premios a bordo de los Williams-Honda.

Pero con 1988 la perspectiva volvió a ampliarse. McLaren va con motores Honda y se une a Prost el brasileño Ayrton Senna, que será el piloto más veloz y completo del año. Indiscutiblemente. El "Profesor" Prost lo reconoce: **"Ayrton es el más rápido este año, es el más fuerte, el más atento. Ahora el campeón 1988 es él, y le hago una reverencia. No estoy desilusionado, porque contra Senna no había nada que hacer"**.

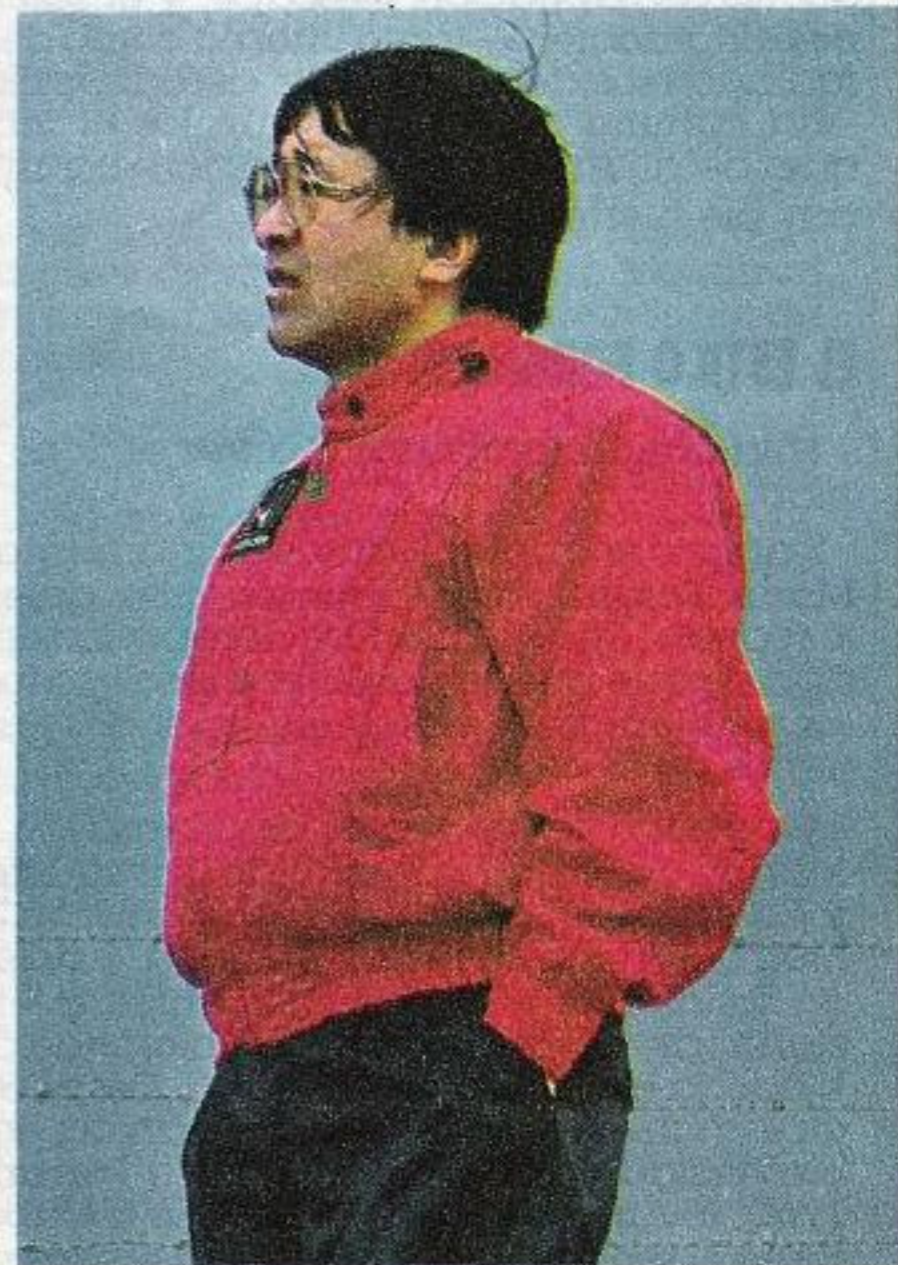
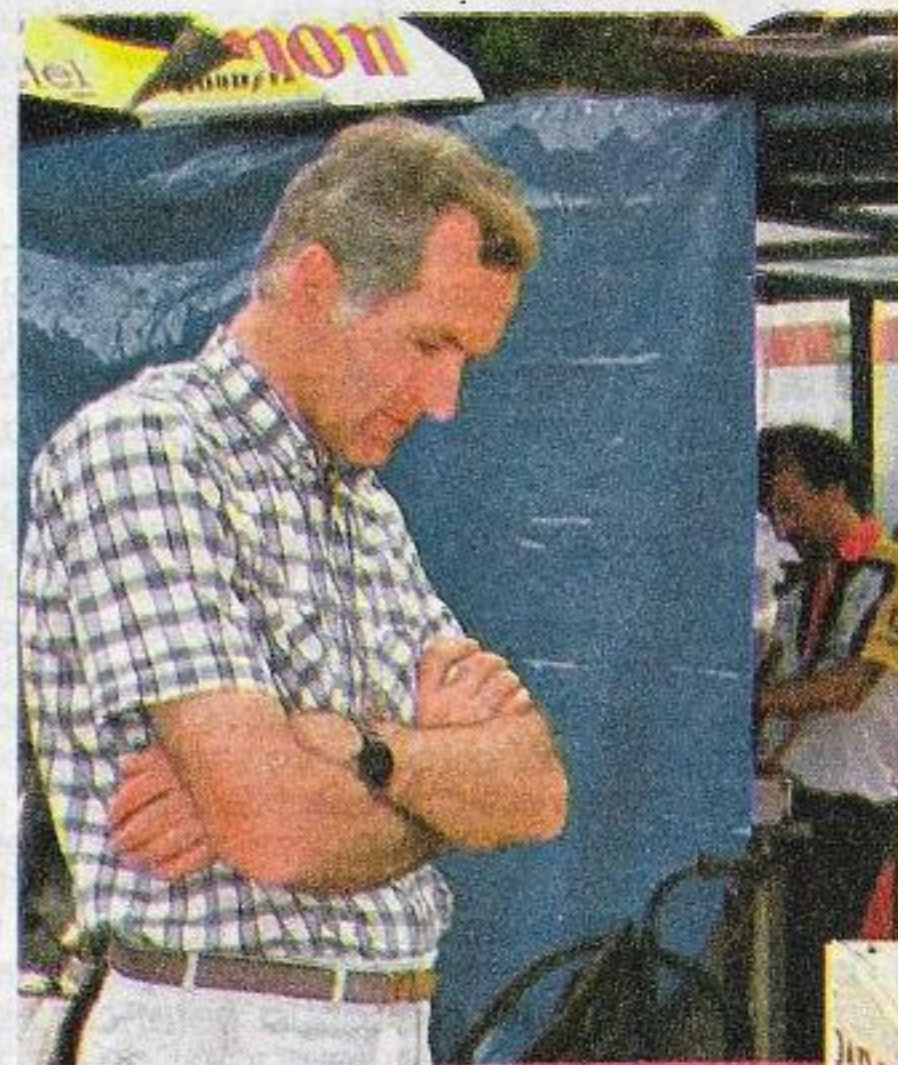
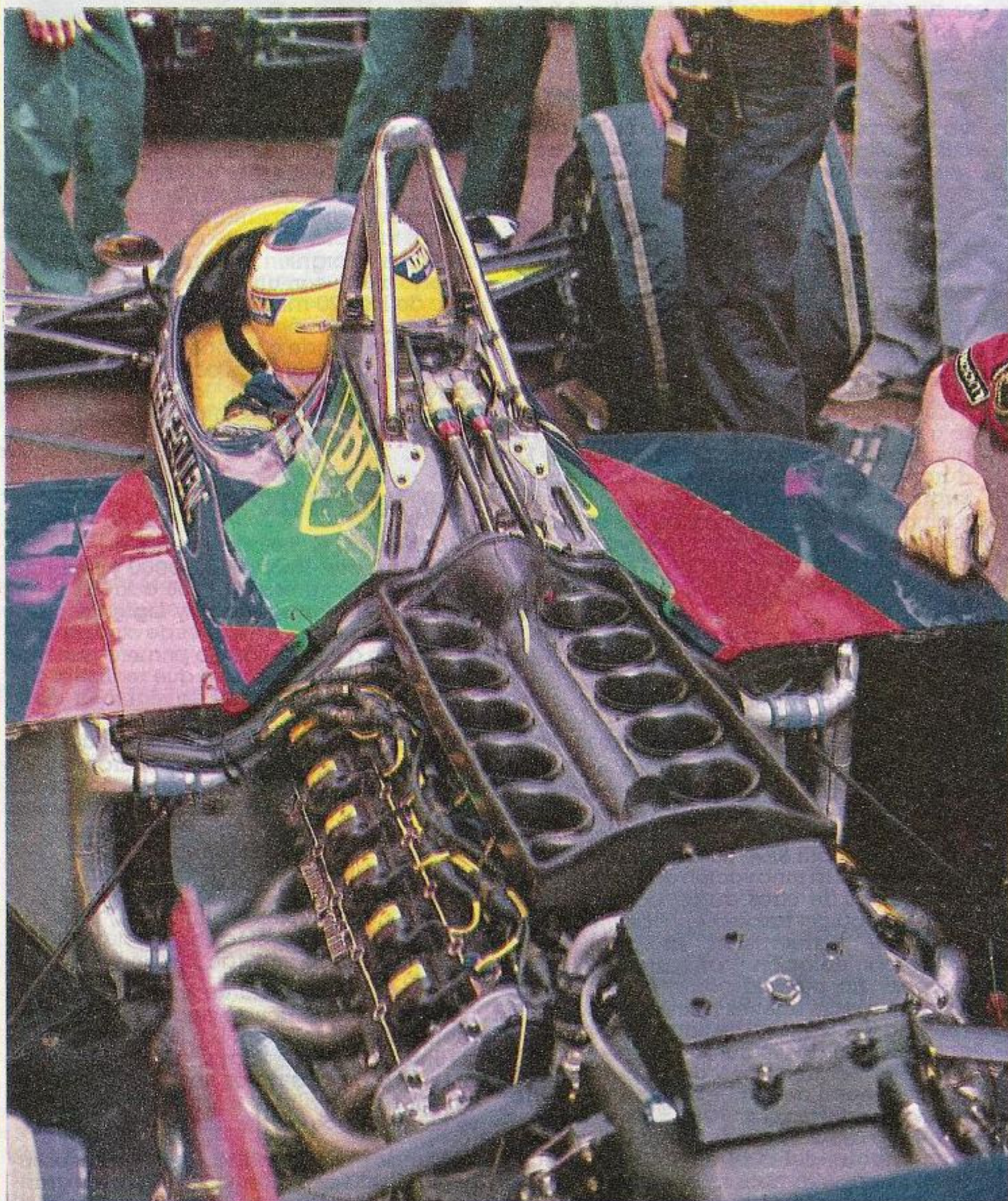
Nada que hacer por el momento. ¿Acaso Alain esperaba esta "complicación" con nombre y apellido para volver a cargar las pilas y empujar hacia arriba como lo hizo en 1989? Uno tiene la sensación de que el francés necesita todo el tiempo ser superado, en determinados momentos, por parámetros similares a los suyos para exigirse al máximo de sí mismo... Porque, como ya dijimos, lo fácil le aburre profundamente...

los hombres

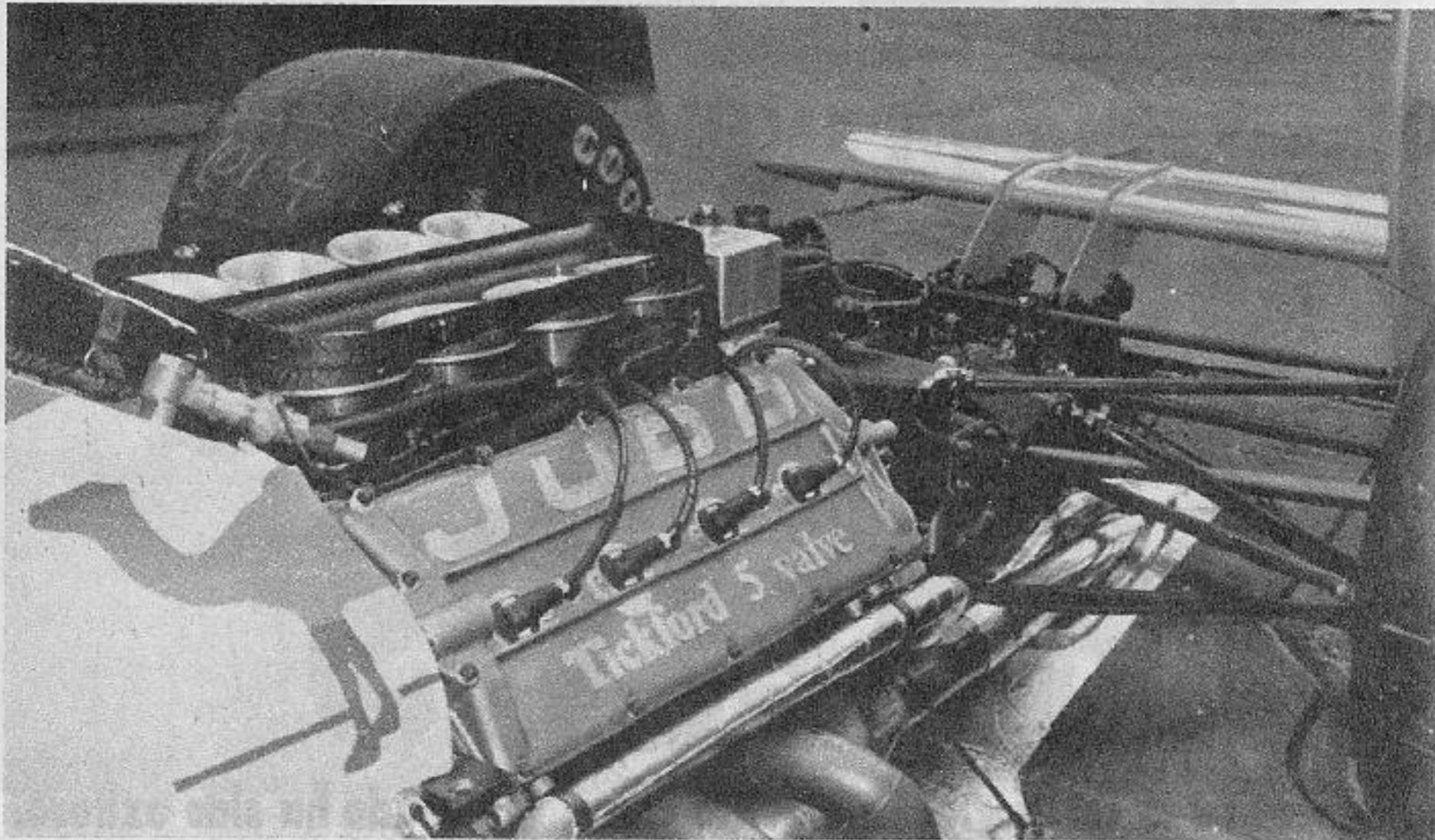
QUIENES SON Y QUE HACEN

LOS CREADORES DE CABALLOS

Son los que diseñan y atienden los motores de la categoría. En algunos casos, el pasado ha sido exitoso. En el desafío común de sacar más potencia de sus productos, no todos cuentan con los mismos medios...



Arriba: el V-12 Lamborghini de Forghieri demostró su efectividad. Arriba Izq.: John Judd, un "recién llegado". Abajo: Goto, de Honda.



Arriba: El motor de Judd fue mejorado en Tickford por encargo de Lotus; allí se le colocó una tapa de cinco válvulas por cilindro. **De izquierda a derecha:** Mauro Forghieri, el "dueño" de tantos impulsores Ferrari y del actual Lamborghini, Guy Negre, el creador del W-12 francés que aún no compitió, Bernard Dudot el padre del V10 Renault y Carlo Chiti, quien elaboró el Subaru "flat".



Menos famosos que los pilotos, pero tan o más importantes como ellos, los motoristas de la Fórmula Uno enfrentan desafíos que han ido cambiando, pero nunca han dejado de ser tan apasionantes.

Las páginas más recientes hablan de las potencias y los costos estruendosos del motor turbo, que apenas "vivió" doce temporadas en 39 años. Su desarrollo estuvo facilitado por la adopción de materiales especiales, como la cerámica, pero también por el correcto aprovechamiento de las fases del motor, sobre todo en función de los turbos. Y esto fue tarea de los ingenieros motoristas. Después, tras resignarse a la muerte del turbo, el desafío que se les planteó, y que es el actual, tiene que ver con la potencia obtenida a través de la configuración de los conductos de aspiración y escape, y el sistema de refrigeración —tanto interno como de los radiadores externos—, y la aerodinámica.

Un camino tecnológico que los hombres que detallamos a continuación transitan con pie fuerte...

EL ESTILO FORGHIERI

Niki Lauda lo apodó una vez el "loco genial".

Siempre en movimiento, el dinamismo de Mauro Forghieri contagia a todos quienes lo rodean. De él se percibe siempre la sensación de que puede analizar y resolver todos los problemas sin descanso, en todos los terrenos.

Ganador de 12 títulos de Campeón del Mundo de Fórmula Uno (8 de Constructores y 4 de pilotos), miembro de la Comisión Técnica del Automóvil Club de Italia, y delegado italiano de la Comisión Técnica Internacional de la FIA, Mauro Forghieri nació en Módena el 13 de enero de 1935. Después de diplomarse de ingeniero mecánico en la Universidad de Bolonia, entró en Ferrari en 1960, e inmediatamente se puso a trabajar sobre el motor V6 a 120° que fue el arma absoluta de la "Scuderia" en 1961, con el nue-

vo reglamento. Forghieri trabajaba entonces bajo las órdenes de Carlo Chiti, que en seguida se fue a ATS antes de fundar Auto-delta.

En 1963 Forghieri se convirtió en responsable técnico de los autos de carrera de Ferrari, y se le debe mucho en este equipo: el título mundial de John Surtees en 1964, el motor flat-12 cilindros de 1969, y su contribución en 1970 a hacer salir a Ferrari del atolladero gracias al chasis 312B, otra de sus creaciones.

Cuando comenzó en Ferrari, paralelamente a su programa de F.1, Forghieri lanzó algunos proyectos particulares: motor de Endurance para Lancia y de Rally para el Stratos, en el cual también trabajó en la aerodinámica y las suspensiones. Sus investigaciones en aerodinámica comenzaron en 1967 en el túnel de viento de Mercedes, que entonces pertenecía a la Universidad de Stuttgart.

Discutido por muchos personajes de la F.1, no se puede negar que Mauro Forghieri es un ingeniero completo. Le correspondieron las versiones campeonas de Ferrari de 1975, 1976, 1977, y la T3 que ganó cinco grandes premios durante la temporada 1978.

En 1984, después de 25 años en la F.1, Forghieri se fue de la categoría para dedicarse a los autos de serie y tomó a su cargo los sectores de los técnicos avanzados de Ferrari Automobili SPA. Se dedicó a las investigaciones, a la innovación de las Ferrari pero también de otros autos, para el Grupo Fiat. Su equipo trabajó en diferentes sistemas de transmisión integral y de sobrealimentación para una utilización general, no para la competición. Estudió igualmente los nuevos materiales compuestos y la posibilidad de introducirlos en la construcción de los autos de serie.

En 1968 Forghieri accedió al puesto de director general de la nueva sociedad Ferrari Engineering, y en 1987 se convirtió en miembro del Consejo de Administración de Lamborghini del cual es también director técnico. En setiembre de ese año dibujó en Módena los primeros estudios de un motor de 3.500 cm³ destinado a la F.1, y un mes

más tarde se inauguró la nueva fábrica Lamborghini en la zona industrial de Módena norte, con una superficie de 6.000 m², de los cuales 1.500 corresponden a oficinas.

Utilizando gran cantidad de materiales livianos tales como las aleaciones "nueva generación", Forghieri creó un propulsor V12 abierto a 80°, con un largo máximo por debajo de los 720 mm, y un peso inferior a los 150 kg. La elección de los 12 cilindros, en este caso, responde a razones históricas y por un deseo de mejorar las posibilidades de desarrollo de este motor, lo que representa también un nuevo desafío para este magistral Mauro Forghieri.

JUDD, MADE IN ENGLAND

John Judd, el motorista inglés que realizó los propulsores Honda de F-3000 y Fórmula Indy, y que ingresó en 1988 a la F.1 equipando a Williams, March y Ligier, comenzó a ocuparse de los motores de carrera apenas salido de las aulas. Lo primero que hizo fue tomar parte del grupo que realizó el Coventry-Climax. Después lo siguió a Jack Brabham a su empresa, y con otros le dieron vida al Repco 8 cilindros con el cual Brabham y Denny Hulme conquistaron el título mundial. En F.1 trabajó en el desarrollo del Cosworth, junto a Alan Peck y a Langford, y atendió personalmente los propulsores del team Williams en los años 70. Después, siempre con Jack Brabham, fundó una empresa y pasó de la F-3 a la F-Indy, y de ésta a la F.1. No es John Judd, pues, un simple preparador, sino un ingeniero mecánico diplomado en Gran Bretaña.

Los motores de Judd de F.1 llevan sólo su nombre, ya que Honda aparece exclusivamente en los McLaren. La dependencia entre Judd y Honda es clara: la "Casa" le envía al preparador las bases del 8 cilindros, y todo el resto se realiza y se monta directamente en la fábrica del técnico.

Cuando el año pasado equipó a tres escuderías, Judd declaró que era "la más grande revolución" acaecida en su vida de 30 años a esta parte. El número de cuarenta



personas que trabajan con él se aumentó en casi una decena, y los programas para los años venideros lo obligan a nuevas inversiones financieras y a ampliar el sector de las maquinarias. Y es que hasta 1987, la actividad de Judd era múltiple: propulsores Volkswagen de F-3, algunos Cosworth de F-3000, y los Honda de la misma categoría y de los de F.Indy. Judd fue uno de los primeros en creer en el VW de F-3, cuyo primer preparador fue **Siegfried Spiess**, el técnico alemán, y con esos motores muchos pilotos se coronaron campeones nacionales.

Esta temporada, equipando a **Lotus, Brabham, March y EuroBrun** en la F.1, John Judd presentó en Silverstone, durante las pruebas libres de julio, el motor Judd con tapa de cilindros a 5 válvulas proyectada y construida por la **Tickford**, sociedad de ingeniería mecánica que realiza los motores para la **Aston Martin**. El Tickford debutó con Lotus, y aparte de eso el motor Judd sigue invariable.

DUDOT, EL EXIGENTE

Bernard Dudot, director técnico de **Renault-Sport**, nació en Nancy, Francia, el 30 de enero de 1939. Está casado y tiene un hijo que se dedica al rock and roll.

Después de estudiar en el **CESTI** (Centro de Estudios Superiores de Técnicos Industriales), Dudot comenzó su carrera en 1967 en **Alpine Renault**, en la creación del servicio motores. En 1973 trabajó sobre el **V6** de 2 litros atmosférico de **Renault-Gordini**, y en 1974 fue responsable del programa **Le Mans**. En 1978 fue nombrado director técnico de los motores, y dos años después de **Renault-Sport**.

Enamorado del trabajo bien hecho, la aviación y la navegación a vela, Dudot, está convencido de que el oficio de ingeniero es formidable. Exigente al máximo consigo mismo y con sus colaboradores, Dudot no soporta la mediocridad y lamenta no haber ganado el título mundial en 1983: **"Me apeña no haber sabido explicarles a Gérard Larrousse y a la Régie que, en función de la**

competencia, era necesario invertir más".

Pero cuando el 7 de junio de 1988 Renault firmó su regreso a la F.1 con **Williams**, un nuevo desafío se puso en marcha para Dudot. Actualmente no hay gente de Renault trabajando en la sede de Williams en Inglaterra; viajan sólo cuando es necesario, y se hacen presentes un ingeniero y dos mecánicos de Renault antes de cada G.P. o ensayo.

La unidad de Viry-Chatillon, situada en las afueras de París, emplea a 125 personas, de las cuales 22 son ingenieros y 103 técnicos. Además de los bancos de ensayo de los motores, la fábrica comprende una oficina de estudio, un taller de fabricación de prototipos, un servicio de compra y de control dimensional, un laboratorio de electrónica y un taller para el montaje de los motores. Trabajan en este lugar, bajo las órdenes de Dudot, más de 100 personas en el plano técnico, y unas 200 en los ensayos, desarrollos y estudios. Renault lleva a cada Gran Premio diez propulsores listos, y utiliza otros para los "tests" entre competencias.

Bernard Dudot viaja a todas las carreras acompañado por tres motoristas, un chofer-mecánico, un electrotécnico y dos ingenieros. Diseñó el **V10** de 4 válvulas por cilindro y 141 kg. **Thierry Boutsen** ganó con él en Canadá y Australia.

NEGRE, EL ORIGINAL

Guy Negre, originario de Narbonne, Francia, tiene 47 años y ha trabajado sobre motores desde los 20. Su empresa fue creada para concebir y construir motores térmicos de aviación, pero no era un buen negocio. Preparó entonces motores para las berlinetas **Alpine**, y por aquellos años logró extraer **152 HP** del **Renault 1.300**.

Después de trabajar en la distribución rotativa desde hace veinte años para diversas aplicaciones, en 1986 nació el proyecto "Fórmula Uno" de Negre: un motor denominado **MGN 01**, de **12 cilindros en W a 120°**, con una separación entre hileras de 4 cilindros cada una. Su peso es de 120 kg. sin es-

capas, y su potencia de 650 caballos a un régimen de 12.800 r.p.m.

El **W-12** de **3.500 cm³** sin válvulas era desconocido, y Negre quería ser original: **"Mi motor aborda una nueva era, aquella era del 'después de la válvula' a la cual todo el mundo llegará tarde o temprano"**, dijo.

Este francés bohemio y bajito trabajó con cinco personas: un ingeniero, dos técnicos, un modelista y un matricero, lo que le permitió cubrir la cadena de tareas desde el estudio hasta la realización final, pasando por el prototipo, las pruebas y hasta la misma construcción de matrices.

GOTOH Y GOTO, LA DIFERENCIA

Aunque todo lo japonés en F.1 parece sinónimo de supremacía y perfección casi inalcanzable, no lo es. La realidad nipona nos trae también el ejemplo de **Yamaha**, y en lo que más nos interesa aquí, los escasos medios con los que el capo en el campo de las carreras de auto de Yamaha, **Masanori Gotoh**, cuenta para el desenvolvimiento en la categoría.

La organización en las pistas de F.1 de Yamaha es muy diferente a la de **Honda**. Gotoh, de 50 años, esposo y padre de cuatro hijos, trabaja en cada circuito con seis o siete personas. Existe una división de motores de auto en Yamaha, donde trabajan 250 ingenieros, pero como dice el mismo Gotoh, **"se ocupan de muchas otras cosas, y no ciertamente del motor de F.1"**.

El motor Yamaha que equipa a **Zakspeed** este año es un **8 cilindros en V a 75°** y fue diseñado por el ingeniero **Yoshidawa**, "padre" de todos los motores Yamaha para autos de carrera. Pero después de las primeras desilusiones, el pequeño japonés volvió a casa a trabajar, y fue así como Gotoh se quedó en pista, con poca gente aunque con mucha experiencia.

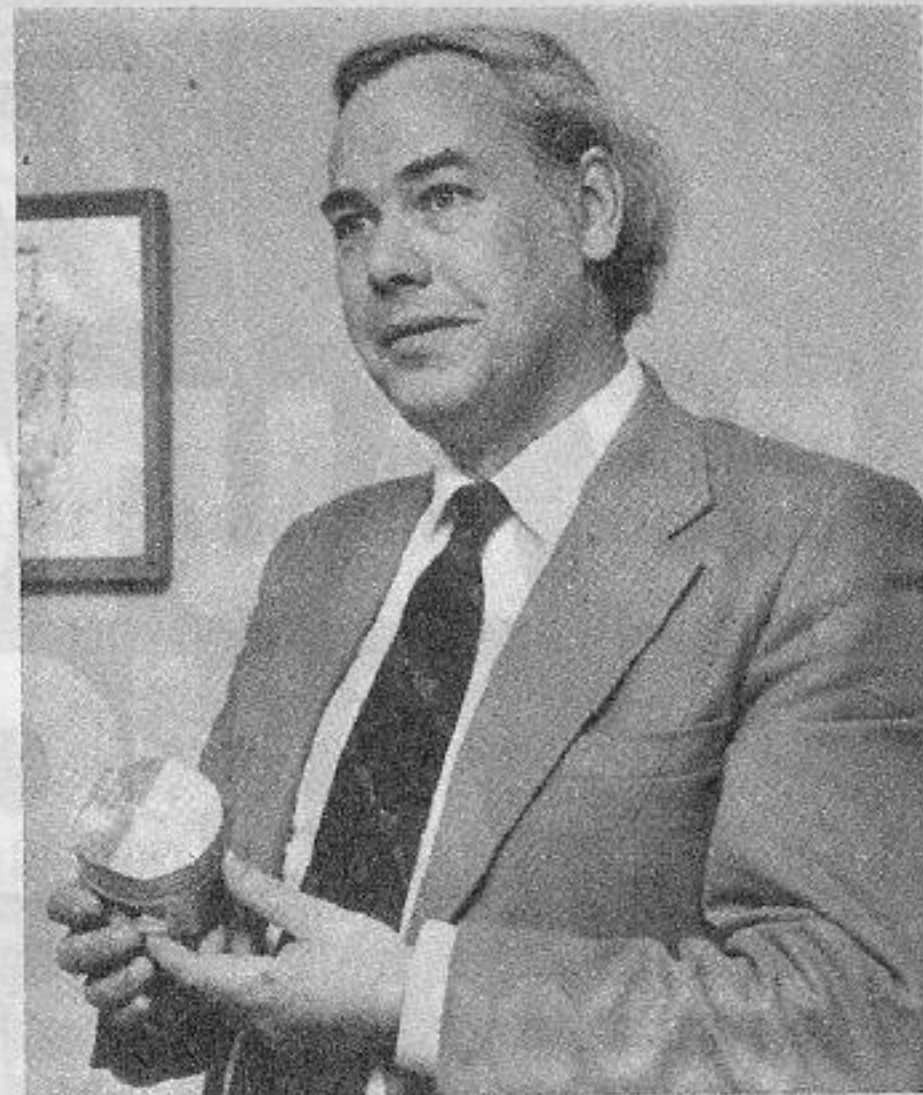
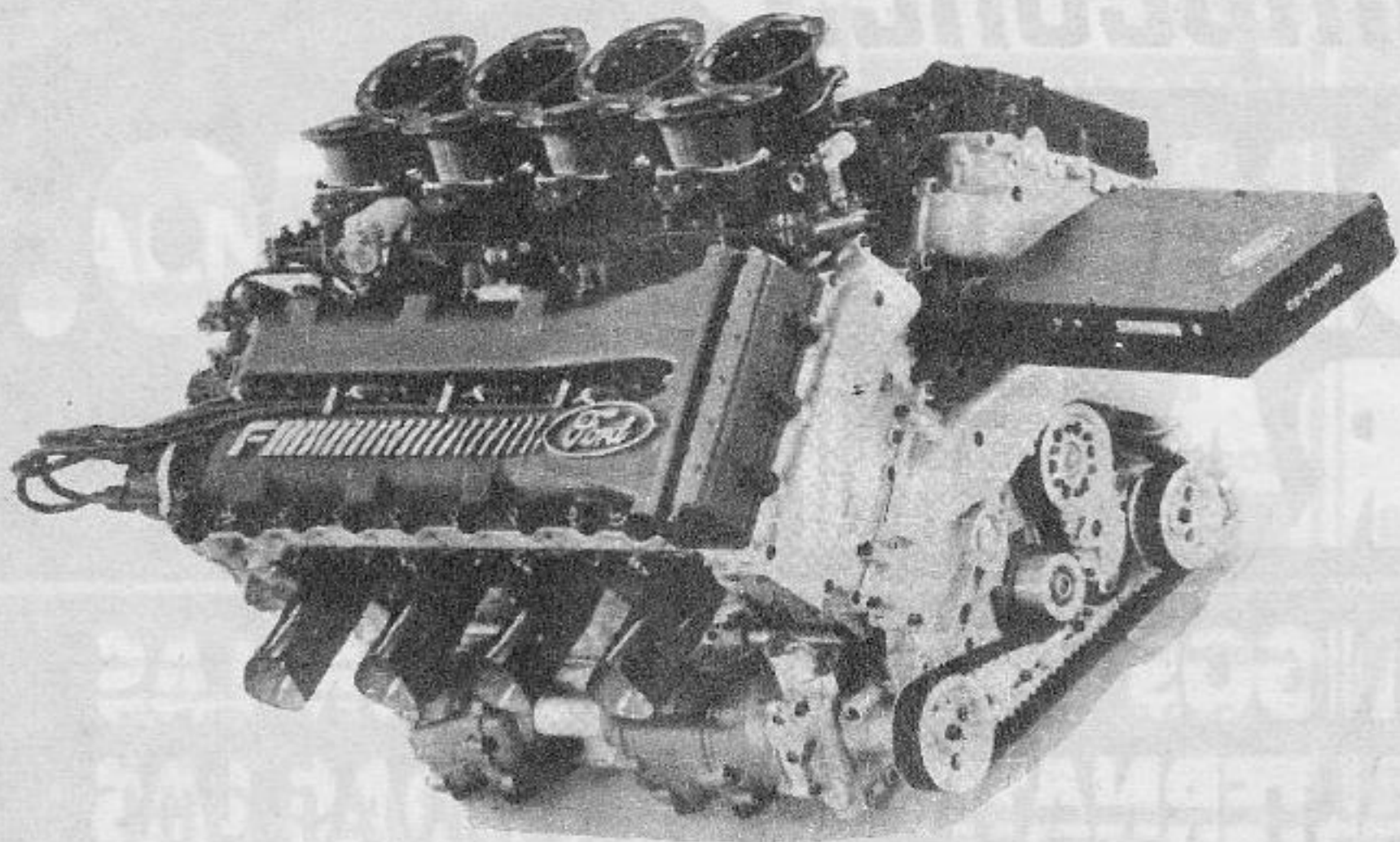
La precariedad de Yamaha, visible en la no "oficialización" de esta primera expedición en F.1, contrasta con la uniformidad de



Propius

*La fragancia
de piel de hombre...*





Bajo la dirección de Kramefuss, en EE.UU. credron este nuevo impulsor Ford V-8, que se demostró bueno tras algunas decepciones iniciales sobre los Benetton. Arriba: Keith Duckworth, cabeza de la fábrica Cosworth.

los metódicos, precisos y numerosos japoneses de Honda. Y el director de esta orquesta es **Osamu Goto**. Si "h" final. Un hombre que de simple técnico pasó a reemplazar al jefe de motores de Honda precedente, **Yoshitoshi Sakurai**.

El año pasado trabajaban veinte hombres de Honda en **Lotus** y **McLaren**. Goto lo explica así: "Mientras haya más relaciones entre los ingenieros y los mecánicos, más ideas habrá". De estos veinte hombres que Honda manda a Europa, casi todos son técnicos diplomados, verdaderos ingenieros que se intercambian a menudo para un aprendizaje "en vivo" y que experimentan, en el campo de las carreras, la práctica de aquello que han estudiado en teoría.

El "corazón" del departamento de carreras de Honda, que se llama **Honda F.1 Racing Team**, está basado en Inglaterra, en Slough, a pocas millas de Londres. Allí trabaja Goto con otras veinte personas, las que van a las pistas. Pero los motores vienen contruidos de Japón, de Saitama, en Wako, donde está la sede de la **Honda Racing and Development**. Para cada carrera de F.1 se lleva un número que varía entre 10 y 15 motores, lo que significa cerca de 200 impulsores en un año.

CHITI, CON ACENTO ITALIANO

Cuando la casa japonesa **Subaru** firmó un contrato con **Motori Moderni** para preparar veinte motores de F.1, para el ingeniero **Carlo Chiti** se abrió una nueva perspectiva de trabajo.

Chiti nació en Pistoia, Italia, el 29 de diciembre de 1924. En 1951 se graduó de Ingeniero Aeronáutico en Pisa, y de 1953 a 1957 trabajó en el **Servicio de Experiencia de Alfa Romeo**. Luego, y hasta 1962, fue jefe de investigaciones motorísticas en Ferrari, y diseñó la primera Ferrari con un motor trasero. Ganó el Campeonato del Mundo de Conductores en 1958 con **Mike Hawthorn**, y el de 1961 con **Phil Hill**, además del de Constructores en 1958, 1960 y 1961.

Chiti fue el primero que puso "spoilers" y es-

tabilizadores en coches de carreras, y al cabo de trabajar dos años en **ATS** (1962-1964), pasó a **Autodelta**, donde se desempeñó hasta 1984, tiempo durante el cual ganó seis campeonatos mundiales con los autos de 2 litros con el **33**, 8 campeonatos europeos para autos de Turismo, y dos mundiales de constructores (1975 y 1977) con el **12 cilindros 33**. En 1976 construyó el **33.SC.12**, auto que compitió en el Mundial de 1977, y también el 12 cilindros turbo para dichos autos.

Es además el creador del **V12 a 60°** que equipó a **Brabham** y a los **Alfa Romeo** tipos **177** y **179**, y construyó el **8 cilindros en V a 90°**, turbo de 1980, y el **GTV** de Autodelta en 1979.

A fines de 1984 Chiti dejó Autodelta y formó **Motori Moderni**, empresa que a su vez firmó una alianza con el equipo Minardi para proveerle un motor para la F.1 en 1986.

El nuevo boxer de 12 cilindros que Chiti proyectó para Subaru, dejó conformes a los japoneses en las pruebas, y es posible que el mismo debute en el G.P. de Japón de este año. Sin embargo, es muy probable que sea reemplazado por un V10 en 1991. El responsable técnico de Subaru para Europa se apellida **Takaoka**, y en Novara, Italia, el ingeniero italiano trabaja con un reducido grupo de ingenieros nipones.

DUCKWORTH, EL SEÑOR COSWORTH

Algunos lo llaman "Mr. Cosworth", identificándolo con el motor que ha ganado más grandes premios de F.1 que ninguno en la historia del automovilismo. Es **Keith Duckworth**, ingeniero mecánico del Imperial College de Londres, que conserva la cara de adolescente, lleva los cabellos grises y tiene 50 años.

Fundada por Duckworth y **Mike Costin** en 1958, hace 6 años la fábrica **Cosworth** fue vendida a la **VEI** (United Engineering Industries), sociedad pública cotizada en la bolsa y en este año pasó a manos de Ford Motor. En Northampton, Inglaterra, están las oficinas técnicas que se ocupan de todos los pro-

yectos de Cosworth. Para aquellos ligados a la competiciones, toda la responsabilidad cae sobre Duckworth, y toda la actividad productiva se divide además, entre los establecimientos de Worcester y Wellingborough.

La historia dice que el motor **Ford-Cosworth DFV** sucedió en F.1 al **Coventry Climax** de los años 60. Dos años después de su primera carrera en 1967, ya equipaba a la mayoría de las escuderías. Este motor nació de una idea de **Colin Chapman**, y el periodista **Walter Hayes**, que en esa época trabajaba en Ford, se encargó de convencer a la dirección de la firma de designar a Duckworth como el proyectista del **DFV** (Double Four Valve). Este impulsor iba a ganar trece títulos de campeón del mundo de conductores. Keith Duckworth había construido hasta entonces excelentes motores de F-2 y de F-3 que imponían la ley en estas disciplinas. Y 1967 fue el año del gran éxito del DFV. En las condiciones de casi monopolio que siguieron, Ferrari tuvo mucho mérito al obtener tres títulos mundiales de conductores con su motor de 12 cilindros. Pero cuando se impuso la sobrealimentación, Duckworth tuvo muchas dificultades y se volcó a **Indy**.

Ya en 1987, con el retorno de los aspirados, Cosworth hizo una tímida reaparición con la versión **DFZ**, que después evolucionó en **DFR**. Pero para este 1989 los hombres de Duckworth han trabajado con más seriedad. Se agregó un departamento de F.1 en el cual trabajan más de 30 personas exclusivamente para el motor que equipa a **Benetton**, bajo la comisión de Ford y sus proponentes son utilizados por **Arrows**, **Dallara**, **Minardi**, **Onyx**, **Tyrrell**, **Ligier**, **Osella**, **Rial** y **AGS**.

El desarrollo continuo y ultra moderno de los motores de la Fórmula Uno estará siempre ligado a nombres de compuestos más o menos raros, más o menos accesibles; a razonamientos teóricos y hechos prácticos, a "buenas químicas", como se dice en el lenguaje cinematográfico... Pero siempre habrá, detrás de ellos, un hombre, con nombre y apellido, que los rubricará con su talento.

Campeones

ES AUTOMOVILISMO. AHORA EN ATC

TODOS LOS DOMINGOS VIBRE EN ATC, CON LAS APASIONANTES ALTERNATIVAS DE TODAS LAS CATEGORIAS DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO.

CONCLUSION PUBLICITARIA S.A.



Siga por radio y televisión a la única organización del país, de profesionales altamente especializados que transmiten en exclusiva por RADIO y TELEVISION las alternativas de cada carrera.

CAMPEONES, EL N° 1 OFRECE MAS... PORQUE USTED LO ESCUCHA Y LO VE.

Con la conducción de Carlos Alberto Legnani.



Argentina Televisora Color

DOMINGOS 11 A 14.00 HS.

CANAL 2



DOMINGOS A LAS 22.00 HS.



3 EMISIONES SEMANALES



LUNES A SABADO 20.00 HS.
DOMINGOS 8 A 14.30 HS.

CRECER... FUE INEXORABLE

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

Arenales 2896 P.B. (1425) <http://lasrevistasde Mauro.wordpress.com>

Campeones

Donde termina el camino empieza el camino

WARN empieza.

LOFANO E HIJO S.A.

Yrigoyen 2011 - Ciudadela
Tel. 653-7480 / 2223 - Exposición zona centro
Uruguay 827 - Capital Federal

Envios al Interior

Llumar
WINDOW FILM

POLARIZADO CON POLAR-CAR

5 BUENAS RAZONES PARA OBTENER 5 GRANDES VENTAJAS

- EXCELENTE CALIDAD
- FILM QUE NO SE RAYA
- TODOS LOS COLORES
- MEJOR PRECIO
- TRABAJOS GARANTIZADOS

EXIJA POLAR-CAR Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYRREDON

854-5926

basta de robos!!!

Encuentre en **federal's** el único sistema de que le permita seguridad dormir tranquilo.

federal's
SISTEMAS ELECTRONICOS
DE PROTECCION Y CONTROL

alarmas por radar y control remoto para su vehículo, casa o comercio

federal's
S.E.P. Y C.S.R.L.
ALARMAS POR RADAR

AV. PERON 2211
SAN FERNANDO
744-0339 / 745-2681

DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION Y VENTA

BETO Y COMPANIA

ARIAS 3082 CAPITAL FEDERAL

REVI GAL



EN LAS MEJORES CASAS DEL RAMO
Es otro producto de la línea Revigal S.A. empresa líder en la estética integral del automóvil

VOLTAIRE 62(1832)
LOMAS DE ZAMORA Tel. 245-3317

Ferrea
RACING COMPONENTS

STOCK DE REPUESTOS, ELEMENTOS DE SEGURIDAD Y ACCESORIOS PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Tenemos disponible los últimos avances en tecnología que se usan en las competencias automovilísticas en EE.UU., Europa y Japón.

Tato Ferrea atenderá su consulta personalmente
NUEVA DIRECCION
2600 N.W. 55 Court - Suite 238 FT.
Lauderdale Fla 33309
TE. (305) 733-2505/733-0607 FAX (305) 735-0607
En BUENOS AIRES dirigirse a:
Acoyte 915, Piso 6 "C" (CP 1405) Capital
TELEFONO: 982-5685

LUCENTINI Y CIA

BOMBAS DE FRENO RECAMBIOS



REACONDICIONADA CON CAMISA DE ACERO DE ALTA RESISTENCIA

NACIONALES E IMPORTADAS
AVALOS 942 (1427) Tel.: 52-5098

ENVIOS AL INTERIOR

BFGoodrich **LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS**
TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD



EURO RADIAL T/A 70 NEUMAWARNES Warnes 899 Capital	RADIAL COMP T/A GUIDO LOPEZ Av. Rivadavia 17332 Morón	RADIAL SPORT TRUCK T/A NEUMASUR Australia 1160 - Capital 28-1017 / 0556 / 0993	RADIAL ALL-TERRAIN T/A MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora
---	---	--	--

Blasco & Asociados 40-7746

G.P. DE BRASIL

Autódromo de Jacarepaguá "Nelson Piquet" (Río de Janeiro) - Circuito de 5.031 metros - 61 vueltas - Recorrido total: 306,891 Km. - 26/3/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Senna, 1m25s302 a 212,323 km/h
2º) Patrese, 1m26s172
3º) Berger, 1m26s271
4º) Boutsen, 1m26s459
5º) Prost, 1m26s620
6º) Mansell, 1m26s772
7º) Capelli, 1m27s035
8º) Warwick, 1m27s408
9º) Piquet, 1m27s437
10º) Herbert, 1m27s626
11º) Nannini, 1m27s866
12º) Gugelmin, 1m27s956
13º) Brundle, 1m28s274
14º) Modena, 1m28s621
15º) De Cesaris, 1m29s006
16º) Martini, 1m29s435
17º) Danner, 1m29s445
18º) Palmer, 1m29s573
19º) Larini, 1m30s146
20º) Alboreto, 1m30s255
21º) Nakajima, 1m30s375
22º) Grouillard, 1m30s410
23º) Pérez Sala, 1m30s643
24º) Cheever, 1m30s657
25º) Schneider, 1m30s881
26º) Alliot, 1m31s009



NOVEDADES

-Nigel Mansell debuta en Ferrari y gana la primera carrera del año.
 -Derek Warwick (Arrows) conduce por primera vez un F.1 con motor aspirado.
 -Primera carrera en F-1 de Johnny Herbert (Benetton) y Olivier Grouillard (Ligier).
 -Por primera vez un motor Lamborghini participa oficialmente en una competición terrestre.
 -Se produce el retorno de Renault tras dos años de ausencia en la categoría, equipando a Williams.
 -Riccardo Patrese marca el récord absoluto de la historia de la F.1 en cuanto a Grandes Premios corridos: 177, uno más que Graham Hill y Jacques Laffite.
 -Primera pole position del año para Ayrton Senna, 30º de su carrera.
 -Primer y único récord de vuelta de Patrese en el año. Los mecánicos del equipo Williams logran cambiar el motor del auto de Patrese en 35 minutos el sábado, lo que configura un primado en este sentido.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	1h38m58s744	61
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 7s809	61
3º	15	Mauricio Gugelmin	March 891-Judd	a 9s370	61
4º	19	Johnny Herbert	Benetton 189-Cosworth DFR	a 10s493	61
5º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	a 17s866	61
6º	20	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	a 18s241	61
7º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell DG18-Cosworth DFR	a 1 vuelta	60
8º	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd	a 1 vuelta	60
9º	26	Oliver Grouillard	Ligier JS32 Cosworth DFR	a 1 vuelta	60
10º	4	Michele Alboreto	Tyrrell DG18-Cosworth DFR	a 2 vueltas	59
11º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	a 2 vueltas	59
12º	29	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	a 3 vueltas	58
13º	22	Andrea De Cesaris	Dallara F189-Cosworth DFR	a 4 vueltas	57
14º	38	Christian Danner	Rial ARC-02-Cosworth DFR	a 5 vueltas	56

Promedio del ganador: 186,034 km/h.
 Récord de vuelta: Riccardo Patrese en 1m32s507/1000 a 195,786 km/h

No clasificaron: Dalmás (1m31s260), Arnoux (1m31s376), Foitek (1m31s791), Moreno (1m32s566), Caffi (1m30s747), Ghinzani (1m31s150), Weidler (1m31s964), Raphanel (1m32s019), Winkelhock (1m32s382), Suzuki (1m33s079), Johansson (1m35s232), Gachot (1m37s932).

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Colisión
1	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFR	Colisión
3	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFR	Soporte motor
4	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	Motor
9	7	Stefano Modela	Brabham BT58-Judd	Motor
11	18	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFR	Excluido
12	11	Nelson Piquet	Lotus 101-Judd	Motor
22	16	Ivan Capelli	March 891-Judd	Suspensión
27	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Motor
36	35	Bernd Schneider	Zakspeed 891-Yamaha	Colisión
36	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFR	Colisión
51	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	Polea de alternador

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	PATRE	MANSE	PROST	CAPEL	WARWI	NANNI	HERB	GUGEL	DECES	BRUND
20	MANSE	PATRE	PROST	HERB	CAPEL	NANNI	WARWI	GUGEL	CHEEV	BRUND
30	MANSE	PROST	WARCI	HERB	GUGEL	PATRE	NANNI	DECES	NAKAJ	
40	MANSE	PROST	PATRE	GUGEL	NANNI	HERB	WARWI	DECES	DANNE	NAKAJ
50	MANSE	PROST	GUGEL	PATRE	HERB	WARXI	NANNI	DECES	PALME	NAKAJ

G.P. DE SAN MARINO

Autódromo de Imola "Dino y Enzo Ferrari" de 5.040 metros - 58 vueltas - Recorrido Total: 292,320 Km. - 23/4/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Senna, 1m26s100 a 210,952 km/h
2º) Prost, 1m26s235
3º) Mansell, 1m27s652
4º) Patrese, 1m27s920
5º) Berger, 1m28s089
6º) Boutsen, 1m28s308
7º) Nannini, 1m28s854
8º) Piquet, 1m29s057
9º) Caffi, 1m29s069
10º) Grouillard, 1m29s104
11º) Nannini, 1m27s866
12º) Warwick, 1m29s281
13º) Capelli, 1m29s385
14º) Larini, 1m29s488
15º) Pérez Sala, 1m29s385
16º) De Cesaris, 1m29s669
17º) Modena, 1m29s761
18º) Tarquini, 1m29s913
19º) Gugelmin, 1m30s163
20º) Alliot, 1m30s168
21º) Cheever, 1m30s233
22º) Brundle, 1m30s271
23º) Herbert, 1m30s347
24º) Nakajima, 1m30s697
25º) Palmer, 1m30s928
26º) Dalmás, 1m31s137



NOVEDADES

-Primer triunfo de Ayrton Senna en el año.
 -Primer récord de vuelta de Alain Prost en el año.
 -Se confirma que el G.P. de Italia se correrá en Monza, después de una batalla burocrática entre los organizadores y la FIA.
 -Debut del nuevo Tyrrell, denominado 018.
 -Didier Calmels deja de formar parte del equipo Larrousse. El nuevo socio es Gerard Ducarouge.
 -Ferrari utiliza electroválvulas fabricadas por la empresa alemana Manesman que comandan el cambio de velocidades electrohidráulico.
 -Thierry Boutsen (Williams), cuarto y Alex Caffi (Dallara), séptimo, son descalificados por haber cambiado neumáticos tras el accidente de Gerhard Berger. Tras una apelación de sus respectivos equipos, recuperarán sus puestos a fines de junio.
 -Berger (Ferrari) sufre un accidente a 260 km/h que produce el incendio de su máquina.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1h26m51s245	58
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	1h27m31s470	58
3º	20	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	1h27m06s457	57
4º	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	1h27m18s100	57
5º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	1h27m56s364	57
6º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 18-Cosworth DFR	1h28m15s929	57
7º	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	1h28m19s526	57
8º	40	Gabrielle Tarquini	AGS JH24-Cosworth DFZ	1h28m19s526	57
9º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	1h27m40s576	56
10º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara F189-Cosworth DFZ	1h27m49s033	56
11º	19	Johnny Herbert	Benetton B189-Cosworth DFR	1h28m40s601	56
12º	18	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFZ	1h21m11s037	53

Promedio del ganador: 201,939 km/h.
 Récord de vuelta: Prost en la 45ª en 1m26s795 a 209,044 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
0	29	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Problemas eléctricos
0	30	Yannick Dalmás	Lola LC89-Lamborghini	Problemas eléctricos
1	16	Ivan Capelli	March 881-Judd	Fuera de pista
3	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Fuera de pista
4	26	Oliver Grouillard	Ligier JS32 Cosworth DFR	Bandera negra
6	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFR	Caja de cambios
19	7	Stefano Modela	Brabham BT58-Judd	Fuera de pista
21	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	Motor-Presión de aceite
23	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Caja de cambios
29	11	Nelson Piquet	Lotus 101-Judd	Motor
39	15	Mauricio Gugelmin	March 881-Judd	Caja de cambios
43	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFZ	Accidente
46	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd	Electricidad
51	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Presión de combustible
56	19	Johnny Herbert	Benetton B188-Cosworth DFR	Varios fuera de pista (*)

(*): Clasificó a pesar de no haber arribado.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

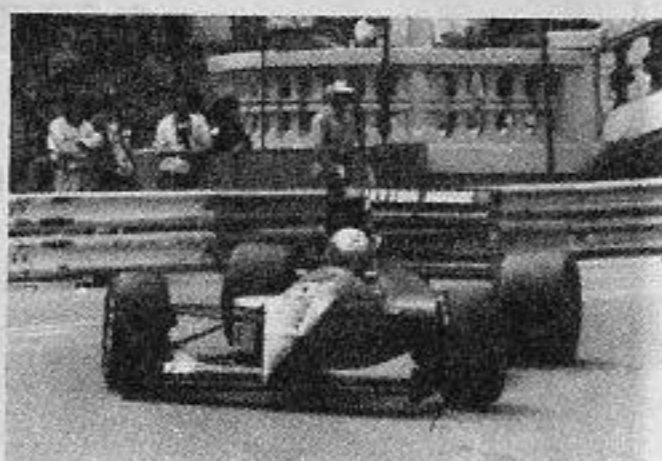
VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENN	PROST	MANSE	PATRE	NANNI	PIQUET	WARW	BOUT	CHEEV	LARINI
20	SENN	PROST	NANNI	BOUT	WARW	CHEEV	LARINI	PIQUET	HERB	TARQUI
30	SENN	PROST	NANNI	BOUT	WARW	LARINI	CHEEV	CAFFI	TARQUI	PALMER
40	SENN	PROST	NANNI	BOUT	WARW	PALMER	CAFFI	TARQUI	LARINI	CHEEV

G.P. DE MONACO

Circuito de Montecarlo - Trazado de 3.328 metros - 77 vueltas - Recorrido total: 256,256 Km. - 7/5/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Senna, 1m22s308 a 145,569 km/h	3º) Boutsen, 1m24s332
2º) Prost, 1m23m456	5º) Mansell, 1m24s735
4º) Brundle, 1m24s580	7º) Patrese, 1m25s021
6º) Warwick, 1m24s791	9º) Caffi, 1m25s081
8º) Modena, 1m25s086	11º) Martini, 1m26s288
10º) De Cesaris, 1m25s515	13º) Tarquini, 1m26s422
12º) Alboreto, 1m26s388	15º) Nannini, 1m26s599
14º) Gugelmin, 1m26s522	17º) Alliot, 1m26s957
16º) Grouillard, 1m26s792	19º) Piquet, 1m27s046
18º) Raphanel, 1m27s011	21º) Arnoux, 1m27s182
20º) Cheever, 1m27s117	23º) Palmer, 1m27s452
22º) Capelli, 1m27s302	25º) Moreno, 1m27s721
24º) Herbert, 1m27s706	
26º) Pérez Sala, 1m27s786	



NOVEDADES

- Debut del nuevo March, denominado CG891.
- Por primera vez el equipo Coloni, en su G.P. número 10, ve clasificarse a sus dos pilotos.
- Debut de Pierre-Henri Raphanel con Coloni, después de haber faltado a la clasificación en tres grandes premios, uno en 1988 y dos este año.
- Se prohíbe el uso del combustible congelado.
- Gerhard Berger no participa como consecuencia del accidente sufrido en Imola.
- Alain Prost, segundo, es multado por la FISA con 50.000 dólares por no concurrir a la habitual conferencia de prensa después de la carrera. Se comienza a notar tensión entre el francés y Ayrton Senna.

Eliminados en pruebas de clasificación: 27º) Danner, 1m27s910; 29º) Dalmás, 1m27s946; 19º) Nakajima, 1m28s419
Preclasificación: Modena, 1m26s957; Caffi, 1m27s098; Raphanel, 1m27s590; Brundle, 1m27s774; Ghinzani, 1m27s795; Juansson, 1m27s821; Larini, 1m28s555; Schneider, 1m28s610; Gachot, 1m28s897; Foitek, 1m29s423; Weidler, 1m29s498; Suzuki, 1m20s528; Winkelhock, 1m32s274.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1h53m33s251	77
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	1h54m25s780	77
3º	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	1h53m48s938	76
4º	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	1h53m33s659	75
5º	4	Michele Alboreto	Tyrrell 018-Cosworth DFZ	1h53m59s595	75
6º	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	1h54m12s000	75
7º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	1h54m23s537	75
8º	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	1h53m41s508	74
9º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	1h53m42s353	74
10º	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	1h53s42s438	74
11º	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	1h51m01s323	73
12º	25	Rene Arnoux	Ligier JS32-Cosworth DFR	1h53m40s319	73
13º	22	Andrea De Cesaris	Dallara F1/89-Cosworth DFZ	1h54m03s717	73
14º	19	Johnny Herbert	Benetton B188-Cosworth DFR	1h54m20s335	73
15º	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	1h54m29s947	73

Promedio del ganador: 135,401 km/h.
Récord de vuelta: Prost en 1m25s501 a 140,125 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	Problemas eléctricos
2	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	Semieje
3	26	Olivier Grouillard	Ligier JS32-Cosworth DFR	Caja de cambios
18	31	Pierre-Henri Raphanel	Coloni C3-Cosworth DFZ	Caja de cambios
29	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Caja de cambios
31	11	Nelson Piquet	Lotus 101-Judd Tickford	Toque con De Cesaris
35	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Motor
37	29	Phillipe Alliot	Lola Lc89-Lamborghini	Motor
43	32	Roberto Moreno	Coloni C3-Cosworth DFZ	Caja de cambios
45	40	Gabrielle Tarquini	AGS JH24-Cosworth DFZ	Electricidad del motor
47	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFZ	Temperatura del motor
72	16	Ivan Capelli	March CG891Judd	Problemas eléctricos
72	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	Alerón trasero
73	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	Alerón trasero

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

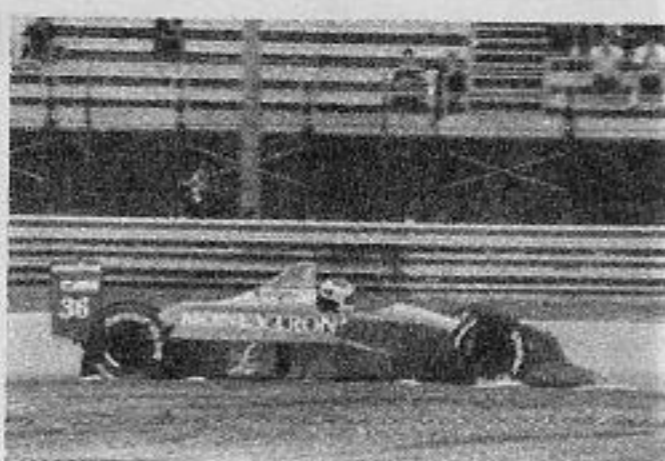
VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENN	PROST	BOUT	MANS	BRUND	DE CES	MODEN	TARQ	CAFFI	ALBOR
20	SENN	PROST	MANS	BRUND	DE CES	MODEN	TARQ	CAFFI	ALBOR	NANNI
30	SENN	PROST	BRUND	DE CES	MANS	MODEN	TARQ	CAFFI	ALBOR	NANNI
40	SENN	PROST	BRUND	MODEN	TARQ	CAFFI	ALBOR	NANNI	CAPEL	CHEEV
50	SENN	PROST	MODEN	CAFFI	ALBOR	NANNI	CAPEL	CHEEV	BRUND	PALM
60	SENN	PROST	MODEN	CAFFI	ALBOR	CAPEL	NANNI	CHEEV	BRUND	PALM
70	SENN	PROST	MODEN	CAFFI	ALBOR	CAPEL	CHEEV	BRUND	NANNI	PALM

G.P. DE MEXICO

Autódromo de Magdalena Mixhuca "Hermanos Ricardo y Pedro Rodríguez" (México D.F.) - Circuito de 4.421 metros - 69 vueltas - Recorrido total: 305,049 Km. - 28/5/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Senna, 1m17s876 a 204,371 km/h	3º) Mansell, 1m19s137
2º) Prost, 1m18s773	5º) Patrese, 1m19s656
4º) Capelli, 1m19s337	7º) Alboreto, 1m20s505
6º) Berger, 1m19s335	9º) Modena, 1m20s505
8º) Boutsen, 1m20s234	11º) Grouillard, 1m20s859
10º) Warwick, 1m20s601	13º) Palmer, 1m20s888
12º) De Cesaris, 1m20s973	15º) Nakajima, 1m20s943
14º) Nannini, 1m20s888	17º) Tarquini, 1m21s031
16º) Alliot, 1m21s031	19º) Caffi, 1m21s139
18º) Herbert, 1m21s105	21º) Johansson, 1m21s358
20º) Brundle, 1m21s217	23º) Danner, 1m21s696
22º) Martini, 1m21s471	25º) Arnoux, 1m21s830
24º) Cheever, 1m21s716	
26º) Piquet, 1m21s831	



NOVEDADES

- Ayrton Senna iguala el récord de pole positions de Jim Clark: 33, e impone un nuevo primado: 7 consecutivas.
- Primer record de vuelta del año para Nigel Mansell.
- Gerhard Berger vuelve a correr después de su ausencia en Mónaco.
- Por primera vez en el año uno de los dos pilotos de Onyx, el sueco Stefan Johansson, consigue clasificarse para los entrenamientos oficiales, después de un cuarto tiempo en preclasificación.

Eliminados en pruebas de clasificación: 27º) Luis Pérez Sala, 28º) Mauricio Gugelmin, 1m22s081; 29º) Yannick Dalmás, 1m25s651; 30º) Moreno, 3m34s095
Preclasificación: Brundle, 1m21s770; Modena, 1m22s211; Caffi, 1m22s876; Johansson, 1m23s288; Gachot, 1m23s752; Foitek, 1m24s351; Larini, 1m24s392; Weidler, 1m24s966; Schneider, 1m25s658; Suzuki, 1m25s658; Winkelhock, 1m26s754; Raphanel, 1m34s357.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1h35m21s431	69
2º	6	Riccardo Patrese	Williams FW12-Renault	a 15s560	69
3º	4	Michele Alboreto	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 31s254	69
4º	19	Alessandro Nannini	Benetton B188B-Cosworth DFR	a 45s459	69
5º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 56s113	69
6º	40	Gabrielle Tarquini	AGS JH24B-Cosworth DFZ	---	68
7º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	---	68
8º	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth DFR	---	68
9º	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	---	68
10º	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	---	68
11º	11	Nelson Piquet	Lotus T101-Judd Tickford	---	68
12º	33	Christian Danner	Rial ARC02-Cosworth DFR	---	67
13º	21	Alex Caffi	Dallara F1/89-Cosworth DFZ	---	67
14º	25	Rene Arnoux	Ligier JS33 Cosworth DFR	---	66
15º	19	Johnny Herbert	Benetton B188B-Cosworth DFR	---	66

Promedio del ganador: 191,941 km/h.
Récord de vuelta: Nigel Mansell, en la 41ª vuelta, en 1m1m20s420 a 197,906 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	Motor
27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Caja de cambios
9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	Electricidad
12	Satoru Nakajima	Lotus T101-Judd Tickford	Despista
22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Suspensión trasera
28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Caja de cambios
36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	Transmisión
5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	Electricidad
3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Acelerador
16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Transmisión
29	Phillipe Alliot	Lola Lc89-Lamborghini	Motor

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1	SENN	PROST	BERG	MANS	PATR	BOUT	ALBO	WARW	NANN	DE CES
10	SENN	PROST	MANS	BERG	PATR	BOUT	ALBO	NANN	WARW	TARQ
20	SENN	MANS	PATR	ALBO	PROS	NANN	WARW	TARQ	GROU	CHEE
30	SENN	MANS	PATR	ALBO	PROS	NANN	WARW	TARQ	GROU	CHEE
40	SENN	MANS	PATR	ALBO	NANN	TARQ	PROS	CHEE	GROU	BRUN
50	SENN	PATR	ALBO	NANN	PROS	TARQ	CHEE	GROU	BRUN	MODE
60	SENN	PATR	ALBO	NANN	PROS	TARQ	CHEE	GROU	BRUN	MODE

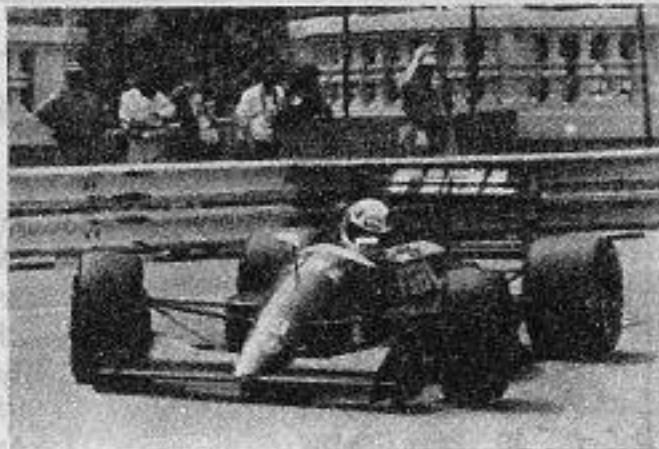
G.P. DE ESTADOS UNIDOS

Circuito callejero de Phoenix - Trazado de 3.798 metros -
75 vueltas - Recorrido total: 284,850 Km. - 4/6/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Prost, 1m31s517	3º) Nannini, 1m31s799
2º) Prost, 1m31s517	4º) Mansell, 1m31s927
3º) Nannini, 1m31s799	5º) Brundle, 1m31s960
4º) Mansell, 1m31s927	6º) Caffi, 1m32s160
5º) Brundle, 1m31s960	7º) Modena, 1m32s286
6º) Caffi, 1m32s160	8º) Berger, 1m32s160
7º) Modena, 1m32s286	9º) Alboreto, 1m32s491
8º) Berger, 1m32s160	10º) Warwick, 1m32s364
9º) Alboreto, 1m32s491	11º) Capelli, 1m32s493
10º) Warwick, 1m32s364	12º) Alliot, 1m32s562
11º) Capelli, 1m32s493	13º) De Cesaris, 1m32s649
12º) Alliot, 1m32s562	14º) Patrese, 1m32s795
13º) De Cesaris, 1m32s649	15º) Martini, 1m33s031
14º) Patrese, 1m32s795	16º) Boutsen, 1m33s044
15º) Martini, 1m33s031	17º) Cheever, 1m33s214
16º) Boutsen, 1m33s044	18º) Gugelmin, 1m33s324
17º) Cheever, 1m33s214	19º) Johansson, 1m33s370
18º) Gugelmin, 1m33s324	20º) Pérez Sala, 1m33s724
19º) Johansson, 1m33s370	21º) Palmer, 1m33s741
20º) Pérez Sala, 1m33s724	22º) Piquet, 1m33s745
21º) Palmer, 1m33s741	23º) Nakajima, 1m33s782
22º) Piquet, 1m33s745	24º) Tarquini, 1m33s790
23º) Nakajima, 1m33s782	25º) Herbert, 1m33s806
24º) Tarquini, 1m33s790	
25º) Herbert, 1m33s806	
26º) Danner, 1m33s848	

Eliminados en pruebas de clasificación: Grouillard, 1m34s153; Moreno, 1m34s352; Arnoux, 1m34s798; Dalmás, 1m35s496.
Preclasificación: Brundle, 1m32s293; Caffi, 1m32s992; Johansson, 1m33s768; Modena, 1m33s924; Ghinzani, 1m34s281; Raphanel, 1m35s110; Foitek, 1m35s805; Larini, 1m36s470; Winkelhock, 1m36s498; Weidler, 1m36s583; Schneider, 1m36s610; Suzuki, 1m37s716; Gachot, 1m45s530.



NOVEDADES

Ayrton Senna marca su 8ª pole position consecutiva, y la 34ª de su carrera, récord absoluto.
-Primer triunfo de Alain Prost con un auto con motor aspirado y primer éxito en los Estados Unidos.
-Christian Danner lleva a los puntos, con su cuarto puesto, por primera vez, al equipo Rial, en la 19ª presentación de dicha escudería.
-El equipo Lotus cumple 400 participaciones en F.1, un número sólo superado por Ferrari, con 444.
-Se da por casi confirmado que el G.P. de los Estados Unidos se corra, en 1990, antes del G.P. de Brasil.
-Se dice que a partir de 1990 regresarían los reabastecimientos de combustible.
-Se anuncia que Teddy Mayer es el nuevo team-manager de Brabham. Mayer es ex propietario de McLaren.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	2h01m33s133	75
2º	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	a 39s696	75
3º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	a 43s210	75
4º	38	Christian Danner	Rial ARC02-Cosworth DFR	a 1 vuelta	74
5º	19	Johnny Herbert	Benetton B188B-Cosworth DFR	a 1 vuelta	74
6º	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	a 1 vuelta	74
7º	40	Gabrielle Tarquini	AGS JH24-Cosworth DFR	a 2 vueltas	73
8º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	a 5 vueltas	70
9º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 6 vueltas	69

Promedio del ganador: 140,604 km/h.
Récord de vuelta: Ayrton Senna, en la 38ª, en 1m33s969 a 145,501 km/h
Desclasificado: Mauricio Gugelmin, por habersele agregado, antirreglamentariamente, líquido de frenos.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
3	29	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Trompo y motor parado
7	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	Colisión c. De Cesaris
10	20	Alessandro Nannini	Benetton B188B-Cosworth DFR	Condición física
17	4	Michele Alboreto	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Caja de cambios
20	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Bandera negra
22	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Transmisión
24	12	Satoru Nakajima	Lotus T 101-Judd Tickford	Extremo de acelerador
26	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	Motor
31	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Alternador
37	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Frenos
43	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Frenos
44	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Problemas eléctricos
46	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFZ	Motor
50	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	Suspensión delantera
52	11	Nelson Piquet	Lotus T 101-Judd Tickford	Despiste
52	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Colisión
61	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Alternador
69	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Alimentación
70	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Alimentación
73	40	Gabrielle Tarquini	AGS JH24-Cosworth DFR	Motor detenido

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENN	PROST	MANS	MODE	CAFFI	BRUN	BERG	NANN	DE CE	ALBO
20	SENN	PROST	MANS	MODE	CAFFI	BRUN	BERG	CAPE	PATR	CHEE
30	SENN	PROST	CAFFI	BRUN	BERG	PATR	CHEE	JOHA	PALM	PIQU
40	PROST	BERG	CAFFI	PATR	CHEE	BRUN	PALM	PIQU	HERB	DANN
50	PROST	BERG	PATR	CHEE	CAFFI	PALM	DANN	JOHA	HERB	DE CE
60	PROST	PATR	CHEE	BERG	PALM	DANN	HERB	DE CE	TARO	BOUT
70	PROST	PATR	CHEE	DANN	PALM	DANN	HERB	DE CE	TARO	BOUT

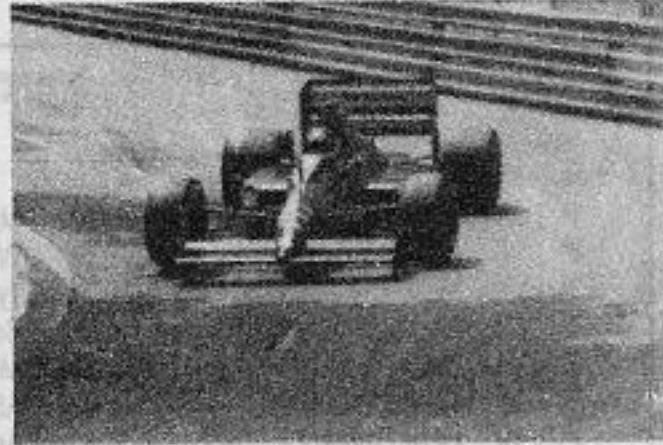
G.P. DE CANADA

Circuito de Ile de Notre Dame "Gilles Villeneuve" (Montreal) - Trazado de 4.410 metros de extensión - 69 vueltas - Recorrido total: 304,290 Km. - 18/6/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Prost, 1m20s973 a 195,176 km/h	2º) Senna, 1m21s049
3º) Patrese, 1m21s783	4º) Berger, 1m21s946
5º) Mansell, 1m22s165	6º) Boutsen, 1m22s311
7º) Modena, 1m22s612	8º) Caffi, 1m22s901
9º) De Cesaris, 1m23s050	10º) Alliot, 1m23s059
11º) Martini, 1m23s252	12º) Warwick, 1m23s348
13º) Nannini, 1m23s542	14º) Palmer, 1m23s665
15º) Larini, 1m23s799	16º) Cheever, 1m23s828
17º) Gugelmin, 1m23s863	18º) Johansson, 1m23s979
19º) Piquet, 1m24s029	20º) Alboreto, 1m24s296
21º) Capelli, 1m24s406	22º) Arnoux, 1m24s558
23º) Danner, 1m24s727	24º) Pérez Sala, 1m24s786
25º) Tarquini, 1m24s793	26º) Moreno, 1m25s037

Eliminados en pruebas de clasificación: Nakajima, 1m25s051; Dalmás, 1m25s161; Herbert, 1m25s282; Grouillard, 1m25s289.
Preclasificación: Modena, 1m23s398; Larini, 1m24s550; Johansson, 1m24s764; Caffi, 1m24s778; Brundle, 1m25s275; Gachot, 1m25s952; Foitek, 1m26s365; Ghinzani, 1m26s807; Schneider, 1m27s073; Winkelhock, 1m28s545; Weidler, 1m31s455; Suzuki, 1m53s327; Raphanel, 1m59s693.



NOVEDADES

-Primera victoria de Thierry Boutsen, con Williams-Renault, en el año y en su carrera en la Fórmula Uno.
-Primer récord de vuelta de Jonathan Palmer (Tyrrell) en su carrera en F.1.
-Primer triunfo de Renault con motor aspirado en su regreso a la F.1.
-Andrea De Cesaris (Scuderia Italia) vuelve al podio con su tercer puesto después de casi dos años.
-Alain Prost le "corta" a Senna su serie consecutiva de 8 pole positions.
-Se dice que el argentino Enrique Scalabrini será el nuevo Director Técnico de Ferrari en 1990.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	2h01m24s073	69
2º	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	2h01m54s080	69
3º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	2h03m00s722	69
4º	11	Nelson Piquet	Lotus T 101-Judd Tickford	2h03m05m557	69
5º	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth DFZ	2h03m00s337	68
6º	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	2h01m46s163	67
7º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1h55m51s463	66
8º	38	Christian Danner	Rial ARC02-Cosworth DFR	2h02m07s535	66

Promedio del ganador: 149,707 km/h (No fue superado el récord vigente de 1988 de Senna-McLaren MP4-Honda a 193,484 km/h).
Récord de vuelta: Jonathan Palmer, en la 11ª, en 1m31s925 a 171,923 km/h (No fue superado el récord vigente de 1988 de Senna en 1m24s973 a 185,988 km/h)
Desclasificados: Nigel Mansell y Alessandro Nannini.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	4	Michele Alboreto	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Problemas eléctricos
1	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Toque con Martini
1	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	Toque con Modena
1	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Bandera negra
1	20	Alessandro Nannini	Benetton B188B-Cosworth DFR	Bandera negra
2	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	Rotura de suspensión
3	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	Rotura de motor
6	40	Gabrielle Tarquini	AGS JH25-Cosworth DFR	Fuera de pista
6	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Caja de cambios
11	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Problemas eléctricos
11	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFZ	Fuera de pista
13	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	Bandera negra
26	29	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Fuera de pista
33	17	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFZ	Problemas eléctricos
35	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Fuera de pista
40	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	Rotura de motor
57	31	Roberto Moreno	Coloni 93-Cosworth DFZ	Rotura piñón y corona
66	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Rotura de motor

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

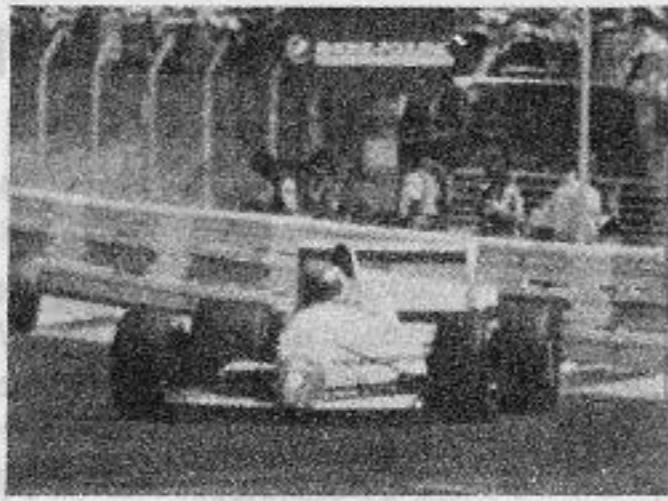
VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	PATR	BOUT	SENN	ALLI	WARW	LARI	ARNO	DANN	CAPE	P. SALA
20	PATR	SENN	WARW	DE CE	LARI	CAFF	ARNO	DANN	PIQU	ALLI
30	PATR	WARW	LARI	SENN	BOUT	ARNO	DE CE	DANN	PALM	PIQU
40	SENN	WARW	PATR	BOUT	DE CE	ARNO	PIQU	DANN	CAFF	MORE
50	SENN	PATR	BOUT	DE CE	PIQU	ARNO	DANN	CAFF	MORE	---
60	SENN	PATR	BOUT	DE CE	PIQU	ARNO	CAFF	DANN	MORE	---

G.P. DE FRANCIA

Autódromo "Paul Ricard" (Le Castellet) - Circuito de 3.813 metros de extensión - 80 vueltas - Recorrido total: 305,040 Km. - 9/7/89

ORDEN DE LARGADA

1º Prost, 1m07s203 a 204,259 km/h	2º Senna, 1m07s228
3º Mansell, 1m07s455	4º Nannini, 1m06s137
5º Boutsen, 1m08s211	6º Berger, 1m08s233
7º Alliot, 1m08s561	8º Patrese, 1m08s933
9º Palmer, 1m09s026	10º Gugelmin, 1m09s036
11º Gachot, 1m09s122	12º Capelli, 1m09s283
13º Johansson, 1m09s299	14º Donnelly, 1m09s524
15º Bernard, 1m09s596	16º Alesi, 1m09s668
17º Grouillard, 1m09s717	18º Arnoux, 1m10s077
19º Nakajima, 1m10s199	20º Piquet, 1m10s135
21º Tarquini, 1m10s216	22º Modena, 1m10s254
23º Martini, 1m10s267	24º Pirro, 1m10s292
25º Cheever, 1m10s372	26º Caffi, 1m10s468



NOVEDADES

-Alain Prost anuncia su desvinculación del equipo McLaren a partir de 1990.
 -Primer récord de vuelta de Mauricio Gugelmin en su carrera, con March.
 -Debut de Martin Donnelly en lugar de Derek Warwick en Arrows.
 -Jean Alesi debuta en Tyrrell y en Fórmula Uno.
 -Eric Bernard debuta en F.1 en el segundo Lola-Lamborghini.
 -Bernie Ecclestone admite haber tenido un contacto con el Presidente Carlos Menem con respecto al posible retorno de la Argentina al calendario de la Fórmula Uno.

Eliminados en pruebas de clasificación: De Cesaris, 1m10s591; Pérez Sala, 1m11s079; Danner, 1m11s178; Moreno, 1m11s372.

Preclasificación: Gachot, 1m09s617; Johansson, 1m09s668; Caffi, 1m09s726; Modena, 1m09s917; Larini, 1m09s917; Weidler, 1m11s059; Schneider, 1m11s098; Ghinzani, 1m11s528; Raphanel, 1m11s953; Suzuk, 1m12s031; Foitek, 1m12s179; Winkelhock, 1m13s173.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	PROST	BERG	NANN	BOUT	CAPE	ALLI	PATR	PALM	ALES	GACH
20	PROST	NANNI	BOUT	CAPE	PATR	ALLI	ALES	PALM	MANS	BERG
30	PROST	BOUT	NANN	ALES	ALLI	PALM	JOHA	PATR	MANS	BERN
40	PROST	CAPE	ALES	PATR	BOUT	MANS	BERN	GACH	GROU	JOHA
50	PROST	PATR	MANS	ALES	JOHA	GROU	BERN	CHEE	PIQU	PIRR
60	PROST	MANS	PATR	ALES	JOHA	GROU	BERN	CHEE	PIRR	PIQU

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	1h38m29s411	80
2º	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	a 44s017	80
3º	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	a 1m06s921	80
4º	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 1m13s232	80
5º	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	---	79
6º	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth DFZ	---	79
7º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	---	79
8º	11	Nelson Piquet	Lotus T 101-Judd Tickford	---	78
9º	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Cosworth DFR	---	78
10º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	---	78
11º	29	Eric Bernard	Lola LC89-Lamborghini	---	77
12º	9	Martin Donnelly	Arrows A11-Cosworth DFZ	---	77
13º	37	Bertrand Gachot	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	---	76

Promedio del ganador: 185,830 km/h (**Record:** Nigel Mansell, Williams FW011B-Honda a 188,560 km/h, 1987).

Récord de vuelta: Gugelmin, en la 29ª en 1m12s900 a 190,412 km/h (**Record:** Nelson Piquet, Williams FW011B-Honda, 1m09s548 a 197,872 km/h, 1987).

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Rotura de diferencial
14	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth DFZ	Rotura caja de cambios
27	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Embrague tras salida de pista
29	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Caja de cambios
30	40	Gabriele Tarquini	AGS JH25-Cosworth DFR	Rotura de motor
30	30	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Rotura de motor
30	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	Rotura de motor
30	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	Rotura de suspensión
43	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Rotura de motor
49	12	Satoru Nakajima	Lotus T 101-Judd Tickford	Problemas eléctricos
50	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	Caja de cambios
67	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Rotura de motor
71	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Retrasado por embrague

G.P. DE GRAN BRETAÑA

Autódromo de Silverstone (Nr. Towcester, Northants) - Circuito de 4.719 metros - 64 vueltas - Recorrido total: 302,016 Km. - 16/7/89

ORDEN DE LARGADA

1º Senna, 1m09s098 a 248,930 km/h	2º Prost, 1m09s266
3º Mansell, 1m09s488	4º Berger, 1m09s855
5º Patrese, 1m09s865	6º Gugelmin, 1m10s336
7º Boutsen, 1m10s376	8º Capelli, 1m10s650
9º Nannini, 1m10s798	10º Piquet, 1m10s925
11º Martini, 1m10s368	12º Alliot, 1m11s541
13º Bernard, 1m11s687	14º Modena, 1m11s755
15º Pérez Sala, 1m11s826	16º Nakajima, 1m11s960
17º Larini, 1m11s061	18º Palmer, 1m12s070
19º Warwick, 1m12s208	20º Brundle, 1m12s327
21º Gachot, 1m12s329	22º Alesi, 1m12s341
23º Moreno, 1m12s412	24º Grouillard, 1m12s605
25º De Cesaris, 1m12s904	26º Pirro, 1m13s148



NOVEDADES

-Yannick Dalmas toma el lugar de Joachim Winkelhock en AGS.
 -Derek Warwick retorna a la conducción del Arrows luego de estar ausente en Francia.
 -Ken Tyrrell anuncia que Michele Alboreto está definitivamente fuera de su equipo y que Jean Alesi lo reemplazará.

Eliminados en pruebas de clasificación: 27º Arnoux, 1m13s240; 28º Cheever, 1m13s386; 29º Tarquini, 1m13s496; 30º Danner, 1m15s387.

Preclasificación: Gachot, 1m11s506; Larini, 1m11s766; Modena, 1m11s809; Brundle, 1m12s021; Johansson, 1m12s248; Caffi, 1m12s501; Foitek, 1m13s128; Ghinzani, 1m13s429; Dalmas, 1m13s720; Schneider, 1m14s124; Raphanel, 1m14s206; Suzuk, 1m14s266; Weidler, 1m15s096.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENN	PROST	MANS	BOUT	PATR	NANN	PIQU	CAPE	ALLI	MODE
20	PROST	MANS	BOUT	NANN	PIQU	ALLI	ALES	GUGE	MODE	NAKA
30	PROST	MANS	PIQU	NANN	GUGE	ALLI	MODE	NAKA	P. SALA	MART
40	PROST	MANS	PIQU	NANN	GUGE	MART	P. SALA	NAKA	GROU	WARW
50	PROST	MANS	PIQU	NANN	GUGE	MART	P. SALA	GROU	NAKA	WARW
60	PROST	MANS	NANN	PIQU	MART	P. SALA	GROU	CHEE	WARW	BOUT

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	1h19m22s131	64
2º	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	a 19s369	64
3º	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	a 48s019	64
4º	11	Nelson Piquet	Lotus T 101-Judd Tickford	a 1m06s735	64
5º	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	63
6º	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	63
7º	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	63
8º	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd Tickford	a 1 vuelta	63
9º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	a 2 vueltas	62
10º	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	a 2 vueltas	62
11º	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Cosworth DFR	a 2 vueltas	62
12º	37	Bertrand Gachot	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	a 2 vueltas	62
13º	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	a 10 vueltas	54

Promedio del ganador: 231,246 km/h.

Récord de vuelta: Mansell en la 57ª vuelta en 1m12s017 a 238,880 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	31	Roberto Moreno	Coloni 1988-Cosworth DFZ	Motor
11	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Despista
14	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Motor
15	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Transmisión
19	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	Despista
23	17	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFZ	Subvirancia
28	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Despista
31	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Motor
32	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Despista
39	30	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Motor
46	29	Eric Bernard	Lola LC89-Lamborghini	Caja de velocidades
49	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Caja de velocidades
49	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Motor
54	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Caja de velocidades

G.P. DE ALEMANIA

Motódromo de Hockenheim-Ring - Circuito de 6.797 metros - 45 vueltas -
Recorrido total: 305,865 Km. - 30/7/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Senna, 1m42s300 a 239,191 km/h	2º) Prost, 1m43s295
3º) Mansell, 1m44s020	4º) Berger, 1m44s467
5º) Patrese, 1m44s511	6º) Boutsen, 1m44s702
7º) Nannini, 1m45s033	8º) Piquet, 1m45s475
9º) Pirro, 1m45s845	10º) Alesi, 1m46s888
11º) Grouillard, 1m46s893	12º) Brundle, 1m47s216
13º) Martini, 1m47s830	14º) Gugelmin, 1m47s387
15º) Alliot, 1m47s486	16º) Modena, 1m47s511
17º) Warwick, 1m47s533	18º) Nakajima, 1m47s663
19º) Palmer, 1m47s676	20º) Caffi, 1m47s679
21º) De Cesaris, 1m47s879	22º) Capelli, 1m47s078
23º) Arnoux, 1m48s266	24º) Johansson, 1m48s348
25º) Cheever, 1m48s396	26º) Alboreto, 1m48s670

Eliminados en pruebas de clasificación: 27º) Pérez Sala, 1m48s686; 28º) Gachot, 1m49s004; 29º) Danner, 1m49s767; 30º) Weidler, 1m49s770.
Preclasificación: Gachot, 1m47s283; Johansson, 1m47s746; Alboreto, 1m47s919; Dalmás, 1m47s920; Larini, 1m48s301; Tarquini, 1m48s588; Ghinzani, 1m48s564; Moreno, 1m48s567; Raphanel, 1m48s780; Foitek, 1m49s458; Suzuki, 1m49s527; Schneider, 1m50s455.



NOVEDADES

-Michele Alboreto debuta en Lola-Lamborghini.
-Debut del nuevo EuroBrun proyectado por George Pyton, que no pasa la preclasificación.
-El equipo Coloni y el técnico francés Christian Vanderepleyn ponen fin a su colaboración.
-Por primera vez en el año, un único piloto marca a la vez pole position, gana la carrera y marca el récord de vuelta: Ayrton Senna, que repetirá esta situación en el G.P. de España.
-Este Gran Premio cumple su 50ª edición; ha tenido validez mundial en 37 ocasiones.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1h21m43s302	45
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 18m151	45
3º	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	a 1m23s254	45
4º	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	a 1 vuelta	44
5º	11	Nelson Piquet	Lotus T 101-Judd Tickford	a 1 vuelta	44
6º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	44
7º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	44
8º	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	a 1 vuelta	44
9º	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	44
10º	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 2 vueltas	43
11º	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth DFZ	a 3 vueltas	42

Promedio del ganador: 224,566 km/h.
Récord de vuelta: Senna en la 43ª en 1m45s884 a 231,094 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth DFZ	Caja de velocidades
2	29	Michele Alboreto	Lola LC89-Lamborghini	Electricidad
3	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Motor
5	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	Toque con Pirro
7	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	Electricidad
9	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFZ	Temperatura
14	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Fuera de pista
17	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Cable del acelerador
21	30	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Incendio en el motor
27	30	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	Fuera de pista
29	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Caja de velocidades
33	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Electricidad
37	12	Satoru Nakajima	Lotus T 101-Judd Tickford	Fuera de pista
38	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Motor
41	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFZ	Circuito de combustible

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENN	PROST	BERG	MANS	PIRR	PATR	PIQU	ALES	MODE	GUGE
20	PROST	SENN	MANS	PIRR	PIQU	ALES	GUGE	PATR	WARW	MODE
30	PROST	SENN	MANS	PATR	PIQU	WARW	NAKA	DE CE	CAPE	MODE
40	PROST	SENN	MANS	PATR	PIQU	WARW	DE CE	BRUN	CHEE	MART

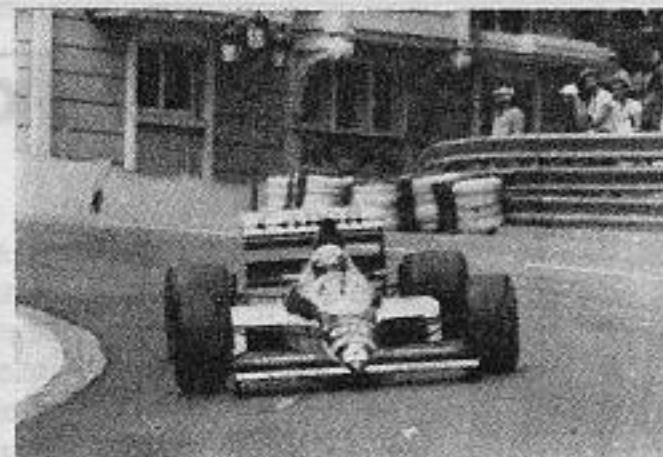
G.P. DE HUNGRIA

Autódromo de Hungaroring (Budapest) - Circuito de 3.967 metros - 77 vueltas -
Recorrido total: 305,459 Km. - 13/8/89

ORDEN DE LARGADA

1º) Patrese, 1m18s726 a 178,129 km/h	2º) Senna, 1m20s039
3º) Caffi, 1m20s704	4º) Boutsen, 1m21s001
5º) Prost, 1m21s076	6º) Berger, 1m21s270
7º) Nannini, 1m21s301	8º) Modena, 1m21s472
9º) Warwick, 1m21s617	10º) Martini, 1m21s746
11º) Alesi, 1m21s799	12º) Mansell, 1m21s951
13º) Gugelmin, 1m22s083	14º) Capelli, 1m22s088
15º) Brundle, 1m22s296	16º) Cheever, 1m22s374
17º) Piquet, 1m22s406	18º) De Cesaris, 1m22s410
19º) Palmer, 1m22s578	20º) Nakajima, 1m22s630
21º) Gachot, 1m22s634	22º) Ghinzani, 1m22s763
23º) Pérez Sala, 1m23s017	24º) Johansson, 1m23s148
25º) Pirro, 1m23s399	26º) Alboreto, 1m23s733

Eliminados en pruebas de clasificación: 27º) Arnoux, 1m24s003; 28º) Grouillard, 1m24s702; 29º) Danner, 1m25s017; 30º) Weidler, 1m26s320.
Preclasificación: Johansson, 1m22s836; Ghinzani, 1m24s086; Alboreto, 1m24s323; Gachot, 1m24s412; Larini, 1m24s601; Alliot, 1m24s928; Dalmás, 1m25s571; Schneider, 1m25s613; Tarquini, 1m25s865; Moreno, 1m26s903; Foitek, 1m27s478; Suzuki, 1m28s113; Raphanel, 1m45s971.



NOVEDADES

-Primera pole position de Riccardo Patrese en el año.
-Termina la relación entre Pierre-Henri Raphanel y el equipo Coloni.
-Tyrrell dispone, por primera vez en el año, de un muletto.
-Ferrari estrena nuevos amortiguadores americanos Penske.
-El equipo Williams presenta importantes modificaciones aerodinámicas en sus autos.
-Se da casi por seguro que Oscar Larrauri volverá a bordo de un EuroBrun en las pruebas generales en Monza.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	1h49m38s650	77
2º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	a 25s967	77
3º	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	a 38s354	77
4º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 44m177	77
5º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFR	a 45m106	77
6º	11	Nelson Piquet	Lotus T 101-Judd Tickford	a 1m12s039	77
7º	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	a 1 vuelta	76
8º	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Cosworth DFR	a 1 vuelta	76
9º	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 1 vuelta	76
10º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFZ	a 1 vuelta	76
11º	7	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	a 1 vuelta	76
12º	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	a 2 vueltas	75
13º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 4 vueltas	73

Promedio del ganador: 167,197 km/h.
Récord de vuelta: Mansell, en la 66ª en 1m22s637 a 172,862 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFZ	Embrague
19	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFZ	Toque con Modena
20	18	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1M-Cosworth DFR	Problemas eléctricos
26	29	Michele Alboreto	Lola LC89-Lamborghini	Presión de aceite
26	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Rotura centro de rueda
27	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Problemas eléctricos
33	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd Tickford	Toque con Warwick
38	37	Bertrand Gachot	Onyx ORE1-Cosworth DFR	Caja de velocidades
46	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	Palanca de cambios
48	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFR	Caja de velocidades
54	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	Motor y temperatura de agua
56	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Caja de velocidades
57	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFR	Toque con Modena

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

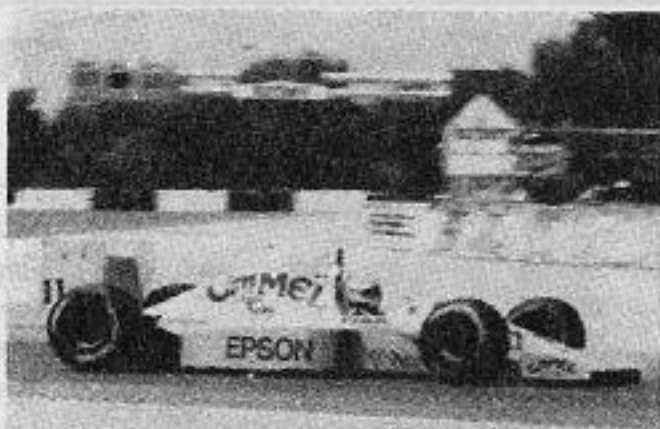
VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	PATR	SENN	BERG	PROST	CAFF	BOUT	NANN	MANS	WARW	CAPE
20	PATR	SENN	BERG	PROST	CAFF	MANS	BOUT	WARW	CAPE	GUGE
30	PATR	SENN	PROST	MANS	CAFF	BERG	WARW	CHEE	PIQU	NANN
40	PATR	SENN	PROST	MANS	BERG	CHEE	NANN	BOUT	PIQU	CAFF
50	PATR	SENN	MANS	PROST	BERG	CHEE	BOUT	PIQU	CAFF	PALM
60	MANS	SENN	PROST	CHEE	BOUT	PIQU	CAFF	PRR	MODE	ALES
70	MANS	SENN	BOUT	CHEE	PROST	PIQU	CAFF	PRR	ALES	WARW

G.P. DE BELGICA

Autódromo de Spa-Francorchamps (Francorchamps) - Circuito de 6.940 metros - 44 vueltas - Recorrido total: 305,360 Km. - 27/8/89

ORDEN DE LARGADA

1º Senna, 1m50s867 a 225,351 km/h	2º Prost, 1m51s463
3º Berger, 1m52s391	4º Boutsen, 1m52s781
5º Patrese, 1m52s875	6º Mansell, 1m52s898
7º Nannini, 1m55s075	8º Modena, 1m55s642
9º Gugelmin, 1m55s729	10º Warwick, 1m55s864
11º Alliot, 1m55s890	12º Caffi, 1m55s892
13º Pirro, 1m55s902	14º Martini, 1m56s115
15º Johansson, 1m56s129	16º Herbert, 1m56s248
17º Arnoux, 1m56s261	18º De Cesaris, 1m56s257
19º Capelli, 1m56s291	20º Brundle, 1m56s327
21º Palmer, 1m56s600	22º Alboreto, 1m56s616
23º Gachot, 1m56s716	24º Cheever, 1m56s748
25º Pérez Sala, 1m56s957	26º Grouillard, 1m57s027



NOVEDADES

-Ayrton Senna pulveriza el récord de Mansell del '87, con Williams-Honda, 1m52s026 en la pole position.
-Gerhard Berger lleva a once su récord personal de abandonos, marca igualada por otro piloto de Maranello.
-Ninguno de los dos Lotus (Piquet y Nakajima) consiguen clasificarse para la carrera. Piquet no fallaba a una clasificación desde Long Beach 1982 con Brabham-BMW.
-Pierre-Henri Raphanel debuta en Rial junto al técnico Christian Vanderpleyn.
-Enrico Bertaglia ocupa el lugar del francés en Coloni.
-Johnny Herbert debuta en Tyrrell en lugar de Jean Alesi, ocupado en la F-3000.
-Thierry Boutsen cumple su G.P. número 100.
-Se anuncia que Minardi correrá con motor boxer 12 cilindros Subaru en 1991.
-Gordon Message es el nuevo Director Deportivo de Benetton en lugar de Peter Collins.
-Se inauguran trabajos de seguridad en el circuito, y modificación en el área de boxes, garaje y en los sectores destinados al público.
-Bernard Dudot, Director Técnico de Renault, confirma que en 1990 la casa francesa continuará trabajando en la evolución de la arquitectura V10.

CLASIFICACION

Poa.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1m40s54s196	44
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 1s304	44
3º	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	a 1s824	44
4º	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	a 5s418	44
5º	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Cosworth DFR	a 1m08s905	44
6º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	a 1m18s316	44
7º	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	a 1 vuelta	43
8º	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFR	a 1 vuelta	43
9º	24	Pierluigi Martini	Mirardi M189-Cosworth DFR	a 1 vuelta	43
10º	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	a 1 vuelta	43
11º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	a 1 vuelta	43
12º	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	a 1 vuelta	43
13º	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth DFR	a 1 vuelta	43
14º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 2 vueltas	42
15º	23	Luis Pérez Sala	Mirardi M189-Cosworth DFR	a 3 vueltas	41
16º	30	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	a 5 vueltas	39

Promedio del ganador: 181,576 km/h.
Récord de vuelta: Prost, en la última vuelta en 2m11s571 a 189,890 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
3	4	Johnny Herbert	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Fuera de pista
4	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth DFR	Fuera de pista
9	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Coche ingobernable
9	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Fuera de pista
12	8	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Frenos
13	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	Fuera de pista
19	29	Michele Alboreto	Lola LC89-Lamborghini	Toque con Patrese
20	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	Toque con Alboreto
21	37	Bertrand Gachot	Onyx ORE1-Cosworth DFR	Fuera de pista
38	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	Tuerca de rueda

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENNA	PROST	MANS	BOUT	PATR	NANN	WARW	GUGE	CAFF	PIRR
20	SENNA	PROST	MANS	BOUT	PATR	NANN	WARW	GUGE	JOHA	PIRR
30	SENNA	PROST	MANS	BOUT	NANN	WARW	GUGE	JOHA	PIRR	DE CE
40	SENNA	PROST	MANS	BOUT	NANN	WARW	GUGE	JOHA	PIRR	DE CE

G.P. DE ITALIA

Autódromo Nazionale di Monza (Monza) - Circuito de 5.800 metros - 53 vueltas - Recorrido total: 307,400 Km. - 10/9/89

ORDEN DE LARGADA

1º Senna, 1m23s720 a 249,403 km/h	2º Berger, 1m24s734
3º Mansell, 1m24s739	4º Prost, 1m25s510
5º Patrese, 1m25s545	6º Boutsen, 1m26s155
7º Alliot, 1m26s985	8º Nannini, 1m27s052
9º Pirro, 1m27s397	10º Alesi, 1m27s399
11º Piquet, 1m27s508	12º Brundle, 1m27s827
13º Alboreto, 1m27s803	14º Palmer, 1m27s822
15º Martini, 1m27s923	16º Warwick, 1m28s092
17º De Cesaris, 1m28s129	18º Capelli, 1m28s430
19º Nakajima, 1m28s441	20º Caffi, 1m28s596
21º Grouillard, 1m28s669	22º Gachot, 1m28s684
23º Arnoux, 1m28s685	24º Larini, 1m28s773
25º Gugelmin, 1m28s923	26º Pérez Sala, 1m29s293



NOVEDADES

-Con la victoria de Alain Prost, McLaren se consagra matemáticamente Campeón del Mundo de Constructores, con 122 puntos. Su perseguidor más inmediato, Williams, tiene 52 puntos.
-Gerhard Berger (Ferrari) interrumpe su serie de abandonos consecutivos con un segundo lugar.
-Se confirma oficialmente que Prost será piloto de Ferrari en 1990, junto a Nigel Mansell.
-Se anuncian también los ingresos, para 1990, de Patrese a Williams, de Piquet a Benetton con Nannini y Herbert como piloto de pruebas, y de Warwick y Donnelly a Lotus, que irá con Lamborghini.
-Piercarlo Ghinzani anuncia oficialmente su retiro de la F1, en desacuerdo con el sistema de preclasificación.
-El ingeniero Michel Costa retorna al equipo AGS tras su 'aventura' en Coloni.
-Oscar Larrauri vuelve a la F1 con un EuroBrun-Judd, pero no logra pasar la preclasificación.
-La relación entre el G.P. de Italia y Ferrari es única, porque es el único caso de un G.P. en que un equipo participa todos los años.

CLASIFICACION

Poa.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	1h19m27s558	53
2º	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	a 7s326	53
3º	5	Thierry Boutsen	Williams FW12C-Renault	a 14s975	53
4º	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	a 38s722	53
5º	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 1 vuelta	52
6º	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	a 1 vuelta	52
7º	24	Pierluigi Martini	Mirardi M189-Cosworth DFR	a 1 vuelta	52
8º	23	Luis Pérez Sala	Mirardi M189-Cosworth DFR	a 2 vueltas	51
9º	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth DFR	a 2 vueltas	51
10º	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd Tickford	a 2 vueltas	51

Promedio del ganador: 232,119 km/h.
Récord de vuelta: Alain Prost, en la 43ª vuelta en 1m28s107 a 236,985 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	Transmisión rota
1	30	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	Acelerador y despiste
14	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Acelerador trabado
14	29	Michele Alboreto	Lola LC89-Lamborghini	Motor
16	17	Nicola Larini	Osella FA1M89-Cosworth DFR	Caja de velocidades
18	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	Motor
18	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Motor
23	11	Nelson Piquet	Lotus 101-Judd Tickford	Despiste
26	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Motor
31	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Ford	Frenos
36	37	Bertrand Gachot	Onyx ORE1-Cosworth DFR	Temperatura de agua
39	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Caja de velocidad
44	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Motor
45	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	Motor
47	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	Motor
51	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd Tickford	Suspensión trasera rota

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

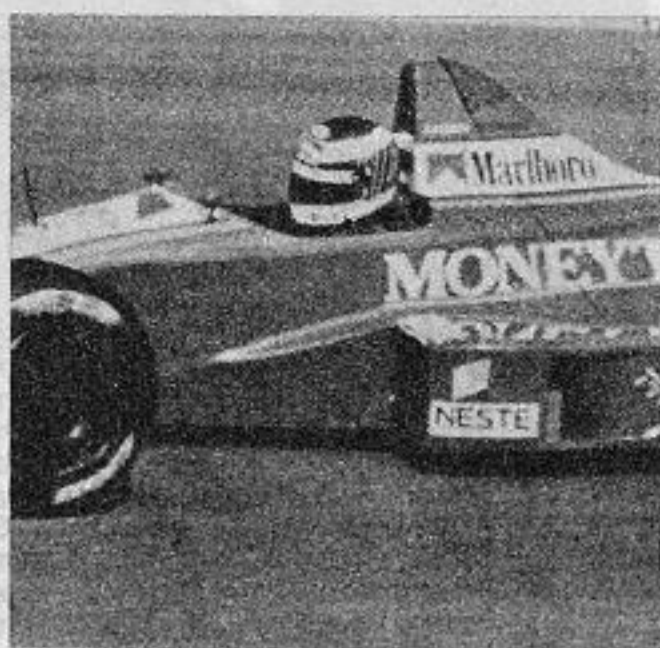
VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENNA	BERG	MANS	PROST	BOUT	NANN	PATR	ALIS	PIQU	CAPE
20	SENNA	BERG	MANS	PROST	BOUT	PATR	CAPE	ALIS	NANN	PIQU
30	SENNA	BERG	PROST	MANS	BOUT	PATR	NANN	CAPE	ALIS	BRUND
40	SENNA	BERG	PROST	MANS	BOUT	PATR	ALIS	BRUN	ALIS	CAFF

G.P. DE PORTUGAL

Autódromo de Estoril (Estoril) - Circuito de 4.350 metros - 71 vueltas - Recorrido total: 308,850 Km. - 24/9/89

ORDEN DE LARGADA

1º Senna, 1m15s468 a 207,505 km/h	2º Berger, 16s059
3º Mansell, 1m16s193	4º Prost, 1m16s204
5º Martini, 1m16s938	6º Patrese, 1m17s281
7º Caffi, 1m17s661	8º Boutsen, 1m17s801
9º Pérez Sala, 1m17s844	10º Brundle, 1m17s874
11º Modena, 1m18s093	12º Johansson, 1m18s105
13º Nannini, 1m18s115	14º Gugelmin, 1m18s124
15º Moreno, 1m18s196	16º Pirro, 1m18s124
17º Alliot, 1m18s386	18º Palmer, 1m18s404
19º De Cesaris, 1m18s492	20º Piquet, 1m18s482
21º Alboreto, 1m18s846	22º Warwick, 1m18s711
23º Arnoux, 1m18s767	24º Capelli, 1m18s785
25º Nakajima, 1m19s165	26º Cheever, 1m19s247



NOVEDADES

-Gerhard Berger gana su primera carrera del año con la Ferrari, y marca su primer rde vuelta en esta temporada.
-Jirky-Jarvi Lehto debuta en Onyx tomando el lugar de Bertrand Gachot.
-Se anuncia que se aplaza para 1991 el retorno de Porsche a la F.1.
-Nigel Mansell es desclasificado con bandera negra por retroceder en la calle de boxes al pasarse de su box para entrar a cambiar neumáticos.
-Debut de los nuevos Williams FW13.
-Por primera vez los dos Lola-Lamborghini llegan al final de un Gran Premio con Alliot noveno y Alboreto undécimo.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	1h36m48s46	71
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 32s367	71
3º	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFR	a 55s325	71
4º	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Ford	1m22s369	71
5º	24	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth DFR	a 1 vuelta	70
6º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 1 vuelta	70
7º	12	Satoru Nakajima	Lotus 101-Judd Tickford	a 1 vuelta	70
8º	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	a 1 vuelta	70
9º	30	Philippe Alliot	Lola LC89-Lamborghini	a 1 vuelta	70
10º	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	a 2 vueltas	69
11º	29	Michele Alboreto	Lola L89-Lamborghini	a 2 vueltas	69
12º	23	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFR	a 2 vueltas	69
13º	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth DFR	a 2 vueltas	69
14º	8	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	a 2 vueltas	69

Promedio del ganador: 199,418 km/h.
Récord de vuelta: Berger, en la 49ª vuelta en 1m18s986 a 198,263 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
11	31	Roberto Moreno	Coloni 93-Cosworth DFR	Problemas eléctricos
17	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	Problemas eléctricos
24	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFR	Fuera de pista
25	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Rotura de motor
29	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	Amortiguador roto
33	21	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	Toque con Piquet
37	11	Nelson Piquet	Lotus 101-Judd Tickford	Toque con Caffi
48	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	Fuera de pista
48	27	Nigel Mansell	Ferrari F1/89	Toque con Senna
60	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Toque con Mansell
60	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	Rotura de motor
60	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	Rotura de motor

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	BERG	MANS	SENN	PROST	MART	PATR	BOUT	JOHA	CAFF	BRUN
20	BERG	MANS	SENN	PROST	MART	PATR	BOUT	JOHA	CAFF	NANN
30	MANS	BERG	SENN	MART	PATR	BOUT	JOHA	PROST	NANN	GUGE
40	MART	BERG	SENN	MANS	PROST	JOHA	NANN	PATR	BOUT	PALM
50	BERG	PROST	JOHA	PATR	BOUT	NANN	MART	PALM	NAKA	BRUND
60	BERG	PROST	PATR	JOHA	NANN	MART	BOUT	PALM	NAKA	BRUND

G.P. DE ESPAÑA

Autódromo de Jerez (Jerez de la Frontera) - Circuito de 4.218 metros - 73 vueltas - Recorrido total: 307,914 Km - 1/10/89

ORDEN DE LARGADA

2º Berger, 1m20s565	1º Senna, 1m20s291 a 189,122 km/h
4º Martini, 1m21s479	3º Prost, 1m21s368
6º Patrese, 1m21s777	5º Alliot, 1m21s708
8º Brundle, 1m22s133	7º Piquet, 1m21s922
10º Pirro, 1m22s567	9º Alesi, 1m22s363
12º Modena, 1m22s826	11º Larini, 1m22s620
14º Nannini, 1m23s105	13º Palmer, 1m23s052
16º Warwick, 1m23s222	15º De Cesaris, 1m23s186
18º Nakajima, 1m23s309	17º Lehto, 1m23s243
20º Pérez Sala, 1m23s443	19º Capelli, 1m23s401
22º Cheever, 1m23s729	21º Boutsen, 1m23s657
24º Grouillard, 1m23s931	23º Caffi, 1m23s763
26º Gugelmin, 1m24s707	25º Ghinzani, 1m24s003



NOVEDADES

-Ayrton Senna logra la vigésima victoria de su carrera en F.1, la 40ª pole position y el 13º récord de vuelta.
-Se oficializa el contrato de John Barnard con el equipo Benetton a partir de 1990.
-Se anuncia que el ingeniero Ross Brown se separa del equipo Lotus en 1990.
-Jarky Lehto (Onyx) larga su primer Gran Premio.
-Gregor Foitek debuta en Rial, reemplazando a Christian Danner.
-Se confirma el calendario para 1990, con el inicio de la temporada el 11 de marzo en Phoenix, Estados Unidos.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	1h47m48s264	73
2º	28	Gerhard Berger	Ferrari F-1/89	a 27s051	73
3º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 53s788	73
4º	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 1 vuelta	72
5º	6	Riccardo Patrese	Williams FW12C-Renault	a 1 vuelta	72
6º	30	Phillippe Alliot	Lola L89-Lamborghini	a 1 vuelta	72
7º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth	a 1 vuelta	72
8º	11	Nelson Piquet	Lotus T101-Judd Tickford	a 2 vueltas	71
9º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	a 2 vueltas	71
10º	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	a 2 vueltas	71

Promedio del ganador: 171,374 Km/h.
Récord de vuelta: Senna en la 55ª vuelta, en 1m25s779 a 177,220 km/h

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
1	12	Satoru Nakajima	Lotus T101-Judd Tickford	Accidente
6	17	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFR	Despiste
11	8	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Motor
14	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Ford	Despiste
17	18	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1M-Cosworth DFR	Caja de velocidades
20	37	Jirky Jarvi Lehto	Onyx ORE1-Cosworth DFR	Caja de velocidades
23	16	Ivan Capelli	March CG 891-Judd	Transmisión
27	23	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth	Despiste
34	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth	Motor
40	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	Motor
47	24	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFR	Toque con Gugelmin
47	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	Toque con Pérez Sala
51	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Despiste
55	23	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth	Motor
59	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	Despiste
61	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth	Motor

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	SENN	BERG	PROST	PATR	MART	ALLI	PIRR	BRUN	NANN	ALES
20	SENN	BERG	PROST	PATR	MART	PIRR	ALLI	BRUN	ALES	PALM
30	SENN	BERG	PROST	ALES	PIRR	PATR	PAL	BRUN	GUGE	ALLI
40	SENN	BERG	PROST	PIRR	PATR	ALES	BRUN	ALLIO	GUGE	SALA
50	SENN	BERG	PROST	PIRR	PATR	ALES	BRUN	ALLIO	DECE	PALM
60	SENN	BERG	PROST	PATR	PIRR	ALES	ALLI	DE CE	PALM	PIQU

G.P. DE JAPON

Suzuka International Racing Course (Suzuka) - Circuito de 5.985 metros - 53 vueltas - Recorrido total: 310,527 Km. 22/10/89

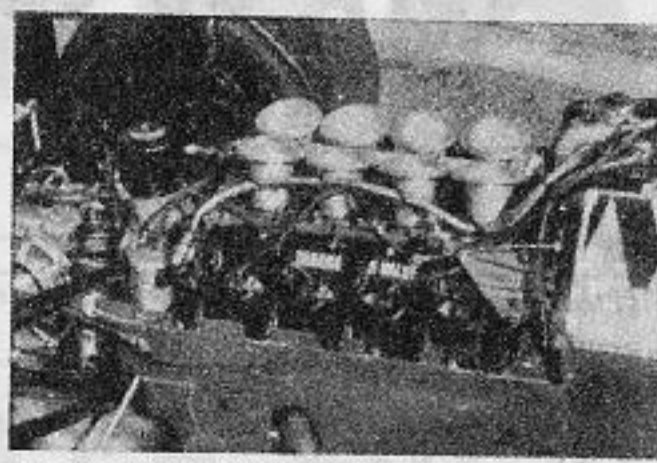
ORDEN DE LARGADA

1º Senna, 1m38s041/1000 a 214,331 km/h

2º Prost, 1m39s771	3º Berger, 1m40s187
4º Mansell, 1m44s406	5º Patrese, 1m40s936
6º Nannini, 1m41s103	7º Boutsen, 1m41s324
8º Alliot, 1m41s336	9º Modena, 1m41s458
10º Larini, 1m41s519	11º Piquet, 1m41s802
12º Nakajima, 1m41s988	13º Brundle, 1m42s182
14º Pérez Sala, 1m42s283	15º Caffi, 1m42s488
16º De Cesaris, 1m42s581	17º Capelli, 1m42s672
18º Alesi, 1m42s709	19º Barilla, 1m42s780
20º Gugelmin, 1m42s880	21º Schneider, 1m42s892
22º Pirro, 1m43s063	23º Grouillard, 1m43s379
24º Cheever, 1m43s511	25º Warwick, 1m43s599
26º Palmer, 1m43s757	

Eliminados en prueba de clasificación: 27º Arnoux, 1m44s030; 28º Alboreto, 1m44s063; 29º Raphael, 1m47s160; 30º Gachot, 1m47s295.

Preclasificación: Larini, 1m43s035; Alliot, 1m43s089; Schneider, 1m44s053; Alboreto, 1m44s075; Ghinzani, 1m44s313; Moreno, 1m44s498; Johansson, 1m44s582; Suzuki, 1m44s780; Larrauri, 1m45s446; Lehto, 1m45s787; Tarquini, 1m46s705; Dalmás, 1m48s306.



NOVEDADES

- Primer triunfo en F.1 de Alessandro Nannini al ser desclasificado Ayrton Senna, ganador en pista con el McLaren.
 - Ferrari y McLaren acuerdan liberar a sus pilotos Berger y Prost apenas concluya el último G.P. del año, pese a que sus contratos vencen en diciembre, para permitirles cumplir con sus respectivas pruebas.
 - Los ingenieros John Barnard (Ferrari) y Harvey Postlethwaite (Tyrrell) están ausentes. El primero ya está abocado a su tarea en Benetton, y el segundo se recupera de un problema de salud en Inglaterra.
 - Primer GP de Paolo Barilla con Minardi, tras la decisión de Martini de no correr por razones de salud.
 - Se anuncia que en el Salón de Tokio se presentará el nuevo motor V12 de Honda que participará en parte del campeonato 1991 con McLaren.
 - El equipo Larrousse oficializa la sociedad, con partes iguales, con el grupo ESPO de Kazuhiro y la inclusión de los técnicos Teti y Ducarouge, además de los pilotos Eric Bernard y Aguri Suzuki en 1990.
 - Primer G.P. del motor Yamaha V8 sobre Zakspeed.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Ford	1h35m06s277	53
2º	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	1h35m18s181	53
3º	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	1h35m19s723	53
4º	11	Nelson Piquet	Lotus T101-Judd Tickford	1h36m50s502	53
5º	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	1h35m09s012	52
6º	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	1h35m19s112	52
7º	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	1h35m37s237	52
8º	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth DFR	1h36m12s091	52
9º	23	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	1h36m56s031	52
10º	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189-Cosworth DFR	1h35m08s582	51

Promedio del ganador: 195,907 Km/h
Récord de vuelta: Prost, en 1m43s506 a 203,779 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
	24	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFR	Fuera de pista
1	34	Bernd Schneider	Zakspeed ZK891-Yamaha	Fuera de pista
1	23	Paolo Barilla	Minardi M189-Cosworth DFR	Transmisión
20	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Electricidad
21	17	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFR	Fuera de pista
27	16	Ivan Capelli	March CG891-Judd	Fuera de pista
31	26	Olivier Grouillard	Ligier JS33-Cosworth DFR	Motor
33	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	Fuera de pista
34	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Caja de velocidades
36	30	Philippe Alliot	Lola L89-Lamborghini	Motor
37	4	Jean Alesi	Tyrrell DG018-Cosworth DFR	Motor
41	12	Satoru Nakajima	Lotus T101-Judd Tickford	Motor
43	27	Nigel Mansell	Ferrari F-1/89	Caja de velocidades
46	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	Toque con Senna
46	8	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	Motor
53	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Desclasificación

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	PROST	SENN	BERG	NANN	MANS	PATRE	BOU	ALLI	PIQU	MODE
20	PROST	SENN	BERG	PATR	MANS	NANN	MANS	ALLI	PIQU	PIRRO
30	PROST	SENN	BERG	NANN	MANS	PATR	PIQU	BOU	PIR	ALLIO
40	PROST	SENN	NANN	MANS	PATR	BOU	PIQU	MODE	GUGE	NAKA
50	SENN	NANN	PATR	BOU	PIQU	BRUN	WARW	GUGE	CHEE	CAFF

G.P. DE AUSTRALIA

Trazado callejero de Adelaida - Circuito de 3.780 metros - 70 vueltas - Recorrido total: 264,600 Km. - 5/11/89

ORDEN DE LARGADA

1º Senna, 1m16s666 a 177,449 km/h

3º Martini, 1m17s623	2º Prost, 1m17s403
5º Boutsen, 1m17s791	4º Nannini, 1m17s762
7º Mansell, 1m18s313	6º Patrese, 1m17s827
9º De Cesaris, 1m18s828	8º Modena, 1m18s750
11º Larini, 1m19s110	10º Caffi, 1m18s857
13º Pirro, 1m19s217	12º Brundle, 1m19s136
15º Alesi, 1m19s259	14º Berger, 1m19s238
17º Lehto, 1m19s309	16º Capelli, 1m19s269
19º Alliot, 1m19s568	18º Piquet, 1m19s392
21º Ghinzani, 1m19s691	20º Warwick, 1m19s599
23º Nakajima, 1m20s066	22º Cheever, 1m19s922
25º Gugelmin, 1m20s191	24º Grouillard, 1m20s073
	26º Arnoux, 1m20s391

Eliminados en pruebas de clasificación: 27º Palmer, 1m20s428; 28º Pérez Sala, 1m20s633; Gachot, 1m22s267; Raphael, 1m22s305.

Preclasificación: Larini, 1m18s379; Alliot, 1m18s523; Ghinzani, 1m19s153; Lehto, 1m19s442; Johansson, 1m19s539; Alboreto, 1m20s129; Schneider, 1m20s179; Moreno, 1m20s183; Larrauri, 1m20s750; Suzuki, 1m21s012; Dalmás, 1m21s022; Tarquini, 1m21s610; Bertaggia, 1m24s081.



NOVEDADES

- Se anuncia que Pierpaolo Gardella será el nuevo Director Deportivo de la Scuderia Italia, en lugar de Mario Vecchi y Patrizio Cantù.
 - Satoru Nakajima se convierte en el segundo japonés que ha marcado un récord de vuelta en F.1, después de Masahiro Hasemi en el G.P. de Japón de 1976.
 - Ferrari presenta nuevas tomas de aire para los frenos delanteros.
 - Se anuncia el ingreso, para 1990, de Gregor Foitek a Arrows.
 - Se anuncia que Pirro regresará a Japón para ser piloto de pruebas de Honda y de McLaren.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	5	Thierry Boutsen	Williams FW13-Renault	2h00m17s421	70
2º	19	Alessandro Nannini	Benetton B189-Ford	a 28s658	70
3º	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	a 37m683	70
4º	12	Satoru Nakajima	Lotus T101-Judd Tickford	a 42s331	70
5º	20	Emanuele Pirro	Benetton B189-Ford	a 2 vueltas	68
6º	3	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth	a 3 vueltas	67
7º	15	Maurizio Gugelmin	March CG891-Judd	a 4 vueltas	66
8º	8	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	a 5 vueltas	64

Promedio del ganador: 131,981 Km/h
Récord de vuelta: Nakajima, en la 64ª vuelta, en 1m38s480 a 138,180 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
0	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	Abandono voluntario
0	17	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFR	No largó
13	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Choque con Brundle
13	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Choque con Senna
17	27	Nigel Mansell	Ferrari F-1/89	Trompo y despiste
12	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara B189-Cosworth	Trompo y despiste
13	21	Alex Caffi	BMS Dallara B189-Cosworth	Trompo y despiste
6	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/89	Choque con Alliot
5	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Trompo y despiste
7	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth	Trompo y despiste
19	11	Nelson Piquet	Lotus T101-Judd	Choque con Ghinzani
18	18	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1M89-Cosworth	Choque con Piquet
6	30	Philippe Alliot	Lola L89-Lamborghini	Choque con Berger
27	37	Jarvi Lehto	Gryx ORE1-Cosworth	Trompo y despiste
42	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth	Trompo y despiste
4	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth	Choque con Cheever
22	26	Oliver Grouillard	Ligier JS33-Cosworth	Choque con el paredón

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º
10	SENN	PATRESE	BOUTSEN	NANNINI	MANSELL	MARTINI
20	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	CHEEVER	NAKAJIMA	LEHTO
30	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	LEHTO	CHEEVER
40	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	PIRRO	MARTINI
50	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	PIRRO	MARTINI
60	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	PIRRO	MARTINI

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

La cuadragésima edición del Campeonato Mundial de Fórmula Uno transcurrió a lo largo de siete meses y diez días, lapso en el cual se disputaron los dieciséis G.P. que lo compusieron. Este fue su desarrollo y en estos circuitos se dirimió.

RIO DE JANEIRO (BR)
Tel: 52 31118 42 131 office
Record: Gerhard Berger
Ferrari F107
Inició: 27/04/98

IMOLA (I)
Tel: 0542 31144
Record: Nelson Piquet
Williams Honda FW18
Inició: 09/05/98

MONACO (M)
Tel: 93 32 29 office
Record: Ayrton Senna
Williams Honda FW18
Inició: 31/05/98

MEXICO CITY (MEX)
Tel: 56 543765810344
Record: Alan Prost
Williams Honda FW18
Inició: 18/06/98

PHOENIX (USA)
Tel: 279 534 0093
Record: Nelson Piquet
Williams FW18

MONTECARLO (M)
Tel: 93 32 29 office
Record: Ayrton Senna
Williams Honda FW18
Inició: 29/05/98

PAUL RICARD (F)
Tel: 93 32 29 office
Record: Nelson Piquet
Williams Honda FW18
Inició: 28/06/98

BAVERLON (GER)
Tel: 069 4511111
Record: Nelson Piquet
Williams Honda FW18
Inició: 01/07/98

BRACKENHELM (I)
Tel: 06285 601111
Record: Nelson Piquet
Williams Honda FW18
Inició: 02/07/98

DE SNARDORING (I)
Tel: 054 640 6000
Record: Nelson Piquet
Honda FW18
Inició: 27/07/98

FILLYNOROVIA (M)
Tel: 699 32926
Record: Alan Prost
Williams FW18
Inició: 29/08/98

MONZA (I)
Tel: 699 32926
Record: Ayrton Senna
Williams FW18
Inició: 07/09/98

ESTORIL (P)
Tel: 3601267
Record: Gerhard Berger
Ferrari F107
Inició: 24/09/98

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos. Equipo	BRASIL	SAN MARINO	MONACO	MEXICO	EE.UU.	CANADA	FRANCIA	GRAN BRETAÑA	ALEMANIA	HUNGRIA	BELGICA	ITALIA	PORTUGAL	ESPAÑA	JAPON	AUSTRALIA	TOTAL
1. McLaren-Honda	6	15	15	11	9	—	9	9	15	9	15	9	6	13	—	—	141
2. Williams-Renault	—	3	—	6	7	15	4	—	3	4	3	7	—	2	10	13	77
3. Ferrari	9	—	—	—	—	—	6	6	4	9	4	6	9	6	—	—	59
4. Benetton-Ford	4	4	—	3	2	—	—	4	—	—	2	—	3	—	9	8	39
5. Tyrrel-Cosworth	—	1	2	4	—	—	3	—	—	—	—	2	1	3	—	—	16
6. Lotus-J. Tickford	—	—	—	—	—	3	—	3	2	1	—	—	—	—	3	3	15
7. Arrows-Cosw	2	2	—	—	4	—	—	—	1	2	1	—	—	—	1	—	13
8. Dallara-Cosworth	—	—	3	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Brabham-Judd	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	8
10. Onyx-Cosworth	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6
Minardi-Cosworth	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	1	6
12. March-Judd	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
13. Rial-Cosworth	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Ligier-Cosworth	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
15. AGS-Cosworth	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Lola-Lamborghini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

Pos. Pilotos	BRASIL	SAN MARINO	MONACO	MEXICO	EE.UU.	CANADA	FRANCIA	GRAN BRETAÑA	ALEMANIA	HUNGRIA	BELGICA	ITALIA	PORTUGAL	ESPAÑA	JAPON	AUSTRALIA	TOTAL	RETENIDOS
1. Prost	6	6	6	2	9	—	9	9	6	3	6	9	6	4	—	—	81	76
2. Senna	—	9	9	9	—	—	—	—	9	6	9	—	—	9	—	—	60	60
3. Patrese	—	—	—	6	6	6	4	—	3	—	—	3	—	2	6	4	40	40
4. Mansell	9	—	—	—	—	—	6	6	4	9	4	—	—	—	—	—	38	38
5. Boutsen	—	3	—	—	1	9	—	—	4	3	4	—	—	—	4	9	37	37
6. Nannini	1	4	—	3	—	—	—	4	—	—	2	—	3	—	9	6	32	32
7. Berger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	9	6	—	—	21	21
8. Piquet	—	—	—	—	—	3	—	3	2	1	—	—	—	—	3	—	12	12
9. Alesi	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	2	—	3	—	—	8	8
10. Warwick	2	2	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	7	7
11. Johansson	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6	6
Alboreto	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
Cheever	—	—	—	—	4	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6	6
14. Herbert	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
16. De Cesaris	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Gugelmin	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Modena	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Caffi	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Brundle	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	4	4
21. Nakajima	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3
Danner	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
23. Arnoux	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Pirro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
Palmer	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2
26. Tarquini	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Grouillard	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
P. Sala	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Alliot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1

JEREZ (E)
Tel: 56 349812
Record: Gerhard Berger
Ferrari F107
Inició: 26/09/98

SEJKA (I)
Tel: 099 30 116
Record: Gerhard Berger
Ferrari F107
Inició: 30/09/98

ADRIANO GRANIPRIX (AUS)
Tel: 61 8 231111
Record: Gerhard Berger
Ferrari F107
Inició: 20/10/98

ACTIVIDAD ZONAL

Año VI N° 283, 3/1/1990

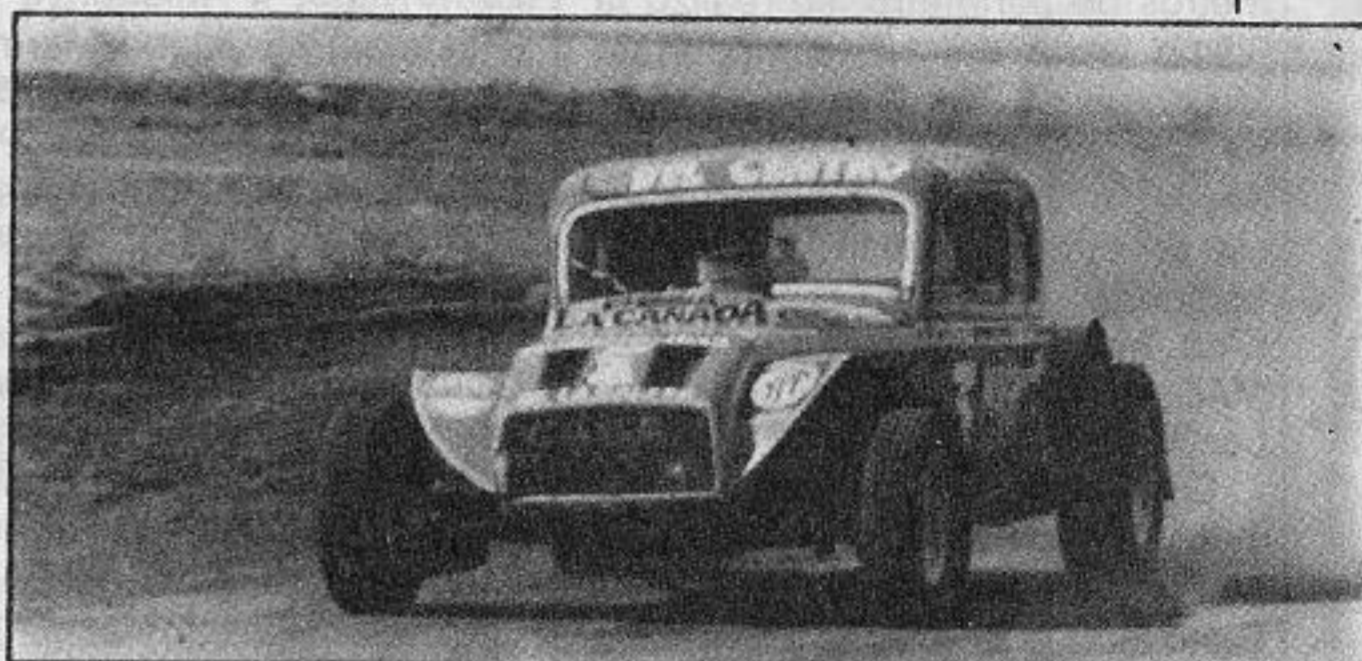
Coordinador y Edición de Carlos R. Neira

TC del '47 y Clase "A" en Río Segundo

ABELLONIO LE SALVO EL TITULO A GODOY



La definición del campeonato: Abellonio le gana por esto a Filippa y le da el campeonato a Godoy (Fotos Luis García)



Rodolfo Godoy, ganador con angustia del torneo de TC del '47 1989.

Córdoba - Con un público de 2050 personas y en tarde muy calurosa, se disputó en **Río Segundo**, distante 36 Kms al Este de esta capital, la 14ª y última fecha del campeonato anual del TC del '47, categoría que fue acompañada en la oportunidad por la Clase "A", que cumplió una fecha más en el año, culminado también su torneo.

Organizó la Juventud Católica de dicha ciudad con la fiscalización de la Federación N° 5 y se utilizó el circuito de tierra de 1850 metros, el que hubo de ser continuamente regado para evitar el polvo en suspensión.

La fecha revestía particular interés, habida cuenta de que en el TC se definía el campeonato entre Rodolfo Godoy y Atilio Filippa, representantes de La Calera y Gra.l Cabrera, respectivamente. En la primera serie, José Fargione ganó sobre Oscar Pizzi y Domingo Fargione. Pero en la segunda, donde competían Godoy y Filippa, se produjo un choque entre varios autos, lo que motivó que se parara la serie para largarse de nuevo. Godoy, que había roto una goma, la cambió, cosa que no estaba permitida y ello le valió la exclusión tanto en la serie como en la final.

De ganar, Filippa se consagraba campeón y nada podía hacer Godoy para evitarlo, condenado a mirar desde el borde del circuito. Fue Ricardo Abellonio, ex campeón de la categoría, quien se encargó de defender la chance del de La Cale-

ra. En la final tomó decididamente la punta y tras las 18 vueltas estipuladas superó a Filippa por un auto, quedando así el título —como en 1987— en poder de Godoy, que sumó 171 puntos contra 170 de Filippa.

Abellonio —campeón de 1981, 82 y 83— consiguió con éste dos triunfos, el ahora campeón cinco. Filippa uno y también fue brillante el ciclo del otro piloto de La Calera, Miguel Vicentini, que consiguió para 1990 el N° 3.

Final, 18 vueltas: 1º Ricardo Abellonio (Chevrolet/Villa María) 20m17s01/100 a 95,316 km/hora; 2º Atilio Filippa (Chevrolet/Gral Cabrera) 20m17s70; 3º José Fargione (Falcón/Morrison) 20m55s48; 4º Hugo Bértola (Falcon/Hernando); 5º Domingo Fargione (Chevrolet/Morrison); 6º Pablo Gómez (Chevrolet/La Calera); 7º Eduardo Paredes (Chevrolet/Córdoba); 8º Luis Ríos (Falcon/Laguna Larga); 9º Furgencio Martínez (Falcon/Córdoba) y 10 Miguel Vicentini. Campeonato, posiciones finales: campeón, Rodolfo Godoy, 171 puntos; subcampeón, Atilio Filippa, 170; 3º Miguel Vicentini, 136; 4º Ricardo Abellonio, 92; 5º Daniel Muttigliengo, 87; 6º Eduardo Nicotra, 63; 7º Domingo Fargione, 63; 8º José Fargione, 54; 9º Hugo Bértola, 52 y 10º Sergio Gattafoni, 48 puntos.

En la Clase "A", Luis Yáñez de La Cumbre, —ahora de lleno en el rally con un 147— se había asegurado el campeonato. Ganó brillan-

temente el joven Guido Vanetti y Piumetto, con su segundo lugar, consiguió el subcampeonato al superar el puntaje de Julio Alonso que con su Gordini había conseguido varias victorias consecutivas y que luego fuera suspendido, pudiendo reaparecer recién en 1990.

Final, Clase "A", 14 vueltas: 1º Guido Vanetti (Fiat 600/Córdoba) 17m47s 27/100 a 90,549 Kms/hora; 2º Oscar Piumetto (Fiat 600/Córdoba) 18m18s35; 3º José Piermarini (Fiat/Córdoba) 18m26s97; 4º Carlos Boeiro (Fiat/Córdoba); 5º Claudio Menzi (Fiat/Córdoba); 6º Luis Nicolini (Fiat/Córdoba); 7º Eduardo Pistelli (Fiat/Córdoba); 8º Osvaldo Brunetti (Fiat/Córdoba); 9º Guillermo Sepúlveda (Citroën 3CV/Córdoba) y 10º Felipe Laforte, (Fiat/Córdoba). Campeonato, posiciones finales: Campeón, Luis Yáñez,



Oscar Piumetto, subcampeón en la clase "A". Campeón, el "Pollo" Yáñez.

122 puntos; subcampeón, Oscar Piumetto, 115; 3º Julio Alonso, 103; 4º Felipe Laforte, 86; 5º Mariano Rinaldini, 85; 6º Claudio Menzi, 78; 7º Oscar Loza, 72; 8º José Piermarini, 68; 9º Enrique Egea, 64 y 10º Luis Nicolini, 57 puntos.

(Informes de Luis Roatta)

IMPORTANTE

La correspondencia para esta sección debe ser dirigida a CORSA, Actividad Zonal, Carlos Neira, Chile 871 2º "D" (1098) Buenos Aires. Debe incluir nombres y apellidos completos en clasificaciones finales, marcas y procedencias, como así también lugar y fecha de realización, medidas y tipo de cada circuito, categorías, cantidad de participantes y público y todo dato que se considere de interés. Fotos son bienvenidas en blanco y negro. Recomendamos el pronto despacho del material en cada caso. Gracias.

Campeonato Misionero de Pista en Posadas

GUILLERMO BADARACCO DEFINIO

Posadas, Mes - En el autódromo de esta ciudad, con trazado de tierra colorada muy firme y 2560 metros de perímetro, se realizó la última fecha del 13º campeonato Misionero de Pista —el que se viene realizando ininterrumpidamente desde 1977— ante una concurrencia de público estimada en 3500 personas. Organizó el Automóvil Club Misiones y fiscalizó la FE-MAD, en día caluroso y con perspectivas de lluvia.

En la categoría de 850 (virtualmente monomarca Fiat 600) la porfía fue entre los hermanos Brandt. Ganó Roque pero Arnoldo volvió a clasificarse campeón, tras la carrera que los colocó a los tres en lo más alto del podio.

En Turismo eran tres los que podían quedarse con el título: Carlos Okulovich, Hugo Juritsch y Guillermo Badaracco. Juritsch rompió el motor en la vuelta 12a de la final y Badaracco ganó aventajando por dos segundos al entonces número uno Okulovich, quedándose así con el título.

En TC del Nordeste, había dos candidatos para el título: el eterno Heno Klein y el "Mosca" Miguel Angel Pastori. A este último le alcanzaba con salir segundo, aunque ganara el veterano Klein, y así fue, consagrándose campeón.

Resultados finales

Categoría 850, 15 vueltas: 1º Roque Brandt (Posadas)

23m04s35; a 99,879 Km/hora; 2º Arnoldo Brandt (Wanda) 23m06s07; 3º Carlos Brandt (Eldorado) 23m07m89; 4º Miguel A. Ratoski (Posadas) y 5º Miguel Marín (Posadas). **Campeonato:** 1º Arnoldo Brandt, 110,2 puntos; 2º Carlos Brandt, 98,2; 3º Hugo Apes, 63,10; 4º Rubén de Lima, 55,10; 5º Roque Brandt, 44,2 puntos.

Turismo Clase 2, 15 vueltas: 1º Guillermo Badaracco (VW Gacel/Eldorado) 21m38s46/100 a 104,464 Kms/hora; 2º Carlos Okulovich (VW Gacel/Oberá) 21m40s86; 3º Roberto Böse (VW Gacel/San Ignacio) 22m22s97; 4º Raúl Badaracco (Eldorado) y 5º Ricardo Staudt (Oberá). **Campeonato:** campeón, Guillermo Badaracco, 105,1 puntos; 2º Carlos Okulovich, 102,1; 3º Hugo Juritsch, 84,2; 4º Alberto Schieffer, 72,1; 5º Ernesto Morawicki, 42,20.

TC del Nordeste, 15 vueltas: 1º Heno Klein (Chevrolet/Posadas) 21m28s 78/100 a 107,264 Km/hora; 2º Miguel A. Pastori (Chevrolet/Posadas) 21m35s45; 3º Carlos Tarnowski (Chevrolet/Eldorado) 22m10s52; 4º Anildo Kluser (Chevrolet/2 de Mayo) y 5º Héctor Grygorzyn (Chevrolet/Cerro Azul). **Campeonato:** campeón, Miguel Angel Pastori, 122, 1 puntos; 2º Heno Klein, 121; 3º Pedro Lechetta, 76,1; 4º Anildo Kluser, 57,2 y 5º Ricardo Markovicz, 56. En próximas ediciones daremos los tres rankings completos.



Podio de la Clase Turismo, con los primeros seis clasificados: de izquierda a derecha, Schieffer, Staudt, el ganador Guillermo Badaracco, Böse, Raúl Badaracco y casi tapándolo, Fernando, mascota de Posadas.

1



Estos son los de la categoría 850: Apes, Marín, Arnoldo Brand, sus hermanos Roque y Carlos y Ratoski.

2



Y estos los muchachos del TC: Grygorzyn, Pastori, el victorioso Klein, Tarnowski, Kluser y Mendel.

3

TC Bonaerense en Merlo

SCATIZZA, OTRA VEZ EL "UNO" EN LA MAYOR

Las Heras, B.A. El 3 de diciembre en el circuito Ciudad de Merlo, de 1580 m. de tierra compactada, con la organización del Club Argentino de Merlo y la fiscalización de la FRAD Nº 1, el TC Bonaerense con ochenta y cinco pilotos disputó su Premio Coronación, ante gran cantidad de público, donde José Scatizza retuvo el título en la Clase "B", definiéndose el subcampeonato de la "D" en favor de Sergio Pascolini, en su lucha con Luis Lima.

Clase "A": Ganaron series Carlos Villa y Hugo Peña. Final, 14 vueltas: 1º Carlos Villa (Falcon/Capital) 14m20s 20/100 a 92,573 Km/h; 2º José García (Falcon/Caseros) 14m23s67; 3º Luis To-

bares (Falcon/Munro) 14m35s05; 4º Hugo Peña (Falcon/Avellaneda) 14m36s10; 5º Dino y Miguel Cester (Tornado/Capital); 6º Miguel Rodríguez (Chevrolet/Lanús).

Campeonato: Campeón Carlos Villa, 200 puntos; J. García, 150; H. Peña, 112; Cester, 111; M.A. Rodríguez, 102; Tornatore, 86.

Clase "B": Osvaldo Ingino ganó la única serie. Final, 14 vueltas: 1º José L. Scatizza (Falcon/San Miguel) 13m52s 00/100 a 95,711 Km/h; 2º Osvaldo Ingino (Chevrolet/J.C.Paz) 13m53s10; 3º Pedro Carta (Torino/J.C.Paz) 14m08s63; 4º Francisco Amato (Chevrolet/Merlo) 14m31s13; 5º Carlos Parra (Tornado/B.

Vista); 6º Alfredo Kubison (Tornado/Capital). **Campeonato:** Campeón José L. Scatizza, 227 puntos; Ingino, 214; "Busto-Cejas", 90; Borio, 88; Carta, 83; Amato, 60.

Clase "C": Fernando Iglesias y Marcelo Gatta ganaron las series. Final, 14 vueltas: 1º Fernando Iglesias (Chevrolet/San Pedro) 14m03s 02/100 a 94,060 Km/h; 2º Luis De León (Falcon/J.C.Paz) 14m07s76; 3º José L. Molina (Falcon/Merlo) 14m10s81; 4º Pablo Spinelli (Falcon/San Fernando) 14m20s87; 5º "Gigliolo-Fernández" (Falcon/San Fernando); 6º Héctor Gandolfi (Falcon/Sarandí). **Campeonato:** Campeón Anibal Herrera, 192 puntos; De León, 140; F. Iglesias,

135; J. L. Molina, 104; Boccalón, 96; Dándole, 77.

Clase "D": Ganaron series Rubén Giani y Luis Lima. Final, 14 vueltas: 1º Luis Lima (Chevrolet/Las Heras) 13m55s08/100 a 95,358 km/h; 2º Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanus) 13m59s91; 3º Sergio Vázquez (Chevrolet/Morón) 14m00s33; 4º Esteban Girola (Chevrolet/Las Heras) 14m09s18; 5º Claudio Hernández (Chevrolet/M. Grande); Alberto Martínez (Chevrolet/M. Paz). **Campeonato:** Rubén Giani, 210 puntos; Pascolini, 160; L. Lima, 159; S. Vázquez, 138; Girola, 75; R. González, 66.

(Informe de José Benigno Granada)

F.A.D.E.S.

BUTACAS



ESTARÁ EN 1990 JUNTO A LOS PILOTOS Y PREPARADORES PARA BRINDARLES SEGURIDAD PLENA EN LAS COMPETENCIAS DEL AÑO. ASIMISMO SALUDA A QUIENES A TRAVES DE LOS AÑOS HAN CONFIADO EN LA SEGURIDAD DE NUESTROS ELEMENTOS, DESEÁNDOLES REITERADOS ÉXITOS.

AGUERO 1813 esq. H. Yrigoyen (alt. Av. Mitre 1800). MUNRO TEL. 760-0866

A. B. PUBLICIDAD S. R. L. Avda. CORRIENTES 3782, 4º piso "B" • Tel. 862-7734 • Cap. Fed. • (cp. 1194)

SCALEXTRIC



Por Mayor y menor

SCALEXTRIC Pistas completas desde OFERTAS... MOTORES MABUCHI
1/18 Pista completa desde OFERTAS... CHASSIS SEBRING
Pistas de Madera 2-3-4-5-6 vias desde OFERTAS... REPUESTOS
CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J. B. Justo 6700) Martes a Viernes 10 a 18 hs.
cp. 1407) Bs. As. - TEL. 69-8096 Sábados 10 a 13 hs.

SERVICE DIESEL BARRACAS



REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

Banco de Prueba Bosch
JORGE 2371
(cp. 1275) • Tel. 28-9032

YA INAUGURAMOS

• TREN DELANTERO • ALINEACION • FRENOS
ATENDIDO POR PERSONAL ALTAMENTE ESPECIALIZADO.
RECAMBIO Y COLOCACION DE AMORTIGUADORES
PARA TODAS LAS MARCAS. NACIONALES E IMPORTADOS.



EMILIO LAMARCA 1273 (cp. 1407). CAP. TEL. 568-8024



ZUBELDIA LINEA COMPLETA FORD

• REPUESTOS Y ACCESORIOS
• BOMBAS DE AGUA
• PARA TODAS LAS MARCAS.
• RECAMBIOS
Envios al interior



Av. CENTENARIO 2073. Beccar Tel. 747-0611; 743-4646

BUZOS ANTIFLAMA

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes

REPRESENTANTE F.A.D.E.S.

BUTACAS

- CINTURONES
- ARNES
- TURISMO Y ZONALES
- T.C. • RALLY

• GUILLERMO KISSLING
• JORGE OYHANART
y ESTEBAN FERNANDINO
OPTARON POR LA SEGURIDAD DE NUESTROS BUZOS

Representante en Rosario: "Sagal"
San Martín 2369 • Tel. 82-0998

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



FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

• SUPER BOBINA DE IGNICION 40.000 Volts reales Más potencia Más pique

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

• PINTURA ALTA TEMPERATURA PARA MOTORES Y ESCAPES Aerosol 440 cm³



Gra. E. GARZON 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351

EU-CAR

TELAS Y ACCESORIOS PARA TAPICERIA

FABRICANTE DE LONA CAPOTA PARA AUTOS CONVERTIBLES ESPECIALES Y DE COLECCION EN TAPIZADOS TODO PARA EL AUTOMOVIL

Av. San Martín 3400 Tel: 581-4493
Miguel Angel 1858 Capital Federal

AERO



LLANTAS DE COMPETICION

- PARA T.C. 2000 BONAERENSE Y DEL OESTE • F4 • F5 • F.2 Codasur • SPORT 1050 • C.A.P.
- RALLY ENTRECOR • FORMULA 850 MILLE
- LLANTAS ESPECIALES TURISMO CLASE 2 y 3 y categorías zonales.

AMPLIAGARANTIA. REPARACIONES

También llantas de aleación livianas para automóviles nacionales e imp
Fábrica: Adm. y ventas: DORREGO 58. Tel. 854-7062

ERNESTO SOTO

Nació en Villa Dolores (Córdoba) el 20 de octubre de 1954, debutó en el Gran Premio de Turismo del 1978 y utilizó para aquella ocasión un Fiat 128 1300. Posteriormente pasó a utilizar productos Renault, primero con carácter semioficial y luego oficialmente. Con un Renault 12 TS obtuvo en 1980, su primer campeonato nacional de la Clase B del rally. Cuatro años más tarde volvió a repetir aquel halago, en este caso en la Clase Tres y tripulando un Renault 18. Con el mismo auto, y en la misma división, volvió a consagrarse Campeón en 1987 este especialista del rally, que como tal tuvo excelentes actuaciones en las diversas ediciones del Rally de la República Argentina. También incurrió en T.C. 2000, donde acumuló experiencia y buenos resultados. Fue el ganador de la edición 1987 del Desafío de los Valientes.



Colección
CORSA

Colección **CORSA**



JORGE BESCHAM

El popular "Gringo" Bescham nació, el 11 de octubre de 1954, en la ciudad de Córdoba. Su debut en el automovilismo, a nivel zonal, se produjo en 1975 en el Rally de Villa Dolores. Un año más tarde se entró a competir en el Rally de Villa Dolores. Se sucedieron y se coronó monarca de la especialidad en los años 1986, 87, 88 y 89. Estos últimos, en la Clase Dos del rally, hasta 1600 cm3, y siempre con Fiat. Al igual que su compatriota Ernesto Soto, tuvo numerosas y muy destacadas actuaciones en el Rally de la República Argentina.



GABRIEL RAIES

También cordobés, como sus antecesores, nació el 11 de mayo de 1958 en la turística ciudad de Villa Carlos Paz. Debutó en 1976 en la clásica Vuelta del Noroeste, a bordo de un Fiat 128 IAVA, dos años más tarde se consagró Campeón de la Clase B de Turismo Nacional tras adjudicarse el Gran Premio de 1978. Ya en 1981, se consagró nuevamente campeón en la Clase C del Turismo, en 1984 obtuvo el Campeonato de la Clase Dos del rally a bordo de un Renault 12 TS. Ascendió de división en su especialidad y se quedó con los certámenes de 1986/1988 y 89, en ambas ocasiones con los Renault 18 de la Clase Tres. Al margen de su actividad ratera, incursionó, con suceso, en el Turismo, con suceso, en el Argentino de Pilotos y el Turismo Competición 2000.



QUALITY TIME

El sol se pone en el horizonte. Un día lleno de emociones se acaba. Ya no oigo el rítmico ir y venir de las olas. Durante una fracción de segundo, el tiempo parece haberse detenido.



TISSOT
STYLIST Y SEASTAR

EDITORIAL PUBLICIDAD