

CORSA

www.revistacorsa.com.ar



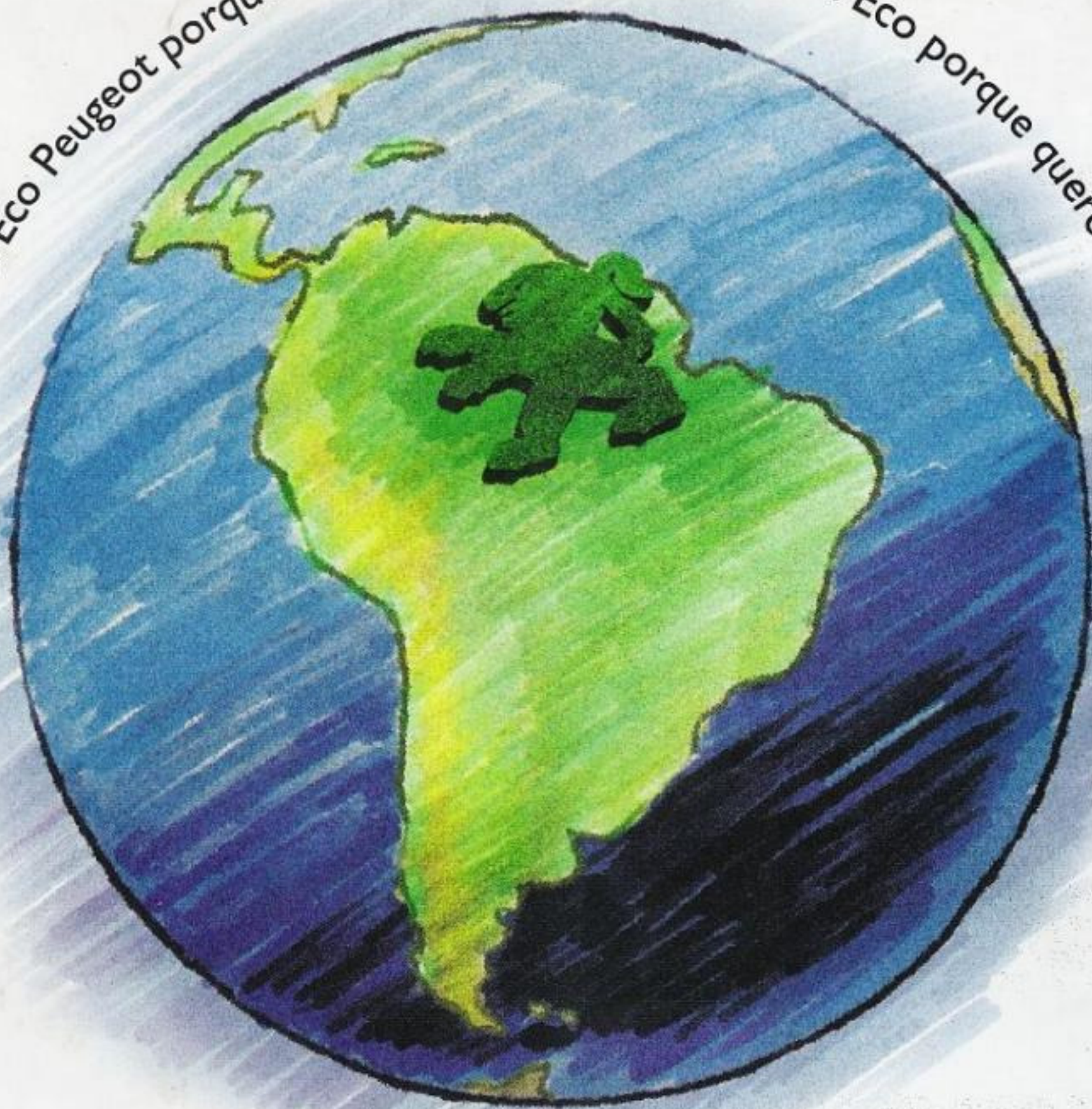
¡AL FIN MUNIECO!

La coronación de Cingolani en Paraná también será recordada porque un Toyota ganó por primera vez en el TC2000 y ¡con Traverso!



9 770328 551003
01792

No sólo se llama Eco Peugeot porque defiende la ecología. Se llama Eco porque queremos que se repita.



Programa de Reforestación para la creación del primer gran pozo de carbono realizado por una empresa privada en el Amazonas.

Desde 1999 venimos poniendo en marcha el Primer Programa de Reforestación a Gran Escala en la Selva Amazónica, dedicado a revertir el "efecto invernadero" a través de la reducción significativa del CO2 presente en la atmósfera. Además, año tras año, trabajamos en el desarrollo de nuevos sistemas para reducir el consumo de combustible y la contaminación sonora de vehículos. Por eso creamos **nuevos motores HDI con Sistema de Inyección Directa Common Rail**, capaces de ahorrar complementariamente un 20% de combustible y reducir hasta un 40% la emanación del monóxido de carbono. Investigamos el desarrollo de energías alternativas, menos contaminantes, y por eso somos el **Primer Productor Mundial de Vehículos Eléctricos**. La versión Colza del consagrado 206, utiliza combustible de origen vegetal, reduciendo en un 30% las emanaciones tóxicas. En 1998, presentamos el **primer sistema de filtro de partículas (FAP)** que se incorpora al nuevo Peugeot 607. Además, aplicamos nuevas tecnologías de ensamblado que facilitan el reciclado de los materiales que se utilizan. Una vez más, Peugeot se pone en marcha para cuidar y preservar el medio ambiente.

PREMIO
ECO PEUGEOT
2000



SUMARIO

CORSA

NÚMERO 1792

- 4 TC2000 en Paraná
- 14 Fuera de Pista
- 16 Desafío Chrysler
- 18 El próximo fin de semana
- 19 Bocina de Moto
- 22 Salsa de TC
- 25 Rally Mundial
- 32 Agustín Cancio
- 36 Juan Pablo Montoya
- 44 Circuito Urbano
- 49 Presentación Laguna
- 50 Circuito Urbano News
- 52 Correo del Lector
- 55 Cruci Corsa
- 56 Corsificados
- 58 Auto-Foco
- 61 Siete Días-Mundo Corsa
- 64 Coche a la Vista!..
- 68 Actividad Zonal
- 70 Picadas
- 73 Entrevista: Ianina Zanazzi
- 78 Motorfax



Salsa TC

22



TC2000 en Paraná

4



Rally Mundial

25



Juan Pablo Montoya

36



Entrevista:
Ianina Zanazzi

73

REVISTA SEMANAL DEL DEPORTE MOTOR,
DEL AUTOMOVILISTA Y DEL MOTOCICLISTA

DIRECTOR GENERAL 1992-Julio 2000:
Domingo Cutuli

REDACCIÓN:

Colombres 493 (1218) Buenos Aires
Tel.: 4981-1483. Fax: 4924-1666
E-mail: correocorsa@tournet.com.ar

DIRECCIÓN:

Amalia Cutuli

COORDINACIÓN GENERAL:

Gastón Chaumet

CONSEJO A LA DIRECCIÓN:

Graciela Cutuli

CIRCUITO URBANO:

Pierre Dumas

Redacción: Gustavo E. Hein y Christian E. Hein.

Colaboraron en este número: E. Angelucci, G. Arsuaga, A. Caltana, D. Camarda, D. Caro, H. Castro Rey, A. De Giacomo, D. Duruty, M. Egozcue, L. Gutiérrez, J. Marchesin, O. Mosteirín, A. Parga, P. Rodríguez y W. Togneri.

Servicios Exteriores: Derechos exclusivos de Automecia (Alemania), Martín Holmes Rallying, Russell Lewis F1 Graphics, Alan Henry, (Reino Unido), Stehnenberger Communications (EE.UU.), Agence France Presse, Mario Rosa (Uruguay), Rey Duarte (Paraguay), Gérard Crombac (Francia). CORSA incluye material de Quattroruote con permiso de Editoriale Domus S.p.A., Razzano (Mi), Italia, propietaria de Quattroruote TM.

Fotografía: DPPI, AFP, The Associated Press y Allsport (UK) Ltd. Fotocromía: Pequi-Graf S.A., Colombres 493, Buenos Aires. Tel.: 4982-8914 - Magallanes 1342 Buenos Aires. Tel.: 4301-2346.

Impresión: Instituto de Publicaciones y Estadísticas S.A., Magallanes 1315, Buenos Aires. Tel.: 4303-2305/10.

Año XXXIV - Número 1792 -
del 4 al 10 de diciembre del 2000

Revista CORSA Nº 1792. Derechos de propiedad intelectual Nº 814.525. Registrada con el ISSN 0328-5510. Propietario: DOMINGO CUTULI. EDITORIAL VER S.A. Director General: DOMINGO CUTULI. Colombres 493 (1218) Capital Federal. Tel.: 4981-1483/ 4982-1885/5511, Telefax: 4981-1483/ 4924-1666. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en castellano como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA esté de acuerdo, necesariamente, con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o empresas, 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 Internacionales y Panamericanas sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revista (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.A. Av. Entre Ríos 919 1º Piso (1080) Capital Federal. Tel.: 4305-3854/3908. Distribuidor en el interior del país: D&S S.A., Santa Elena 375, (1279) Capital Federal. Tel: 4303-2666. Diciembre de 2000. EJEMPLARES ANTERIORES: Recorra a su proveedor habitual; el precio de venta será igual al de la última edición publicada. IMPRESO EN LA ARGENTINA.



Cingolani

tocó el cielo con las manos...

A diez años de su debut en la categoría, Daniel Cingolani se adjudicó merecidamente el primer Campeonato de su trayectoria. Un logro apoyado en la capacidad técnica del Berta Motorsport y del piloto, que nunca bajó los brazos en los momentos difíciles de su carrera.

Como siempre, Daniel Cingolani despidió con un beso a su esposa **Alejandra**, le dio otro a su hija **Camila**, tomó su bolso y abrió la puerta de calle; cuando se acordó de su hijo volvió sobre sus pasos. "¡Chau, Tomás, me voy a la carrera!". Y Tomás, con sus siete añitos y el más exigente de sus hinchas, dejó por un momento los juguetes en la habitación que ocupa en la planta alta de la casa para contestarle con las mismas frases de los últimos tiempos: "Pá, decile a Orestito que te dé un auto bueno".

A cientos de kilómetros de Nueve de Julio, Orestito, el Director Deportivo del equipo campeón, no tenía en mente todo lo que iba a luchar el fin de semana para darles a sus pilotos, autos medianamente competitivos. El sábado, Oreste Berta (h) daba pocas pistas seguras sobre el problema. "Es difícil explicar cuando no se tiene el resultado que se espera. Quizá hayan sido los nuevos elementos que fabricamos hacia mitad de año y que los autos no incorporaban en la última carrera que Cingolani ganó en este mismo autódromo.

Tampoco podemos precisar si el problema estaba en la aerodinámica o en las suspensiones. O en el motor, como pareció en el Escort de Henry Martín". Lo que pasó exactamente con los tres autos podrá saberse cuando todo el equipo vuelva a ensayar a Paraná. Ante esa situación, la orden fue trabajar en el equilibrio y en el ritmo del auto, de manera que fuera confiable toda la carrera. Pero en la largada, Henry Martín fue víctima de los escauceos entre los pilotos y entonces en medio de la lluvia que lo confundía todo, un elemento desprendido de otro



auto se incrustó debajo del piso dañándole el radiador. Su abandono con el motor roto en la undécima vuelta decretó automáticamente el **Daniel Cingolani Campeón**. Un título que hasta un par de fechas atrás estaba abierto para cualquiera de los dos pilotos del equipo.

En el camino, Cingolani superó un golpe anímico muy fuerte, tal cual pasó durante las primeras fechas del torneo, cuando perdió aquella carrera en Córdoba a manos de **Omar Martínez**. La semana siguiente recibió el apoyo de los Berta, de todo su equipo, de su familia y sus amigos, los mismos que llegaron desde Nueve de Julio para acompañarlo en su logro. Fue en la segunda competencia de San Juan, a tres carreras del final, el momento en el que Cingolani tomó fuerzas y se convenció definitivamente de que podía ser campeón si no cometía errores. Tras esa victoria, fue segundo de Martín en Río Cuarto y se fortaleció aún más después de su triunfo en Buenos Aires. **"Donde pude hacer una luz frente a los demás en el momento que era más necesario"**, según palabras del flamante campeón. Allí terminó de acceder a la llave que le abriría las puertas de su primer Campeonato.

A diferencia de otras veces, esa expresión de tranquilidad no ocultaba un estado de nerviosismo o ansiedad, como ocurrió, según algunos de

Cingolani, la copa del Campeonato y la pasión desenfrenada de un título.

sus mecánicos, en un puñado de carreras. Lo detectó la cámara de televisión cuando terminaba de abandonar a un costado por problemas en el motor. En ese momento, aun sabiéndose campeón, se tiró hacia atrás, cerró los ojos, y se relajó para dedicarle el Campeonato a su padre, fallecido en 1995. Justamente un gran amante del automovilismo que llevaba a su hijo a las carreras y quien hizo todo lo posible para afirmarlo desde que un día le dijo que quería correr. Ese es hoy Cingolani. Esa historia que no se repite al pie de la letra con su hijo Tomás, pero que en la forma de sentir esta pasión, es bastante parecida.



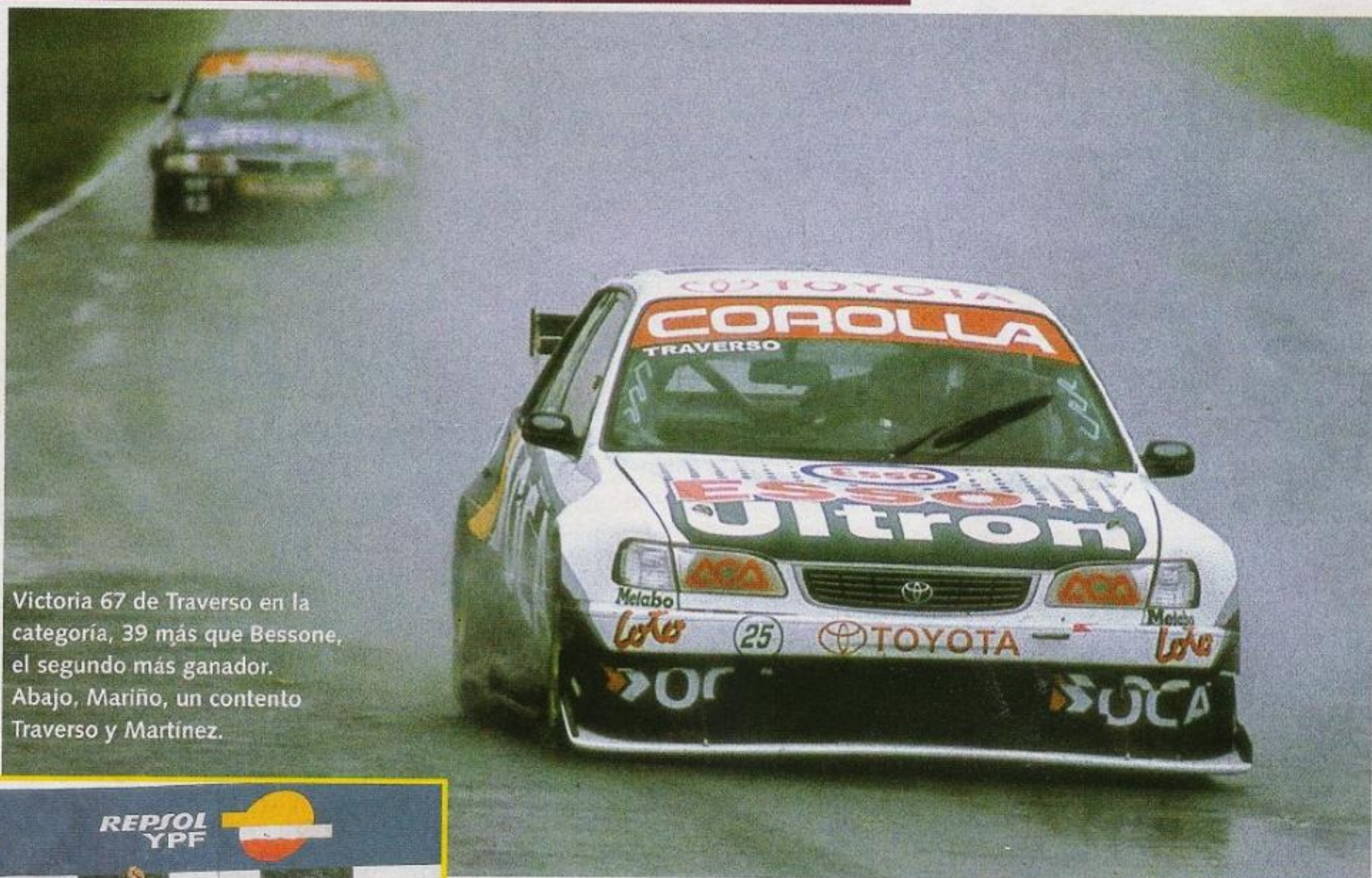
LA CAMPAÑA DE CINGOLANI

Daniel Cingolani nació en Nueve de Julio, Buenos Aires, el 28 de mayo de 1961. Está casado con **Alejandra** y tiene dos hijos: **Camila** (8 años) y **Tomás** (7 años). Reside en su ciudad natal, donde posee una concesionaria de motocicletas. El "Muñeco", como lo llaman en el ambiente, comenzó a correr en Karting en 1976, categoría en la que continuó durante la temporada siguiente. Debutó en el automovilismo en 1980, sobre un Crespi de **Fórmula Renault**. En el '81 corrió en **Fórmula 2 Argentina** con un Berta-Volkswagen. Durante las temporadas '84, '85 y '86 compitió en **Fórmula Renault**, nuevamente con Crespi. En el '87 y '88 incursionó en la **Fórmula 3 Sudamericana**, primero con Berta-Volkswagen y luego con Reynard-Alfa Romeo (obtuvo tres victorias). En 1989 se desempeñó como piloto de pruebas del equipo oficial Reynard de la **Fórmula 3 Británica**. Allí tuvo la oportunidad de compartir jornadas de pruebas con **Mika Hakkinen**, bicampeón de **Fórmula Uno**. El 22 de julio de 1990, en Tucumán, debutó en TC 2000 con un Ford Sierra, marca con la que continuó hasta el torneo '94. En el '95 se consagró subcampeón con un Renault 19, detrás de **Juan María Traverso**. Posteriormente se incorporó al equipo oficial Berta-Ford, con el que este año obtuvo su **primer Campeonato de Turismo Competición 2000**, hasta el momento, único título en su carrera deportiva. En la categoría Cingolani disputó **185 carreras**, logró **doce victorias**, marcó **26 pole positions** y registró **22 records de vuelta**.



Traverso, como pez en el agua

El Flaco volvió a ganar después de dos años. Y lo hizo con Toyota en la primera victoria de la marca en TC2000. Con su natural habilidad para manejar en el agua superó a otro especialista: el sorprendente Mariño



Victoria 67 de Traverso en la categoría, 39 más que Bessone, el segundo más ganador. Abajo, Mariño, un contento Traverso y Martínez.



Si bien el **Toyota** era un auto con el que se podía ganar, **Juan María Traverso** confiaba más con pisar el segundo o el tercer escalón del podio. Pero así son las carreras. El triunfo que tenía al alcance de la mano y se le escapó este año en Rafaela lo capturó en **Paraná**. Un circuito que el Flaco conoce como pocos, donde ya había ganado con Chevrolet en Turismo Carretera y

con un Honda en TC2000, justamente su última victoria en la categoría hasta el domingo. Decir más es caer en la redundancia de todo lo escrito sobre Traverso en los últimos diez años. Mejor decir que al final se vio a un ramallense que contagiaba alegría. Era la sonrisa de un "prócer" del automovilismo que está pronto a cumplir 50 años (el 28/12) y estirar su vigencia. ¿Recuerdan cuando hace dos años él mismo ponía un límite preciso a sus días sobre un auto de carrera? La fecha no iba más allá del 31 de diciembre de 2000. Pero el Flaco tiene hambre y ganas. Toyota lo contrató hace un año. Y el tipo ama lo que hace, la única forma de realizar bien un trabajo. Además, no sabe hacer tan bien otra cosa que no

sea manejar autos de carrera. A esta altura, muchos de sus contemporáneos están retirados o cumplen otra función en el automovilismo. Él, a sus 14 títulos en autos con techo, pretende agregarle uno más. A los 50 años trabaja como un pibe de 20. En silencio, recorre miles de kilómetros para desarrollar el Toyota de TC2000. Embarcado en un proyecto de una nueva categoría. Soporta que sus enemigos, esos que supo ganarse en treinta años de automovilismo, lo tilden de "viejo", con lo que la devaluada imagen significa en tiempos de lifting y exitismo. Y contestándoles, por supuesto. Traverso ganó también porque volvió a demostrar que es uno de los pocos especialistas en el agua (ahora le sur-



"Me gustaría que mañana llueva, así finalizo el año con una buena actuación", dijo el sábado Alfredo Mariño. El uruguayo resultó ser un fenómeno bajo el agua.

gió un competidor, el sorprendente **Alfredo Mariño**). Este envión, después de dos años sin conocer el triunfo en la categoría de la cual es absoluto referente, le permite a Traverso demostrar que no había perdido sus dotes. Demostrarle a los demás, porque él todavía lo tiene bien claro, que su aspiración es ganar un campeonato con su actual equipo. ¿Y después? "El día que sienta que no puedo dar todo lo que sé arriba de un auto, habrá llegado el momento de decir basta", fue una de sus frases en la conferencia de prensa que puede tomarse claramente como respuesta.

Técnicamente, el auto pareció encontrar una vez más el rumbo ascendente que traía hasta la carrera de Rafaela. "Después de esa competencia le pusimos un paracaídas invisible", bromea **Leonardo Monti**, uno de los responsables del equipo. Los problemas comenzaron después de aquella competencia, en la que el equipo trabajó en el intento de me-

jorar el chasis. En cuanto al problema del motor que aquejó al Corolla del Flaco en Paraná, se debió a la baja temperatura. Cuando esto sucede se activa el cebador y el sistema envía combustible en exceso. Traverso corrigió el caudal desde el interior del habitáculo, durante las dos vueltas en las que ingresó el auto de seguridad, y mantuvo el resto de la carrera la carburación apropiada a la temperatura reinante.

DEFINICIONES EN 15 DÍAS

En **Ford** la decisión de cómo sigue el equipo en 2001 tiene cuatro protagonistas: el grupo de la fábrica y la **Comisión de Concesionarios, Telefónica, Repsol YPF** y **Berta Motorsport**. Todavía no hay consenso si el año próximo el equipo estará constituido por dos o tres autos, premisa de la cual puede depender la continuidad de **Henry Martín**, quien cuenta con el grupo de Concesionarios y la petrolera entre sus aliados más fuertes. Además, puede surgir

ASÍ FUE LA CARRERA

1ª vuelta. Martínez pica en punta. Canela, Crespi, Bessone y Martín se rozan antes de llegar a la segunda curva. Metros después se pasan de largo Furlan, García y Bini. Spataro es penalizado por falsa largada.

2ª. Se encolumnan Martínez, Traverso, Furlan, Peón y Bueno.

3ª. Los Ford de Cingolani y Ponce superan a Peón. Martín marcha en el duodécimo lugar.

4ª. Despiste de Armellini. Martínez saca ventaja por problemas en el motor del auto de Traverso.

5ª. Buena labor de Zaniratto que se ubica quinto.

6ª. Se despista Ponce y baja del cuarto

al octavo puesto. Segundo trompo de Armellini y abandona Bessone. Entra el auto de seguridad.

7ª. Se relanza la carrera. Traverso supera a Martínez. Los siguen Furlan, Zaniratto, Cingolani, Peón, Belloso, Ponce y Mariño, que había largado decimoquinto.

11ª. Cingolani es campeón porque abandona Martín.

17ª. Abandona Cingolani.

18ª. Mariño supera a Zaniratto y dos vueltas más tarde a Martínez.

23ª. Silva marcha octavo y se asegura la tercera colocación del torneo.

31ª. Final. No se registran modificaciones entre los diez primeros desde el giro 21.



LOS PROTAGONISTAS

JUAN MARÍA TRAVERSO: "Al principio fue una carrera complicada. Las condiciones del tiempo no eran buenas y la mayoría de los pilotos que usamos por primera vez este tipo de neumáticos para lluvia sufrió algún despiste. Mi panorama se aclaró a partir de la tercera vuelta, cuando el único que estaba adelante era el Gurí Martínez. En esa primera parte de la carrera estuve a punto de ingresar a boxes por una falla en el motor. Estaba en eso cuando salió el auto de seguridad a pista. Hice un par de vueltas en primera velocidad para ver si se solucionaba y, cuando se relanzó la carrera, el motor aceleraba limpio. Este resultado es una buena manera de terminar el año y abre la esperanza de otro con una buena perspectiva para pelear el Campeonato".

ALFREDO MARIÑO: "No esperaba ni en sueños terminar el año de esta manera. Había quedado conforme con mi actuación en Buenos Aires, donde puede correr rezagado entre los punteros y en su ritmo, y no me resultó fácil. Pero en Paraná realicé mi mejor clasificación del año. No largué bien la carrera y las primeras vueltas fueron difíciles porque no se veía nada. Con el correr de los giros traté de ser consistente y me esforcé para rendir mejor bajo el agua. Este segundo puesto es un broche de oro a mi primer año en la categoría".

OMAR MARTÍNEZ: "El Flaco y Mariño me superaron bien. Como dijo Traverso, fue muy complicado llevar el auto con la pista mojada. Supongo que la falla que sufrió en el motor de su auto sirvió para que le sacara ventaja al principio. Pero después de la intervención del auto de seguridad, me pasó muy bien. Me llamó la atención cómo Mariño se acercó en dos o tres vueltas posteriores. Pregunté por radio si venía con giros menos, como en Buenos Aires, pero me dijeron que en ese momento era el tercero de la carrera. Así que lo felicito por el buen desenvolvimiento que desarrolló bajo el agua".



Furlan, Bini, Mariño, Martínez, Bueno, Spataro y Traverso, rumbo a la primera curva, de la que saldría primero el Gurí.



Zaniratto despidió el año con un cuarto puesto. En 2001 correrá un Honda Hatchback en el TN.

otra alternativa que ilusiona a la fábrica: reemplazar el Escort por el **Focus** en junio del 2001, tarea que aumentará la demanda de los pilotos. La verdad, no parece una opción tan lejana. **Luis Arthur**, presidente hasta hace poco de la Comisión de Concessionarios, anticipó que en una quincena la incógnita debería estar despejada. Hasta arriesgó una fecha, el 19 de este mes. Ese día habrá una fiesta por la obtención de los campeonatos y sería el momento ideal para anunciar la formación del equipo 2001. Los rumores no terminaron allí. El nombre de Juan María Traverso apareció vinculado con el equipo de Berta. La versión salió de un hombre presente en una de las discretas reuniones que suelen hacerse entre pares de Comisión Directiva. Las consultas llegaron hasta Oreste Berta (h), quien ante la solicitud de los medios no negó el rumor y despejó toda duda al calificar con "cero posibilidades" a tal negociación. Una manera de decir no sin ser descomedido. "El año que viene voy a salir campeón pero con Toyota", fue la res-

puesta de Traverso sobre esta historia, y dejó claro que el equipo saldrá a correr el próximo Campeonato con un auto nuevo. Sinceramente, es difícil imaginar a Traverso en Ford (aunque a esta altura de su carrera no dudaría en sentarse sobre un auto ganador), sobre todo después de una victoria interna que para el año próximo Campeonato logró disminuir en 25 kilos el lastre de los Honda y los Toyota, respecto de los 50 con que fueron penalizados hasta el último fin de semana.

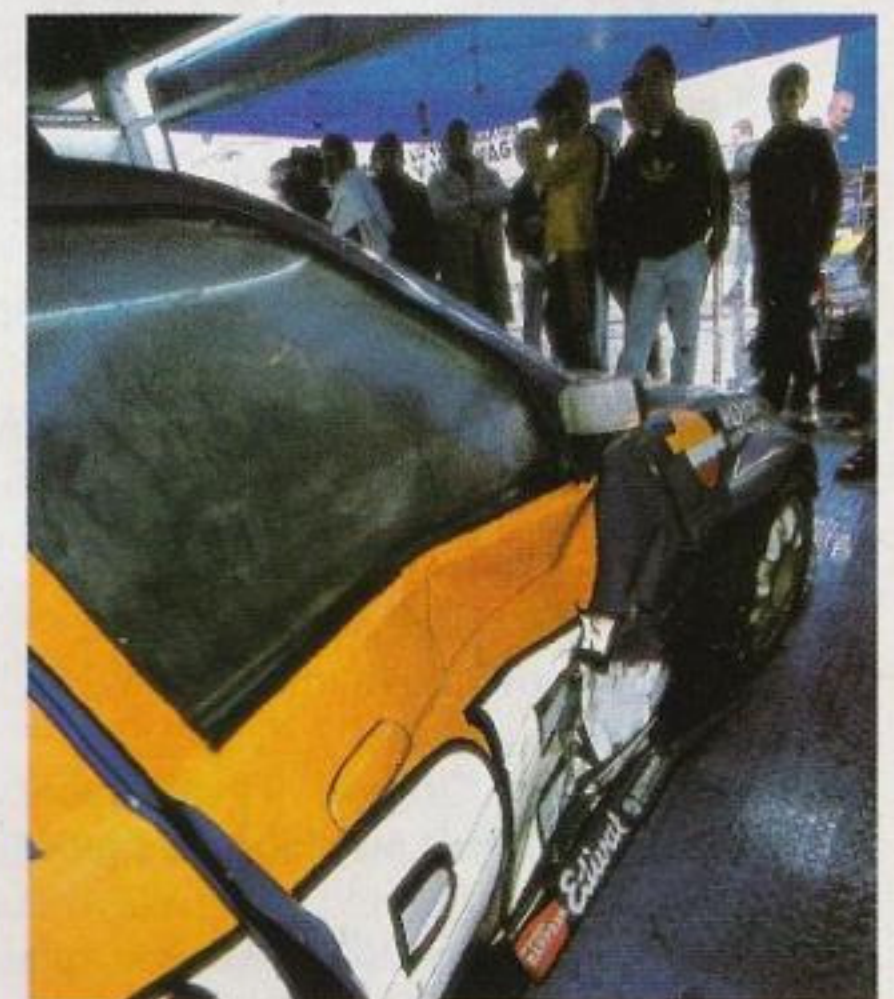
CHICANITAS

■ **NUEVE DE JULIO.** **Guillermo Maldonado**, que en algún momento de su campaña aconsejó a Daniel Cingolani, fue uno de los primeros en salir hacia Nueve de Julio para participar del recibimiento. Y dijo del campeón: "Es un justo ganador por su regularidad y porque manejó muy bien la situación cuando las cosas no le salieron muy bien en dos o tres carreras".

■ **ASTRA.** Por reglamento, el año próximo se interrumpe la participa-

ción del **Chevrolet Vectra**. Pero **Hugo Bini** todavía no cuenta con su reemplazo generacional, el **Astra**, por cuyo casco entabló gestiones con **General Motors**. Si el modelo se demora, podrían pedir una excepción y arrancar las primeras dos o tres carreras con el actual Vectra. Mecánicamente el motor es el mismo y sólo cambian de un modelo a otro la distancia entre ejes y el ancho de la trocha.

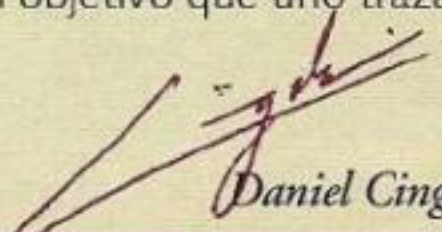
■ **INQUIETUD.** **Yasuzi Kawano**, responsable de comercialización de **Toyota Research Development**, se encuentra en el país hasta este miércoles y en la cena del sábado junto a casi todo el equipo surgió la posibilidad de llevar un modelo en



El golpe lateral que sufrió el Escort Zetec de Henry Martin. Su abandono consagró automáticamente a Cingolani.

UNA SATISFACCIÓN ÚNICA

Fue una carrera problemática e inesperada. Solucionar las complicaciones en el auto nos llevó bastante tiempo durante el fin de semana. Lo habíamos mejorado en las pruebas libres del domingo a la mañana, pero el clima cambió y todo ese trabajo sirvió de poco. Modificamos la puesta a punto y cuando salimos a la grilla la lluvia ya era intensa, y una vez largada la carrera, la visibilidad casi nula. En muchas curvas perdía la referencia hasta el límite de la pista. Cuando veía que se acababa el asfalto daba el volantazo para doblar y no despistarme. Estuve mucho tiempo en la sexta ubicación, hasta que el agua afectó el motor. Ya tenía la información del abandono de Henry pero quería festejar el título tras la bandera a cuadros. Dios es generoso conmigo. Estaba ahí cuando a mediados de temporada perdía buenos puntos por el Campeonato, pero ninguno de los que ahora me seguían en las posiciones sumaba más. Con trabajo y perseverancia llegaron los logros. Mi primera victoria, un subcampeonato y ahora el Campeonato. Trabajé mucho para llegar a este título y no importa cuánto demoré. Verdaderamente es una satisfacción única. Nunca bajé los brazos, por eso pude mantenerme tantos años en buen nivel. Este esfuerzo es además de Oreste Berta, de Orestito, de los patrocinantes y de la nobleza del Escort, armado por todos los mecánicos en Alta Gracia. A ellos también va mi gratitud y el reconocimiento porque el automovilismo requiere de todos para cumplir exitosamente con el objetivo que uno traza.


Daniel Cingolani



CAUSAS DE ABANDONOS

Hernández, no largó por falla eléctrica; Canela, Bini, García, Urretavizcaya y Armellini, toques y despistes; Martín y Cingolani, motor; Bessone, despiste; Bueno, rendimiento; Giorgi, motor. Todos abandonaron.

escala del auto a **Japón**, para ser examinado en el túnel de viento de la casa matriz.

■ **ALFA**. El sábado 25 de noviembre y el miércoles 29, el Alfa Romeo construido por Mauro Saravia y motorizado por Juanjo Montegudo,

giró en los circuitos de Paraná y Buenos Aires con "Cocho" López y Gustavo Der Ohanessian al volante.

Las pruebas arrojaron un resultado promisorio pero los responsables del proyecto evaluaron perfeccionar el auto para estar al nivel competitivo

que exige la categoría. De allí que el grupo resolvió presentarse directamente el 18 de marzo, en la primera carrera de TC2000.

■ **SUSPENSIÓN**. Marcelo Bugliotti fue suspendido por dos fechas (la primera la cumplió en Paraná y su



CORVEN[®]
Calidad en acción

Nuestro nuevo packaging



Juan Manuel Silva le dejó el uno a Cingolani. El Pato señaló que es imposible competir con 150 kilos de lastre en su auto. Largó último y llegó octavo.



Fabián Flaqué finalmente obtuvo la Copa de Particulares sobre el Escort del equipo de Luis Belloso, con alguna asistencia en elementos del equipo oficial. El sanjuanino no defraudó. Terminó entre los diez primeros en siete competencias y ganó su división con cuatro victorias. Abajo, Esteban Tuero abandonó la primera fila de la grilla para reparar los espárragos de la rueda delantera izquierda. Loable trabajo, ya que llegó noveno. El equipo de Yoyo Maldonado igual penó con el abandono de Hernández en la vuelta previa.



lugar lo ocupó Luis Belloso) como consecuencia de los agravios vertidos hacia las autoridades de la CDA y de la categoría. Por lo tanto, tampoco estará en la apertura del próximo Campeonato.

■ **MENDOZA.** La CDA del **Automóvil Club Argentino** recibió un pedido de su homónimo mendocino con el fin de organizar una competencia de **TC2000**. El interés de ambas partes es muy fuerte, aunque antes los cuyanos habrán de concretar las reformas pedidas oportunamente en 1997 por la **Subcomisión de Circuitos y Seguridad**. Se trata básicamente de reasfaltar parte del circuito, acondicionar algunos pianitos y construir un paredón perimetral en zonas de alto riesgo. La fecha solicitada es la del 20 de mayo.

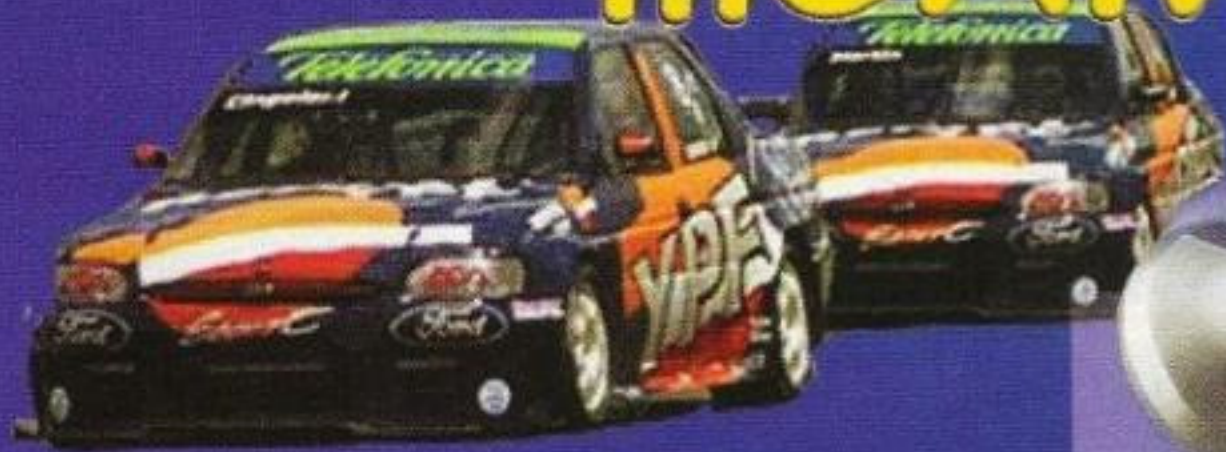
■ **SAN RAFAEL.** Simultáneamente, la **Asociación Sanrafaelina de Automovilismo** le entregó a **Pablo Brea** (RR.II. de TC2000) una nota interiorizándolo sobre una presentación en el trazado de esa ciudad, recientemente remodelado y extendido a unos 3.300 metros.●

*Domingo Camarda
Fotos: Armando Rivas y Jorge Marchesin*



Guillermo Ortelli, la semana pasada, a punto de subirse por primera vez al Toyota. Está todo dado para que el año próximo corra con la marca.

Felicitaciones ¡¡¡CAMPEONES!!!



TC 2000



D. Cingolani

H. Martin

G. Ponce De León

Agradecemos al Equipo **BERTA**

Motorsport

y a ORESTE BERTA,

por haber confiado siempre en la
única válvula ganadora...



FICHA GENERAL

Denominación de la prueba:Gran Premio de Paraná.
Ubicación del escenario:a 5 kilómetros del centro de la ciudad de Paraná (Entre Ríos).
Autoridades:Comisarios Deportivos, Ricardo Meritello, Hugo Lara y Alfredo Menéndez; Comisarios Técnicos, Carlos Rivas, Roberto Franzi y Sergio Maccello.
Participantes:28 en clasificación; 26 en carrera.
Infraestructura del escenario:..... muy buena.
Condiciones climáticas:templado viernes y sábado; lluvioso el domingo.
Espectáculo:muy bueno.
Organización:correcta.
Público:5.. mil personas, aproximadamente.



ORDEN DE LARGADA

1º) García (5), 1m33s660/1000 a 162,012 km/h.
2º) Tuero (12) a 24/1000
3º) Hernández (3) a 74 (*)
4º) Furlan (13) a 87
5º) Martínez (2) a 251
6º) Spataro (40) a 280
7º) Armellini (6) a 329
8º) Bini (21) a 349
9º) Bueno (41) a 503
10º) Traverso (25) a 542
11º) Belloso (7) a 620
12º) Cingolani (8) a 680
13º) Urretavizcaya (20) a 775
14º) Peón (16) a 890
15º) Mariño (30) a 896
16º) Ponce de León (9) a 960
17º) Martín (4) a 1s095
18º) Flaqué (19) a 1s271
19º) Canela (22) a 1s295 (*)
20º) Bessone (h)(11) a 1s302
21º) Crespi (24) a 1s342
22º) Zaniratto (31) a 1s768
23º) Giorgi (18) a 1s844
24º) Bradas (43) a 2s079
25º) Silva (1) a 2s156
26º) Benseny (33) a 3s792
27º) Videle (39) a 4s606
28º) Tettamanzi (28) a 5s298
29º) Sorrentino (32) s/t.

Ref.: (*): No largaron.

CLASIFICACIÓN FINAL (31 vueltas - 130,665 km)

Pos	Piloto	Marca	Tiempo
1º)	Juan M. Traverso	Toyota Corolla	1h00m30s695
2º)	Alfredo Mariño	Mitsubishi Lancer	a 12s684
3º)	Omar Martínez	Honda Civic	a 22s607
4º)	Aníbal Zaniratto	Honda Civic	a 24s646
5º)	Gabriel Ponce de León	Ford Escort Zetec	a 27s056
6º)	Gabriel Furlan	Mitsubishi Lancer	a 47s871
7º)	Luis Belloso	Honda Civic	a 54s842
8º)	Juan M. Silva	Honda Civic	a 1m14s237
9º)	Esteban Tuero	VW Polo	a 1m24s134
10º)	Fabián Flaqué	Ford Escort Zetec	a 1m32s147
11º)	Pablo Peón	Chrysler Neon	a 1 vuelta
12º)	Hernán Bradas	Honda Civic	a 1 vuelta
13º)	Roberto Videle	Ford Escort Zetec	a 2 vueltas
14º)	Néstor Benseny	Ford Escort	a 2 vueltas
15º)	Emiliano Spataro	Peugeot 306	a 4 vueltas
NC)	Jorge Giorgi	Ford Escort Zetec	21 vueltas
NC)	Luciano Crespi	Chevrolet Vectra	18 vueltas
NC)	Daniel Cingolani	Ford Escort Zetec	17 vueltas
NC)	Carlos Bueno	Peugeot 306	12 vueltas
NC)	Henry Martín	Ford Escort Zetec	11 vueltas
NC)	Lucas Armellini	Toyota Corolla	5 vueltas
NC)	Ernesto Bessone (h)	Chrysler Neon	2 vueltas
NC)	Roberto Urretavizcaya	Honda Civic	2 vueltas
NC)	Nelson García	Mitsubishi Lancer	1 vuelta
NC)	Alejandro Bini	Chevrolet Vectra	1 vuelta
NC)	Sergio Tettamanzi	Fiat Marea	1 vuelta

Promedio del ganador: 129,560 km/h. **Récord de vuelta:** Mariño en la 29ª, en 1m49s177/1000 a 138,985 km/h.

Diferencia métrica: Del 1º) al 2º): 453,83 metros; al 3º): 806,01 metros.

Penalización: Spataro, por falsa largada.

LOS GANADORES DE 2000

POR PILOTOS

Daniel Cingolani	3
Henry Martín	2
Walter Hernández	1
Omar Martínez	1
Gabriel Ponce de León	1
Esteban Tuero	1
Marcelo Bugliotti	1
Ernesto Bessone	1
Juan Manuel Silva	1
Gabriel Furlan	1
Juan María Traverso	1

POR MARCAS

Ford	6
Honda	3
Volkswagen	2
Chrysler	1
Mitsubishi	1
Toyota	1

CAMPEONATO (Posiciones finales)

PILOTO	Río Cuarto I	Trelew	O. Cabalén	San Juan I	Paraná I	Oberá	B. Blanca	Rafaela	Bs. As I	San Jorge	San Juan II	Río Cuarto II	Bs. As. II	Paraná II	TOTAL
1º Daniel Cingolani	12	-	16	13	20	-	-	3	-	-	21	15	20	-	120
2º Henry Martín	-	21	4	10	9	8	8	10	1	-	-	20	15	-	106
3º Juan M. Silva	-	-	6	-	4	12	16	6	20	-	-	10	10	3	87
4º Walter Hernández	20	4	10	6	15	-	-	-	6	-	-	8	12	-	81
5º Gabriel Ponce de León	4	2	2	20	1	6	4	-	3	-	10	13	8	8	81
6º Omar Martínez	16	6	20	4	2	-	-	4	8	4	-	-	-	12	76
7º Marcelo Bugliotti	8	-	-	8	-	3	20	-	4	15	15	-	-	-	73
8º Esteban Tuero	-	-	12	-	-	21	6	12	-	12	1	3	-	2	69
9º Gabriel Furlan	-	8	-	15	-	-	3	-	2	21	12	-	-	6	67
10º Juan M. Traverso	-	12	-	-	-	4	-	1	15	-	8	1	-	20	61

Luego se ubican: Bessone (h), 55 puntos; Flaqué, 44; Urretavizcaya, 43; Zaniratto, 37; García, 25; Bini y Crespi, 23; Spataro, 21; Armellini y Mariño, 15; Peón, 9; Derfler, 5; Belloso, 4; Giorgi, 3; Bueno, 3 y Ramos, 2.

Copa TC2000

Flaqué, 164 puntos; Urretavizcaya, 139; Giorgi, 106; Canela, 99; Crespi y Bini, 84; etc.



SEGUROS *para el* HOGAR.

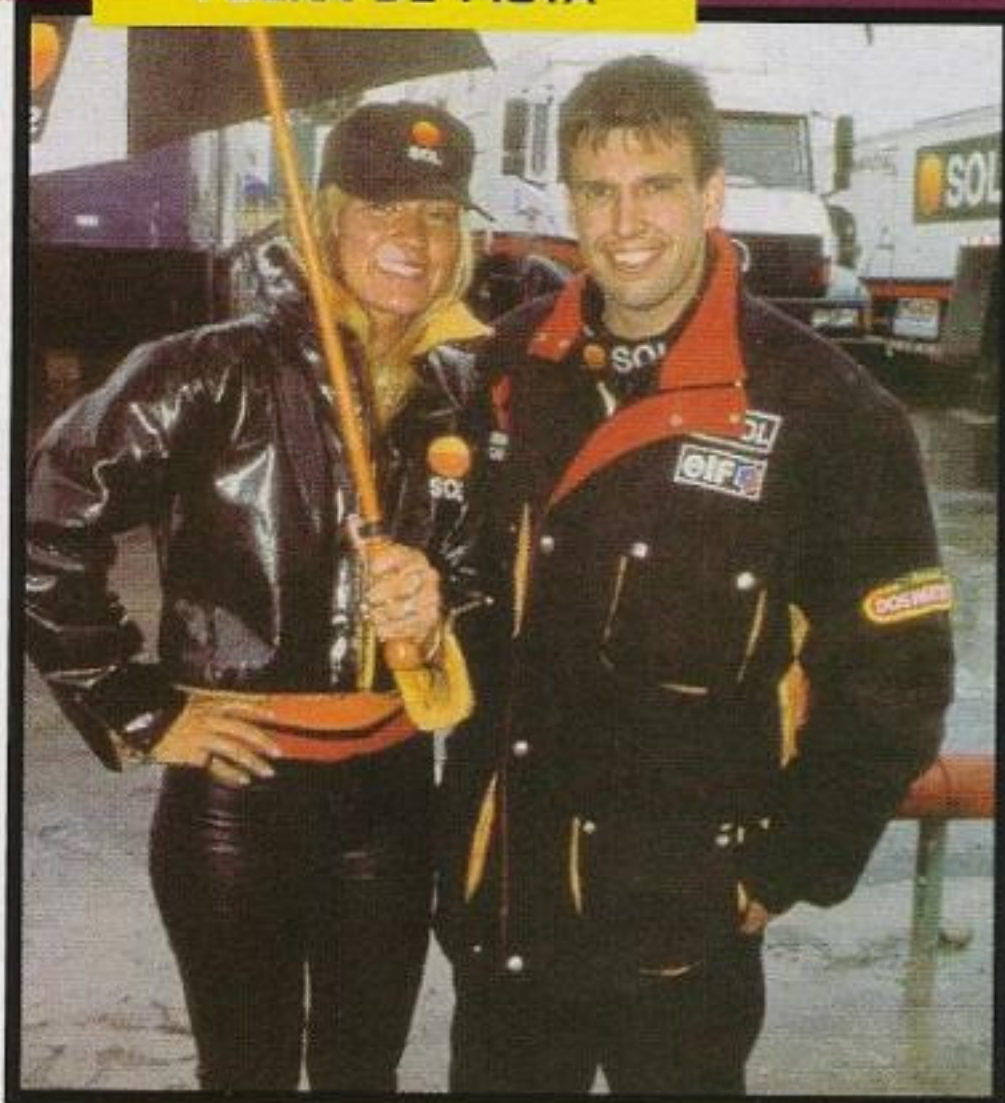
Para proteger su hogar,
sólo es necesario \$10 al mes.

Sabemos que el cuidado y la seguridad de su casa son muy importantes para Usted. Por eso queremos ofrecerle la mejor protección que ampare diversos riesgos, tales como los derivados de incendios, robo o hurto del contenido general, daños por agua y cristales, entre otros. Para eso le ofrecemos un seguro para su vivienda con cobertura total de \$72.000, abonando solamente \$10 mensuales. Además, ponemos a su disposición en forma gratuita, un servicio de urgencias domiciliarias y otros adicionales en caso de siniestro. Consulte por otras variantes de cobertura. Diríjase a cualquiera de nuestras Dependencias de Seguros o bien llámenos al:

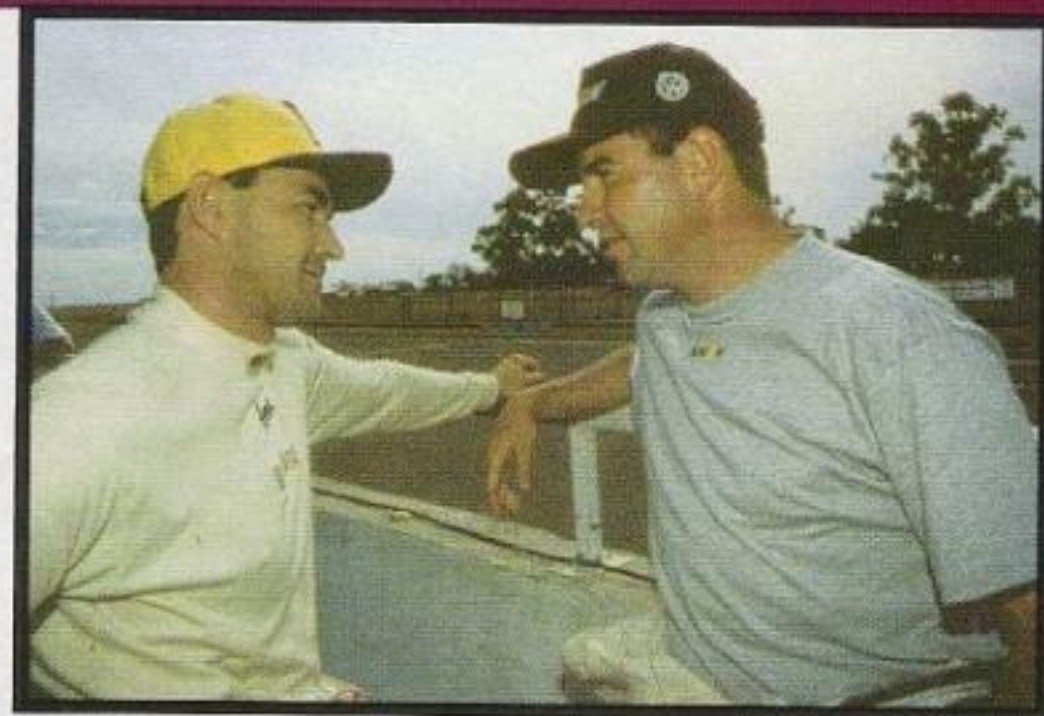
www.aca.org.ar

0-800-888-9888

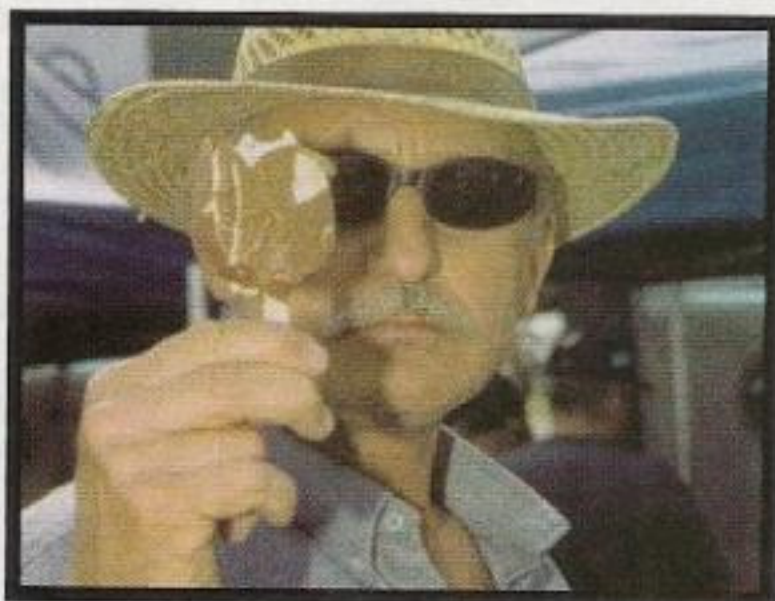
ACA
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



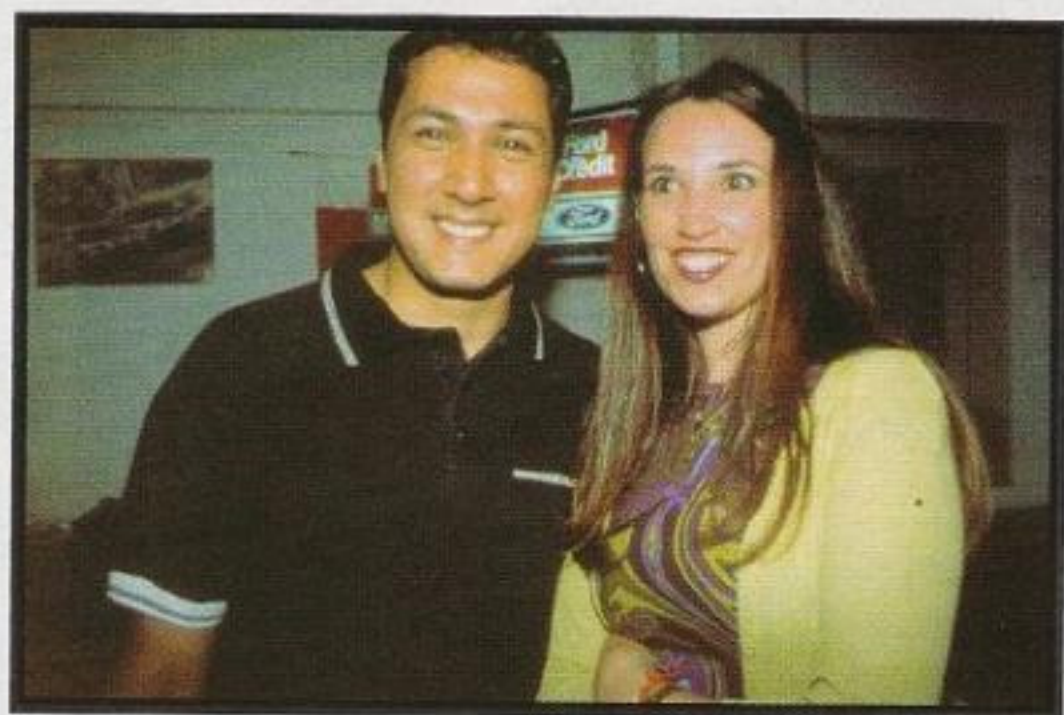
REVELACIÓN. Alfredo Mariño se siente cómodo con la promotora y con la lluvia. Contó emocionado que había tanteado el Mitsubishi en Buenos Aires, cuando clasificó con el piso mojado, y eso le dio más confianza.



DOS POR TRES. Ambos contaban con posibilidades de quedarse con el tercer lugar en el Campeonato antes de la carrera. En 2001, Hernández pintará el 4 sobre el Bora y Gurí el 6 en el Civic.



HELADO. Se quedó Guillermo Maldonado por la mala suerte de sus autos. Hernández no largó y Tuero lo hizo desde boxes después de romperse uno de los espárragos de una rueda en la vuelta de reconocimiento.



YO, MATÍAS. El colega Matías Sánchez, del servicio de prensa del TC2000, presentó en sociedad a su prometida, en lo que fue considerado un paso importante en su camino hacia el altar. Y bueno, con una perla así...

HINCHADA. Varios seguidores se movilizaron desde Nueve de Julio y de Rosario para no perderse la coronación del piloto.

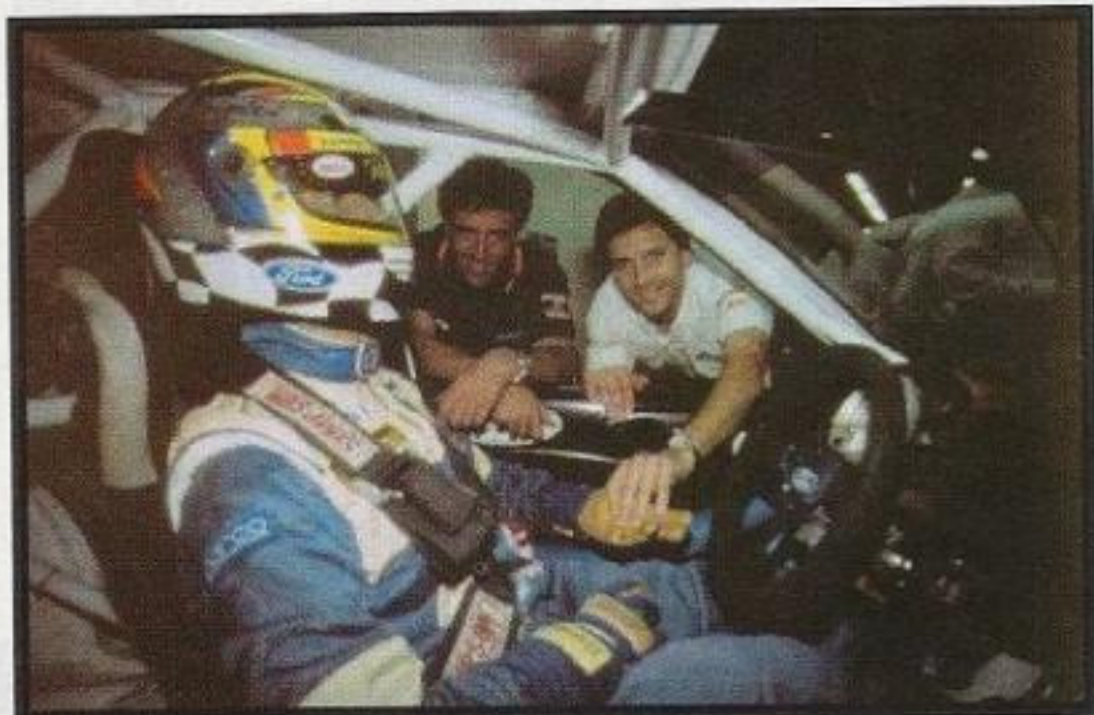


NEUMÁTICOS. Ante la inminencia de la lluvia, Willy Kissling, Maldonado, Orestito Berta y el contador Jorge Graffigna (atuendo rojo) llegan a un acuerdo sobre las cubiertas a utilizar.

BUENA COMUNICACIÓN. Pablo Brea, encargado de las Relaciones Institucionales de la categoría, junto a uno de los Comisarios Deportivos, Ricardo Meritello.



PEJERREY EN EL AGUA. Volvió Luis Belloso con el Civic que no pudo correr Marcelo Bugliotti. El Peje recibió el O.K. de Alta Gracia y sumó sus únicos cuatro puntos del Campeonato.



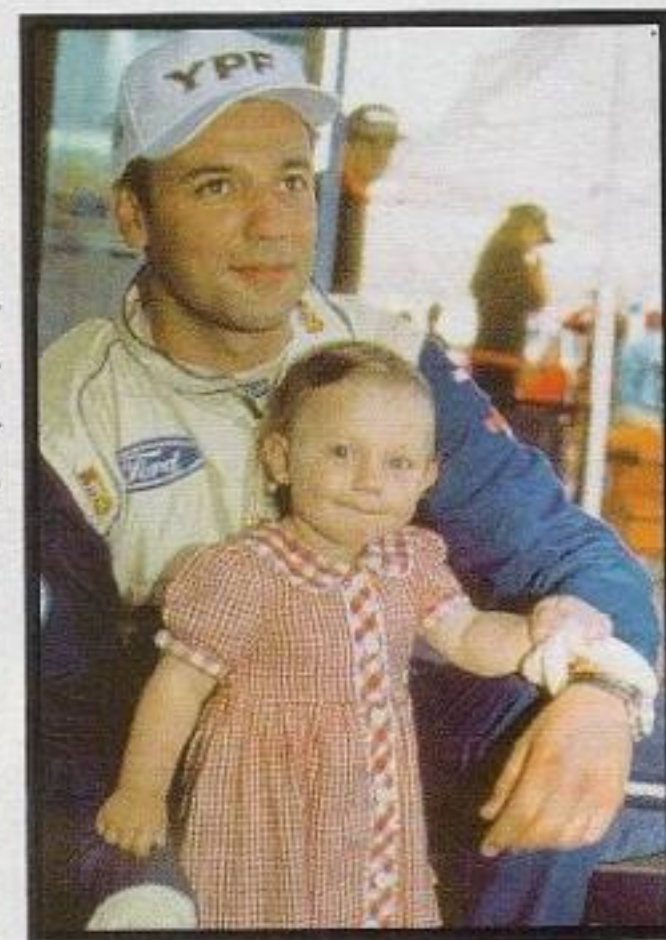
PILOTO AUTOMÁTICO. El último invento de los Berta apunta a minimizar los riesgos para los pilotos. Daniel Cingolani y Oreste Berta (h) se asoman por la ventanilla, dejando en evidencia quién es el auténtico Muñeco...



A FESTEJAR. Gastón Perkins no se la iba a perder. Fue uno de los primeros en liberar sus impulsos. Con tanta fuerza que también arrastró al subcampeón Henry Martín.



UNO MÁS. Nelson García fue puntual. Estacionó el Lancer a la salida de la primera curva, junto a la parillita de los muchachos, y calmó gustoso su apetito. Mientras observaba la carrera como un espectador más.



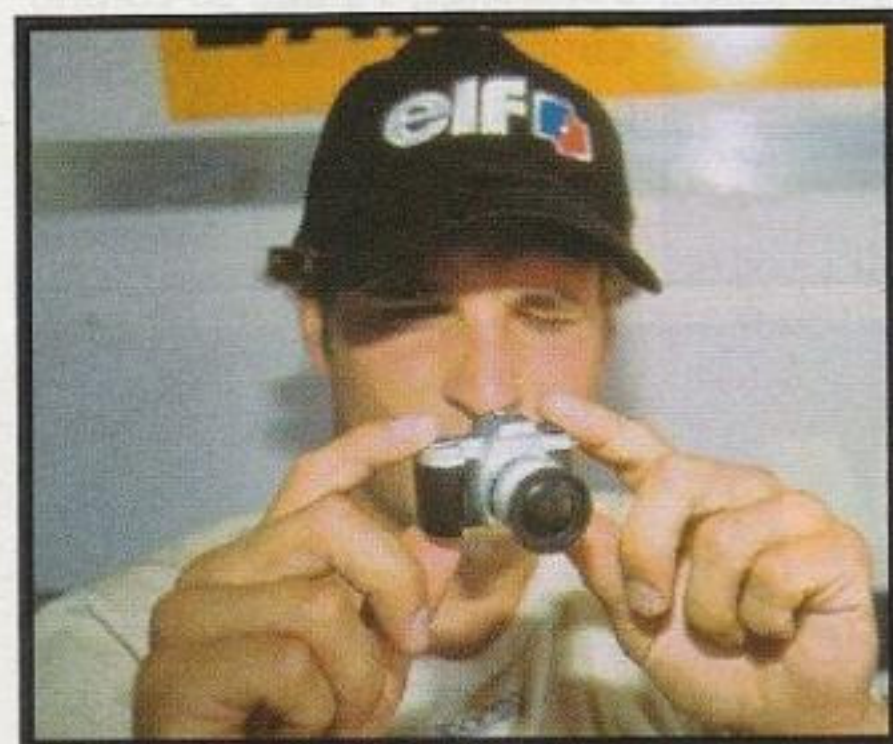
PAPITO. Henry Martín y su pequeña Alexia disfrutaron un momento de distensión. En quince días se develaría la incertidumbre que rodea a la formación del equipo para la próxima temporada..



A REFRESCARSE. Emiliano Spataro se olvidó por un momento de su particular competencia con Bueno. Lo cambió por las chicas de Peugeot, un rubro en el que Cacá también acelera a fondo.



HÉROES ANÓNIMOS. Valga un reconocimiento para quienes el automovilismo es una mezcla de trabajo y pasión, tal cual lo sienten estos mecánicos del equipo Berta Motorsport.



CLICK. Lucianito tuvo cámara y acción. Fuera de la pista se dedicó a promocionar el encendedor y en pista se rozó con Cachi Canela, por lo que debió perder algo de tiempo en boxes.



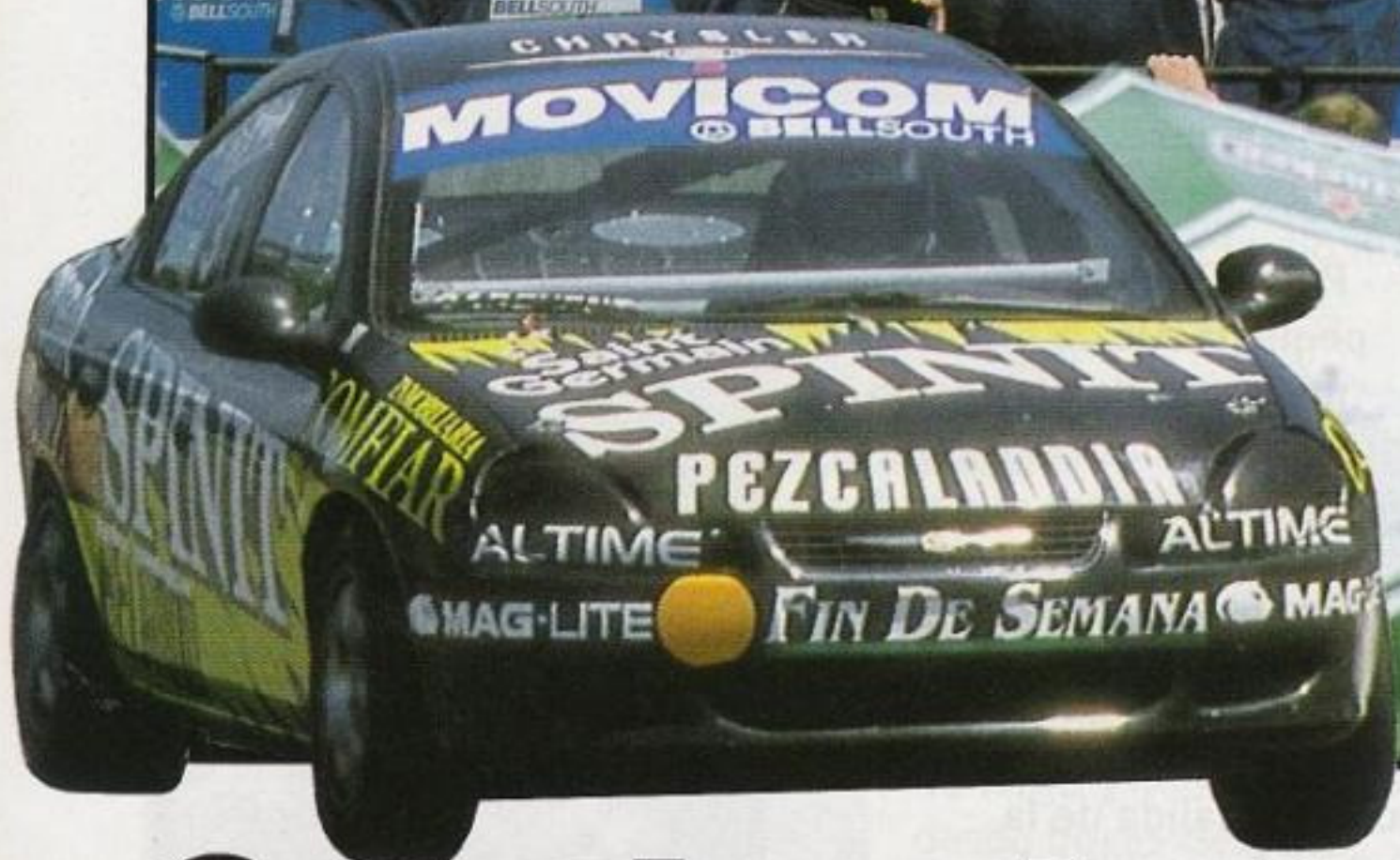
CARNAVAL ADELANTADO. Las chicas de una comparsa cambiaron de representante y adoptaron a Cacá Bueno cuando supieron que es carioca. Hubo baile, contoneos que levantaron suspiros y al final, agua...

DESAFÍO CHRYSLER

14ª FECHA - PARANÁ, ENTRE RÍOS

BELLSOUTH

Algarabía en el podio, mientras abajo se recorta la silueta del auto campeón de Mauricio Barberis.



Eufórico, Tomás Harpe tras la victoria.

Contienda bajo el agua

Los pilotos de la categoría le hicieron frente al mal tiempo en una carrera que consagró campeón a Mauricio Barberis.

agua después de asomarse a la quinta posición en la primera vuelta de carrera. Tomó la punta en el séptimo giro y no la abandonó hasta la victoria, para lo cual debió doblegar a Treviño que había sido fugaz puntero en la sexta. Lo sorprendente es que Harpe había partido desde la séptima fila... La otra lucha, la del Campeonato, la disputaban más atrás Mauricio Barberis (17° en clasificación) y Ariel Pacho (16°), separados por 17 puntos. Si bien Ariel terminó tercero y Mauricio sexto, esto no alcanzó para modificar las posiciones, ya que se coronó campeón Barberis por once puntos de diferencia. •

“A mal tiempo buena cara”. Los pilotos completaron dos vueltas de reconocimiento antes de largarse la carrera bajo la lluvia. Para muchos esta era una de sus primeras experiencias bajo el agua, y el resultado fue un show de toques, despistes y trompos. De entrada nomás, Gonzalo Arenas, el poleman, se pasó de largo en la primera curva y para no ser menos lo siguieron varios de los que venían atrás. En esa confusión tomó la punta “Max”, escoltado por Juan Treviño, Macera y Sanjurjo. Lejos estuvo la fila de estabilizarse. Tomás Harpe demostró lo bien que le sienta el

DESAFÍO[®]
CHRYSLER

www.desafiochrysler.com.ar

AUTÓDROMO DE PARANÁ - CIRCUITO DE 4.215 METROS
3 DE DICIEMBRE DE 2000.

PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN

Arenas, 1m53s963 a 133,148 km/h; “Max” a 15/1000; Triviño a 28; Baca a 142; Grinóvero a 164; etc. (Clasificaron 28 autos)

CLASIFICACIÓN FINAL (10 VUELTAS - 42,150 KM)

1º) Tomás Harpe, 22m00s736 a 103,401 km/h; 2º) “Max” a 1s644; 3º) Ariel Pacho a 1s954; 4º) Juan Triviño a 2s600; 5º) Norberto Macera a 6s156; 6º) Mauricio Barberis a 10s611; 7º) Guillermo Detry a 11s471; 8º) Alfredo Sanjurjo a 15s957; 9º) Pablo Pilo a 16s362; 10º) Gonzalo Arenas a 19s337; etc. **Récord de vuelta:** Harpe en la 7ª, en 2m12s788 a 114,272 km/h.

CAMPEONATO (POSICIONES FINALES)

Barberis, 123 puntos; Pacho, 112; Pilo, 98; Harpe, 87; T. Perkins y Trave, 83; etc.

Fotos: A. Rivas y J. Marchesin

MOVICOM
BELLSOUTH



**POR CADA CAMBIO DE ACEITE CON PENNZOIL,*
UN TERMO LUMILAGRO DE REGALO.**



Cambiá el aceite de tu vehículo por *Pennzoil GT 20W-50, *Pennzoil Long-Life 15W-40, *Pennzoil Performax 100 5W-50 ó *Ultra Turbo 10W-40 y llevate de regalo un práctico TERMO LUMILAGRO.

Si sos de los que usa el mate, seguro cambiás por Pennzoil. El Lubricante más vendido en EE UU. Pedilo en los mejores lubricentros de todo el país.



TE PROXIMO CAMBIO DE ACEITE TE PUEDE COSTAR LA MITAD
Desde \$ 29,90



PARA...Y ARRANCA CON PENNZOIL.

Promoción válida desde 1/9/00 hasta el 31/12/00.

T. Nacional y GTA en Buenos Aires

El Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" será escenario de la undécima y última fecha del **Turismo Nacional**. Para recuperar las carreras suspendidas en Pigüé, ambas clases disputarán dos competencias con 52 puntos en juego en cada una de las divisiones. En la **Clase Dos**, **Nicolás Vuyovich** lidera con 160 unidades, seguido por **Claudio Bisceglia** con 147 y **Néstor Percz** con 112. En la **Tres**, el recordado **Walter Tanoni** encabeza la tabla con 133 puntos, escoltado por **Oscar Canela** con 112, **Daniel Stambul** con 90 y **Javier Bernardini** con 83. Por su parte, en **Gran Turismo Americano**,

Gastón Aguirre se consagró tricampeón en la fecha pasada. La actividad comenzará el sábado con entrenamientos y clasificación y finalizará el domingo con la carrera. **CAMPEONATO: Aguirre, 539 puntos; Solmi, 453; Seoane, 448; etc.**



T.I. y F. Honda en La Plata

El **Turismo Internacional** y la **Fórmula Honda** culminarán sus temporadas en el autódromo platense "Roberto Mouras". La actividad comenzará el sábado con entrenamientos y clasificación más la primera de las carreras de los citados monopostos, mientras que el domingo se realizarán las restantes competencias de ambas categorías. **CAMPEONATOS: T.I., Clase Súper, Tarlón, 153 puntos; Kohler 130; Ávalos, 78; etc. Cl.1, Compagnucci, 112; Lago, 107; Porta, 78; etc. Cl. 2, Clementi, 119; Lacava, 108; Del Duca, 93; etc. F.Honda: Arias, 90; Iglesias, 74; Carnevalino, 71; etc.**

Fórmulas Renault en Mar del Plata

Las **Fórmulas Renault** y **Súper Renault** llevarán a cabo la duodécima y última presentación del torneo. En la FR, **Esteban Guerrieri** lidera con 107 puntos, escoltado por **Fabrizio Pezzini** y **Pablo Graziosi** con 97 y 95, respectivamente (habrá diecisiete en juego). En la FSR, **Mariano Bainotti**, ya consagrado campeón con 160 puntos, buscará su

séptima victoria de la temporada. **Rafael Moro**, con 92 unidades, también tiene asegurado el subcampeonato. La actividad comenzará el sábado, con entrenamientos y clasificación, y finalizará el domingo con las competencias. Completará el espectáculo la **Copa Mégane**, en la que **Rubén Valsagna** tiene el título asegurado con 122 unidades.

Iglesias y Pechito en Valencia

El bonaerense **Leandro Iglesias** y el cordobés **José María López** correrán en la última fecha del **Campeonato Italiano y Europeo de Fórmula Renault**, que se desarrollará en el trazado de Valencia, España. Iglesias terminó tercero en la Copa de Invierno de la Fórmula Renault, mientras que para Pechito será su debut en el automovilismo.

Rally Nacional en Jesús María

Con la mayoría de sus torneos definidos -**Jorge Recalde** se impuso en el Absoluto y en la A8 y **Gabriel Raies** hizo lo propio en la N4- el **Campeonato Argentino de Rally** ce-

rrará su temporada en Jesús María, Córdoba, con la décima fecha. La carrera comenzará el viernes, con largada simbólica, y finalizará el domingo, al cabo de dos etapas.

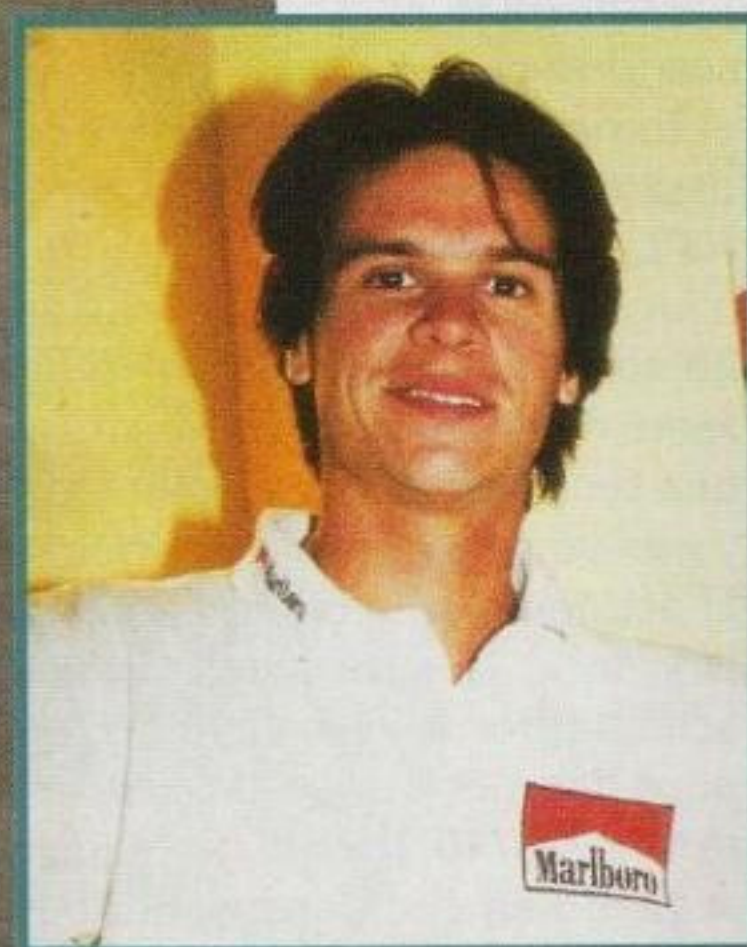
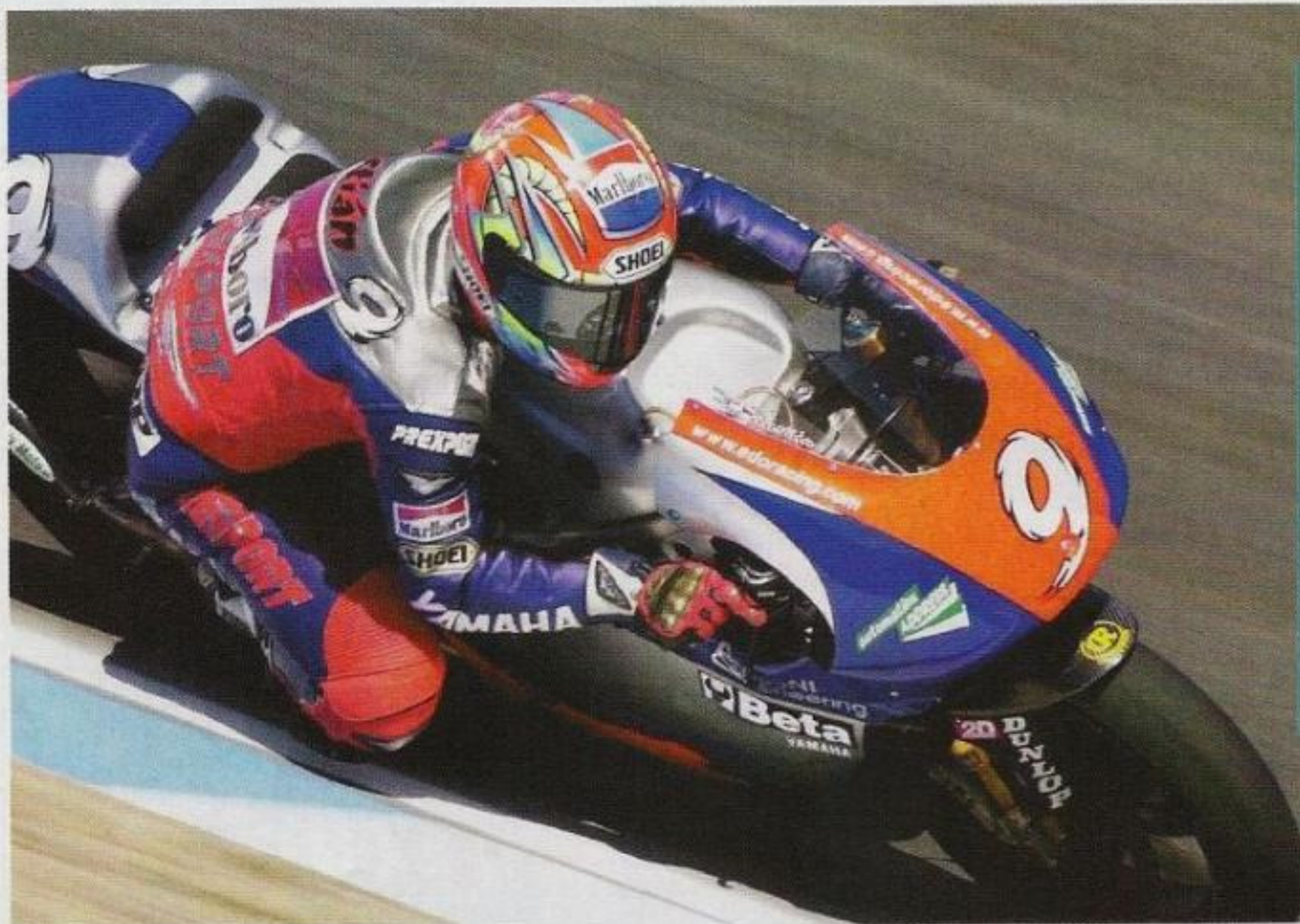


CAMPEONATOS: Absoluto, Recalde (campeón), 59 puntos; A8, Recalde (campeón), 70 puntos; A7 FIA, Bescham (campeón), 90 puntos; A7, Luna (campeón), 52 puntos; N4, Raies (campeón), 55 puntos; N3, Koupoushian (campeón), 46 puntos.

T. Sudamericano en Olavarría

El **Superturismo Sudamericano** cerrará su Campeonato en el Autódromo Sudamericano de Olavarría (Buenos Aires). En la última fecha de este certamen, **Oscar Larrauri** y **Oswaldo "Cocho" López**, ambos a bordo de sendos **Alfa Romeo**, llegan separados por sólo un punto a la definición del título. La actividad comenzará el sábado con entrenamientos y clasificación y el domingo se desarrollará la competencia. **CAMPEONATO: Oscar Larrauri, 100 puntos; "Cocho" López, 99; Oscar Fineschi, 69; Diego Menéndez, 62; Daniel Belli, 56; etc.**

Porto espera sin desesperar



El rafaellino analiza tres alternativas para su futuro deportivo.

¿Qué pasará con Sebastián Porto en 2001? Es una pregunta que toma fuerza en la medida que se acerca el nuevo año, y la continuidad del único representante argentino en el **Mundial de Motociclismo** sigue indefinida. Con una aparente menor ansiedad que la que muestran algunos de sus seguidores, "Sebas" responde desde la tranquilidad de sus vacaciones en su Rafaela natal: "Aunque tengo tiempo, espero tener una definición antes de fin de año, así puedo participar en las pruebas de pretemporada. Existen tres alternativas para seguir en la clase 250 el próximo año. Una es continuar con el equipo Edo, pero con otro patrocinante. En este caso tendré un kit que recibirá asistencia oficial de Yamaha. Otra posibilidad de seguir con Yamaha es una posible integración al equipo Petronas (empresa malaya que patrocinará y dará su nombre a la escudería), que heredará el lugar que este año tuvo el oficial Chesterfield con Jacque y Nakano. En este caso compartiría equipo con el japonés Matsuda y con el malayo Shahrol Yuzy, aunque a éste no lo quieren mucho en Yamaha porque dicen que no está en el nivel de la moto. La tercera es

con Honda y el equipo de Sito Pons, que vino a hablarme en la carrera de Australia. Esta última opción es la que viene más lenta porque faltan definir la moto y los patrocinantes".

- En todos los casos, ¿tendrías que acompañar a las propuestas con un buen apoyo económico?
- No, porque lo de Petronas depende simplemente de la decisión de esta empresa de definir el proyecto. El respaldo económico estaría asegurado y por eso no habría problemas en poner dos o tres motos, porque además es una empresa a tres años. Sí tendría que realizar algún aporte para el Edo o el de Sito Pons. Para lograr eso trabajamos en la Argentina y fundamentalmente en Europa, donde por distintos motivos hay más

posibilidades de conseguirlas.

- ¿Cuál de las tres opciones que se presentan te gusta más?
- Si bien me interesa seguir con Yamaha, porque es una moto que ya conozco, no tengo preferencias por ninguna en especial. Lo que me importa es conseguir una moto y un equipo que me den posibilidades de avanzar. Mi objetivo para 2001 es ganar carreras, algo que no será fácil. Si bien pasaron a 500 cm³ tres grandes figuras como Jacque, Nakano y Ukawa, quedaron Melandri y Katoh, y llega un campeón mundial como Alzamora. Pero igual tengo fe de subirme a una buena moto para pelear por la punta.

Fotos: RaceAccess y J. Marchesin

Un repaso al 2000

Lo mejor: "Haber ganado la Copa IRTA".

Lo peor: "Las caídas en Montmeló, Estoril y Motegi".

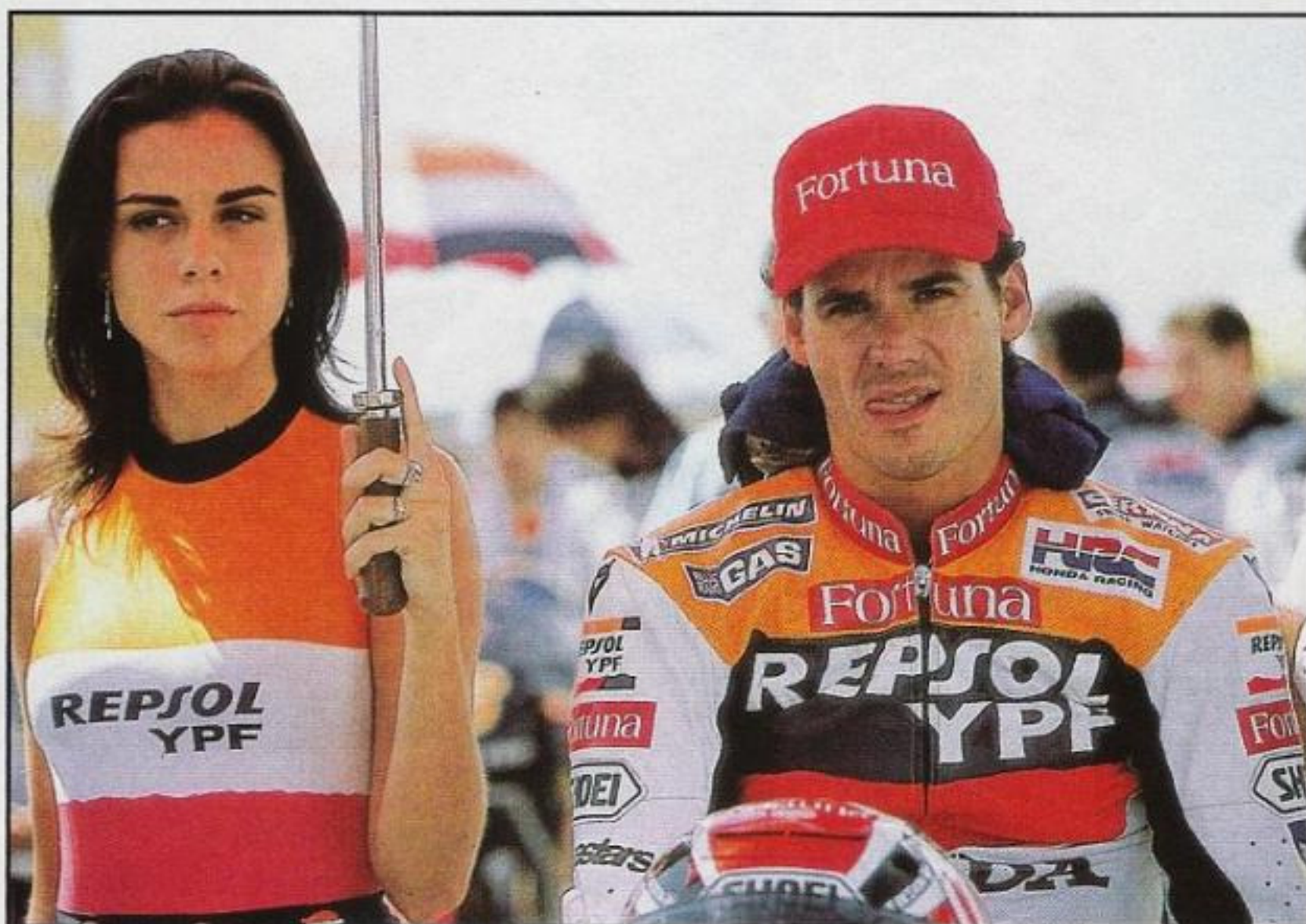
Lo importante: "Haberme mantenido entre los diez primeros".

Criville sigue con su mala racha

Alex Criville continúa con el paso cambiado. Concluida su opaca temporada 2000, el español puso todas sus fuerzas en los preparativos para el torneo del año que viene y en el desarrollo de la nueva **Honda 500 NSR**. Sin embargo, el destino volvió a jugarle una mala pasada el **martes 28** con una **caída** en los ensayos en **Jerez de la Frontera** que le provocó una seria lesión en su mano derecha y motivó su posterior operación. El accidente se produjo en la curva Dry Sack, la misma del autazo de Schumacher a Villeneuve en 1997, poco después de que Criville marcara **1m43s3/10**, tiempo que lo dejaba segundo en el ordenamiento de los pilotos de **Honda** que probaron y en el que dominó **Loris Capirossi** con **1m43s2/10**. Inicialmente Criville fue atendido en la clínica del circuito, pero luego, ante su deseo y por la seriedad de la lesión se lo trasladó en helicóptero a Barcelona. Allí, en el Instituto Universitario Dexeus, fue operado tras diagnosticársele fractura abierta del meñique de la mano derecha con lesión del tendón ex-

tensor y pérdida de piel. La intervención, realizada por el doctor **Xavier Mis** del equipo del prestigioso traumatólogo Josep Vilarrubia, fue exitosa y consistió en la reparación del tendón y la colocación de un injerto

cutáneo en la zona afectada. Ahora Criville deberá tomarse unas forzosas vacaciones hasta fin de año y resignarse a esperar las primeras pruebas de 2001. Quizá con el nuevo año cambie su suerte.



Una buena compañía, como la de esta imagen de DPPI, es el consuelo de Criville para superar su mal momento.

Roberts ya elogia a su nuevo compañero

“Estoy muy contento con la llegada de Sete, porque además de gran piloto es alguien con quien siempre nos hemos llevado bien. Creo que

haremos grandes cosas para el equipo...”. Con estas “dulces” palabras, **Kenny Roberts Jr** le dio la grata bienvenida al español **Sete Gibernau**

como nuevo compañero en la escuadra que **Suzuki** presentará en la clase mayor en la próxima temporada del Mundial de Motociclismo.

El cordial recibimiento de Roberts tuvo por marco la reunión que para festejar la conquista del título realizó en **Madrid** la empresa telefonica española que este año patrocinó a Suzuki. Como era de esperar, Gibernau agradeció los elogios y prometió contribuir a otra buena temporada de la marca, aunque también hizo un lugarcito para hacer conocer sus ambiciones que, según dijo, “por ahora pasan por ganar mi primera carrera...”.

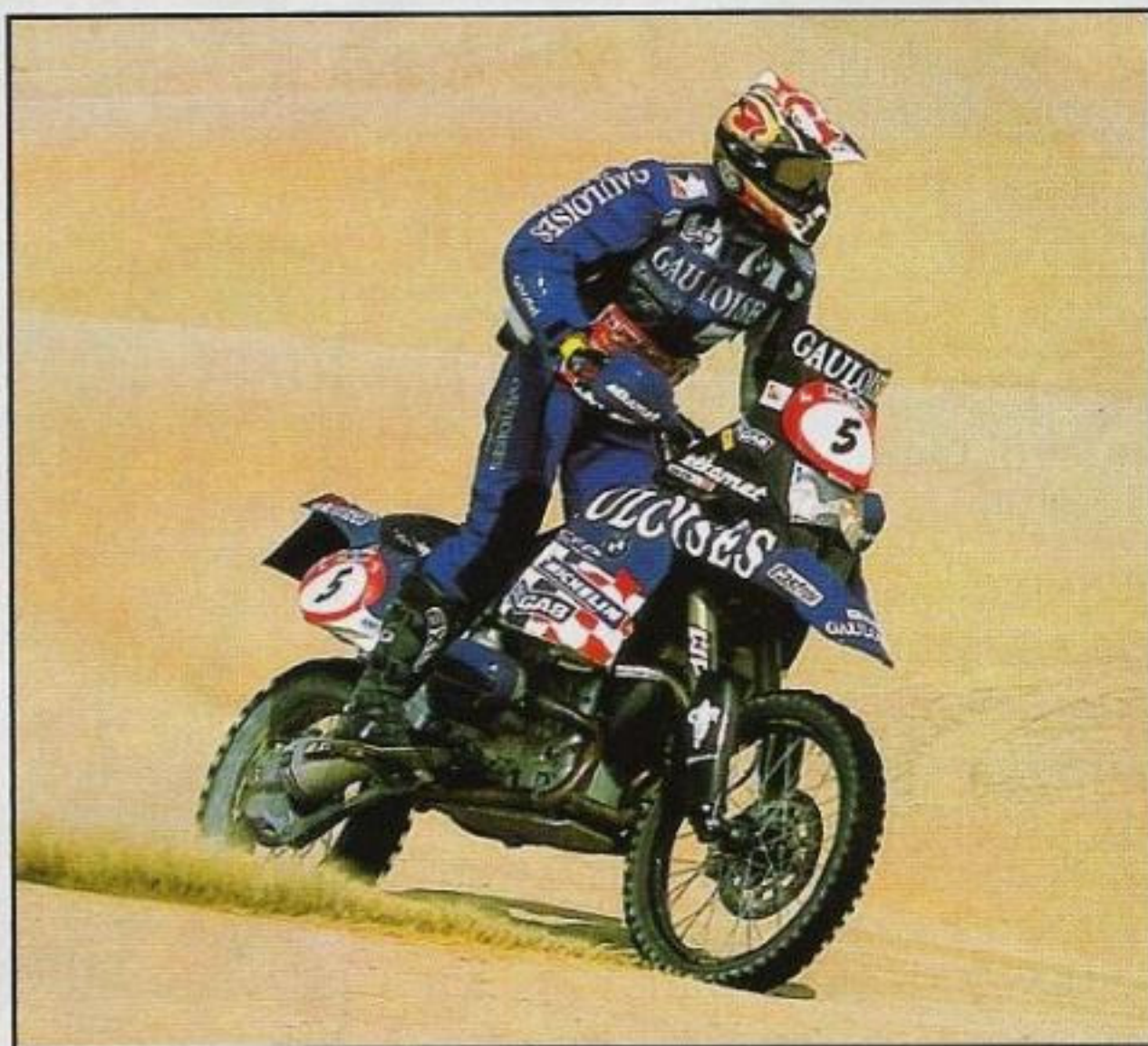
Roberts ya empezó a hacer buenas migas con su futuro coequipier Gibernau. Entre ambos Okada, que emigrará a Superbike. (DPPI)



BMW espera dar otro "cuartetazo" en el Dakar

Tras el espectacular "1-2-3-4" obtenido este año entre las motos en el Dakar, **BMW** no quiere que se marchiten los laureles conseguidos. Frente a la inminente edición 2001, que volverá a su denominación original, **París-Dakar**, la marca anunció una poderosa como heterogénea formación con la declarada intención de "por lo menos repetir el resultado de este año...". La integrarán el español **Juan Roma**, el francés **Cyril Despres**, el alemán **Norbert Schilcher**, el estadounidense **Jimmy Lewis** y el inglés **John Deacon**. Todos estarán bajo el "techo" del **Motorrad Team**, y en los casos de los cuatro primeros tendrán a su cargo las modernas **R 900 RR 4 Boxer** bicilíndricas, mientras que Deacon conducirá una **F 650 RR** monocilíndrica. Otra similar estará a disposición de la alemana **Andrea Meyer**, quien correrá con asistencia semioficial.

El español **Juan Roma** será uno de los baluartes de la poderosa formación que presentará **BMW** para volver a dominar en el Dakar. (DPPI)



Enroque japonés

NORIYUKI HAGA

Pasó de ser piloto oficial de Yamaha en Superbike (fue subcampeón) a integrar el equipo **Red Bull** de la marca en la clase **500 cm³** del **Campeonato Mundial de Motociclismo**, en reemplazo del francés **Regis Laconi**. En sus primeras pruebas con su nueva moto mostró una gran adaptación e hizo buenos tiempos.

TADAYUKI OKADA

Después de varias temporadas en la **clase mayor** de Continental Circus con una de los **Honda** oficiales y tras su pobre campaña de este año debió buscar nuevos rumbos. Lo encontró sin cambiar de marca en el Mundial de **Superbike**, en la que reemplazará a **Aaron Slight** como coequipier del campeón **Colin Edwards**. Una buena oportunidad para recuperarse.

En dos ruedas

■ APRILIA YA EMPEZÓ A TRABAJAR.

La marca italiana eligió **Jerez de la Frontera** y la clase **250** para las pruebas iniciales. **Marco Melandri** y el tester **Marcelino Lucchi** ensayaron el prototipo 2001 que tiene evoluciones de la moto 2000. El coequipier de Melandri podría ser **Jeremy McWilliams**. Como siempre, Lucchi sólo participará en algunas competencias.

■ ALZAMORA SUBIÓ AL CUARTO...

porque ya se confirmó su presencia en la clase del **cuarto de litro** con una **Honda** del equipo de **Fausto Gresini**. Su compañero será **Daijiro Kato** (tercero este año), en la que constituirá la formación más poderosa de la marca en **250 cm³**. Ambos ya probaron en **Jerez de la Frontera** con auspiciosos resultados.

■ NUEVO TÉCNICO PARA LOS MISMOS PILOTOS.

Esta es la situación que

se dará en el equipo **Marlboro-Yamaha**, donde la continuidad de **Massimiliano Biaggi** y **Carlos Checa** como pilotos se contrapondrá el ingreso de **Hiroya Atsumi** como director técnico. Atsumi cuenta con la importante experiencia de haber trabajado para Yama-



Como buen tester, **Marcelino Lucchi** prueba mucho. A la hora de correr tendrá sus limitaciones y sólo lo hará como invitado en algunas carreras. (DPPI)

ha junto a **Roberts, Lawson y Rainey**.

■ DUCATI RECOMPENSÓ A HODGSON.

Ser eficaz a veces tiene sus halagos, y si no que lo diga **Neil Hodgson**, quien recibió una **996 Ducati Biposto** de parte de la casa italiana como premio a su actuación con la marca. Pese a correr pocas carreras y como invitado, este inglés de 27 años logró **dos triunfos** en el Mundial de **Superbike**. Además fue campeón británico.

■ MACKENZIE DIJO ADIÓS.

A los 38 años y sin la motivación de sus épocas juveniles, **Niall MacKenzie** decidió colgar el casco. Para el recuerdo quedó una campaña de casi dos décadas que incluyó un extenso paso entre 1985 y 1995 por las clases **250** y **500 cm³** del Mundial, aunque sin ganar un **Gran Premio**. El consuelo lo tuvo en el **Superbike** inglés con tres títulos.

Paso a la renovación

El campeón Guillermo Ortelli estrenará auto nuevo. Omar Martínez cambia de motorista. Y como ellos, una docena de equipos harán cambios en su estructura para el año que viene. Aquí las últimas novedades.

La mira de los talleres está puesta en el 4 de febrero. Un tiempo exiguo para los protagonistas de Turismo Carretera que no quieren dejar librado al azar ningún detalle entre tanta renovación. Uno de los que tiene arreglado el panorama es el motorista "Johnny" De Benedictis, quien trabajará el fin de año sin apuro después de confirmar a los pilotos que recibirán sus servicios para la temporada 2001. Ellos son Rafael Verna, Alejandro Occhionero y Diego Aventin, quienes correrán los autos que prepara el equipo de Hugo Cuervo. En el caso de Diego, estrenará una unidad cero kilómetro fabricada por Cristian Avila. Debenedictis proveerá también a Fernando Iglesias y Raúl Sinelli, que sigue con el chasista Wal-



JORGE MARCHESINI

Omar Martínez sobre el nuevo Falcon que armó Alberto Canapino. El entrerriano lo probó el martes pasado en el autódromo de La Plata y puede llegar a correrlo en 2001.

ter Alifracó (construye un Chevrolet) a Roberto Urretavizcaya, que arrancará un Falcon fabricado por Nicolás Colloca (construirá otro en su taller de la calle Humboldt) y puesto a punto por Willy Garófalo en Avellaneda (al sur de la ciudad de Buenos Aires); y por último a Fabián Acuña, que concretó la compra del Falcon que corrió hasta Balcarce el Pumita Aventin (probaron el auto

la semana pasada en Nueve de Julio). El pibe de Tandil vuelve a correr con Ford después de cuatro años, ya que en su momento cambió porque su principal patrocinante, EG3, estaba asociado a Chevrolet en Turismo Compeición.

Entre las desvinculaciones del taller de Necochea, la más notable es la de Omar Martínez. El y "Johnny" quedaron en hablarse, ya que Martínez esperaba una remota posibilidad de seguir juntos, pero un par de días después de concluido el Campeonato, De Benedictis anunció a sus ocho clientes. De esta forma el entrerriano tendrá que buscar un motorista, algo que no estaba lejos de la idea de Alberto Canapino, quien ve con buenos ojos contar

El sanjuanino Fabrizio Beneditti (hablando por su celular) también es uno de los que aspiran volver a la categoría de la mano de un Ford atendido por Canapino.



JORGE MARCHESINI

con alguien que se dedique con cierta exclusividad en ese rubro. **Rafael Balestrini** es una de las opciones que contempla. Además, el equipo probó la semana pasada en el autódromo de La Plata un nuevo Falcon construido por Canapino y que probó hace dos semanas **Norberto Fontana**. El propietario de ese auto es la firma Reino, la misma que auspicia a **Marcos** y **Patricio Di Palma**. Sin ánimos de comparar, Martínez y su lógica experiencia a bordo de estos TC bajaron casi un segundo el tiempo hecho por Fontana. La referencia que hizo el subcampeón de TC sobre el auto es muy buena. Enseguida se sintió a gusto con el nuevo Falcon y ya piensa en cambiar el color amarillo por el azul para 2001.

Luis Belloso también quedó fuera de ese esquema, aunque el piloto se mostró más sorprendido que su colega. De cualquier forma, el "Pejerey" ya desarmó todo el auto y con el concurso de **Oreste Berta** trabaja en el chasis para lograr mayor protagonismo el año próximo. El tema de los motores todavía no presenta novedades.

Juan Manuel Silva es otro de los que protagonizaron novedades. El alejamiento del taller de **Walter Alifraco** se debió a una superposición de auspiciantes. Tanto su auto como el de **Raúl Sinelli** llevan los colores de dos firmas que fabrican materiales eléctricos y compiten entre sí en el mercado. En el horizonte se vislumbra un acercamiento hacia el taller de **Juan Carlos Pianetto**, en la provincia de Santa Fe, quien armará un Falcon. Mientras tanto, la motorización correrá por cuenta de **Jorge Pedersoli**.

Por otro lado, **Marcos Laborda**, quien atenderá al Falcon de Acuña, abre las puertas de su taller para alojar a las Chevy de **Roberto Del Bo** (con motores de los hermanos Bozzone) y **José Ciantini** (de Pablo Satriano). **Gustavo Tadei** reorganizó su estructura a partir de estos días y el auto será atendido en Salto, su ciudad, en lugar de Mar del Plata. El taller de **Emilio Satriano** permanecerá abierto el resto del año y durante to-



Cristian Avila ensayó su Chevy en el Autódromo de Buenos Aires con Guerra. Sigue la indefinición sobre los motores que llevará el año próximo. Mientras tanto probó una curiosa versión de tracción a sangre que se fatigó a los pocos metros.

do enero, ya que encaró junto a **Sandro Crespi** la construcción de una nueva coupé Chevy. Lo que resta acordar entre ambos es si el constructor seguirá con la supervisión del auto la próxima temporada como hizo en 2000. **Rodolfo Di Meglio** continuará junto a **Oscar Castellano** en la preparación del Falcon de **Eduardo Ramos** y esta semana espera probar el Chevrolet que construyó para el

bahiense **Rodolfo Zuain**. ¿Pero con quién? Con el mismo Ramos.

Cristian Avila se comprometió a finalizar el Dodge que **Ernesto Besone** tripulará a partir de la primera carrera de 2001 antes de Navidad, y el miércoles pasado en el autódromo de Buenos Aires ensayó con su equipo la Chevy que condujo **Miguel Angel Guerra** hasta Balcarce con los motores de Eddy Bozzone.●

LOS QUE CAMBIAN

PILOTO	CONSTRUCTOR	MOTORISTA
Omar Martínez (F)	Alberto Canapino	¿Rafael Balestrini, Carlos Nicotera?
Juan M. Silva (F)	¿Juan C. Pianetto?	Jorge Pedersoli
Roberto Urretavizcaya (F)	Willy Garófalo	Juan De Benedictis
Fabián Acuña (F)	¿Marcos Laborda?	Juan De Benedictis
Roberto Del Bo (Ch)	Marcos Laborda	Eddy Bozzone
José Ciantini (Ch)	Marcos Laborda	Pablo Satriano
Miguel A. Guerra (Ch)	Cristian Avila	¿Omar Wilke? ¿Eddy Bozzone?

Como hace cuatro años, Fabián Acuña vuelve con un Ford.





P7000TM

LO ENCONTRÁS EN LAS MEJORES RUEDAS.

MÁXIMA PERFORMANCE.

Lo que te frenó en esta página fue un P7000. El neumático de alta performance de Pirelli. En la pista mojada es un divisor de aguas. En las curvas muestra toda su garra. En el diseño, se pasa. Con la más alta tecnología, el P7000 sólo podía ser Pirelli. Son 25 años de inversión en el segmento de alta performance del cual Pirelli es líder. Y quien usa Pirelli, llega adelante.



LA POTENCIA SIN CONTROL NO SIRVE DE NADA.

<http://www.pirelli.com>

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Grönholm y Peugeot, reyes de otro año fantástico

El sorprendente finlandés Marcus Grönholm finalizó hace una semana en el lugar más alto del podio. El Campeonato Mundial de Rally tuvo una vez más todos los condimentos necesarios para ofrecer emoción, competitividad, talento y suspenso, lo que demuestra que es la categoría más atractiva después de la F.1.

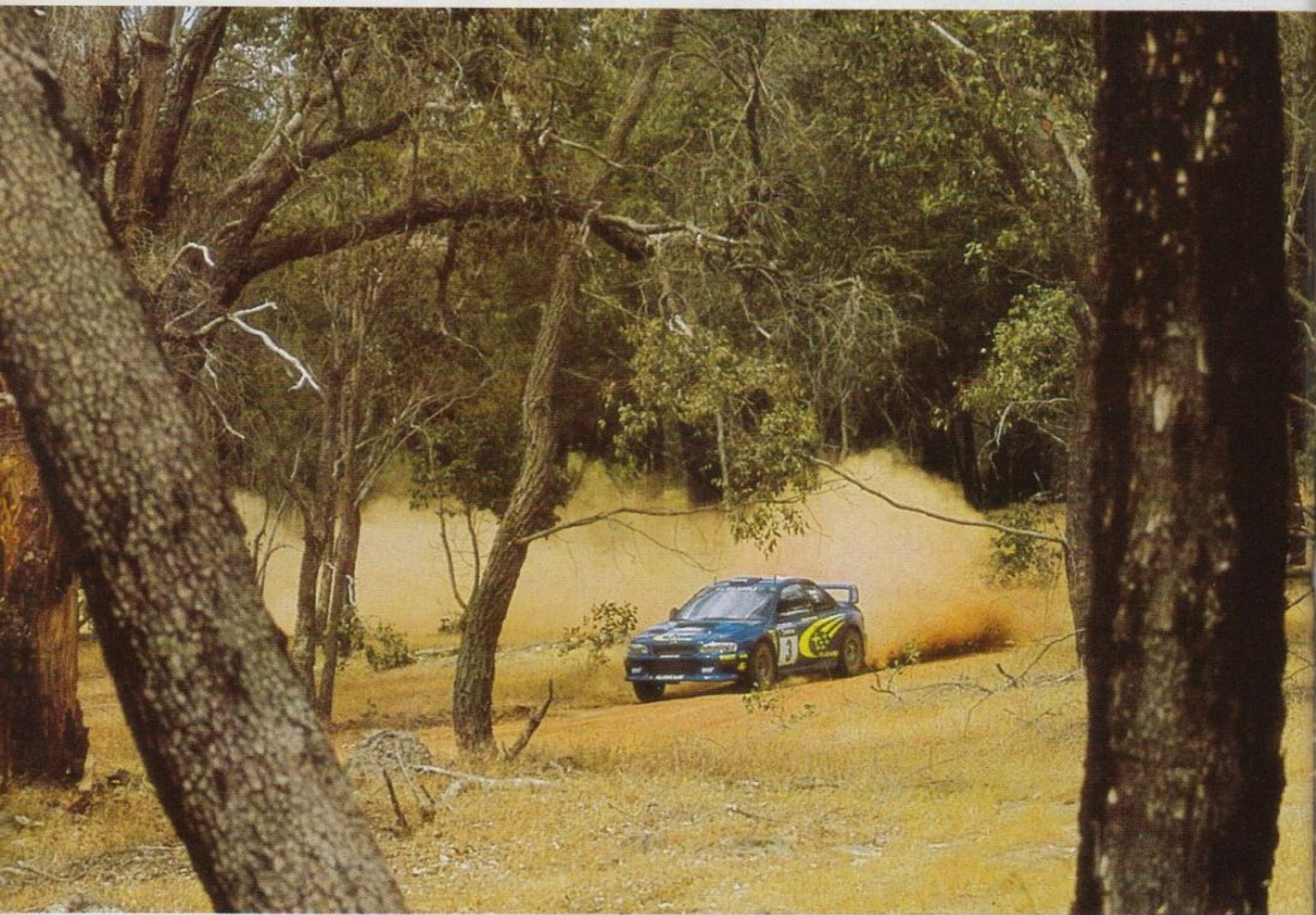
Vale la pena resaltar algunos detalles para entender la tenacidad de estos hombres y máquinas que invaden los caminos en busca de la gloria. Un piloto de cualquiera de los equipos oficiales debe dedicarle casi 200 días por año al Rally en las 14 carreras que incluyen reconocimientos y pruebas, cifra realmente escalofriante para una actividad cuya dosis de peligro va en aumento. ¿Por qué?, se preguntará alguien. Es en -

cillo: aunque los autos sean día a día más seguros, los caminos por donde transitan los rallies son siempre los mismos y no hay camas de arena, ni leca, ni cubiertas para evitar las salidas de ruta. A nadie se le ocurriría talar alguno de los miles de árboles que "acarician" los autos de rally por el mundo ni "rellenar" los precipicios que forman su escenografía.

Solamente en las pruebas de velocidad pura de los 14 rallies (sin contar reconocimiento ni test),

Marcus Grönholm en acción con el Peugeot 206. Tras la obtención del título en Gran Bretaña, piloto, navegante y mecánicos sueltan los festejos en el podio.





Richard Burns y su Subaru lideraron el torneo durante varias fechas pero al final no pudo impedir la supremacía del finlandés y su Peugeot. El británico fue quién más pruebas especiales ganó.

cada piloto y navegante manejan 5.000 kilómetros por año en montañas, tierra, asfalto, barro y lo que sea. Esto a ellos mismos les parece una "locura". Y si vemos las cámaras de televisión que llevan dentro del auto entendemos por qué analizan de ese modo la presión a la que están sometidos. Ganan mucho dinero, es cierto, pero se debe ser un piloto extraordinario para arriesgar tanto en esa enorme cantidad de kilómetros, frente a rivales mucho más poderosos, siempre al límite entre la gloria y el desastre.

Pero dejemos de lado los análisis y vayamos al repaso de este año tan espectacular.

Todo empezó en enero en **Montecarlo** con el triunfo del entonces tetracampeón **Tommi Makinen (Mitsu-**

bishi). Aquella carrera se abrió para Tommi cuando abandonaron Richard Burns con Subaru (largó allí su rally 50) y los Peugeot de Marcus Grönholm, Gilles Panizzi y François Delecour. **Carlos Sainz** logró un importante segundo puesto en su debut con el **Focus** y comenzó la "guerra" particular con su compañero Colin McRae, quien abandonó en el último especial cuando iba tercero. La sorpresa de Montecarlo fue **Toni Gardemeister (Seat)**, ganador de la segunda etapa y cuarto en el final. En febrero, **Suecia** marcó un hito fundamental en la categoría. Allí **Marcus Grönholm** y el **Peugeot 206 WRC** lograron su primer triunfo oficial en el Mundial. Habían pasado 14 años desde la última victoria de la marca del león. Grönholm debió po-

ner todo para batir a un inspirado Makinen. Colin McRae fue tercero con una particularidad: llegó al final de un rally después de nueve abandonos consecutivos. Suecia, además, brindó la sorpresa de ver cuarto a **Thomas Radstrom** con un Toyota privado.

Los complicados caminos de **Kenia** fueron el tercer escalón del año. **Subaru** dominó con el 1-2 de **Richard Burns** y el eterno **Juha Kankkunen**. **Didier Auriol** completó el podio regalándole a Seat su mejor ubicación histórica y la revelación fue esta vez en **Grupo N**, donde debutaron los cordobeses nada menos que con un triunfo de **Claudio Menzi** y una excelente actuación de **Gabriel Pozzo**. En marzo llegó **Portugal** y allí pudo advertirse cómo sería la pelea por la

corona. El Rally fue una lucha mano a mano entre Burns y Grönholm, la que el inglés definió a su favor. El debut de la evolución del **Subaru Impreza** fue extraordinario y muchos pensamos entonces que ese auto era el gran favorito de la temporada (conquistó allí su triunfo 30 en el Mundial). **Harri Rovanner**, que se había quedado sin equipo pese a su enorme talento, pudo mostrarse con un **Toyota** privado y terminó cuarto.

Ford volvió al ataque en **España** y **Colin McRae** mostró lo suyo con el triunfo apretado sobre Burns. Sainz completó el podio. Pero hubo un detalle que entonces pasó inadvertido: **Peugeot** lo paró a Gilles Panizzi sobre el final para que Grönholm sumara dos puntos por el quinto puesto, una táctica que tuvo gran influencia en el final del Campeonato. En **Cataluña** el equipo **Skoda** ganó por primera vez un especial en Rally, con **Armin Schwarz** como piloto.

En la **Argentina** volvieron a luchar los candidatos Burns y Grönholm en una fecha apasionante que finalmente fue para el de **Subaru**. Mientras Makinen sumaba con el tercer lugar, Sainz y McRae abandonaban con los Ford y **Hyundai** lograba su primer punto en el Mundial de Marcas con el séptimo puesto logrado por **Alister McRae**.

Los cambios en el Rally de una carrera a otra quedaron sellados en **Grecia**: allí los Ford lograron otro 1-2 brillante, con Colin delante de Sainz. McRae logró allí su vigésima victoria Mundial. Abandonaron Grönholm y Burns. **Toshihiro Arai** (Subaru) fue el primer piloto sin ser oficial en lograr un cuarto lugar en el presente año.

La segunda mitad de la temporada empezó en **Nueva Zelanda** con otra superlativa victoria de Grönholm en una carrera que nunca había transitado. Lo siguieron los Ford de McRae, Sainz y el cada vez más afiatado **Petter Solberg**. Burns y Makinen debieron abandonar.

El crecimiento de Grönholm tuvo su etapa más activa en su casa, **Finlandia**. En la "cuna" del Rally, Marcus



Tommi Makinen tuvo poco margen para el festejo. Ganó solo en Montecarlo, donde abandonaron los tres Peugeot oficiales y el Impreza de Burns.

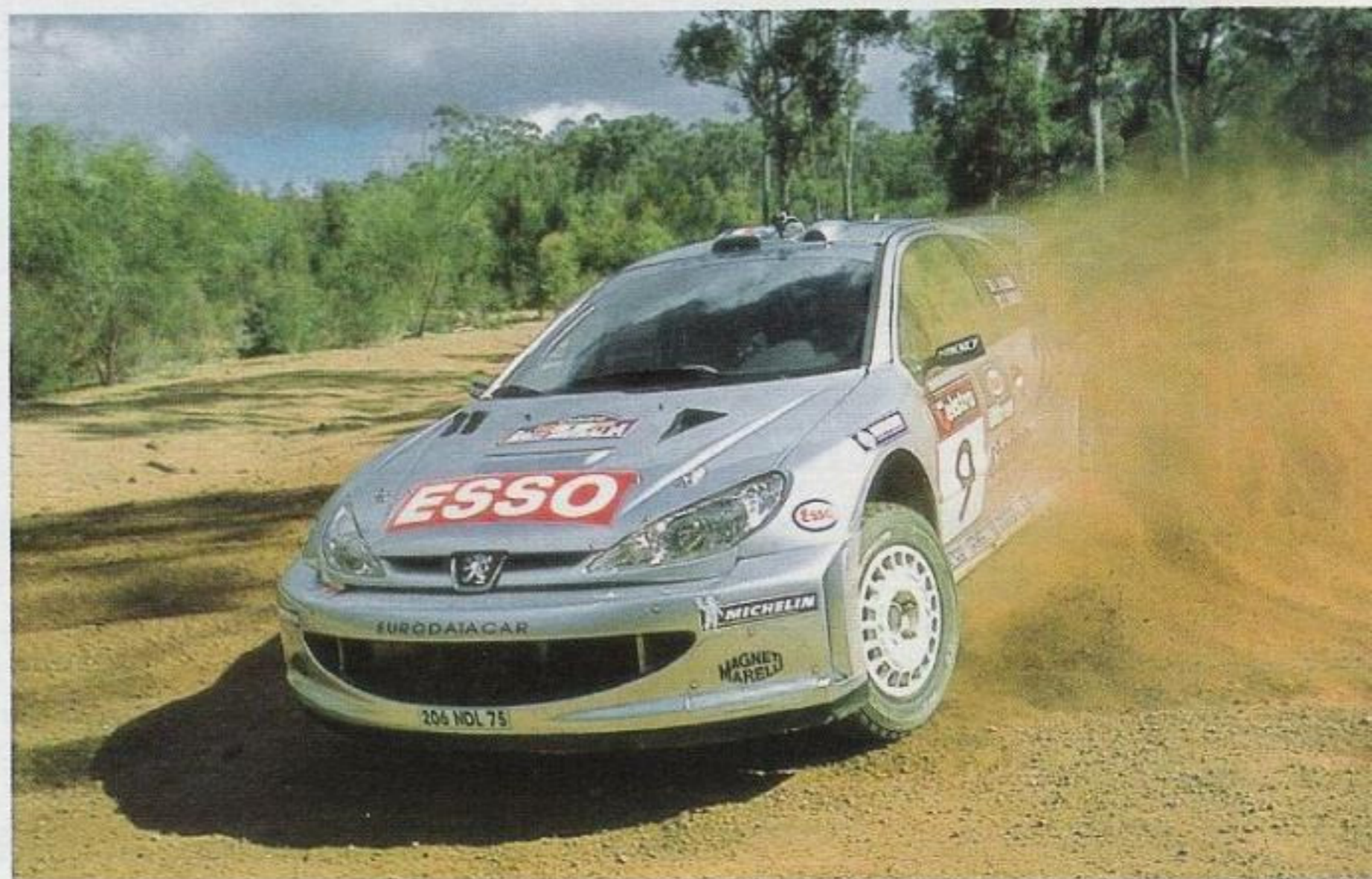
ganó de punta a punta sin dejarles la mínima chance a sus rivales. Pero además, Burns se "pegó" y no pudo sumar, por lo que Grönholm pasó por primera vez en el año a la punta del Mundial, con **seis puntos de ventaja** sobre el británico. Otra vez Rovanner mostró su valor al terminar segundo, pero por chequear mal su tarjeta fue penalizado y quedó tercero, detrás de Colin McRae.

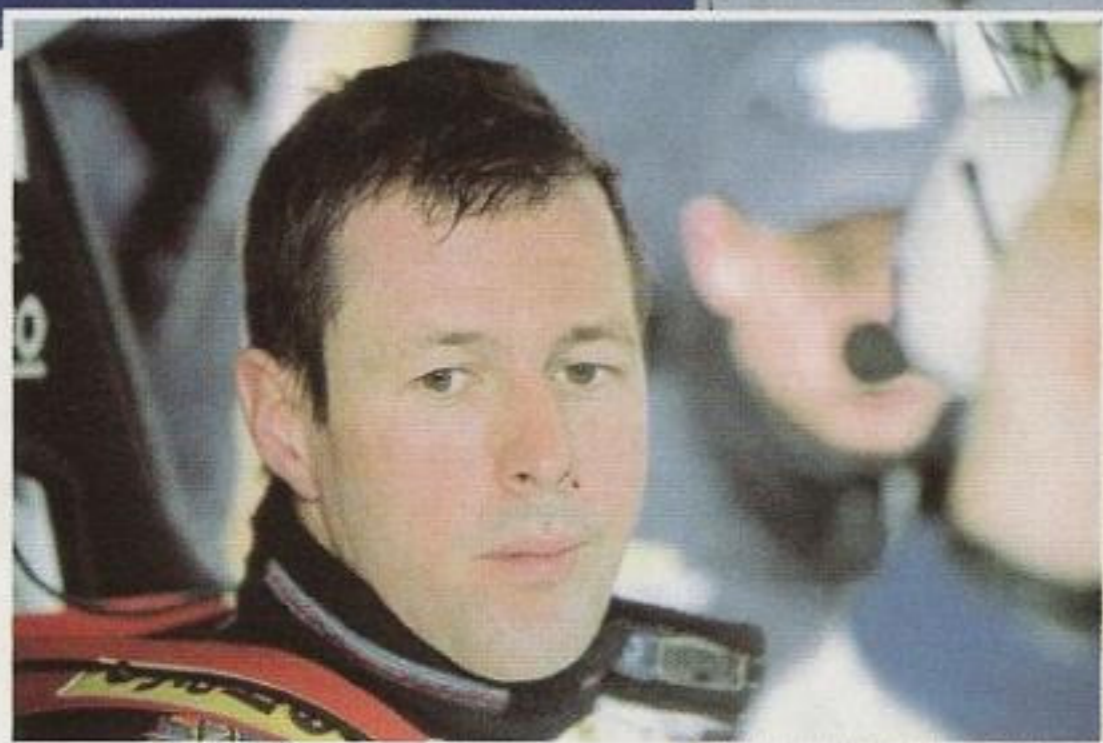
Chipre, el polémico Rally agregado a mitad de año, resultó el renacimien-

to para Sainz, después de mucho tiempo de malaria. Con esa victoria el español igualó los 23 triunfos mundiales de Kankkunen. Burns sumó tres puntos muy importantes para acercarse a Grönholm (abandonó) en el Mundial.

Gilles Panizzi pudo festejar por primera vez en **Córcega**, donde los Peugeot dominaron casi a voluntad y Delecour fue escolta. Colin McRae sufrió un tremendo accidente con heridas menores en la cara. Por el

François Delecour contribuyó al éxito y ganó buenos puntos para Peugeot. En algunas carreras alternó con Gilles Panizzi, el tercer hombre de la marca francesa.





Colin McRae tuvo su buen momento cuando condujo el Focus al primer lugar en Grecia.

Al lado: el tercero del

Campeonato, Carlos Sainz.

Después de ser escolta de McRae con sendos uno-dos, consiguió el triunfo en Chipre.



Mundial, Burns terminó cuarto, justo delante de Grönholm, para descontarle un puntito y ponerse a dos de diferencia.

San Remo marcó otra fiesta de Peugeot en el asfalto: un nuevo éxito para Panizzi. Pero todas las miradas estaban en los candidatos mundiales. Burns sumó otro inoportuno abandono y como Grönholm finalizó

cuarto, quedó con cinco puntos de ventaja cuando solamente restaban dos rallies para el final.

El capítulo trece del torneo desarrollado en **Australia** fue de mala suerte para Mäkinen, quien volvió a ganar (no lo hacía desde Montecarlo) pero fue descalificado por problemas técnicos en el turbo de su Mitsubishi. Grönholm y Burns lucharon se-

gundo a segundo por el puesto de escolta, que el finés definió a su favor, y que se transformaría en triunfo tras la desclasificación del "tetra". Esa circunstancia prácticamente definió el Campeonato, ya que Grönholm llegaba al último rally con nueve puntos de ventaja sobre su rival. El final fue más táctico que nunca. Burns quiso comerse todo en Gran

GANADORES DE ESPECIALES

Una buena forma de analizar el año del Rally Mundial es computar la cantidad de pruebas de velocidad que obtuvo cada uno de los principales pilotos.

GRUPO A

Piloto	Mon.	Sue.	Ken.	Por.	Esp.	Arg.	Gre.	NZe.	Fin.	Chi.	Fra.	Ita.	Aus.	GB.	Total
BURNS	1	2	5	12	3	13	4	5	4	7	3	1	3	5	68
GRÖNHOLM	-	7	-	3	1	3	2	4	11	-	1	1	6	3	42
C. McRAE	2	4	-	2	5	1	5	8	4	1	-	-	-	4	36
SAINZ	2	-	5	3	3	3	3	-	-	8	1	-	-	-	28
MAKINEN	6	2	-	-	2	1	-	-	1	4	-	3	6	2	27
PANIZZI	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5	-	-	14
DELECOUR	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-	4	4	2	-	14
SOLBERG	-	-	-	1	-	-	6	3	-	-	-	-	2	2	14
KANKKUNEN	2	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	1	1	8
RADSTROM	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4

GRUPO N

STOHL	5	-	3	5	3	2	3	9	3	4	5	-	5	9	47
TRELLES	1	-	-	-	4	6	3	2	-	10	6	1	6	-	39
POZZO	-	-	3	2	-	9	6	-	-	5	-	-	1	-	26
MENZI	-	-	6	-	-	-	3	-	1	6	-	-	-	-	16

Roberto Sánchez ganó un especial en Kenia y tres en la Argentina; Marcos Ligato obtuvo uno en la Argentina.

Bretaña y se retrasó por un golpe en la etapa inicial. Grönholm corrió para salir entre los cinco primeros, algo que le bastaba para coronarse. Burns se recuperó y en la remontada más espectacular del año consiguió ganar en sus tierras. Pero fue una satisfacción a medias, porque con el segundo puesto **Marcus Grönholm**, en su primer año completo en un equipo

oficial, se llevó el título y los aplausos para Finlandia, mientras los franceses de **Peugeot** gozaban más que nadie.

Así fue, a simples trazos, otro año brillante del Rally Mundial. Dos imágenes pueden definirlo. Una es aquel papelón y las caras largas de la gente de Peugeot tras el abandono en Montecarlo al no arrancar los

tres autos para la segunda etapa en el parque cerrado. Otra, la de los festejos locos de esa misma gente en una carpa ubicada en otro parque cerrado, diez meses después, en Gales. Como siempre se dijo, carreras son carreras...●

Por Néstor Straimel

Fotos: D.P.P.I. y M. Holmes

GRUPO N – ARGENTINOS A LA CARGA

Los argentinos tenemos una particularidad en el automovilismo: dejamos pasar las oportunidades sin conseguir los objetivos. Para los más jóvenes vale la pena recordar que a principios de los años 70 se hizo un gran esfuerzo para poner en Europa a dos pilotos: **Carlos Reutemann** y **Carlos Ruesch**. Tras sumar un año de experiencia internacional, el cordobés Ruesch decidió abandonar el proyecto porque, según dijo entonces, extrañaba mucho a sus familiares y sus coterráneos.

Algo similar acaba de suceder con el Rally. Claudio Menzi anunció su retiro del equipo cordobés que lo había proyectado al Mundial del Grupo N, donde hasta consiguió un triunfo en su debut en Kenia. La información oficial, de la que no deberíamos dudar, indica que las razones fueron "familiares", es decir, similares a las que Ruesch había esgrimido treinta años antes.

El equipo Córdoba para el año próximo estará conformado por el promisorio **Gabriel Pozzo** y la revelación de este año en el rally argentino, **Marcos Ligato**. Está muy bien. Ambos se lo merecen. Pero es una lástima que esa experiencia intransferible que sumó Menzi quede en el camino. Porque finalmente, fue una inversión enorme para proyectar a un piloto de 30 años hacia el mundo que quedó frustrada.



Arriba, el nuevo campeón del Grupo N, Manfred Stohl (Mitsubishi). Quebró la seguidilla de cuatro títulos mundiales del uruguayo Gustavo Trelles (centro). Abajo. El cordobés Gabriel Pozzo completó su primer año de experiencia con un triunfo en Kenia. Al la izquierda con Marcos Ligato, actual Campeón Sudamericano de Rally, quien correrá el próximo Mundial en el mismo equipo.





**Máxima Protección contra
la fricción y el desgaste.**

Mantendrá la compresión normal del motor y toda su potencia por muchos más Kms.

Nuevo
MAXIMA
2001
DE BARDAHL
con Fullerenos

**La máxima protección
para agregar al
aceite de los motores**





Primer y único tratamiento contra la fricción **y el desgaste** de las piezas del motor en el momento del **arranque en frío**.

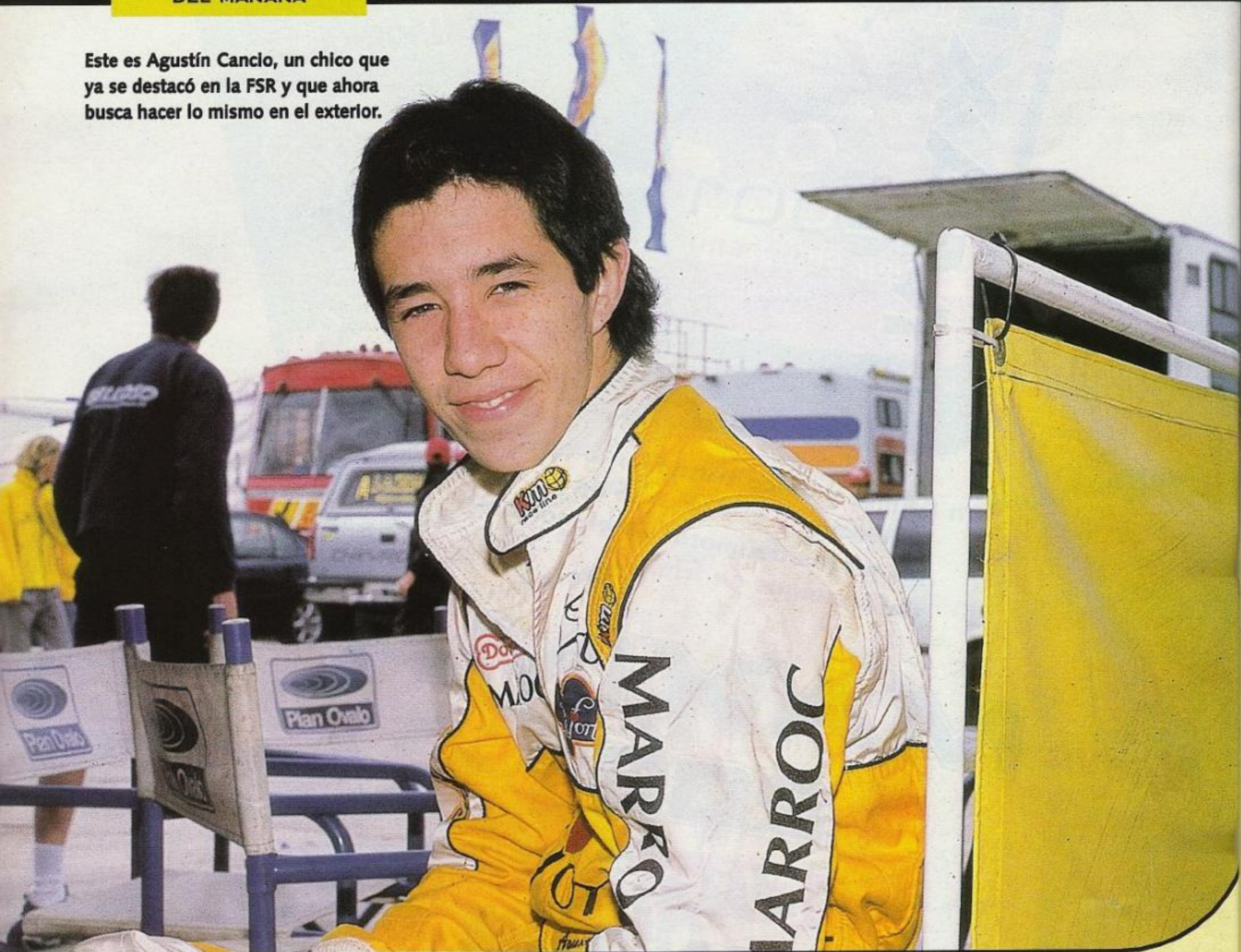
Nuevo **MAXIMA**
2001
Diesel
DE BARD AHL

con **Fullerenos**
la revolucionaria molécula con la más alta tecnología a nivel mundial en lubricación.

- Mayor compresión.
 - Mantiene la potencia original.
- Evita el consumo de aceite.**



Este es Agustín Cancio, un chico que ya se destacó en la FSR y que ahora busca hacer lo mismo en el exterior.



Una firme pro

Con sus 16 años es uno de los más promisorios jóvenes de la actual camada de pilotos de la Fórmula Súper Renault. Ya obtuvo un triunfo en su quinta carrera y también probó un auto de la F.3 Británica e impresionó a los ingleses. Su futuro y todos sus esfuerzos apuntan a Europa.

Su llegada a la Fórmula Súper Renault vino precedida de buenos resultados en la Fórmula Honda, en la que con sólo seis participaciones logró dos triunfos consecutivos. Luego saltó directamente a la FSR sin pasar por la Fórmula Renault. Pero como es común en

los pilotos que llegan a las categorías de la marca del rombo, hubo también una buena campaña en el Karting que inició a los ocho años. "Me acuerdo que para las fiestas de Navidad pedí que me regalaran un kart -recordó Agustín en Río Cuarto, escenario de la última de

Su herramienta: el Ralt del equipo de Javier Pastorino con el que se dio el gusto de ganar en Olavarría.



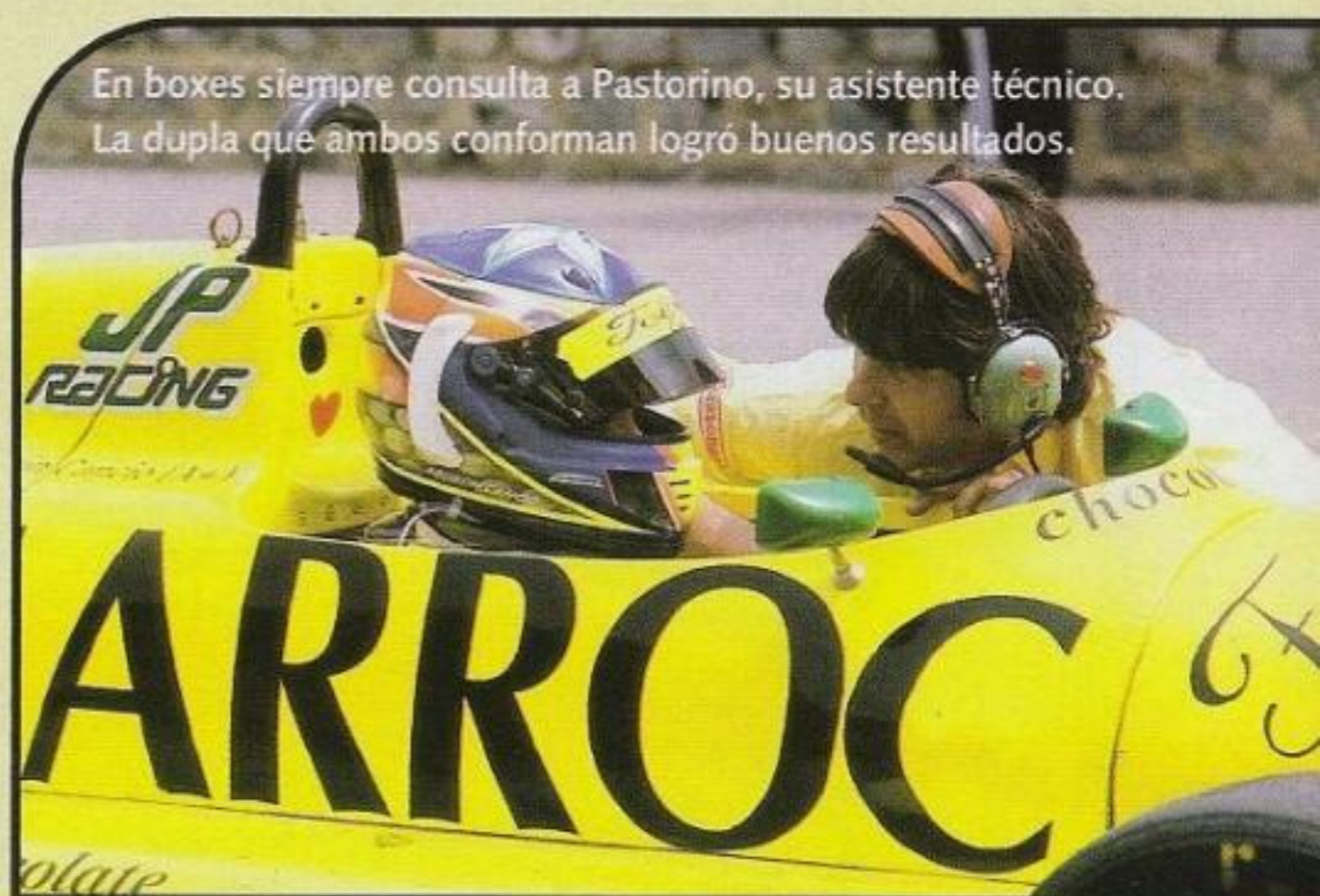
FSR- y ahí empecé a tomarle el gusto a todo esto. No faltó mucho para que me inscribiera y comenzara a incursionar en las carreras. Obtuve dos campeonatos regionales e incluso uno a nivel nacional". Ya en 1999 participó en el concurso de pilotos de la Fórmula Renault con buen suceso aunque por ser menor de 15 años no pudo participar de la selección final. Culminó ese año en la Fórmula Honda y se abocó de lleno a la FSR con un Ralt del equipo de Javier Pastorino. Comenzó su campaña en julio de este año en el autódromo de San Jorge. Rápidamente se adaptó al ritmo de la categoría y logró un tercer puesto en clasificación; si bien en carrera no pudo estar en los puestos puntuables demostró que tenía condiciones. En su quinta participación, sus progresos se hicieron muy evidentes y logró un triunfo. Olavarría fue escenario de su primera gran alegría en la FSR y la confirmación de que estaba en la senda correcta. Para este chico nacido en Neuquén el 12 de julio de 1984, la jornada vivida en Olavarría fue inolvidable.

EL FUTURO

Como piloto busca aprender y ascender, y en la FSR puede conseguirlo. Pero también sabe que el campo propicio para avanzar está fuera de estas tierras. Con buen tino se encaminó hacia Europa con el claro objetivo de continuar su campaña en la Fórmula Tres Británica. "A mediados de noviembre realicé una prueba en la F.3 Británica en el circuito de Pembrey sobre un Dallara F300-2000 Honda-Mugen del equipo de Alan Docking que me sirvió para saber dónde estaba parado. En dos días giré 200 veces al trazado y marqué registros muy cercanos a los mejores tiempos; algo que le cayó muy bien a la escudería, incluso lo hice bajo la lluvia y no tuve problemas. A expensas de mi gran rendimiento se aprovechó la ocasión para probar unos amortiguadores que estaban en pleno proceso de desarrollo. Por suerte todo salió bien y el entusiasmo por los resultados lo compartí con todos los integrantes del team. Del auto me impresionó la tenida, los frenos, la caja secuencial y la potencia del motor. Son 40 HP más que un FSR y se hacen sentir en todo momento. Realmente me dejó muy satisfecho mi primer encuentro con este coche y a decir verdad tengo todas las ganas de concretar mi participación. Claro que todo esto depende del patrocinio que se consiga, pero confío en que todo saldrá bien. Su Campeonato comienza el 31

mesa

CAMPANA EN LA FORMULA SUPER RENAULT			
FECHA	LUGAR	CLASIF.	CARRERA
9/7	San Jorge	3°	14°
23/7	Santa Rosa	3°	15°
13/8	Alta Gracia	4°	6°
10/9	Paraná	3°	11°
1/10	Olavarría	2°	1°
15/10	Rosario	6°	3°
5/11	San Jorge	8°	15°
19/11	Río Cuarto	10°	13°



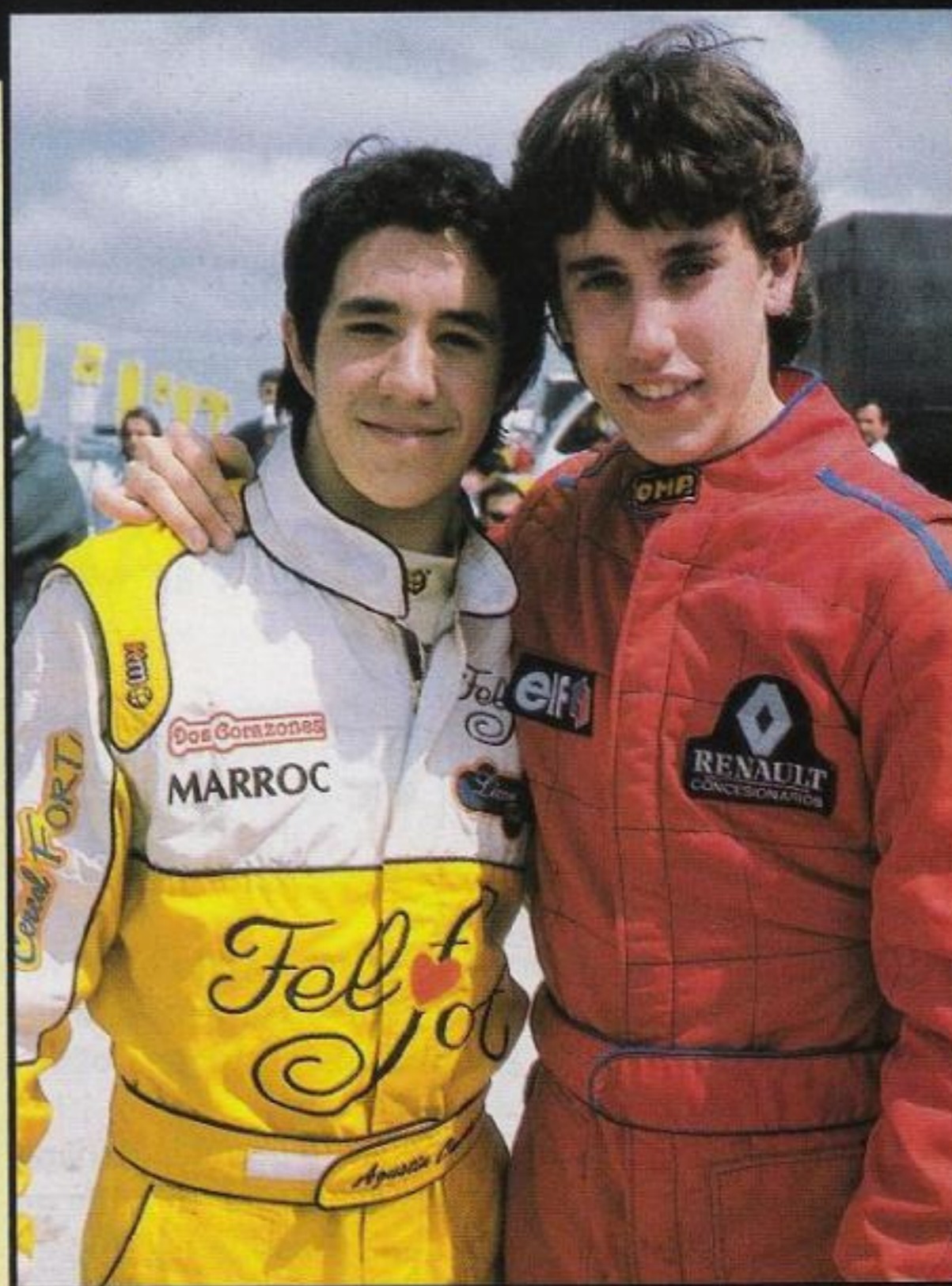
En boxes siempre consulta a Pastorino, su asistente técnico. La dupla que ambos conforman logró buenos resultados.

de marzo del 2001 en Silverstone e incluso en alguna fecha se comparte escenario con la Fórmula Uno. Para hacer las cosas bien debería estar en Inglaterra ya en febrero para realizar exhaustivas pruebas de pretemporada", sostuvo Agustín.

EL PRESENTE

En lo inmediato, para Cancio resta sólo una fecha del certamen de FSR el próximo **10 de diciembre** en **Mar Del Plata** para culminar un interesante año. Pero también está consciente de la realidad que viven muchos pilotos que luego de lograr buenos resultados en la FSR debieron seguir sus campañas en autos con techo, particularmente en TC Pista. Al respecto nos decía: **"Por el momento no me cruzó por la mente seguir esa trayectoria. No creo que los chicos que lo hacen se encuentren conformes. Ellos son pilotos de monopostos y como tales tienen un manejo mucho más fino. Con esto no quiero desmerecer a nadie pero esta es una realidad que no puede ocultarse. Estoy seguro de que cualquiera de esos chicos haría un muy buen papel en un equipo de punta en cualquier categoría de monopostos europea. Pero todo es cuestión de dinero"**.

El chico tiene claros conceptos y como todos, su objetivo es llegar a la categoría máxima. Mientras tanto sigue en la FSR, con sus estudios secundarios y con su diario entrenamiento en el gimnasio. Sus referentes a nivel internacional son Jarno Trulli y Giancarlo Fisichella y en el ámbito nacional Ortelli, aunque sin fanatismos. En la FSR, respeta a Bainotti y a su equipo a quienes considera contundentes, y se siente muy cómodo con Pastorino. Se lo ve muy tranquilo antes y durante las carreras. Su familia compuesta por papá **Ricardo**, mamá **Susana** y sus hermanas **Mariana** y **María Luz** lo acompañan y alientan. Dice que por el momento no tiene novia, pero nos imaginamos que alguien habrá por allí... Desde su lugar de residencia en **Gral. Roca, Río Negro**, se traslada a todos los circuitos del país, pero como ya lo dijimos tiene puesta la mira en el automovilismo europeo. **"Voy a hacer todo lo posible para correr en 2001 en la Fórmula Tres Británica. Si todo se me da quiero aprovecharlo al máximo. Sé que estoy en la edad de aprender y que las oportunidades no siempre se repiten. Hasta ahora hice**



Junto a Esteban Guerrieri (candidato a campeón en la FR), su gran amigo en el ambiente de las Fórmulas Renault.

lo mejor y los resultados fueron buenos."

Los años pasan y los chicos llegan cada vez más jóvenes al automovilismo europeo y a la Fórmula 1. Hemos visto proyectos que quedaron sólo en eso y también regresos frustrados por falta de presupuesto y, como contrapartida, a varios pilotos de un mismo país que sí lo consiguieron. Esperamos que en este caso el pibe Cancio logre su objetivo con el apoyo necesario y que el intento tenga éxito para convertirse en algo más que una promesa. El esfuerzo bien vale la pena.●

Texto y fotos: Duilio Caro



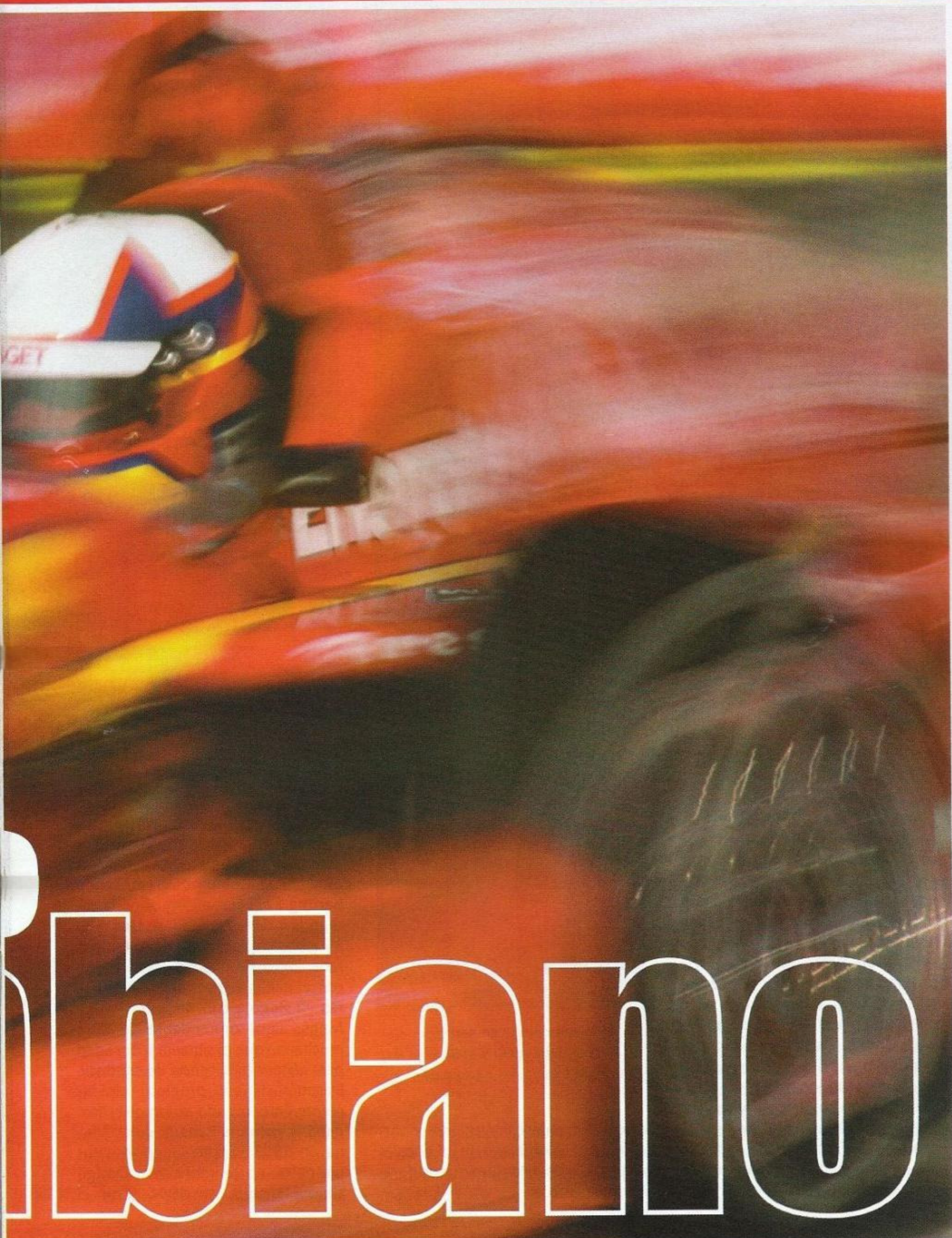
Con Alan Docking en Inglaterra, junto al F.3 que probó en Pembrey con excelentes resultados. (foto: gentileza Diario Río Negro)

POWERED BY 

Educación vial en las escuelas. Otra de las tantas cosas que Ford hace.

En acción, en lo que mejor sabe, acelerar. En unos días volverá a hacerlo sobre un Williams de Fórmula 1, ahora como piloto titular, ansioso por probar el nuevo motor BMW V10

Desembarco GOLOM



Abbianno



El G-Force-Oldsmobile con el que hizo su debut triunfal en Indy. Eso sí, siempre en el equipo de Chip Ganassi

La felicidad en el rostro y la botella de leche del vencedor tras ganar las 500 Millas de Indianápolis, el 28 de mayo.

Michael Schumacher puede encontrarse con la horma de su zapato en las competencias de **Fórmula Uno** del próximo año, ya que el colombiano **Juan Pablo Montoya** correrá en el equipo **Williams** en 2001.

Schumacher habrá perfeccionado su táctica en los Grandes Premios de la "máxima", pero Montoya demostró en los Champ Cars que es el maestro mundial en las competencias más veloces del mundo.

El colombiano rozó sus gomas dos veces con el último piloto norteamericano de la F.1, **Michael Andretti**, para ganar finalmente el maratón de tres horas por tan solo ¡un metro!



Su aprendizaje en Karting fue entre 1980 y 1991. Ganó tres títulos en su país.

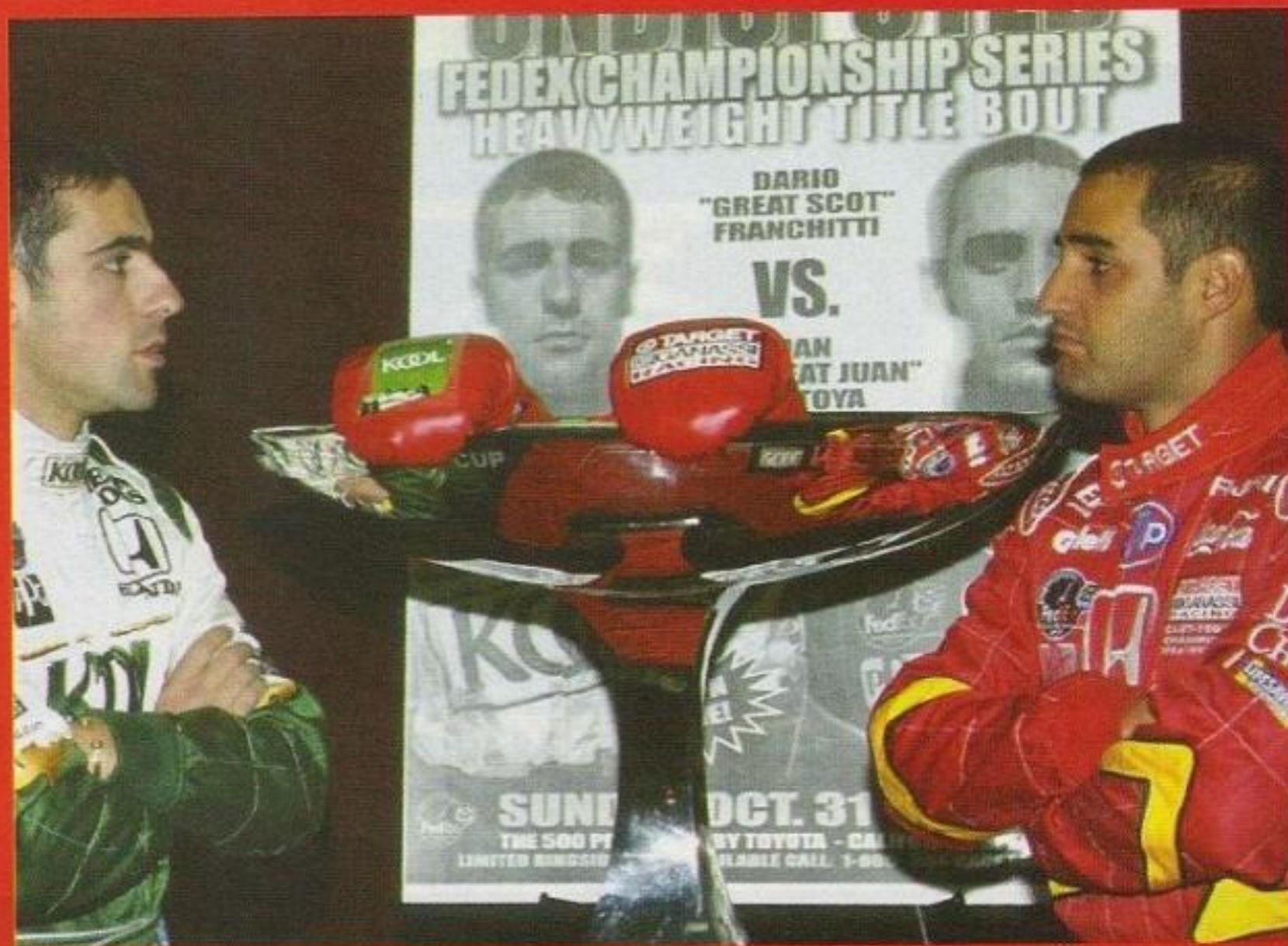
Aquella victoria en Michigan confirmó que el colombiano de 25 años es el piloto más talentoso fuera de la Fórmula Uno.

Juan Pablo nació en una familia colombiana de clase media, hijo de un arquitecto. Comenzó a correr en **Karting** a los diez años y ganó la categoría internacional **Clase Uno** a los 16 años, en Italia. La misma temporada logró notoriedad fuera de su país al ganar una carrera de **seis horas** en **Bogotá** con un auto tipo Le Mans, algo sorprendente para un muchacho que ni siquiera tenía edad para obtener su licencia de conducir. Después de eso progresó rápidamente en el mundo automovilístico: ganó la **Fórmula Renault colombiana** en **1993** y saltó luego al campeonato norteamericano **Dodge Championship**, en **1994**. Con el



Con Darlo Franchitti, su rival en 1999, con afiche de estilo boxístico. Definió el título a su favor por mayor cantidad de victorias.

En 1999 heredó el puesto de Alex Zanardi... y no perdió el tiempo. Con el Reynard-Honda logró el título de CART como ningún "rookie" lo había hecho: ganó siete carreras e igual número de poles.



patrocinio de compañías colombianas, Montoya corrió en **Fórmula Vauxhall Lotus** y **Fórmula 3** en Inglaterra, en 1995-96, y obtuvo dos victorias en esa categoría, tras lo cual pasó a integrar la **F.3000** en 1997. Algo era claro, cuanto más potencia tenía el auto que utilizaba en una nueva división, era mejor para él. Terminó en un brillante segundo lugar al final de su temporada como novato en la F.3000 con tres triunfos y logró dar una prueba en Williams. Dominó el campeonato de esta especialidad en 1998, y finalmente firmó contrato con la escudería de **Frank Williams**. En 1999 fue "prestado" al team **Ganassi-Honda**



Corrió en ITC en Silverstone en 1996 con este Mercedes oficial. Una serie de presentaciones con muchos trompos.

de Cart en Estados Unidos, para darle la experiencia necesaria que le permitiera correr con mayor performance en F.1.

En el país del norte Montoya demostró poseer un estilo fulminante que lo convirtió en héroe. Ganó las series de Champ Cars pese a ser novato, algo que sólo Nigel Mansell logró en la última década. Es un invitado frecuente a los principales programas televisivos, tendrá una aparición en la nueva película de Sylvester Stallone que trata sobre carreras, y su añorada cara domina el envoltorio de unas populares galletitas. "No deseo ser famoso, sólo quiero correr con autos rápidos", dijo hace poco. Como ganador de la **Indianápolis 500** es el producto de exportación más famoso de Colombia, tanto que teme más por su vida cuando se



En 1996 compitió en Fórmula 3 Británica donde obtuvo dos triunfos. Quinto en el torneo y cuarto en el Masters de Zandvoort.

encuentra de visita en su país que cuando está sobre su auto a casi 400 kilómetros por hora.

“Cuando voy a Bogotá estoy rodeado de guardaespaldas –revela–. Nunca recibí amenazas de secuestro pero es por seguridad. El hecho de que todavía no lo hayan intentado no quiere decir que no pueda ocurrir en alguna oportunidad”.

La fama lograda por Montoya como campeón de los Champ Cars en 1999 le ha servido para hacer realidad uno de sus sueños: la confirmación de ser piloto titular en Fórmula 1 para 2001 a bordo de un Wi-

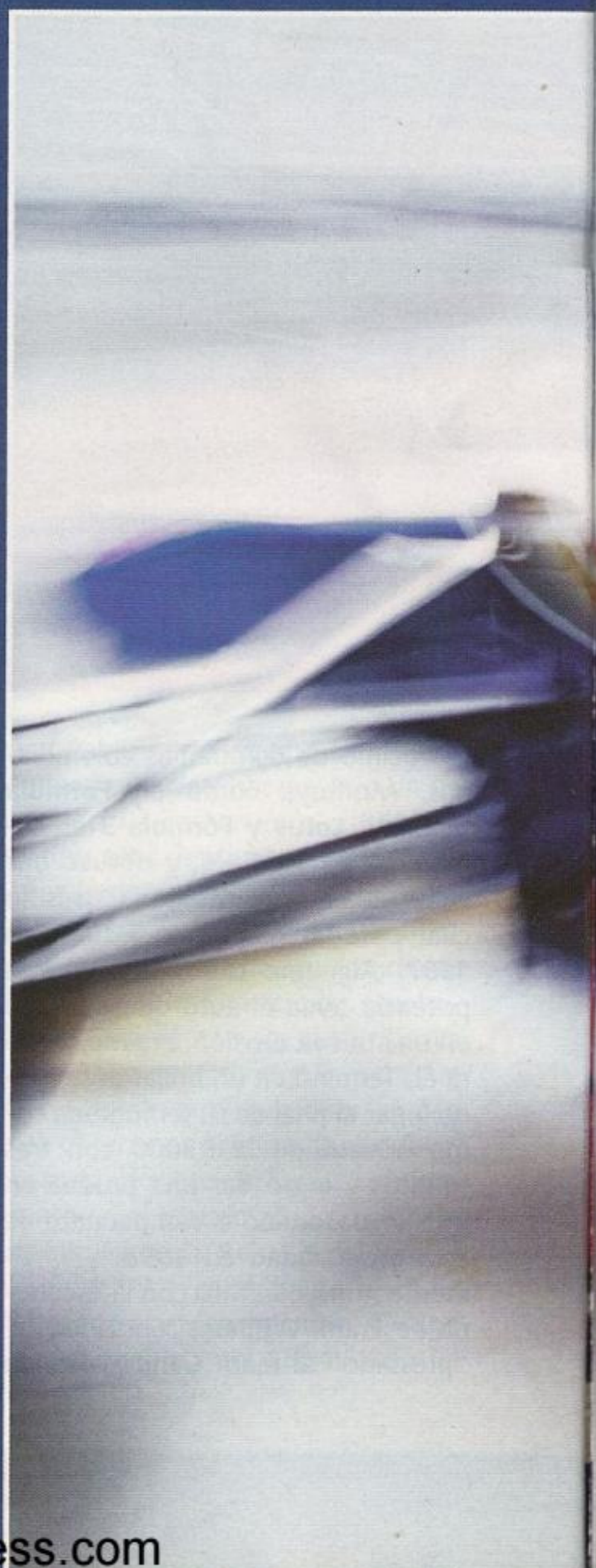


Su ascenso a la “Máxima”. Con copa en alto, celebra una de sus siete victorias en la F.3000, en la que se consagró campeón en 1998 con el equipo Super Nova.

Juan Pablo y el Williams-Renault en movimiento.

En 2001 se subirá a un monoplace de esta escudería, en lo que será su primera temporada en Fórmula 1.

La mirada atenta y curiosa al volante del Williams FW19 en 1997, el mejor auto de aquel momento.



lliams, como compañero del alemán Ralf Schumacher.

Frank Williams es un hombre frío y calculador, pero habrá disfrutado de sus duros combates en los Champ Cars y principalmente contra Andreotti. Esta es una de las razones por las que Montoya reemplazará a **Jenson Button**, además de su indiscutible talento. Button había llegado a la escudería como una gran esperanza del automovilismo británico, con brillos ocasionales, pero los más experimentados no han visto plasmadas todas las cualidades del joven de 20 años en plena competencia.

"Williams lo eligió porque pensó que era una superestrella, el próximo Michael Schumacher. Y Jenson no lo demostró", piensa el piloto de Jaguar, Eddie Irvine. "Si uno ve la performance de Michael cuando llegó a la F.1, lo de Jenson no tiene comparación. Creo que por todo lo que ha logrado Montoya merece formar parte de la máxima categoría la próxima temporada".

Montoya ya probó que es un campeón en casi todas las series que ha competido. No tiene dudas de que puede hacer lo mismo en la Fórmula Uno, el único territorio que le queda

por dominar al conquistador colombiano. "Cualquier piloto puede ser derrotado (hasta Michael Schumacher) —piensa Montoya—. No creo que haya alguien insuperable. Todos tienen dos brazos, dos piernas, dos ojos y un cerebro. Trabajaré mucho con el equipo Williams y estoy seguro de que conseguiré buenos resultados. La gente no debe esperar de mí lo mismo que logré en Estados Unidos. No conozco a nadie que haya llegado a la F.1 y ganara en su primer año." •

Automedia, especial para CORSA





Con el Nuevo Polo, olvidate del ¿adónde? que venía después del ¿vamos a pasear? Viajar en él es un placer. El diseño interior es completamente nuevo, en negro y rojo, hasta los nuevos tapizados. El techo ahora es eléctrico. Tiene airbags para el conductor y el acompañante. Frenos ABS. Y nuevos faros de

Tranquilo, el volante sigue de tu lado.



nuevo. Y completamente increíble. Desde la iluminación del tablero en azul delanteros y traseros. Vas a disfrutarlo. Incluso si te toca ir de acompañante.

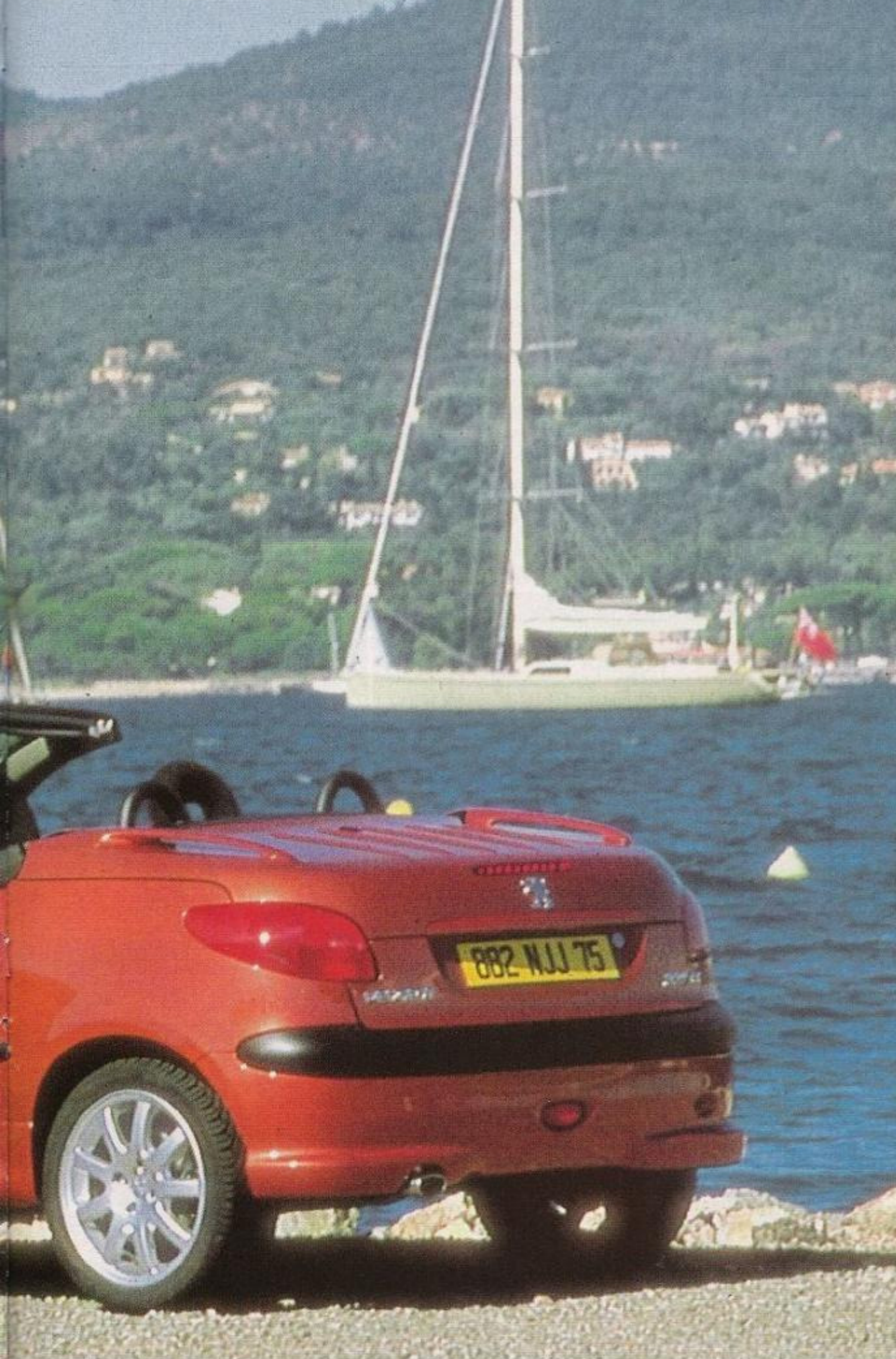
Nuevo Polo. No parece un familiar. Pero es.



Y Pe el Coup

El 206 CC vivirá su primer verano con nosotros, ya que se presentará en la Argentina en marzo del 2001, según estimaciones de directivos de Peugeot Argentina. El precio de venta estará en un rango de 25 y 29 mil pesos.

Peugeot creó é Cabriolet



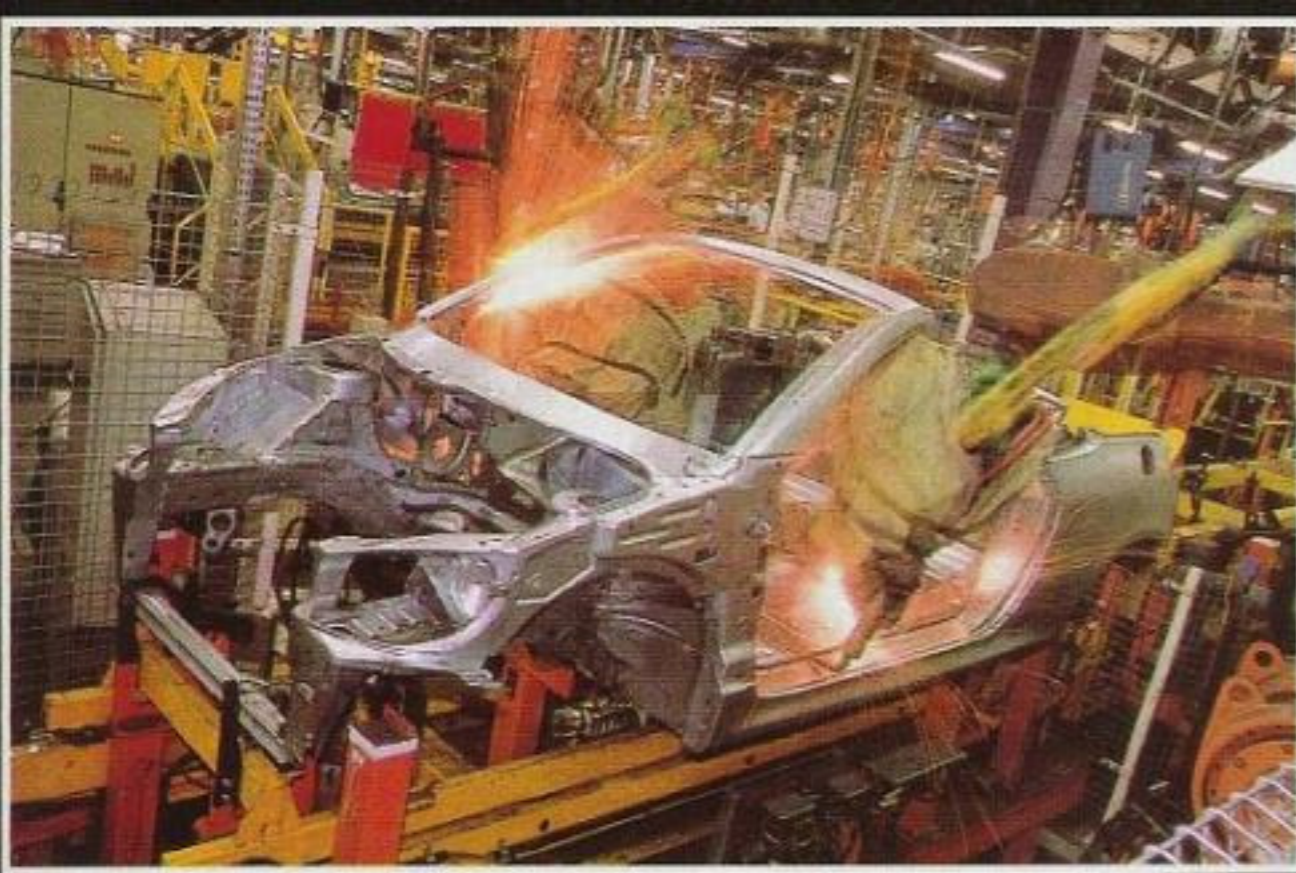
Presentado como una estrella de cine en Saint Tropez, el nuevo auto de Peugeot se encamina a una brillante carrera: se trata de un 206, que es a la vez una coupé y un cabriolet.

¿Quién no se acuerda de la película "Y Dios creó la mujer", que lanzó a Brigitte Bardot al estrellato mundial? Este filme colocó también a Saint Tropez en el rango del balneario más chic del planeta. En un claro signo de mostrar que su último auto será también una verdadera estrella, Peugeot eligió este lugar para su lanzamiento, como si fuese la protagonista principal de una película que se llamaría "Y Peugeot creó el 206 Coupé Cabriolet".

¿COUPÉ O CABRIOLET?

Vayamos directamente al grano. El 206 CC es a la vez, como su sigla lo indica, una coupé y un cabriolet. Esta proeza técnica fue posible gracias a los talentos de los ingenieros de Peugeot y de Heuliez, una empresa de desarrollo de soluciones para la industria automotriz. El techo rígido se puede plegar y rebatir eléctricamente en el baúl del auto. Si bien este sistema ya se conocía en algunos modelos de Mercedes-Benz, es la primera vez que será accesible a la gran mayoría de los compradores, que pueden adquirir en cierta forma dos autos por el precio de uno. Sin embargo, este costo tiene que pagarse de alguna manera y, en el caso del 206 CC, se la abona con una importante reducción del volumen útil de carga del baúl. Pero no sólo se rebate el techo y se reduce el volumen de 320 a 150 litros, sino que se sacrificó la rueda de auxilio, reemplazada por un kit de emergencia. También se perdió el espacio de los asientos traseros, que pasan a tener una función casi simbólica.

Por otra parte, la hermeticidad del techo, que podría ser un tema de conflicto, fue especialmente cuidada y cada unidad de los 400 206 CC que se fabrican diariamente en la



El 206 CC se produce únicamente en la planta de Mulhouse, al ritmo de 400 unidades por día. Esta misma cifra es la que se espera vender en la Argentina por año.



La presentación del 206 CC se hizo en las rutas de la región de Saint Tropez. Peugeot había pintado un avión a su imagen para trasladar a periodistas de todo el mundo hasta ese lugar desde París (unos 700 kilómetros). El mismo avión llevó a los asistentes a Mulhouse (a unos 400 km al este de París) para conocer el proceso de fabricación del auto.

planta de **Mulhouse** (este de Francia) pasa virtualmente por una cámara de lluvia artificial.

ALGUNOS CAMBIOS

En cuanto a su diseño, el CC tiene la cara del 206 S16 pero, por obvias razones, su cola y su perfil cambiaron bastante. El baúl es muy largo y su superficie plana está coronada por dos barras destinadas a soportar una **plataforma de cargamento** (hasta 20 kilos). Según las palabras de los ingenieros de Peugeot, ésta es una solución alternativa al problema de la reducción del volumen del baúl. Cualquiera sea su función, esta plataforma le da al 206 CC un aspecto más deportivo, que se luce mucho mejor aún con el techo rebatido. En el interior del auto, la principal diferencia se encuentra en los asientos traseros. El espacio del cual

disponen es tan reducido, que apenas puede recibir a los niños. En realidad se trata más de un sector de carga para objetos personales, como bolsos chicos y camperas.

En total, el 206 CC engordó casi cien kilos con respecto al resto de la gama. Esto se debe al sistema del techo rebatible, pero también a refuerzos en la estructura metálica del auto con fines de seguridad. Entre estos refuerzos, los montantes del parabrisas fueron especialmente cuidados.

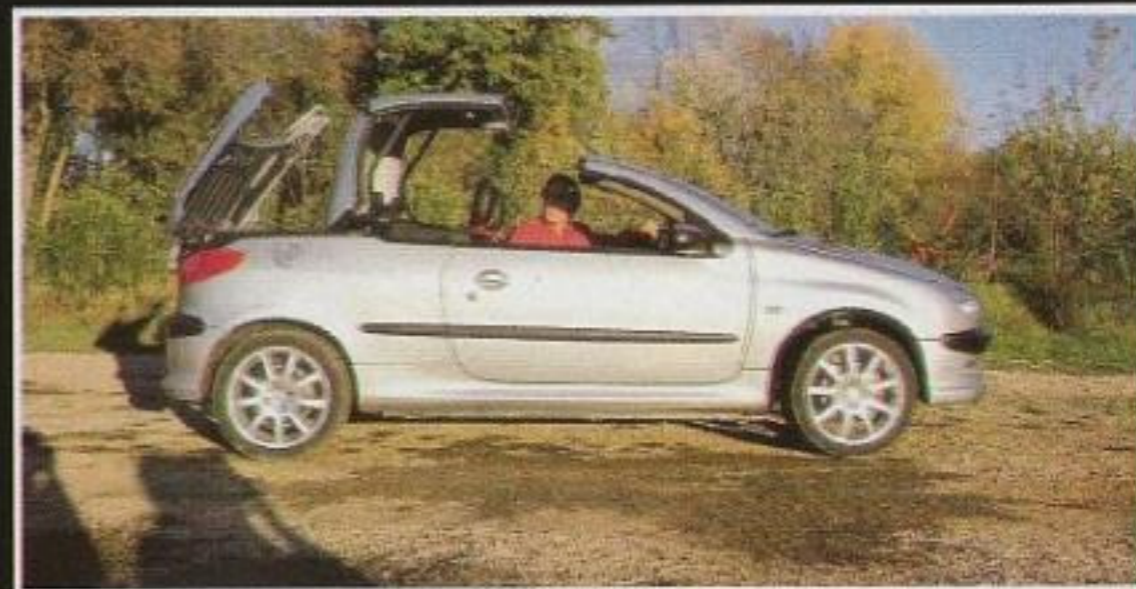
Para su lanzamiento, el 206 CC fue presentado con **dos motorizaciones nafteras**: de 1.6 y 2.0. Si bien esta gama de motores puede agrandarse en el futuro, no se prevé incluir una versión diésel, según afirmaciones de voceros de Peugeot presentes en Saint Tropez. Ambos motores mostraron ser dignos de confianza en las diferentes situaciones

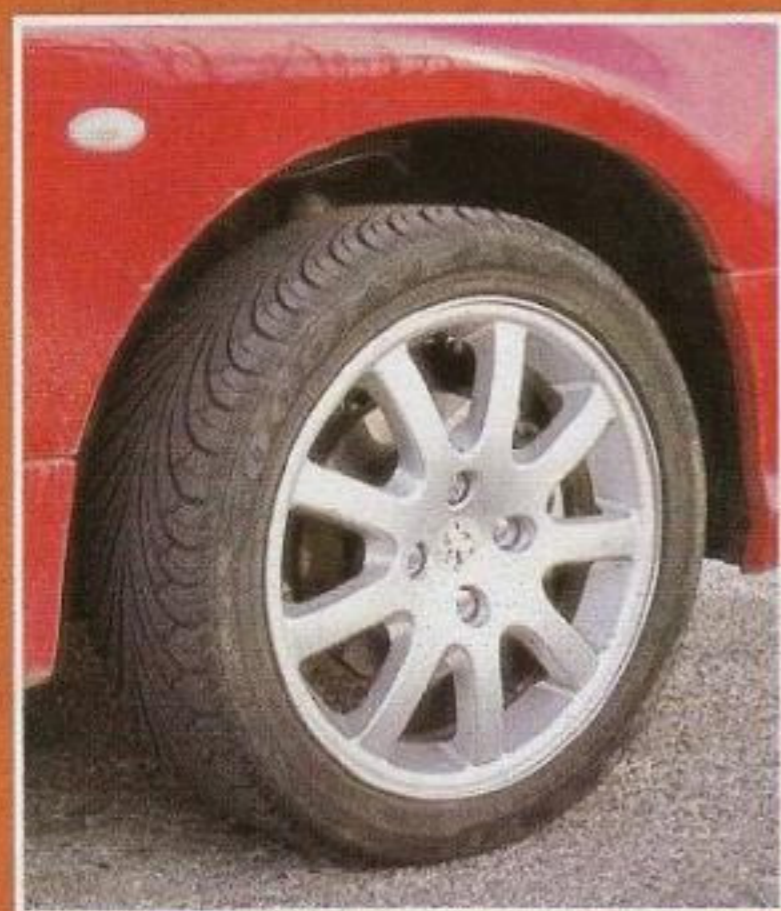
de manejo que vivimos los participantes de la presentación a orillas del Mediterráneo. Entre autopistas, zonas urbanas y caminos de montaña, el motor 2.0 dio excelentes resultados, con una acción más eficaz debajo de las tres mil revoluciones. El mismo cuadro pudo comprobarse con el 1.6, con las obvias diferencias de potencia. En resumen, se trata de un auto nervioso, de respuesta rápida y directa, aun si se tranquiliza a medida que la flecha sube en el cuadrante. Será otro rasgo que denota que el 206 CC es como las verdaderas estrellas, llena de talento, performance y recursos. ●

*Pierre Dumas
Especial desde Saint Tropez*



Además de la caída del techo, el tercer volumen es lo más llamativo del diseño del 206 CC. Este espacio "adicional" tiene como función casi exclusiva guardar el techo plegable.

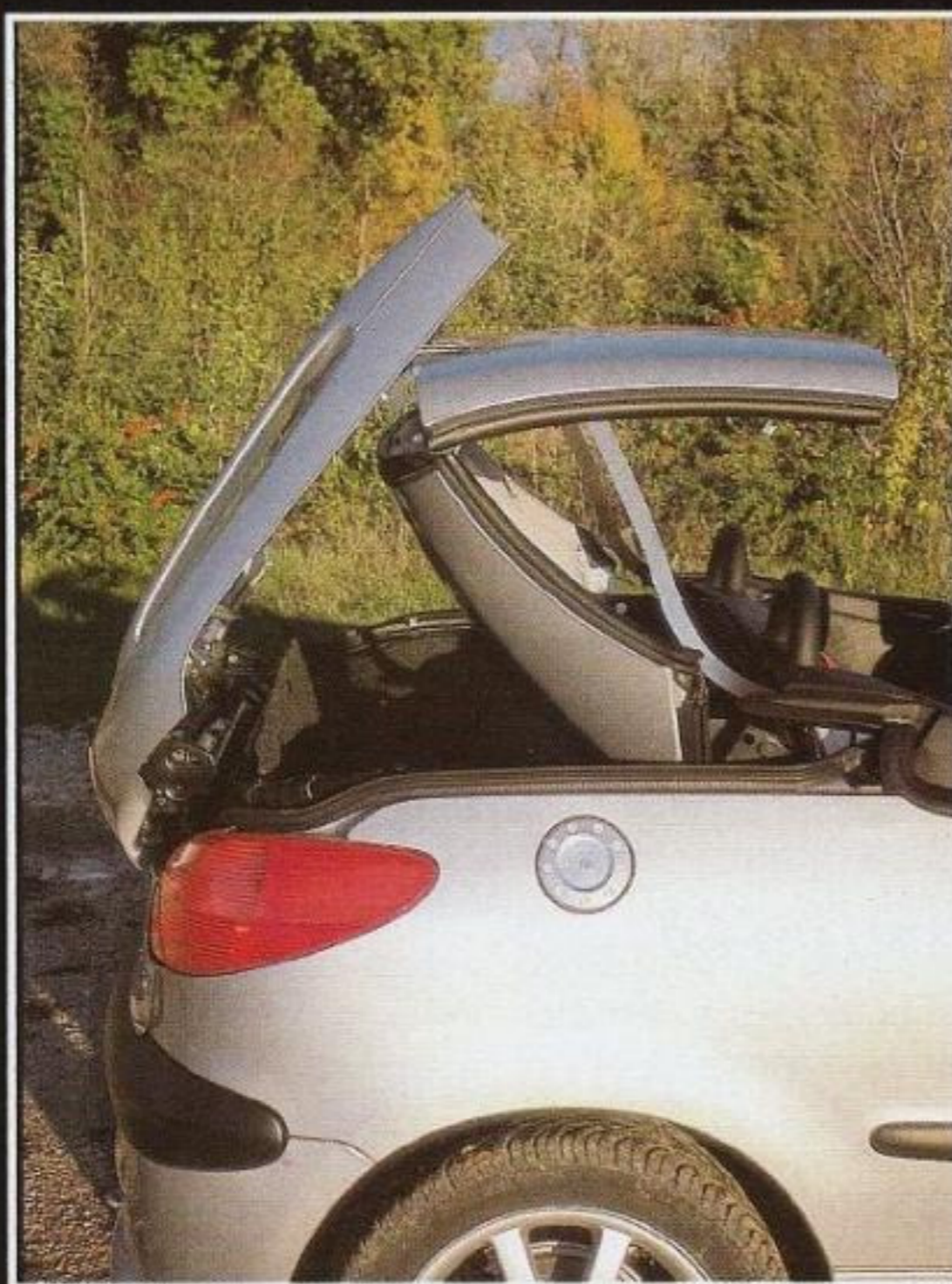




EQUIPAMIENTO

Vidrios tonalizados, alzacristales eléctricos, faros antiniebla, espejos laterales de regulación eléctrica, cinturones de seguridad inerciales (delanteros con limitador de esfuerzo), cierre central de puertas con comando a distancia, climatizador automático, butaca del conductor regulable en altura, butacas deportivas, asientos traseros rebatibles, pedalera de aluminio, equipo de audio con reproductor de CD, volante regulable en altura con controles y tapizado de cuero, doble airbag y airbags laterales, decoración con incrustaciones de aluminio, lona cobertora en el baúl, llantas de aleación, dirección asistida.

En menos de un minuto, el techo se dobla y se coloca en el baúl. Esta tarea puede realizarse únicamente si el auto está parado o si circula a menos de 10 km/h. En ambos casos hay que rebatir una tela que divide el baúl en dos y que presiona unos contactos que autorizan esta acción.



FICHA TÉCNICA 206 CC 2.0

Tipo

Coupé de carrocería autoportante, dos puertas, cuatro pasajeros.

Motor

Naftero delantero transversal, de cuatro cilindros en línea, con dos árboles de levas a la cabeza y cuatro válvulas por cilindro, alimentado por un sistema de inyección electrónica del combustible Marelli 48P.

Diámetro del cilindro:85 mm.
Carrera del pistón:88 mm.
Cilindrada:1.997 cm³.
Relación de compresión:10,8:1.
Potencia:138 CV a 6.000 rpm.
Torque:19,2 kgm a 4.000 rpm.

Transmisión

Tracción delantera, con caja manual de cinco velocidades y marcha atrás.

Relaciones

1ª, 3,46:1; 2ª, 1,87:1; 3ª, 1,36:1; 4ª, 1,05:1; 5ª, 0,86:1; MA, 3,33:1; diferencial: 3,79:1.

Dirección

Piñón y cremallera asistida.

Suspensión

Delantera, independiente del tipo pseudo McPherson con resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos hidráulicos integrales; **trasera**, independiente, brazos arrastrados, barra de torsión transversal y amortiguadores hidráulicos integrales.

Frenos

Delanteros, discos ventilados (266 mm de diámetro); **traseros**, discos (247 mm de diámetro), en ambos casos con ABS y ARD.

Llantas y neumáticos

Llantas de aleación 6.5 J de 16"; neumáticos 205/45 ZR 16 W.

PRESTACIONES

DATOS DEL FABRICANTE

Velocidad máxima

204 km/h.

Aceleración

0-100 km/h: 9s3; 0- 400 m: 16s8; 0-1.000 m: 30s6

Consumo

Promedio:..... 8,7 l/100 km.

Dimensiones y peso

Dimensiones: Largo/ancho/alto (mm): 3.835/1.673/1.373; entre ejes (mm): 2.442; trocha delantera/trasera (mm): 1.437/1.428.

Peso bruto: 1.050 kg.

Capacidad del tanque de combustible

50 l.

CASI 150 AÑOS DE EXCELENCIA EN MEDICINA SE MANIFIESTAN ASI:

MAXIMA EFICIENCIA:

Porque participamos en el liderazgo Profesional y Científico en la Medicina Argentina.

ALTA SEGURIDAD:

Porque ofrecemos las mejores y más amplias posibilidades de recuperación de la salud.

ATENCION PERSONAL DEL PACIENTE:

Porque es para nosotros el principal Protagonista y el destinatario de nuestros esfuerzos.

COBERTURA COMPLETA:

Desde la atención del caso más simple hasta el más complejo, con el apoyo de Tecnología de avanzada en Diagnóstico y Tratamiento.

VALORES GENUINOS:

Nuestros costos son genuinos, sin ninguna intervención gravosa, retornando el ingreso en beneficios al Paciente, porque somos una Entidad de Bien Público.

DOCENCIA E INVESTIGACION:

Porque la base científica de la Actividad Asistencial, requiere de la profundización y la permanente actualización del Conocimiento.

PREVENCION OPORTUNA:

El criterio inteligente para anticiparnos juntos a la concurrencia de la enfermedad, evitándola.

**Hospital Italiano, casi 150 años trabajando por la excelencia.
Porque usted siempre merece más.**



**PLAN DE
SALUD**

ASOCIESE USTED Y SU FAMILIA EN NUESTRAS SEDES

CENTROS DE ATENCION Y PROMOCION:

- Central:** Tte. Gral. J.D. Perón 4272 – Tel.: 4958-3388 / 3401
Avellaneda: Av. Mitre 1248 – Tel.: 4222-1726
4222-3189 / 2224 / 5445
Belgrano: Juramento 2739 – Tel.: 4783-7652
4781-2617 / 4787-3882
Caseros: Av. San Martín 2282 – Tel.: 4734-8782 / 4759-9647
4734-8782 / 0660 / 5050
Flores: Avellaneda 2799 – Tel.: 4611-3114 / 4637-2703 /
6685 / 7642 / 7531
Liniers: Av. Rivadavia 11057 – Tel.: 4643-1093 / 4644-4903
Moreno: Bartolomé Mitre 3410 – Tel.: (0237) 462-2386
Once: Pasteur 655 – Tel.: 4951-0221 / 1446 / 1784

San Isidro: Alem 323 – Tel.: 4742-6300

San Justo: Malabia 2101 – Tel.: 4482-0071 / 4651-1555 / 1726/
1730 / 6825 / 8533

San Martín: Moreno 3442 – Tel.: 4713-2080 / 5222

Villa Adelina: Av. de Mayo 400 – Tel.: 4735-4300

Villa Urquiza: Olazábal 5378 – Tel.: 4521-4900 / 4523-4558 /
4521-7576 / 4522-3332

CENTROS DE PROMOCION:

Belgrano: Amenábar 2118 – Tel.: 4786-3362 / 4781-7011

Liniers: Av. Rivadavia 11.048 – Tel.: 4642-6169 / 6145

Moreno: Tel.: (0237) 463-9059

San Justo: Almafuerce 3216 – Tel.: 4482-0606 / 1600 / 6161

El nuevo Laguna se presentó en versiones sedán y break, con carrocerías ligeramente superiores a las anteriores.



Apunta bien alto

Con un nivel de equipamiento superlativo y algunos chiches tecnológicos de reciente creación se presentó en el Salón de París la segunda generación del Renault Laguna.

Presentado internacionalmente por primera vez en diciembre de 1993, el último Salón de París (a fines de septiembre) fue el escenario elegido por **Renault** para el lanzamiento de la segunda generación del **Laguna**, modelo que llega para ratificar que marcas tradicionalmente dedicadas a la producción masiva de vehículos ahora intentan **capturar el segmento de autos de alta gama** (tal cual hará la otra francesa Peugeot con el 607), mercado que hasta hace pocos años estaba restringido a las casas alemanas y suecas.

El principal argumento diferenciador de esta nueva gama Laguna es un alto contenido tecnológico, detalles extraídos de vehículos concepto co-



Se incorporó por primera vez un lector de DVD con pantallas incorporadas en los apoyacabezas delanteros.

mo el Vel Satis y el Avantime. Algunos, como un nuevo ABS con su función de reparto electrónico de frenada EBV, el control dinámico de conducción ESP con antipatinado ASR, la asistencia de frenado de emergencia o el sistema de vigilancia de presión de inflado de los neumáticos están directamente relacionados con la seguridad, pero hay otros chiches que tienen que ver con el bienestar a bordo, como un **sistema de apertura y de arranque sin llave**: usted lleva en el bolsillo de su camisa una tarjeta electrónica y cuando se aproxima al auto, en el momento que acerca la mano para abrir las puertas, éstas se destraban automáticamente. Una vez al volante, introduce la tarjeta en una lectora ubicada en el tablero de instrumentos; el sistema reconoce el código y desbloquea el antiarranque y el bloqueo eléctrico de la columna de dirección. Entonces oprime el botón start/stop y el auto habrá arrancado sin necesidad de llave alguna. Otros sistemas como climatización automática para conductor y pasajero y regulador y limitador de velocidad también conforman un nivel de equipamiento superlativo. La nueva gama del Laguna estará equipada con tres motores nafteros



Adiós a la llave. Con esta tarjeta electrónica se destraba el sistema de seguridad y se arranca el auto.

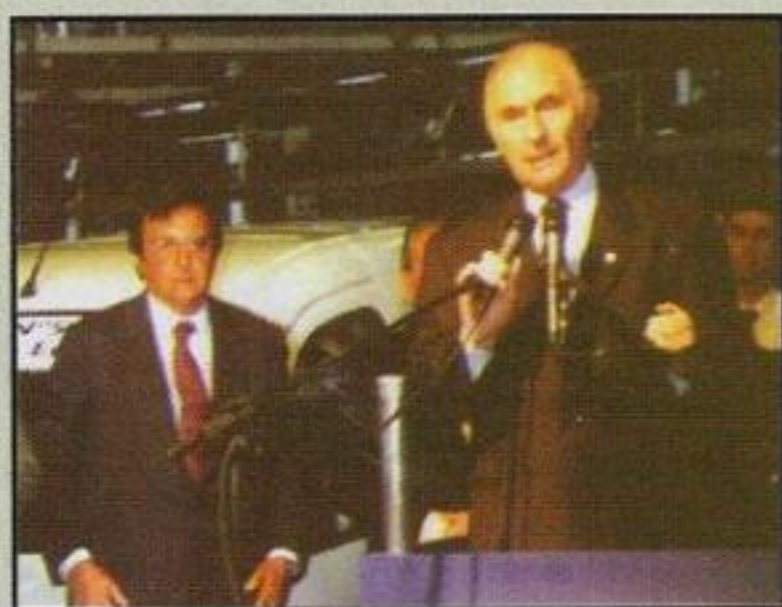
y dos diésel. Entre los primeros, un 1.6 16V (110 CV), un 1.8 16V (120 CV) y un V6 3.0 24V (210 CV). Entre los diésel habrá un dCi 1.9 con dos versiones de potencia, 105 y 120 caballos.●



Los grupos ópticos delanteros envolventes ganaron importancia en el diseño del nuevo Laguna.

CELEBRA LA EXPORTACIÓN

Peugeot Citroën Argentina celebró la exportación a Europa de la unidad número **5.000** de los modelos **Peugeot Partner** y **Citroën Berlingo** en una ceremonia celebrada en la planta de la localidad bonaerense de El Palomar, que contó con la participación del presidente Fernando De la Rúa. A partir de este año esta automotriz se convirtió en el primer productor de automóviles de la Argentina con más de **70.000 unidades** fabricadas, mientras que las exportaciones de la compañía crecieron un 185 por ciento con relación a 1999, pasando de siete mil unidades exportadas en 1999 a 20.821 en el 2000.



¿VOLVO VENDE SCANIA?

Leif Johansson, jefe ejecutivo de **Volvo**, aseguró que esta compañía podría vender su participación minoritaria en **Scania** a fines de año, pero siempre y cuando "el precio de la transacción fuera mucho mejor que el valor del mercado de hoy", aseguró el alto ejecutivo. Volvo tiene actualmente una participación del **31 por ciento** en **Scania**, porcentaje que tendría que vender dentro de tres años para seguir adelante con la compra de la división de camiones de Renault de Francia. Uno de los potenciales compradores de este paquete de acciones es Volkswagen, empresa que en el mes de marzo adquirió el 34 por ciento de las acciones de Scania, aunque Johansson se encargó de aclarar que no existen actualmente charlas con la empresa alemana.

SMART SE AGRANDA

MCC, la filial de **DaimlerChrysler** que construye el city car **Smart** anunció que agrandará sus instalaciones de **Hambach** (Moselle) para fabricar la versión **Roadster** del pequeño vehículo. Esta planta, que actualmente tiene un ritmo de producción de **quinientas unidades diarias**,

recibirá una inyección de 100 millones de Euros (**85 millones de dólares**) y trescientos nuevos empleados para acondicionarla a las necesidades que generará la incorporación del nuevo producto en la línea de armado. El lanzamiento del nuevo modelo está previsto para 2003.



La foto espía muestra un camuflado Smart Roadster cuando era testado en Alemania, las últimas pruebas antes del lanzamiento en el 2003.

AIRE PARA DAEWOO

Los acreedores de **Daewoo** aprobaron un nuevo préstamo de dinero efectivo para guardar la quiebra y mantener a flote a la segunda constructora de autos más importante de **Corea del Sur**. Daewoo Motor y sus contratistas recibirían **613 millones** de

dólares para ser inyectados en la compañía durante este año. Los bancos acreedores están en negociación con General Motors y Fiat por la venta de Daewoo, ya que aparentemente estas empresas todavía están interesadas en la constructora surcoreana.

NUEVOS FORD CARGO

Ford Argentina presentó la actualización de la línea de camiones **Cargo** y un flamante integrante de la familia, el **C 915**. Los nuevos modelos presentan un moderno tratamiento del frente de la cabina con deflectores laterales, paragolpes envolventes y estribos más anchos, mientras que en el interior se han mejorado las condiciones de habitabilidad y conducción. En cuanto al nuevo integrante de la familia, el **C 915** —reemplaza al C 914—, presenta una mejora en la geometría de dirección y un nuevo diseño de suspensión que lo hacen

más confortable. El motor es un **Cummins** de 152 CV y 502 Nm de torque que lo ubica como el más potente de su segmento.





El mismo estándar de calidad mundial
que su auto.

Su auto sale de fábrica con tecnología Delphi.

Delphi abastece a las mayores automotrices del mundo desde hace más
de 90 años. A la hora de reemplazar una pieza, no tenga dudas. Elija una producida
con el mismo cuidado y tecnología que su auto.



Liderando la tecnología del mañana.

Quienes deseen escribir a esta sección deben hacerlo a Colombes 493 (1218) Capital Federal, y aclarar en el sobre que es para "Correo del Lector". También pueden hacerlo vía electrónica a correocorsa@tournet.com.ar. Coloquen su dirección postal completa (sobre todo si mandan un e-mail) y un número telefónico para, eventualmente, llamarlos. Recuerden que no serán publicadas aquellas cartas que no contengan la información requerida.

PILOTOS ARGENTINOS



Javier Pereyra (Concordia, Entre Ríos) coincidió con la opinión de un lector que números atrás escribió sobre Oscar Larrauri. "Poppy fue el mejor piloto argentino de la década del '80 -sostiene-. Llegó a la Fórmula Uno, pero lamentablemente en un equipo que en mi opinión no estaba ni siquiera en el mínimo nivel. Desde 1994 veo cómo se desperdician los pilotos argentinos que van a correr al exterior. El problema es la falta de apoyo. Uno ve a Mazzacane en el fondo y escucha que la gente dice 'siempre último'. Claro, no se dan cuenta de que corre con un equipo que tiene menos de la mitad del presupuesto que utilizan otras escude-

rias, y que a pesar de todo sólo está a dos o tres segundos de pilotos como Mika Hakkinen o Michael Schumacher. Me gustaría que un día Gastón pudiera probar una Ferrari o un McLaren, aunque sea un par de vueltas. Así podría demostrar qué tan rápido es como piloto. Creo que hay que valorar el esfuerzo de Mazzacane. Si uno analiza la situación se da cuenta de que el argentino es uno de los veintidós que corren en Fórmula Uno, cuando debe haber más de quinientos pilotos que intentan ingresar a la categoría cada año. De diecisiete carreras, sólo abandonó en cuatro y en dos de ellas fue por problemas mecánicos", analizó.

¿CARRERAS O BOXEO?

Gerardo Thamm (Boulogne, Buenos Aires) se contactó para dejar su comentario sobre una fecha de Turismo Promocional que se pareció más a una pelea de boxeo que a una carrera de autos. "Quiero manifestar la desazón y vergüenza ajena que sentí cuando a través de la televisión observé a los pilotos del Turis-

mo Promocional tomándose a piñas. Esa clase de actitudes no deberían producirse jamás en una competencia deportiva, y mucho menos entre pilotos federados. Si hay gente que no está capacitada para manejar, que no lo haga. Pero no me parece que por eso tengan que pegarle", fue la opinión del lector.

LECTOR DE LOS '70

Carlos Uthurry (Madrid, España) se contactó vía e-mail con la sección para agradecer la publicación de su carta anterior. "Soy lector de COR-



SA desde fines de la década del '70, cuando era bastante más chico que ahora... Aquella era una época glo-

Responde Alfredo Parga

CUPECITAS



En ocasión de la V Vuelta de Firmat, doblando con todo aparece el Ford de Bonifassi y Rossi. (Contreras)

Eduardo Bonifassi, desde Rosario (Santa Fe) me acercó un valioso material relacionado con la Agrupación Cupecitas del TC de la República Argentina, "que tiene sede en Bigand y que fue creado para mantener viva la llama del TC en ruta, que fuera uno de los soportes primordiales del automovilismo argentino, llevando el recuerdo de estas legendarias máquinas, y rendir a su vez tributo a quienes hicieron mucho por la grandeza de la disciplina en una época de oro...".

Me recuerda Bonifassi que "el espíritu que une a los corredores, acompañantes, mecánicos y allegados es el mismo que existía desde los principios del automovilismo", y puntualiza que la Agrupación respeta las disposiciones legales que existen. Me recuerda que el campeonato es anual, que el promedio de máquinas que se presentan por carrera ronda los 25 automóviles y que todos los interesados pueden llamar al 0341-4393049.

Bonifassi: estoy metido en la lectura del reglamento de la Agrupación. Y advierto que se trata de un emprendimiento ejemplar.

riosa, en la que corrían pilotos como Reutemann en Fórmula Uno o Mouras, Traverso, Di Palma y Gradassi en Turismo Carretera. Me acuerdo de que la primera revista que compré fue la que tenía al Wolf de Jody Scheckter en la tapa, correspondiente al Gran Premio de la República Argentina de Fórmula Uno. A partir de ese momento comencé a interesarme por el automovilismo y por su historia. Además pude coleccionar la revista hasta hoy, ya que desde la Argentina me la envían periódicamente", contó.

SORPRESA Y MEDIA

Fabián Weise (Rawson, Chubut) escribió para felicitar por la revista. "Desde hace cinco años leo CORSA todas las semanas. Creo que es muy completa y que tiene un diseño espectacular. Las otras publicaciones no le llegan ni a los talones. Soy fanático de Ford y a través del Correo del Lector quiero darle las gracias al conductor Julián Weich, quien en su programa televisivo Sorpresa y 1/2 hizo realidad el sueño de muchos hinchas: ver a Juan María Traverso con el 1 pintado en su Ford de Turismo Carretera. El programa fue emitido el mismo domingo en que Guillermo Ortelli se consagró campeón en Nueve de Julio, justo cuando terminó el reinado del Flaco. Quiero proponer que todos los fanáticos de Traverso hagan fuerza para que vuelva al TC. Saludos para todos y un cariño enorme desde la Patagonia", expresó.

FANA DE SCHUMMY

Julián Stauri (Puerto Madryn, Chubut) envió una carta a la redacción para contar que es fanático de Michael Schumacher. "Me encanta como maneja el alemán, pero también como lo hace Jacques Villeneuve.

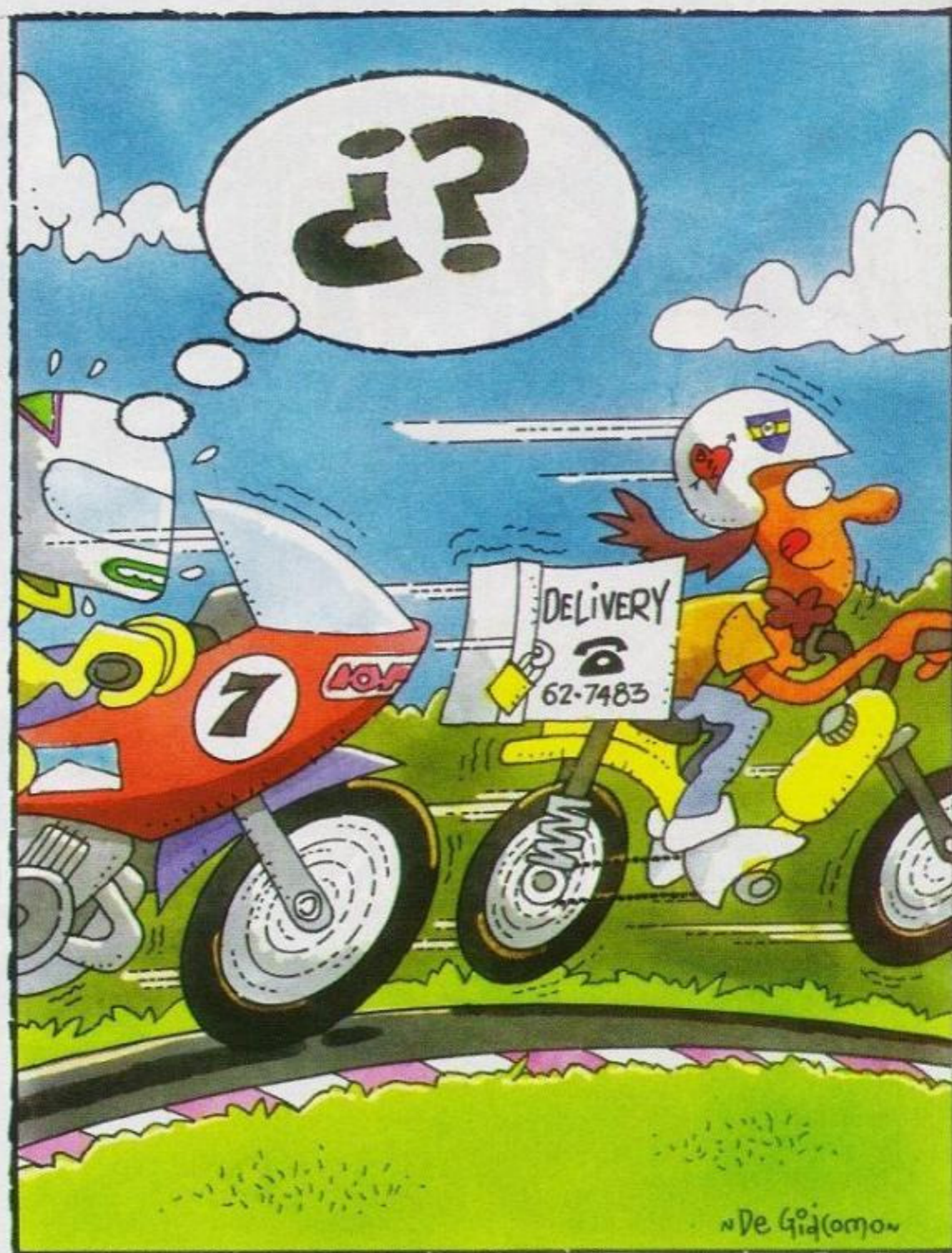


También me gusta Ferrari. De todas formas, tengo y tuve especial admiración por pilotos que corrieron en otra época. Entre ellos se destacan Bruce McLaren, Phil Hill y James Hunt. Soy lector de la revista desde la década del '70, e incluso tengo muchos ejemplares guardados de esa época. Mi tío fue corredor de categorías zonales y de ahí surgió mi gusto por el automovilismo", comentó.

ACUSAMOS RECIBO

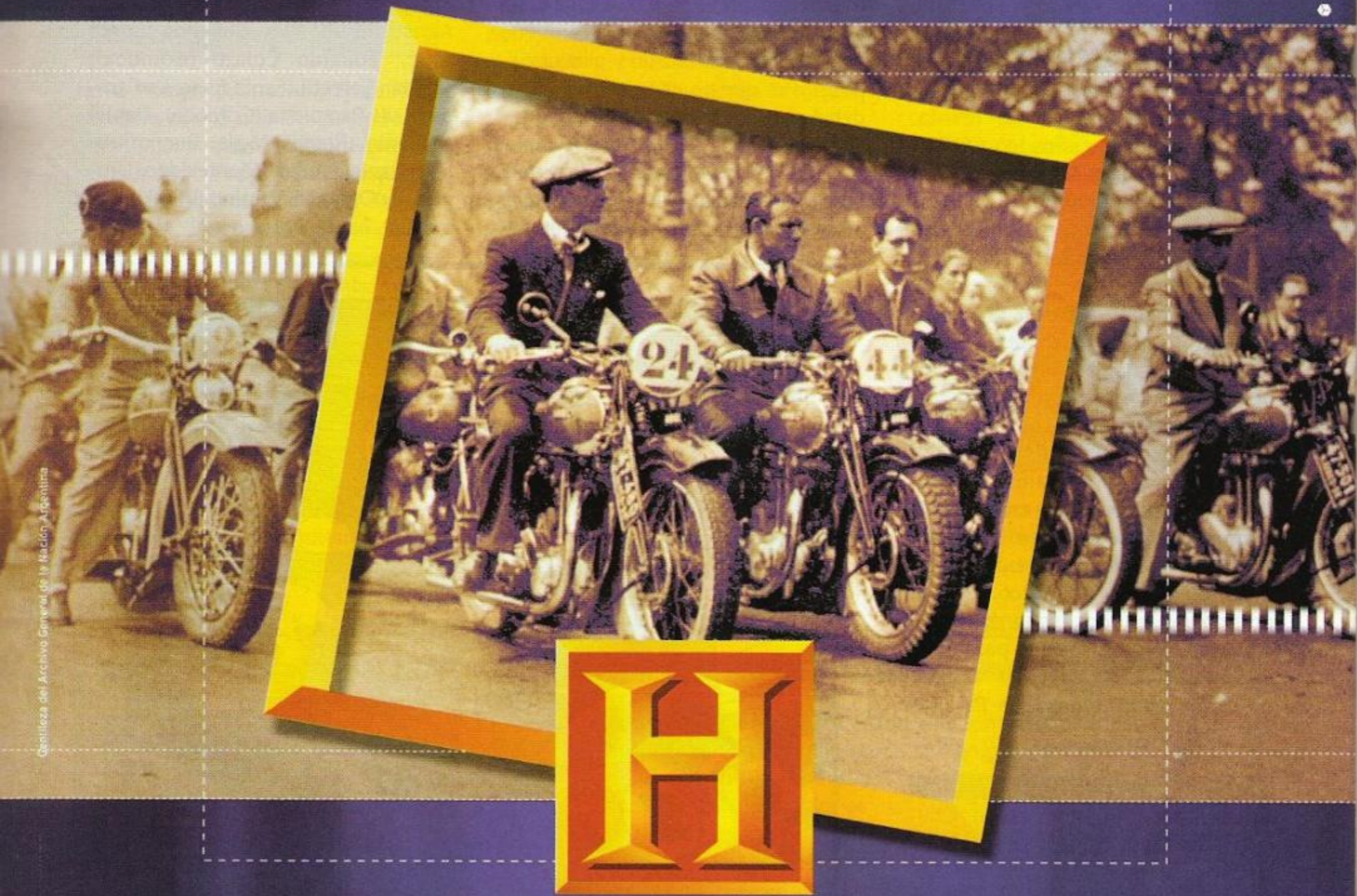
Cada día son más las cartas que llegan a esta sección. Por eso, CORSA les agradece a cada uno de los lectores que escribieron a la redacción y pide disculpas por las que no han sido publicadas debido a una cuestión de espacio. Muchas gracias a Daniel Matta (Atlanta, Estados Unidos); Ricardo Chazarreta (Jujuy); José Luis Pérez, Juan Manuel Seco, Eduardo Martínez Vidal, Fernan-

do De Leone, Cristian Sepúlveda, Carlos Reyes, Sebastián Barbui, Jorge Pérez, Miguel Klug, Fernando Dalprá, Lucas Hoyos, Patricio Guzmán, Eduardo Valeiras, Luciano Larroudé, Ernesto Roggero, Mauro Cangelosi, Jorge Pitar, Belén Scarinci, Julio López y Gustavo Ciccolanti (Capital Federal); Fernando, Chino, Ruso y Carlos (no detallaron los apellidos, de Cincos Saltos, Río Negro); Matías Fernández (Martínez, Buenos Aires); Javier Romero (Mendoza); Joaquín Becaas (Quilmes, Buenos Aires); Pablo Malvacio (Monte Grande, Buenos Aires); Ricardo Velarde (Salta); Agustín Bull (Río Gallegos, Santa Cruz); Eduardo Colazo (Córdoba); Cristian Servetti (Santa Rosa, La Pampa); Luis Pamplona (Córdoba); Daniel Manente (Ramos Mejía, Buenos Aires); Daniel Núñez (Montevideo, Uruguay) y Omar Di Martino (Villa La Angostura, Neuquén).



Donde el Pasado cobra Vida

Grupo Yantorno



THE HISTORY CHANNEL™
LATINOAMÉRICA

todos los días todos los días todos los días todos los días todos los días todos los días todos los días

EXCLUSIVO DE



TV QUALITY

Cablevisión - Multicanal y los principales cables del interior del país.

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

CRUCICORSA

Juego Combinado

Resuelva el esquema de la derecha de acuerdo a las referencias dadas. En la columna indicada con la flecha se leerá el nombre de un circuito de Alemania, donde se corre la Fórmula Cart. Luego tache en el panel de letras (abajo) las once palabras que encontró; su lectura puede ser en sentido horizontal, vertical o diagonal, de arriba hacia abajo, de izquierda a derecha o al revés, y superponerse sus letras. Con las letras restantes se leerá, en sentido horizontal, el apellido de un corredor de TC que ganó 21 carreras.

Referencias

1. (Sergio -) Piloto de Turismo Internacional, Clase 2.
2. (Fabián -) Piloto de TC, que ganó 14 carreras.
3. (Luiz -) Piloto brasileño de F. 3 Sudamericana.
4. (Martín -) Ganador de las Mil Millas Sport, en noviembre de 2000, con su Maserati 4CS 1100.
5. País de nacimiento de Giuseppe Farina.
6. (Pablo -) Piloto de Turismo Internacional Clase Súper.
7. (Nueva -) País de nacimiento de Denis Hulme.
8. Marca de auto que conduce Nicolás Molinas en F. Súper Renault.
9. (Leandro -) Piloto de Turismo Carretera Pista.
10. (- Magny Cours) Circuito de Francia donde corre la F.1.
11. (Esteban -) Piloto argentino que compite en la F. Renault Europea.

I	T	A	L	I	A	I
R	A	L	T	R	D	G
E	C	A	A	A	N	L
I	U	C	R	C	A	E
R	Ñ	A	L	U	L	S
R	A	V	O	S	E	I
E	C	A	N	O	Z	A
U	N	E	V	E	R	S
G	P	E	L	U	L	O

1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										

solución del número anterior

1. Toro
2. Alonso
3. Leompar
4. Lago
5. Aventin
6. D'Ambrosio
7. Estoril
8. Gateway
9. Ávalos

"Talladega"
"Oscar Castellano"

RUBRO 1

Malarczuk vende Ford Cosworth Rally C.8, con repuestos, ruedas y un motorhome-taller Mercedes Benz reciclado a 0 Km. Todo por \$ 85.000. Tel.: (03752) 42-1005 / (156) 50164. Materal@arnet.com.ar

Carrocería Gol '94 ex TN. Clase 2. Completa. Tel.: 4857-3840.

Kart Staliano CRG. Motor Parilla. Casi nuevo. \$ 1.290. Imperdible. Liquido. Sr. Codaro. Tel.: 4958-1990.

Vendo Fiat 600 ASM. Listo para largar con trailer. Juan Pablo. Tel.: 4555-0080.

Vendo Chevy Ex TC Pista. Completa. Lista para largar. Nueva. Tel.: (0223) 482-6898 / (15) 6817628.

Vendo monoplazas o Fórmula 5 TC. Tel.: 4209-9189 c/trailer y repuestos. \$ 1.800. Desp. 18:00.

Falcon TC Pista empadronado. Motor nue-

vo. Para pelear la punta. Oportunidad. Tel.: 4653-2355.

Motor Ford Turismo Carretera. Todo nuevo. S/uso. Casco Ford Falcon para TC o Zonales. Tel.: 4249-5808. Claudio. O permuta U\$S 17.000.

Vendo kart Vara Parilla 125 cm³. M/b. Gustavo. Tel.: (15) 4068-7575 / 4777-7954.

Sport Prototipo Tulia 23. Auto ganador. Vendo-permuta. Tel.: 4755-9582 / (15) 5004-8845. Facilidades.

Copa Mégane. Auto N° 16. Pruebas pilotos Temp. 2001 16-17 dic. Opción compra. Tel.: (0342) 155-454912 / 4565847. Desp. de 21:00.



Vendo coupé Chevy TC Regional con los mejores fierros. Auto de punta. Tel.: (15) 4409-3807. Diego.

Vendo Kart CRG. Completo ó alquilo Sr. Gerardo. Tel.: 4664-9150 / (15) 5605-0901.

Vendo-alquilo F.1000. Tulia XXV y XXIV. Equipo campeón. Tel.: 02255-462089 / 02267-15-528228.

Senda VW T. Promocional Clase 3. Sin motor y amortiguadores. Todo lo demás funciona. Valor \$ 7.500. Claudio. Tel.: 4249-5808.

Vendo karting 50 cm³. Chasis Vara. M/B para competición. Nicolás. Tel.: (15) 4187-0038.

Vendo F.S.R. Reynard-Mégane equipo completo. Accesorios, repuestos, listo para largar. Tel.: 4483-3667.

Vendo casco Ford estructura completa. Acrílicos. Trompa. Cuna. Radiador. Pintura. \$ 6000. Tel.: 4742-1102.

Vendo urgente Fiat 600. 07. Clase E. \$ 2.000. Tel.: 4738-6057. 19:00 a 23:00.

Vendo casco coupé Chevy. Para auto de carrera. \$ 500. Av. Bvard. Bs. As. 1484. Luis Gavilán. Tel.: 4290-4317.

Fórmula Renault Vendo auto N° 7. Completo caja Graf Penske F. Pozzi. J. P. Satorra. Tel.: (02921) 453558.

RUBRO 2

Vendo-permuta Escort TN C.3. listo para largar. A nuevo. Escucho ofertas. Tel.: 4754-5162 / 4752-8326.

Vendo bonaerense Clase "D". Chevrolet. Fierros de primera. Listo para largar. C/trailer. Acepto permuta. Tel.: 4290-4317. Horario comercial.

Alquilo Dodge TCP actualizada. Lista para largar con atención en pista. Tel.: (15) 4474-1227.



RUBRO 3

Carrocería VW escarabajo. C/baja, \$ 600. Tel.: 4654-9300 de 20:00 a 22:00.

Ford A 1931 (en Chivilcoy), impecable, p/exposición. Todo original. \$ 9.000. Tel.: 4952-9186.

Ford 1940 (en Chivilcoy), p/restaurar o repuesto. El motor funciona. \$ 400. Tel.: 4952-9186.

Vendo Fiat 600 1981. Todo al día. Titular. Blanco helada. Muy bueno. Original. Rodado "13". Un fierro. \$ 22.000. Tel.: 4626-6800. Jorge 15:00 a 22:00.

Fiat 600R. Totalmente reformado. Tipo Porsche. Color amarillo. Tel.: 03400-476716. Urgente.

RUBRO 4

Vendo cuatri Honda TRX 300 EX. Mod. '99. Impec. Patentado c/s trailer. Tel.: (03489) 420072.

RUBRO 5

Motor 4 litros. Completo. Preparación Bini Ford. Excelente oportunidad para aprovechar. Tel.: (15) 4478-3858.

Vendo Weber 45/45 horizontal. Toma aire ADA Sport Prototipo. Excelente. Tel.: 4581-6735. Gabriel.

Preparación cremalleras de dirección. Nac. e Import. Alta tecnología. Tel.: (03492) 424728. 12:30.

Vendo parabrisas, spoilers y Rep. Varios. Alfa GT/GTV. '79/80. Tel.: (03492) 424728. 21:00. Jorge.

Vendo motor Chevrolet TC Pista. Nuevo. 4 amort. Penske. 2 vías. Tel.: 02293-15581720 / 432042.

Motores y carrocerías. Todas las marcas c/baja. Fiat, Renault, Peugeot, Ford, Volkswagen. Nafta y diésel. Repuestos usados, cajas, tapas cilindro, diferenciales, etc. Envíos al interior. Tel.: (011) 4654-9300 de 20:00 a 22:00.

RUBRO 6

Alquilo motorhome: carreras, turismo, caza, pesca. Hasta 8 personas. Tel.: 4522-3961.

Vendo motorhome 608, 8 camas, heladera, estufa, motor 0 Km. Av. Mitre 1119. Florida.

Vendo motorhome 1114. Capacidad 7 personas. Impecable. Termo, tiro balanceo. C/carpa. \$ 25.000. Tel.: 4290-4317. Leandro.

Motorhome Volvo 1970. 7 personas. Para carreras. Etc. Titular al día. Permutas. Tel.: 4924-3083.

Vendo-permuta casa rodante. Cuatro personas. \$ 1.800. Buen estado. Gastón. Tel.: 4666-3030/ 4662-4469.

RUBRO 7

Banco de pruebas. FYL seminuevo. Garantía un año con consola y soporte. Tel.: 4857-3840.

Habilitamos transporte de pasajeros y carga nacional e internacional ante la CNRT. Tel.: (011) 15-4410-6827. Público y privado. Gestión integral.

Vendo computadora de pista. Karting Indoor. 20 sensores. Tel.: (02355) 423586. Oscar. Silvana.

Intercambio fotografías color autos antiguos sport y revistas automóviles por manuales originales. Tel.: 4760-5923.

Manuales antiguos vendo: Ford T, Oukland, Renault (1927), Oldsmobile (1947), Chevrolet (1951). Tel.: 4641-3176.

Trámites automotor. Hacemos autos antiguos. Radico Capital y pcias. Años 1930 a 1999. De 9:00 a 20:00. Tel.: 4432-0057.

Restauo autos años 34 al 50. Líneas Ford. Autos TC del Ayer. Consigo c/papeles. Para armar. 9:00 a 20:00. Tel.: 4432-0057.

Vendo Parabrisas junio '87-mayo '89. \$ 1 c/u y los mejores automóviles '97 al '99, \$ 1 c/u. Tel.: (0345) 422-3572 ó (0345) 156-251257.

RUBRO 8

Compro colección completa revista "Auto Mundo". Tel.: 4730-5601.

Compro manual de guantera Pick-up F.100. modelo 1966-97. Tel.: 4798-6292.

Compro autos de colección en escala. Matchbox, Corgi, Minichamps, Bubi, etc. Tel.: 4792-7895.

COMPRAS, VENTAS Y PERMUTAS

- 1 Automóviles de competición-venta ● 2 Automóviles de competición-venta o permuta ● 3 Automóviles de calle -venta ● 4 Motocicletas -venta ● 5 Motores y repuestos -venta ● 6 Casas rodantes y trailers ● 7 Varios ● 8 Compra.

IMPORTANTE

Para publicar avisos que superen las 12 palabras o cifras deberán presentarse en la recepción de nuestras oficinas, ubicadas en Colombres 493. Su importe será de \$10 por cada 12 palabras que excedan la cantidad mínima gratuita. También se podrán agregar a los avisos fotografías blanco y negro; el valor de las mismas será de \$ 10 para una medida de una columna por 20 mm aproximadamente.



Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

RUBRO

Llene cada casillero en letra clara de imprenta y mayúscula
MÁXIMO 12 PALABRAS O CIFRAS

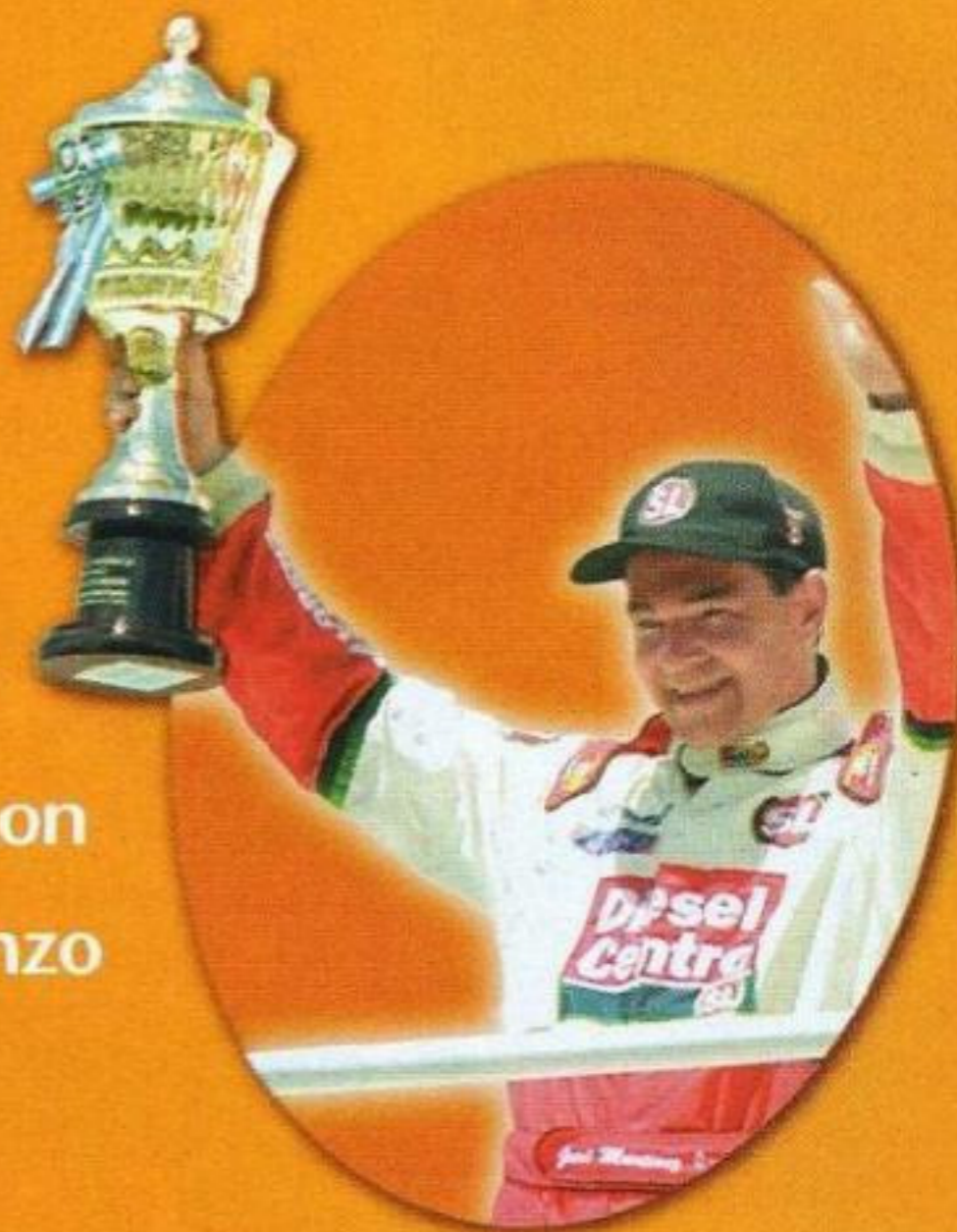
GRATIS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o su fotocopia, con un máximo de doce palabras, incluyendo dirección o teléfono y envíelo por correo o fax a Revista **CORSA** o dépositelo personalmente en Colombres 493, Capital Federal. La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes e industriales.

NO SE TOMAN AVISOS POR TELÉFONO

Así cualquiera.

Con todo el talento del Gurí Martínez y con el apoyo de los combustibles SL San Lorenzo es más fácil llegar primero.



SL San Lorenzo felicita a Omar "Gurí" Martínez, piloto SL, por lograr el título de Campeón en la categoría Top Race Año 2000.



www.slsanlorenzo.com.ar

Preparen, apunten...

Continúa la recepción de material fotográfico enviado por nuestros lectores, a quienes desde ya agradecemos. Asimismo, hacemos extensiva la propuesta a todos los entusiastas para hacernos llegar más imágenes que luego serán publicadas. Un poco de paciencia a aquellos que nos acercaron sus fotografías y esperan verlas en esta página.

Durante una competencia de la categoría Fiat 1300 libres en el circuito Parque Almirón, el piloto Mellado está a punto de tocar tierra firme después de volar por los aires de la ciudad de Carlos Tejedor. Autor: José M. Cipolla. Fecha: julio de 1997.



Luego de un día agotador, Martín Ratti, piloto del TC Roqueperense A, se toma un pequeño descanso para recargar energías y disputar luego la Final de su clase. En la foto, también aparece su preparador Carlos Disanto que trata de transmitirle "ondas positivas".

CORSA convoca a aquellos lectores entusiastas de la fotografía que quieran mostrar sus imágenes en las páginas de "La Única". La propuesta abarca todas las categorías del automovilismo: internacionales, nacionales, regionales o zonales. Solicitamos que sean reproducciones en papel (blanco y negro o color) y con un mínimo de **calidad** (buena luz, no movidas, que tengan gracia y estén en foco), además de contener rasgos de **espectacularidad**, originalidad u ocurrencia, así tendrán posibilidades de ser seleccionadas. Esta convocatoria **no tiene carácter de concurso**. La revista **CORSA** se reserva el derecho de devolver o de publicar el material recibido, cuya edición será a modo de colaboración espontánea y "ad honorem". Dicho esto, estimados corsarios, ¡a desempolvar grandes fotos celosamente guardadas o a producirlas! Deben consignarse **datos** del autor, piloto, vehículo, escenario y categoría, además de la fecha correspondiente al hecho fotografiado. El material podrá ser enviado vía postal o electrónica; indiquen en cualquiera de los casos como destinatario a **CORSA Foto**.



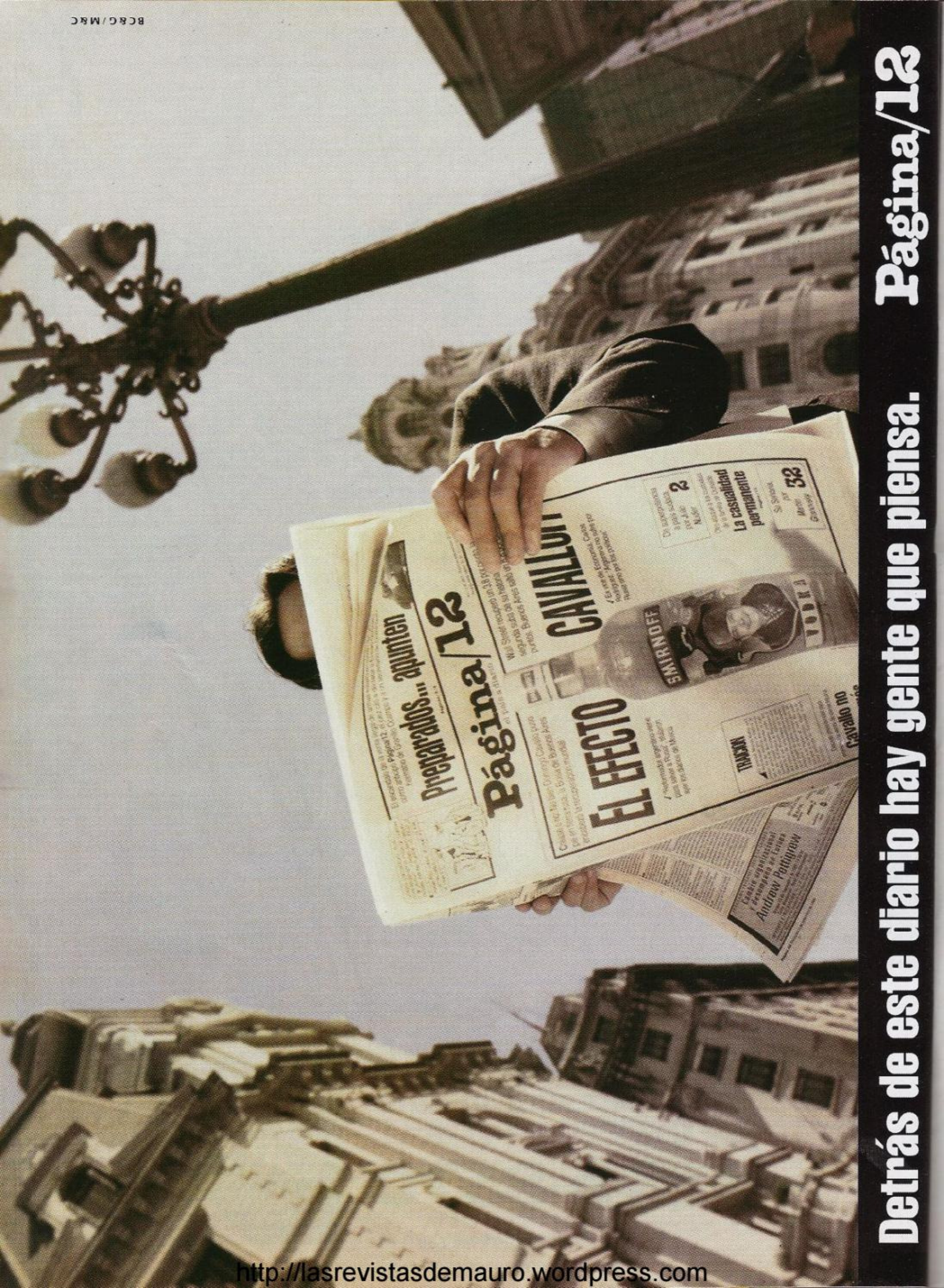
Más rápido que en boxes.

**Asegure su auto
por teléfono en el acto.
4857-8570**

www.lacaja.com.ar



A través de su empresa controlada Caja de Seguros S.A.



Preparados... apunten

Página 12

EL EFECTO

CAVALLONI

La casualidad permanentemente



338

Detrás de este diario hay gente que piensa. **Página 12**

Figuras al GTA

El Gran Turismo Americano trabaja para incorporar pilotos de reconocida trayectoria a partir de la temporada 2001. Tras el reciente debut de **Ernesto Bessone**, que ya ganó dos carreras, podrían sumarse **Guillermo Ortelli**, **Omar Martínez** y **Marcos Di Palma**. Los nombrados corren en Top Race, categoría que comparte los escenarios con el GTA.

Guimard

El santafesino **Leandro Guimard**, que este año corrió algunas pruebas de la **Fórmula Súper Toyota**, está cerca de confirmar su participación en la **Fórmula 3 Española**, categoría que iniciará su primer torneo en 2001. Los autos son **Dallara F300** impulsados por motores **Toyota**. Guimard manejaría para el equipo **Promodrive Racing**, bicampeón del GT Español. El torneo constará de ocho fechas y catorce carreras.

Superturismo

José Córdoba, piloto brasileño de experiencia internacional (compitió en Europa y en Estados Unidos en varias categorías de monostos), se sumará al **Superturismo Sudamericano** este fin de semana, cuando en Olavarría se desarrolle la última fecha. El piloto, oriundo de la ciudad de Curitiba, manejará un **Chevrolet Vectra** del equipo **Lanús Motorsport**, donde milita **Daniel Belli**.

Novedades de TN

Marcelo Cotignola dejará el **Peugeot 306** con el que corrió recientemente para estrenar en Buenos Aires, este fin de semana, una coupé **Escort** construida por su propio equipo y con el asesoramiento de **Pablo Rafú**. Los motores serán provistos por la empresa **RG**. Por otra parte, el **Volkswagen Gol** de Clase 2 que manejaba **Julio César Talamona** se encuentra en alquiler. Quienes estén interesados deben comunicarse con la sede **APAT**. **Juan Carlos Pianetto** trabaja intensamente en un **Seat Ibiza** de Clase 3 que será manejado por el campeón santafesino de **TC4000**, **Juan Manuel Rodríguez**, a partir de 2001. Por último, este martes 5, en el restaurante **Munich del Pilar**, ubicado en el **Buenos Aires Design** (Azcuénaga y Av. Pueyrredón, Capital Federal), se llevará a cabo la conferencia de prensa en la que se presentará oficialmente el Premio Coronación, que se realizará el domingo en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez". Quienes asistan, a partir de las 16:00, podrán retirar entradas gratis para ver las carreras desde la tribuna general.

Monopostos en San Juan

Eduardo Bouvier, presidente de las **Fórmulas Renault**, analiza la posibilidad de crear un campeonato de monostos en San Juan, según publicó el matutino local "Diario de Cuyo". La idea surgió del piloto **Cristóbal González** y del mecánico **José Irazzo** con el fin de poner en pista una nueva alternativa para los jóvenes pilotos de esa provincia. El torneo tendría como escenario al autódromo "El Zonda". En cuanto a los vehículos, se utilizarían motores de 1.400 cm³ que tendrán límites de preparación a fin de evitar grandes diferencias de rendimiento. Posiblemente no se fijará un límite de edad para los pilotos.

Para disfrutar en familia

Sergio Timoner es el constructor de estas réplicas de Turismo Carretera que pudimos observar (y probar) en Balcarce. Fabricadas en una escala de 4:1, los autitos (en la foto el mini Falcon, conducido por el mismísimo "Gurí" Martínez) son propulsados por motores **Honda** de 250 cm³ con caja automática. Si está interesado puede probarlos en Necochea a partir de este mes y durante todo el verano en Avenida 2, a pocos metros del Casino, en el kartódromo Ciudad de Necochea. Ojo con despistarse.



Oscar Mosterlin

Presencia Argentina en el Dakar

Por segundo año consecutivo, Sergio Gora y Pablo Gomes tomarán parte de la 23ª Edición de la París-Dakar. Como en enero de este año, correrán con una Toyota 4x4 del Grupo T1 (Todo Terreno) alistada en Le Mans, Francia.



Este año la caravana partirá, como es habitual, desde París y después de pasar por España atravesará Marruecos, Mauritania y concluirá en Dakar. Gora, que en su primera y única edición completó la competencia, tiene previsto arribar a Francia a mediados de mes.

Altuna a Inglaterra

Mariano Altuna probó el sábado pasado un auto de Fórmula Palmer en el circuito de Bedford, Inglaterra. El piloto de Lobería, que se instalará en Gran Bretaña la temporada 2001, comentó: "Es preferible correr en Fórmula Palmer, con autos de 350 caballos, que subirme a un Fórmula 3000, ya que conozco muy pocos circuitos europeos".

Aclaración

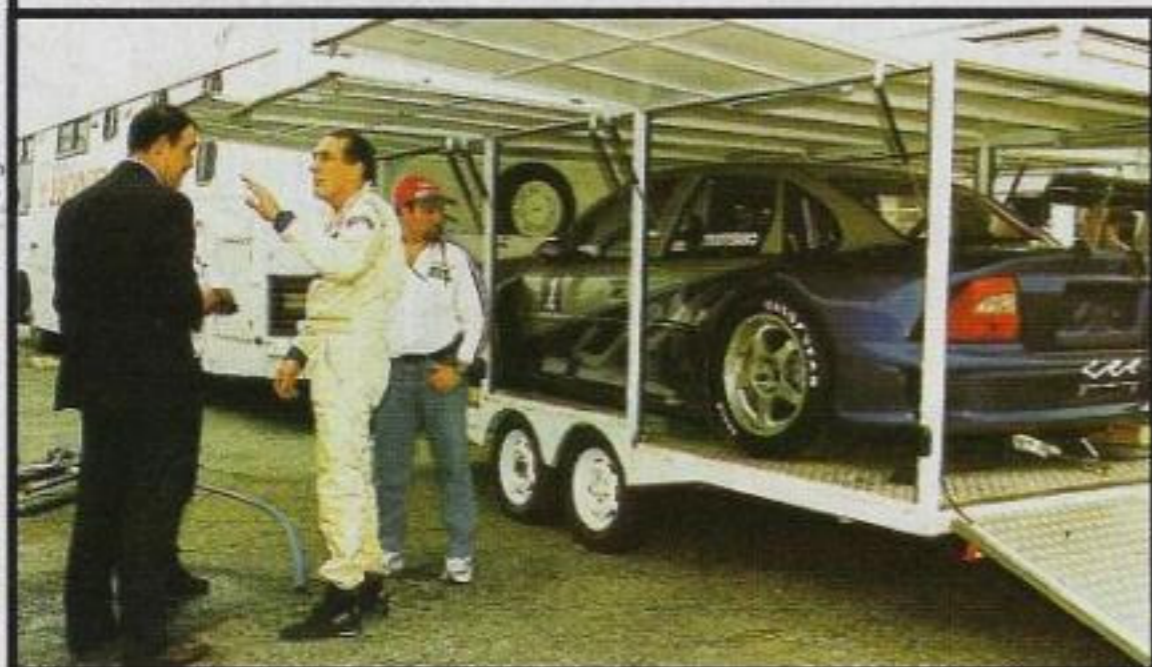
En nuestro último número nos ocupamos de los Mil Kilómetros de Buenos Aires, cuya organización le adjudicamos por error a otro club. En realidad fue organizada por el Torcuato Racing con apoyo del Automóvil Club Argentino (que permitió entregar la clasificación general en el acto). Un reconocimiento que además llevaba implícito el esfuerzo de cuarenta entusiastas de los automóviles sport históricos, cuando la prueba se realizó a total beneficio de Misiones Rurales, de las Voluntarias de la Sala de Maternidad y Pediatría del Hospital Rivadavia y del Hospital de Niños.

Ensayos de TGV

El pasado lunes 27, Juan María Traverso y Guillermo Ortelli probaron en el autódromo "Oscar Cabalén" (Córdoba) el prototipo del Gran Turismo Velocidad (TGV), categoría que se pondrá en pista a partir de 2001 con la fiscalización de la CDA del ACA y que posiblemente comparta los escenarios con el STU. Tras una veintena de giros, el Flaco marcó 1m37s30/100,

mientras que el flamante campeón de TC, que tomó contacto por primera vez con el vehículo, no registró tiempos de importancia.

Dialogan Alejandro Urtubey y Juan M. Traverso



TC en el recuerdo



La cupecita de Bolívar

Mientras llovía tristemente. Con desgaño, como diría mi gran maestro Alfredo Parga, las gotas se filtraban por las chapas con agujeros del viejo galpón de Bolívar, hiriendo la carrocería polvorienta de la cupecita de Martínez Boero, que hace más de 30 años desafiaba a autos como los extraordinarios Torino, los veloces Falcon "angostados" (?) y a incipientesseudoprototipos... El óxido seguía con su tarea macabra en el olvido de los humanos. Esto es real.

Enamorados del TC de aquellos tiempos pusieron mano a la obra. Silenciosamente. Primero fue un secreto. Después la idea sumó adherentes para reconstituirla. Y lo lograron no hace muchos meses. La dejaron como nueva. Le devolvieron la vida. Esto puede ser irreal.

Algunos memoriosos tal vez creíbles, dicen que durante mucho tiempo mantuvo el récord de vuelta del antiguo circuito N° 6 del autódromo municipal, contra autos más livianos y rápidos, favorecida por una particular cola que, cuando el viento soplaba desde determinado cuadrante, le hacía desarrollar una velocidad superior... Por eso decían que su piloto humedecía su dedo índice y apuntaba al cielo en cada clasificación, antes de subirse a su vieja cupecita Chevrolet.

Esto es cierto. Los bolivarenses, pueblerinos y confianzudos, solían apodarlo "bicho canasto", en alusión a que en varias ocasiones había llegado sexto, puesto nada desdeñable si se tenía en cuenta a tantos potenciales rivales.

Y hoy, como versaría la sección "Corsificados": lista para largar.

Esto, merced a los agradecidos y sentimentales memoriosos.

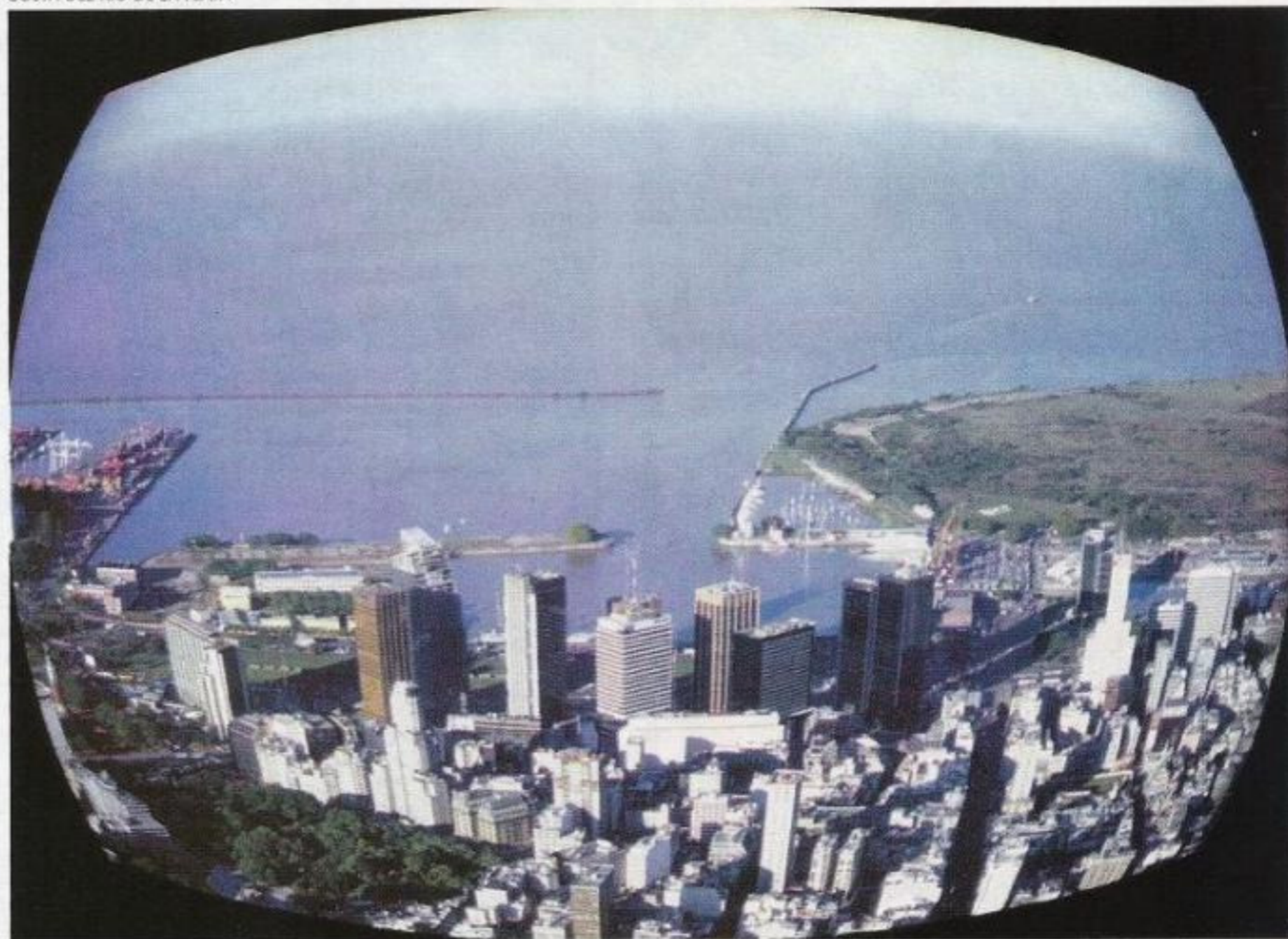
Daniel Console

NUEVA CONQUISTA DEL RIO DE LA PLATA.

Trabajamos para recolectar y depurar los líquidos pluvio-cloacales que contaminan la costa de Buenos Aires.

Inauguramos la planta depuradora más moderna del país en San Fernando, hemos modernizado la de La Matanza y proyectamos construir dos nuevas plantas para recuperar los ríos y sus costas.

COSTA DEL RIO DE LA PLATA



El Agua no se evapora.

LA REPARACION DEL MEDIO AMBIENTE QUEDA PARA SIEMPRE.



Aguas Argentinas

Un compromiso permanente con la vida.

**COCHE
A LA VISTA!...**



Excepcional enfoque de Anibal Muñoz en la extensa Vuelta de Santa Fe del '54. (Salaberry)

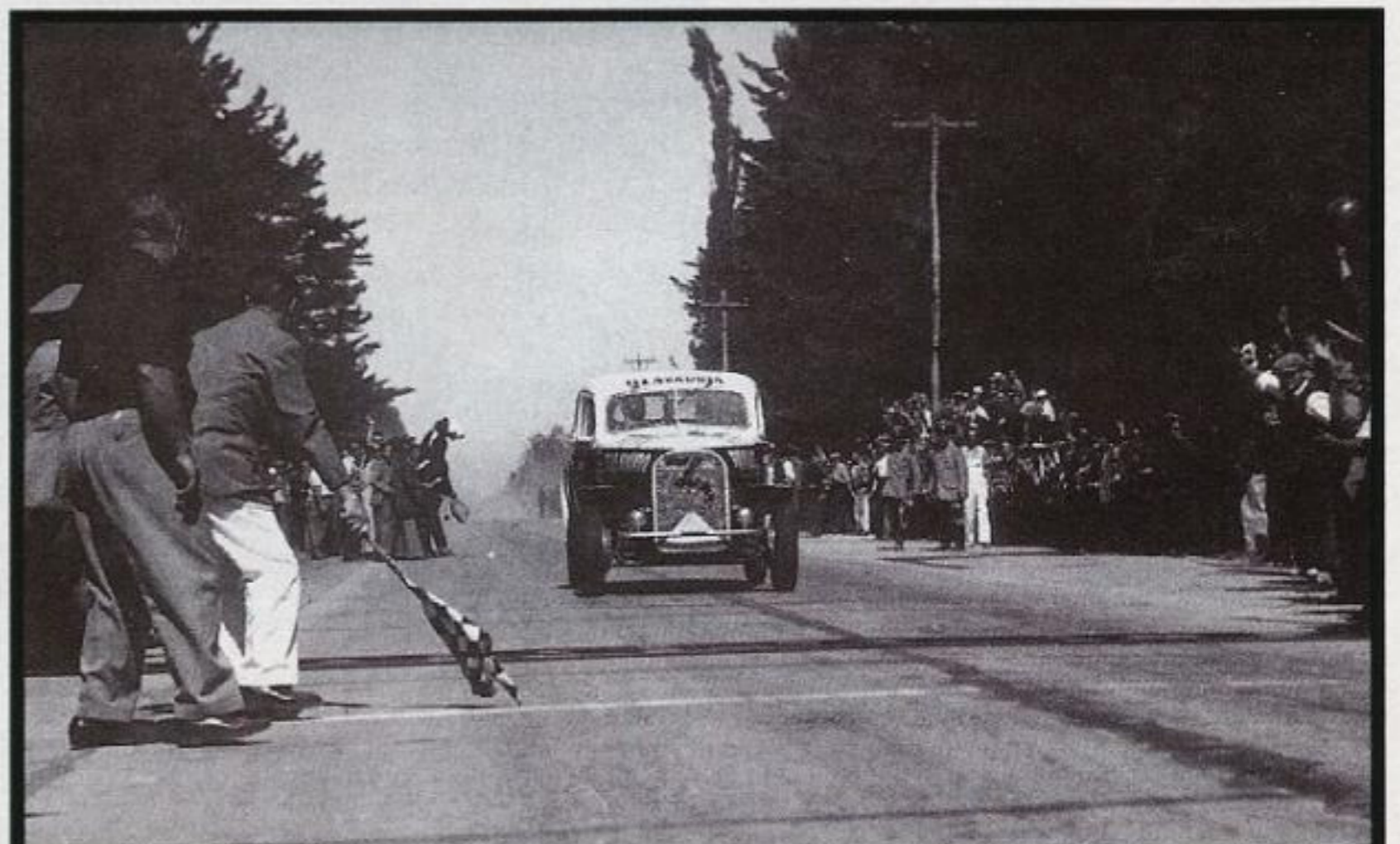
La competición y el arte gráfico (12)*

Escribe Alfredo Parga. Ilustran los mejores fotógrafos

(*) La competición y el arte gráfico (11) se publicó el 23/10/2000.

No vacilo en calificar de auténticos documentos los episodios gráficos que integran este evento, armado con las pruebas de TC entre 1954 y 1995. Que no es ayer, precisamente...

La primera condición que habla de un tiempo diferente me recuerda que por aquellos días de 1954, los diarios enfrentaban la dificultad en el suministro de papel. Así, las crónicas deportivas eran muy breves, casi telegráficas. La excepcional foto que abre este capítulo, generada en la Vuelta de Santa Fe, corrida en dos etapas, apenas si tie-



Llegada de Emiliozzi en Olavarria, en medio de una multitud. ¡Y hasta de un policía a caballo! (Foto Ases)



Todo bonhomía, aparece Ángel Tepper, dispuesto a correr en Rafaela. (Salaberry)



La primera máquina de Ángel Rienzi, corriendo en Chacabuco del '54. (Salaberry)



Tres planos de un enfoque original. Logulo avanza desde la derecha; hay un TC como detenido enfrente. Un vehículo particular en primer plano. (Salaberry)

ne unos centímetros en la prensa de aquellos tiempos. Nada menos que 1.679 km en dos días "con la participación de los dos ganadores de las carreras de este año: las Mil Millas (Emiliozzi) y Olavarría (Juan Gálvez) y un importante número de pilotos", se podía leer.

La primera etapa sería abrumada por la muerte; se mataba en un accidente **Daniel Goichenko**, "en las proximidades de Ciudad Evita, ex Cañada de Gómez". La máquina se despistaba, iba a chocar contra dos vehículos y una motocicleta estacionada a un costado del camino; el piloto moría por el violento golpe y su acompañante, **Gerónimo Psochik**, con fractura de maxilar, sería internado, fuera de peligro.

Ganaba Juan la etapa a 6h20m13s contra 6h38m59s de su hermano Oscar; y nuestro hombre, Aníbal Muñoz, aquí en una brillante toma de Salaberry, ocupaba el séptimo puesto, detrás de Logulo, Carelli, Musso y Cappisano; el ganador repetiría lo hecho al día siguiente, con 5h49m19s pero esta vez con la persecución de Musso, en 6h12m44s. Muñoz, en el computo general, haría suyo el sexto puesto, detrás de Julio Castellani, Baronio y Carlos Lusso. Una de las contadas carreras en la que abandonaría Oscar. Ahí lo tiene a Muñoz; un enfoque nada común de una carrera excepcional.

Después, volviendo atrás, tiene usted el momento en el que los hermanos de Olavarría terminan la carrera de sus pagos. Es para mirar también un rato largo. Fíjese la cantidad de público presenciando el momento en el que la bandera a cuadros besa el pavimento. Y un policía a caballo que todavía debe estar preguntándose qué cosa es esa que acaba de pasar por su derecha, a toda velocidad. Y sin transición le presento a un hombre que también hacía lo suyo en el TC de aquella bisagra del siglo: Ángel Tepper, captado en el momento de iniciar la carrera de Rafaela de la que tomaba parte pese a que su coche, pesado y robusto, conspiraba para transitar rápido en un reino que ya le pertenecía a la "empanada" de Pablo Birger. Tepper clasificaba dig-

namente el sábado en el 19º lugar, pero al día siguiente no figuraría entre los once que terminaban la dura exigencia desarrollada a más de 154 km/h con Birger adelante, seguido de Juan Gálvez, Garavaglia, Agustín Aguaviva, Ulises Pourciel y Carlos Lusso. Pero lo bueno es mostrar a Tepper y a su acompañante (cuyo nombre se me escapa), porque de eso se trata. De rescatar a esta hermosa gente que hizo el automovilismo nacional.

PARA "NO GANADORES"

Recalo después en "Chacabuco para no ganadores". Ahí lo tiene a Ángel Rienzi en otra fotografía excepcional. Para correr cuatro vueltas y sumar 784 kilómetros. Largaban 49 automóviles; el entusiasmo desembocaba en tres vuelcos y concluía con la victoria de Ángel De Rosa después de 6h4m52s (136 km/h), delante de Baronio, D'Ambrosio, Alzaga y Rienzi en el quinto puesto, precediendo a Della Romana. Los vuelcos corrían por cuenta de Perkins, Camarda y Morales, afortunadamente "sin consecuencias personales".

Y dos enfoques atrayentes y singulares de las 500 Millas Mercedinas que ganaba Oscar, el 26 de septiembre.



Dispuesto a largar Chacabuco de 1955, aparece Oscar Tejerina. ¿No cuelga un zapatito del espejo?



El coche de Menditeguy, a punto de abandonar en las 500 de Mercedes. La gente lo saluda hasta revoleando el sombrero...



Conrado Berti atraviesa con su Chevrolet el pueblo de Rojas. ¡Qué tiempo!

Dos hombres con distinta suerte. Alberto Logulo, finalmente tercero, detrás de Ernesto Baronio y delante de Enrique Castagnola, Aníbal Muñoz y Vicente Viola, por un lado. El otro, Carlos Menditeguy, sin suerte por el abandono que lo dejaba al margen de la competencia. Muy accidentada por los golpes feos de Norberto García Muñoz y José Bigliotti.

UN DIGNO REMATE

¿Quién puede negar el encanto que tiene ver a Conrado Berti atravesando la ciudad de Rojas en la competencia disputada en noviembre de 1954? Ahí tiene usted; la gente asomada a la puerta de sus casas, una mañana gris. Las vecinas en reunión

que únicamente quebraba el tronar de los motores de carreras. Después, la paz. Y para siempre, la reconstrucción de la memoria. Juan Gálvez ganaba aquella carrera de Rojas.

Finalmente nos instalamos en el habitáculo de otro hombre que también hizo lo suyo, corriendo TC. Oscar Tejerina, nacido en Juárez el 18 de enero de 1924, iniciado en el GP de 1951 clasificando en el trigésimo lugar, con lo que ya demostraba su tremenda capacidad para resistir lo que viniera. Rigurosa campera de cuero, pantalón de fajina, volante a la derecha, toda una estampa de un piloto al que todos respetaron siempre, y al que me encanta rescatar para que no se lo olvide. ●



Vetture

La Revista Argentina
de autos, motos y 4x4

Todos los meses en su kiosco

La mejor
revista de autos al
mejor precio



Probamos el nuevo Civic:
la séptima generación
del auto más vendido
de Honda.

HONDA CIVIC 2001

Test en ruta

CHEVROLET ASTRA CDX/FORD FOCUS 1.8



Todo terreno



LADA NIVA 1.7i



Contacto en la Costa Azul
PEUGEOT 206 CC

LÁMINA CENTRAL

FERRARI F355 GTS



Todos los precios del mercado

TC Regional

Con un parque de 104 autos la categoría presentó sus cinco clases en San Andrés de Giles.



Eduardo Díaz, campeón de la clase A.



Juan Stupielo.



Alejandro Revelo.



Pascual Iracet, triunfó en la GTA.

■ Clase A

Eduardo Díaz se llevó una gran victoria después de puntear la carrera en los doce giros pactados. El piloto de Salto obtuvo el primer puesto a bordo de un auto muy veloz que está en su mejor nivel. En segundo lugar arribó Juan José Tártara y completó el podio Ricardo Escudero con un muy buen trabajo. **Final:** 1°) Díaz (Ch) en 12m46s539 a 102,007 km/h; 2°) Tártara (F) a 0s441; 3°) Escudero (Ch) a 02s199. **Campeonato (disputadas 13 fechas):** 1°) R. Impiombato, 146,5; 2°) A. Roma, 137; 3°) Escudero, 117,5.

■ Clase B

Luego de una intensa disputa durante las catorce vueltas que duró la carrera, Claudio Albese se hizo dueño de la competencia después de soportar el intenso asedio del "Vasco" José Pitrau. Albese pudo despegarse recién en las últimas vueltas y de esta manera romper con la mala racha que lo perseguía. **Final:** 1°) Albese (Ch) en 15m14s242 a 99,781 km/h; 2°) Pitrau (F) a 01s430; 3°) Fabio Tabar (Ch) a 14s441. **Campeonato:** Pitrau, 170; 2°) Yabar, 166; 3°) Cristian Muñoz, 162,5.

■ Gran Turismo A

Juan Stupielo tuvo un fin de semana espectacular. Se quedaba con la pole, ganaba la única serie disputada y en la Final pactada a 14 vueltas mantuvo una buena diferencia ante sus perseguidores y aumentó sus posibilidades de pelea seria por el título. En segundo lugar arribó Matías Nolesi y completó el podio el actual puntero del torneo, Gustavo Acebal. **Final:** 1°) Stupielo (F) en 15m26s043 a 98,509 km/h; 2°) Nolesi (F) a 02s910; 3°) Acebal (Ch) a 05s059.

Campeonato: Acebal, 180; 2°) Nolesi, 174; 3°) Stupielo, 128,5.

■ Gran Turismo B

Una gran tarde coronó el Ford Falcon N° 42 de Alejandro Revelo, quien luego de establecer el mejor tiempo en pruebas de clasificación se llevó una victoria muy ajustada. Revelo se impuso sobre Pablo Iracet que mantuvo una incesante persecución en toda la carrera y mantuvo la expectativa hasta el final de la misma. En la tercera colocación arribó Gastón Paschetta que se mantiene firme en la punta de la categoría con amplias chances de quedarse con la corona de la temporada 2000. **Final:** 1°) A. Revelo (F) en 15m26s043 a 98,509 km/h; 2°) Iracet (Ch) a 1s320; 3°) Paschetta (Ch) a 7s090; 4°) M. De Franco (Ch) a 9s121; 5°) Gabriel Bravo (F) a 11s211. **Campeonato:** 1°) Paschetta, 153,5; 2°) J. Pastrengo, 135; 3°) D. Marincovich, 120,5; 4°) Jorge Pugliese, 115,5; 5°) Cristian Gómez, 50.

■ Gran Turismo C

Este fin de semana fue seguramente para Gustavo Fontanella el mejor del año. El piloto de la máquina N° 17 se coronó campeón de la categoría al obtener la competencia disputada en San Andrés de Giles de manera contundente y cómoda. El podio se completó con Juan Gómez y Marcelo Carabelli, que culminaron segundo y tercero respectivamente. **Final:** 1°) Fontanella (Campeón) en 13m27s352 a 96,850 km/h; 2°) Gómez (Ch) a 7s641; 3°) Carabelli (Ch) a 8s516; 4°) Ignacio Inda (F) a 15s438; 5°) Javier Latorre (Ch) a 22s961. **Campeonato:** 1°) Fontanella, 157,5; 2°) Gómez, 115; 3°) P. Pelegrini, 100,5; 4°) Marcelo Carabelli, 80; 5°) Peca Díaz, 72,5.

Próxima fecha: 10 de diciembre, coronación en San Andrés de Giles.

La revista CORSA se reserva el derecho de publicación de los informes y fotos recibidos para la sección Actividad Zonal. Asimismo, se aclara que tanto los informes como las fotos no serán devueltos y que su recepción en nuestra redacción no genera reclamos de devolución de ningún tipo. Editorial Ver y revista CORSA se reservan el derecho de publicar el material recibido, cuya edición será a modo de colaboración espontánea y "ad honorem", nuestra publicación está exenta del pago de retribución bajo ninguna forma.

Informe y Fotos: Raúl Juárez

Actividad en Trenque Lauquen

■ Promocional 850

Casi calcada fueron la serie y la Final, en las que el piloto de Pehuajó, **Pedro Prestifilippo**, se hizo dueño de la carrera desde las primeras vueltas. De esta manera, Prestifilippo se adueñó de la tercera colocación en el Campeonato. Esta fecha coronó a **Marcos Branchesi** como el nuevo campeón de la temporada, una fecha antes de la finalización del torneo. Final: 1°) Prestifilippo; 2°) J. Basualdo; 3°) H. Quintana. **Campeonato: 1°) Branchesi (campeón), 425 puntos; 2°) Norberto Cerda, 358; 3°) Prestifilippo, 338.**



Hugo Balbo, campeón de la 1100.

■ Promocional 1100-1300

Hugo Balbo fue otro de los pilotos que se consagró campeón en el Autódromo Eduardo Mascaro de Trenque Lauquen.

El piloto de Chacabuco se adjudicó la carrera del domingo y de esta manera se erigió como el número uno del año. En la segunda posición arribó **Diego Virgili**, y tercero **José María Calvis**. **Campeonato: 1°) Hugo Balbo (Campeón), 457 puntos; 2°) José M. Calvis, 415; 3°) Sergio Calvis, 393.**



Marcos Branchesi, campeón de la 850.

■ TC 4000

El piloto local y aspirante al título **Roberto Fossat** aprovechó una jornada no muy brillante del actual campeón de la categoría y puntero del torneo, **Pedro Sayago**, y se llevó una victoria muy festejada que lo acerca a la punta del Campeonato cuando resta sólo una fecha para su finalización. Fossat se adjudicó el primer puesto en clasificación, su serie y la Final. **Campeonato: 1°) Sayago, 470 puntos; 2°) Fossat, 446; 3°) Horacio Paolucci, 373.**

Informe y fotos: Norberto Mazzieri



Pedro Prestifilippo.

Fórmula 07

La Fórmula 07 con sus tres clases y récord de inscriptos completó la 14ª y última fecha del campeonato 2000. En el Autódromo de Buenos Aires se vivió una gran fiesta que coronó a tres campeones.

■ Clase A

La mayor de las categorías presentó un parque de 20 autos a la hora de clasificar, y el piloto de Ramos Mejía, **Carlos Lauro**, consiguió la pole. Las dos series fueron ganadas por Lauro y **Pablo Kurasevich**, respectivamente. En la Final pactada a 14 giros, Kurasevich se adueñó de la punta y la mantuvo en hasta ver la bandera de cuadros. Detrás arribaron Néstor Niglia y Luis Abrán. **Alberto López** se coronó campeón con ocho victorias en la temporada. Final: 1°) Kurasevich en 11m26s78; 2°) Niglia a 4s050; 3°) Abrán a 4s069. **Campeonato: 1°) López (Campeón), 199 puntos; 2°) Kurasevich, 150; 3°) Menéndez, 126.**



■ Clase S

Walter Natale se consagró campeón en la clase intermedia después de conseguir seis triunfos en el torneo. El quinto puesto conseguido en Buenos Aires le permitió quedarse con el título.

La Final fue ganada cómodamente por **Fabio Carlassare**, que además se había quedado con la segunda serie de la tarde. Sus escoltas fueron **Daniel Altamirano** y **Alfredo Muñoz**. Final: 1°) Carlassare en 12m18s016; 2°) Altamirano a 0s41; 3°) Muñoz a 7s094. **Campeonato: 1°) Natale (Campeón), 183 puntos; 2°) Trave/Trave, 174,5; 3°) Carlassare, 134.**



■ Clase E

La clase "menor" presentó 21 autos y el poleman de la tarde fue **Ángel Lozano** (Fiat 600). Tras dos series, los ganadores fueron Lozano y **Pablo Patti**.

En la Final ganó Lozano, escoltado por **Javier Caracciolo**, quien se llevó el título de la categoría con cinco victorias, y **Rubén Datta**. Final: 1°) Lozano en 12m54s018; 2°) Caracciolo a 11s068; 3°) Datta a 35s032. **Campeonato: 1°) Caracciolo (campeón), 211,5 puntos; 2°) Patti, 190,5; 3°) Sergio Cosentino, 137,5.**

Fotos: César Rizzo



TC Bonaerense en San Vicente**■ Clase A**

Luego de registrar el mejor tiempo en clasificación, **Fabián Sopracase** se hizo dueño de la carrera desde el inicio de la misma. Al cabo de diez vueltas de competencia se alzó con un triunfo cómodo que le permite ubicarse en la cuarta posición del torneo. Completaron el podio **Eduardo Musso** y **Raúl Boulan**. **Campeonato (disputadas 11 fechas):** 1º) G. Pietranera, 179,5 puntos; 2º) E. López, 138; 3º) R. Boulan, 106,5.

■ Clase B

Marcelo Roldán se adjudicó la victoria de la categoría luego de controlar con maestría las arremetidas del Chevrolet de **Carlos Viñuela**. Tercero culminó el Ford de **José Luis Molina** que sumó algunos puntos para seguir como único puntero del torneo. **Campeonato (disputadas 11 fechas):** 1º) Molina, 155,5 puntos; 2º) Julio Cohon, 141; 3º) A. Viñuela, 128,5.

■ Clase C

Germán Pietranera es el nuevo puntero de la categoría al ganar una valiosa carrera que le permite soñar más que nunca con el título. El poleman de la tarde se hacía dueño también de la única serie disputada que le permitía largar primero en la Final. Desde el comienzo de la misma manejó las acciones, acosado por **Gerardo Hager**. Tercero arribó **Martín Lema** que se mantiene expectante en el torneo, y completó así un podio exclusivo de Chevrolet. **Campeonato (disputadas 11 fechas):** 1º) Pietranera, 152 puntos; 2º) Lema, 146; 3º) J. L. Molina, 115.

■ Clase D

Finalmente los hinchas de Ford tuvieron el primer y único festejo de la tarde. Después de tres triunfos consecutivos del Chivo, la máquina N° 1 de **Sergio Caldelaro** pudo festejar una victoria muy luchada como merecida. El piloto de Cañuelas se ubica cuarto en la tabla general. El flamante campeón del torneo, **Fabián Scortegaña**, no pudo finalizar la competencia por problemas mecánicos. Segundo arribó **Marcos Fortini** y tercero **Daniel Nasano**, ambos con Chevrolet.

Campeonato (disputadas 11 fechas): 1º) Scortegaña, 159 puntos; 2º) Fortini, 133; 3º) D. Nasano, 128,5.

■ Clase E

Ariel Iglesias se apoderó de la punta en las primeras vueltas de competencia. Mientras que **Omar Adorno**, quien había registrado el mejor tiempo en clasificación, se esforzaba por alcanzar al piloto del Nissan N° 28. Pero todos los esfuerzos fueron vanos, ya que Iglesias mantuvo un interesante ritmo que le permitió quedarse con el primer lugar. Segundo arribó el Ford Sierra de Adorno y tercero el Nissan de **Alejandro Villar**. **Campeonato:** 1º) A. Fascino, 123 puntos; 2º) Juan Sábado, 100; 3º) Villar, 99.



Picadas

El viernes 1º se realizó en el "Oscar Gálvez" otra fecha de las picadas. Con mucho calor, los 117 pilotos hicieron divertir al público presente.

Clase Menor

La victoria correspondió a **Claudio Papadópolos**, con un Fiat Uno. **Christian Di María**, con 69 puntos, se mantiene al tope de las posiciones. Lo siguen **Guillermo Pedraza** con 54 y **Christian Zampella** con 32.

Clase 3

El Fiat Uno de **Mariano Sepúlveda** fue más rápido que el Fiat Palio de **Gustavo Presta**. Ahora el torneo tiene como líder a **Julio Mingorance** con 80 unidades. Detrás se ubican **Daniel Elortegui** con 32 y **Sepúlveda** con 30.

Clase 4 y 5

Adrián Cacia, con Fiat Uno, se impuso sobre **Alejandro Revello**, con Fiat 128. En la Clase 4, **José Loscalzo** lidera con 35 unidades, seguido por **Hernán Pelino** con 31. En la 5, **Alejandro Lucas** suma 47 y aventaja a **Hernán Botbol**, que tiene 35.

Clase 6 y 7

Marcelo Quintella, sobre un Fiat Uno, le ganó a **Javier Onofrio**, con Fiat 128. Ahora, **Eduardo Natali** lidera el Campeonato con 104 puntos. Luego se ubican **Sergio Zampella** con 40 y **David Guerini** con 39.

Mayor

Sobre un Fiat Uno, **Sergio Zampella** venció a **Fabián Menéndez** (Volkswagen Gol). En el certamen, **Gabriel Martínez** suma 77 unidades, seis más que **Javier Preiz**. Tercero marcha **Hernán Petelski** con 56.

Motos

Con una Kawasaki y sobre el cuarto de milla (400 metros), **Martín Celliti** fue más veloz que **Orlando Aveldaño**, que corre con una Honda.





Apoiando a sus pilotos
Matías Rossi, Diego Rossi,
Nacho y Franco Vivian,
Mauro Carreira y Gustavo
De Marte y agradece a
todos los Pilotos del interior augurándoles
un feliz y próspero año 2001.

MECANICA EN GENERAL PARA EL 1/4 DE MILLA

Silencarlos
 RACING TEAM



AV. ALVAREZ THOMAS 2624 - CAP. FED. - 15-4099-7095

Escuela Argentina de Automotores

¡¡GANATE UNA BOLITA DE CARRERA!!!
INSCRIBIENDOTE ANTES DEL 30/12-00

POTENCIACION DE MOTORES

TURBOS

INYECCION ELECTRONICA

¡MUCHA PRACTICA!!

4583-5360 AV. JUAN B. JUSTO 4357 (1416) CAPITAL
 E-mail: checkinyeccion@ciudad.com.ar - Web site: www.checkinyeccion.com.ar

REPARACION DE CONVERTIDORES DE TORQUE

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS

IND. METALURGICA **SANDUCERA S.A.**

J. A. CABRERA 5126 - CAPITAL(1414) - TEL/FAX: 4773-0842 - TEL.: 4773-3119



PISTONES FORJADOS
WISECO
 PERFORMANCE PISTONS
 IMPORTADOS DE EE.UU.

FORD TC Y SUPER CART - CHEVROLET TC
Y SUPER CART - GACEL 1.6, 1.8 Y 2.0
FIAT 600, 1100 Y 1500 - RENAULT 18 Y CITROEN

AROS de COMPETICION
 Espesores desde 0,8 mm. Diámetro desde 60 mm. a 100 mm.
WISECO - COFAP - GOETZE - TOTAL SEAL - SPEED PRO

BARCELO
 COMPETICION

PERNOS CONICOS Y ESPECIALES
 16-18-19-20-21-22-23, 17-25 mm.
 Diversos largos

HUMBOLDT 57 (1414) - CAP. FED. - TEL/FAX 4857-3840 / 4856-4348/8750

Kit Car

FABRICACION DE REPLICAS
 Lanborghini - Ford 3 ventanas 34
 Wrangler - CJ 7/5

Trabajos sobre Pedidos

15-5334-2458



20 A 22 HS. - TEL. 4262-6366

L'ELECTRICFIL
 sociedad anónima

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

ANDONAEGUI 2819 - (1431) CAP. FED. (011) 4522-4504 / (011) 4521-0199

VISITE NUESTRA PAGINA WEB
www.lectricfil.com



REPRESENTANTE EXCLUSIVO EN ARGENTINA

ADQUIERA ESTOS PRODUCTOS EN:
MONSTER
 RACING PARTS
 AV. CONGRESO 3481 - CAP.FED. (1430)
 TEL/FAX:(011) 4546-0252

BUZOS ANTIFLAMA

Homologado por F.I.A.



BELL

\$ 380

\$ 390

\$ 660



- Botas J.S. (homolog.)
- Capuchas (homolog.)
- Guantes Butacas NICK
- Cascos JS (Lisos y Decorados)
- Indumentaria p/Karting
- Cascos Réplicas
- Arneses



Butaca Homologada \$270

VENTAS TELEFONICAS - ENVIOS AL INTERIOR - TARJETAS DE CREDITO
 NUEVA DIRECCION: WARNES 1007 esq. J.B.JUSTO - CAP. FED.
 TEL.FAX: 4855-6548 - CEL.: 15-4945-3446
 Brandsen 1123 - (1646) Tel.4744-2583 - San Fernando Bs. As. (Frente Estación)

Genoud

TAPAS Y ROTORES DE DISTRIBUIDOR, CONJUNTOS ORIGINALES DE CABLES PARA BUJIAS 8 mm, CABLES PARA BUJIAS PARA COMPETICION 9mm

La Legítima Tapa Azul



FAREA S.R.L.

FABRICA ARGENTINA DE REPUESTOS ELECTRICOS PARA AUTOMOTORES
 Cnel. Lozica 3860 - San Justo - Bs. As. - (1754) - Tel/Fax 4691-0058 / 3402 e-mail: fareagenoud@ciudad.com.ar



PISTONES FORJADOS I.A.P.E.L.

Porque será que los equipos oficiales:

-
- O. BERTA O. BERTA O. CASTELLANO C. NICOTERA G. MALDONADO

confian en la última tecnología de Pistones Forjados I.A.P.E.L.

La tecnología del siglo XXI al servicio del Turismo Carretera, TC 2000, Turismo Nacional, Rally, Zonales, etc.

Calle 54 (Mitre) N° 1742 (1650) - Villa Maipú
 San Martín - Tel.0054-11-4755-2874 / 4752-0038
 Fax 0054-11-4752-6105



EL GARAGE



DOMINGOS
14 Hs.

Conducción:
Ursula Vargues



Luego de un brillante 1999 en la FSR pegó el salto a la Fórmula Tres Sudamericana.

El aprendizaje fue importante y se tradujo en la obtención del subcampeonato de la Clase Light. No conforme, quiere ser protagonista en la Clase "A" en 2001. Además, su próximo gran desafío es el automovilismo de EE.UU.

Legó a estar en la lucha por el Campeonato de la Fórmula Súper Renault en 1999 con un Ralt del equipo de Gabriel Massei. En esa temporada, **Ianina Zanazzi** ganó dos carreras y se produjo la explosión del "fenómeno Zanazzi" que invadió todos los medios. Todo el periodismo además del especiali-

Sencillita, de alpargatas y linda como siempre, Ianina Zanazzi es hoy protagonista de la F.3 Sudamericana.



Superarse es la consigna



La toma es de 1999 sobre el Ralt del equipo de Gabriel Massei, con el que obtuviera el cuarto lugar en el certamen.

zado en automovilismo la mostraba desde diversos ángulos. Querían conocer a "La Chica de las Fórmulas" que había logrado lo que ninguna otra pudo en monopostos. Seguramente para muchos y hasta para la propia protagonista la repercusión fue enorme. No tardaron en llegar ofrecimientos para correr en Europa y hasta expertos "máangers" ofrecían sus servicios atraídos por los notables resultados logrados por la joven lanina. Dentro de ese torbellino no hubiera sido difícil marearse con tantas propuestas. "Por esos días había que estar 'fría' y no dar pasos en falso –reflexionaba lanina cómodamente sentada en una confitería mientras disfruta de un ju-

go de naranjas– por eso consideré que lo mejor era seguir con el aprendizaje y me decidí a correr en la Fórmula Tres Sudamericana. El ciclo de la Fórmula Súper Renault ya

ayuda a saber todo lo que pasa arriba del auto. Allí no hay excusas y queda bien claro que si el tiempo no sale, la causa queda expuesta. Ya sea por cuestiones técnicas o por manejo todo queda registrado en la computadora. Eso te ayuda a saber dónde estás parado y sobre todo a determinar en qué tenés que mejo-

"Sería bueno que el público aprendiera a reconocer el trabajo de un piloto sobre un auto de fórmula, a reconocer un sobrepaso limpio, una maniobra ajustada... pero si todo esto no se difunde, difícilmente pueda revertirse la situación."

estaba cumplido para mí y afortunadamente, este año aprendí muchas cosas que me serán de gran utilidad para el futuro. En ese aspecto la telemetría que se utiliza en la F.3 es por demás interesante y te

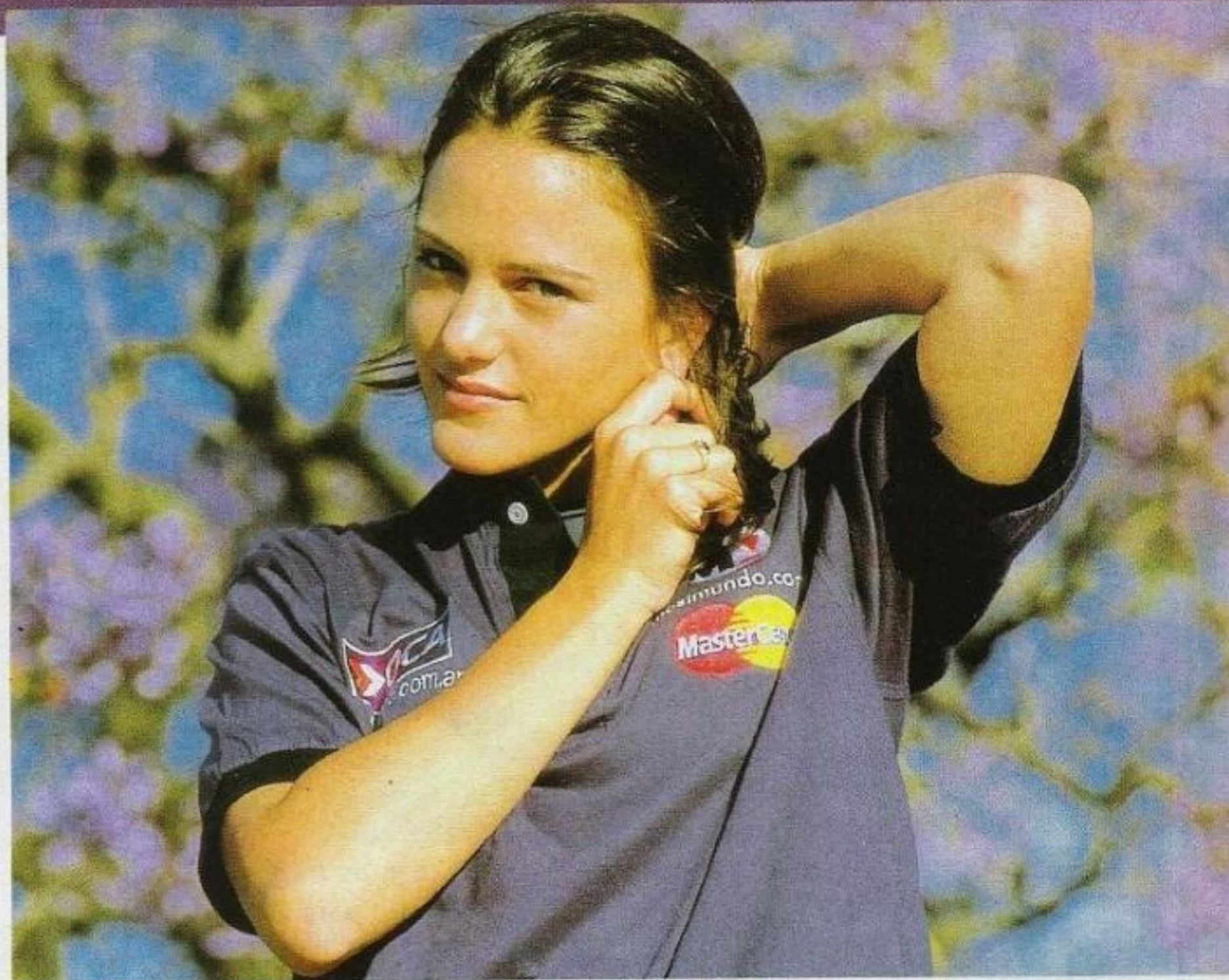
rar. Yo siempre busqué superarme en el automovilismo y haber hecho una temporada en la F.3 para mí fue un paso adelante."

Seguro que fue un paso importante como también el resultado: el sub-



Sobre el Dallara del equipo de Furlan obtuvo el subcampeonato de la F.3 Light.

campeonato de la Clase Light. El uruguayo Martín Cánepa se quedó con la corona de la división y para lanina ese piloto fue su referente: "Es que Martín ya tenía una temporada encima y tratar de ganarle era lo mejor que me podía pasar. Él ya contaba con más experiencia y por lo tanto era importantísimo medirse con alguien así. Obvio que no fue fácil ya que además compitió con un equipo de excelente nivel". Para lanina quedó la satisfacción de dos triunfos en la temporada, Paraná y Oberá, y un espectacular accidente en Río de Janeiro cuando su auto impactó contra el paredón a más de 240 km/h, al pisar la parte del asfalto que había quedado sucia tras el despiste de Mariano Altuna. "Fue un golpe fuertísimo donde se rompió todo el auto y según la computadora la desaceleración fue de una fuerza de 16 G, una barbaridad. Todo sucedió cuando me abrí para dar paso al puntero de la Clase A, pero en vez de un auto quisieron pasar dos por el hueco que yo había dejado y por eso me abrí al máximo para que no me chocaran y pisé la parte sucia. Afortunadamente no me pasó nada, ni siquiera tuve mareos. Me hicieron todos los chequeos y se comprobó que estaba bien", expresó lanina. La emoción más grande la vivió en la penúltima carrera del año en Piriápolis, donde se definía el Campeonato de la Light. "Cuando terminó la carrera la mayor parte del público se volcó a la pista para aplaudir a los pilotos. Me di cuenta de que todos saludaban efusivamente y pensé que lo hacían por Cánepa, consagrado campeón, porque supuse que él venía detrás de mí. No fue así, miré por los espejos y Martín no estaba. En realidad era a mí a quien aplaudía el público y reconozco que me emocioné muchísimo por esas manifestaciones de cariño. Es más, cuando me bajé del auto me puse a llorar y en la conferencia de prensa volvió a ganarme la emoción. Lamentablemente todas esas muestras de cariño y de valoración por mi trabajo sobre el auto se dieron



La Chica de las Fórmulas quiere hacer un año más en la F.3, pero su objetivo es llegar a destacarse en los EE.UU.

CAMPAÑA DEPORTIVA AÑO 2000 FÓRMULA 3 SUDAMERICANA

CLASE LIGHT

FECHA	LUGAR	CLASIFICACIÓN	CARRERA
17 de marzo	G.P. de Paraná I	2ª	2ª
18 de marzo	G.P. de Paraná II	2ª	1ª
29 de abril	G.P. de Río de Janeiro I	3ª	Ab.
30 de abril	G.P. de Río de Janeiro II	2ª	3ª
27 de mayo	G.P. de Porto Alegre I	4ª	2ª
28 de mayo	G.P. de Porto Alegre II	3ª	3ª
10 de junio	G.P. de Río Cuarto I	4ª	2ª
11 de junio	G.P. de Río Cuarto II	5ª	Ab.
29 de julio	G.P. de Brasilia I	4ª	5ª
30 de julio	G.P. de Brasilia II	5ª	4ª
5 de agosto	G.P. de Fortaleza I	4ª	4ª
6 de agosto	G.P. de Fortaleza II	5ª	Ab.
9 de septiembre	G.P. de Oberá I	3ª	2ª
10 de septiembre	G.P. de Oberá II	5ª	1ª
7 de octubre	G.P. de Piriápolis I	4ª	3ª
8 de octubre	G.P. de Piriápolis II	2ª	2ª

CLASE A

4 de noviembre	G.P. de Cascavel I	14ª	13ª
5 de noviembre	G.P. de Cascavel II	13ª	Ab.

SUBCAMPEÓN 2000 Clase Light (188 puntos)

Estadísticas: Héctor Castro Rey

más en Uruguay o Brasil y no tanto en la Argentina. Es que aquí se valora más a quienes corren en autos con techo, aunque también es cierto que la difusión que le brindaron los medios a la F.3 no es la misma que para otras categorías. Quizá por ello el público desconozca la exigencia que implica conducir un monoposto donde no se puede andar a los 'autazos' como en TC. Si hiciéramos eso romperíamos todos los autos. Sería bueno que el público aprendiera a reconocer el trabajo de un piloto sobre un auto de fórmula, a reconocer un sobrepaso limpio, una maniobra ajustada, una frenada exigida... pero si todo esto no se difunde, difícilmente pueda revertirse la situación. Pero en el exterior lo reconocen y no por casualidad los pilotos que pasaron por aquí llegan al CART."

En la página de Internet de Susana Giménez también tiene su lugar. Allí le llegan cientos de e-mails.

CON EL NORTE COMO OBJETIVO

Con respecto a sus deseos de incursionar en EE.UU. Ianina nos decía: "Hace poco probé un Fórmula Atlantic en un circuito del norte de Los Ángeles. Era del equipo Hilton y realmente me gustó la experiencia e incluso ayudé a los integrantes del team en la puesta a punto del auto, cosa que les cayó muy bien a los técnicos, ya que mis sugerencias daban resultado. Para el año que viene quisiera participar en algunas carreras de la F. Atlantic, aunque reconozco que mi sueño es llegar al CART. Ese es mi objetivo y mi mayor desafío para 2002 es estar ya en los EE.UU. con el asesoramiento



permanente de John Della Penna. Pero considero que aún falta cerrar el capítulo de la F.3 y en tal sentido quiero hacer el 2001 en la Clase 'A' con un equipo de punta. Ya tuve contactos con los más importantes y hay pruebas previstas con los teams de Avallone y Cesario. Lo más difícil es conseguir el presupuesto. Espero que pueda llegar a tiempo".

Ojalá que consiga lo que le hace falta. Ianina quiere aprender y llegar algún día al CART pero con pasos firmes, sin apresurarse. Más allá de todo aún es la chica sencilla de siempre, que va con su novio Hernán a las picadas los viernes por la noche y que cuenta sobre todo con el invaluable apoyo de su familia. Con 18 años hizo bastante en un medio tan difícil como el automovilismo, pero busca superarse permanentemente.●

Texto: Duilio Caro
Fotos: Pablo Rodríguez y D.C.

La foto lo dice todo. Más allá de ello Ianina demostró que sabe lo que quiere y tiene claros conceptos sobre sus objetivos.



TN

LAS CARRERAS SON TAN PAREJAS QUE PARA SABER QUIEN GANA TIENEN QUE USAR EL TELEBEAM.

Turismo Nacional. Domingo 10 de Diciembre, 11hs., en vivo* desde Buenos Aires.

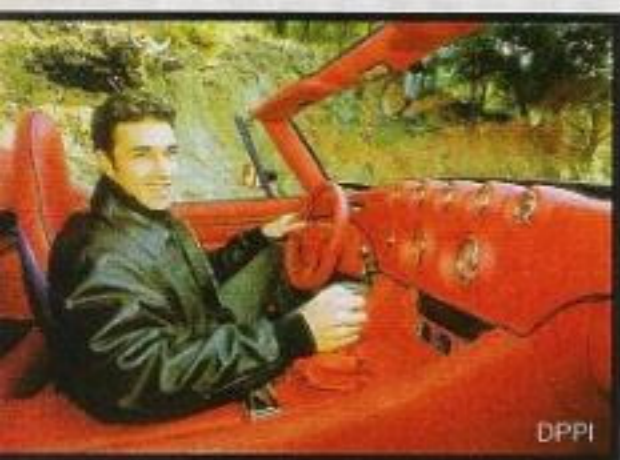
*Excepto Cap. y GBA.


TyC Sports
nuestro mejor deporte

Comienzan las pruebas de F.1 en España

Las escuderías **Ferrari**, **McLaren**, **Arrows** y **Jordan** entrenarán desde el próximo miércoles 13 hasta el viernes 15 en el autódromo español "Ricardo Tormo" ubicado en la ciudad de **Valencia**, en pruebas convocadas por la firma japonesa de neumáticos **Bridgestone**. Por el lado de Ferrari, estarán el brasileño **Rubens Barrichello** y el italiano **Luca Badoer** ya que el Campeón del Mundo, el alemán **Michael Schumacher** se recupera de una operación realizada poco después de terminar la temporada. Por su parte, McLaren estará presente con el finlandés **Mika Hakkinen** y el escocés **David Coulthard**; Arrows, con el español **Pedro de la Rosa** y el holandés **Jos Verstappen** y Jordan con el alemán **Heinz-Harald Frentzen** y el italiano **Jarno Trulli**.

Diniz, accionista de Prost Grand Prix



El piloto brasileño **Pedro-Paulo Diniz** se convirtió en uno de los principales accionistas de la escudería **Prost Grand Prix**, se-

gún un comunicado conjunto emitido el pasado jueves. Diniz, que participó en el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno desde 1995 con las escuderías Forti, Ligier, Arrows y las dos últimas temporadas con Sauber, decidió **no ser piloto el próximo año**, para involucrarse en el funcionamiento del equipo. Esta decisión de Diniz deja un puesto vacante en Prost, y el piloto que sea designado será coequipier del francés **Jean Alesi**.

Silverstone hasta 2015



El circuito de **Silverstone** recibirá durante los próximos **quince años** a la F.1 en el **Gran Premio de Gran Bretaña**, puntuable para el Campeonato del Mundo, tras el acuerdo alcanzado con **Octagon**, empresa titular de los derechos. **Frank Lowe**, presidente de Octagon, afirmó: "**Silverstone es**

uno de los circuitos más famosos del mundo y necesita apoyo para demostrar esa reputación. Será la ambición de Octagon y del British Racing Drivers Club (BRDC) crear un circuito que sea la envidia para todo el mundo de la competición". Además, el acuerdo posibilitará una mejora de los servicios ofrecidos por Silverstone ya que se adecuarán los accesos y se optimizará la zona de aparcamiento del circuito. **Jackie Stewart**, presidente del BRDC, afirmó: "**El BRDC está encantado de que se haya alcanzado un acuerdo para asegurar el desarrollo del circuito de Silverstone como el escenario principal de Gran Bretaña**". El Gran Premio inglés, undécima prueba en el calendario de Fórmula 1 del año 2001, se celebrará el próximo 15 de julio.

Lista provisional de F.1 2001

La **Federación Internacional del Automóvil (FIA)** entregó la lista provisional de pilotos y escuderías para la temporada 2001 de **Fórmula Uno**. En la misma no aparece el argentino **Gastón Mazzacane**, quien pese a tener un contrato con el equipo **Minardi** —que no inscribió a ningún piloto— mantiene tratativas con **Arrows** y **Prost**. Por otra parte, se destaca la incorporación del novel finlandés **Kimi Raikkonen** en el equipo **Sauber**. No obstante, la confirmación de su debut depende de que la FIA le entregue la "superlicencia", algo que parece poco probable si tenemos en cuenta que Raikkonen solo tiene en su haber 23 competencias automovilísticas.

LISTA PROVISIONAL

Nº	Piloto
1	Michael Schumacher (ALE/Ferrari)
2	Rubens Barrichello (BRA/Ferrari)
3	Mika Hakkinen (FIN/McLaren-Mercedes)
4	David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes)
5	Ralf Schumacher (ALE/Williams-BMW)
6	Juan Pablo Montoya (COL/Williams-BMW)
7	Giancarlo Fisichella (ITA/Benetton)
8	Jenson Button (GB/Benetton)
9	Jacques Villeneuve (CAN/BAR-Honda)
10	Olivier Panis (FRA/BAR-Honda)
11	Heinz-Harald Frentzen (ALE/Jordan-Honda)
12	Jarno Trulli (ITA/Jordan-Honda)
14	Jos Verstappen (HOL/Arrows-AMT)
15	Pedro de la Rosa (ESP/Arrows-AMT)
16	Nick Heidfeld (ALE/Sauber-Petronas)
17	Kimi Raikkonen (FIN/Sauber-Petronas)
18	Eddie Irvine (GB/Jaguar)
19	Luciano Burti (BRA/Jaguar)
20	No fue anunciado (Minardi)
21	No fue anunciado (Minardi)
22	Jean Alesi (FRA/Prost)
23	No fue anunciado (Prost)

Mazzacane probó el Arrows y ahora espera



Sutton

El futuro del argentino **Gastón Mazzacane** en la Fórmula 1 ya toma color: no sería más amarillo **Minardi**, sino negro y naranja **Arrows**. El viernes pasado, en **Silverstone** (Gran Bretaña), el platense probó nada más y nada menos que el **A21 prototipo** del equipo inglés, vehículo que incorpora varias novedades técnicas.

Hasta el empresario **Eduardo Ramírez**, manager de Mazzacane, fue optimista tras estas pruebas: "Las negociaciones con **Arrows** están muy avanzadas y sin dudas, el hecho de que **Gastón** pruebe un auto que tendrá muchos elementos nuevos significa algo para aquel que sepa interpretarlo".

El contacto entre Mazzacane y Arrows se llevó en el más absoluto secreto; de hecho hace una semana un portavoz de la escudería inglesa había aclarado que **Tom Walkinshaw**, pro-

pietario de la escuadra, no había tenido ningún contacto con el argentino. Pero horas más tarde, el martes 28 de noviembre, Gastón estaba en la planta de la escudería donde le hicieron la butaca, se probó su nuevo buzo y festejó con Walkinshaw los 25 años de su empresa TWR.

Por eso, a la hora de analizar las posibilidades que aún tiene el argentino, queda casi descartada su continuidad en Minardi o algún acuerdo con el **Prost Grand Prix**. Pero aún es un desconcierto, si se confirma su pase a Arrows, bajo qué condiciones estará en el team, si como piloto "tester" o como titular, ya que hasta el momento se insiste con la continuidad del español **Pedro de la Rosa** y el holandés **Jos Verstappen**.

Las pruebas de Mazzacane sobre el A21 prototipo se llevaron a cabo con total normalidad, salvo por una implacable lluvia. Apenas pudo dar nueve vueltas y en la única lanzada marcó un tiempo de **1m41s**.

Greg Wheeler, jefe de pruebas de Arrows, comentó: "Las pruebas fueron buenas, logramos nuestros objetivos. **Gastón** se adaptó muy rápido al auto y gracias a eso pudimos probar diferentes sistemas y lograr buenos resultados". En cuanto al motor **AMT**, que Arrows utilizará en la próxima temporada, Wheeler destacó: "Funcionó muy bien, pero estas condiciones climáticas no son las ideales para realizar una evaluación exhaustiva".

Tras este compromiso, Mazzacane retornó a nuestro país donde permanecerá hasta mediados de mes ya que entre el 17 y el 18 del corriente volverá a probar el A21 en Barcelona, España. Tal vez en esta oportunidad ya lo haga oficialmente como piloto de Arrows.

También probaron Jaguar, Jordan y Benetton

El pasado viernes 1º de diciembre, **Arrows, Jordan, Benetton** y **Jaguar** probaron en **Silverstone** (Gran Bretaña) e iniciaron así las pruebas de pretemporada para el próximo Campeonato Mundial de Fórmula 1. Aunque las malas condiciones climáticas complicaron un tanto la jornada, los equipos se mostraron satisfechos ya que

cumplieron con sus objetivos: dar las primeras vueltas con los prototipos que utilizarán durante los ensayos previos al inicio del certamen. Los pilotos que giraron fueron el argentino **Gastón Mazzacane** (Arrows); el australiano **Mark Webber** (Benetton), los brasileños **Ricardo Zonta** (Jordan), **Luciano Burti** (Jaguar) y el sudafricano **Tomas**

Scheckter (Jaguar). Mientras Arrows probó nuevos sistemas mecánicos y el motor **AMT**, Benetton estrenó el nuevo motor **Renault V10**; Jaguar realizó pruebas de comparación entre los chasis **R1** y **R1B** y Jordan solo se dedicó a testear los autos que usará en Jerez de la Frontera (España) en las pruebas que comenzarán el 7 del corriente mes.

SABADOS
CLASIFICACIONES
14 A 19 Horas

VUELTA
PREVIA
2000
LUNES A VIERNES
19 Horas
A.M. 550
CW1 RADIO COLONIA

DOMINGOS
20 Horas

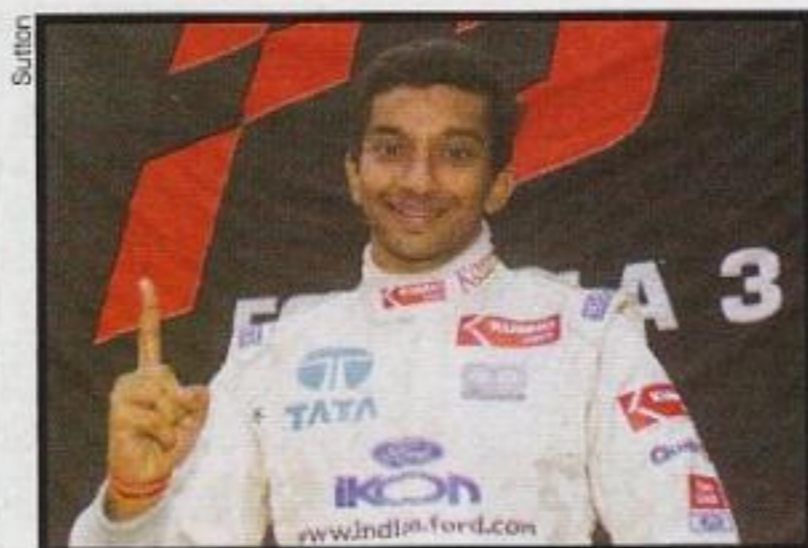
Schumacher desmintió su retiro

El vigente campeón del mundo, Michael Schumacher, advirtió que no tiene intención de poner fin a su carrera deportiva en la Fórmula 1 tras la temporada 2002, año en que finaliza el contrato que lo liga a la escudería Ferrari. "No planeo poner fin a mi carrera después del torneo 2002", aseguró el tricampeón del mundo a una televisora alemana. Asimismo, el "Kaiser" confirmó algo que resulta evidente: "Me siento muy bien en Ferrari. El ambiente no tiene nada que ver con las demás escuderías. Mi contrato con Ferrari tiene validez durante dos años más y lo cumpliré. Si este ambiente continúa no veo ninguna razón para cambiar". Schumacher, a los 31 años, se considera "lo suficientemente joven como para vivir momentos tan buenos" como los que vivió hace escasas fechas cuando se proclamó nuevamente Campeón del Mundo, esta vez al volante de una Ferrari y no de un Benetton, como en el '94 y el '95. "No hay nada más bonito que eso y quiero volver a sentirlo", aseguró.

Anderson se fue de Jaguar

El director técnico del equipo Jaguar Racing de Fórmula Uno, Gary Anderson, renunció a su cargo y será sustituido por el ex jefe de diseño de McLaren, Steve Nichols. El anuncio fue hecho por la escudería en la que este viernes asume funciones oficiales Bobby Rahal. "Steve traerá una nueva dimensión técnica a nuestra escudería", dijo el director del equipo Neil Ressler. "Su experiencia en los altos niveles de la Fórmula Uno, junto a sus habilidades en ingeniería le darán nuevo ímpetu a Jaguar para construir un buen futuro". Nichols, quien además de haber trabajado con McLaren estuvo con Jordan y Sauber, será el encargado del desarrollo de la escudería. Al respecto, Rahal comentó: "Nuestro objetivo es incrementar nuestra competitividad para 2001, competir y sumar puntos importantes".

Karthikeyan deberá esperar



Narain Karthikeyan está a punto de convertirse en el primer hindú en integrarse como piloto de Fórmula Uno, pero deberá esperar aún un poco, luego de que Jaguar decidiera posponer la prueba que harán en Silverstone. Pautado para el miércoles 6 de diciembre, el test será realizado el mismo mes en fecha todavía sin determinar. "Estamos obligados a realizar la prueba este año por razones contractuales", dijo la vocera de Jaguar, sin precisar para cuándo será programada. Karthikeyan marcó como piloto del Stewart Racing de Fórmula 3 la pole position del prestigioso Gran Premio de Macao y luego ganó las dos mangas del Super Prix de Corea. Ahora tiene derecho a probar el Jaguar de Fórmula Uno (ex Stewart Racing) gracias a su contrato con el equipo de F.3.

Zanardi advierte a Montoya y se prepara

El italiano Alex Zanardi, que en 1997 y 1998 se proclamó campeón del CART y en 1999 regresó a la Fórmula 1 con Williams, le advirtió a Juan Pablo Montoya que ambos campeonatos son muy diferentes. El colombiano llega a la categoría de mayor prestigio del mundo de la mano precisamente de Frank Williams y tendrá como compañero de equipo a Ralf Schumacher. "Creo que Juan no tiene que enviarse talento a nadie, pero creo necesario advertirle que debe mantener la calma porque está acostumbrado a ganar y quizá en un monoplaza de Fórmula 1 no se sienta tan cómodo como en el de CART", explicó el italiano.

Zanardi consideró que alguien del nivel y talento de Montoya, campeón de la CART en el '99, "espera ganar y puede ser frustrante para él si en la última vuelta de un GP no está con los de adelante". En cuanto a su propio futuro, el piloto italiano reconoció estar en negociaciones con Mo Nunn y es muy posible que la próxima temporada regrese al CART, donde tiene un currículum extraordinario, con 15 victorias en 50 carreras disputadas durante las temporadas '96, '97 y '98. "Existe un 90 por ciento de posibilidades de que regrese. Hace dos semanas las chances eran mínimas, pero ahora eso ha cambiado. Todavía no hay nada oficial, pero puede surgir algo muy pronto", concluyó.

Basso sigue con los ensayos

De acuerdo a las pruebas de pretemporada programadas por el Mike Shank Racing, el rafaélino Martín Basso ensayó, durante los pasados miércoles y jueves, en el circuito estadounidense de Savannah, el Swift-Toyota que utilizará el año próximo en la Fórmula Toyota-Altantic. Luego de medio centenar de vueltas, que sirvieron para evolucionar en el nuevo chasis, Basso marcó en la mejor 1m06s08/100 y bajó así en casi un segundo el récord del circuito. "Haber bajado el registro del circuito luego de un año nos deja satisfechos a mí y al equipo, porque demuestra nuestra evolución y que estamos por el camino correcto en el desarrollo del nuevo chasis. Esto, sin dudas, es el resultado del conjunto, motor, chasis y piloto. Creo que si nos hubiéramos concentrado en una jornada completa en busca de registros, y hubiésemos trabajado un poco más en la puesta a punto del auto, podríamos haber mejorado mucho más", destacó el argentino.



AireySol

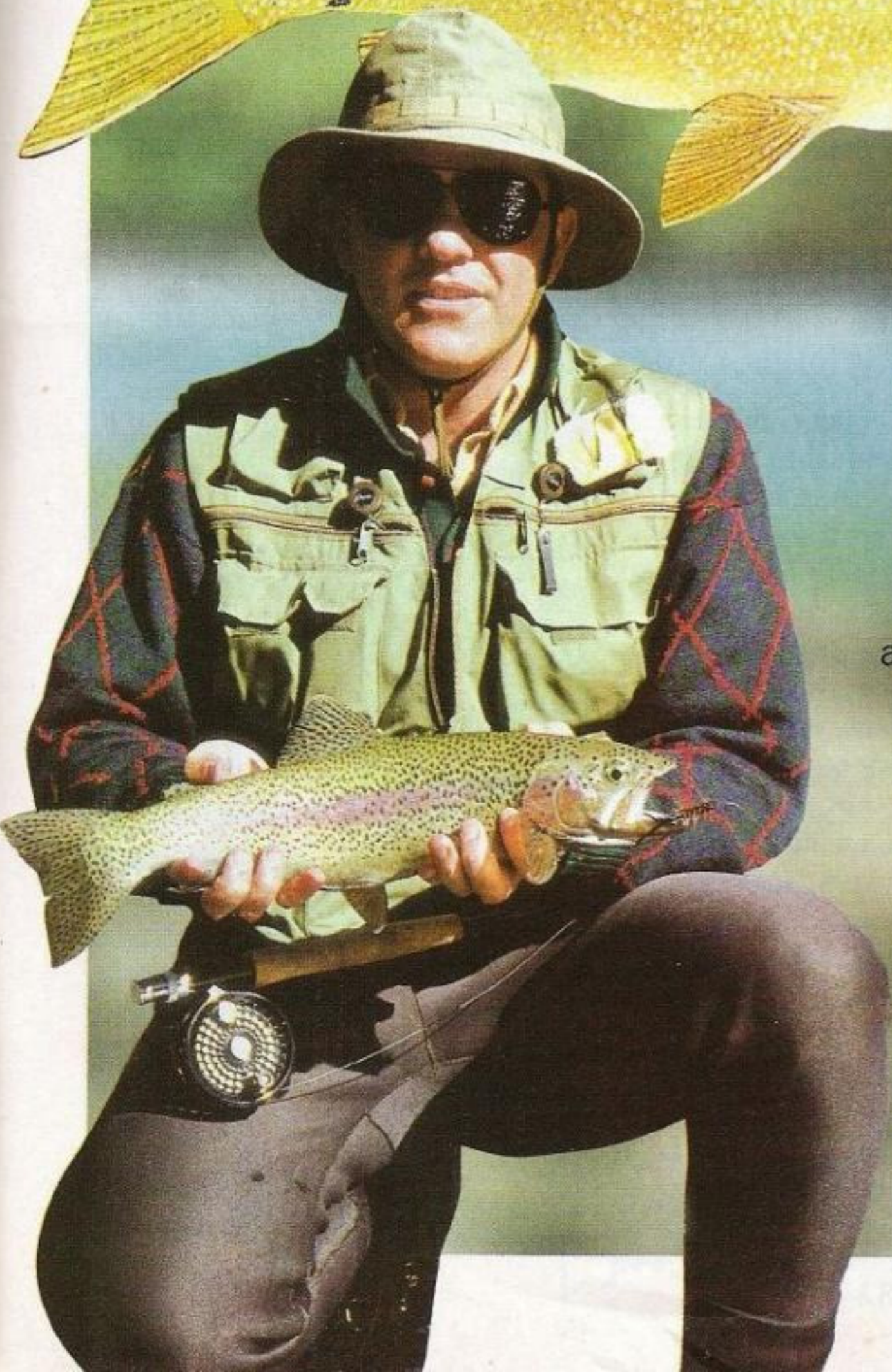
Siempre a
\$3,50



MOSCAS

Todos los salmónidos
y cómo pescarlos en
Chubut y Tierra del Fuego.

en la *Patagonia*



Pesca: señuelos
en el mar y lisas
en Canal 9.

Buceo:
novedades en
Puerto Madryn.

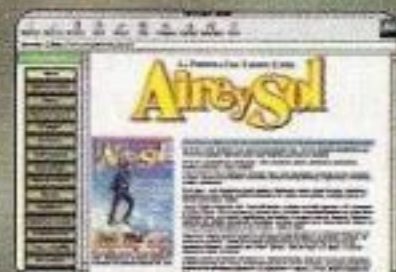
Turismo: La Paz
al natural, fiordos
en Chile y el
misterio del oro
del Cerro Galán.

Naturaleza:
el espinal.



Visite nuestra
página en internet

www.aireysol.com.ar



Grönholm, Mäkinen, Auriol y Panizzi, cabezas en la "Carrera de Campeones"



Los pilotos finlandeses **Marcus Grönholm** y **Tommi Mäkinen**, y los franceses **Didier Auriol** (foto) y **Gilles Panizzi** serán los cabezas de serie de la decimotercera edición de la Carrera de Campeones "Michelin Race Of Champions", que se disputará entre los días 8 y 10 de diciembre en la isla Gran Canaria.

El circuito de la Ciudad Deportiva Islas Canarias de Telde, con un recorrido mixto de tierra y asfalto de 2,6 kilómetros, acogerá el evento por noveno año consecu-

tivo, y los promotores estiman una asistencia aproximada de **40.000 aficionados**. En el "Master Internacional" buscarán una plaza para la gran fase final, pilotos de reconocido prestigio mundial, como el alemán **Armin Schwarz**, el francés **François Delecour**, el polaco **Janusz Kilik**, el portugués **Adruzilo Lopes**, el australiano **Michael Guest**, el belga **Freddy Loix**, el uruguayo **Gustavo Trelles**, el sueco **Tomas Rådström**, el danés **Erick Lundgard**, el inglés **Michael Fischer** y el saudí **Abdullah Bakhshab**, entre otros. La prueba denominada "Campeones de Leyenda" reunirá a especialistas del prestigio de **Stig Blomqvist**, **Bjorn Waldegard**, **Miki Biasion**, **Timo Salonen**, **Hannu Mikkola** y **Per Eklund**. La última edición de la "Carrera de Campeones" registró el triunfo absoluto de Didier Auriol, que se impuso en la Final a Mäkinen, en tanto que Carlos Sainz y Schwarz fueron eliminados en las semifinales.

Raikkonen: "Quiero demostrar que puedo correr en F.1"

El piloto **Kimi Raikkonen**, quien aspira a correr con el equipo **Sauber** el próximo año, dijo que sería injusto que se le negara la superlicencia y por lo tanto, la posibilidad de competir en la Fórmula Uno la próxima temporada. La FIA se reunirá en Mónaco el 7 de diciembre para decidir si a Raikkonen se le otorgará dicha licencia. Sin embargo, existen grandes posibilidades de que le sea negada pues **Max Mosley**, presidente del organismo, parece no estar de acuerdo en que un piloto tan joven y sin experiencia en Fórmula 3 o Fórmula 3000 corra en la máxima categoría del automovilismo. "A todos debe dárseles iguales oportunidades. No estoy seguro cómo pueden juzgar quién puede recibir o no la superlicencia y espero que no se me trate diferente. Sólo deseo la oportunidad de demostrar que puedo correr en F.1", dijo el piloto de 21 años.

El diseñador jefe de Sauber, el argentino **Sergio Rinland**, expresó en una entrevista a la revista *Motoring News* que considera que Raikkonen está preparado para enfrentar los retos de la Fórmula Uno. "Él ha probado que es bueno, así que necesita correr. Si después de las primeras carreras vemos que no puede aguantar la presión entonces lo reconsideraremos", dijo.

De no conseguir la superlicencia, el finlandés seguramente competirá en Fórmula 3000 por un año antes de pasar a la F.1. Pero el joven piloto, quien sólo ha participado en 23 carreras, considera que ese año no lo ayudará a estar mejor preparado. "Puede que únicamente haya participado en 23 carreras, pero pienso que la cantidad no es un punto clave. No creo que Sauber quiera un piloto que no está listo para la F.1", explicó Raikkonen.

BREVES MUY BREVES

✓ Cuatro pilotos argentino correrán este fin de semana en el tradicional festival kartista "París-Bercy": el arrecifeño **Norberto Fontana**, el pampeano **Mariano Acebal**, el santafesino **Martín Basso** y el cordobés **José María López**.

✓ **Peugeot Sport** confirmó que el francés **Didier Auriol** será el nuevo compañero de equipo del Campeón del Mundo, el finlandés **Marcus Grönholm**, en reemplazo de **François Delecour**. Por otra parte, también confirmó que pondrá en pista un tercer 206 WRC en el que se alternarán el franco **Gilles Panizzi** y el nórdico **Toni Gardemeister**.

✓ **Ariel Pellegrino**, que habitualmente corre en la Fórmula Honda, retornó al país luego de gestionar durante quince días en los Estados Unidos su posible ingreso a la **Barber Dodge Pro Series**. Hasta el momento, Pellegrino reunió el 40% del presupuesto que necesita y espera completarlo en el próximo mes.

✓ Un problema recurrente en la rodilla derecha podría alejar al piloto de la escudería **Benetton**, **Giancarlo Fisichella**, de las prácticas de pretemporada que comienzan esta semana.

✓ **Arrows** confirmó la salida de su manager general, **Steve Nielsen**, tras un malentendido con el jefe de la escudería británica **Tom Walkinshaw**. Según rumores, Nielsen sería el nuevo jefe de pruebas en el equipo **Benetton**. En cuanto a su lugar en Arrows, sería ocupado por el asistente **Mark Hemsworth** y **Ken Page**.

✓ El japonés **Toranosuke Takagi**, que en 1998 y 1999 corrió en la Fórmula 1 para los equipos **Tyrrell** y **Arrows**, respectivamente, debutará en 2001 en **CART** con un **Reynard-Toyota** del equipo **Walker Racing**. Takagi, de 26 años, corrió esta temporada en la Fórmula Nippon donde se consagró Campeón con un récord admirable: ganó ocho de las diez carreras disputadas. "Estoy muy contento de haber firmado con Walker Racing y poder participar en la serie CART -aseguró Takagi-. Será mi primera experiencia en óvalos así que estaré concentrado en aprender las pistas y conocer el auto. Tengo mucha experiencia y me siento confiado en circuitos ciudadanos y mixtos. Trataré de manejar al límite desde el inicio", explicó.

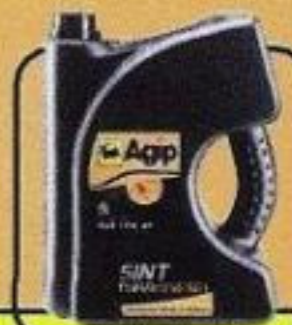
Existe una línea que marca
un antes y un después
en **lubricantes.**

Nueva línea de lubricantes **Agip.**
Líderes en Europa,
ahora en Argentina.



SINT 2000

Aceite multigrado con tecnología sintética para motores nafteros de última generación.



SINT TURBODIESEL

Aceite multigrado con tecnología sintética para motores diesel y turbodiesel de última generación.



F.1 SUPER MOTOROIL

Aceite multigrado de máxima performance para motores nafteros.



SUPER DIESEL 1

Aceite multigrado de alta calidad para motores diesel.



GEUM GNC+

Aceite especialmente formulado para motores a gas natural comprimido (GNC).



Agip

**Elegí
cambiar
por Agip**



¿Te diste cuenta?

Quando girás la llave, hacés el mismo gesto que cuando te pellizcás.

Nuevo Seat Leon. No lo vas a poder creer.

Nunca viste un auto como el Nuevo Seat Leon. Fijáte. Tiene mucho diseño. Mucha potencia. Mucha seguridad.
 Y mucho equipamiento. Faros delanteros antiniebla. Climatizador inteligente. Computadora de a bordo. Tapizado de cuero.
 Techo solar eléctrico. CD changer. Alarma volumétrica. Frenos a disco en las 4 ruedas. ABS/EDS/TCS.



Airbags conductor y acompañante. Airbags laterales. Y podés elegir entre diferentes versiones: 1.6 100 cv, 1.8 20v 125 cv, 1.8 20v Turbo 180 cv, 1.9 Diesel TDi 90 cv y TDi 110 cv. Nuevo Seat Leon. Aunque no lo creas, existe.

Seat es una marca de Volkswagen Group.

Equipamiento según versiones.



RED DE CONCESIONARIOS SEAT: **CAPITAL FEDERAL:** ESPASA S.A. Tel/Fax 4514-6690/92 - e-mail: seat.athomas@espasa.com.ar / JORGE FERRO Tel/Fax 4576-4650/51 - e-mail: admin@ejferro.com.ar / ADRIANO AUTOMOTORES Tel/Fax 4504-9600 - e-mail: adrianoauto@adrianoauto.com.ar / **GRAN BUENOS AIRES:** BRIQUELL S.A. (Vicente López) Tel/Fax 4797-7101 - e-mail: briquell@ciudad.com.ar / NORTHWADEN S.A. (La Lucila) Tel/Fax 4790-4437 - e-mail: northwaden@sonria.com / LUXCAR S.A. (Moreno) Tel/Fax 0237-4635710 - e-mail: luxcar@acara.org.ar / GUIDO GUIDI S.A. (Avellaneda) Tel/Fax 4209-6031 - e-mail: guidoguidi@acara.org.ar / **BUENOS AIRES:** CATENARO AUTOMOTORES S.A. (La Plata) Tel/Fax 0221-4255832 - e-mail: seat7771@satlink.com.ar / GELARDI S.R.L. (Bahía Blanca) Tel/Fax 0291-4564800 - e-mail: gelardi@infovia.com.ar / SEVILLANO HNOS. S.A. (Azuil) Tel/Fax 02281-424161 - e-mail: sevhnos@infovia.com.ar / DEL SOL (Pergamino) Tel/Fax 02477-430150 - e-mail: delsol@acara.org.ar / **CORDOBA:** MAIPU EXCLUSIVOS S.A. (Córdoba) Tel/Fax 0351-4859510 - e-mail: maipuseat@arnet.com.ar / **SANTA FE:** PESADO CASTRO S.A. (Rosario) Tel/Fax 0341-4265050 - e-mail: pecasaut@acara.org.ar / **SALTA:** HORACIO PUSSETTO S.A. (Salta) Tel/Fax 0387-4314323 - e-mail: pussetto@acara.org.ar / **MENDOZA:** GOLDSTEIN (Mendoza) Tel/Fax 0261-4253400 - e-mail: goldstein@acara.org.ar / **TIERRA DEL FUEGO:** BRIDGE S.R.L. (Ushuala) Tel/Fax 02901-423511 - e-mail: seat@impsat1.com.ar / BRIDGE S.R.L. (Río Grande) Tel/Fax 02964-432220/21 - e-mail: info@bridgesrl.com.ar / **TUCUMAN:** LEON ALPEROVICH DE TUCUMAN S.A. (S.M. Tucumán) Tel/Fax 0381-4221331 - e-mail: lalperovich@acara.org.ar / **ENTRE RIOS:** HAIMOVICH Hnos. y Cia. S.R.L. (Paraná) Tel/Fax 0343-4203600 - e-mail: haimovichvw@acara.org.ar