

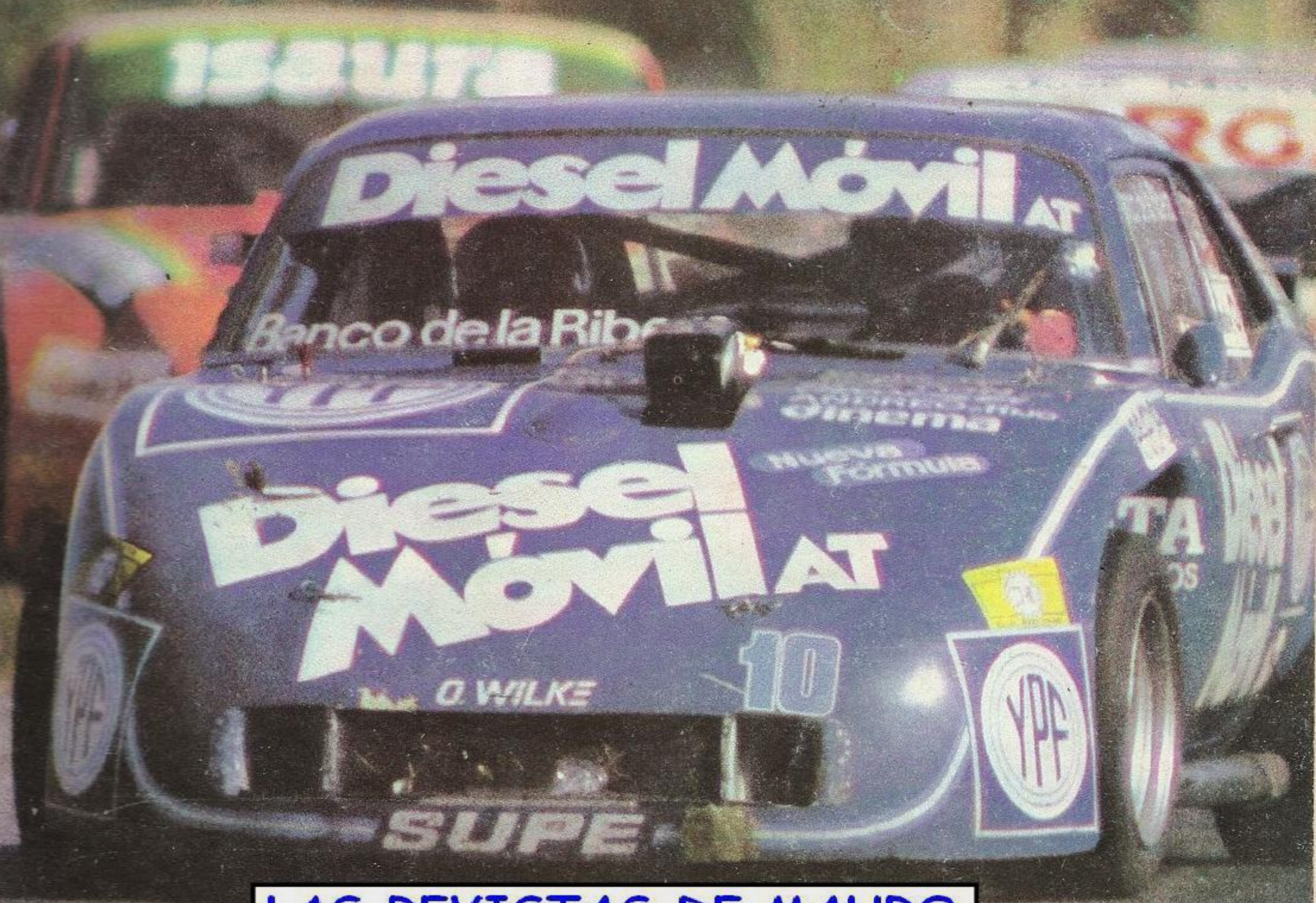
CORSA



"FOLK SHOW" DEL T.C. CON CHEVROLET Y FORD OTRA VEZ MANO A MANO

VUELVE EL ^{Super} CLASICO

Nº 1246 del 23 al 29 de mayo de 1990 - Argentina. A 10.000



LAS REVISTAS DE MAURO

PERO... ¿QUE PASO EN LA DEFINICION?

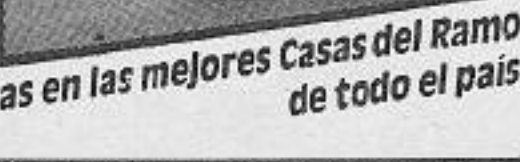
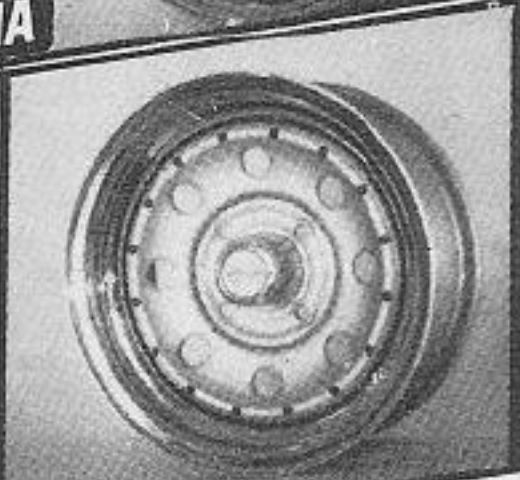
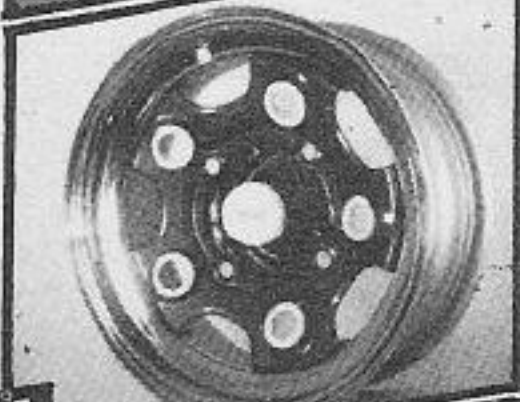
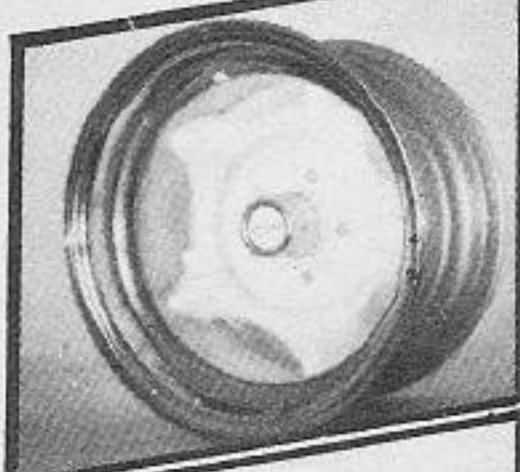
...Y SI NO PARABA MOURAS, ¿VOLVIA A GANAR EL?

Ruedas Deportivas



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
 - ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
 - ★ SEGURIDAD TOTAL
- Service y Ventas:
Avda. Fco. BEIRO 5468. Cap. Fed.
Tel. 568-5719

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA



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

F.A.D.E.S.

- BUTACAS
- ARNESES
- TODA LA LINEA
- BUZOS SIMPLES, DOBLES

SEGURIDAD PROBADA



• BOTAS LINEA EUROPEA



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

ANEXO J

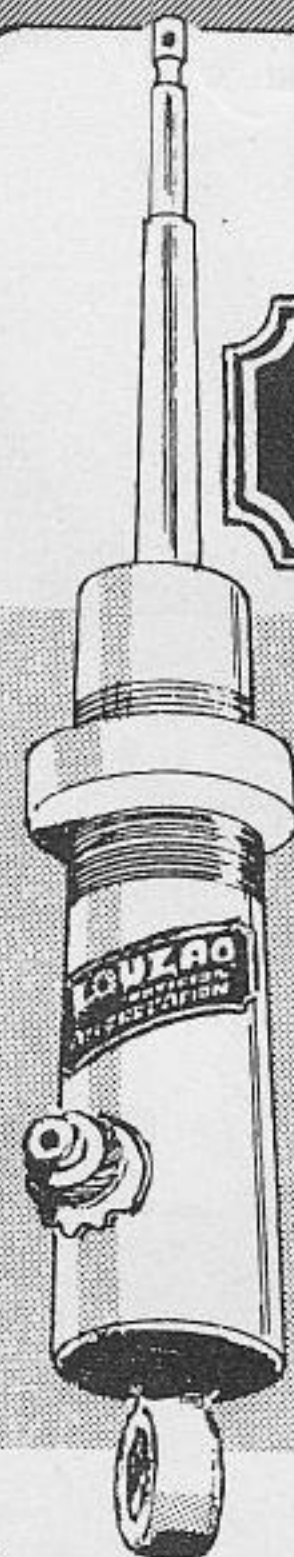
- GUANTES
- BUZOS
- BOTAS
- CAPUCHAS ANTIFLAMA

JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

¡AHORA SI!

LOUZAO®

COMPETICION AMORTIGUACION



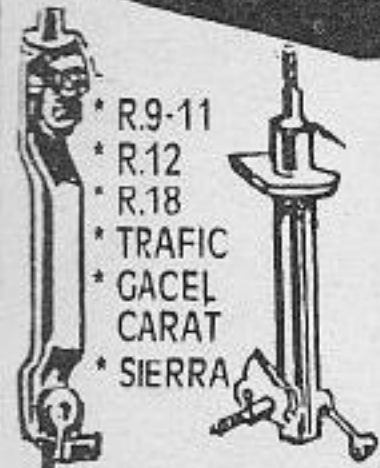
PARA COMPETICION

- NUEVO AMORTIGUADOR PRESURIZADO REGULABLE A LA COMPRESION Y EXPANSION.

GARANTIDO

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

EJES • TRAVESAÑOS • BOMBAS DE AGUA • AMORTIGUACION REINDUSTRIALIZADOS



- R.9-11
- R.12
- R.18
- TRAFIC
- GACEL CARAT
- SIERRA

SISTEMAS HIDRAULICOS INDUSTRIALES
SAN MARCO
STD y COMPETICION



- SIERRA
- GACEL-CARAT
- TAUNUS
- R.9-11
- TRAFIC

AVDA. PAVON 2222. AVELLANEDA. TEL.: 208-1019

1966 24 AÑOS EN EL AUTOMODELISMO 1990

SCALEXTRIC



SERVICE OFICIAL

Por Mayor y menor

SCALEXTRIC Pistas completas desde	OFERTAS...	MOTORES MABUCHI
FAST Pista completa desde	OFERTAS...	CHASSIS SEBRING
PISTAS DE MADERA 2-3-4-5-6 vias desde	OFERTAS...	REPUESTOS

CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J. B. Justo 6700)
(cp. 1407) Bs. As. - TEL. 69-8096

Martes a Viernes 10 a 18 hs.
Sábados 10 a 13 hs.

Mallory

IGNITION

IMPORTA Y GARANTIZA:

F.LUCIUS e HIJOS

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES



ANDONAEGUI 2819. CAP. (cp.1431). TEL. 52-4504; 51-0199. Bs.As. FAX (541) 331-4937

<http://lasrevistasdemauto.wordpress.com>

EN UN MEMORABLE FESTIN DEL T.C. EN EL AUTODROMO PORTEÑO, OSVALDO MORRESI NO QUISO RESULTAR EL "PATO DE LA BODA" Y CONCRETO UNA VICTORIA ESPERADA

TENIA QUE SER

No pasaba por esta sensación desde el 4 de mayo de 1986, cuando gané mi primera carrera en T.C.. De entonces a hoy pasaron cuatro años y pude ganar la segunda, en Buenos Aires y nada menos que frente a un Ford manejado por quien ha sido tres veces Campeón", fue lo primero que atinó a decir **Oswaldo Morresi**, el blanco de los abrazos, las felicitaciones, los micrófonos y las cámaras de televisión.

En otro sector, también sumamente feliz aunque quizá sin exteriorizarlo en la medida de Morresi, estaba **Omar Wilke**, el generador de este éxito, que se limitó a decir: "Ganar halaga a cualquiera, pero poder hacerlo con un Chevrolet es algo que a mí me enloquece".

Atrás había quedado la excelente actuación de Morresi en Junín, esbozada asimismo en varios parciales anteriores y el posterior sofocón en aquella verificación técnica, luego transformado en alivio cuando la rebelde plastilina certificó que la compresión del "Chivo" azul era la correcta.

Perc la realidad estaba allí, en ese interminable abrazo que enlazó al preparador con el piloto celebrando ambos el reencuentro con la victoria, que adquiere más dimensión por las duras condiciones en que se desarrolló la carrera. Una espera que también para Wilke fue de casi cuatro años, ya que el anterior halago con Chevrolet fue el 21 de setiembre de 1986 en Olavarría, pocas carreras después de que, junto a Pedersoli, volvieran al "Chivo" con Mouras como piloto.

"Quise hacer un cambio de multiplicación para la final -acota el preparador- pero Morresi me dijo que dejara las cosas como estaban, ya que todo andaba a la perfección y no tenía sentido ensayar variantes. Menos mal..."

Indudablemente que esta victoria que marca el regreso absoluto de Morresi y de Wilke a los primeros planos, es la inyección que la alianza estaba necesitando para encarar el trabajo con mayor motivación. Los traspies del comienzo de temporada ya son un recuerdo anecdótico.

Hoy, Oswaldo Morresi y Omar Wilke viven la hora del regreso, aprovechando el fortalecimiento del apoyo que, como primera medida, les permite disponer ahora de dos motores.

Enhorabuena entonces para el primer gran fruto de una conjunción piloto-preparador de respetable potencial y creada para ganar, a favor además, de un interesante respaldo económico. Se dio lo que debía darse, nomás.





PATO A LA NARANJA

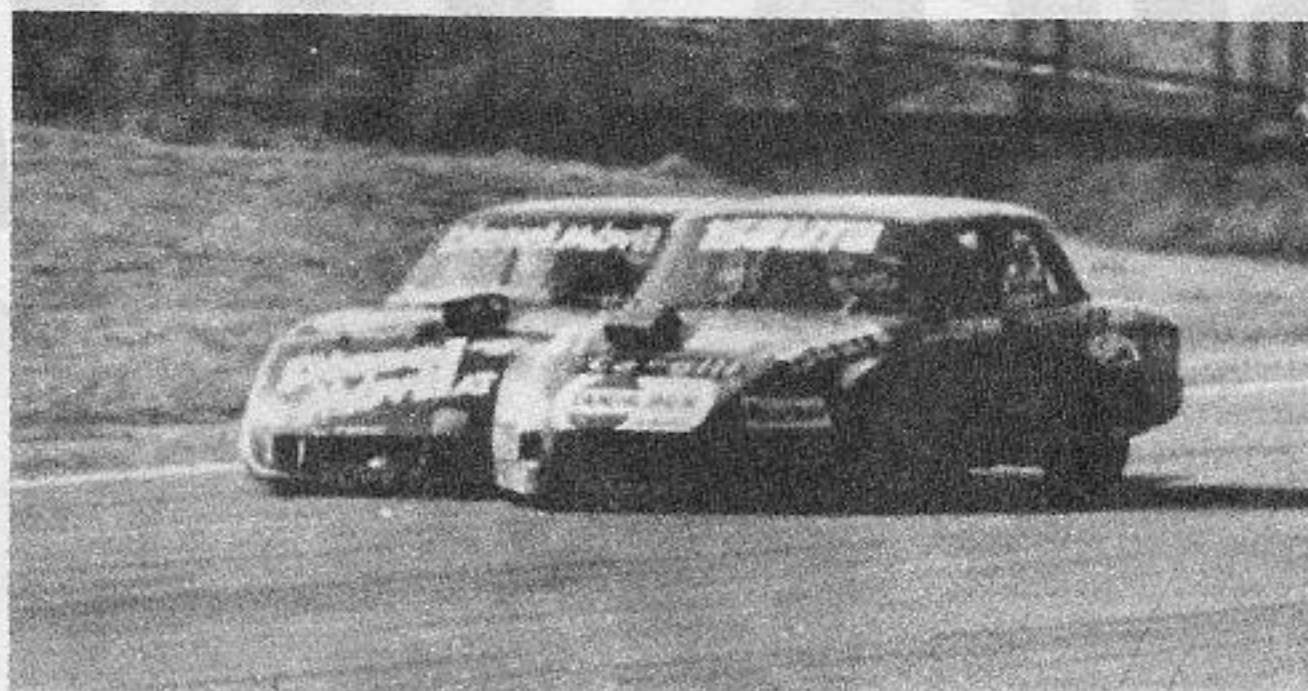
... Es que el "Pato" Morresi no sólo peleó la punta -donde los Chevy volvieron a ser mayoría- todo el trámite, sino que la obtuvo y defendió hasta las últimas consecuencias... llegando a un áspero final donde rechazó el embate postrero de la "Naranja Mecánica", el revitalizado Falcon del "Zorro" Castellano. Sobresaliente repunte del Dodge de Romero, completando la trilogía de marcas en el podio. Abrupta interrupción de la racha de Mouras.

Nunca vi una carrera así..." sentenció asombrado Edgardo Caparrós cuando el mediodía dominguero entraba en el codo final.

Pero ese asombro no sólo fue patrimonio de "Valdi", sino de todos quienes estuvieron en el Autódromo porteño convocados a ver, por la magia de este hechizante Turismo Carretera más "folk". ¿Quién puede decir, de ellos, que se retiró insatisfecho del máximo escenario porteño...?

El espectáculo de las diecinueve vueltas de la final -que ya había tenido anticipos destacados en la tres series- fue de una magnitud inusual. Sinceramente, hace bastante tiempo que no éramos testigos de una lucha de semejante magnitud, y a ritmo sostenido, entre un grupo numeroso de pilotos, que mantuvo la incógnita...

Fueron varios los factores que se conjugaron para que la carrera se formalizara bajo características más que brillantes. En ese sentido, el primer párrafo debe ir dirigido -en nuestra modesta opinión- hacia las cubiertas de compuesto más blando, que comenzaron a utilizarse en esta carrera. En los días previos ese tema fue muy conversado, y las predicciones determinaban una aceptación casi general, aunque se reservaban el veredicto final para luego de la carrera. Al cabo, la opinión fue unánime: es un aporte interesante para el desarrollo



OS... A NARANJAZOS, PERO ACABO TENIENDO QUE COMERSE UN...

ANJA

Por Oscar Izzo - Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández, Enrique Perrupato, Duilio Caro, Guillermo Cantón y Fibián Mauri

De izquierda a derecha, el toque al detalle: 'Castellano aventaja levemente a Morresi. Este, apretado, lleva dos ruedas al pasto. Se produce el toque y ambos se descontrolan, saliendo de la trayectoria. "Pincho" en el pasto (foto mayor) y Morresi hacia la victoria. Al lado, cuando paró Muoras.



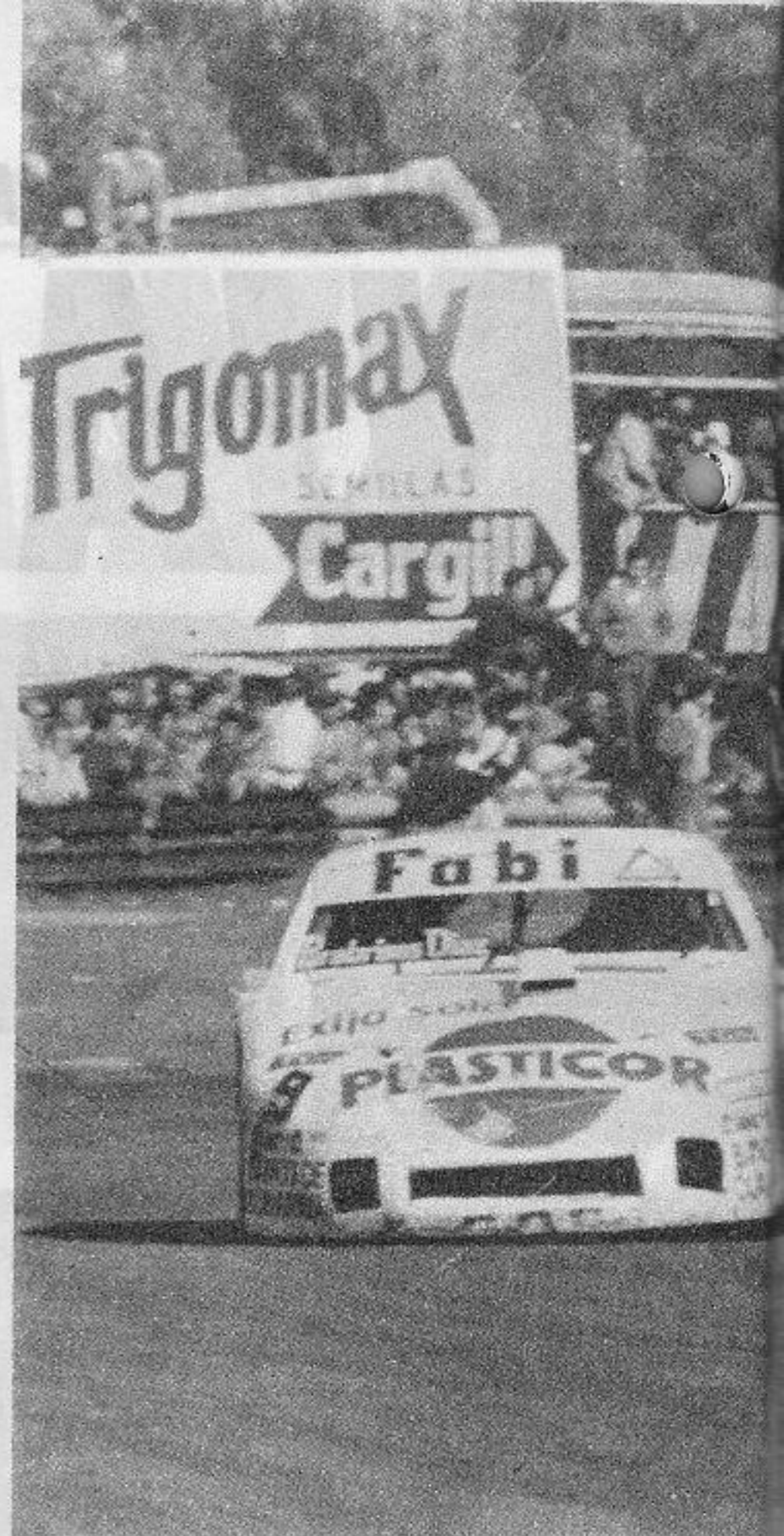
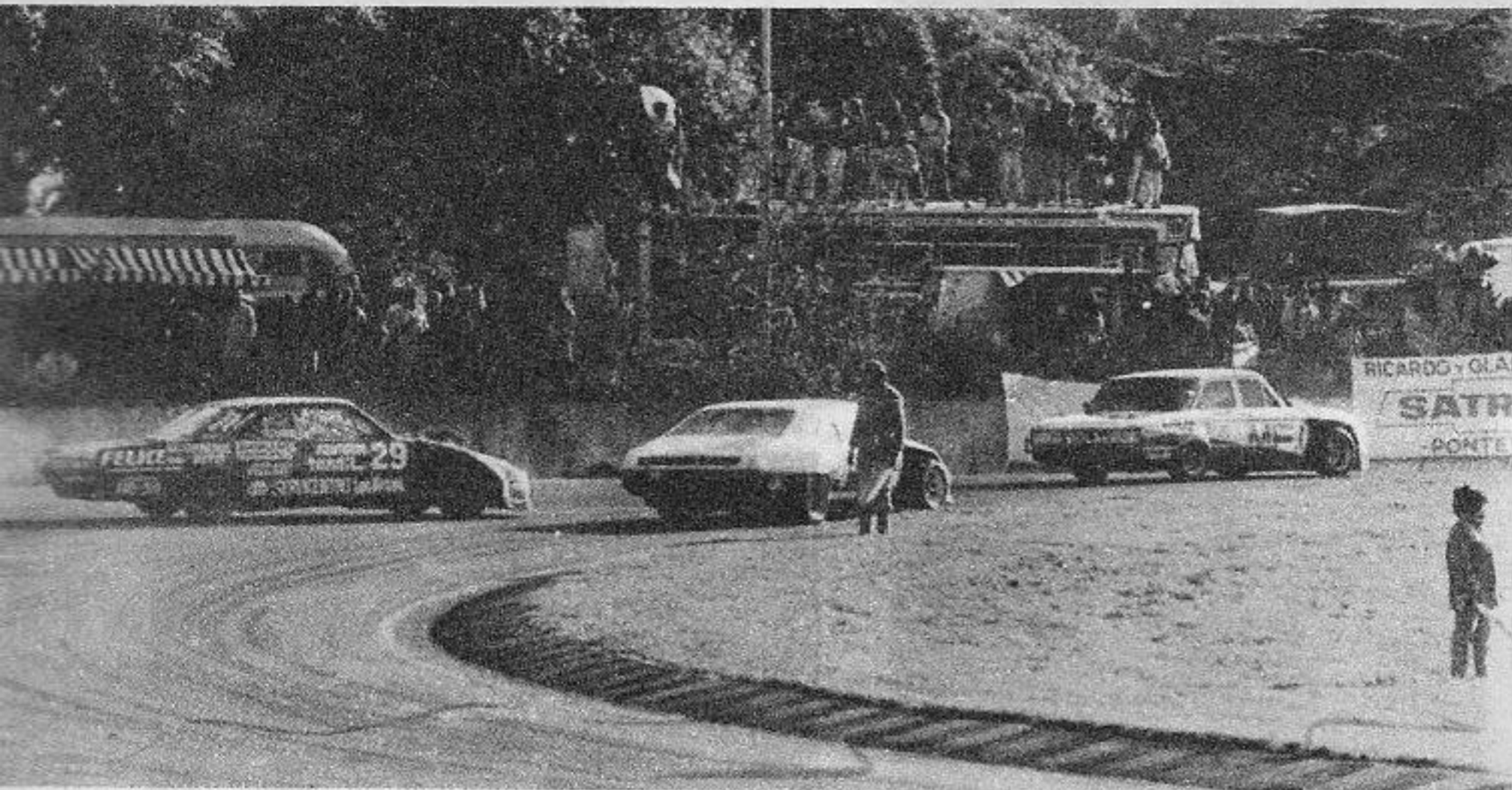
de la categoría, aun a pesar de que el rendimiento máximo de estas cubiertas **Faneco** se manifiesta solamente a través de cinco o seis vueltas. "Después de cae en alrededor de un segundo y medio", señaló Castellano -entre otros-, agregando que "tras ello todo se estabiliza".

Echando una ojeada para la comparación con la carrera anterior en este mismo escenario, los tiempos logrados en esta ocasión fueron sensiblemente inferiores a los registrados anteriormente, con lo que la innovación aparejó un notable progreso, aunque un minúsculo grupo de pilotos se manifieste en contra de este paso dado por la institución que los nuclea.

MAS CAUSAS

No sólo de gomas vive el Turismo Carretera... pues si bien ése fue un factor que jugó a favor para la consumación de un hermoso espectáculo, hubo otros sobre los cuales conviene profundizar, ya desde la prueba de clasificación y tras el consabido "filtro" de las tres series, asomaron los nombres de **Castellano, A. Aventín, Satriano, Oyhanart, Morresi, Mouras y Bessone** como candidatos a la franca lucha por la punta. O sea, tres **Ford** y tres **Chevrolet** con el empuje solitario de "Tony" Aventín, a priori el "cuco" que llevaba el cuchillo ba-

1) "Cocho López" contesta a la pregunta de Delconte: "No, 'Tito'... el 21 pasa por la General Paz...". 2) El "Puma" Aventín seguido por Satriano y Acuña (cruzado), este último de muy buen trabajo. 3) Romero, Fineschi y Oyhanart, que circularon en ese orden en la vuelta diecisiete. 4) Ernesto Bessone delante de Acuña, también en ese mismo giro. Al siguiente la posición se invertiría. 5) El apretado abrazo de Morresi con "Chiche" Hurtado, responsable de la carburación del Chevrolet ganador, mientras que asoma Omar Wilke para asociarse al festejo emocionado. 6). El Chevrolet de Emilio Satriano, a quien un recargo en la serie - injusto- lo obligó a largar desde el medio del pelotón, con lo que perdió buena parte de su chance. Pero pese a todo, fue cuarto.



2) Yo el poncho para clavar la estocada del Dodge a las marcas más tradicionales de la categoría.

Pero lamentablemente "Tony" padeció ante un temprano toque de Bessone en la final, quedando marginado de lo que -para él- aparecía como una brillante oportunidad. "Tito" acusó también en alguna medida un bajón a causa de esa circunstancia, mientras el "Vasco" evidenciaba un notorio problema de adherencia, y Satriano resignaba gran parte de su chance ante un recargo en la largada de su serie - sanción que se nos ocurre injusta-. Pero hete aquí que apareció el "Chueco" Romero para ser el brazo ejecutor de la "venganza" por lo de A. Aventín, manteniendo a Dodge con pretensiones. La de Romero fue una faena realmente magistral, ya que largando desde el puesto treinta y seis, a mitad de carrera logró mezclarse entre los diez primeros y a a partir de allí, a fuerza de temperamento no exento de criterio, trepó de un salto al escalón más bajo del podio, brindando una gran satisfacción a sus coetérreos de Olavarría. Algo más o menos parecido fue lo hecho por Emilio Satriano quien, con la bronca del recargo, empezó a acelerar desde más allá de la mitad del pelotón para culminar con un cuarto puesto que, irónicamente, dedicó a Eduardo Pereyra (el largador) aunque en realidad éste nada tuvo que ver en la decisión del recargo...

Y nos quedan Mouras, Castellano y Morresi, quienes junto a "Cocho López" se apretaron en un compacto lote sin darse ningún tipo de respiros. Este último apareció como el "convitado de piedra", pero se debió "ir de la fiesta" al pisar una mancha de aceite, cuando ya había comido una

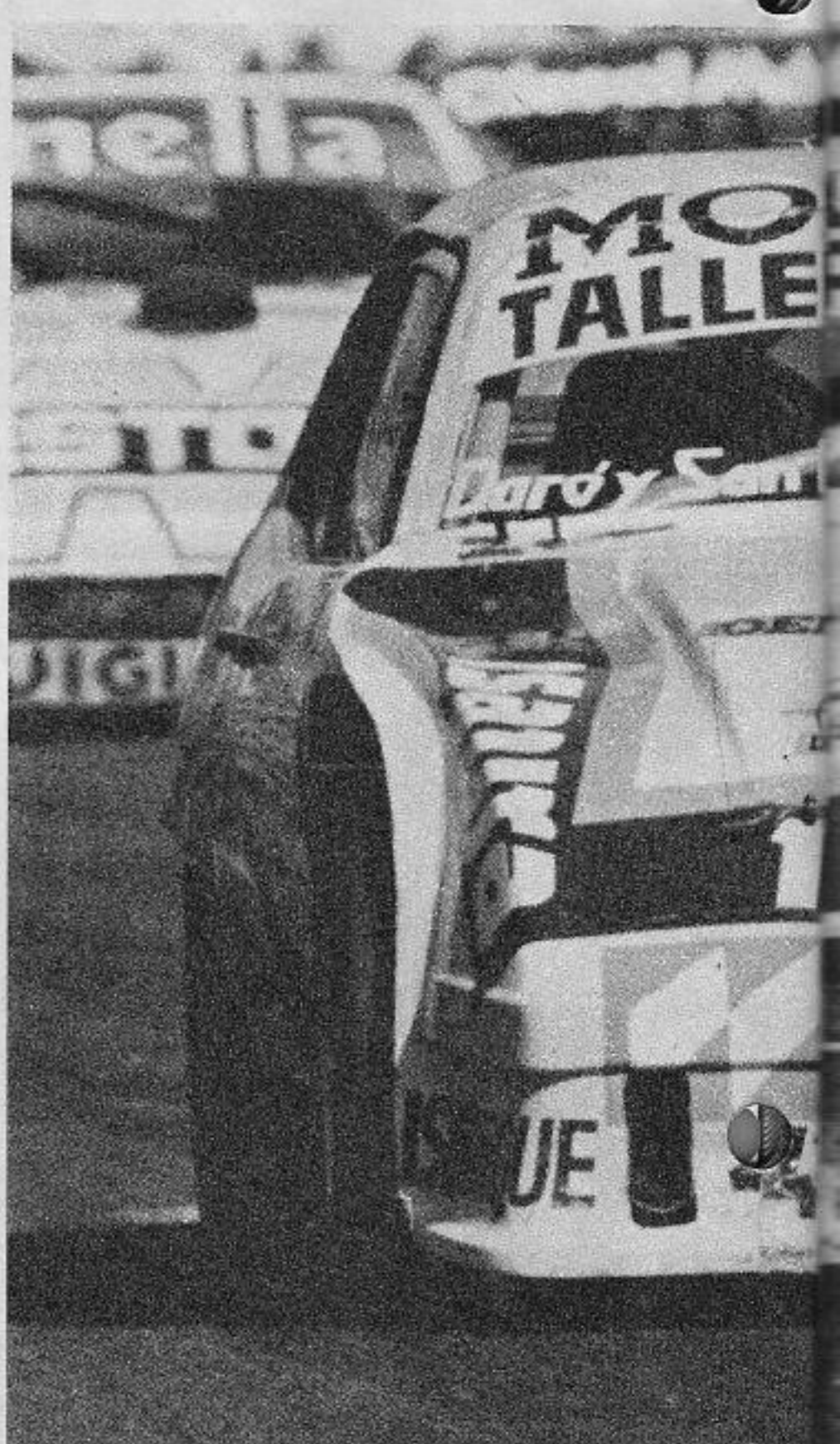
importante porción de la torta... Ojo con "Cocho" para el futuro.

Lo que siguió fue de antología hasta que Mouras tomó camino a las duchas... Antes, había expuesto su condición de "hueso duro de roer", y creemos que de no haber sido por el aire que se escapó de esa goma, el "Toro" estaría aún festejando su cuarta victoria consecutiva.

Así quedaron Castellano y Morresi como "finalistas" en este "derby" que alcanzó el clima a escasos trescientos metros de la llegada. Con Morresi cuidando celosamente la cuerda, ambos arriban a la entrada de la Horquilla. Como último recurso, "Pincho" intenta el sobrepaso por afuera, algo pasado. En idéntica situación aparece Morresi que apretado por aquél, pisa una parte sucia de la pista, (... o de la banquina) con lo que su "Chivo" se descontrola algo y "corta" hacia el medio de la curva en el momento en que "Pincho" pretendía meterse, y ambos se tocan. "Yo lo ayudé a ganar", señaló Castellano, y es verdad, ya que si no, el "Pato" se habría ido afuera, comentando luego que "los dos nos pasamos, porque esa última vuelta era 'a cara de perro'. Casi veía la bandera a cuadros, aunque también a Castellano a mi izquierda... Pero no hubo mala intención y todo tuvo un final feliz".

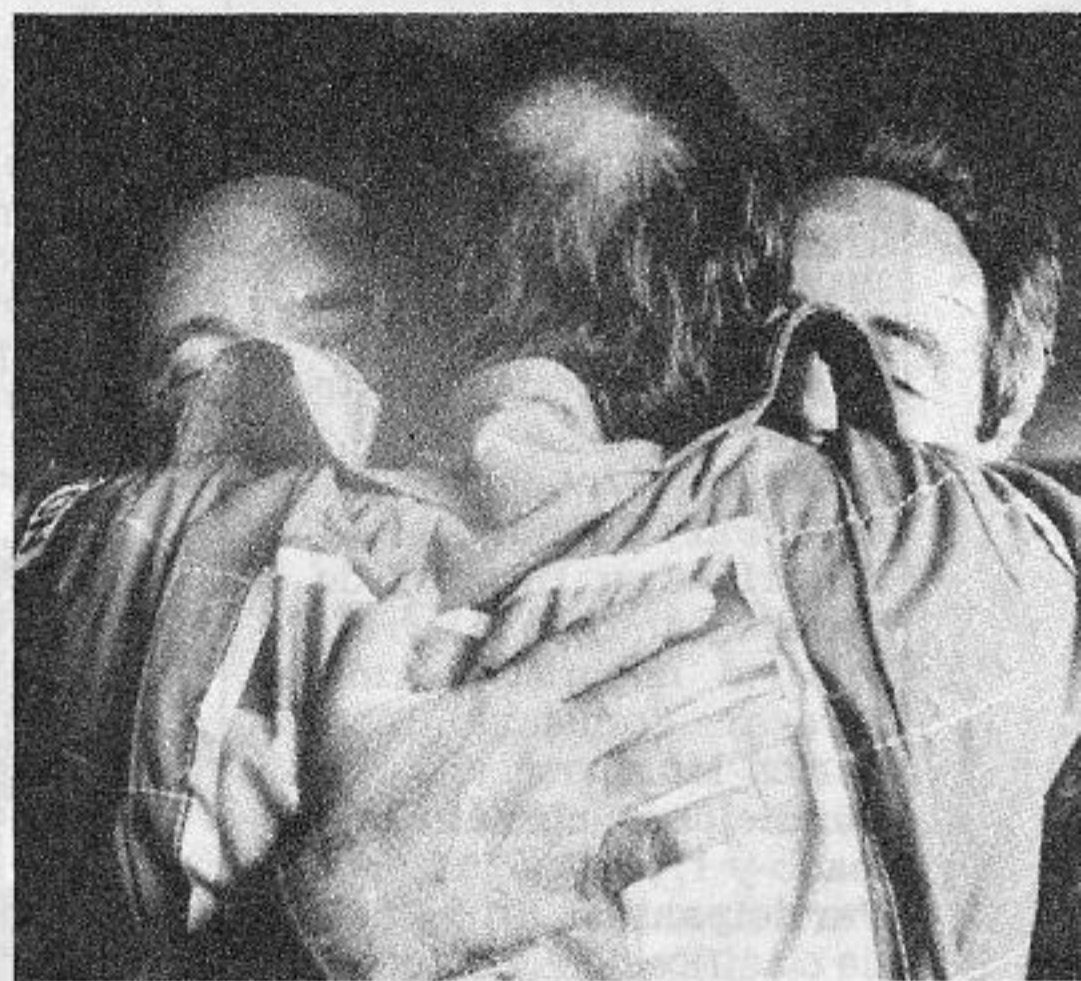
Y fíjese lo que son las cosas. De no haber estado Castellano en ese lugar, haciendo de "frontón" para el "pelotazo" de Morresi, otro habría sido el cantar, ya que José M. Romero dijo que se venía con todo para superar a "Pincho" pero, al ver la carambola, optó por levantar criteriosamente. Si no, hummm.

Telón para una función en la que el público no se cansó de aplaudir.





4



5



TIRITAS DE ASADO

CHOFER DE LUJO - Es el que eligió Jorge Cyterszpiller en su casamiento el pasado sábado, con Alcira Cusani, parienta del escritor y oriunda de Carlos Casares. ¿Quién fue?... "Cocho López" del que las malas lenguas dicen que hasta se puso gorra.

PELIGRO - Tras la carrera, en la zona de la playa de boxes entró en acción un nada pacífico grupo que, a juzgar por sus emblemas, cultiva en el fútbol la pasión por Chararita Juniors, y en automovilismo, por Chevrolet.

Lo cierto es que a su paso sembraron algo muy parecido al terror.

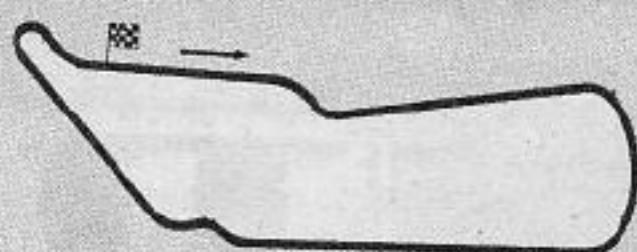
OH... LOS TOQUES - Tanto en las series como en la final, fueron muchos los toques que se produjeron. Los mismos fueron -en su mayoría- debido al fragor de la lucha, pero de todas maneras se debe estudiar la manera de erradicar este problema, antes que se produzca un hecho desagradable.

RUMOR - Alguien vino y nos sopló al oído: ¿Saben que la Asociación de Pilotos Fórmula Cuatro ya dispone de un motor Fiat Tipo? Parece que la intención es que esa planta motriz sea en el futuro la adoptada por la categoría". ¿Y Renault?...

DE LA TV - Santo Biasatti, conocido periodista de radio y televisión, estuvo en la segunda tanda de la prueba de clasificación, como acompañante de Mouras. "No sé ni manejar, pero vine para ver cómo es esto", comentó



FICHA GENERAL



Fecha: 20 de mayo de 1990
Denominación de la prueba: Premio "Gobernación de la Provincia de Buenos Aires", Trofeo "Firecentro Petruche-lli", sexta competencia del torneo '90.
Lugar: Autódromo "Oscar A. Gálvez".
Ubicación: Av. Roca y Av. Gral. Paz, Buenos Aires.
Autoridades: Director de la prueba, Antonio Alegre; Comisario Deportivo, Amílcar Dirazar; Comisario Técnico, Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: Soleado y fresco. 17°C.
Participantes: En la prueba de clasificación, 70 autos. En la primera serie, 21; en la segunda, 21 y en la tercera, 24. En la final largaron 40 autos.
Público: Alrededor de 25.000 espectadores.
Infraestructura del escenario: Buena, aunque se notan fallas de mantenimiento.
Organización: Buena.
Espectáculo: Excelente

LOS PROTAGONISTAS

OSVALDO MORRESI: "En este trámite que tuvo la carrera, el factor principal fue el de las gomas. Por mi parte, sabía que contaba con un auto muy eficiente en todo sentido, pero que tenía alguna ventaja en relación con el resto en las partes veloces del circuito. Por lo tanto, traté de aprovechar al máximo esta circunstancia para sacar alguna diferencia que, por mínima que fuera, sabía que me iba a servir. Por supuesto que la carrera no fue fácil ni mucho menos, ya que pelear con pilotos de la talla de Mouras y Castellano, a uno lo exige... Ya en Junín demostré que tengo un buen auto, y la primera victoria con los nuevos colores no tardó en llegar".

OSCAR CASTELLANO: "Trabajé todo este tiempo para tener un coche que me permitiera afrontar esta carrera en Buenos Aires, con alguna posibilidad. Las innovaciones fueron generales, pues merecieron mi atención tanto el motor como el 'chasis'. Ya el sábado comprobé que estaba en la senda correcta. Mi única incógnita era que rendimiento podían tener las gomas de nuevo compuesto, y en ese sentido, tras las diecinueve vueltas, quedé suma-

mente conforme. Es cierto que pierden un segundo o un segundo y medio después de cinco o seis vueltas, pero a partir de allí se estabilizan. ¿El toque?... Creo que fue una contingencia lógica de la lucha que se planteó. Yo intenté superar a Morresi en esa zona, aprovechando la mejor salida que tenía mi auto allí, pero su Chevrolet aparentemente pisó una parte sucia del circuito y, desacomodado, fue a pegar contra mi auto...".

JOSE M. ROMERO: "Nadie se puede imaginar toda la alegría que siento en este momento. Me acuerdo de las frustraciones de carreras anteriores, y eso me pone doblemente conforme. Y si a esto le agregamos la importancia que tiene el hecho de cumplir una buena actuación en Buenos Aires, ¿Qué más puedo pedir?... El trámite fue muy duro durante el desarrollo completo; puse todo lo que tenía y de esa forma, tras largar en el puesto treinta y seis, fui escalando paulatinamente, rematando mi carrera desde poco más de la mitad del recorrido en adelante. Ahora voy tonificado a la próxima en San Lorenzo, el circuito donde gané mi primera carrera en Turismo Carretera".



Eduardo Antonio Marcos, que con este Ford fue tercero en su serie, mientras que en la final culminó en el octavo lugar.

CLASIFICACION

Premio "Gobernación de la Provincia de Buenos Aires" - Asociación Corredores de Turismo Carretera - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires "Oscar A. Gálvez" - Circuito Nº 12 de 5.641,62 metros - Tres series a 6 vueltas cada una y una final a 19 - Recorrido total: 107,191 km - 20 de mayo de 1990.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Castellano, 1m51s764 a 181,721 km/h Mouras, 1m51s943; Fineschi, 1m52s100; Oyhantart, 1m52s260; Morresi, 1m52s326; A. Aventin, 1m52s361; Doumic, 1m52s428; E. Bessone (h), 1m52s545; Ramos, 1m52s941; Satriano, 1m52s972; "Cocho López", 1m53s072; Landa, 1m53s255; Marcos, 1m53s267; Urretavizcaya, 1m53s306; Vanrell, 1m53s316; Romero, 1m53s361; Garrido, 1m53s365; Saiz, 1m53s763; Acuña, 1m53s845; M. Calamante, 1m54s089; Rodríguez Canedo, 1m54s236; Ferial, 1m54s351; Malizia, 1m54s355; Minervino, 1m54s406; O. Aventin, 1m54s417; De Benedictis, 1m54s428; Blaquier, 1m54s462; Nicieza, 1m54s628; Espiroza, 1m54s779; Salerno, 1m54s884; Ducret, 1m54s964; Spinello, 1m55s072; ASicuz, 1m55s227; J. Roux, 1m55s239; Pacchialat, 1m55s278; Caparello, 1m55s437; C. Calamante, 1m55s569; R. Muñoz (h), 1m55s586; Lavari, 1m55s722; Boni, 1m56s043; Sasso, 1m56s070; Duarte, 1m56s122; Mazzacane, 1m56s256; Carelli, 1m56s381; Mancuso, 1m56s694; Errecart, 1m56s710; Banfi, 1m56s723; Oltra, 1m57s088; Farina, 1m57s378; Polanco, 1m58s094; Cagnone, 1m58s214; Drivet, 1m58s711; Finocchio, 1m58s750; Sala, 1m58s970; Fulcheri, 1m59s400; Draí, 1m59s559; Altuna, 1m59s621; Oubiña, 2m00s227; Misera, 2m00s556; Piccinini, 2m00s612; Dopico, 2m01s816; Antúnez, 2m02s051; Ciccale, 2m02s054; Ritacco, 2m02s592; Mirabell, 2m03s040; E. Martínez, 2m03s256; Puccini, 2m08s906; E. Rodríguez, 2m10s666; O. Bianchi, 2m14s136. No registraron paso: Miliffi, Delconte y Segad.

PRIMERA SERIE

A. Aventin, 11m22s938 a 178,422 km/h (6 v.) Castellano, 11m23s154; Fineschi, 11m27s888; Vanrell, 11m34s411; Duarte, 11m35s677; Minervino, 11m36s072; Lavari, 11m39s904; Saiz, 11m41s055; Salerno, 11m49s588; Caparello, 11m52s927; Mancuso, 11m53s955; Sala, 12m00s450; Rodríguez Canedo, 12m00s894; Blaquier, 12m19s072; Ritacco, 12m30s710; Puccini, 12m54s444; Ramos, 6m20s233 (3v.); Oltra, 2m01s652 (1v.); Landa, 2m13s749. **Récord de vueltas:** Castellano, en la 3ª en 1m52s650 a 180,291 km/h.

SEGUNDA SERIE

L. Hernández, 11m34s644 a 175,427 km/h (6 v.) Acuña, 11m39s539; Marcos, 11m40s401; Oyhantart, 11m40s782; O. Aventin, 11m41s161; Satriano, 11m44s095; J. Roux, 11m46s289; Ducret, 11m53s305; Boni, 11m54s694; Romero, 11m56s338; C. Calamante, 12m00s845; Errecart, 12m01s500; Mazzacane, 12m02s098; Doumic, 12m03s588; Farina,

LA FINAL EN 8 VUELTAS

VTA	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª	9ª	10ª
1	CAST	MOUR	MORR	COCH	A. AV	BESS	HERN	FINE	DEBE	URRE
2	MOUR	CAST	MORR	COCH	A. AV	BESS	HERN	FINE	URRE	DEBE
5	MOUR	MORR	CAST	COCH	BESS	HERN	FINE	DEBE	OYHA	MARC
7	MORR	MOUR	COCH	CAST	BESS	HERN	FINE	DEBE	OYHA	MARC
14	CAST	MORR	COCH	DEBE	HERN	FINE	OYHA	ROME	BESS	MARC
15	MORR	CAST	OYHA	ROME	FINE	BESS	MARC	SATR	ACUÑ	HERN
16	MORR	CAST	ROME	OYHA	FINE	BESS	SATR	ACUÑ	MARC	HERN
19	MORR	CAST	ROME	SATR	FINE	OYHA	ACUÑ	MARC	BESS	HERN



Año XXII Nº 1246
 Del 23 al 29 de mayo de 1990
 Avda. Belgrano 1580 - 4º p. (C.P. 1093) Cap. Fed.
 Télex: 22630 RYELAAR - 37-7355
Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Director: Oscar Daniel Fittipaldi
Secretario General de Redacción: Eduardo Enrique Neira

Secretario de Redacción: Oscar Alberto Izzo.
Subdirectores de Arte: Eduardo César González, Juan Gresko, Enrique Giovanetti (Jefe de Diagramación).
Secretaria: María Della Cedrés de Mango.
Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Setasilián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe.
En el exterior: Franco I. Iní y Giorgio Piola (F-1), Martín Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartoni (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).

Servicios Editoriales
Fotografía: Armando Piro (Jefe), Erico Carra (Coordinador), A. Calascione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Cantón, P. M. Nigaharaz y Carlos Campos (Fotógrafos Especiales).
Servicios Exteriores: Marilú Olguín (Jefa).
Archivo: Francisco Forciniti (Jefe).

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Director Editorial Adjunto: Jorge Santos Lafauri
Directores de Coordinación: Estela Herszberg
Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial); Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico); Rubén Concetti (Jefe de Medios).

Area Industrial
 Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
 (Prov. de Buenos Aires)
 Tel. 760-5543



INISTEZAS. ENTRETRELONES DE UN DOMINGO GENEROSO EN EMOCIONES. TODO.

RETRASOS Y ABANDONOS

PRUEBA DE CLASIFICACION: "Cocho López": Se trabó la caja de velocidades en segunda marcha. **Bessone:** Inconvenientes en el tren trasero. **Miliffi:** Se fue afuera y le pegó a Lavari. **Antúñez:** Problemas con el cardan. **Fineschi:** Tenida. **Ramos:** Cortó el cardan. **Finocchio:** Rompió el cigüeñal. **Rodríguez Canedo:** Multiplicación equivocada. **Altuna:** Inconvenientes en la bomba de nafta. **Malisia:** Amortiguación. **Pacchialat:** Error de multiplicación. **Alcuaz:** Diferencial. **Acuña:** Se iba de cola. **Sala:** Temperatura elevada por problema en la tapa de cilindros. **Oltra:** Inconvenientes en el motor. **Lavari:** Rompió la cañonera cuando lo tocó Miliffi. **SERIES: Vanrell:** Problemas en la caja de velocidades. **Saiz:** Toque con Rodríguez Canedo, a consecuencia del cual corrió sin la puerta delantera izquierda. **Ramos:** Rompió la caja de velocidades. **Pernía:** Toque. **Nicieza:** Trompo. **Marcos:** Se fue afuera por toque con Oyhanart. **Romero:** Trompo. **Polanco:** Falta de rendimiento. **Muñiz:** Inconvenientes en el cigüeñal. **Banfi:** Frenos. **Doumic:** Rompió la caja de velocidades. **De Benedictis:** Toque con Bessone. **Oltra:** Problemas de temperatura. **Blaquier:** Toque con Oltra. **Pacchialat:** Problemas de carburación. **Piccinini:** Bujías. **Lavari:** Frenos. **Mancuso:** Falla persistente. **FINAL: Mouras:** Goma. Ab. **Urretavizcaya:** Se pinchó el tanque de nafta. Ab. **Lavari:** Trompo y le pegó a Malisia. Ab. **Oyhanart:** Falta de adherencia. **De Benedictis:** toque con Hernández. **"Cocho López":** Trompa. Ab. **Castellano:** Toque con Morresi. **A. Aventín:** Toque de Bessone. Ab.

EN POCAS PALABRAS

Bouvier: "Voy a debutar en Nueve de Julio. Primero quiero acomodar todo". **Antúñez:** "El auto con que debuté es de Ranalli, el que en alguna oportunidad corrió Marincovich". **Castellano:** "No salí en la segunda tanda de clasificación porque no tenía sentido castigar al auto". **Delconte:** "No corro porque no se pudo terminar el coche. Hoy soy un desocupado". **Valles:** "Corro de acompañante con Piccinini. En rally reaparezco con Dino Landriscina con un Regatta en el Mundial". **Nicieza:** "Me dejaron el auto redondo". **Dirazar:** "Los recargos son inapelables, y eso algunos pilotos lo ignoran". **Satriano:** "Todavía hay gente que no sabe largar en las primeras filas". **Hernández:** "Del viernes al sábado, tocamos algunas cosas de la suspensión y el auto mejoró". **Saiz:** "Manejar sin una puerta es como correr en karting". **Bessone:** "Este miércoles pruebo la nueva Sierra de T.C. 2000 en Buenos Aires". **A. Aventín:** "Bessone me pegó dos veces en el curvón". **Morresi:** "Con estas de ahora, creo que hay gomas para dos carreras". **Marcos:** "En la segunda tanda de clasificación, salí para asentar las pastillas de frenos". **Minervino:** "A mi auto estas nuevas gomas no le cayeron bien". **De Benedictis:** "Las cosas se me complicaron al frenar y doblar". **Lavari:** "Hay pilotos a los que no sé como les dieron la licencia". **Drivet:** "Pude hacer la prueba de clasificación porque Fineschi me facilitó unas gomas del compuesto anterior". **Polanco:** "Creo que correr con estas gomas de compuesto más blando, es un acierto para la categoría".

12m04s023; Nicieza, 12m04s733; Dopico, 12m13s694; Drivet, 12m22s700; E. Rodríguez, 13m20s750; Fulcheri, 10m22s694 (5 v.); Pernía, 2m01s444 (1 v.); **Récord de vuelta:** Satriano en la 3ª en 1m54s178 a 177,879 km/h. **Recargos (incluidos):** Satriano con diez segundos y Ducret con cinco, por adelantarse en la largada.

TERCERA SERIE

Morresi, 11m24s476 a 178,033 km/h (6 v.) Mouras, 11m24s960; "Cocho López", 11m29s694; E. Bessone (h), 11m33s476; De Benedictis, 11m35s848; Urretavizcaya, 11m36s282; M. Calamante, 11m37s049; Garrido, 11m37s388; R. Muñiz (h), 11m37s983; Sasso, 11m46s032; Pacchialat, 11m51s016; Miserda, 11m52s049; Polanco, 11m53s476; Malisia, 11m59s348; Espinoza, 11m59s733; Spinello, 12m02s273; Drai, 12m12s911; Carelli, 12m17s427; Piccinini, 12m19s516; Antúñez, 13m15s911; Miliffi, 13m21s460; Altuna, 6m47s100 (3 v.); O. Bianchi, 7m09s833; Banfi, 2m29s277 (1 v.). **Récord de vuelta:** Mouras, en la 2ª en 1m52s652 a 180,288 km/h. **Recargos (incluidos):** Polanco, Drai y Carelli, cinco segundos respectivamente por adelantarse en la largada.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	10	Oswaldo Morresi	Chevrolet	36m42s569	19
2º	1	Oscar Castellano	Ford Falcon	36m44s819	19
3º	9	José María Romero	Dodge	36m49s112	19
4º	4	Emilio Satriano	Chevrolet	36m50s460	19
5º	181	Oscar Fineschi	Ford Falcon	36m51s082	19
6º	5	Jorge Oyhanart	Ford Falcon	36m51s674	19
7º	29	Fabian Acuña	Dodge	36m52s987	19
8º	28	Eduardo Marcos	Ford Falcon	36m55s250	19
9º	188	Ernesto Bessone (h)	Ford Falcon	36m55s733	19
10º	11	Luis Hernández	Chevrolet	36m56s296	19
11º	23	"Cocho López"	Chevrolet	36m56s796	19
12º	6	Oscar Aventín	Ford Falcon	37m02s289	19
13º	3	Antonio Aventín	Dodge	37m15s575	19
14º	22	Roberto Caparelli	Chevrolet	37m22s001	19
15º	8	Luis Minervino	Chevrolet	37m22s703	19
16º	38	Carlos Saiz	Dodge	37m24s319	19
17º	24	Oswaldo Duarte	Chevrolet	37m25s394	19
18º	88	Jorge Roux	Dodge	37m29s523	19
19º	18	Mariano Calamante	Chevrolet	37m30s394	19

20º	31	Carlos Garrido	Chevrolet	37m31s016	19
21º	14	Edgardo Lavari	Chevrolet	37m42s371	19
22º	34	Héctor Pacchialat	Dodge	37m46s871	19
23º	32	Rubén Salerno	Dodge	37m47s878	19
24º	53	Jorge Polanco	Dodge	37m48s862	19
25º	39	Gustavo Mancuso	Ford Falcon	37m51s483	19
26º	151	Carlos Bon	Chevrolet	38m50s976	19
27º	149	Pablo Sala	Chevrolet	36m49s105	18
28º	7	Roberto Mouras	Chevrolet	37m03s371	17
29º	35	Carlos Calamante	Chevrolet	37m37s483	17
30º	19	Carlos Vanrell	Chevrolet	32m09s539	16
31º	21	Juan De Benedictis	Ford Falcon	33m57s681	15
32º	187	Rubén Muñiz	Dodge	25m33s138	13
33º	114	Carlos Miserda	Chevrolet	25m57s638	13

No clasificaron: Alberto Errecart, Dodge (12 v.); Eduardo Rodríguez Canedo, Chevrolet y Roberto Urretavizcaya, Chevrolet (10 v.); Oswaldo Sasso, Ford Falcon (8 v.); René Ducret, Ford Falcon (6 v.); Francisco Espinoza, Chevrolet (4 v.); José Malisia, Chevrolet (2 v.). **Recargos:** no hubo. **Promedio del ganador:** 175,199 km/h. **Récord de vuelta:** no fue suministrado. **Nota:** las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

CAMPEONATO

(Disputadas: Santa Teresita, Buenos Aires, La Plata, Balcarce, Junín y Buenos Aires II)

Mouras, 104 puntos: Satriano, 76,50; Morresi y Castellano, 72,50; A. Aventín, 71; Ramos, 54; Hernández, 51,5; Marcos y De Benedictis, 49; Minervino, 44; O. Aventín, 42,5; Acuña, 42; Oyhanart, 41; Romero, 40,5; "Cocho López", 37,5; Lavari y E. Bessone (h), 36,5; Fineschi, 33; M. Calamante, 28; Vanrell, 27,5; Malisia, 26; Rodríguez Canedo, Salerno y Garrido, 19,5; Caparelli, 19; Mancuso, 17; Urretavizcaya, 15,5; Landa, 15; Delconte, 14; Saiz, 13,5; Pernía, 12,5; Ferdinando, Doumic y Degidafini, 10; Blaquier y Pollinori, 8,5; Banfi y Zavaleta, 7,5; Duarte, 6,5; Angeletti, 6; Nicieza y Messineo, 4,5; Mazzacane, Spinello y J. Roux, 4; Nesprías, 3,5; Colabello y Altuna, 3; Cagnone, Fulcheri y Sala, 2,5; Lynn, Bianchi, J.C. López, Ciccale, Finocchio y Boni, 2; Espinoza y Ducret, 1,5; Gardinalli, Bressano, Ritacco, Ge. Del Campo, Farina, Miserda, Aldana, Miraló, Palmieri, Drivet, Paultroni, A. Fernández, Spinella, Fantasía, R. Muñoz (h), Pacchialat, Polanco y C. Calamante, 1; Sasso, 0,5.

- PISTONES BUXTON FORJADOS DE COMPETICION
- AROS DE COMPETICION
- PERNOS DE COMPETICION
- AUTOBLOCANTES Y CAJAS DE COMPETICION
- GRASA ESPECIAL PARA AUTOBLOCANTES A FRICCION
- REPARACION Y VENTA DE REPUESTOS DE CAJAS Y AUTOBLOCANTES
- CALIBRACION DE AUTOBLOCANTES PARA PISTA Y RALLY
- POTENCIACION DE MOTORES GACEL Y ESCORT

Gonzalo Barceló SRL
Beruti 4621 - Capital Federal
TEL. 01-773-9076

NEGRI, EN OSCURA

Una vez más el suspenso se quedó con el protagonismo central en la definición de una carrera de autos... En este caso le tocó a la Fórmula Tres Sudamericana, cuya tercera fecha, realizada en el Autódromo de Brasilia ante una buena -para lo esperado- cantidad de espectadores, tendrá que aguardar el transcurrir de los días para, con sus gestiones y consultas, legitimar la cuestionada victoria de **Oswaldo Negri**, o darles razón a los reclamos mayoritarios y consagrar, por segunda vez en tres carreras, un triunfo de **Leonel Friedrich** más allá de la bandera a cuadros.

Tan sorpresivo como el frío que, hasta el sábado, reinó por Brasilia, resultó para muchos ver, al final de la carrera, a un feliz Negri arriba del escalón mayor del podio. Claro que en esta ocasión hubo un matiz que superó al del asombro y fue el de la polémica, pues ni bien el brasileño cumplió con los rituales de la gloria, se encontró con tres denuncias, instrumentadas por los equipos de Friedrich, **Fogaça y Seikel**, que cuestionaban severamente lo sucedido minutos atrás.

En esto no hubo sorpresas. Era lo imaginado tras la sucesión de hechos del fin de semana, que comenzaron el viernes cuando la gente del equipo **Daccar**, que además de Negri cuenta con **Fausto Prado**, se vio imposibilitada de salir a pista al cuestionarse las suspensiones traseras de ambos **March-VW**, por considerarse que las mismas correspondían al modelo '89. Como se sabe, el reglamento de la categoría admite versiones con tope 1988... También fue objetado el **Ralt March de Augusto Cesario** por idéntico motivo, pero la actitud de este brasileño de cambiar dicho elemento, le puso en su caso, punto final al tema.

En cambio no hubo resignación por parte de Negri y Prado, y sí una insinuación de recurrir a la justicia civil para poder participar... Dicha conducta resultó suficiente para que las autoridades le diesen su lugar en la pista a partir de la jornada del sábado, aunque en forma condicional y con la promesa de avanzar en los días sucesivos, en la investigación del tema, para averiguar la legalidad de los autos en cuestión. También se habló de posibles penas por perjuicios deportivos y económicos que los cuestionados pudiesen causar, para el caso de comprobarse lo ilícito de sus participaciones.

La situación comenzó a avanzar en trascendencia al tiempo que Negri, debutante absoluto en la categoría, tras una no muy continua experiencia de tres años en la Fórmula Tres Inglesa, empezaba a ser habitante frecuente de los puestos de vanguardia, hasta instalarse en el sexto lugar de la grilla. Esto dio lugar a reclamos como los que, de boca de Leonel Friedrich y "Alencar Jr."

principalmente, se escucharon en la reunión de pilotos previa a la carrera, en la cual el cuestionamiento a los **March Ralt** fue el tema predominante. Como argumento para quienes pedían decisiones drásticas, el uruguayo **Juan Carlos Gutiérrez**, Comisario Deportivo por CODASUR, sacó el de que "las autoridades no disponen en estos momentos, de los elementos necesarios para determinar si estos autos están o no en condiciones reglamentarias de correr..."

Si algo faltaba para completar el caótico panorama, no hubo más que esperar el desarrollo de las 26 vueltas y ver cómo Negri enhebraba tras las mismas, un amplio triunfo. A partir de allí se inició la otra carrera, con las denuncias que no se hicieron esperar y con la actitud defensiva del equipo de Negri señalando que "éste es uno de los tres tipos de suspensión que tuvieron los Ralt en 1988 y que, en este caso, fue usada en las últimas seis carreras de esa temporada de Fórmula Tres Inglesa. Lo que ocurre es que CODASUR conoce sólo una, el segundo de esos tres tipos".

Como única cosa clara ante tanto embrollo, quedó una suspensión en suspenso... Según se dijo, en los próximos diez días habrá una definición, y para ello ambas partes ya se preparan. Por el lado de Negri, con la anticipada actitud de "enviar mañana mismo (por el lunes 21/5) un télex a March de Inglaterra, para que mande a F.I.S.A. las respectivas aclaraciones".

En lo referente a COSASUR, con la obvia consulta a la F.I.S.A. a la que, incluso podría agregarse un viaje de **Angel Polinelli**, Comisario Técnico de la categoría, a Inglaterra. Habrá entonces que esperar y desear que el tema se defina con la claridad que, por lo visto, le faltó, y no sólo en sus consecuencias sino también en lo referido a los pasos previos... ¿O puede aceptarse que se diga que las autoridades no disponen de los elementos imprescindibles para considerar si un auto está, reglamentariamente, en condiciones de participar en una carrera?

¿...Y LA CARRERA?

Además de toda esta polémica hubo, obviamente, una carrera. Y su resultado fue la consecuencia mayor de tanto cuestionamiento, en un hecho que dejó a la sombra lo sucedido durante las 26 vueltas... Sucesos que en lo estrictamente deportivo, no dieron motivo para demasiadas emociones pese a la buena promesa que, con nueve autos en menos de un segundo en clasificación, apuntaba a la hora de los pronósticos.

No hubo mayores discusiones en el comando del lote. En la primera mitad de carrera, porque el joven **Antonio Stefani** ratifi-

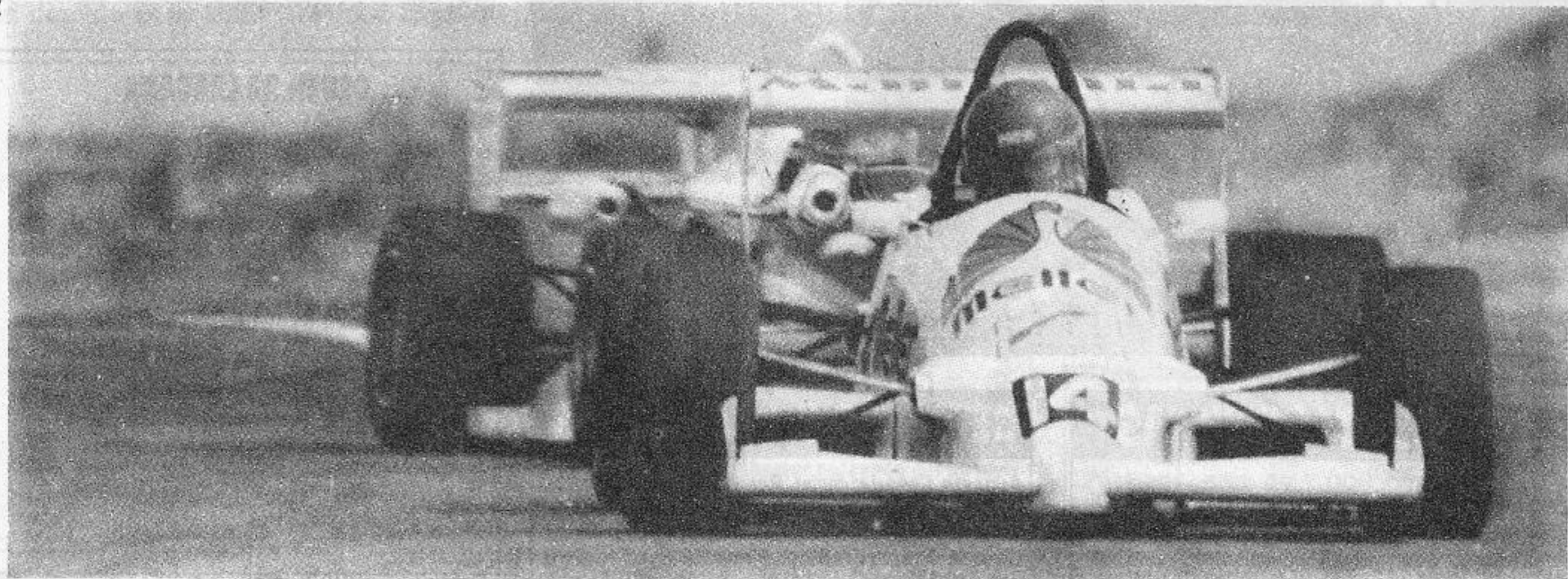


1) Gorra al aire (y otra puesta) para el discutido - aunque no en pista- ganador de la carrera... por ahora. Oswaldo Negri festeja un debut triunfal que a ningún rival dejó contento. 2) Ricardo Risatti y su Reynard-VW avanzaron del noveno puesto de largada al quinto final, resultando el de Laboulaye el mejor argentino a la postre. 3) Djalma Fogaça llevó al Reynard-Toyota a un más bien cómodo tercer puesto... que aún aspira a ser segundo. 4) Lo mismo espera avanzar Leonel tras la reconsideración del encuadramiento reglamentario del auto hasta el momento ganador, por parte de CODASUR. Pero con miras al triunfo, nada menos. Que sería el segundo para Friedrich en la temporada, y también "en los papeles" luego de terminar segundo sobre el pavimento. 5) Pedro Muffato, cuarto al epílogo.

TE PAULISTA SOBRE UN AUTO OBJETADO..., EN JORNADA NEGRA PARA
A LA CATEGORIA

S CIRCUNSTANCIAS

2



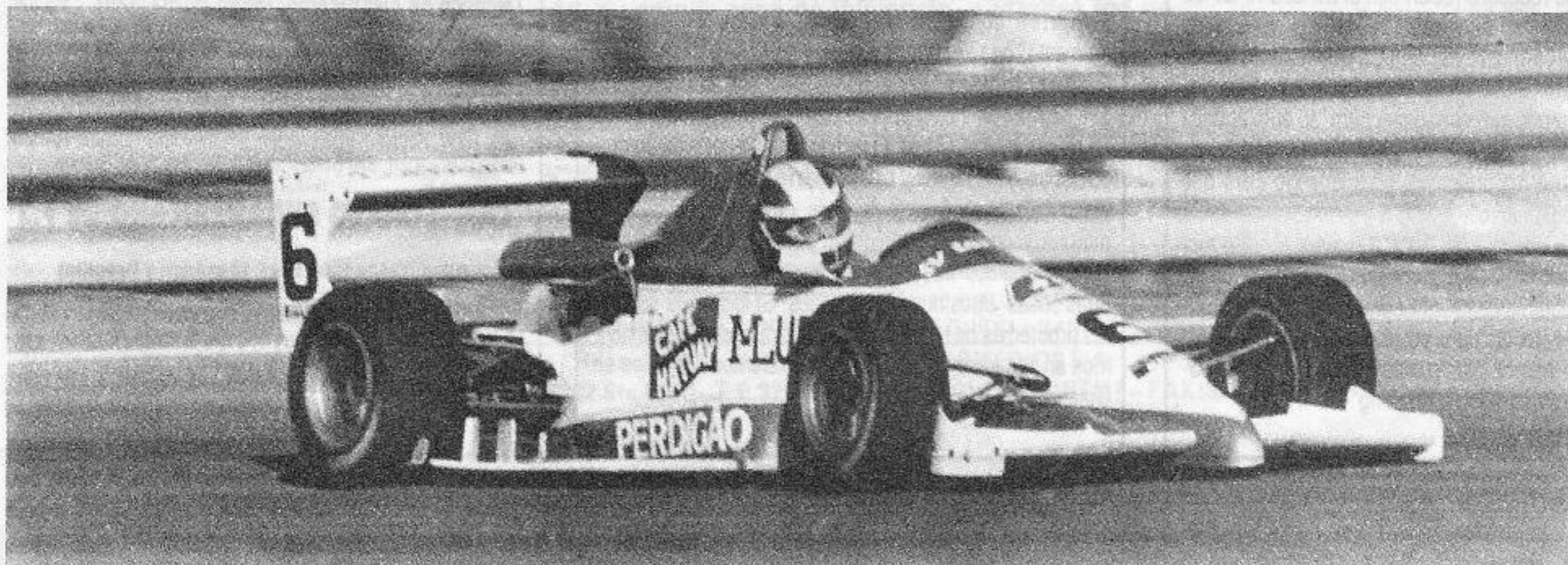
3

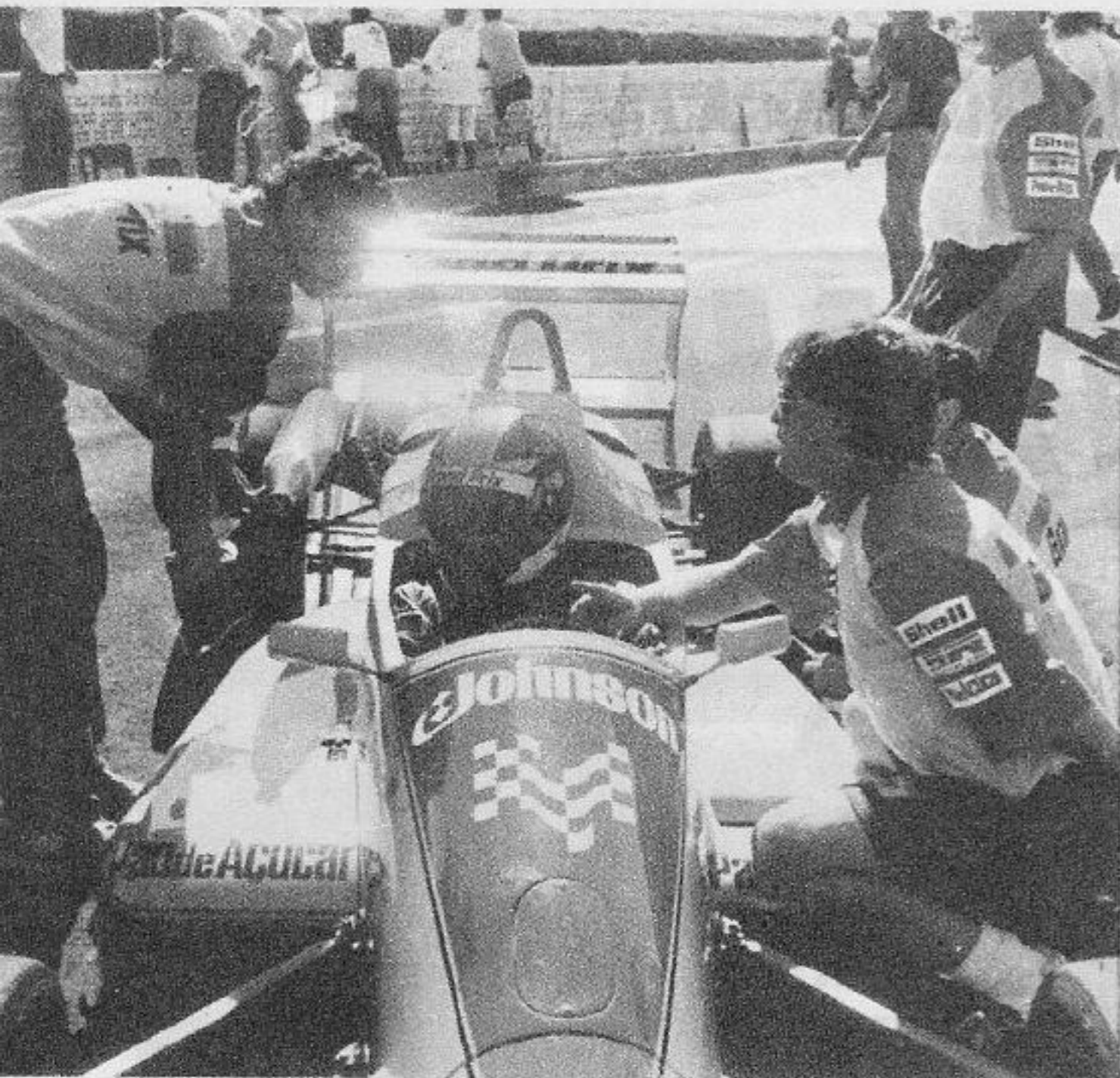


4



5





có lo mucho y bueno realizado en clasificación, con uno de los negros **Reynard-Volkswagen** del equipo Texaco, se fue adelante con autoridad. Parecía inalcanzable, tras sumar diferencias de casi cinco segundos al llegar la vuelta 13ª. Pero dicho giro le fue fatal... ya que desde entonces, los problemas eléctricos lo retrasaron primero, y después un despiste le llenó de pasto los radiadores y lo dejó afuera, al subir exageradamente la temperatura del motor.

Apareció entonces el cuestionado Negri quien, después de una buena largada, llegaba enseguida del sexto al cuarto lugar, dejando luego más gente atrás, hasta aprovechar la deserción de Stefani para quedarse con un liderazgo que no abandonó jamás.

ORDEN DE LARGADA

1º L. Friedrich, 1m54s511 a 172,141 km/h	
2º Stefani, 1m54s570	3º Kissling, 1m54s742
4º Fogaça, 1m54s852	5º Giaffone, 1m54s891
6º Negri, 1m54s926	7º Pegoraro, 1m55s023
8º Muffato, 1m55s227	9º Risatti, 1m55s439
10º Cesario, 1m55s550	11º Seikel, 1m55s561
12º Russo, 1m55s660	13º Pereira, 1m55s810
14º Gurini, 1m56s064	15º Alencar Jr., 1m56s298
16º Bugliotti, 1m56s405	17º Diniz, 1m56s512
18º A. Friedrich, 1m56s719	19º Dos Santos, 1m56s877
20º Nasur, 1m56s971	21º Machado, 1m57s640
22º Justino, 1m59s236	23º Prado, 2m00s659

LOS PROTAGONISTAS

OSVALDO NEGRI: "Estoy muy contento y tranquilo con este triunfo. Contento por lo que significa debutar y ganar en una categoría del nivel de la Fórmula Tres Sudamericana, y tranquilo porque el auto está en reglamento y, para comprobarlo, haré todas las gestiones para que March envíe a la FISA la homologación de la suspensión cuestionada. Por todo esto, el fin de semana comenzó complicado, ya que perdimos el primer día de trabajo. Por suerte encontramos enseguida un buen rendimiento del coche. La posibilidad de ganar, empecé a tenerla luego de que en 'tanques llenos' y con neumáticos con 70 vueltas de uso, hice un muy buen tiempo. Después en carrera y con un juego de gomas totalmente nuevo, fui regulando inicialmente mi ataque a la punta para cuidar el rendimiento de las cubiertas. Sobre el final, el motor empezó a levantar temperatura pero como estaba cómodo adelante, pude bajar sin problemas el ritmo de marcha".

LEONEL FRIEDRICH: "Para mí y para casi todos, soy el ganador porque el auto de Negri está fuera de reglamento. Por eso espero confiado la decisión final que, no tengo dudas, me favorecerá. En cuanto a la carrera, no quedé totalmente conforme con el auto, ya que inicialmente perdía rendimiento y lo recuperé recién con el transcurrir de las vueltas. Por eso habrá que seguir trabajando, pues no es posible dar en el comienzo esa ventaja, que después se hace difícil recuperar. ¿Si estaba para pelearle la punta a Negri? No creo, porque con esa suspensión, su auto andaba muy fuerte en las curvas veloces, y ahí marcaba la diferencia. Pero tampoco me preocupé, porque tengo claro que está fuera de reglamento".

DJALMA FOGAÇA: "Quedé satisfecho con el tercer lugar, ya que tuve problemas con los neumáticos, que fui solucionando con el manejo de la barra estabilizadora. Así regulé el ritmo de marcha cada cuatro vueltas y pude controlarlo con cierta comodidad a Kissling".

RETRASOS Y ABANDONOS

Augusto Cesario: motor. **Renato Russo:** problemas de motor ("Se paró de repente"). **Ananias Justino:** motor. **Marcelo Bugliotti:** rotura de la correa de la bomba de aceite. **Fausto Prado:** problema con los frenos. **Darcio dos Santos:** inconveniente de inyección. **Afonso Giaffone:** toque con Pedro Muffato. Rompió el spoiler delantero y torció una parrilla de suspensión. **Antonio Stefani:** se paraba el motor en las curvas a la derecha. Problemas de temperatura al entrar pasto en los radiadores luego de un despiste. **"Alencar Jr.":** temperatura ("Paré antes de romper el motor"). **Néstor Gurini:** diferencial. ("El auto se frenaba de improviso"). **Guillermo Kissling:** toque con Pegoraro. **César Pegoraro:** toque con Kissling. **Anor Friedrich:** inconvenientes en la caja de velocidades. ("Saltaban las marchas"). **Pedro Muffato:** toque con Giaffone. **Elio Seikel:** trompo y salida de pista. **Djalma Fogaça:** pérdida de rendimiento de los neumáticos.

EN POCAS PALABRAS

"Negri es el Renato Russo de Cascavel" (**Leonel Friedrich**, en alusión al cuestionado primer puesto de su compatriota). "El Dallara es un auto totalmente diferente al Reynard, con gran sensibilidad para los cambios" (**Leonel Friedrich**, con referencia a su nuevo auto). "En cualquier momento, otra vez aparece el auto de Oreste Berta" (**Carlos Kechichian**). "Por el menos, llegué. Hacía medio año que no me subía a un auto de carrera y seis que no corría en monopostos" (**Anor Friedrich**). "Giaffone es un chico que aprende rápido y bien" (**Mario Biagini**). "En Goiânia corro seguro. Si sigo después, dependerá del patrocinio que encontremos el equipo y yo" (**Renato Russo**). "Nos quedamos unos días en Brasilia para probar, entre otras cosas, unos nuevos pontones. Si logramos superar los problemas de temperatura en los radiadores, que tuvimos en los ensayos anteriores, correremos con ellos en Goiânia" (**Guillermo Kissling**).

CLASIFICACION FINAL

Grande Premio de Brasilia. Autódromo Nelson Piquet de 5.475,58 m. Recorrido total: 142,365 km. 20 de mayo de 1990.

POS.	Nº	PILOTO-MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	97	Osvaldo Negri/M-VW	50m57s274	26
2º	2	Leonel Friedrich/DAR	51m00s636	26
3º	17	Djalma Fogaça/RT	51m20s148	26
4º	6	Pedro Muffato/RAR	51m31s677	26
5º	14	Ricardo Risatti/RVW	51m35s662	26
6º	44	Pedro Diniz/RAR	51m38s057	26
7º	19	Vital Machado/RAR	51m47s413	26
8º	31	Anor Friedrich/RAR	52m15s376	26
9º	42	Amir Nasur/RVW	52m15s870	26
10º	5	César Pegoraro/RVW	47m20s549	24
11º	4	Guillermo Kissling/RR	47m20s828	24
12º	8	Néstor Gurini/RVW	47m53s289	24
NC	7	"Alencar Jr"/DAR	42m10s223	21
NC	71	Antonio Stefani/RVW	33m56s090	17
NC	22	Darcio Dos Santos/RVW	24m54s054	12
NC	50	Fausto Prado/RA-VW	22m15s682	10

Tampoco se clasificaron: Edgard Pereira (RAR), 7 vueltas; Marcelo Bugliotti (BR), 7; Ananias Justino (RVW), 4; Renato Russo (BR), 2; Augusto Cesario (RA-AR). **Promedio del ganador:** 167,638 km/h. **Récord de vuelta:** Stefani en la 8ª en 1m55s936 a 170,025 km/h. **Referencias:** MVW, March-Volkswagen; DAR, Dallara-Alfa Romeo; RT, Reynard-Toyota; RAR, Reynard-Alfa Romeo; RVW, Reynard-Volkswagen; RR, Reynard-Renault; RA-VW, Rall-Volkswagen; BR, Berta-Renault; RA, Rall-Alfa Romeo.

CAMPEONATO SUDAMERICANO DE F.3

(Disputadas Cascavel, Mendoza y Brasilia)

Friedrich, 15 puntos Kissling y Pegoraro, 10; Negri y Muffato, 9; C. Fittipaldi, 6; Giaffone y Fogaça, 4; Risatti, Bugliotti y Belloso, 2; Diniz y "Alencar Jr", 1.

Proxima competencia: Gran Premio de Goiânia, el 3 de junio.

Estadísticas: Gustavo Ansuaga

Detrás transitó un Leonel Friedrich todavía en proceso de adaptación al Dallara-Alfa Romeo que, por su parte, tampoco acompañó para mayores ambiciones del brasileño. Sin embargo el oficio y la habilidad de Leonel, lo colocaron segundo y a la espera de que un fallo le dé su segunda victoria "de escritorio" en la temporada. Algo más atrás estuvo lo más interesante de la competencia, con el trencito formado por Fogaca, Kissling, Seikel y Pegoraro. Hubo fortuna sólo para el primero quien, pese a padecer con los neumáticos, se quedó con el tercer lugar. Detrás "Willy" y César lucharon hasta el polémico toque en la agonía de la carrera, que comentamos en recuadro aparte. Una alternativa que aprovechó Elio para reconquistar y ganar posiciones perdidas tras un despiste en la vuelta 18ª. Así llegó al

cuarto puesto final... pero mucho no pudo disfrutarlo, pues la revisión técnica encontró a su auto con un kilo menos del mínimo permitido y sin cumplir la distancia mínima de despeje del suelo. Fue excluido y así avanzaron con mayor comodidad a la zona puntuable, el tenaz Pedro Muffato y Ricardo Risatti. Este último, con el mérito extra de haber salvado los prestigios nacionales argentinos ante los abandonos de Kissling, Gurini y Bugliotti. Una buena recompensa para el esforzado piloto de Laboulaye.

FICHA GENERAL



Fecha: 20 de mayo de 1990.
Denominación de la prueba: Gran Premio de Brasilia, tercera fecha del Campeonato de F.3 Sudamericana.
Escenario: Autódromo Nelson Piquet.
Ubicación: al norte de la ciudad de Brasilia.
Autoridades: Comisarios Deportivos, Juan C. Gutiérrez (CODASUR), Carlos Alberto Montagne (CBA) y Marco Tulio Piretti (FADF); Comisarios técnicos: Angel Polinelli (CODASUR) y Elio de Almeida Correa (FADF); Director de la Prueba: Roberto Da Cruz Alves.
Infraestructura del escenario: aceptable.
Organización: buena.
Condiciones climáticas: soleado y agradable. 27°C.
Participantes: 23.
Público: cerca de 7.000 personas.
Espectáculo: discreto.

EL TOQUE KISSLING-PEGORARO

Brasilia también tuvo en pista su toque polémico. Protagonizado en este caso por **Guillermo Kissling y César Pegoraro**, quienes hasta antes de esta carrera igualaban el liderazgo del torneo, y durante la misma entablaron en el tramo final un reñido duelo por el cuarto puesto, que terminó a dos vueltas del epílogo cuando, tras ser superado por "Willy", el temperamento de César, creemos, le jugó una mala pasada y quiso ganarle por adentro la posición, alargando en demasía el frenaje. La consecuencia fue el toque entre ambos y su inmediato abandono, al quedar los **Reynard** encajados en la tierra y con huellas del toque.

A la hora de las "confesiones", obviamente encontramos tantas versiones como protagonistas. Así, Kissling se mostró algo asombrado "por lo que hizo un piloto de la experiencia de César. Creo que se quedó mal, porque lo había superado y entonces se tiró con todo, sin doblar, y me pegó en los pontones. Si hasta cuando tenía su auto apoyado en el mío, siguió acelerando..." termino comentando un indignado Willy.

Pegoraro dijo lo siguiente, también con la bronca dibuja en el rostro: "Lo de Kissling es propio de un novato, no de un profesional. Él fue calculando todo y alargó el frenaje por afuera, y al querer pasarlo me encerró y nos fuimos afuera. Incluso, pienso que tuvo un error de cálculo ya que, si levantaba y no buscaba golpear me igual quedaba adelante... De todas maneras no tiene sentido, ya que estábamos peleando por un punto. No le debo ningún tipo de explicaciones y si hay que hablar, lo haré dentro de quince días en Goiânia..."



LRI486TV



Canal 8

MAR DEL PLATA
BUENOS AIRES/ARGENTINA

presenta, junto a su excepcional programación para este año

LOS DOS EVENTOS MAS IMPORTANTES EN EL COMIENZO DE LA ULTIMA DECADA DEL SIGLO

Y comunica a sus televidentes de la provincia de Bs. As. su amplia zona de influencia, y extensa red de repetidoras que: ha adquirido los derechos exclusivos para la transmisión en directo

del:

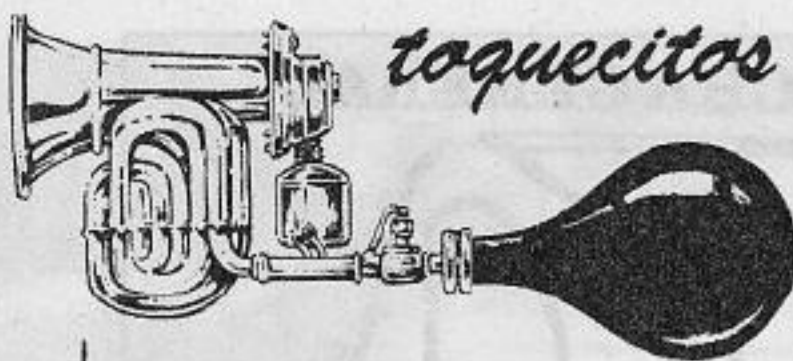
CAMPEONATO MUNDIAL DE FUTBOL Y CAMPEONATO MUNDIAL DE BASQUET





CANAL 13 TANDIL • CANAL 45 OLAVARRIA • CANAL 13 BOLIVAR • CANAL 6 DE LA COSTA
 CANAL 9 BENITO JUAREZ • CANAL 12 GENERAL GUIDO • CANAL 2 NECOCHEA

Representante en Buenos Aires: INTERMEDIOS S.A.
 ESMERALDA 762-5to.PISO - T.E.322-1574/2674 - T.X.24022 INTME - FAX:322-3374



el próximo fin de semana

PISTA Y RALLY

¿TC 2000 a TUCUMAN?

En una charla mantenida con el dirigente tucumano **Eduardo El Eter**, éste nos comentó la posibilidad de que el T.C. 2000 se presente en **San Miguel de Tucumán**, concretamente el **22 de julio**... Esta es una fecha tentativa, establecida luego de una conversación entre el promotor **Alicia Raies** y el nombrado. Escenario sería el totalmente remozado **Autódromo Municipal "Nasif Estéfano"**, enclavado en el corazón mismo del Jardín de la República, el que volvería así, a ser plaza importante para las categorías nacionales, como lo fuera a principios de la década del '70. El trazado se mantiene en los **2.720 metros**, pero se realizaron movimientos de tierra y rellenos del orden de los 100.000 m³ de material, a la par que se retiraron los guardrails (que provocaron la desafectación del autódromo hace más de un año) a distancias considerables, existiendo ahora vías de escape de hasta 100 metros.

El "Nasif Estéfano" se inaugurará el **3 de junio**, con la iniciación de la **Monomarca del NOA** (VW 1500).

ASUMIO MAYORGA



Tal como informáramos en nuestro número anterior, el pasado lunes 14/5 asumió **Francisco Mayorga** como nuevo titular del **Ente Nacional de Turismo**.

En la foto lo vemos junto al Presidente de la Nación, doctor **Carlos Menem**, quien formalizó el nombramiento de práctica, en una ceremonia a la que -entre otros- asistieron amigos y ex contrincantes de "Paco" en su vida deportiva, como Carlos Travers, Eduardo Rodríguez Canedo, Eduardo Casá, Juan P. Cóncharo, Juan Manuel Bordeu, Atilio Viale, Rubén Daray, Néstor García Veiga, Carlos Pairetti, "Cocho López", Ramón Velázquez, Carlos Estévez, Guillermo Gainza Paz, Arturo Abella, Horacio Rivarola, Juan Macchi, Alberto Salem, Pedro Sáenz Miramón y Edmundo Santandreu.

Mientras que la categoría **Turismo** continuará con su periplo sureño en la provincia de Río Negro, el **rally** nacional tendrá su fiesta en tierras riojanas. La primera de estas categorías, llevará a cabo en la ciudad de **Allen**, su cuarta presentación del año, en tanto que en **La Rioja**, los rallistas tendrán su tercera confrontación del presente certamen.

TURISMO EN ALLEN

Con la organización del **Allen Auto Moto Club**, los "turistas" se presentarán sobre el trazado de **3.650 metros** de longitud, a partir del viernes 25. En el día patrio tendrán lugar los entrenamientos, que se dividirán en tres tandas para cada clase, de veinte minutos de duración. El sábado, los participantes contarán todos con una tanda de entrenamientos de veinte minutos, mientras que la clasificación comenzará a las 14:50 horas con el esquema habitual que está empleando la categoría, es decir: cuatro giros con partida detenida. A las 17 horas dará comienzo la correspondiente reclasificación. Las pruebas libres dominicales tendrán una duración de quince minutos para cada división, y se llevarán a cabo entre las 9:25 y 10:30 horas. Las competencias finales darán comienzo a las 11:50, 12:30 y 13:15 horas, para las clases **Dos, Fórmula Sierra y Tres**, respectivamente. En todos los casos las competencias se disputarán sobre **diecisiete vueltas**, y contarán con la presencia de la televisión en directo, mediante **ATC** con el equipo "Campeones".

RECORDS A BATIR

CLASE DOS

P.C: M. Gayraud (Gacel), 1m40s921 a 130.201 km/h (29/10/88).

RdV: M. Serravalle (Gacel), 1m41s547 a 129.398 km/h (30/10/88).

CLASE TRES

P.C: M. Konjuh (R.18), 1m39s642 a 131.872 km/h (29/10/88).

RdV: R. Albertengo (R.18), 1m40s841 a 130.304 km/h (30/10/88).

FORMULA SIERRA

P.C: O. Fineschi, 1m38s713 a 133.113 km/h (29/10/88).

RdV: J. Eidilstein, 1m39s747 a 131.733 km/h (30/10/88).

6º RALLY DE LA RIOJA

Entre el viernes 25 y el domingo 27 de mayo se disputará en la provincia de La Rioja, la sexta edición de este rally, con puntos para los campeonatos argentinos de la especialidad. La organización estará a cargo del **Auto Club La Rioja** y la **Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally**. En la ocasión estará en disputa el Premio "Compañía Química" y la competencia se encuadrará en los festejos del 399º aniversario de la fundación de la ciudad capital provincial, que espera "tirar la casa por la ventana" el año próximo, cuando se cumpla el cuarto centenario.

Para presentar el rally, el pasado miércoles 16 se realizó una conferencia de prensa en la Casa de La Rioja en Buenos Aires, a la que concurrieron organizadores, patrocinantes,

pilotos, promotores, dirigentes y periodistas. Allí se conocieron los detalles que transcribimos. El recorrido poseerá **534,75 km**, de los cuales **167,55** corresponderán a los **12 PP. CC.** El viernes se recorrerán dos PP. CC., el primero a las 16.33 hs. (**Las Paidercitas-Vª Sanagasta**, en sentido contrario al habitual) y el segundo a las 20.33 hs (nocturno, obviamente) entre **Casa de Piedra y Centro Educación Física Nº 5**. **Sábado: PC3**, Río de la Punta-Empalme Ruta 75; **PC4**, San Pedro-Anjullón; **PC5**, Pinchas-Vª Sanagasta; **PC6**, Villa Sanagasta; **PC7**, Puerto Alegre-El Ombú. **Domingo: PC8**, Parque Industrial; **PC9**, El Ombú; **PC10**, Casa de Piedra-C.E.F. Nº 5; **PC11**, Parque Industrial; **PC12**, Casa de Piedra-C.E.F. Nº 5. El domingo la carrera terminará a las 12.43 hs. en la Plaza de La Rioja.



Gabriel Raies junto con autoridades del club organizador del Rally de La Rioja y representantes de empresas auspiciantes.

HISTORIAL DE GANADORES

	CLASE TRES	CLASE DOS	CLASE UNO
1984	Cecchetto (Daihatsu)	Stillo (R.12)	Soto (R.18)
1985	Rocchi (Fiat 128)	Torrás (R.12)	Soto (R.18)
1986	Pirles (Fiat 147)	Bescham (Fiat SE 1,5)	Raies (R.18)
1987	Recalt (Fiat 128)	Altamirano (VW Gacel)	Soto (R.18)
1989	Romero (Fiat 147)	Degiovanni (Fiat Duna)	Soto (R.18)

FALTAN 62 DIAS

REUNION. El pasado viernes 18 se realizó en **Córdoba** una conferencia de prensa, presentando la carrera a la numerosa afición de esa provincia. En efecto, el Director de la Prueba, ingeniero **Carlos García Remohí**, y el secretario de la misma, licenciado **Edmundo Santandreu**, dieron detalles de la competencia en la filial del Automóvil Club Argentino de esa ciudad.

MENEM JR. SUENA. Tal como sucedió en la edición anterior, no es improbable que se considere la participación de **Carlos Menem (h)** nada menos que con un **Lancia Delta Integrale** (muletto restaurado) perteneciente al equipo Abarth. La posibilidad no parece lejana... aunque sin duda, será definida muy cerca de la fecha de iniciación de la carrera.

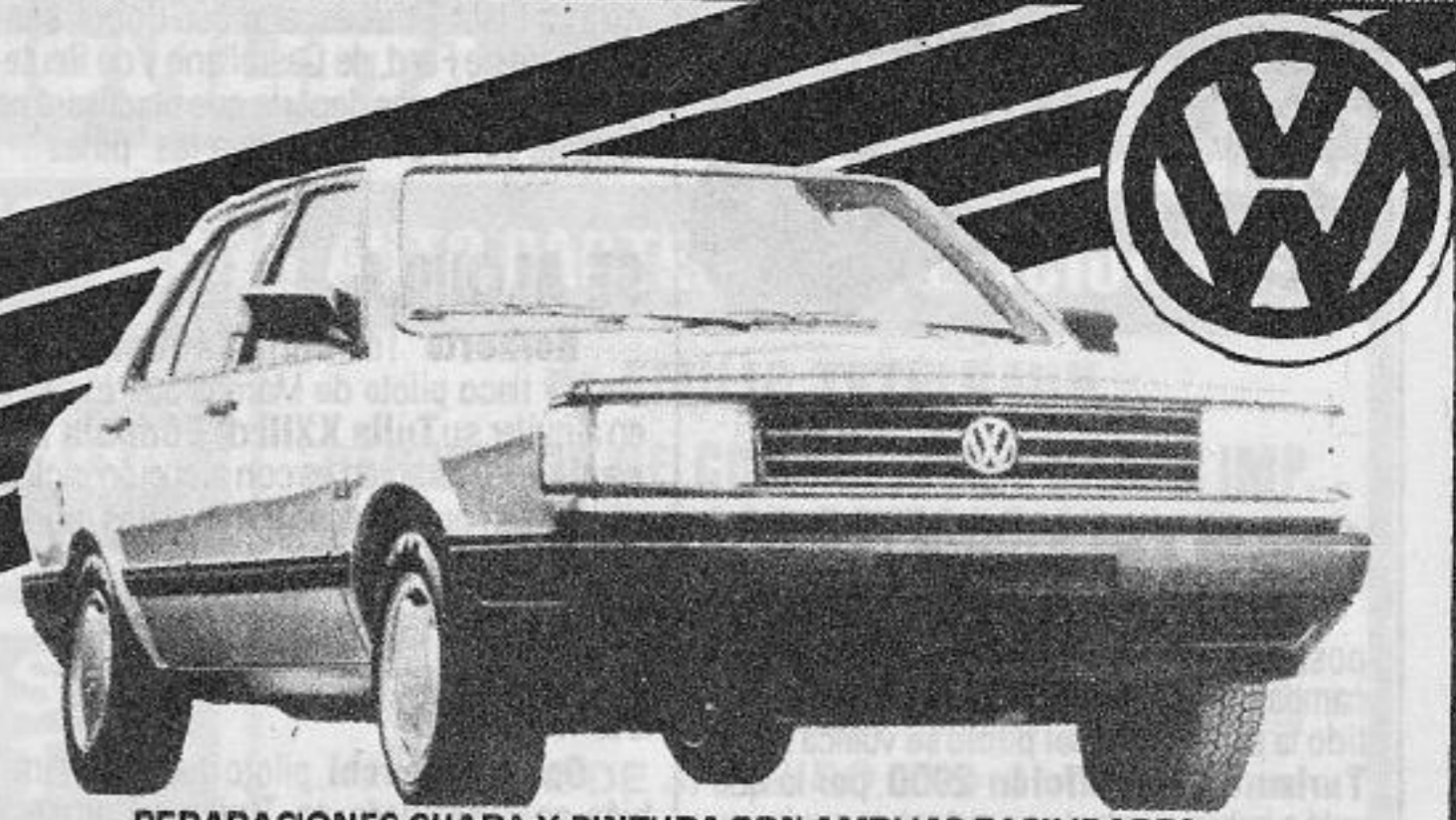
¿MENEM CON LANCIA?!

VOLKSWAGEN VUELVE. El equipo oficial **Volkswagen**, cuyo retorno mundial está considerado para el Rally de la Acrópolis, muy probablemente intervenga en nuestra competencia. En efecto, ya está en su poder la documentación de la carrera, y sólo falta que se realice el anuncio oficial para intervenir con uno o dos flamantes **Golf Rallye G60** de tracción integral y motor sobrealimentado.

CARTA DE VATANEN. **Ari Vatanen**, quien fuese víctima de un brutal accidente en la edición de 1985, hoy primer piloto del equipo **Mitsubishi**, escribió una conceptuosa carta al **Dr. Hugo Bogetti** quien, como encargado de sanidad de aquel rally, fuese uno de los principales responsables del rápido tratamiento del piloto finlandés. Vatanen espera poder saludarlo a él y otros argentinos, muy pronto... ¿Será visitante en esta edición que se avecina?

TALLER SERVICIO DESTACADO
POR VOLKSWAGEN ARGENTINA
DIAGNOSTICO Y PRESUPUESTO SIN CARGO

REPUESTOS LINEA COMPLETA: STOCK Envíos al interior
REPARACION Y SERVICE DE AIRE ACONDICIONADO
SERVICIO DE REMOLQUE HASTA UN RADIO DE 60 Kms. SIN CARGO



AUTOPENTA S.A.

Avda. MAIPU 3665. OLIVOS. TEL. 799-2473 / 8757 / 2728

REPARACIONES CHAPA Y PINTURA CON AMPLIAS FACILIDADES

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

la escuela que forma Campeones

Sea Ud. uno de ellos

Cursos prácticos en el AUTODROMO DE DS. AS.: MARTES y JUEVES de 10 a 13 hs.
Informes por carta: PASTREADOR FOURNIER 2522 OLIVOS (1636). DS. AS.

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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

FIAT **REPUESTOS Y ACCESORIOS** **ANSELMO** **LO TIENE**

- MOTORES COMPLETOS
- BLOCK Y PARTES DE CARROCERIA
- PINTURAS ORIGINALES

Sábados abierto todo el día

MUÑECAS 1046. Bs.As. TEL. 854-0688

★ FRENOS ★ EMBRAGUES ★ CARDANES

REPUESTOS DANIEL

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS
INDUSTRIAS Y CARDANES

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

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

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

Benini Escap
ESCAPES ESPECIALES
COMPETICION

JAUAS ESTRUCTURALES

ENVIOS AL INTERIOR

MELO 4130. VILLA MARTELLI (cp.1603) • TEL. 760-1173

REMERAS PUBLICITARIAS
• GORROS • CAMPERAS • VISERAS

Envíos al interior

MARNAT
441-5342.

LARTIGAU 2455 • SAN JUSTO

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS

Para todo modelo de autos.

Envíos al interior

- TORINO ZX • JEEP • RALLY • 505 • RODANTES COMPETICION • FALCON
- ASIENTOS ENTERIZOS • TAPIZADOS • ALFOMBRAS • FUNDAS • ORIGINALES
- APOYABRAZOS • VISERAS

DARWIN 22. Cap. Tel.: 855-8498
J.R. JUSTO 2350. Tel.: 581-0130

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4467 / 4983

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

LAVA-AUTOS "LA BARRERA"

- LAVADO MANUAL
- LAVADO MOTOR
- LIMPIEZA TAPIZADO
- LUSTRADO

CADA 5 LAVADOS 1 GRATIS

VIDEO BAR

Lun. a Sab: 8 a 20 hs. Domingos: 8 a 13 hs.
Avda. SANTA FE 5354 • Cap. Tel. 774-4267

Parabrisas LANUS

- PARABRISAS LAMINADOS PARA COMPETICION

Remedios Esc. de San Martín 1047. Lanús Oeste. TEL. 208-5616

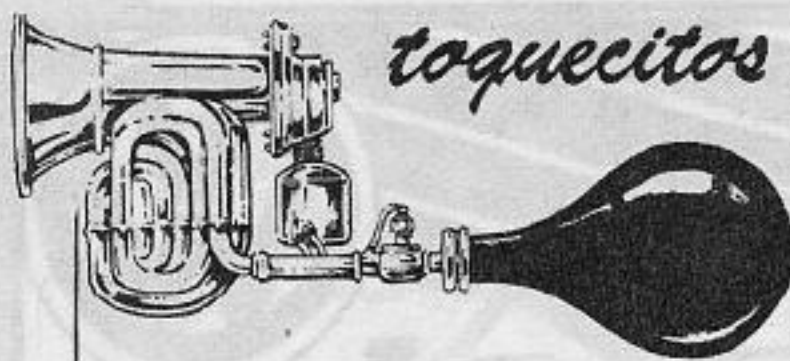
ruedas argentinos

COMPETICION

- TC.2000 • F3 SUDAMERICANA • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
- FORMULA SIERRA • F2 NACIONAL • CAP. Y CAT. ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS
• COMBIMETROS • BALANCEADORAS • BALANZAS Y DISCOS DE ALINEADO

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647



CINGOLANI BUSCA

Descartada su participación en monoplazos, Daniel Cingolani piensa seguir su campaña sobre autos con techo. En ese sentido la preferencia del piloto se vuelca hacia **Turismo Competición 2000**, por lo que está a la búsqueda de un auto. Las opciones serían uno de los **Renault 18** de **Rubén Luis Di Palma**, la **Renault Fuego** que corrió **Juan C. Giacchino** o una unidad similar de **Vitelli**, que en una oportunidad estuvo en manos de Alejandro Rementería.

VW CARAT AL RALLY

Alfredo Altamirano, el esforzado y pionero defensor de **Volkswagen** en el rally nacional, está culminando los trabajos sobre los elementos del **Carat CD** dos litros, cuyo desarrollo encaró, junto con **Edgardo Fernández y Mario Biaggini**, por encargo de la Comisión de Concesionarios, para mejorar el casco y el motor, respectivamente. Luego de que este hermano mayor del Gacel debutara con singular éxito en el Turismo Pistero, a partir del Rally Día de la Bandera el Carat encarará un nuevo y mayor desafío, del cual seguramente saldrá airoso, vista ya la performance lograda sobre el motor Gacel 1.8.

RETORNO



Erasmio Monteiro, piloto de **Fórmula Renault**, volvió tras un paréntesis a esa categoría. Lo hizo en ocasión de la competencia de Nueve de Julio, con la atención de **"Pocho" Martín** y su familia. El regreso no fue todo lo fructífero que se esperaba, ya que **"me tocaron de atrás y no pude evitar hacer dibujos raros"**, comentó el piloto, finalizada la carrera, aunque aseguró que de a poco se irá afianzando.

DEL RING AL AUTO

Según parece, **Juan Martín "Látigo" Coggi**, Campeón Mundial en la categoría Welter Juniors de la Asociación Mundial de Boxeo, está decidido a incursionar en el automovilismo. Su intención es participar luego de la próxima defensa de su título frente al mexicano Julio César Chávez- en Limitada 31, categoría que habitualmente corre en el circuito de Estancia Chica, veci-

no a La Plata. Es de esperar que Coggi, simpático de Ford, de Castellano y de Reutemann, en el nuevo deporte que practicará no termine como en el boxeo: a las "piñas"...

SE ALQUILA

Norberto "Titi" Della Santina, el barbado y flaco piloto de Marcos Juárez, tiene en alquiler su **Tulia XXIII de Fórmula Renault**. La operación es con atención incluida, y quien quiera recabar más datos, puede llamar al (0472) 26194.

SE VENDE

Oscar Fineschi, piloto que ahora también se desempeña en Turismo Carretera con un Ford Falcon, está dispuesto a desprenderse de sendas unidades de **T.C.2000** y de **Fórmula Sierra**. ¿"Fino" se dedicará solamente al T.C...? En nuestro próximo número, ampliaremos.

DEL T.C. "CHICO"

Mientras **Pedro Comito** está replanteando su situación económica para ver si puede continuar en **T.C.2000**, **Guillermo Maldonado** espera que **Edgardo Fernández** culmine con el trabajo sobre el **VW Carat** que en el futuro utilizará "Yoyo", reemplazando al Gacel que usa actualmente. Se estima que aquel auto estará ya en el taller de Nueve de Julio el mes próximo.

SAFARI PAMPEANO

La foto muestra un pasaje de la conferencia de prensa brindada recientemente, en la cual se anunció la disputa del **Rally Safari "Caminos del Conquistador"**, que se desarrollará del **25 al 27/5** a través de seiscientos kilómetros a campo traviesa, por la zona semi-desértica de la Provincia de **La Pampa**. Esta competencia despertó un inusual interés entre quienes gustan de la conducción de automóviles de doble tracción o de motos de cross y enduro.

EL REPECHAJE DE LA F.R.E.

Los **Fórmula Renault Elf** que clasificaron el 12 de mayo en **Nueve de Julio** fueron 55 autos, de los cuales el N° 107 de **Claudio Acierne** -quien había marcado 1m18s935- fue excluido. La prueba complementaria corrida el domingo tuvo la siguiente clasificación: **1º Gustavo Antúnez, 8 vts., 10m48s467 a 152,286 km/h;** **2º Eduardo Bouvier, 10m50s791;** **3º Cristian Tejera, 10m51s063;** **4º Sergio Dimaro, 10m55s046;** **5º Santiago Ventimiglia, 10m57s729** (hasta aquí entraron en la final); **Carlos Picapietra, 11m00s028;** **Sergio Ayastuy, 11m00s811;** **Fabián Cordoli,**

11m06s274; **Oscar Pereyra, 11m16s174;** **Juan Esparcia, 11m30s876;** **José Rodríguez Romano, 11m41s916;** **Sergio Fiore, 11m47s726;** **Carlos García, 8m27s981** (6 v.). No clasificaron: **Daniel López y José Luis Trápaga** (4 v.); **Eduardo Bianchi y Mario Luis Olivelli** (1 v.). No registraron paso los autos de **Maximiliano Daian, Carlos Valeria, José Barrionuevo, Diego Bessio y Adolfo Ré**. No largaron **Sergio Barceló y Sergi Castro**, mientras que el récord de vuelta lo registró **Picapietra** en la quinta en 1m18s471 a 157,307 km/h. Como dato interesante les decimos que no fueron todos chasis **Crespi**, ya que **Trápaga** utilizó un bastidor **Berta**.

NOVEDADES DE LA C.D.A.

Tras su reunión del pasado 15/5, la **Comisión Directiva Automovilística del A.C.A.** emitió el comunicado que a continuación reproducimos: "Luego de aprobarse el circuito, se autorizó la disputa de una competencia para el Club Argentino de Pilotos (**N. de la R.: posteriormente realizada este 20/5, según informamos en esta misma edición**), la que será fiscalizada por las autoridades designadas por la C.D.A.

En cuanto a pruebas complementarias de categorías no afiliadas a ninguna Federación de la C.D.A., como ocurre en esta oportunidad con las pruebas de Stock Car e IES, su fiscalización estará a cargo de

las autoridades que designe la Federación Regional correspondiente, que autoriza además tales participaciones, no admitiéndose en ningún caso la autofiscalización por las propias categorías no afiliadas. La Mesa Directiva dispone esta medida con carácter general a partir de esta competencia en Concordia, para ser aplicada a todas las pruebas futuras en que intervengan junto a categorías nacionales, otras de entidades no afiliadas. También fue aprobado el Rally de La Rioja para los días 25, 26 y 27/5 próximos, por el Campeonato Argentino de la especialidad".

PREMIO CORSA - FORMULA ONE

Mientras recibía innumerables trofeos por su excelente actuación en el **2do. Rally de los Lagos**, durante un sarao en el boliche "Cerebro" de Bariloche, rescatamos un momento al neuquino **José Artero** para hacerle entrega de otro premio, instituido por la empresa fabricante de artículos de seguridad **Fórmula One**, que consistía en un precioso par de guantes para competición.

"**Me dedico al comercio y, aunque siempre me gustaron los autos de carrera, recién pude darme el gusto de competir en 1987, cuando debuté con un Fiat 128 en el Rally del Alto Valle, donde terminé quinto. Luego gané en Allen cuando fue desclasificado Guillermo Romero. Aquel primer auto lo rompí en una 'piña' du-**



rante la última etapa de la **Vuelta de la Manzana '89**. El actual 147 con que intervengo es prioridad de mi sobrino, mientras **Bennato** en **Cruz del Eje**, termina de amar el mío, con el que que espero debutar en **La Rioja**.

Por otra parte, para mi navegante, **De Elías**, éste es el tercer triunfo, puesto que también fuimos primeros el año pasado en el **Premio Coronación por el torneo de la Federación N° 11**". Tiene 35 años y en Bariloche remontó un rally que había comenzado de la peor manera: con una penalización de dos minutos en el parque cerrado inicial. Así y todo, se puso a tiro de la punta y cuando tuvo la oportunidad, él estaba muy cerca para aprovecharla.

CAJAS AUTOMATICAS

**DIRECCIONES HIDRAULICAS
TODAS LAS MARCAS**

REPARACION • INSTALACION • SERVICE • RECAMBIOS

IMPORTADORES • EXPORTADORES

DE MARCO HNOS SRL.

24 de Noviembre 561 • 97-4410/7488 • Capital Federal.

SERVICIO
AUTORIZADO



ENVIOS AL
INTERIOR

ENGANCHES

TRAILLERS □ BATANES

REPARACIONES

795-1408

LINIERS 679 (1602) FLORIDA

**FAROS
ROTOS**



**PEUGEOT
504**

Se cambian al instante

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

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

AUTO PARTES COMPETICION SRL.

de **EMILIO TETELBAUN**

**REPUESTOS DE COMPETICION NAC. e IMP.
TODAS LAS CATEGORIAS**

REPRESENTANTE
EN ARGENTINA DE:



RIO DE JANEIRO 47 • 1° "A"
NUEVO TEL. 903-4468 (C.P. 1405) CAP.

JOSE V. BIANCHI

**ESCUELA DE PILOTOS
CURSO AVANZADO DE CONDUCCION
DEPORTIVA**



Aprendizaje y Entrenamientos
a bordo de Monoplazas de
Competición de 1er Nivel

LA MEJOR ESCUELA DE PILOTOS DE SUDAMERICA,
ELEGIDOS POR LA FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO, PARA FORMAR A LOS
PILOTOS DE LA FORMULA 3 PERUANA.

Personalmente Autódromo de Buenos Aires; Miércoles y Viernes

de 9 a 13 Hs. o por carta;

PERU 1065, 1º Piso

Cap. Fed. (c.p. 1068)



**LUZ de FRENO para
LUNETAS TRASERA**

UNIVERSAL PARA
TODO AUTOMOTOR

MAXIMA
SEGURIDAD

VENTAS POR
MAYOR Y MENOR

DISTRIBUIDOR:

REPUESTOS LA COMERCIAL S.A.

WARNES 1157 (1414) CAP. - 855-5454 / 854-7875



solite

**POLARIZADO
NO SE RAYA UNICO**



SALON CERRADO ESPECIALMENTE DISEÑADO
BAJO LICENCIA DE COLOCACION Y CONTROL
AMERICANO. SE APLICA LIBRE
DE CONTAMINACION E IMPUREZAS, A
TEMPERATURA CONTROLADA
PARA SU MEJOR
ADHESION Y
RENDIMIENTO.

GARANTIA ESCRITA.



LA COSMETICA DEL AUTO

AUTODECOR: J. B. JUSTO 3324 • CAP. • TEL. 582-9551

**CALIDAD
DE
EXPOR-
TACION**



**RESORTES
DE SUSPENSION**

CONSULTE SOBRE
AGENTE MAS CERCAÑO
641-2907/8429/5736
• 642-3987.

JEEP COMPETICION WT

- Defensas
- Portafaros
- Tranquera
- Estribos
- Enganches
- Barras antivuelca
- Lanzas de remolque



**WARNES
TRAILER**

* WARNES 573 (1414) • CAP. • 855-1812

LA UNICA Y MAS
EFECTIVA PROTECCION.
EXIJA EL LEGITIMO

INFORMES DE
COLOCACION

750-5692/5483

de 7 a 15 Hs. LUN. a VIERN



**VOLANTES REPARACION
Y RECAMBIO**



**DEPORTIVOS
y ORIGINALES
AUTOMOTORES
TRACTORES
Y NAUTICA**

CADENAS PARA
BARRO Y NIEVE

ANTIRROBO PARA
RUEDAS Y VOLANTES

LA CASA DEL VOLANTE

WARNES 1400 ■ CAPITAL
Tel. 582-9694

TOYOTA



CABRIOLET

CONCESIONARIO OFICIAL
Av. BELGRANO 3236/38-CAPITAL
TEL. 862-5088/89-2733/9828/865-3716



NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR

PROTTO LLANTAS LEGITIMAS, TODAS LAS
MARCAS • BRONCO, PICK-UPS Y
FORMULA • LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS
UTILICE EL PLAN CANJE

PRECIOS SENSACIONALES!!!

PATAS 30 x 15 • 12,5 x 15

ENVIOS AL INTERIOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

**TODAS LAS
TARJETAS**

WARNES 1401 ESQUINA DORREGO Tel. 854-7322/0902/8455

el personaje

OSCAR MARIO ANGELETTI

ATRAVIESA CON FE EL PEOR MOMENTO DE SU VIDA

"NO PIENSO AFLOJAR"

Por Oscar Izzo - Fotos: Enrique Perrupato

En su casa, rodeado del afecto de la familia, "Pupy" avanza en su recuperación tras el grave accidente sufrido en Santa Teresita. Meses difíciles fueron los que se le han sucedido, aunque el hombre jamás bajó los brazos...

Pasaron ya más de noventa días desde aquel oscuro 18 de febrero en el que una ironía del destino borró, con un tremendo cachetazo, un sueño grandote, una ilusión nacida en el deseo de demostrar que se podía...

Indudablemente, era un desafío... Uno de los tantos que a lo largo de su vida particular y de su trayectoria automovilística, encaró **Oscar Mario Angeletti** (30-12-47), y de los que generalmente salió airoso. Antes, se había propuesto demostrar que con un **Ford Fairlane** se podía ganar e, incluso, aspirar a un título en Turismo Carretera, y lo logró con una sucesión de victorias hasta que partió la "sugerencia" de volcarse hacia otro modelo. Y allí fue donde afloró de nuevo ese espíritu combativo. Hubiera sido más fácil seguir con un Dodge, del que ya tenía un desarrollo hecho, pero no. Quiso seguir demostrando que, con mucha dedicación y trabajo, podía mantenerse en la cúspide con un **Falcon**, y con ese vehículo fue a Santa Teresita para comenzar la temporada '90 con una nueva motivación.



Mirando con nostalgia la réplica del Dodge con que se consagró Campeón en 1986

estoy perfectamente; me acuerdo de los números de teléfono de todos mis amigos y de lo que pasó el sábado antes del accidente... De la prueba que hicimos yendo a Santa Teresita, de lo que conversamos con los muchachos del equipo... Todo. De lo único que no me acuerdo es de lo que pasó durante esos quince primeros días de internación en el Güemes. Respecto de eso, tengo la mente en blanco. Pero afortunadamente me puedo mover... no quedé paralizado de milagro, por la rotura de una vértebra, y del pie me voy recuperando. La infección va disminuyendo y con eso no habrá problema. Si un jugador de fútbol se rompe un tobillo y a los cuatro meses está de vuelta en

primera... El doctor Estévez está llevando muy bien ese tema. Pero lo que me tiene mal es lo del ojo, que me trata la doctora Carminatti. En el derecho no hay problemas de ningún tipo, pero el izquierdo, donde fue el golpe, está sensiblemente disminuido y la visión se me mezcla con la del ojo derecho. En una palabra, es como si estuviera en otro planeta... Pero voy a salir, y para eso necesito tiempo, aunque me acuerdo de todo lo que pasé y eso no se lo deseo ni al peor enemigo. Fueron días terribles en los que a la noche no me podía dormir, y por eso me empezó a medicar un psiquiatra y solucioné ese problema. ...Pero este hombre me empezó a hacer preguntas y qué se yo... Mi contestación fue que con su medicación andaba al pelo... que empecé a trabajar fuerte a los 17 años, al principio con una fabriquita en Barracas y después con un establecimiento de cuatro manzanas y media... Que corrí en tres categorías y en todas salí Campeón, que en la vida siempre fui derecho, que no me drogo. ¿Qué más quiere saber, doctor...?"

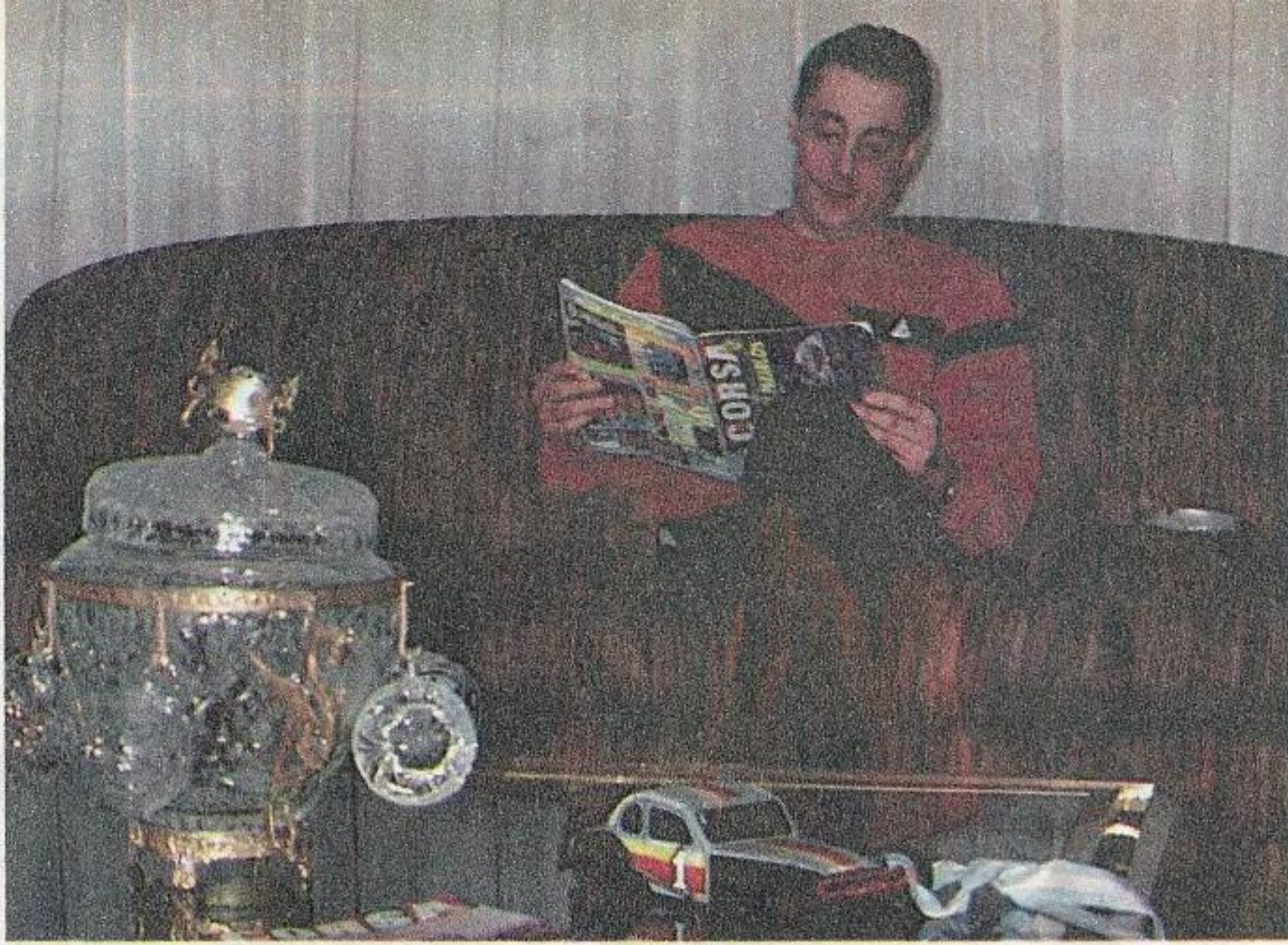
...De entonces a hoy pasaron ya más de noventa días. Tres meses durante los cuales la zozobra y la incertidumbre se hicieron carne en un cambio de vida total. Indudablemente, Pupy" Angeletti no es el mismo de antes a partir de aquel nefasto 18 de febrero.

En un luminoso ambiente de su amplia casa de Vieytes al 800, en la zona residencial de Banfield, volvemos a encontrarnos con Angeletti. Sin dudas un "habitat" diferente, que no huele a relaciones de caja, a nafta o a búsqueda de potencia, ya que el común denominador es el cariño constante de su esposa **Marisa**, de su madre **Elena**, de **Yanina Anabella**, su hija de sólo cuatro meses, sin olvidar a su hermano "Pancho" y a su primo **Jorge**.

"Y... aquí estoy. Tratando por todos los medios de salir de esto. Y lo voy a lograr. Fue un golpe terrible y fijate que del 'bocho'

En el taller de Burzaco la actividad es intensa y no conoce de horarios ni de feriados. **Juan Carlos Nesprías** se ocupa de la restauración de Falcon piñado, secundado por **Juan Ferruzzola**, **Mario Pereyra**, **Pedro Coria** y **Alberto Cheija**. Mientras tanto, **Antonio Aventín** va interiorizándose sobre el que, casi con seguridad, será su nuevo vehículo a partir de la carrera de San Lorenzo; conversando con **Rubén Berdejo**.

Pero allí, en la casa de Banfield, la mayoría de los integrantes del equipo, con **Roberto Garín** a la cabeza, inrumpió agregando su presencia a la visita de **Jorge Polanco**, y la reflexión de Angeletti surgía espontánea: "Aunque no voy periódicamente a la iglesia, creo en Dios y tengo fe en que saldré adelante. En mi vida siempre fui cadenero... pero le pido una sola cosa al Supremo: si no quedo bien, que me lleve... Y como soy agradecido, valoro el gesto del doctor



Hojeando CORSA (izquierda) y tal vez con una idea en su mente: "Si yo estuviera, Ford ganaba". En el taller (abajo), con "Tony" Aventin y el Falcon que correrá en San Lorenzo, junto a Berdejo. La escena familiar: "Pupy", la esposa, su pequeña hija, la madre y su primo Jorge.




Carlos Alvarez, Ministro de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, que puso el helicóptero oficial en que se trasladó a Santa Teresita, a disposición para la evacuación al Güemes; y también la actitud de toda mi familia, que me empuja constantemente para que pueda salir de este feo trance... ¿Qué sucedió ese domingo?... ¡Qué se yo! Se juntaron cuatro o cinco cosas y todas ellas obraron en mi contra. De todos modos, tomé este accidente de la misma manera que quien toma un ómnibus a Mar del Plata y éste choca. ¡Qué vamos a hacer!... Pero hay que sumar y no restar. Y van a ver cuando esta semana vuelva a caminar, cómo me cambiará la mano, porque lo que me está faltando es eso: salir, ir un rato a la fábrica, moverme".

El cenicero sobre la mesita de luz, colmado de colillas, indica claramente un estado de ansiedad. "Si no puedo hacer nada... lo único, fumar"...

Mientras le alcanza un té, su esposa desliza una reconvencción, protestando contra el abuso tabacal, y Yanina Anabella ensaya un puchero... Con los ojos brillantes ("Estoy dichoso con la visita de tantos amigos"), Angeletti, cómodamente instalado en un amplio sofá, sigue hablando con su proverbial franqueza: "Te digo sinceramente que cuando me llevaron a la fábrica, cuando vi al Falcon piñado, sentí un gran rechazo hacia él. No podía entender cómo algo sobre lo que yo había puesto tanto cariño, tanto desvelo y tanto esfuerzo, me pagara de esa manera. ¿Qué injusticia, no?... Pero la verdad es que me defraudó, a punto tal que no volvería a subirme a él".

Réplicas de algunos de sus autos descansan sobre una repisa. Con una de ellas en su falda, se aprecia cierta nostalgia en la mirada de Angeletti, quien como adivinando la pregunta, continúa: "Lo que más me preocupa ahora es quedar 'cero kilómetro'; recién entonces, tras cambiar impresiones con mi familia y con mi equipo, decidiré si sigo corriendo o no. No quiero embalarme y que luego se me caiga la estantería. Pero lo seguro es que el taller seguirá funcionando, porque de lo contrario aparecería un problema humano... Hay ocho personas que allí trabajan y no es lógico dejarlas en la calle. Seguiremos atendiendo al Fairlane de Blaquier, al Dodge de Drai y al Falcon que conerá 'Tony' Aventín. Yo sigo sosteniendo que nadie es imbatible, y que a Mouras se le puede ganar, ya que ante la paridad, lo que desequilibra es el trabajo. No hay que olvidarse que Castellano y yo fuimos 'uno' y 'dos' con Dodge en 1988, y cuando al año siguiente pasamos a Ford, mantuvimos esa misma numeración. De seguir corriendo, le ganaba al Chevrolet de Mouras, ya que el único secreto está en el trabajo, que en definitiva es el que puede cambiar el curso de los acontecimientos".

Los acordes de "La Cumparsita" resuenan bajo los ágiles dedos de Oscar sobre el teclado. Uno dierra los ojos y compara a este hombre sentado al piano, con aquél del pasado 18 de febrero... "No pienso aflojar", dijo en mitad de la charla, y el cincuenta por ciento de la batalla ya está ganado.

¡Fuerza, "Pupy"! 

1. Berdejo y Garín frente a un cartel firmado por los integrantes del equipo, que dice: "Oscar, volvé pronto". 2. En su casa, durante el diálogo con CORSA. 3. Vista del taller con el Fairlane y el Falcon, sobre el que trabajan Juan C. Nesprías y dos colaboradores. 4. En un costado del taller, el radiador de agua y el de aceite, y algunas otras partes del auto afectadas por la tremenda "piña" en Santa Teresita. 5. Su esposa Marisa escucha sonriente la melodía que Angeletti desgrana en el piano. La-cum-par-sa-de-mi-se-ria-sin-fin... 6. "No voy a aflojar". 7. Nesprías, Berdejo, Jorge Angeletti, A. Aventín, Garín y colaboradores, y el Falcon como centro de la atención.





CORSA

CONVOCA A SUS LECTORES PARA LA ELECCION DE LA MARCA DE LA DECADA

*¡Participe hoy mismo! Lo invitamos a elegir,
junto con nosotros, la marca más destacada de la última década
en el automovilismo deportivo de nivel nacional.
Envíe su cupón antes del 26 de junio de 1990.*

REFERENCIAS ORIENTATIVAS

MARCAS GANADORAS DE CARRERAS 1980-1989

	Fórmula 3 Sudam. (1)	T.C. 2000	T.C	Rally	Turismo Pista	Fórmula 2 (2)	Total
Renault	20	36	—	94	107	15	272
Fiat	—	—	—	91	176	2	268
Volkswagen	47	8	—	21	32	23	131
Dodge	—	30	65	—	—	30	125
Ford	—	42	31	3	18	—	94
Peugeot	—	—	—	4	43	—	47
Chevrolet	—	—	46	—	—	—	46

(1) Incluye a F.2 Codasur y F.2 Sudamericana.

(2) Comprende a la Mecánica Argentina F.2, Fórmula Entrecor Nacional y Fórmula 2 Nacional.

Obviamente, se ha omitido en esta estadística a las categorías monomarcas.

OBJETIVO

Esta elección se realiza para determinar la marca más exitosa y trascendente entre las temporadas 1980 y 1989 inclusive, en el automovilismo deportivo argentino a nivel nacional. Lo que significa, para el elector, dejar de lado simpatías de tipo personal que desvirtuarían el sentido de la búsqueda.

En el número 1252 de CORSA se darán a conocer los resultados finales del escrutinio y luego se proclamará "LA MARCA DE LA DECADA"

JURADO Y ELECCION FINAL

El jurado estará compuesto por cinco miembros -CORSA, tres medios periodísticos colegas y el Público- que emitirán **nueve votos** en total, así distribuidos:

- La marca elegida por **CORSA** resultará de una elección interna entre los integrantes de la Redacción, y sumará **tres votos** dentro del Jurado.

- La votación de los demás **medios periodísticos** será individual y sus respectivos votos tendrán valor **unitario**, totalizando también **tres**.

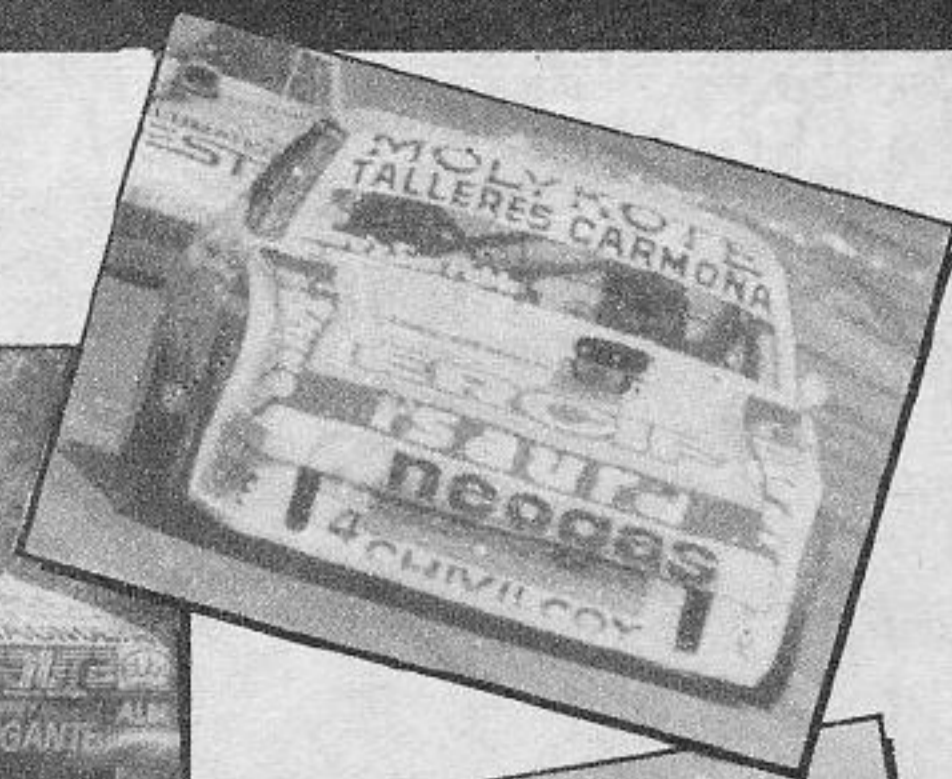
- La marca seleccionada por el **Público** acumulará otros **tres votos** en el Jurado.

VOTOS VALIDOS Y ANULADOS

Solamente serán escrutados aquellos cupones que sean originales y que salgan publicados en las sucesivas ediciones de revista CORSA. La recepción de cupones se dará por cerrada el día 26 de junio de 1990 a las 12 horas.

NO SE COMPUTARAN AQUELLOS VOTOS QUE LLEGUEN ESCRITOS EN UN PAPEL O EMITIDOS SOBRE FOTOCOPIAS DEL CUPON IMPRESO EN LA REVISTA. SOLO TENDRAN VALOR LOS QUE SE RECIBAN CON BOLETA ORIGINAL RECORTADA DE LAS PAGINAS DE CORSA, O EN EL CUPON QUE SE PUEDE RETIRAR EN SU REDACCION

(Belgrano 1580, 4º piso, Buenos Aires).



Marque el casillero correspondiente a la marca que usted considere deba ser consagrada "LA MARCA DE LA DECADA"

Recorte este cupón y envíelo por correo a: ELECCION "LA MARCA DE LA DECADA", Revista CORSA, Belgrano 1580, 4º piso (1093), Buenos Aires.

CHEVROLET

DODGE

FIAT

FORD

PEUGEOT

RENAULT

VOLKSWAGEN

rally mundial BJORN WALDEGAARD GANO EL 38^º RALLY SAFARI, MANEJANDO
SORPRENDENTEMENTE SU TOYOTA GT-4 SOBRE LOS BARROSOS CAMINOS QUE
CARACTERIZARON ESTA VEZ AL DURO CLASICO AFRICANO

SOBRE



Foto mayor: El Toyota Celica GT-4 ganó en su primera incursión africana. El veterano Waldegaard, contratado por el equipo para esta única carrera, fue el encargado de su desarrollo para el Safari. Izquierda: El Mitsubishi de Shinozuka realizó una carrera para sumar experiencia. En 1991 el equipo atacará. Abajo: La armada Lancia. Fionio (se pegó a más de 100 km/h), Kankkunen y Biasion.

Texto y fotos
Carm Holmnes

LLOVIDO, MOJADO



El debut del auto japonés en esta tan especial competencia, y el oportuno trabajo de desarrollo y ensayos previos -a los que no estuvo ajeno Jorge Recalde- sumadas a la enorme experiencia del piloto sueco en esta prueba (que ganó ya cuatro veces), fueron cartas de triunfo frente a los tres Lancia Delta oficiales, los que vieron caer el dominio ejercido en las dos ediciones anteriores.



En estos últimos años de su carrera como piloto, **Bjom Waldegaard** obtuvo una gran victoria en Kenya, en el Safari más húmedo desde 1977, cuando también fue este veterano sueco el vencedor. "Pero esto no es como entonces. En aquel momento había mucha agua en las rutas; esta vez en cambio hay muchísimo barro en todas partes", comentaba el piloto del **Toyota Celica GT-4 N° 3**, quien fue seguido, aunque a cierta distancia por el de **Mikael Ericsson**.

Por su parte, los **Lancia**, dominadores en las últimas dos ediciones, se vieron claramente superados por inconvenientes mecánicos en los modelos de 8 válvulas usados en esta oportunidad, y sólo **Kankkunen** estuvo en condiciones, en los últimos días, de intentar cierto acercamiento al Toyota puntero. **Fiorio Jr.**, por primera vez sobre un auto totalmente oficial, finalizó con su motor roto, mientras que **Biasion**, si bien no atacó las primeras posiciones desde el inicio, cuando quiso hacerlo, no pudo acercarse a Waldegaard, finalizando su rally con el motor roto, segunda falla de ese tipo en la misma carrera. Así, su coequipier finlandés, quien había realizado una carrera expectante, característica de los experimentados "safariistas" aprovechó mejor que nadie su ubicación. Posiblemente este bicampeón mun-

dial (uno de los dos que posee Lancia) fue quien más cuidó su auto de los empantamientos, recalentamientos de motor y, obstrucciones de radiadores, todas cosas que sin duda ayudaron a provocar las roturas mencionadas.

Sin embargo, una de las mayores novedades de esta edición "empapada" del Safari fue la presentación del **Subaru Legacy RS** en carrera. El piloto estrella era su reciente adquisición, **Markku Alen**, quien lideraba el equipo, a su vez dividido en dos teams. La operación montada por **Koseki** tuvo enormes dimensiones, imprescindibles empero para asistir a tal cantidad -diez- autos de carrera. Fue justamente Subaru la que diez años atrás lograba en esta misma carrera el éxito en el Grupo Uno, cuando por primera vez un auto doble tracción obtenía tal suceso en el mundial de rally. En cuanto a sus resultados, la mayoría de los coches no tuvo problemas grandes, aunque sí fue muy común que sus pilotos terminaran integrando el típico paisaje africano. **Patrick Njiru** y su Grupo N ganaron el grupo, donde la mayor oposición estuvo planteada por el Mitsubishi Galant VR-4 de **Guy Coulsooul** -ganador en el Zaire- y por los Suzuki Swift inscriptos por el sueco **Fredrik Skhogagh**.

LLUVIA Y BARRO

El prólogo de la competencia se realizó a pocos kilómetros del centro de **Nairobi** sobre un circuito de 2,1 km donde, la noche anterior a la partida habían caído más de 150 mm de lluvia, lo cual es equivalente a 150 litros de agua por cada metro cuadrado. Así, el PCl se transformó en una suerte de ballet, donde emergió un sorprendente **Markku Alen** como ganador con una diferencia de 14 segundos sobre Waldegaard, a 42,7 km/h de promedio.

La primera etapa comenzó con un sol radiante, pero poco después volvió a llover torrencialmente. Así, la organización debió cambiar algún recorrido y estirar los tiempos de muchos otros sectores. Entre lo destacado estuvo el abandono de **Alen** por rotura de su motor, luego de haber hecho limpiar su radiador en un punto de auxilio. Por el agua caída fueron varios los vehículos de asistencia que no pudieron llegar a los lugares preestablecidos, debiendo por ello tanto Waldegaard como Ericsson cambiar sus neumáticos delanteros por los que llevaban de repuesto sobre su mismo auto. De los 59 que habían empezado, 23 autos quedaron en este inicio, entre los que se cuenta el **Nissan 200 SX** de **Jayant Shah**. En la segunda etapa, los hechos salientes fueron los proble-



mas con la bomba de nafta de Waldegaard, **Carlos Sainz** y la piña de éste contra un árbol, al cual Ericsson -en su primer Safari, también- le pasó raspando. BIASION pinchó una goma perdiendo contacto con la punta, siempre en manos del sueco. Posteriormente, Waldegaard romperá un semieje, en lo que sería su peor momento en la carrera mientras BIASION tomaría fugazmente el liderazgo, que perdería rápidamente cuando debió volver sobre sus pasos por no poder superar un barral. Poco después, una biela lo dejaría definitivamente de a pie y Waldegaard sólo debería manejar tranquilamente hasta la llegada final tras una etapa y media más.

IMPORTAN LAS HORAS, NO LOS MINUTOS

El Safari es una carrera extraña. En ella, perder una hora cambiando una correa de alternador es normal, como le pasó a **Kankkunen** o como a **Sainz**, quien destruyó el tercer Toyota contra un árbol, logrando llegar a una asistencia de emergencia donde les insumió tres horas poner al Celica en condiciones de marchar. Estas cosas son habituales en Kenia. Tal como le sucedió a **Miki BIASION**, un par de etapas antes de abandonar. Tuvo que esperar dos horas y media para pasar un vado barroso porque en el

medio del camino estaba atravesado... ¡el camión que se suponía debía ayudar a pasar a los autos del equipo italiano! Esas asistencias especiales -llamadas "mud cars"- son colocadas a lo largo del trayecto por cada team previendo que sus vehículos requerirán ayuda para sortear los tramos más difíciles. En general, la idea es que una ho-

ra más o menos no importa mucho y los segundos que son vitales en cualquier prueba normal del campeonato mundial, en Kenia no son tomadas en cuenta. Para **Jim Heather-Hayes** y su Subaru Grupo A, por ejemplo: "Tuve varios problemas y en un momento estuve dos horas detenido en un auxilio, mientras los mecánicos ponían mi

1. *Lofty Drews, navegante keniano de Jayant Shah, revolcándose en el omnipresente barro de esta última edición.* 2. *Prototipo del Nissan Sunny 4x4 turbo en el estacionamiento del hotel Eldoret.* 3. *El debut del Subaru Legacy RS Turbo FWD fue la nota más importante de la carrera. En la toma, Alen mientras lideraba.* 4. *Patrick Njiru y su hijo Stig, optimistas antes de la partida.* 5. *Jonathan Torotich corrió un muletto del equipo oficial Toyota. Es hijo del Presidente keniano.* 6. *El de Kankkunen fue el único Lancia que finalizó.*

LOS AUTOS DEL SAFARI

SUBARU

Finalmente debutó el nuevo **Legacy RS**, preparado en Japón por el equipo de Koseki, que basó su trabajo en la modificación de autopartes standard. Su principal patrocinante fue **Nippom Autopolis**, el nuevo complejo deportivo que incluye un autódromo, sito en la isla Kyushu, al sur del Japón. Los diez autos (de los cuales cuatro eran muletos en carrera y uno Grupo N) tenían volante a la izquierda, salvo el de **Alen**. En cuanto a los motores de Grupo A desarrollaban **290 HP** con un torque de 36 Kgm, con un inusual intercambiador de calor enfriado por agua. El peso total era de 1.275 kilos. La caja de cinco velocidades era standard con unión central tipo cupla viscosa, mientras que el reparto de potencia era 50%/50% en cada eje. Las relaciones eran las normales, otorgándole a los autos una velocidad tope de 230 km/h, seguramente la mayor de la carrera. Entre otras cosas se colocó un tanque de 120 litros de nafta y se practicaron dos aberturas en el techo para ventilación. Los autos de Alen y Kirkland poseían parabrisas térmicos. También se previeron alternativas para canalizar el aire de admisión en el paso de vados profundos. El Grupo N (en manos de Njiru) era igual aunque sin calipers de cuatro pistones, ni suspensión trasera modificada. Las gomas eran **Michelin 16/65-15** tipo M con sistema ATS.

LANCIA

Abarth preparó tres nuevos Integrale con motores de 8 válvulas por cilindro, con un tanque de 140 litros en vez de los 120 anteriores, por ello debió retocarse la suspensión trasera a la vez que se colocó la batería dentro del habitáculo. La brida de 40 mm implicó la pérdida de unos 8/10 HP. La potencia era dividida 50/50 en ambos trenes para igualar los esfuerzos en todas las esquinas del auto. Otros cambios implicaron el rediseño de las barras de protección con-

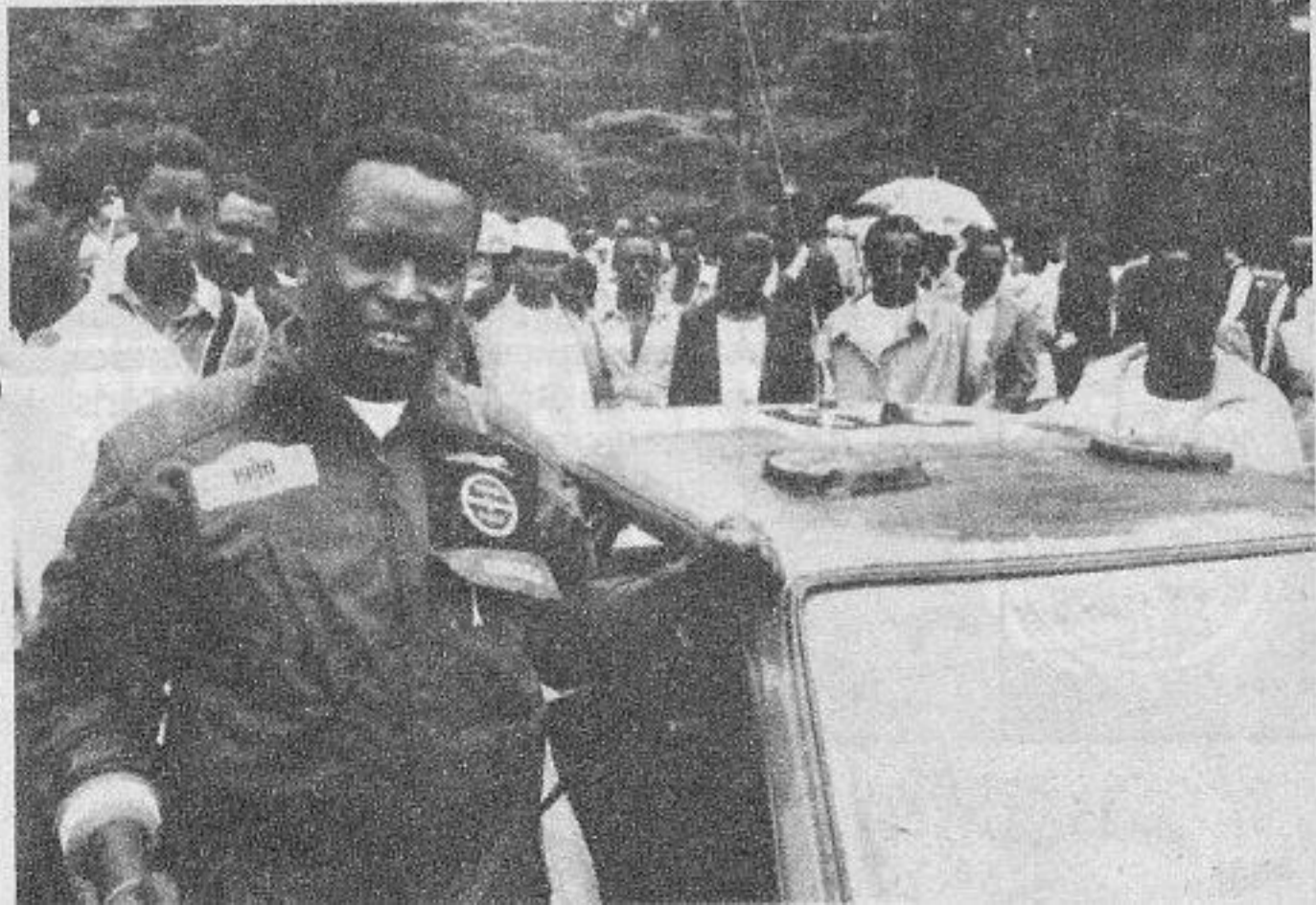
tra animales, teniendo en cuenta para ello el daño que recibió el año pasado **Jorge Recalde** cuando, mientras punteaba la competencia, debió abandonar al atropellar algunas ovejas; así se trató de proteger especialmente los radiadores, los cuales desde el año pasado son más eficientes. Se sacaron las anteriores tomas de aire y colocaron unas entradas tipo avión para refrescar a los tripulantes. Las gomas fueron **Michelin** tipo **H** usando las **ATS** en algunas secciones de baja velocidad como las que atraviesan las montañas Taita y alguna otra más. En cambio se usaron neumáticos tipo **F** para zonas húmedas o embarradas. Para atravesar vados se colocaba un snorkel.

TOYOTA

Inicialmente el equipo pensaba correr con dos coches: para **Waldegaard** y **Ericsson**, pero los problemas sufridos en Portugal decidieron a **Andersson** sumar al español **Carlos Sainz**. Los primeros ensayos se realizaron en Bagshot, Inglaterra, con el concurso de **Jorge Recalde**. Luego prosiguieron en toda la ruta del rally con Waldegaard, chequeando sobre todo el funcionamiento en las alturas y la durabilidad. El equipo llevó seis autos en total, tres para pruebas y los restantes para la carrera. Se colocaron las mismas relaciones de caja que en los rallies europeos, con neumáticos con mayor perfil y mayor resistencia a las pinchaduras los que, además, proveían una velocidad tope superior a los 200 km/h. Se colocaron resortes progresivos, y en el habitáculo cabían dos cubiertas de repuesto. **Pirelli** llevó 1.200 gomas sólo para Toyota. El tanque de combustible podía cargar hasta 170 litros con carga a través de la ventana trasera. El motor podía eventualmente aspirar aire del habitáculo, previendo que fuera inundado al atravesar cursos profundos de agua.



5



6





Arriba: Stohl fue uno de los héroes del Safari '90. Un esfuerzo totalmente particular que le otorga algunas satisfacciones a su piloto. **Extrema derecha:** El pequeño Daihatsu de Pattni-Khan logró culminar. **Derecha:** Koseki (centro), Director del equipo Subaru, y algunos amigos, antes de la partida.



38º RALLY SAFARI

Seis etapas. Nairobi-Eldoretto-Nakuru-Nairobi (Kenya), 11/16 de abril de 1990.

POS.	Nº	PILOTO-NAVEGANTE (NAC)	AUTO	PENALIZ.
1º	3	Bjorn Waldegaard-Fred Gallagher (S)	Toyota Celica GT-4	8h39m11s
2º	5	Juha Kankunen-Juha Piironen (SF)	Lancia Delta Integrale	9h17m23s
3º	6	Mikael Ericsson-Claes Billstam (S)	Toyota Celica GT-4	11h26m58s
4º	67	Carlos Sainz-Luis Moya (E)	Toyota Celica GT-4	12h58m42s
5º	12	Kenjiro Shinozuka-John Meadows (J)	Mitsubishi Galant VR-4	15h11m31s
6º	17	Jim Heather-Hayes-Anton Levitan (EAK)	Subaru Legacy 4WD Turbo	15h12m40s
7º	14	Rudolf Stohl-Reinhardt Kauffmann (A)	Audi 90 Quattro	17h49m58s
8º	18	Patrick Njiru-David Williamson (EAK)+	Subaru Legacy 4WD Turbo	18h04m51s
9º	62	Ashkok Pattni-Bob Khan (EAK)	Daihatsu Charade 1.3i	28h54m51s
10º	31	Steve Anthony-Philip Valentine (EAK)	Daihatsu Charade 1.3i	30h49m30s

Largaron 59 autos, llegaron 10. +: Ganador de Grupo N.

PRINCIPALES ABANDONOS

1	Markku Alen-Ilkka Kivimaki (SF)	Subaru Legacy 4WD Turbo	recalentamiento
2	Miki Biasion-Tiziano Siviero (I)	Lancia Delta Integrale	motor
4	Alex Fiorio-Luigi Pirolo (I)	Lancia Delta Integrale	motor
7	Mike Kirkland-Surinder Thatti (EAK)	Subaru Legacy 4WD Turbo	motor
9	"Possum" Bourne-Rodger Freeth (NZ)	Subaru Legacy 4WD Turbo	motor
11	Vic Preston Jr.-John Lyall (EAK)	Nissan 200 SX	suspensión

auto en orden". El keniano culminó sexto a poco más de un minuto de Shinozuka.

Pero, a diferencia de otras competencias, en el Safari lo que vale es justamente todo esto. Su heterodoxo desarrollo define una competencia poco habitual, que tal como dijo Carlos Sainz, "está a medio camino entre un rally y un raid", o como comparó Couisoul, habituado del París-Dakar: "En muchas secciones es enormemente más difícil que el Dakar", o como contaba Waldegaard: "Tuve que manejar quince kilómetros sobre una ruta totalmente anegada". Estas dificultades, lejos de amilanar a los potenciales participantes, los hacen buscar con ahínco el triunfo en ese país de la costa india de África. Tal como sucedía décadas atrás con nuestros Grandes Premios de Turismo, los cuales eran carreras con un "alma" especial y que atraían a quienes buscaban desafíos poco habituales. Así es el Safari hoy, una aventura total. 

Marrapodi

Juntas

ORIGINALES POR SU CALIDAD

TRONADOR 571 - Tel. 551-4459/2495 - (1427) BUENOS AIRES

Resi-Mar

ACUMULADORES
ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
NAUTICA - AVIACION - GARANTIA 15 MESES



TODAS LAS LINEAS REFORZADAS

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

REIMS

SERVICIO ESPECIALIZADO SEVEL
DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA



REPARACION COMPLETA DE MOTORES
STANDARD Y COMPETICION
TREN DELANTERO COMPLETO
CAJA Y DIFERENCIAL.

Alte. Francisco J. Segul 1515/17 Tel. 581-0775
(1415) - BUENOS AIRES ARGENTINA

PLATINOS:
• DODUCO
• BORG WAGNER
• BOSCH
• SCHIER

BUJIPAR

S.A
EL MUNDO DE LAS BUJIAS

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



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

Ahora en Castelar



"Todo"



para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"
Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 (1712) Castelar

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO

INDUSTRIAL COMERCIAL
S. R. L.



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

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



BIMAR

Línea completa
de repuestos
y accesorios

AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR

CHICLANA 3658 - Tel 923-0070
(1262) Capital

ATENDEMOS COMPANIAS DE SEGUROS

Instrumental AVELLANEDA

Todo para el tablero del automovil

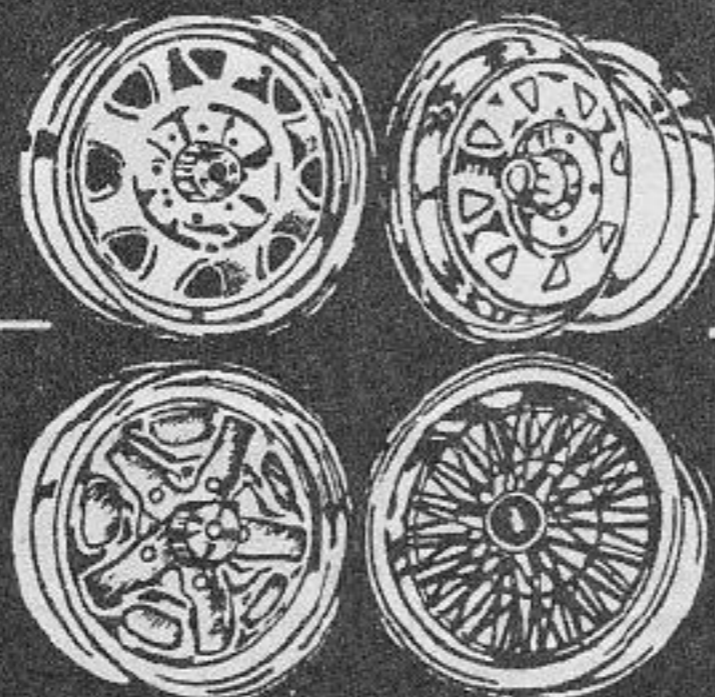
- Calefactores
- Limpiaparabrisas • Alarmas
- Estereos • Antenas
- Aire Acondicionado



Avellaneda 199
Esq. Otamendi

Tel. 982 - 1555 Capital **JAEGER**

HORACIO M. BOJANICH
RUEDAS Y LLANTAS
VENTA Y REPARACION



Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - SPINA - PRATI y PROTTO

EL TC POR TESTIGO

EN 1988 RECORRIMOS EN
CARRERA 385.480 Km.*

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

Texto y fotos:
Néstor Palmetti

LUEGO DE SUS DOS PRIMERAS CARRERAS, EN SUZUKA Y MONZA
TAMBIEN SE INICIO DOMINADO POR LOS MERCEDES-BENZ

ESTRELLAS... DEL

Uno-dos en Suzuka, uno-dos en Monza: ¿Quién puede dudar del dominio de Mercedes-Benz en el Mundial '90 de los SP? Es cierto que la efectividad de los coches plateados resulta incontrastable a la luz de los resultados, y sería ilógico pensar en un pronóstico diferente al del año pasado para el resultado del campeonato. El despliegue de medios que realiza la escuadra de Peter Sauber sigue siendo de altísimo nivel y la efectividad hace gala de ello. El nuevo chasis C-11 estrenado en Monza funciona como una verdadera evolución de su predecesor y en materia de equilibrio potencia-consumo, el motor V8 turbo no le va en zaga con respecto a eficiencia. Además, los neumáticos Goodyear han agregado una cuota de estabilidad en las prestaciones que no deja lugar a esperar pasos en falso de las flechas plateadas.

Incluso desde el punto de vista de los pilotos, este año Mercedes ha constituido la dupla más fuerte de la categoría, reuniendo a los grandes rivales del '89 en un mismo coche. El campeón de la especialidad -Jean Louis Schlesser- y el sub -Mauro Baldi- forman la pareja número uno de los SP, evitándose de este modo que las ambiciones personales puedan conspirar contra el resultado de la marca, como ocurriera el año pasado. Netamente en el rol secundario, el "profesor" Mass y sus jóvenes discípulos, están siempre al acecho y prontos a tomar la punta ante un eventual retraso de los punteros. La gran recuperación del binomio Mass-Wendlinger en Monza tras el toque del alemán en la primera curva con el Jaguar de Lammers, fue la demostración más evidente de la fortaleza del coche número 2, que sin salirse del con-



Foto mayor: Schlesser-Baldi en pleno reabastecimiento y recambio de pilotos. Los Mercedes son imbatibles, por ahora... Arriba: Los Toyota mejoran en cada carrera. En la toma, el de Ravaglia-Dumfries. Arriba derecha: Mauro Baldi sigue con atención las reacciones de su auto, registradas por telemetría desde los boxes.

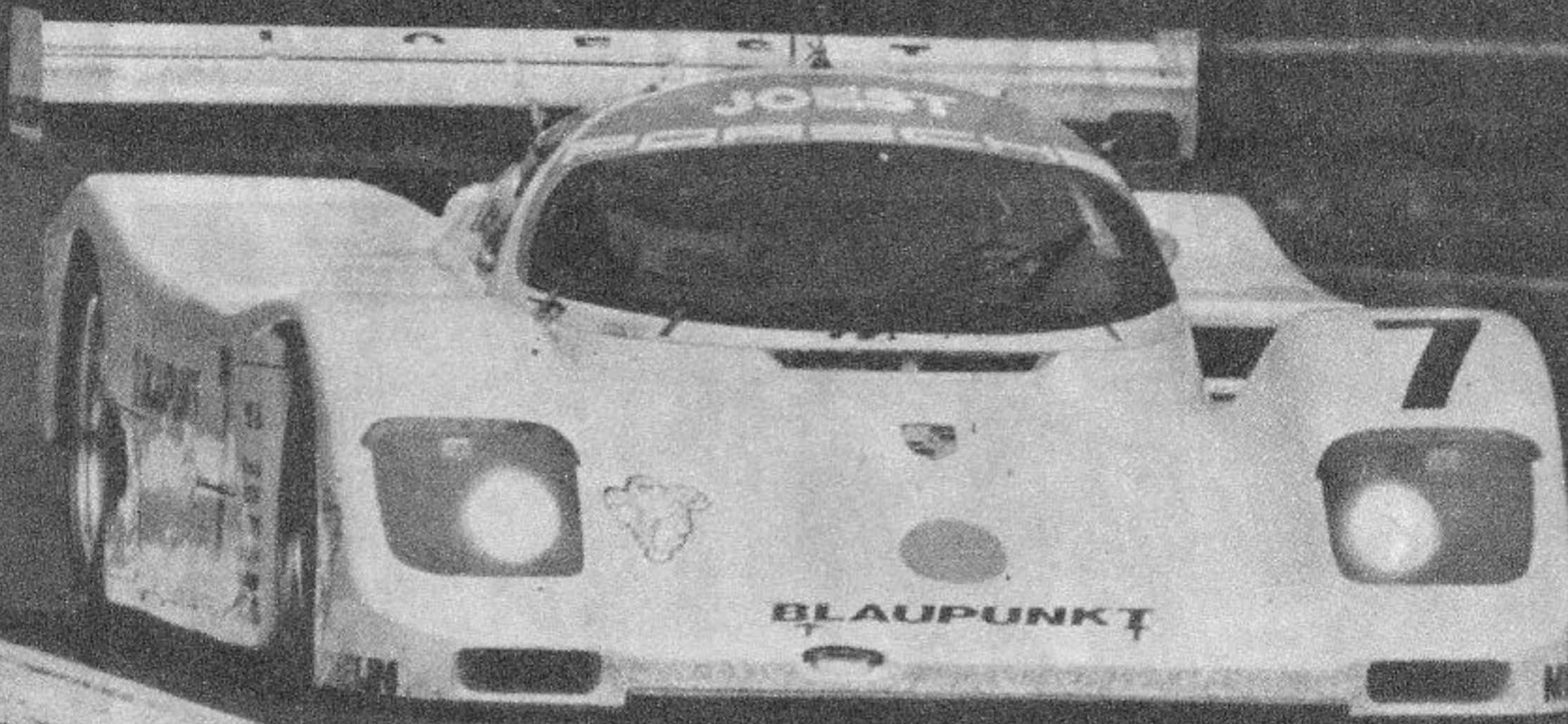


EL CAMPEONATO MUNDIAL 1990

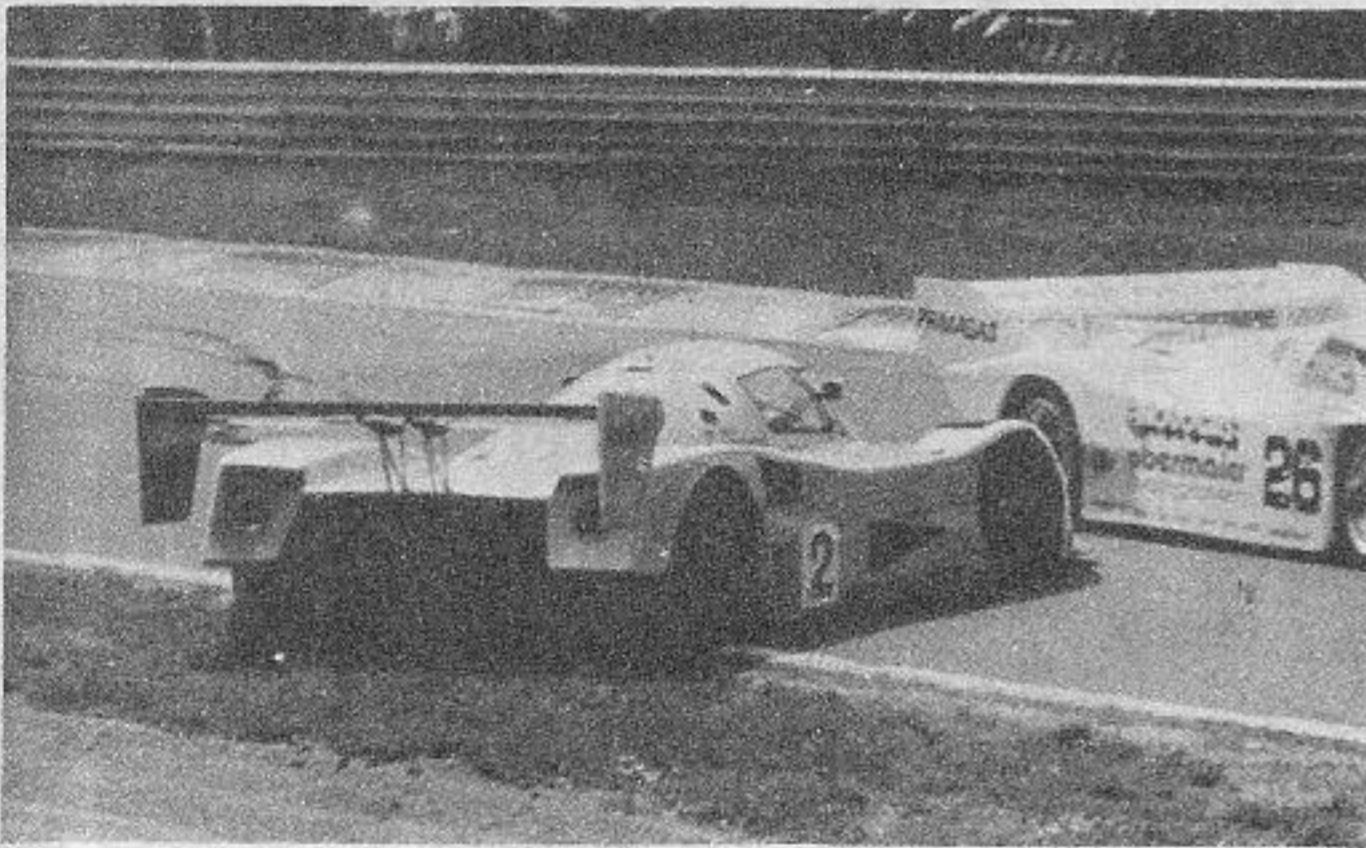
CONSUMO



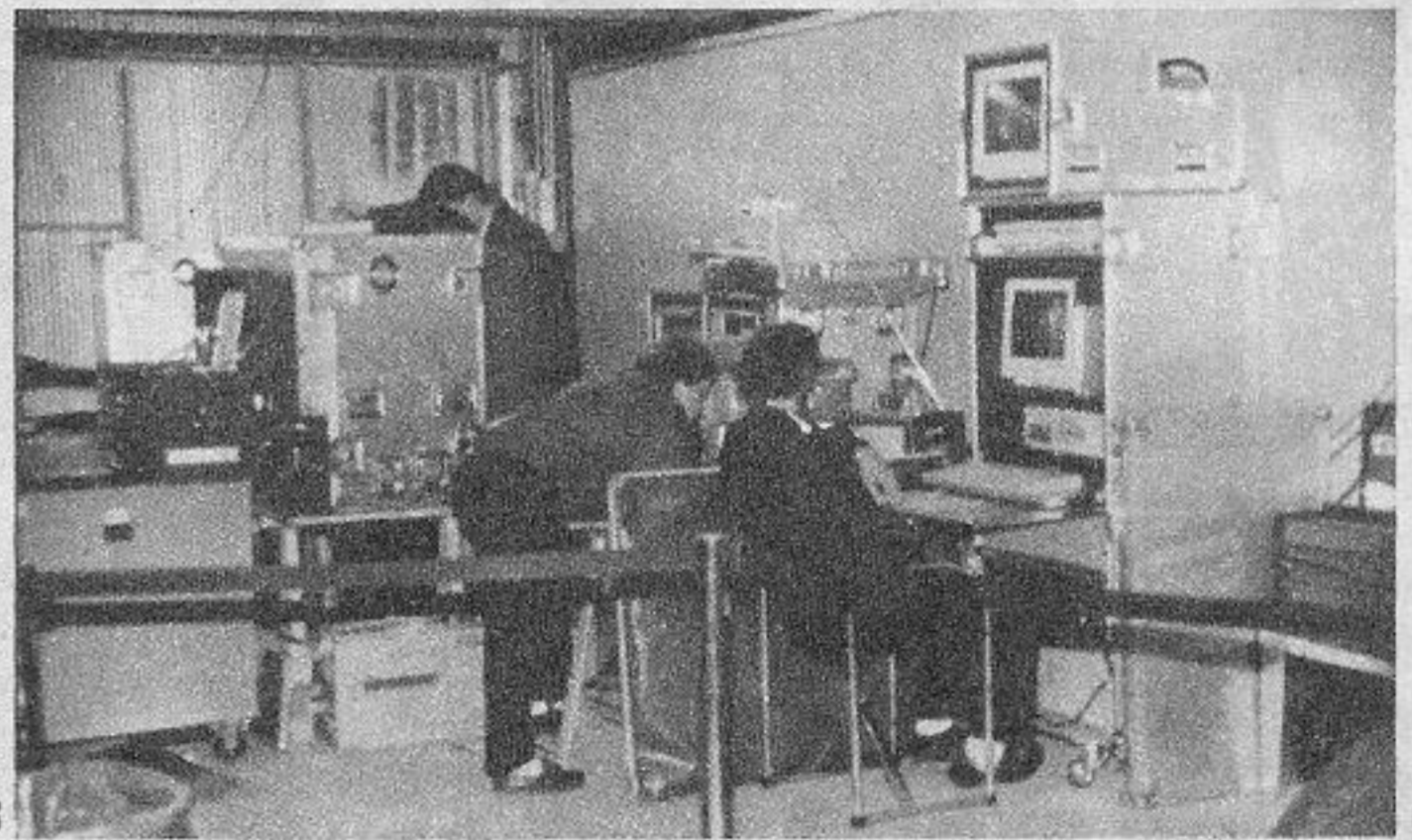
MARRELL



1



2



3

1. Los Porsche 962C del equipo de Reinhold Joest, con apoyo oficial y representantes principales de la marca esta temporada, no lograron buenos resultados iniciales. 2. Mass-Wendlinger en pleno trompo en la largada de Monza, mientras pasa el 962 de Grosh-Opperman. 3. Vista parcial del arsenal de computadoras del equipo Sauber Mercedes. 4. Mientras baja Oscar Larrauri y sube Huysman, parte del equipo Brun "chequea" al colorido Porsche con que intervinieron en Monza. 5. El Jaguar XJR-11 de Brundle-Ferté. La marca inglesa no puede conquistar mejores puestos, aunque no se da por vencida. 6. Los Nissan R90 Cp (en la toma, Blundell-Brancatelli) tienen como Talón de Aquiles el elevado consumo de su planta impulsora.

sumo, logró recuperar el minuto perdido y la segunda posición que por derecho les correspondía. En este sentido, si bien de Mass no hay nada que agregar, destacable la performance del austríaco **Karl Wendlinger** -lanzado el año pasado en la F 3 alemana por el team de Gerhard Berger- que pese a su inexperiencia se mostró a la altura de los acontecimientos, recibiendo el coche en sexto lugar y devolviéndolo segundo, sin salirse del consumo establecido. Con **Frentzen** concentrado en la F.3000 y **Schumacher** menos convincente, el joven austríaco parece haberse ganado la titularidad sobre el segundo Mercedes.

Todo esto hace pensar en un mundial de SP que en cierto modo puede resultar similar

al campeonato '88 de la F.1, con Mercedes en la búsqueda del récord absoluto de victorias en una temporada, al igual que el McLaren-Honda de entonces. Sin embargo, Monza mostró que la competencia está trabajando a pasos agigantados para recuperar el terreno perdido y de ello **Jaguar** es la más concreta realidad. El **XJR-11** está cancelando el vistoso paso en falso que el team de Walkinshaw hizo el año pasado, con notables progresos de chasis y de consumo con el motor sobrealimentado. El segundo puesto en Monza se escapó por pocos centímetros cúbicos de combustible y habiendo hecho **Brundle-Ferté** toda la carrera a una docena de segundos del Mercedes puntero, el resultado puede ser considerado más que



alentador para el team británico, que demostró gran confiabilidad en la segunda fecha del campeonato. Habiendo superado la prueba en el circuito más difícil en materia de consumo, para **Jaguar** pueden sobrevenir jornadas felices en el futuro. Incluso porque el **TWR** dispone de un as en la manga que posiblemente haga su debut en la próxima fecha de Silverstone: las suspensiones activas, sobre las cuales desde hace tiempo están trabajando los técnicos ingleses.

Detrás de las dos escuadras europeas, las formaciones japonesas se revelaron en Monza un paso atrás, aunque ni **Nissan** ni **Toyota** son para subestimar en relación a los esfuerzos que realizan. **Nissan-Europa**

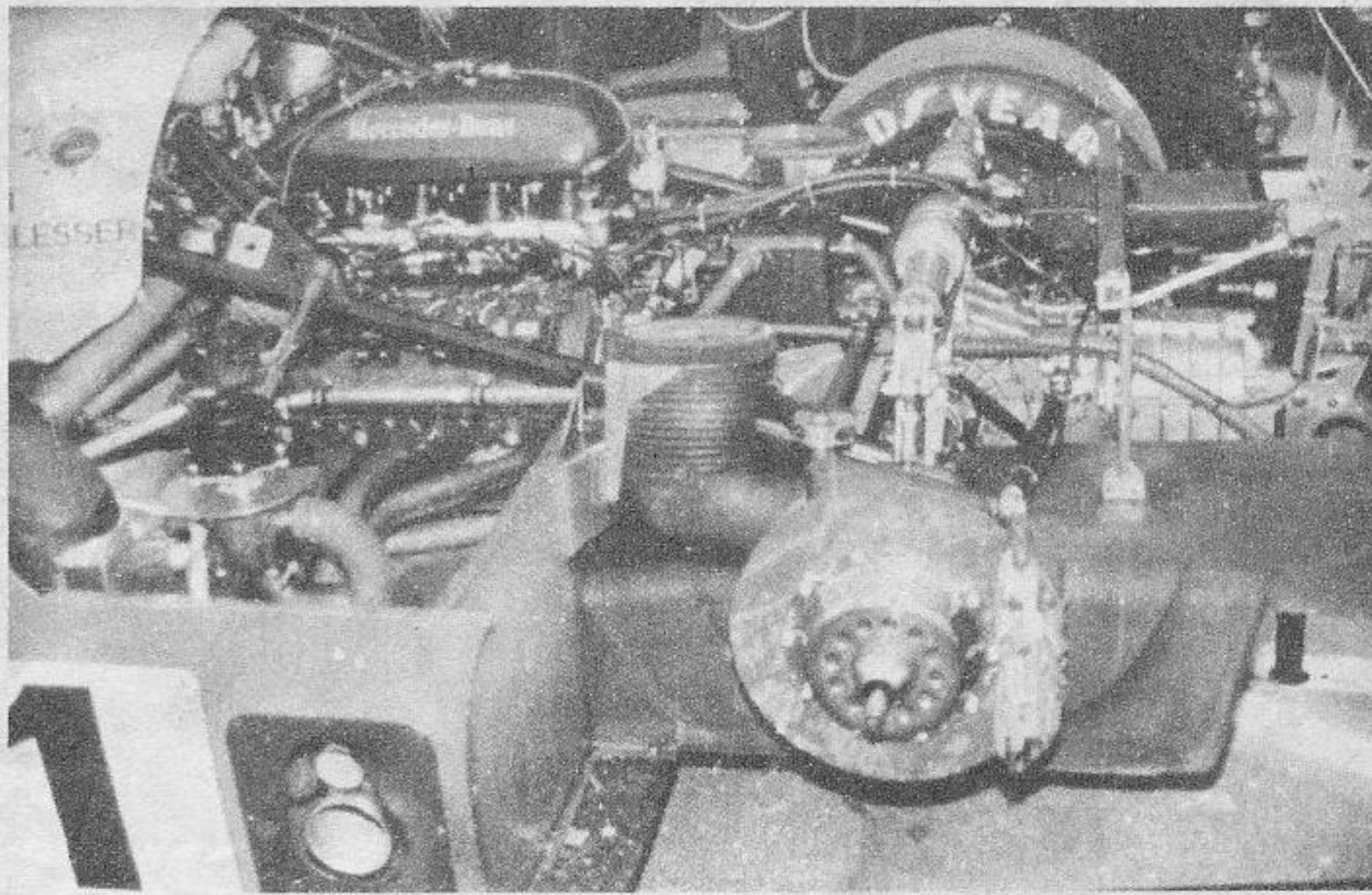
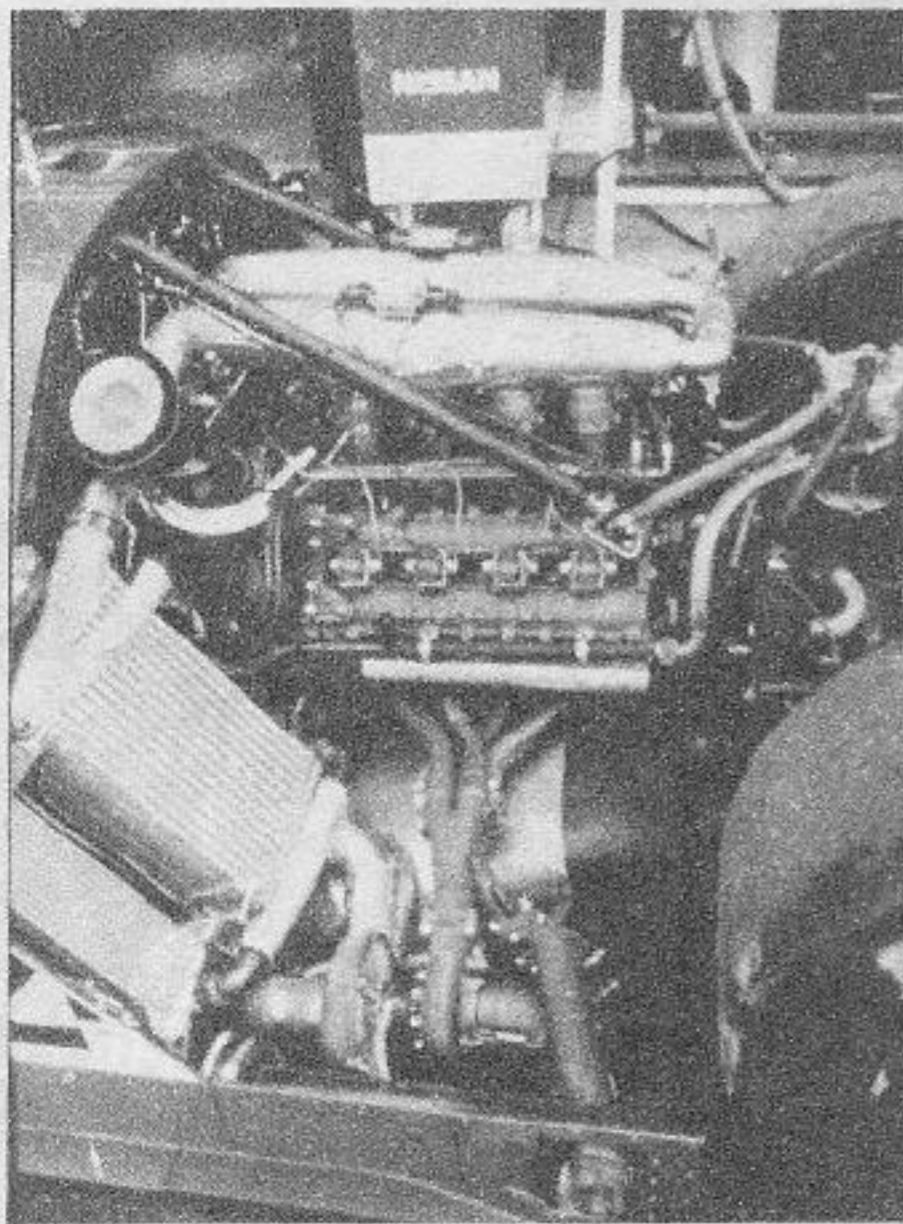
presentó en Italia la versión definitiva del R90CK realizada en Inglaterra, que dispone de mayor eficiencia aerodinámica que el coche '89 y un menor coeficiente de forma. Por el momento el punto crítico del Nissan es el consumo del V8 biturbo de 3,5 litros, sobre el cual están trabajando los ingleses de **Weslake**. Resuelto este problema y tal vez en circuitos de menor consumo, los Nissan podrán ser terceros en discordia.

Tras los innumerables despistes de **Johnny Dumfries** y el de **Geoff Lees** en carrera, poco pudo verse en Monza de los Toyota. Sin embargo, la conjunción del nuevo chasis 90 CV y del motor de 3,6 litros promete dar resultados a corto plazo para la formación nipona, criticada por algunos de

sus pilotos en relación a la velocidad de respuesta. "Estoy sorprendido por la lentitud con la cual trabajan en Toyota -decía Geoff Lees en Monza- porque parecen no darse cuenta que es necesario trabajar con mayor rapidez si se pretende tener el paso de equipos como Mercedes o Jaguar. Es una lástima porque el nuevo auto es bueno y sólo es necesario resolver ciertos problemas de consumo para ser verdaderamente competitivos".

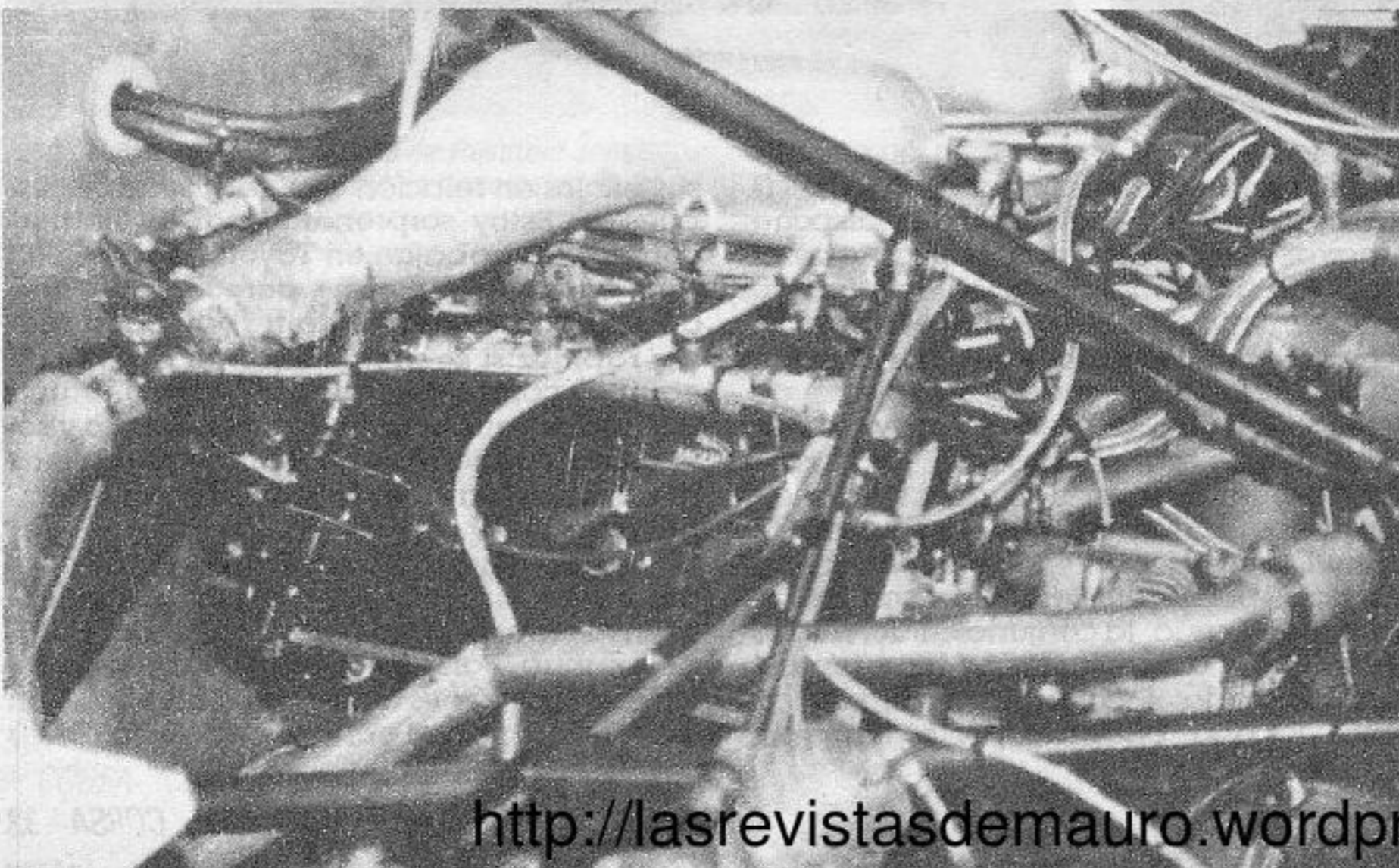
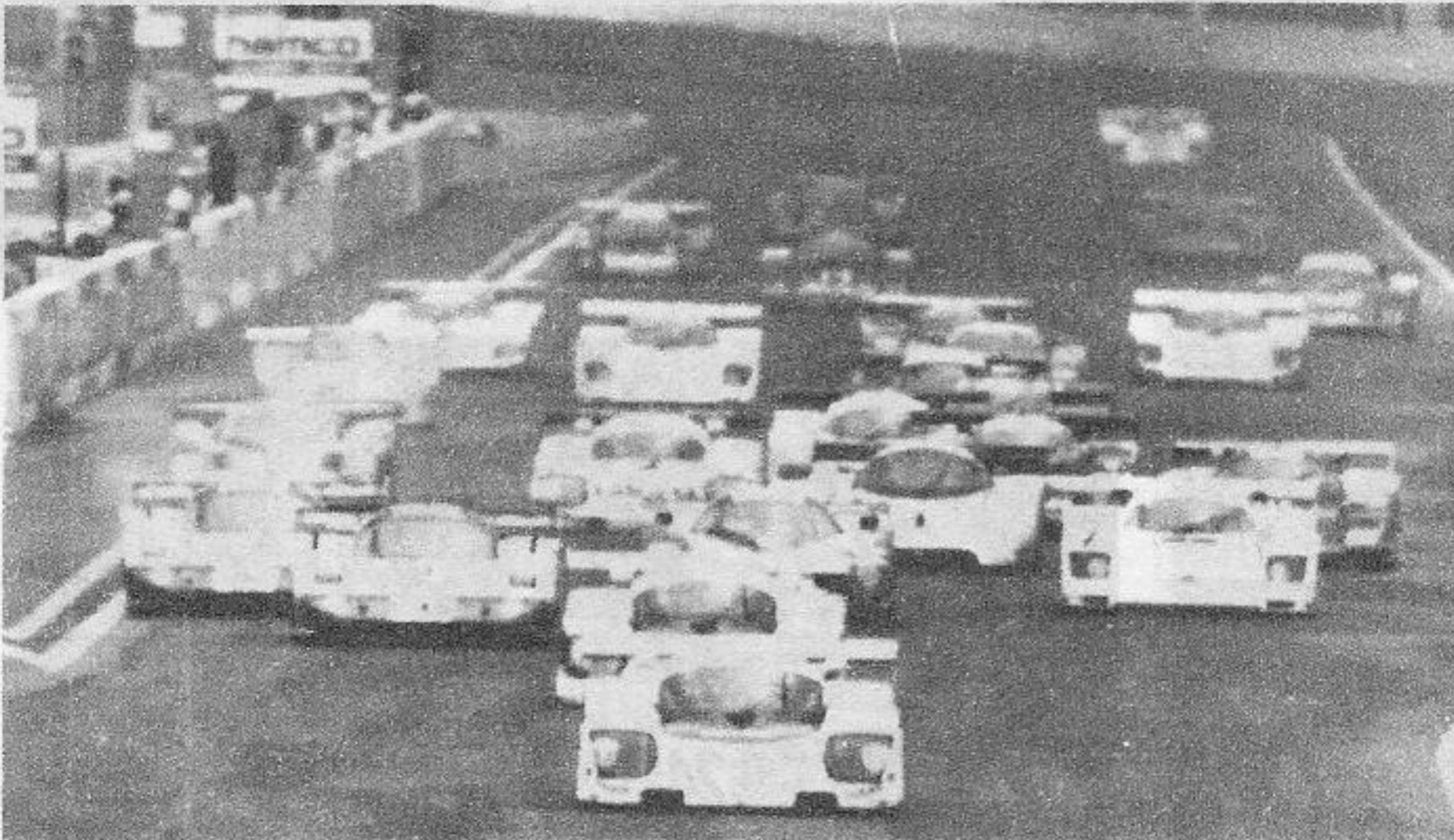
A esta altura del análisis debemos considerar a la quinta marca de prestigio presente en el campeonato. Representando el 50% del parque, **Porsche** no parece este año estar en condiciones de aspirar a una posición de privilegio en el certamen. Si bien ahora

1



1. Primer plano para uno de los turbocompresores del Nissan; a su lado, un intercambiador de calor. El chasis fue diseñado y fabricado en Inglaterra. El trabajo del equipo nipón no es para desdeñar. 2. En Monza debutó el chasis C-11 de Mercedes, que demostró gran efectividad. 3. Largada de la primera carrera del año, en Suzuka, con los dos Toyota en primer plano. 4. Intrincado bosque de cañerías, cables y tubos en el vano motor del Jaguar XJR-11. Próximamente este complicado panorama lo será más aún, cuando los autos del Tom Walkinshaw Racing incorporen las suspensiones activas.

3



4

la casa de Stuttgart está concentrado todos sus esfuerzos sobre la formación de **Reinhold Joest**-verdadera escudería oficial de la marca- esto no parece ser suficiente frente a lo que hace la competencia. El consumo -al menos por lo visto en un circuito exigente como Monza- sigue siendo un problema para el motor boxer germano, mientras que el arma de la confiabilidad no resulta en sí misma suficiente para aspirar a un resultado digno en competencias de poco más de 2 horas. Se sigue anunciando la aparición de un **nuevo chasis Porsche**, pero todo está ahora supeditado al programa con el motor aspirado.

En tanto, pasa **Oscar Larrauri** -piloto de punta del team **Brun**- las perspectivas de este año no resultan muy alentadoras, ya que últimamente las diferencias entre el equipo oficial y los privados se están haciendo cada vez más acentuadas y es por ello que el team-manager helvético decidió encarar un camino de desarrollo paralelo en EE. UU. que resulta trabajoso y caro. En realidad, para los coches alemanes -y en especial para **Brun**- serán las **24 Horas de Le Mans** la prueba donde podrán aspirar al mejor papel.

Sin pausas, en la categoría, se está ya pensando en el futuro, tanto sea en materia de nuevos arribos, como en el aspecto técnico. Este año debutará **Peugeot** con el **905** que este mes comenzará a rodar, mientras también **Lamborghini** debería entrar en la especialidad en combinación con **Spice**, que es precisamente por el momento el único "paladín" de los motores aspirados de 3,5 litros. Con 200 Kg menos de peso mínimo y sin restricción en cuanto a consumo, la buena performance de los **Spice-Cosworth** en Monza demuestra la validez de la fórmula. Si bien aún durante el año próximo podrán participar los motores turbo -para evitar la inutilización de la mayor parte del parque- una brida y una mayor restricción de consumo para los sobrealimentados deberá garantizar la competitividad de los nuevos ingresos oficiales que están invirtiendo en este sentido.

POTENCIAMOS

* REGATTA * FIAT UNO * ESCORT *
* LINEA RENAULT

EN BANCO DE PRUEBA PROPIO CON LA POTENCIA
GARANTIZADA Y A SU VISTA

SUSPENSIONES ESPECIALES



de Ernesto Perone

Pra. JUNTA 3085 (1406) - Capital. Tel. 611-3388

10 AÑOS AL SERVICIO DE VEHICULOS DE TRACCION INTEGRAL

- ASISTENCIA TECNICA
PARA VEHICULOS
DE TRACCION
EN LAS 4 RUEDAS.
- EQUIPOS ESPECIALES.
Envíos al interior

Todo



- Equipos especiales
- Asesoramiento técnico
- Fabricación de accesorios
especiales

HIPOLITO YRIGOYEN 4125.

FLORIDA.

Tel.: 760-4425. Envíos al interior

ROJAS 1901
Esq. J.B. Justo

Capital

JUAN B. JUSTO

3395

CASA CARPE PEUGEOT

• LINEA COMPLETA •
CHAPA • MECANICA • ACCESORIOS
TEL. 581-0784 Legítimos e importados

FIAT KAR S.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

- Motores completos • Cajas • Diferenciales • Partes Carrocerias

ESPECIALIDAD

LANCIA - BETA H.P.E. 1600 y 2000 - FIAT 132

JUAN B. JUSTO 3402. Cap. TEL. 582-3499; 581-2006

DISTRIBUIDORA

P. D'IPPOLITO S.A.

- VENTA DE REPUESTOS

PARA RECTIFICACION DE MOTORES

Envíos al interior en el día

Avda. del TRABAJO 3638. CAP. 612-5139; 611-4499

DISTRIBUIDORA CASEROS

- DEFLECTORES PARA:
Sierra Aniversario,
Escort Aniversario, Duna,
Fiat Uno y 505 Turbo.
- SPOILERS y FALDONES PARA:
Fiat Duna y Escort.
- MODELOS EXCLUSIVOS



SOMOS FABRICANTES

Envíos al interior
3 de FEBRERO 3643. Caseros (1678) 750-1453.

- REPARACION
- INSTALACION
- RECAMBIOS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

AUTOMOVILES NACIONALES é IMPORTADOS

HO

ESPECIALIDAD:

M. Benz ★ Ivecco ★ Scania ★ Ford 7000 y Deutz

Envíos al Interior

HIDRAULICA OESTE

ESTERO BELLACO 388

(alt. Rivadavia 12.100) - Ciudadela (1702) Tel. 657-2770

JOSE MASCIOTRA

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

JOSE P VARELA 6015
CAP. TEL. 642-5584

PROBLEMAS EN SU COCHE IMPORTADO

OSCAR AUTOMOTORES
LO SOLUCIONA

Servicio Técnico Automotor
ex Mecánico de Embajada

- AMC
- BUICK • FORD
- CADILLAC
- MERCEDES
- BENZ
- BMW
- etc.

JUAN D. PERON 3448

- CAPITAL - TEL. 87-4448

ESCAPES
ESPECIALES
COMPETICION



COLOCACION EN EL ACTO
Roosevelt 3641. Caseros.
Tel. 759-3810

BALNE

- Reparación Integral de
Tapas de Cilindros
- Standard Competición
- Desarrollos especiales
con Flujómetros



TANDIL 7363.
Mataderos. TEL. 687-3540

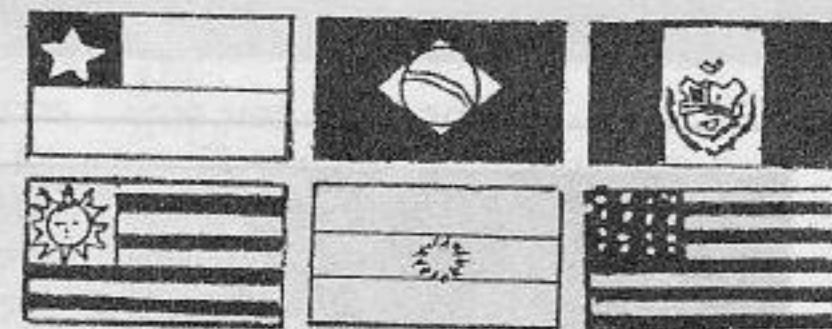
el elegido
de América...

VARA KART

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

Avda. Gral. Paz 13.929 (cp.1752)
Buenos Aires - Tel. 01-652-7937
Télex 23796 • ENIAK AR • Argentina
FAX N° (01) 652-1197

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



FORMULAS RENAULT

A

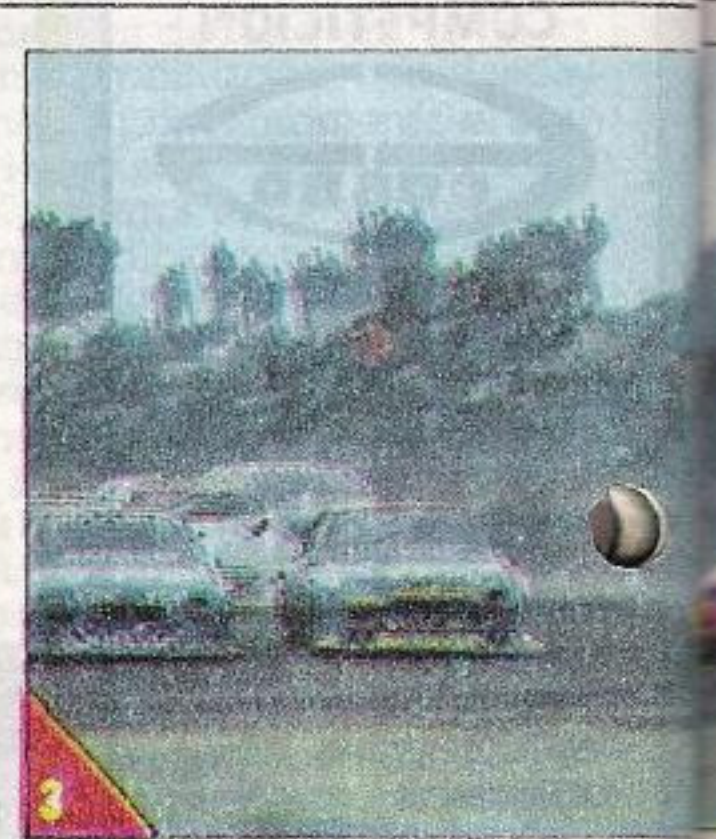
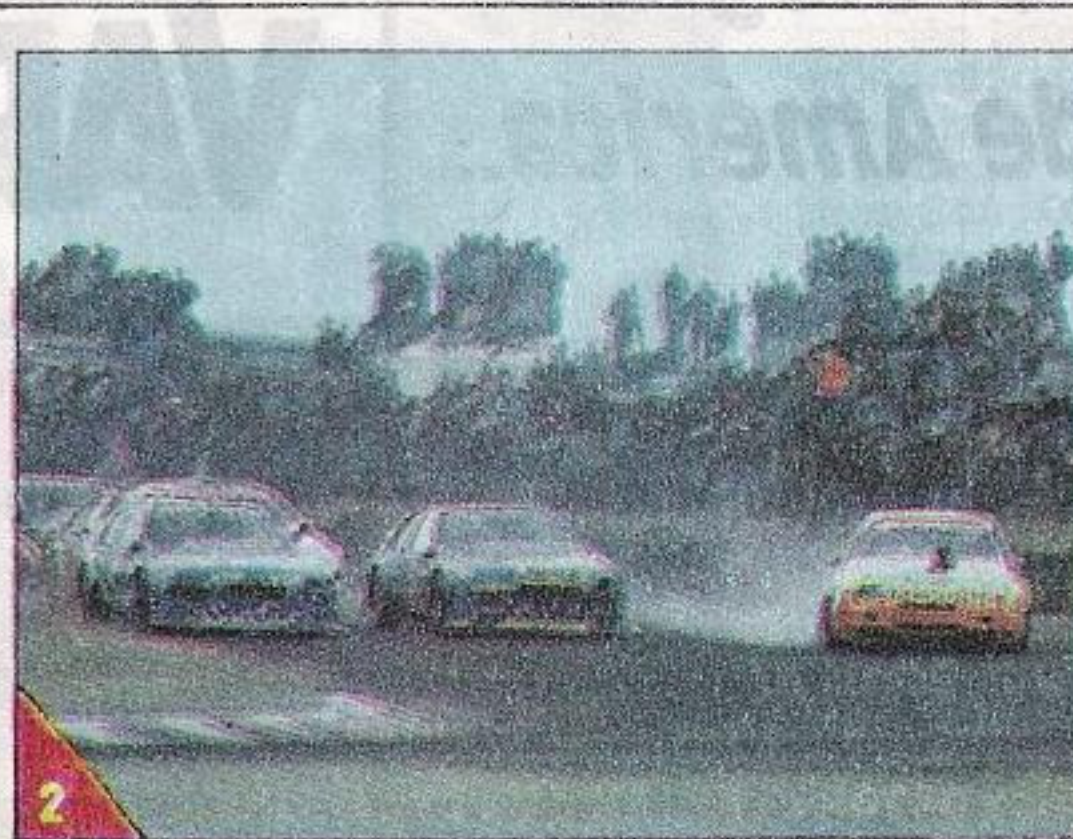
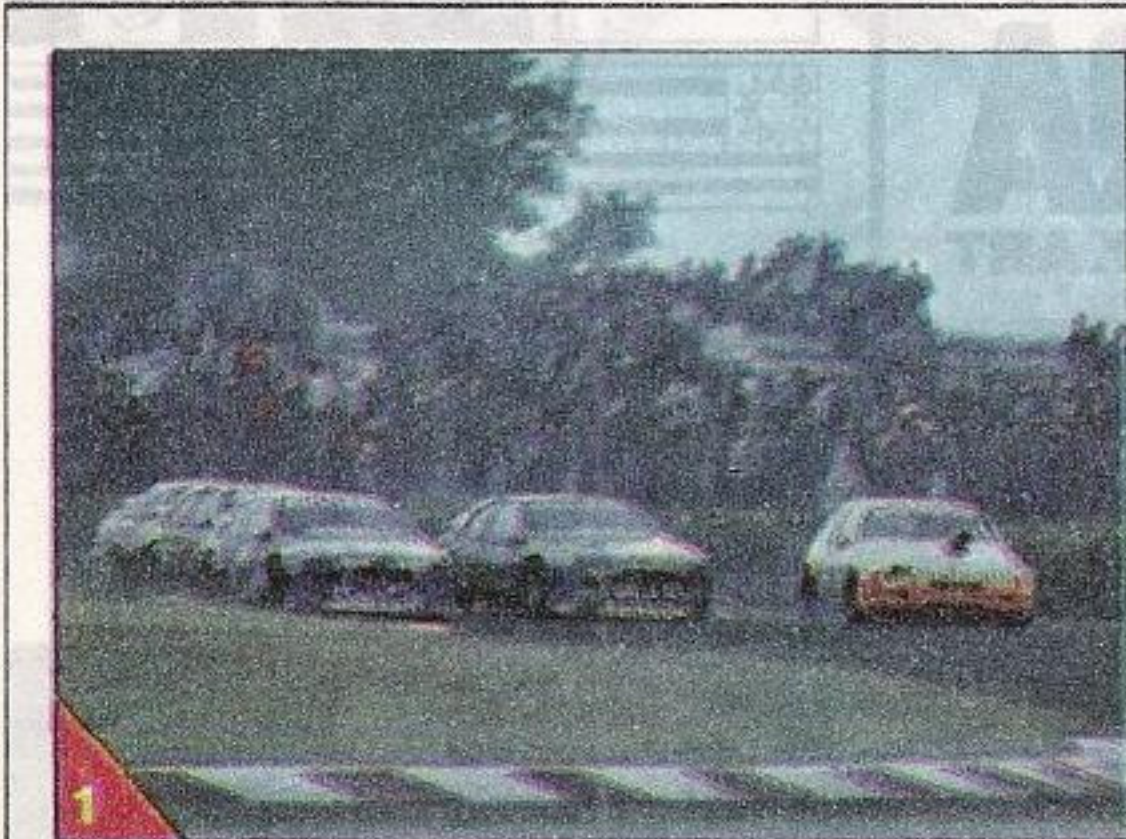


B



A. Traverso en boxes durante las pruebas de clasificación en las que lograra la "pole position". El Flaco de Ramallo remató su trabajo con un nuevo triunfo. B. Der Ohanessian le hizo "pressing" a Traverso y fue su sombra permanente llegando, incluso, a estar adelante en un tramo. C. Omar Martínez lidera el malón de la F.R.E., seguido por Paulizzi, D'Amico, Hernández, Bovone y el resto. **Fineschi Show:** Fue en la primera curva, en la que entró muy pasado como lo muestra la foto 1... En la segunda, trata de corregir mientras pasan Traverso por la cuerda, y Zuain por fuera. Se viene la jauría (3) y Fineschi continúa la corrección de su trayectoria. El viaje terminaría en el pasto mientras pasaba el resto (4), aunque luego continuaría pese al considerable retraso, hasta el abandono.

C



PETIDAS

Lo entregado por las tres categorías a su paso por el trazado bonaerense respondió a matices ya conocidos en lo referente a la lucha por el triunfo. Ello le quitó buena parte de sus atractivos a esta múltiple jornada



Carrera lineal, con pocas alternativas, con una tarea nuevamente contundente del equipo Berta Sport que colocó a **Traverso** en el primer lugar y devolvió al podio al campeón **Miguel Angel Guerra**, elaborando dos Coupés Renault Fuego de primera agua, más allá de la "vejez" de la N° 1 que ya está para jubilarse. Se dijo en el circuito que posiblemente en Paraná estaría el auto nuevo, o para San Jorge. Lo cierto es que dieron una muestra contundente de poderío y también de una amalgama no muy habitual de gente. La mano de **Scarazzini** tiene bastante

que ver en todo esto

El ritmo de la carrera fue lento en general. Tanto **Juan María Traverso** como **Gustavo Der Ohanessian** no necesitaron exigirse más allá de mitad de carrera (cuando ya habían desaparecido los rivales de marca, **Maldonado** y **Del Río**), y también **Zuain** y **J. L. Bessone**. A partir de entonces fue un solo del rombo, con la única amenaza que producía el meritorio **Oscar Fineschi** con su acercamiento al trío líder.

Lo de **Oltra** fue el premio al tesón, al trabajo de dientes apretados y sin horarios del equipo de **Carlos Akel**. Tienen expe-

LUCES Y SOMBRAS

TURISMO COMPETICION 2000

Lo bueno: El rendimiento alcanzado por los autos que elabora "Tilo" Vitelli. Durante las primeras cinco vueltas las tres Fuego estaban entre los siete primeros.

Lo malo: El clima que se vivió en boxes después de la carrera en el área de los equipos ganadores por la aparente desprolijidad del manejo de las ubicaciones de Ohanessian y Guerra. Hubo mucha tensión.

Lo mejor: La soberbia recuperación de Oscar Fineschi con la Ford Sierra que preparan Bini-Planetto después de la pasada de la vuelta inicial. Si bien los punteros no iban muy rápido, les descontaba a razón de medio segundo por vuelta.

Lo peor: Los pilotos que no miran los espejos cuando los punteros los alcanzan para sacarles una vuelta.

Lo positivo: La recuperación de Di Palma circulando cada vez más adelante con su berlina particular. Un trabajo de muy buen nivel.

La frustración: La de Guillermo Maldonado por la larga mala racha que no se corta. Nuevamente era ganador potencial y nuevamente hubo problemas.

Las buenas performances: Las de Urrutia y Zampa, con sus esquemas particulares.

Lo meritorio: La labor de Enrique Torriani.

El debut: Muy decoroso, el de Ernesto Rodríguez con el VW Gol que armó Edgardo Fernández, con la mecánica de Maldonado y la atención de los hermanos González.

La pregunta más escuchada: ¿Lo podía pasar Der Ohanessian a Traverso?

FORMULA DOS NACIONAL

Lo positivo: Que la categoría haya vuelto a reunir una buena cantidad de autos como en este caso fue de 24, aunque finalmente largaron 23.

Lo reiterado: El amplio dominio de Gabriel Massei.

Lo preocupante: La gran diferencia entre Gabriel Massei y el resto de la categoría. Dicho esto en función de la competitividad.

La promesa: De Henry Martín de intervenir en la próxima en caso que las pruebas con el motor Fial entreguen resultados aceptables.

El "desconocido": Juan Manuel Basco, anterior puntero del torneo, quien en ningún momento estuvo en el lote puntero.

El infortunado: Rolando Gorrini, que pudo estar en el podio de no mediar el problema mecánico que lo hizo abandonar.

FORMULA RENAULT ELF

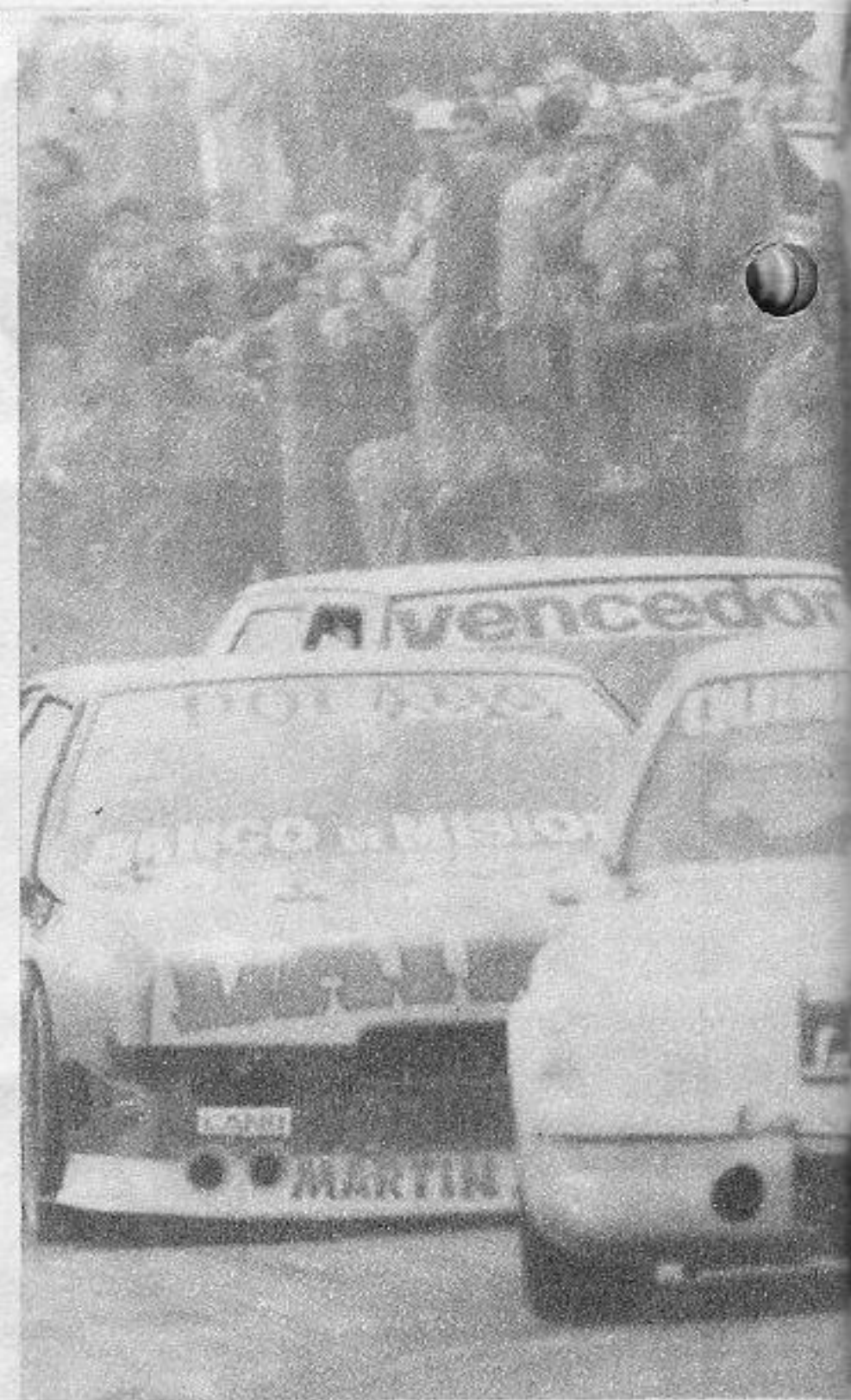
Lo llamativo: La gran diferencia que en todo momento impuso Omar Martínez.

La frustración: De Carlos Giavedoni, quien por segunda vez consecutiva debió abandonar en la misma largada. "Es increíble" no se cansaba de decir el pampeano.

La frase: "Si llueve no salimos de aquí por varios días". La dijeron varios pilotos e incluso algunos de la F.2 Nacional el sábado por la tarde, ante el cielo cubierto y con referencia al estado del terreno en donde estaban asentados sus equipos y casas rodantes.

El doblote: El de Juan Ramini colocando autos con sus motores en los dos primeros lugares de la clasificación.

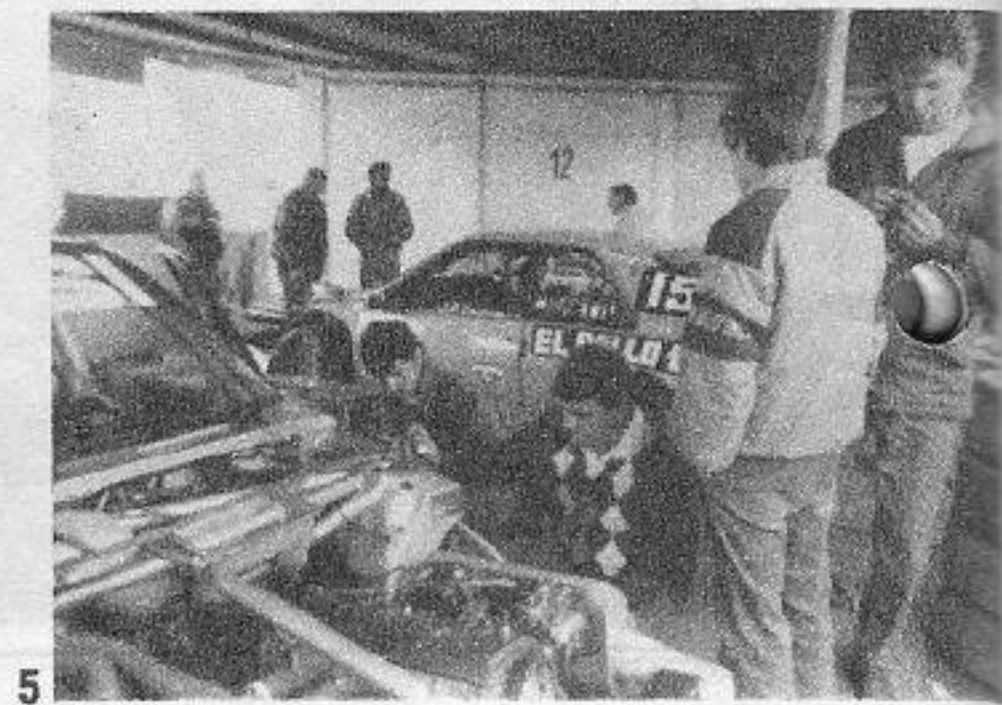
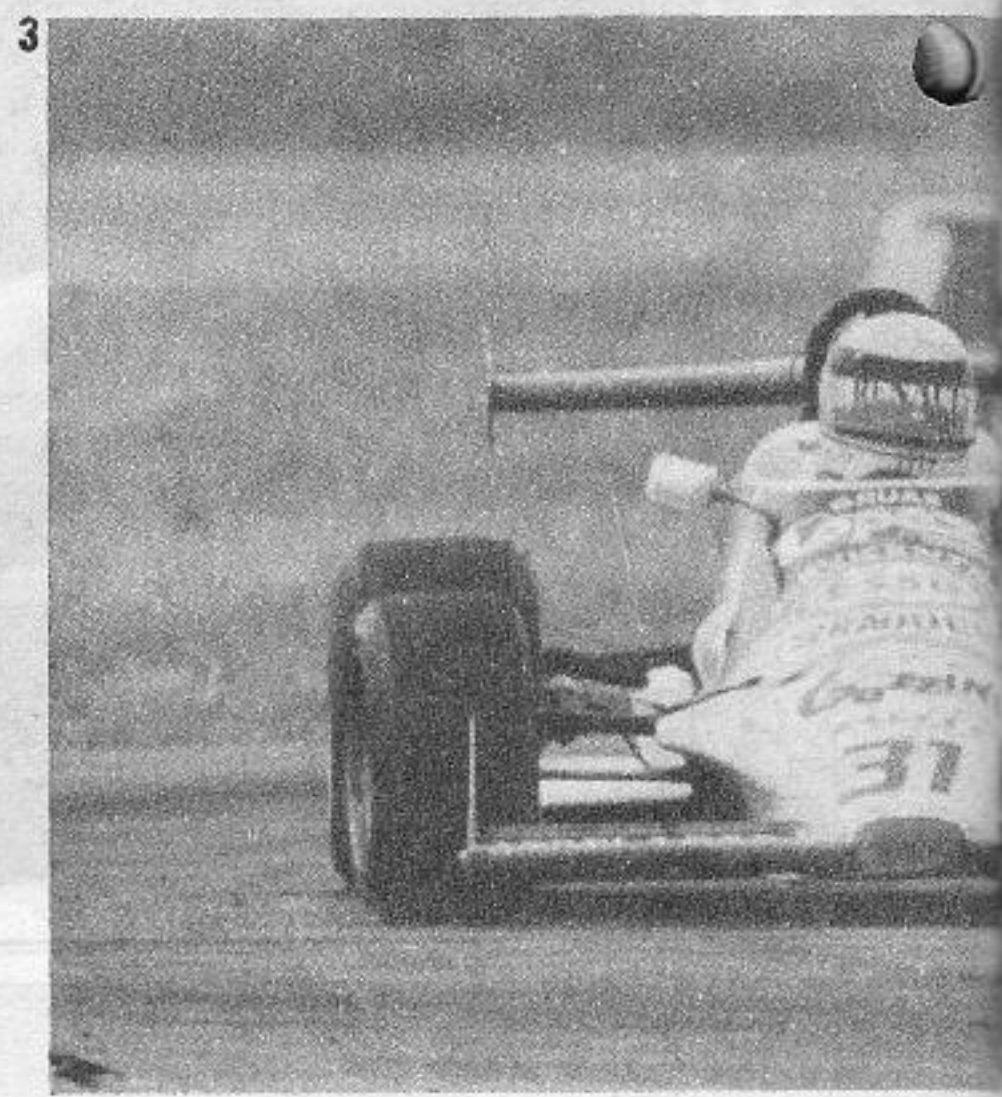
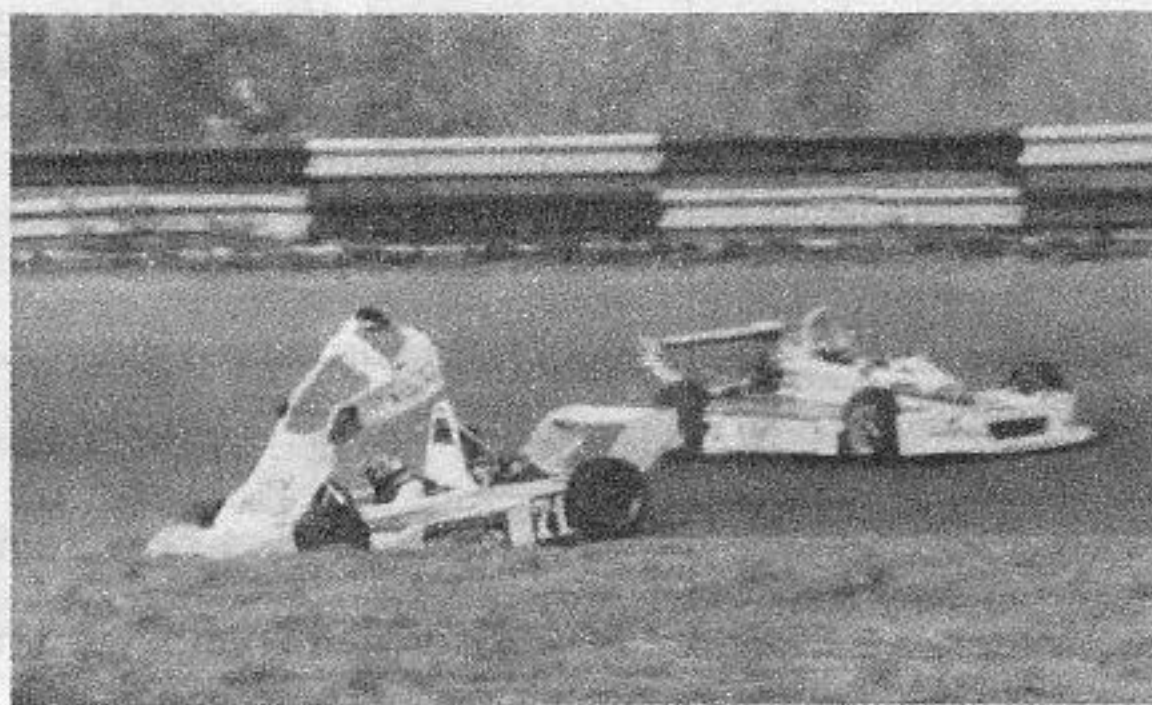
La ubicuidad: De José Ciantini, quien antes de la carrera reconocía su imposibilidad de plantearle lucha al Guri Martínez. "Tiene mucha



riencia y conocen muchos de esos malos momentos. El cuarto puesto fue más de lo que ellos mismos esperaban para un fin de semana tan complicado. **Di Palma y Urrutia** pusieron toda la carne en el asador en el momento de la definición y entregaron su talento y capacidad. Lo mismo ocurrió con **Zampa y "Cocho López"**, que también lograron enderezar un fin de semana que no venía bien para ambos. El equipo de **Antelo** también sabe lo que es trabajar "a full", y el de Zampa, comandado por **Omar Sutura**, totalmente rosarino ahora, consiguieron un resultado mejor de lo esperado. El Fiat Regatta no se adaptó a las rugosidades del piso del trazado y el motor se pasaba de vueltas aun en la recta, por las veces que las ruedas motrices se despegaban del piso.

Lo de **Torriani y Rodríguez** fue meritorio por haber completado la carrera en un dibujo que castiga mucho a los motores. Buenos sus trabajos y el de sus equipos.

Debemos rescatar también lo de **Zucín y Del Río**, en tareas frustradas en cuanto al resultado final, pero importantes mientras estuvieron adelante. El despiste de este fue uno de los hechos más lamentados por el





BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club de Nueve de Julio.

Accesos: Cuatro, todos de tierra y en muy buen estado. Bueno. **3** puntos.

Controles: Excelentes. Rápidos y eficientes. **5**

Estado del circuito: No está al nivel de las categorías. Malo. **1**

Comodidades: Para el público muy pocas. Regulares. **2**

Boxes (Instalaciones): Falta bastante aún. Regulares. **2**

Boxes (Condiciones de trabajo): Fueron deplorables en algunos casos. El camión que llevaba agua a las casas rodantes inundó buena parte de las calles internas y las tornó intransitables. Malas. **1**

Seguridad: Bastante buena. **3**

Promoción del espectáculo: Muy buena. **4**

Servicio de prensa: Mucho mejor que el año pasado y con el teléfono en la misma sala de prensa. Muy bueno. **4**

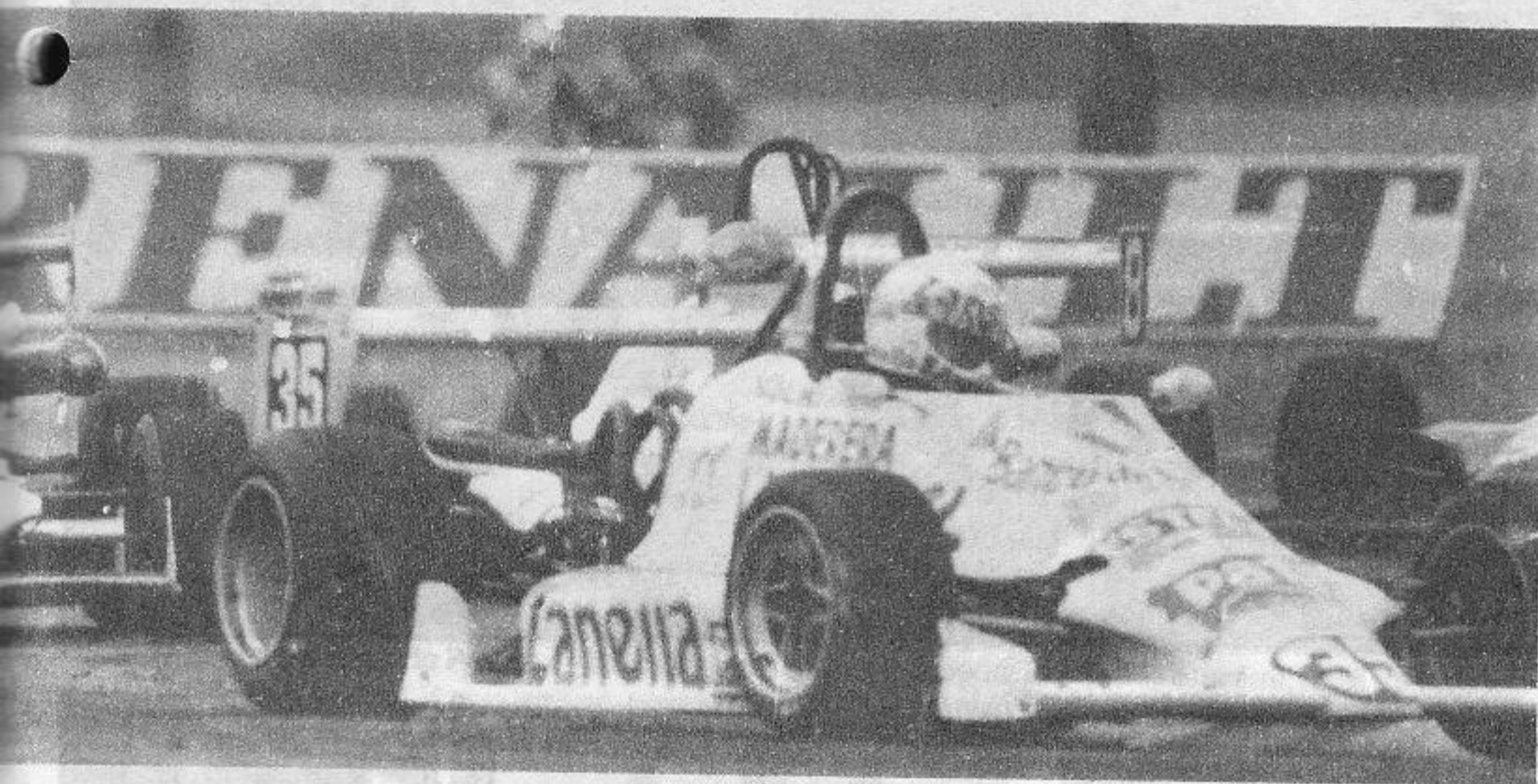
Puntualidad: Hubo demoras los tres días. Mala. **1**

Total: 26 puntos (ideal 50).



T.C. 2000 a GUILLERMO MALDONADO

El sábado había vaticinado: "El que mañana gire en un ritmo de 1m20 y fracción por vuelta gana". El lo hizo luego de su detención pero, obviamente, no ganó. Pero qué ritmo señores. Después de la parada recorrió 20 vueltas. 18 las encerró en sólo 94/100 y girando siempre en 1m20. Sólo dos veces empujó cuando pasó a Bakst y Pedernera. Una maravilla de equilibrio y rendimiento. La mala racha ya se cortará. El triunfo se acerca.



FORMULA RENAULT ELF a MARCELO MICHELINI

Este coterráneo de "Poppy" Larrauri sigue afirmando en la categoría y en Nueve de Julio lo demostró con una meritoria tarea, donde combinó el temple para mantenerse firme en el reñido grupo de escoltas de Martínez con el criterio para darse por satisfecho con el segundo lugar ante la imposibilidad de alcanzarlo al "Guri".



FORMULA DOS NACIONAL a RICARDO GRINOVERO

No estaba para mayores lucimientos ante un motor carente de todo su potencial, pero el enterrriano no bajó los brazos y ayudado por el abandono de Gorrini y el retraso de Saborette, entabló una interesante lucha con Mandrini por el tercer puesto, que definió a su favor, aprovechando debidamente su oportunidad.



1. Bakst, Zampa, Urrutia y, oculto, "Cocho López" cuidando su último motor. 2. Konjuh, seguido por Fineschi y, más atrás, por Serafini. Ninguno de los tres pudo completar el total de la carrera. 3. Solmi, Basco y Zanatta negociando el mixto en los primeros momentos de la brega. 4. Tejera pierde la carlinga y entra en trompo mientras pasa Dimaro. "Me tocaron", dijo el piloto al bajarse del auto. 5. Di Palma trabaja sobre su R. 18 con el que lograra el 5º lugar. 6. "Capucha" Ballario circula delante de Morgan, G. Ballario, D'Amico y De Mateo.

FORMULAS REPETIDAS

público, porque en ese momento era la carta de Ford para intentar intercalarse en la avanzada del rombo que comandaba la prueba. Si Jorge llegaba a ellos la cosa sería a todo o nada, ya que tanto Traverso como el puntero del campeonato-Ohanessian-tendrían que usar ese régimen de más que guardaban. Porque esperaban ese ataque, es que **Scarazzini y Vitelli** relacionaron largas las quintas de sus autos, para que cuando debieran viajar en succión, los motores "bancaran" el régimen a que serían sometidos.

Del Río nos había dicho que utilizaría todo el potencial del motor para alcanzar a las Renault Fuego. La actitud quizá excesivamente temperamental de **J. L. Bessone** lo dejó sin esa posibilidad. Es evidente que este último tiene un auto de primer nivel pero él no tiene aún la experiencia necesaria para estar en ese grupo y debería obtenerla de a poco. Sobre todo cuando ha comido sólo dos pruebas, después de muchos meses sin entrenamiento sobre los autos. Todas las veces en Nueve de Julio condenaron su

maniobra por la que desapareció Del Río y luego, también él mismo.

¿PODIA GANAR OHANESSIAN?

Ohanessian merece un párrafo aparte ya que volvió a ser benevolente con Traverso. Demostró que lo respetó y también que podía pasarlo. Pero atención que superar al campeón no es fácil, ni el dúo de punta venía tirando con todo. Habría que ver qué pasaba si estaban apurados, y cuál de las dos Renault Fuego tenía más. De cualquier manera, la

1. Amontonados los F.2N en el mixto con Sunani en primer plano, seguido por Grinóvero, Saboretti y el resto de la jauría. Poco después, todos se distanciaron... demasiado. 2. Octavo puesto final para Sergio Solmi, a quien vemos trabajando con Jorge Fontana y su equipo. 3. Reparación de Fortunato con el Peugeot 505. El piloto, Pronello y un colaborador trabajan sobre la trompa. 4. Animado diálogo entre Carlos Angió, el Ing. Alberto Garibaldi (hombres de Ford) y el Ing. Bogdan Merkwiecz (Renault) el sábado 12 por la tarde.



1



2

40 - CORSA



3

congoja de Gustavo -quien estuvo más de media hora encerrado en su motor prácticamente a solas con su tristeza- fue por el planteo que se suscitó en los boxes durante y después de la carrera, cuando aparentemente se lo habría querido "parar" provocando el acceso de Guerra al segundo lugar. Como dijo Gustavo, no hubo carteles, pero sí señas no demasiado claras, como para que aflojara el ritmo. Lo cierto es que todo quedó como estaba en la pista y esa situación no dejó feliz a algunos. Es el precio que hay que pagar cuando se asume la responsabilidad de compartir un equipo de profesionales. Es probable que el joven Der Ohanessian todavía no haya asimilado en su fuero íntimo esa situación, que se le presenta por primera vez, pero aunque cuesta admitirlo, ese es el camino del automovilismo de hoy.

MONOLOGO EN MONOPOSTOS

Los monopostos tampoco aportaron lo suyo para que quienes se llegaron hasta Nueve de Julio pudiesen llevarse un emotivo recuerdo. Es que tanto **Omar Martínez**, en la **Fórmula Renault Elf**, como **Gabriel Massei**, en la **Fórmula Dos Nacional**, impusieron desde el mismo comienzo de la actividad, un dominio tan abrumador que no resultó sorprendente verlos prevalecer con tanta amplitud en las respectivas carreras.

Entre ambas producciones lo más rescatable quedó para la **Fórmula Renault**. Por supuesto que del concepto queda excluido lo del "Gurí", que hizo lo suyo al amparo de la excelente mecánica de **Juan José Rami** llevando con contundencia y esta vez con solvencia, quizás ayudado por la comodidad con que manejó el trámite, al Crespi, rumbo a una victoria, que ante la deserción de Pauliz-

zi vuelve a colocarlo en "carretera" por el campeonato. Ese título que de repetir lo de Nueve de Julio, tendrá al entremiano como su gran candidato.


Si en cambio es justo rescatar lo sucedido detrás del "Gurí". Con la interesante disputa que hubo por el lugar de escolta y donde los experimentados **Walter Paulizzi**, **Juan Bovone** y **Eduardo Ballario** se mezclaron con esos jóvenes que cada vez pisan más fuerte, como **José Ciantini**, **Marcelo Michelini**, **Walter Hernández**, **Daniel Balassone** y **Javier Balzano**. Las distintas circunstancias favorecieron el encumbramiento final de Michelini y Balassone, quien así sumó su segundo podio consecutivo, pero esto no quita el reconocimiento general. Una lista en la que también hay que hacerle un lugar a **Mario D'Amico**, de sólida tarea tras escalar del lugar diecinueve de largada al quinto en el cómputo general. Como última reflexión vale señalar como matiz positivo la consolidación de esta nueva generación, que ya en niveles destacados, asegura la continuidad de la buena imagen que la categoría posee en el ámbito nacional.

Menos argumentos favorables pudo ofrecer la Fórmula Dos Nacional. Porque lo de **Gabriel Massei** fue aplastante, ya desde la clasificación con esa diferencia cercana al segundo que puso con relación a su escolta y que el domingo ratificó en carrera al manejar el trámite a su antojo. Y también porque detrás del "Pato", la cosa estuvo bastante tranquila y sólo se ganó la mención el duelo que hasta el final mantuvieron **Grinóvero** y **Mandrini** por el tercer puesto.

De Massei ya hemos dicho casi todo. Resta agregar que por lo visto esta actualidad de la categoría parece quedarle

chica a la infraestructura del equipo, el rendimiento del auto y la efectividad del piloto de **Marcos Juárez**. Una situación que vista objetivamente dista de beneficiar a la competitividad de esta Fórmula Dos, a la que todavía le restan aprobar algunas materias para responder a las expectativas creadas en el comienzo de la temporada.

Del resto hay que mirar con cierta preocupación esa actitud de resignación casi total (Gjurisich fue la excepción) percibida en Nueve de Julio ante

la superioridad mencionada. Por cierto que no es sencillo, fundamentalmente por lo económico, alcanzar los niveles del tricampeón. Pero tampoco es imposible si se persevera por el camino del trabajo y la dedicación. Y este desafío queda como esperanza para que los monopolios de **Gabriel Massei** dejen de constituirse en el tema obligado de la Fórmula Dos Nacional. 

CARLOS MARINCOVICH ESCRIBE PARA CORSA TRAVERSO & CIA.

Concluyó el quinto episodio del T.C.2000 de 1990, con un nuevo triunfo de **Juan M. Traverso** -y van...- en la categoría, a bordo de la **Fuego de Renault**, marca que va en busca de su quinto campeonato consecutivo.

Tuvo en esta oportunidad, nuevamente a **Gustavo Der Ohanessian** como "partenaire", un compañero de lujo, y remató el podio **Miguel A. Guerra**, llevándose todo, el equipo oficial y semioficial Renault.

Ya del genio y la figura de **Juan María**, creo que no hay mucho por agregar, pero de Gustavo decían muchos en Nueve de Julio, que les hubiese gustado ver un mano a mano con Traverso, y yo pensaba: "Claro, me gustaría verlo con Gustavo..." y también con "Yoyo", con **Del Río**, con "Cocho", con **Di Palma**, con **Fineschi**, con **Guerra**, etc. (por la categoría y por muchas otras cosas más), pero lo cierto es que **Der Ohanessian** ya se colocó por mérito propio en la galería de los grandes, con un manejo perfecto, pulido, sin errores, y esto lo certificaba ver cómo acompañaba en la succión al "Flaco" de **Ramallo**. Y frenando hasta la entrada a los mixtos, sin separarse más de un metro de la cola de la **Fuego celeste**, azul y blanca. Además, Gustavo hace una letra que la señorita directora felicitó y recompensará en su momento...

Lástima una vez más lo de **Maldonado**, que ya no es cuestión de suerte, decía en la casilla rodante, la esposa de "Yoyo", y tal vez tenga algo de razón. Hasta no hace mucho, subir al podio era un triunfo para la marca... Hoy, las presiones y compromisos piden éxitos, y todos sabemos, al igual que **Guillermo**, que el potencial, auto y piloto, están para ganar. Seguramente con tranquilidad y el trabajo que siempre pone **Maldonado**, este triunfo ya llegará.

Ahora quiero referirme al "Fino" **Fineschi**, que tiene las mismas condiciones de **Ohanessian**, pero al que también, la necesidad de resultados le hace cometer errores y perder posibilidades que están a la vista; otro gran piloto, pero en torno al equipo hay que poner mejor estrategia. **Jorge Omar Del Río**, quien por ahora aparece con mejores posibilidades por el lado de **Ford**, quedó fuera de carrera muy tempranamente en una confusa riña con **José Luis Bessone**, quien me pareció no estuvo muy caballero... **Silvio Oltra**, a la postre la mejor **XR4** clasificada, tuvo problemas de frenos durante todo el fin de semana, según sus declaraciones, llegando también en carrera a tener una lucha estéril con **Fineschi**. Tal vez el equipo **Ford** deba pensar que en ciertos circuitos como el de Nueve de Julio, una buena estrategia de "tirar" sus pilotos juntos, podría haber dado buenos resultados. Reconozco por experiencia propia, lo que allí significa la succión; y si no, consultemos a **Fineschi** cómo ganó en este circuito a **Jorge Guiral** en la monomarca **Sierra** en 1986. Si agregamos que "Cocho López" en ningún momento pudo encontrar un auto equilibrado, además de no contar con buena velocidad final para luchar en este circuito, completamos los argumentos del por qué funcionó con tanta contundencia el equipo "oficial y semioficial" de Renault, al que se le sumaron la velocidad de **Zuain**, perjudicado cuando "Yoyo" sacó su auto al pasto a raíz del inconveniente sufrido, y la de **José L. Bessone**.

Carlos Marinovich



• Doble Road-Test •

Parabrisas

Fiat Uno/Tipo 1.6

(3 y 5 puertas)

Evaluación a fondo de dos modelos, equipados con los nuevos motores "Tipo", que se lanzarán próximamente al mercado.



DESDE EUROPA

ENVIADOS ESPECIALES

TODO EL SALON DE TURIN

Las novedades del mercado y el panorama de la industria automotriz europea

ADEMAS

- Lanzamiento de la Renault-21 Nevada
- Informe especial sobre neumáticos argentinos. Medidas y características.

Parabrisas

La revista integral del automóvil

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Cinema

informa

Thompson
THOMPSON

CALENDARIO DEPORTIVO '90

FECHA	TC	TC-2000	F.R.ELF	F-2 N	147 ACTC	TURISMO	RALLY NAC	F-3 SUDAM	F-1
MAY	20	Bs. As.					18 al 20/5 R. Lago	Brasilia	
	27				Allen	Allen			Mónaco
JUNIO	3	San Lorenzo						Golania	
	10		San Jorge	San Jorge	San Jorge				Canadá
	17					Bs. As.	Bs. As.		
JULIO	24	A designar							México
	1		Paraná?	Paraná?	Paraná?				
	8	S. del Estero				Córdoba	Córdoba	9/7 Desafío Obs. Cba.	Francia
	15							Desaf. S. Fe	Inglaterra
AGOST	22							Jacarapeguá	
	29	Bs. As.					23 al 29/7 Argentina		Alemania
	5					Sta. Rosa	Sta. Rosa		
SEPTIEM	12								Hungría
	19	A designar						Interlagos	
	26					Bs. As.	Bs. As.		Bélgica
	2								Italia
OCTUBR	9	Mendoza							
	16					Sta. Rosa	Sta. Rosa	Bs. As.	
	23	A designar							Portugal
NOVIE	30								España
	7	Balcarce							
	14								
	21							San Juan	Japón
NOVIE	28						Chile (L. Vizc. o V. del Mar)		
	4	Junin o B. Bca.							Australia
	11								
DICIEM	18	Lobos						P. Alegre	
	25								
	2	Tandil							
DICIEM	9								
	16								
	23								P. del Este
	30								

POSICIONES EN LOS CAMPEONATOS

Mouras Satriano Aventin Ramos Castellano Morresi De Benedictis Hernández Minerino Marcos O. Aventin	D. Ohanesian Traverso C. López Guerra Del Rio Maldonado Di Palma Bessone Fineschi Zuain Urrutia Oliva Bakst Gugliano	Paulizi Martinez E. Ballario Balassone Micheini Giavedoni Bovone Fernández Solmi Cianini Neviani Dellasantina D'Amico	G. Massei Pasco Mandini Giurisch Solmi Suriani Grinovero Gorini Fonte Zanata Saboretti Canti	Baldinelli Fosatti Passorelli Ramogide "P. Pilo" Graco Slippa Quattrocci Koupassian Dominguez	Clase 2 Zanatta Verna González Clase 3 Bonomo Valenti Giorg Peon Pairetti E. Sierra Del Campo Eidilstein Barietta Sinelli	Clase 3 Rales Menem (H) D. Rodriguez Miglio Debasa Clase 2 Rosso Bescham Gianre Clase 1 Salma Antero Rales	Kissing Peporano Friedrich Filipaleri Mufatto Bugliotti Belloso "Alencar jr."	Senna Prost Berger Patrese Alessi Bautsen Piquet Nanini
---	---	---	---	--	---	---	--	--



REPUESTOS
LEGITIMOS
SUSPENSION Y
TREN DELANTERO

DISTRIBUIDORA
Cinema

HONDURAS 5259 CAPITAL
TEL.: 72-8381/4697
71-9062/6600
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

CCFLIX 825-4276

2021VA

CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494, Correo Central o deposítelo personalmente en Belgrano 1580 1º Piso, 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.

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

1.0 Automóviles de competición (Compra, venta, permuta)	4.0 Pick-ups (Compra, venta, permuta)
2.0 Automóviles (Compra, venta, permuta)	5.0 Motocicletas (Compra, venta, permuta)
2.1 Automóviles de colección (Compra, venta, permuta)	6.0 Repuestos y accesorios (Compra, venta, permuta)
2.2 Automóviles importados (Compra, venta, permuta)	7.0 Herramientas y máquinas (Compra, venta, permuta)
2.3 Autos fuera de serie (Compra, venta, permuta)	8.0 Náutica (Compra, venta, permuta)
2.4 Auto ahorro (Compra, venta, permuta)	9.0 Casas rodantes y trailers
3.0 Camiones (Compra, venta, permuta)	10.0 Varios
	11.0 Automodelismo

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Norberto 'TITI' Dellasantina ALQUILA F.R.E. Tullia XXII listo para largar con atención incluida para debutar y codearse con los pilotos de punta. Llamar al T.E. (0472) 26194.

Vendo o alquilo VW Gacel Turismo Pista Clase Dos - 0 KM - y Fiat 147 Monomarca A.C.T.C. - 0 km - Únicamente para entendidos - Miran-

da 5150
Regata 85 de rally. Caja arrimada. A patentar, completo, casi flamante y sin ningún golpe, vendo. Gran oportunidad TE (01) 258-8352, Jorge.

Fiat SE 1.5. Turismo Pista, modelo 1986, muy apto para el Turismo Provincial, otros zonales de pista o rally. Totalmente equipado, motor con fierros Balestrini, caja arrimada. Llamar a 0395-2895 (Rody).

CORSA Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central	1000 - Capital Federal			
	Para publicar gratuitamente en avisos clasificados			
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
RUBRO	Llene cada casillero con una palabra o cifra.			

Vendo Karting chasis Vara motor Zanella 125 c.c. preparación Acuña todo nuevo. Solo corrió tres carreras. Sensación en Ushuaia. elementos de primer nivel precio US\$ 1500. Fernando 761-2613 horario comercial.

Fernando Piñeyro vende Kart competición chasis Vara motor Zanella 125 c.c. campeón con todo lo mejor Tel: 761-2613 hasta las 18 hs.

Karting Vara motor Zanella - Gac carburador Tillotson en ablande muy prolijo US\$ 300 Tel. 982-5485 Campichuelo 560 Tel. 982-5485.

Vendo F.R.E. Tullia 23, Motor Reybet. Completo listo para largar y con muchos repuestos. Muchachos no perderse esta oportunidad. Av. Constitución 5892. Cap.Fed. TE. (01) 572-2269.

Henry Martín vende su F.R.E. Tullia 23. Motor Reybet, caja TCM, todas las relaciones. Llantas, gomas de lluvia, frenos Pozzi. Repuestos varios. Listo para largar, ganar y besar a las chicas del podio. Tratar al T.E. (01) 791-8659.

Carlos Galichio

vende Gacel clase 2 ganador en Pigüé Manuel Artigas 585 Capital.

Horacio Lepiane vende Sierra XR4 para T.C. 2000 lista para largar TE. 611-4996.

Tito Vitelli vende Renault Fuego con todos los adelantos generación 9 TE. 855-0134 Caldas 223 Capital.

Fiat 600 F07 joya. Barato. permuta Av. San Martín 1943 Rafael Calzada

Ford Falcon Stock Car para entendidos listos para largar urgente por viaje auto Ranqueado con prueba incluida llamar 207-4621 preguntar por Carlos todo el día.

07 Sport 850 clase 3 campeón 1989 todos los fierros para largar en punta US\$ 1500 Campichuelo 558 982-5485

Stock Car Falcón listo para largar todos los fierros tratar Gral. Urquiza 1231 Capital.

Auto-Peña compra Falcon stock-Car terminado o semiterminado. Buen estado. Resolución inmediata comunicarse horario comercial 620-3572/3009/1758.

Torino stock car urgente por viaje con todos los fierros auto en ranking a probar barato llamar 207-4621 preguntar por Carlos todo el día.

Fórmula Renault chasis Depac nuevo (dos carreras) pontones frenos Pozzi doce llantas motor Pou 'okm' caja Meriggi completa otro chasis completo desarmado. Trailer permuta Hugo Nanzer 051-225049/80-6554 Córdoba.

Santiago González vende Torino stock car con trailer listo para largar dos trompas muchos repuestos buen auto US\$ 4500. Permutaría 2436401 Viena 256 Lomas de Zamora.

Fiat 6000 F. 07 joya barato Av. San Martín 1943. Rafael Calzada

Karting para niños, chasis c/carrocería, jaula antivuelco, alerón - motor Televel nuevo, 100cc c/embrague centrifugo - repuestos, motores. Albertó 410 y Azcuénaga, Villa Lynch a 1 cuadra Av. Gral Paz y Av. San Martín.

Vendo karting cat libre 125 chasis Vara motor RF todo 0 km. listo para largar

632-0245 Sr. Carlos de 8 a 21 L.A.S.A.

Fiat 128 Rally c/ motor 1100 o 1300 - caja de 5ta arrimada - coche de punta subcampeón '87 (021)44630 José Luis Catera -

Fiat 128 1100 para rally o pista de tierra. Mecánica 10 puntos (motor Machete Esteban); recién pintado, prolijo, jaula y butaca Fades nuevas, caja arrimada, instrumental Jaegger. 4º Campeonato Bonaerense 1989. Vende Carlos Arzeno TE (01) 45-2626 (oficina) o (01) 791-9143 (particular).

Fiat 128 1100 Rally. Auto campeón 88 y subcampeón 89 del Rally Bonaerense mecánica Machete Esteban. Vende Fernando Andrés (0355) 22398 (oficina).

2.0 Automóviles -VENTA-
FIAT 128 IAVA Europa modelo '79. Motor de 102 HP excelente. Vendo urgente TE (01) 795-9984.

Volkswagen escarabajo modelo '58 muy buen estado US\$ 1.500.- Brandsen 2129 Ituzaingó norte Tel.: 621-0381.

Cupé Chevy serie 2 Dic. 75 todo standard llantas aleación chapa, pintura y motor 10 puntos Tel.: 621-0381 Brandsen 2129 Ituzaingó Norte.

Valliant III GT Mod. 65 48.000 km Reales 2da. mano original de fábrica joya tratar señora Ana María Tel.: 334-5884 intermediarios abstenerse Capital.

Vendo VISA II "Super E", Modelo 82. Buen estado. TE: 37-7355 Sr. Eduardo González

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Royal Enfield; Zanetti Capriolo, JR 200 competición; repuestos Z-650, H-400; karting Z 125.; Juki 80. Enrique Courtade, 0324-24669, Mercedes, Bs. As., de tarde.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo motor Renault 1.400 cm3. mecánica Reybet, apto para FRE o Sport Prototipo, Muy buen precio. Av. Constituyentes 5982, Tel.: (01) 572-2669, 572-7329

Revista CORSA Nº 1246. Director: Oscar Daniel Filippaldi. Copyright 1990 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580 - 4º piso (C.P. 1093) Capital Federal. Tel: 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la producción de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 109681. Material Periodístico. Aldea Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: RYELA S.A., Francisco Acuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180). Tel. 862-4022/4010/0736. Télex: 22630 RYELA-AR, URUGUAY, Ripplaza S.A.C. Juan M. Blanes 1078, Montevideo PARAGUAY. Agencia Lobos, Montevideo 993, Asunción, PERU Edic. Zeta S.C.R., Pa. rechacutec 1326, Jesús María, Lima, Ejemplares atrasados. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en talleres Gráficos de Editorial S.A. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Mayo de 1990. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-63	Franqueo Pagado Permiso Nº 4981
	Código Postal 1093
	Corrección NO 7970

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 301, 23/5/90

Edición y Coordinación de Carlos R. Neira

Fiat 600 SM, IES 3CV, SP y Sport APAS

TRIUNFOS DE DOMINGUEZ, PRESA, GONELLA Y DELLEPIANE

La Asociación Standard Mejorado organizó el domingo 6 de mayo en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez de Buenos Aires, competencias por los campeonatos de las categorías, **Fiat 600 Standard Mejorado, Fórmula IES, Sport Prototipo y Sport APAS**. En todos los casos se utilizó el circuito N° 8 de 3.435,45 metros.

Fiat 600 Standard Mejorado

En la tercera del año, reapareció el subcampeón Domínguez y desde la misma largada comenzó a marcar diferencias, lo que le permitió a mitad de carrera regular su ritmo y circular hasta el final sin inconvenientes; a sus espaldas, el ganador de las dos anteriores, Luis Pasetti, el comprobar lo inútil de su esfuerzo por descontar y una vez asegurado el segundo puesto, aplicó la misma receta del puntero. Con los dos primeros puestos definidos, la lucha se centraba del tercer puesto para atrás con cinco aspirantes a ese tercer lugar en el podio, de este grupo salió ganador Reinaldo Barbuto.

Final 12 vueltas: 1° Rubén Domínguez 22m49s53/100 a 106,366 km/h; 2° Luis Pasetti 22m54s; 3° Reinaldo Barbuto 23m29s36; 4° Ricardo Verrina 23m30s69; 5° Héctor Zampetti 23m30s97; 6° Norberto Gómez 23m31s8; 7° Mario Feltrin 23m31s64; 8° César Amato; 9° Claudio Sen; 10° Marco Jakos. **Campeonato:** Pasetti, 55 pun-

tos; Barbuto, 27; Domínguez, 20; N. Gómez, 18; Vuolo y E. Gómez, 15.

Fórmula IES

Después de tres carreras donde prácticamente no existió la disputa por la victoria, todo volvió a la normalidad, formándose como durante todo el año anterior, un apretado grupo de autos alternándose en la diez posiciones de vanguardia y si bien por la línea de sentencia solo pasaron en punta Presa y Waldbillig, en el resto del trazado ocuparon la posición en diversas oportunidades Curti, Forestier y Carlos Altamirano, de los cuales solo faltó en el final Altamirano, mientras que los restantes llegaron separados sólo por dos segundos. Con este triunfo, el primero de su historial, Presa se afirmó en la vanguardia del campeonato, en base a un excelente rendimiento llegando dentro de los cuatro primeros puestos en las cuatro carreras corridas.

Final, 12 vueltas: 1° Fabián Presa (Avellaneda) 23m07s92/100 a 106,930 km/h; 2° Carlos Curti (Munro) 23m08s15; 3° Javier Forestier (San Isidro) 23m08s65; 4° Omar Morelli (San Martín) 23m08s99; 5° Alberto Waldbillig (Concordia-Entre Ríos) 23m09s11; 6° Javier Villamor (Tigre) 23m09s52; 7° Daniel Altamirano (Tigre); 8° Oscar Mafuchi (Martínez) 9° Guillermo Basile (Munro); 10° Julio Pucciarelli (Tigre). **Campeonato:** Presa, 60

puntos; Morelli, 36; Curti, 35; Waldbillig, 34; Forestier, 32.

Sport Prototipos

La lucha por el primer puesto solo duró cinco de las 18 vueltas pactadas y esto mientras duró en pista Arias, que se alteró en la vanguardia con quién resultaría aplastante ganador: Ernesto Gonella. A punto de cumplir la quinta vuelta, a la salida de la horquilla, Arias sufrió la rotura de la palanca de cambios y a partir de allí Gonella comenzó a alejarse sin problemas. El interés de la carrera se limitó a Tardito y Bendramás peleando por el segundo puesto y en el avance desde atrás de Rado y De Rossi quienes tras una muy buena tarea consiguieron entrar en los puntos.

Final, 16 vueltas: 1° Ernesto Gonella (Gonella/Buenos Aires), 28m00s65/100 a 131,675 km/h; 2° Gustavo Bendramás (ADA/Castelar), 28m20s38; 3° Héctor Tardito (Crespi/Caseros), 28m30s93; 4° Oscar Martinelli (Crespi/Caseros), 28m33s57; 5° Eduardo Rado (Crespi/Buenos Aires), 28m34s82; 6° Daniel Ortega (ADA/Buenos Aires), 28m39s83; 7° Diego De Rossi (Crespi/Ingeniero Maschwitz); 8° Rafael Sergio (Sergio/Buenos Aires). **Campeonato:** Czizik, 24 puntos; Gonella, 19; De Rossi y Tardito, 18; Arias, 17.

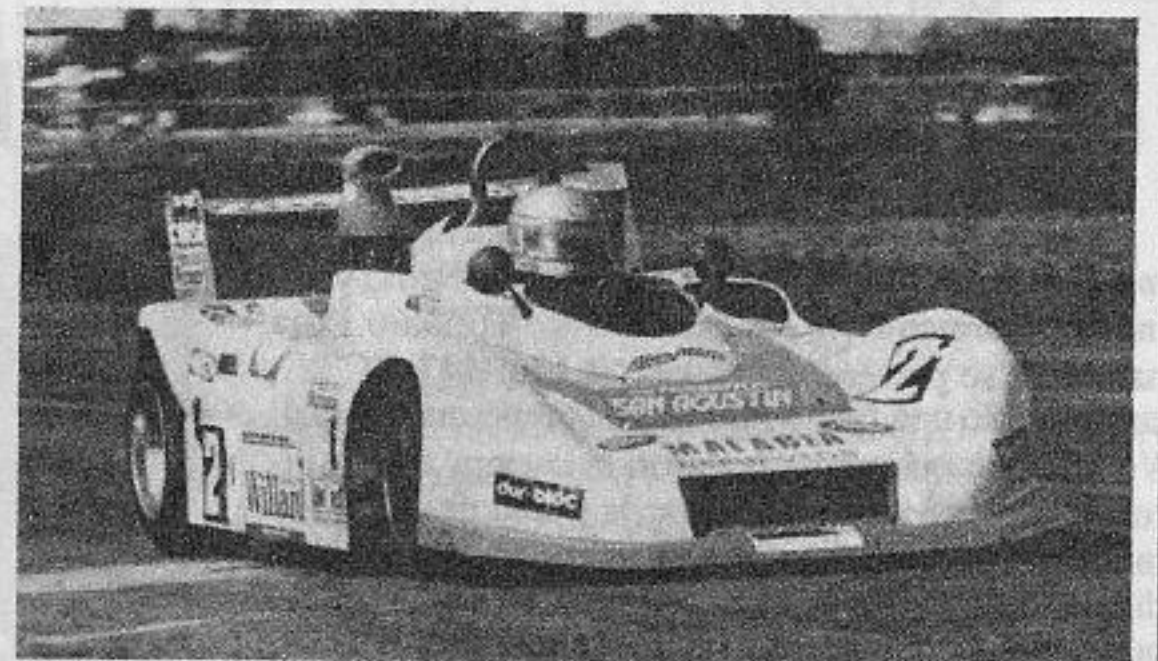
Sport APAS

A la escasa cantidad de autos que se presentaron en la carrera

anterior, en esta se agravó ante la determinación de la comisión directiva de la categoría en no permitir la participación de dos pilotos, Hormaeche y Alvarez, en razón de considerar su manejo peligroso para los demás participantes. Todo este entuerto ocasionó que algunos pilotos no pudieran aprovechar el tiempo de clasificación y otros optaron por cargar sus autos y retirarse del autódromo. En la pista salvaron el espectáculo dos pilotos que se mantuvieron al margen de los cabildos, Dellepiane y Armanino, cumpliendo ambos una excelente tarea, disputando la punta palmo a palmo, imponiéndose al final Dellepiane, favorecido por un "dibujo" de Armanino que lo retrasó al tercer lugar.

Final, 12 vueltas: 1° Miguel Dellepiane (ASA-Maserati-Gacel), 20m03s63/100 a 123,703 km/h; 2° Jorge Alvarez (Lotus-Fiat), 20m15s84; 3° Leopoldo Armanino (Lotus-Dodge), 20m15s92; 4° Marcelo Díaz Romero (Rocha Vintage-Dodge), 21m06s04; 5° Carlos Voragini (Lotus-Dodge), 21m18s45; 6° Nicolás Sijas (Lotus-Fiat). **Campeonato:** Dellepiane, 40 puntos; Alvarez, 30; Armanino y Hormaeche, 12.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



En la largada de los IES 3CV, Presa ya está adelante seguido por Waldbillig y Altamirano. En la otra foto, Ernesto Gonella, ganador en Sport Prototipos.

Rally Catamarqueño en Valle Viejo

VICTORIA DE D'AGOSTINI-DE SOUZA

San Fernando del Valle de Catamarca - El binomio conformado por **D'Agostini-De Souza**, con un Renault 18 fue el ganador del "Rally Municipalidad de Valle Viejo", segunda fecha del torneo Provincia, disputado entre el 5 y el 6 de este mes, con la excelente organización de la Asociación Automovilística Ambato y el control de tiempos de la ASER, de Santiago del Estero. Largaron una treintena de autos (todos de nuestra provincia) y se disputaron dos etapas: la primera con dos primes en el circuito de Payahuaco (utilizado en el Gran Premio del ACA '89) y la segunda, dominical con dos primes repetidos en dos oportunidades: uno entre Huaycama y El Portezuelo (con 11,20 Kms) y el otro entre Palo Labrado y El Portezuelo (sobre 17,42 Kms).

Desde el mismo inicio de la carrera D'Agostini estuvo en el liderazgo, ganando todas las pruebas especiales; ya en la primera jornada superaba a

Marcelo Díaz Dián y a Figueroa (R-18 y Fiat 125 respectivamente), mientras que Vázquez-Jara se imponían a Moreyra-Varagnolo en la Clase 2 y Aguilar-Salas a Martínez-Corra en la Clase 1, en la que se debió lamentar la deserción del favorito Seleme-Reyes con la caja de velocidades rota. En la poblada "A", fue vencedor el sábado González-Caviedes, con un 600.

El domingo se reiteró la diferencia entre D'Agostini y Díaz Dián, mientras que en la 2,

Moreyra fue descontando segundos y luego se alejó en la clasificación progresiva para ganar su duelo personal con el Gringo Vázquez. En cuanto a la Clase 1, Aguilar-Salas siguieron dominando y tras ganar todas las PP. CC. se adjudicaron brillantemente la carrera, resarciéndose así de muchos sinsabores producidos últimamente por fallas de los fierros. La Clase "A" fue para los casi adolescentes González-Caviedes. López-Barroso ganaron dos primes, pero su retra-

so en el quinto prime les impidió luchar por la victoria al final.

CLASIFICACION GENERAL

1° D'Agostini-De Souza (Clase 3-Renault 18), 39m15s a un promedio de 98,415 Kms/hora; 2° M. Díaz Dián-Ortiz (3-Renault 18), 40m28s; 3° Moreyra-Varagnolo (2-Fiat SE 1.5), 41m23s; 4° Vázquez-Jara (2-Regatta 85), 41m41s; 5° Natero-Spillman (2-Renault 12), 43m59s; 6° Figueroa-Calderón (3-Fiat 125B), 45m00s; **7° Aguilar-Salas (1-Fiat 128), 46m03s;** 8° Musri-Musri (1-Fiat 600S 950 cc), 48m00s; **9° González-Caviedes (A-Fiat 600), 51m10s;** 10° López-Barroso (A-Fiat 600), 54m05s; 11° Martínez Azar-Corra (1-Fiat 128), 54m15s; 12° Cochia-González (A-Fiat 600), 57m56s; 13° Orna-Vera (A-Fiat 600), 1h01m01s; 14° Tapia-Sartor (A-Fiat 600), 1h04m08s; 15° Varela-García (A-Fiat 600), 1h04m52s; 16° Martinelli-Reynoso (A-Fiat 600), 1h07m41s; 17° Breppe-Quiroga (A-Renault Gordini), 1h10m13s y 18° Farías-Boneo (A-Renault Gordini), 1h10m47s. **Campeonatos:** **Clase 3:** D'Agostini, 35 puntos; Figueroa, 12; M. Díaz Dián, 15. **Clase 2:** Vázquez, 35; Moreyra, 29; Natero, 20. **Clase 1:** Musri, 27; J. C. Díaz Dián y Aguilar, 20; Bronia, 15; M. Azar, 12. **Clase A:** González, 32; López, 30; Bonisone, 20; Cochia, 12.

(Informe Claudia Villafañe, fotos GYS Color)



1. D'Agostini, ganador general con el R-18 preparado por Pomodoro. 2. Aguilar-Salas, ganadores de punta a punta en la 1100. 3. Los changos Marcelo Gómez y Guillermo Caviedes, triunfadores en la peleada Clase A.

Fiat Brio en Bahía Blanca

BALDINELLI, MUY EXIGIDO

Bahía Blanca, BA - El 5 de mayo, en el autódromo de Bahía Blanca (trazado de 3274 metros) y como complemento de las carreras del Turismo Pista nacional, se presentó la categoría Fiat 147 ACTC, cumpliendo una fecha más de su campeonato anual. Veinticinco máquinas largaron la carrera a doce giros, entablándose la lucha por la punta desde el vamos entre el "poleman" Jorge Sclipa y Héctor Baldinelli (que había largado en tercera fila) mientras que en el tercer puesto se mantenía Juan Manuel Massey, quien logró contacto con los líderes en la sexta vuelta, para volcar espectacularmente sobre el curvoncito al final de la recta principal en la siguiente



te. El auto de Massey dio varios tumbos y quedó sobre el pavimento, saliendo su piloto ileso. Ello motivó que el CD diera terminada la prueba en la vuelta décima, computándose solamente hasta el octavo giro, lo que dio el triunfo a Baldinelli, con mecánica de Franco Gava.

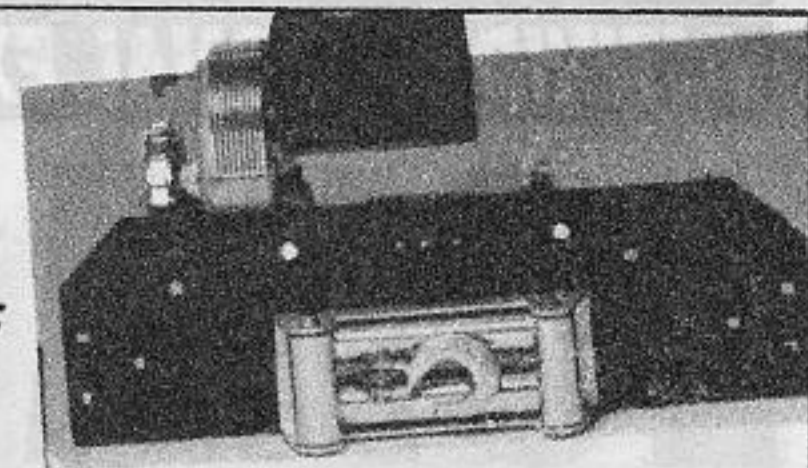
Clasificación final, 8 vueltas: 1° Héctor Baldinelli 12m31s502/1000 a 125,504 kms/hora; 2° Jorge Sclipa, 12m31s710; 3° Armando Pasarelli, 12m34s173; 4° Diego Kopoushain, 12m40s224; 5° "Pablo Pilo", 12m45s631; 6° José Ramogida; 7° Jorge Vignolo; 8° Daniel Grecco; 9° Néstor Clusa y 10° Marcelo Domínguez.

SPONSOR OFICIAL
DEL RALLY SAFARI

CAMINOS DEL
CONQUISTADOR
rally safari
LA PAMPA - ARGENTINA
25-26-27 DE MAYO

ENGANCHESE CON LA AVENTURA

ENGANCHESE CON



Importa y Distribuye

LOFANO E HIJO

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

ENVIOS AL
INTERIOR

REVIGAL

EN LAS MEJORES CASA DEL RAMO

Es otro producto
Revigal S.A.
empresa lider
en la estética
integral del automóvil



VOLTAIRE 61 (1832) LOMAS DE ZAMORA Tel. 245-3317
Télex 29067 CALOM / AR

ESCAPE POTENCIADOR PARA CICLOMOTOR



OKiller

J. B. JUSTO 3525. CAPITAL
582-5143

583-1961
ENVIOS AL INTERIOR

abc 

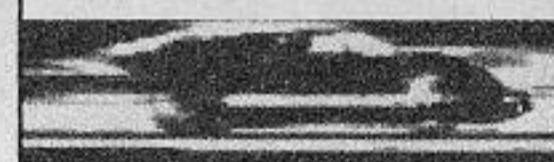
Repuestos

LINEA COMPLETA
ENVIOS AL INTERIOR
REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FALCON
SIERRA
ESCORT
F-100
TAUNUS

Dorrego 187
(Alt. Warnes 1400)
1414 Cap. Fed.
Tel. 855-7429

Motorcraft 



Ferrea

RACING COMPONENTS

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

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

Tato Ferrea atenderá su
consulta personalmente

NUEVA DIRECCION

2600 N.W. 55 Court - Suite 238 FT.
Lauderdale Fla 33309

TE. (305) 733-2505/733-0607 FAX (305) 735-0607
En BUENOS AIRES dirigirse a:

Acoyte 915, Piso 6 "C" (CP 1405) Capital

TELEFONO: 982-5685

LA CASA DE LAS BUJIAS

GOLDEN LODGE



BUJIAS ITALIANAS DE 4 ELECTRODOS

CONDENSADOR INTERNO EN PLATA

- MEJOR ARRANQUE
- MENOR CONSUMO
- MAS PIQUE
- MAS DURACION

ENVIOS AL
INTERIOR

Montevideo 623 Tel. 40-3237/3372
Capital (1019)

PARA FIAT - PEUGEOT - FORD
RENAULT - VW - ALFA ROMEO

Llumar

WINDOW FILM 

POLARIZADO CON POLAR-CAR

5 BUENAS RAZONES PARA
OBTENER 3 GRANDES VENTAJAS

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

ENJIA POLAR-CAR
Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYRREDON

854-5926

LONATI INAUGURO UN

Con mucho barro se abrió una nueva etapa del rally en la pampa húmeda.

Lonati ganó la general, Carlos Maisonnave la Clase 2 y Carlos "Tony" Viola la 1. Marín y Patrault, siguen siendo patronos en las 7 y 8.



1 - Lonati mostró una vez más su maestría en el barro. 2 - Tercer podio consecutivo para Maisonnave y su impulsor Cosma. 3 - A las trompadas con el barro, Viola ganó la Clase de los mil cien. Los 128, vigentes. 4 - Forti, a la izquierda y el pibe Martínez a la derecha. La gran sorpresa de la carrera. 5 - Beto "Punto Muerto" Patrault; una vez más la eficaz bolita preparada por Chito Sánchez a la cabeza. 6 - Otro que se reitera: en la 7, en lo seco o en en el barro, Marín. 7 - El "colonense-lanusero" Odón, con la caja rota, fue a la zanja cuatro veces (acá está en eso...) y sin embargo fue segundo general.

Una gran significación tuvo la realización del **primer Rally de Colón**, más allá de lo que pueda desprenderse de su desarrollo. Esta era la prueba que marcaba el **lanzamiento de la Asociación de Rally** (conformada por la totalidad de los participantes de la especialidad en el ámbito bonaerense y aún de otras provincias) la que tuvo el importante aval de la **Comisión Deportiva Automovilística del ACA**, la que asumió el rol de fiscalizador, en un hecho que no tiene demasiados antecedentes.

Cinco años atrás nacía en la pampa húmeda el rally zonal, el que se fue engrandeciendo por el empeño puesto por **Marín Salaberry**, el inquieto y ahora polémico dirigente de la Federación 1. Tras la crisis de instituciones, Salaberry mediante

un recurso de amparo volvió a tener (transitoriamente o no) el mando de su institución, la que obra por delegación del ACA, pero caducó aquel acuerdo por el cual todas las otras federaciones del distrito bonaerense le dejaban la exclusividad para la realización de rally en Buenos Aires.

Recién el día viernes, a la tarde, Salaberry decidió suspender el paralelo rally de San Pedro "para no seguir dividiendo a los rallistas" y entonces —con una sensación de alivio general— la actividad bonaerense entró en **una nueva etapa**. Como no lo desconocen pilotos ni allegados a este ambiente, una etapa que continúa por otros carriles lo hecho en cinco años por Salaberry, a quien ni aún sus más acrisolados detractores dejan de reconocer su capacidad. Pero, como sostuvimos en más

de una oportunidad, las categorías no tienen más dueño que el conjunto heterogéneo de pilotos, propietarios de autos, navegantes, preparadores, periodistas, clubes organizadores, público y también dirigentes y promotores.

Por las condiciones en que se desarrolló la carrera de Colón —lluvia y el consecuente barro— el resultado puede ser considerado **excelente**. Tal como sucede en estos casos hubo de efectuarse un mínimo retoque a lo estipulado, ya que la etapa sabatina (habían caído 30 milímetros durante la madrugada) se acortó a un solo superprime, con lo cual, por no cumplirse con el mínimo kilometraje reglamentario, la etapa del domingo se largó con el mismo ordenamiento del sorteo por prioridades. Esto fue fundamental para el desarrollo de la carrera,

ya que quienes largaban en los últimos puestos, a más de una hora de los punteros, encontraban condiciones de piso sumamente mejoradas. La lluvia recomenzaría promediando la actividad del domingo, y ella se encargaría de revertir ventajas, dándoselas ahora a los de adelante en el camino.

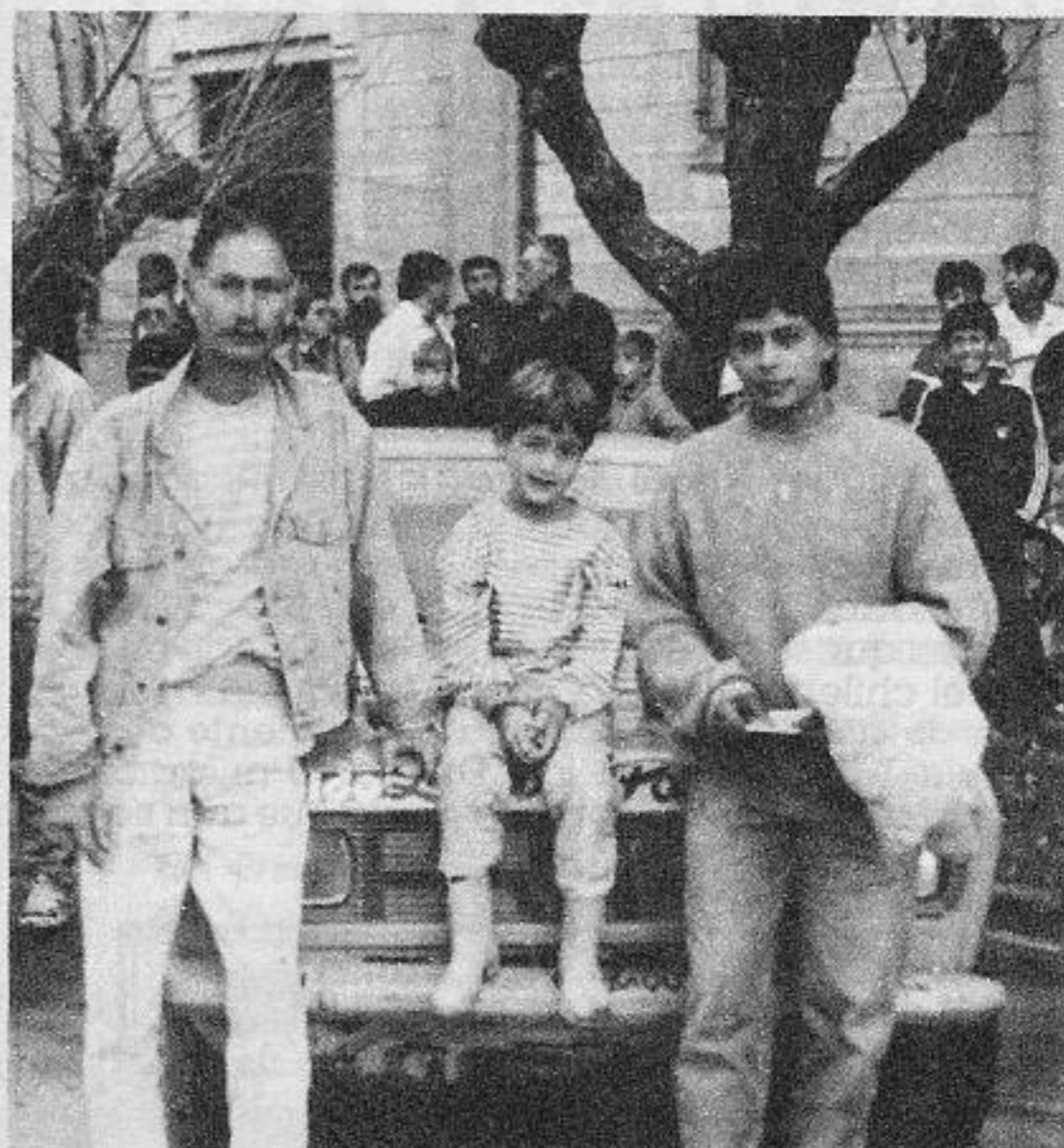
SABADO Y SORPRESA

Los colonenses prepararon un super prime espectacular: una vuelta alrededor del lago artificial, construido como integrante del complejo polideportivo en la orilla misma de la ciudad. Tres kilómetros, con curvas para todos los gustos, saltos y puentes. El barro formado por la lluvia, arruinó en parte la jornada sabatina. Y trajo sorpresas: el mejor tiempo fue para el casi debutante binomio Martínez-

LA NUEVA ERA



3



4



1



6

Forti, de Wheelwright con un modesto 128 de 1100, que superaba el bicampeón Lonati que empataba la segunda posición con el madariaguense "Torito" Isidro, con otro R-18 (números de largada, respectivamente, 87, 3 y 36). Después se escalonaban Amichetti (F-SE), Patxi Otaño (Fiat 147), Spataro, Barceló padre (Gacel 1.8), el Zorro Loustó, Sánchez-Llano (Regatta) y Villar-Magnoni (Fiat 147).

DOMINGO CON CHOCOLATE

Lo más llamativo de las primeras pruebas del domingo fue el dominio de la situación por parte de Angel Banfi, quien largando con el N° 76 aprovechaba bien lo oreado y trillado para adueñarse de la punta de la carrera, superando a Lonati. De los noventa autos iniciales, veinte quedaron en el primer prime

vencidos por el barro y a ellos se les agregaron una docena más en el siguiente.

En la **clase mayor, la 3**, Banfi sacó en los tres primeros primos de los seis del domingo, una ventaja de dos minutos sobre Lonati, que se evaporaron cuando fue a Banfi—tras la lluvia— al que le tocó bailar con la más fea. Incluso fue superado entonces en los cómputos por Odón, que sin otra cosa que tercera marcha en su caja se venía cayendo en las zanjas.

En la **Clase 2** pelearon desde el vamos Carlos Maisonnave con Arroqui, Amichetti (que estaba siguiendo al abandonar) y especialmente con el Dr. Marino, que por lo hecho en las primeras PP.CC. lideraba cómodamente la general de la clase y se hubiera impuesto si faltándole apenas cuatro mil metros para el final no se hubiera dete-

nido con el distribuidor mojado perdiendo un tiempo irrecuperable. Hay que destacar lo hecho por el Gacel de Hardoy, al principio.

En la **Clase 1**, "Tony" Viola triunfó sin adjudicarse ningún parcial, pero mateniéndose siempre en tiempos lógicos. Martínez-Forti volvió a sorprender ganando las dos primeras pruebas, penando con la caja y retrasándose luego. Al "Loco" Viola lo escoltaron Ricardo Pascual y el rosarino Cialdella, completando el trío de viejos 128 en el podio.

En la **Clase 7** fue otra vez abrumador el trabajo de los linqueños Marín-Palazzo, Muguerza y el veterano Bonucci cumplieron mientras se mantenieron en carrera y tras el inopinado éxito del reaparecido Bertoramo en la segunda prueba del domingo, todo fue para Ma-

rín, que superó a los chacabuenquenses por más de cinco minutos.

Por último, los chiquitos de la **Clase 8** tuvieron una vez más en el binomio Patrault-Kessler a los dominadores, y como sucedió en 1989 sólo Dospital le pudo pisar el poncho, aunque por correr sin pantaneras tuvo que resignar la lucha al final cuando el barro se puso más pesado.

GOTTAS DEL LAGO

PRESENCIA DEL ACA. Dando prueba de la importancia que el **Automóvil Club Argentino** da a este torneo, se hicieron presente en Colón altas autoridades deportivas de la institución, como el **Dr Horacio Rivarola** (presidente de la CDA), **Carlos Solveyra Tomkison**, **Adrián Villegas** y "Cholo" Ba-

rral, que ofició de Comisario Deportivo. Todos volvieron muy conformes con lo visto.

"DEBUTANTES". Dos grandes pilotos de la zona se integraron al rally (y según parece con miras a insistir). Uno el campeón argentino 1989 de Clase 3 del Turismo Pista, **Fernando Adba**, con el R-18 que le canjeó a **Pomés** por el auto de pista. El otro fue el hombre de TC y ex de TC2000 **Angel Banfi**, con otro R-18 alquilado al equipo cordobés que lidera **José Stella**.

SOLANO. Fue director de la prueba **Miguel Angel Solano**, presidente del AMC Colón. Para los memoriosos, subcampeón argentino de Fórmula 4 en 1978, el año en que se consagró campeón el chileno Eliseo Salazar, quien de ahí no paró hasta la Fórmula 1. También en la CD del club anfitrión está como vi-

ce el preparador Juan José Reybet, gran impulsor de la prueba.

PUBLICO. Pese a que se hablaba de suspender la jornada del sábado en el Lago, y de la lluvia, 1300 personas pagaron entrada para el superprime. Con todo, los locales sufrieron quebranto económico. Tendrán revanche...

ABANDONOS. Entre otros, digamos que Spataro rompió un semieje; Gonzalo Barceló (el viejo) cayó en una zanja y no pudo salir; Muzzín tuvo problemas de caja y Amichetti de embrague. Cuatro autos quedaron marginados por sendos accidentes: el de Otaño embestido cuando estaba detenido por el de Isidro (el 147 quedó absolutamente destruido y su piloto salvó milagrosamente la vida ya que aún no se había desata-

do) y los de Gradín y Andrés: en este caso fue el ex campeón, ahora con Regatta que embistió al R-18 del sanisidrense que se hallaba detenido. Habrá que establecer pautas con los pilotos para que este tipo de accidentes no se reitere en jornadas de barro.

HONESTIDAD ANTE TODO. En uno de los primes, Dospital vé que Valanci, que lo precedía, se baja del auto y le entrega a alguien del público un bidón vacío y algo más. ¿Qué había sucedido? Valanci mismo lo explicó: en la pasada anterior se había quedado sin nafta y un espectador le dio un bidón con cinco litros de nafta. En la siguiente, el correcto porteño, no sólo devolvió el envase, sino el importe de la carga. Cuentas claras... aun en carrera.

PREMIOS 1989. Con todo el lío

institucional, los campeones y subcampeones del Bonarense del año pasado no habían recibido sus trofeos. **Carlos Odón**, presidente de la Asociación de Pilotos, explica que la entidad resolvió reparar la omisión, "porque en definitiva, son nuestros pilotos y por lo menos merecen una copa de recuerdo..." El viernes a la noche fueron proclamados y recompensados con un trofeo Miglio, Muzzín, Pascual, Irisarri, Patrault (campeones de pilotos clases 3, 2, 1, 7 y 8 respectivamente) sus subcampeones Lonati, Spataro, Andrés, Marín y Dospital; los navegantes campeones Farías, Loiacono, Pittorino, Sallenave, Kessler y los subcampeones Cirigliano, Funker (de Bergara), Mario Andrés, Palazzo y Pellegrini. ¡Muy bien!



1 - Los vascos Arroqui de Coronel Suárez fueron constantes animadores y terceros al final; de la Clase 2. 2 - Este es el Gacel que corrió en 1989 Altamirano con motor 1.8 en el nacional. Ahora es de Bergara, quien estuvo brillante en Colón. Alfredo, le hizo la asistencia. 3 - Fernando Adba se pegó en el tercer prime, pero quedó entusiasmado. 4 - Invitado de lujo fue el Flaco Banfi, muy rápido al comienzo del domingo. 2 Acá, con José Stella.



CLASIFICACION FINAL GENERAL

RALLY DE COLON - Primera fecha del Campeonato Regional de Buenos Aires y tercera del Santafesino - Organizado por el Auto Moto Club Colón y la Asociación de Rally - Fiscalizado por la GDA y el GRODEM - Dos etapas con siete PP. CC. totalizando 159,35 Kms más los enlaces - 12 y 13 de mayo de 1990

POS.	Nº	PILOTO-NAVEGANTE	CL-MARCA/PROCEDENCIA	TIEMPO
1º	3	Lonati-Cirigliano	3-Renault 18/Buenos Aires	1h49m31s
2º	5	Odón-Madero	3-Renault 18/Lanús, BA	1h52m42s
3º	76	Banfi-Lukmann	3-Renault 18/M. Alfonso, BA	1h55m38s
4º	17	J. C. Loustó-Moreno	3-Renault 18/Vº Cañas, SF	1h56m16s
5º	11	C y F. Maisonnave	2-VW Gacel 1.6/C. Suárez, BA	2h03m09s
6º	19	Bergara-Fukner	2-VW Gacel 1.6/Macachín, LP	2h05m27s
7º	39	Arroqui-Aroqui	2-Regatta 85/Cnel. Suárez, BA	2h06m34s
8º	41	M. Marino-Fernández	2-Fiat SE 1.5/Macachín, LP	2h07m59s
9º	27	Marín-Palazzo	7-Fiat 128 1.3/Lincoln, BA	2h08m23s
10º	15	Barceló (h)-Rimoldi	2-VW Gacel 1.6/Buenos Aires	2h09m03s
11º	26	Viola-Martínez	1-Fiat 128 1.1/Vº Cañas, SF	2h10m13s
12º	54	Berteramo-Giansiracusa	7-Renault 12/Chacabuco, BA	2h13m33s
13º	24	Pascual-Pitorino	1-Fiat 128 1.1/Rojas, BA	2h13m34s
14º	37	Sampietro-Sampietro	2-Fiat SE 1.5/Marcos Paz, BA	2h15m06s
15º	61	Cialdella-Calegaris	1-Fiat 128 1.1/Rosario, SF	2h15m18s
16º	40	E y H. Maisonnave	2-VW Gacel 1.6/C. Suárez, BA	2h15m28s
17º	73	De Gaetani-Pascual (h)	1-Fiat 147/Rojas, BA	2h16m08s
18º	43	Recall-Migliavaca	7-Fiat 128 1.3/Calamuchita, Cba	2h17m44s
19º	87	Martínez-Forti	1-Fiat 128 1.1/Wheelwright, SF	2h18m09s
20º	52	Espósito-Espósito	7-Renault 12/Bernal, BA	2h18m23s
21º	47	Romano-Sallenave	7-Fiat 128 1.3/Chascomús, BA	2h19m42s
22º	38	Marrone-Lephalille (h)	2-Fiat Duna 1.5/Rosario, SF	2h20m31s
23º	21	Asensio-Viani	2-Fiat SE 1.5/Rosario, SF	2h20m37s
24º	53	Gaydou-Orso	7-Fiat 128 1.3/Elortondo, SF	2h22m37s
25º	92	D. Rodríguez-Pérez	1-Fiat 128 1.1/Lanús, BA	2h23m10s
26º	46	Matzkin-Faiela	7-Fiat 128 1.3/C. Pringles, BA	2h24m24s
27º	62	Prosiso-Aduriz	1-Fiat 128 1.1/Rosario, SF	2h25m08s
28º	72	Payró-Secco	1-Fiat 128 1.1/Rosario, SF	2h38m07s
29º	78	Hardoy-M Maggi	2-VW Gacel 1.6/Buenos Aires	2h43m50s
30º	85	Villar-Magnoni	1-Fiat 147/Casilda, SF	2h44m03s
31º	45	Morosano-Faraoni	7-Renault 12/Fisherston, SF	2h52m09s
32º	83	Lemoine-Lemoine	1-Fiat 128 1.1/Wheelwright, SF	3h31m01s
33º	90	Seré-Dubra	1-Fiat 128 1.1/Lincoln, BA	3h57m48s

Promedio de Lonati: 87,302 Kms/hora.

Ganaron PP. CC. en la general, Martínez-Forti, 1; Banfi, 4; Barceló (p)-Barceló (VW 1.8), 1; Lonati, 2 (uno en empate con Banfi). **Clase 3:** Lonati, 3 (uno en empate con Isidro-Maya, Renault 18); Banfi, 4; Barceló, 1. **Clase 2:** Amichetti-Roldán (Fiat SE 1.5), 1; Hardoy, 1; Marino, 2; C. Maisonnave, 1; Bergara, 2. **Clase 1:** Martínez, 3; De Gaetani, 2; Pascual, 2. **Clase 7:** Muguerra-Lasgoil (Fiat 128 1.3), 1; Bonucci-Desiderato (Fiat 128 1.3), 1; Berteramo, 1; Marín, 4.

CLASE 8 (Circuito reducido a 5 PP. CC. sobre 107,180 Kms).

1º	101	Patrault-Kessler	8-Fiat 600/Cnel. Pringles, BA	1h38m46s
2º	115	Dospital-Bonyl	8-Fiat 600/Chascomús, BA	1h46m05s
3º	108	J. Pérez-Bru	8-Renault 4L/Rosario, SF	1h56m39s
4º	102	Ballesteros-Malvasio	8-Fiat 600/Colón, BA	2h01m11s
5º	114	Díaz-Márquez	8-Fiat 600/Lanús, BA	2h03m19s
6º	110	Valanci-Valanci	8-Gordini/Buenos Aires	2h11m22s

Promedio de Patrault: 65,111 Kms/hora.

Próxima fecha: 9 y 10 de junio en Elortondo, por el Santafesino; 23 y 24 de junio en Macachín (LP) por el Regional Buenos Aires.

REPUESTOS Kawasaki JUKI

• **LEGITIMOS** •

SERVICIO TECNICO
ESPECIALIZADO

WELTON S.A.

Angel J. Garranza 1461 - Cap. - Tel. 771-6412



UNIROT.

• Rótulas de
Competición

Quintana 3508. Lomas del Mirador (cp. 1752), ☎ 658-1176

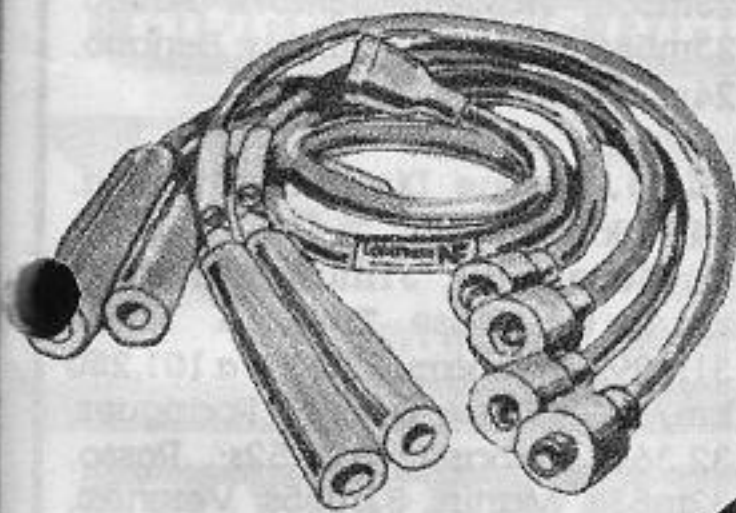
FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO
EN TODAS
LAS CATEGORIAS.
DEL PAIS

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



GRAL. E. GARZON 5255
(1440). Cap. TEL. 683-1351

NEUMATICOS

- PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
- ALINEACION Y BALANCEO TREN DELANTERO



La Comera del Sud
S.R.L.
de Carlos y Daniel López

Castro Barros 1652
• Av. J. de Garay 3772/80
• Tel. 922-0818

Cochabamba 4245 • Cap. Fed. Tel. 922-6683

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL
EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI



COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA
Y AUMENTAMOS LA POTENCIA

DE SU MOTOR R.11 - R.FUEGO - R.18 Y TRAFIC
AHORA TAMBIEN FORD SIERRA Y ESCORT

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

BUZOS ANTIFLAMA



GRAN DIVERSIDAD
DE MODELOS
PERFECTAMENTE
DISEÑADOS
Y CONFECCIONADOS

- KARTING MIDGET:
Buzos para chicos
y Grandes
- BOTAS J.S.
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- EQUIPOS
DEPORTIVOS
PARA MECANICOS



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

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

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

RADIADORES

PACO

TANQUES DE NAFTA
CALEFACCION
VENTA Y REPARACION
ALBARELLOS 4117
(casi esq. Mitre al 3100)
MUNRO. TEL. 762-3322

W CARR

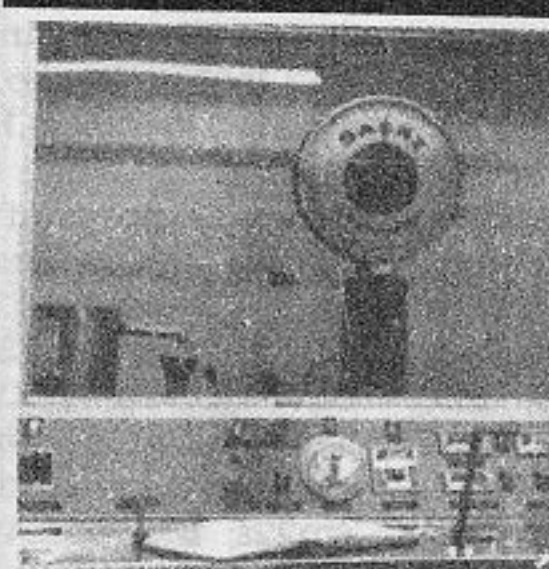
RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPANIA AMERICANA
DE RESORTES

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

POTENCIACION



SIERRA GHIA - RURAL -
GHIA "S" - XR4 - ESCORT

- Logre su mejor aceleración y velocidad final sin perder la suavidad de marcha natural de su SIERRA ó ESCORT.
- Aceleración de 0 a 100 km - 9 seg.
- Velocidad final hasta 20 km. más
- Menor consumo de Combustible

Verificado con
DINAMOMETRO

Presentado por el Dto. de Optimización



Erosa y Angió

AV. ALVAREZ THOMAS 3130 esq. Monroe (1431). BS. AS.
Tel. 51-3461/7798 y 52-5495

PISTONES

DeJorge

COMPETICION



- ATENCION A CATEGORIAS EN TODO EL PAIS

UNICO REPRESENTANTE EN TODO EL PAIS:

SAGAL S.R.L.: San Martín 2369. Rosario (cp.2000). Tel. 82-0998

MONTEAGUDO 372 (cp. 1672). VILLA LYNCH. SAN MARTIN
TEL.: 755-4650

Ramón Solar e Hijos S.A.



- TALLER DE CAÑONERAS
- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

- BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
- ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE



DEL BARCO CENTENERA 1894/1919 ☎ 92-7781

LOS PRIMES DE BARILOCHE

PC 1. Aero Club-Río Limay. 10,6 kilómetros.

1° **Rates-Campaña, R18, 4m55s a 129,356 km/h (1° Clase Tres);** 2° C. Menem (h)-Zucchini, R18, 4m56s; 3° **Torrás-Oyola, R18, 5m03s;** 4° **Miglio-Albandoz, R18, 5m06s;** 5° **Bescham-García, FR, 5m08s a 123,896 km/h (1° Clase Dos);** 6° **Debasca-Pintos, R18, 5m09s;** 7° **Gianre-Argüello, FD, 5m09s;** 8° **Hintermeister-Kember, VWG, 5m10s;** 9° **Rosso-Saffadi, FR85, 5m11s;** 10° **D. Rodríguez-C. Rodríguez, R18, 5m13s;** 11° **Bravo-Valeri, FR 85, 5m13s;** 12° **Martín-Volta, FR85, 5m14s;** 13° **Zanet-Machado, FR100, 5m14s;** 14° **Cecchetto-Carreras, FR100, 5m15s;** 15° **Foche-Ferro, R18, 5m17s;** 16° **Dellavalentina-Martín, R18, 5m18s;** 17° **Degiovanni-Ellera, FR85, 5m18s;** 18° **Alfonso-González, R18, 5m19s;** 19° **Pirles-Pranzoni, R18, 5m20s;** 20° **Cammarota-Quiroz, R18, 5m22s;** 21° **Grasso-Baldongini, VWG, 5m22s;** 22° **Verger-Carreras, R18, 5m22s;** 23° **Veronesi-Carbonari, R18, 5m24s;** 24° **Barvastro-Tagle, VW G, 5m24s;** 25° **Malarczuk-Ribenill, R18, 5m24s;** 26° **Liberati-Miasso, R18, 5m26s;** 27° **H. Hernández-Acri, R18, 5m28s;** 28° **Trossero-Guerrero, FR85, 5m31s;** 29° **Eggers-Caviodos, FSE 1.5, 5m32s;** 30° **Casagrande-Schroeder, R18, 5m33s;** 31° **S. Manzanares-Manzanares (h), VWG 1.8, 5m34s;** 32° **Chazarreta-Bustos, R18, 5m34s;** 33° **Lovagnini-DeRíoja, VWG, 5m35s;** 34° **Peroni-Ferravante, FR85, 5m37s;** 35° **Aubone-Viale, FR85, 5m37s;** 36° **Salman-Bracco, R18, 5m38s;** 37° **Marroquín-Torti, R18, 5m40s;** 38° **Artero-De Elías, F147, 5m40s a 112,235 km/h (1° Clase Uno);** 39° **Salem-Gómez, R18, 5m42s;** 40° **Yañez-Yañez, F147, 5m42s;** 41° **Minetti-Vera, F147, 5m43s;** 42° **C. Rodríguez-Cezana, R18, 5m44s;** 43° **J.P. Rates-González, F147, 5m45s;** 44° **Saina-Lepori, F147, 5m45s;** 45° **Lochbaum-Calucci, F147, 5m50s;** 46° **Rivero-Marongiu, F147, 5m51s;** 47° **Buca-D'Ambrosio, F147, 5m51s;** 48° **Nizzo-Sicilia, F147, 5m52s;** 49° **Díaz Dián-Carrizo, F147, 5m52s;** 50° **Cerveran-Cadoma, F147, 5m55s;** 51° **Klus-Ruoni, F147, 5m56s;** 52° **Sartor-Sartor, F147, 5m57s;** 53° **Benatto-Pomatta, F147, 5m77s;** 54° **Juri-Pascual, F147, 5m58s;** 55° **Barroero-Demich, F147, 6m01s;** 56° **Alba-Díaz, F147, 6m03s;** 57° **Gioda-Gioda, F147, 6m04s;** 58° **Acaniz-Evaristo, F147, 6m05s;** 59° **Pecci-Escobar, F147, 6m05s;** 60° **Odrozola-Hernández, F147, 6m12s;** 61° **Grassano-Díaz, F147, 6m14s;** 62° **Traut-Flores, P504, 6m33s;** 63° **Bertrán-Daldosso, FR85, 6m35s;** 64° **Cantón-N.N., R18, 7m52s.**

PC 2. Laguna "El Trébol"-Colonia Suiza. 7 km
G. Rates, 3m54s a 107,692 km/h (1°

Clase Tres); Liberati, 3m55s; Torrás, 4m00s; Cantón, 4m00s; C. Menem (h), 4m03s; Miglio, 4m05s; **Hintermeister, 4m06s a 102,439 km/h (1° Clase Dos);** Zanet, 4m06s; Veronesi, Bravo, Degiovanni y Rosso, 4m07s; Gianre, 4m08s; Bescham y Grasso, 4m10s; Debasca y Cecchetto, 4m11s; C. Rodríguez, 4m13s; D. Rodríguez y Barvastro, 4m14s; Cammarota y Pirles, 4m15s; H. Hernández, 4m17s; Verger, Manzanares y Aubone, 4m22s; Marroquín, 4m23s; **Yañez, 4m23s a 95,817 km/h (1° Clase Uno);** Casagrande, Eggers y Klus, 4m24s; Malarczuk, 4m25s; Saina, 4m26s; Artero, 4m27s; Benatto, 4m28s.

PC 3. Colonia Suiza-Piscicultura. 13,01 km

C. Menem (h), 7m49s a 99,864 km/h (1° Clase Tres); G. Rates, 7m51s; Torrás, 8m05s; **Rosso, 8m08s a 95,975 km/h (1° Clase Dos);** Miglio, 8m12s; Bescham, 8m13s; Bravo, 8m18s; Martín, 8m19s; Gianre, 8m22s; Dellavalentina, 8m24s; Veronesi y Grasso, 8m25s; Debasca, 8m27s; Hintermeister, 8m31s; Cecchetto, 8m41s; Pirles, 8m42s; Zanet, 8m44s; H. Hernández y Cammarota, 8m49s; Barvastro, 8m50s; **Minetti, 8m51s a 88,203 km/h (1° Clase Uno);** Malarczuk, 8m51s; Artero, 8m52s; Yañez, 8m55s; Eggers, 8m56s; Degiovanni, 9m00s; Verger, 9m02s; Trossero, 9m03s; Casagrande, 9m05s; Foche y Saina, 9m06s; Aubone, 9m07s; Peroni, 9m08s; Sartor, 9m09s.

PC 4. Villa Los Colihues-Villa Catedral. 5 km.

C. Menem (h), 3m04s a 97,826 km/h (1° Clase Tres); G. Rates, 3m06s; Torrás, 3m11s; **Gianre, 3m15s a 92,308 km/h (1° Clase Dos);** Rosso, 3m15s; Miglio, 3m16s; Bescham y Veronesi, 3m19s; Bravo e Hintermeister, 3m20s; Dellavalentina, 3m21s; Martín y Pirles, 3m23s; D. Rodríguez y Zanet, 3m24s; Cammarota y Malarczuk, 3m25s; Cecchetto, H. Hernández y Barvastro, 3m26s; Debasca, Grasso y Trossero, 3m29s; Foche, C. Rodríguez y Aubone, 3m31s; Casagrande y Eggers, 3m34s; **Artero, 3m35s a 83,721 km/h (1° Clase Uno);** Yañez, 3m35s; Liberati y Bertrán, 3m36s; Peroni, 3m37s; Minetti, 3m38s; Verger, Saina y Sartor, 3m39s.

PC 5. Colonia Suiza-Piscicultura. 13,01 km.

C. Menem (h), 7m45s a 100,723 km/h (1° Clase Tres); Bescham, 8m02s a 97,710 km/h (1° Clase Dos); Torrás, 8m04s; Rosso, 8m12s; G. Rates, 8m19s; Gianre e Hintermeister, 8m20s; Miglio, 8m21s; Martín, 8m22s; Debasca y Bravo, 8m25s; Veronesi, 8m26s; Pirles, 8m28s; Zanet, 8m30s; D. Rodrí-

guez, 8m38s; Cecchetto, 8m40s; Grasso, 8m41s; H. Hernández, 8m43s; Dellavalentina y Cammarota, 8m45s; Barvastro, 8m47s; **Artero, 8m48s a 88,705 km/h (1° Clase Uno);** Malarczuk, 8m48s; Trossero y Minetti, 8m54s; Yañez, 8m55s; Lochbaum, 8m59s; Foche, 9m00s; Aubone, 9m02s; Peroni, 9m03s; Saina, 9m04s.

PC 6. Hostería "El Retorno"-Cruce Ruta 258. 5,52 km.

C. Menem (h), 2m53s a 114,869 km/h (1° Clase Tres); Miglio, 2m53s; Rates, 2m55s; Torrás, 3m00s; Veronesi, 3m03s; **Bravo y Rosso, 3m03s a 108,590 km/h (1° Clase Dos);** Debasca, 3m04s; Bescham, Martín y Gianre, 3m06s; D. Rodríguez y Pirles, 3m08s; Barvastro, Hintermeister y Zanet, 3m08s; Cecchetto y H. Hernández, 3m11s; Cammarota y Grasso, 3m12s; Malarczuk, 3m13s; Trossero y C. Rodríguez, 3m14s; Dellavalentina, 3m16s; Verger, 3m18s; Aubone, 3m19s; **Yañez, 3m19s a 99,858 km/h (1° Clase Uno);** Casagi, 3m20s; Foche, Peroni, Saina, Minetti y Sartor, 3m21s; Artero, 3m22s.

PC 7. Aero Club-Río Limay. 10,60 km.

Carlos Menem (h), 4m54s a 129,796 km/h (1° Clase Tres); G. Rates, 5m01s; Torrás, 5m05s; **Cecchetto, 5m11s a 122,308 km/h (1° Clase Dos);** Gianre e Hintermeister, 5m12s; Bescham, 5m13s; Debasca y Zanet, 5m14s; Veronesi, 5m15s; Miglio, D. Rodríguez, Bravo y Martín, 5m19s; Rosso, 5m20s; Pirles, 5m21s; Malarczuk, 5m23s; Dellavalentina, Cammarota, Grasso y Barvastro, 5m25s; Casagrande, 5m28s; H. Hernández, 5m29s; Trossero, 5m30s; Foche, 5m34s; Verger, 5m36s; Chazarreta, 5m37s; Peroni, 5m38s; Aubone, 5m39s; C. Rodríguez y Manzanares, 5m41s; **Artero, 5m44s a 110,930 km/h (1° Clase Uno);** Yañez y Díaz Dián, 5m47s; Traut, 5m48s; Minetti, 5m49s.

PC 8. Confluencia-Villa Traful. 38,5 km.

C. Menem (h), 19m08s a 120,732 km/h (1° Clase Tres); G. Rates, 19m17s; Torrás, 19m21s; **Bescham, 19m41s a 117,358 km/h (1° Clase Dos);** Miglio, 19m57s; Hintermeister, 19m58s; Gianre, 20m00s; Rosso, 20m05s; Cecchetto, 20m14s; Debasca, 20m18s; D. Rodríguez, 20m20s; Bravo, 20m24s.

PC 9. Villa Traful-Portezuelo. 24,10 km.

G. Rates, 15m04s a 95,973 km/h (1° Clase Tres); Torrás, 15m04s; C. Menem (h), 15m08s; **Bescham, 15m17s a 94,613 km/h (1° Clase Dos);** Miglio, 15m19s; Rosso, 15m25s; Hintermeis-

ter, 15m26s; Martín, 15m36s; D. Rodríguez, 15m45s; Debasca y Bravo, 15m46s; Veronesi, 15m47s; Cecchetto, 16m02s; Malarczuk, 16m10s; Cammarota, 16m12s; Gianre, 16m20s; **Artero, 16m21s a 88,440 km/h (1° Clase Uno);** Pirles, 16m27s; Minetti, 16m36s; Grasso, 16m43s; Barvastro, 16m45s; Saina, 16m46s; H. Hernández y Benatto, 16m47s.

PC 10. Portezuelo-Lago Machónico. 42,30 km.

Torrás, 21m03s a 120,570 km/h (1° Clase Tres); Bescham, 21m31s a 117,955 km/h (1° Clase Dos); Rosso, 21m55s; Gianre, 21m57s; Hintermeister, 22m00s; G. Rates, 22m14s; Cecchetto, 22m23s; Debasca, 22m27s; D. Rodríguez, 22m33s; Bravo, 22m37s; Grasso, 22m45s; Malarczuk, 23m01s; C. Rodríguez, 23m17s; Chazarreta, 23m18s; Cammarota, 23m19s; Miglio, 23m35s; Martín, 23m47s; Manzanares, 23m52s; **Minetti, 23m53s a 106,267 km/h (1° Clase Uno);** Saina, 23m56s; Trossero, 23m57s; Artero, 23m58s; Barvastro, 24m01s; Benatto, 24m05s; Yañez, 24m23s.

PC 11. Parque Diana-Confluencia. 54,90 km.

C. Menem (h), 31m05s a 105,973 km/h (1° Clase Tres); G. Rates, 31m29s; Bescham, 32m32s a 101,250 km/h (1° Clase Dos); D. Rodríguez, 32,36s; Debasca, 32m52s; Rosso, 32m53s; Martín, 32m55s; Veronesi, 33m06s; Cecchetto, 33m11s; Malarczuk, 33m30s; Grasso, 33m40s; Hintermeister, 33m55s; H. Hernández, 34m06s; C. Rodríguez, 34m27s; Barvastro, 34m42s; Cammarota, 34m54s; **Benatto, 34m58s a 93,624 km/h (1° Clase Uno);** Artero, 35m11s; Minetti, 35m29s; Aubone, 35m33s; Verger, 35m40s; Chazarreta, 35m47s; Nizzo, 35m57s; Klus, 35m58s.

PC 12. Aero Club-Río Limay. 10,60 km.

C. Menem (h), 5m00s a 127,200 km/h (1° Clase Tres); G. Rates, 5m11s; Veronesi, 5m13s; **D. Rodríguez y Cecchetto, 5m14s (1° Clase Dos);** Martín y Gianre, 5m15s; Malarczuk, 5m16s; Bescham, Debasca y Rosso, 5m18s; Grasso, 5m19s; H. Hernández, 5m20s; Cammarota, 5m21s; Hintermeister y Chazarreta, 5m26s; Barvastro, 5m27s; Verger, 5m28s; **Artero, 5m36s a 113,571 km/h (1° Clase Uno);** Aubone, 5m37s; Benatto, 5m41s; Klus, 5m45s; Nizzo y Díaz Dián, 5m49s.

Ref. (por marcas): R18, Renault 18 GTX; FR85, Fiat Regatta 85; FD, Fiat Duna SC; VWG, Volkswagen Gabel GS; FR100, Fiat Regatta 100; FSE1.5, Fiat Súper Europa 1.5; P504, Peugeot 504; F147, Fiat 147 ó Spazio.

RENOVADOR

NUEVO

PARA: BAGUETAS
Y PARAGOLPES
DE POLIURETANO



SOLICITELO EN
SU ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

R.11-12-18 - FUEGO - TURBO

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICIÓN
NACIONALES E IMPORTADOS

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

Tarjetas de créditos

PREPARACION DE MOTORES

POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales.

OSVALDO MACEIRA
COMPETICION

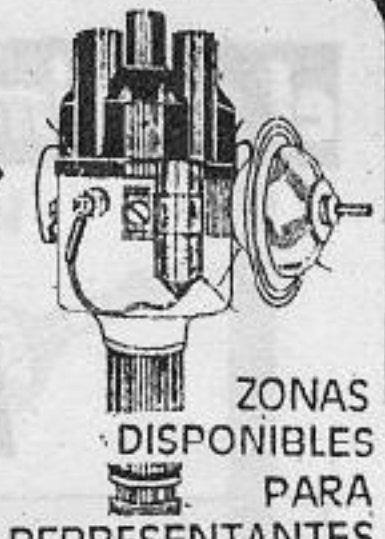
ITALIA 355. TIGRE. TEL. 749-1502 (cp.1648)

SI UD. POSEE UN RENAULT 18,
COUPE FUEGO ó REGATTA 100,
EXCELENTES AUTOS.
¡DISFRUTELOS!
PERO SI TIENE PROBLEMAS DE
ENCENDIDO, CONSULENOS

INTERIOR

DULBECCO

MEXICO 3259 (1603) • VILLA MARTELLI • TEL. 760-3511



ZONAS
DISPONIBLES
PARA
REPRESENTANTES



ARENEROS

**TODO
TERRENO**

• JAULAS

- KIT DE CARROCERIA EN PLASTICO REFORZADO
- VEHICULOS TERMINADOS

ZONAS DISPONIBLES
PARA DISTRIBUIDORES

RIVERA INDARTE 486. SAN JUSTO
TEL. 659-8964 y 650-2966

- Resortes especiales de válvulas
- Arboles de leva
- Todas las marcas
- Arbol de levas para motos



J. RAPONI
COMPETICION

VENEZUELA 3458 (Mitre al 200)
V. MARTELLI. Tel. 761-1586

DIRECCIONES HIDRAULICAS



FABRICACION DE MANGUERAS
HIDRAULICAS

CALLE 43 Nº 1344 (L.M. Saavedra)

• (1650) • Villa Maipú • SAN MARTIN - Tel. 755-9760; 752-2420

BUTACAS VEIGA

Jeep, Torino ZX, Trafic, Ford
Fiat, Peugeot - Deportivas
Butacas Especiales
Nuevas y recambios.



Envíos
al interior

GAONA 4058. CIUDADELA
• Envíos al interior Tel. 657-9536

CARBURACION

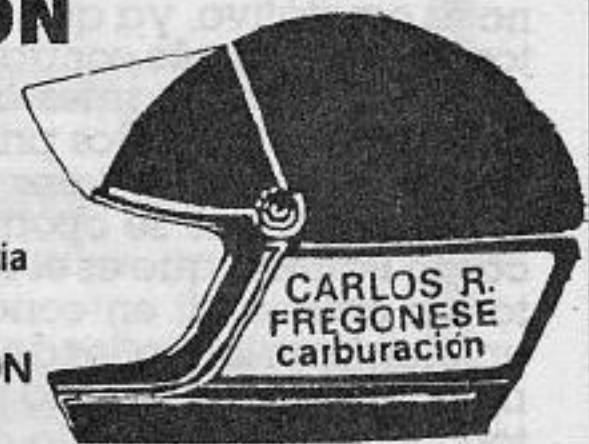
VENTA Y REPARACION
DE CARBURADORES
HOLLEY-SOLEX

- Afinación 10.000 Kms. de Garantía
- ANEXO: MECANICA

BUJIAS P.V.I. COMPETICION

Envios al Interior

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



CARLOS R.
FREGONESE
carburación

GAMBA Y PRESTIA

SALAS 727 - CAP. 923-9723



FRENOS

- RECTIFICACION
- CAMPANA Y DISCO DE FRENO
- REPUESTOS

EMBRAGUES

- PLACA DISCOS
- RECTIFICACION DE VOLANTE
- RULEMANES DE EMPUJE

RECAMBIO



PARABRISAS

CRISTALES
Y ACCESORIOS
PARA EL AUTOMOTOR
PARABRISAS LAMINADOS
PARA COMPETICION

CUPULAS



VENTA Y COLOCACION EN EL ACTO
Envios al interior
Av. Pte. J.D. PERON 3472 (1754)
Tel. 651-5040 SAN JUSTO

ROTULAS PARA COMPETICION

(JUNTAS UNIVERSALES)

EN CROMO-NIQUEL

TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS



GRANZELLA Hnos.

SANDUCERA S.A.

J.A. CABRERA 5126 (alt. Córdoba 5100) • TEL. 773-0842

Adamoli

COMPETICION



- CASCOS
- GUANTES
- BUZOS
- BOTAS
- BUTACAS
- AROS
- PISTONES
- PERNOS
- PASTILLAS DE FRENO
- TAPAS DE CILINDRO
- ARBOLES DE LEVA



- RADIADORES DE ACEITE
- LIQUIDO DE FRENO A.P.
- CUENTAVUELTAS
- BOMBAS DE NAFTA

Envios al interior

PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Avda. SAN MARTIN 5782. CAP. TEL. 501-0242

CARROCERIAS PARA JEEP
FABRICACION Y VENTA

HAR-PLAST S.A.

- Defensas
- Paragolpes
- Jaulas antivuelcos
- Estribos



• Renegade • Mercedes Benz y Suzuki •
ARMADOS COMPLETOS

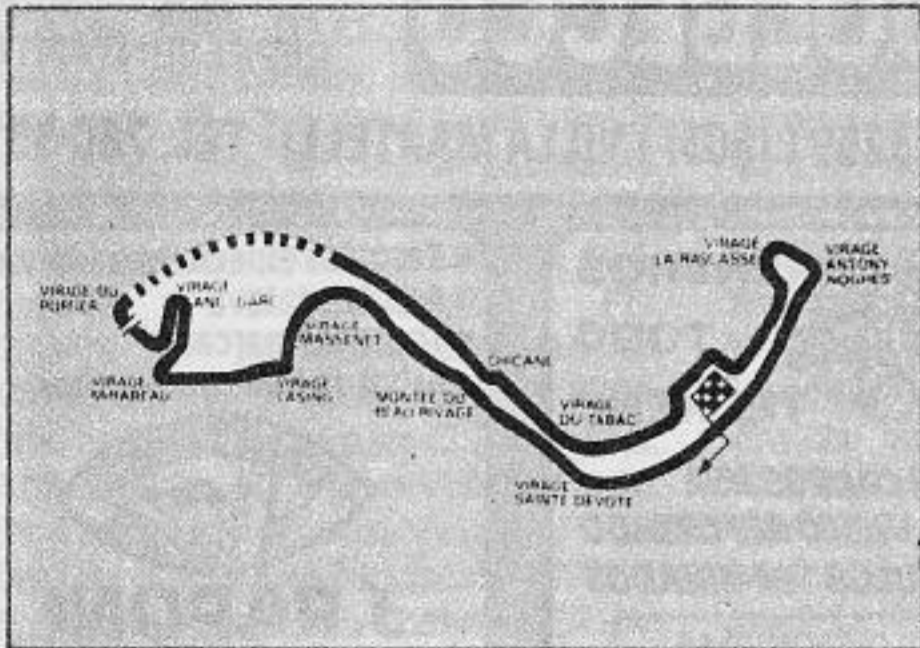
Trompas de Competición para Turismo Carretera, Stock Car, Club Argentino de Pilotos
TRABAJOS Y DISENOS ESPECIALES SOBRE PEDIDOS

★ Canoas ★ Kayacks y botes ★ Envios al interior

Dr. ILLIA 4575 (alt. Ruta 8 Km 32.200) SAN MIGUEL • TEL. 664-8209

el próximo fin de semana

EL GRAN PREMIO DE MONACO



El próximo domingo le dará lugar al Gran Premio de Mónaco en la programación del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Será la cuarta fecha y tendrá por escenario el tradicional circuito callejero de 3.328 metros de extensión. Allí la actividad comenzará el jueves, con la preclasificación de 8 a 9 hora local, la tanda de entrenamientos cronometrados de 10 a 11.30, y la primera sesión clasificatoria de 13 a 14. Habrá una pausa el viernes, para reanudar el trabajo el sábado con entrenamientos y la segunda clasificación, que dejará ordenada la grilla de partida para las 77 vueltas anunciadas, a partir de las 10.30 hora Argentina. Televisará ATC.

SENN A Y PROST. Esta dupla que tanto ha dado que hablar por distintos motivos, monopoliza las victorias en las últimas seis ediciones de esta carrera. Claro que el reparto no es equitativo, ya que incluye cuatro éxitos para el francés contra "sólo" dos del brasileño. Con semejantes antecedentes, ambos asoman como los principales candidatos para aumentar tales pergaminos. ¿Habrá alguien que se oponga...? Tal vez **Riccardo Patrese**, que es el restante de los pilotos en actividad, en condiciones de repetir un triunfo en las calles del Principado, y viene además incentivado por la reciente victoria en el Gran Premio de San Marino.

EL RECORD DE HILL. Por el momento permanece inalterable, pero a riesgo de ser igualado por **Alain Prost** quien, en caso de vencer el domingo, sumará cinco conquistas en Mónaco y, de esa manera, pasará a compartir el primado que el británico ostenta desde hace más de veinte años. De lograrlo, el francés lo habrá obtenido con dos marcas, **McLaren y Ferrari**, en tanto **Graham Hill** venció tres veces con **BRM** y dos con **Lotus**.

MIRANDO LA HISTORIA. Se encuentran hitos destacados, como lo fueron la carambola que en la vuelta inicial de 1950, dejó afuera a nueve autos, o el comienzo de la era de los motores de tres litros, producido en 1966, o el trágico accidente de **Lorenzo Bandini** en 1967 al darse vuelta e incendiarse su **Ferrari**, o la sorpresiva victoria de **Jean-Pierre Beltoise** con el **BRM** en la lluviosa edición de 1972, y la anticipada culminación que tuvo, también por la lluvia, la competencia en 1984, lo que facilitó el primer halago de **Prost** en el Principado e interrumpió la arremetida de... Senna.

EL APERITIVO DE LA FORMULA TRES. Como ya es habitual, y también respondiendo a la tradición, tendrá lugar el sábado, con la participación de los más importantes pilotos de la categoría en cada país, que buscarán el triunfo o una buena actuación como excelente carta de presentación para objetivos más ambiciosos. Entre ellos estará **Gabriel Furlan** quien, sobre su **Dallara-Alfa Romeo**, intentará mejorar el meritorio noveno lugar alcanzado el año anterior.

HACE DIEZ AÑOS. La edición 1980 de esta

carrera, tiene un particular recuerdo para los argentinos, pues marcó el triunfo de **Carlos Alberto Reutemann** sobre un **Williams**, y tras aprovechar las deserciones de **Didier Pironi y Alan Jones**. "Lole" vivió así su jornada de gloria en Montecarlo, repitiendo las protagonizadas por **Juan Manuel Fangio** en la década del cincuenta.

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

POS.	CORREDOR	NACION	PUNTOS
1º	Ayrton Senna	Brasil	13
2º	Alain Prost	Francia	12
	Gerhard Berger	Australia	12
4º	Riccardo Patrese	Italia	9
5º	Jean Alesi	Francia	7
6º	Thierry Boutsen	Bélgica	6
	Nelson Piquet	Brasil	6
8º	Alessandro Nannini	Italia	4
9º	Nigel Mansell	Inglaterra	3
10º	Stefano Modena	Italia	2
11º	Saloru Nakajima	Japón	1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	McLaren-Honda	Inglaterra-Japón	25
2º	Ferrari	Italia	15
	Williams-Renault	Inglaterra-Francia	15
4º	Benetton-Ford	Inglaterra-Italia	10
5º	Tyrrell-Cosworth	Inglaterra	8
6º	Brabham-Judd	Inglaterra	2

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (McLaren MP4/5-Honda), con un tiempo de 1m22s308/1000 a un promedio de 145.569 km/h (1989).

Récord de vuelta: Alain Prost (McLaren MP4/5-Honda), con una marca de 1m25s501/1000, a un promedio de 140.125 km/h (1989).

Distancia total en carrera: Ayrton Senna (McLaren MP4/5-Honda) con un tiempo de 1h53m33s251/1000 a un promedio de 135.401 km/h para las 77 vueltas (1989).


EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO	FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
21/5/50	Montecarlo	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo	14/5/72	Montecarlo	Jean-Pierre Beltoise	BRM P160
22/5/55	Montecarlo	Maurice Trintignant	Ferrari	3/6/73	Montecarlo	Jackie Stewart	Tyrrell 006-Cosworth
13/5/56	Montecarlo	Stirling Moss	Maserati	26/5/74	Montecarlo	Ronnie Peterson	Lotus 72E-Cosworth
19/5/57	Montecarlo	Juan Manuel Fangio	Maserati	11/5/75	Montecarlo	Niki Lauda	Ferrari 312T
18/5/58	Montecarlo	Maurice Trintignant	Cooper-Climax	30/5/76	Montecarlo	Niki Lauda	Ferrari 312T-2
10/5/59	Montecarlo	Jack Brabham	Cooper-Climax	27/5/77	Montecarlo	Jody Scheckter	Wolf WR1-Cosworth
29/5/60	Montecarlo	Stirling Moss	Lotus-Climax	7/5/78	Montecarlo	Patrick Depailler	Tyrrell 008-Cosworth
14/5/61	Montecarlo	Stirling Moss	Cooper-Climax	27/5/79	Montecarlo	Jody Scheckter	Ferrari 312T-4
3/6/62	Montecarlo	Bruce McLaren	Cooper-Climax	18/5/80	Montecarlo	Carlos Reutemann	Williams FW07B-Cosworth
26/5/63	Montecarlo	Graham Hill	BRM	31/5/81	Montecarlo	Gilles Villeneuve	Ferrari 126C
10/5/64	Montecarlo	Graham Hill	BRM	23/5/82	Montecarlo	Riccardo Patrese	Brabham BT49-Cosworth
30/5/65	Montecarlo	Graham Hill	BRM	15/5/83	Montecarlo	Keijo Rosberg	Williams FW08-Cosworth
22/5/66	Montecarlo	Jackie Stewart	BRM	3/6/84	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP4/2-TAG Porsche
7/5/67	Montecarlo	Dennis Hulme	Brabham-Repco	19/5/85	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP4/3-TAG Porsche
26/5/68	Montecarlo	Graham Hill	Lotus-Cosworth	11/5/86	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG Porsche
18/5/69	Montecarlo	Graham Hill	Lotus-Cosworth	31/5/87	Montecarlo	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda
10/5/70	Montecarlo	Jochen Rindt	Lotus 49-Cosworth	15/5/88	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP4/4-Honda
23/5/71	Montecarlo	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth	7/6/89	Montecarlo	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda

HACEMOS
EL ESCARABAJO
**MAS
DIVERTIDO!**



Volkswagen CAR'S

TALLER INTEGRAL 

ELECTRICIDAD E INSTRUMENTAL • REPUESTOS
CHAPA Y PINTURA • TAPICERIA

BRANDSEN 2129 TEL: 621-0381
ITUZAINGO NORTE

FASSETRA
PALIERS

Humboldt 23 - (1414) Capital
Tel.: 854-0355

SEMIEJES NUEVOS
RENAULT CITROËN



DISTRIBUIDOR NACIONAL

FASE 2 S.A.

Humboldt 23 - (1414) Capital
Tel.: 854-0355

**PINTURERIAS
QUESADA**

LACAS Y FONDOS PARA
AUTOMOTORES

—LINEA BICAPA—

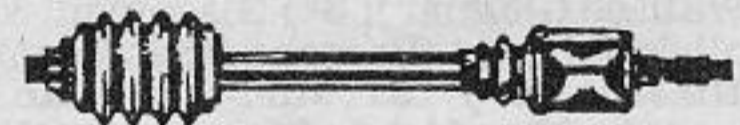
ASESORAMIENTO
LINEAS HOGAR Y OBRA
LO ESPERAMOS!!

AV. CONSTITUYENTES 5600
(1431) BS. AIRES - TEL 572-0414

SEMIEJES
DE TODAS
LAS MARCAS



NACIONALES E IMPORTADOS



HENRI-BERG S. R. L.

Balcarce 96/98 esq. Bmé. Mitre Tel. 653-4562
(alt. Av. Rivadavia 13.100) (1704) Ramos Mejía

pistones

ODDI



PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS

J. M. ESTRADA 1974 - Tel. 31587
5800 RIO CUARTO (Córdoba)

REPUESTOS

MacH 1

LINEA COMPLETA
RASTROJERO INDENOR

MOTORES
BORGWARD TURBO COMPRIMIDOS
VENTA - COLOCACION
Y REPUESTOS

HUMBOLDT 17
(Alt. Warnes 1200)
1414 - Tel.: 854-4048

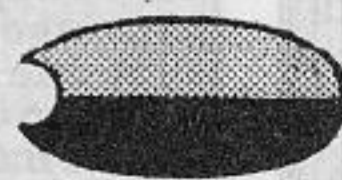
ENVIOS AL
INTERIOR

**EL VEHICULO INFORMAL PARA ARMAR
SEGUN SU IMAGINACION**

MAMBO



- Carrocería monocasco: de una sola pieza con color incorporado.
- Adaptable a mecánicas: CITROEN-IES - R-6 ó R-4
- Convertible: - Targa - Capota - Techo duro - con o sin puertas.
- Rueda de auxilio oculta bajo carrocería.
- Gran variedad de accesorios opcionales.



DICKY

S.A.C.I.F.I.C.A.

fabricante de los famosos BURRO-BUGGY

AV. A. JONTE 6125/39 - CAPITAL - Tel.: 641-6073 / 642-0947

ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES

Ultimo Momento

sport prototipos

DOMINIO JAGUAR, LARRAURI SEXTO

El equipo Jaguar "resucitó" en su país, obteniendo el primero y segundo puestos en los **480 Km de Silverstone**, tercera del Mundial, mientras que el dominador del torneo, **Mercedes-Benz**, sufrió un fin de semana aciago. En efecto, el sábado el auto de **Mass-Wendlinger** fue privado de participar en la carrera por recibir atención mecánica en la pista, mientras que el domingo, ya en la competencia, el coche pilotado por **Schlesser-Baldi** debió retirarse por un problema en uno de sus dos turbocompresores, cuando punteaba con comodidad.

Oscar Larrauri, por su parte, había partido en la sexta fila tras haber marcado el undécimo tiempo en clasificación, y concretó una buena tarea en el primer turno de conducción, pese a su disconformidad con la performance de los neumáticos. Su compañero **Huysman**, tras relevarlo, sufrió un trompo en la chicana Woodcote y perdió dos vueltas antes de retomar la marcha, lo que no impidió que terminaran sextos. La clasificación final fue: **1º Brundle-Ferté (Jaguar XJR11)**; **2º Lammer-Wallace (Jaguar)**; **3º Giacomelli-Vélez (Spice-Cosworth)**; **4º Wollek-Jelinski (Porsche 962-Joest)**; **5º Blundell-Branca-telli (Nissan)**; **6º Larrauri-Huysman (Porsche 962-Brun)**. **Campeonato Mundial de Marcas: Sauber-Mercedes, 16 puntos**; Jaguar, 13; Nissan y Porsche-Joest, 6; Spice, 5; Toyota, 3; Porsche-Kremer y Porsche-Brun, 2. **Pilotos: Schlesser y Baldi, 18**; Brundle y Ferté, 13; Mass y Wendlinger, 12; Lammer y Wallace, 9; Wollek y Jelinski, 5; Hasemi, Olofsson, Giacomelli y Vélez, 4; Lees y Ogawa, 3; Brancatelli, Blundell, Takahashi, Mogi, Larrauri y Huysman, 2; Taylor y Van de Pole, 1.

Larrauri nos comentó en Silverstone, a propósito de su eventual regreso a la Fórmula Uno, que: "La chance existe en función de lo que suceda con **Claudi Langes** en los próximos días, y del eventual patrocinio que yo pueda aportar, aunque también está al alcance de otros pilotos que dispongan de un auspiciante". En otro orden de cosas, "Poppy" probará el jueves próximo el **Renault 21 Turbo** con vistas a su participación en la carrera de la **Copa Renault Europa** que se realizará en **Mónaco** como espectáculo previo al G. P. de Fórmula Uno.

En Silverstone también se corrió el sábado la carrera del Campeonato Internacional de **Fórmula 3000**, la que fue ganada por el escocés **Allan McNish**, quien superó por dos segundos a su coequipier **Eric Comas**. Ambos tripulan sendos **Lola-Mugen**. Tercero fue **Marco Apicella** (Reynard-Mugen). Comas lidera el certamen con 15 puntos sobre McNish, quien posee 9.

FORMULA 2000: PAGANI CUARTO

Una nueva presentación de nuestro compatriota **Alejandro Pagani** le significó un destacado cuarto puesto final en Vallelunga, a pesar de haber sufrido un accidente a pocos metros de la línea de llegada. La prueba fue ganada por **Michele Minutolo**, con **Dallara 389-Alfa Romeo**, en 41m21s56/100 a 157,863 km/h de promedio. **2º Canni Ferrari**, Reynard 893-Alfa Romeo; **3º Montani**, Dallara 389-Alfa Romeo; **4º Alejandro Pagani**, Dallara 389-Alfa Romeo, a 16 segundos; **5º Riccitelli**, Ralt RT31-Volkswagen Automotor; **6º Luca Rangoni**, Dallara 389-Alfa Romeo. El récord de vuelta fue para el ganador, en 1m12s.

El accidente que comentamos al principio ocurrió cuando Pagani, marchando en la misma línea que **Rolando Galli**, comenzó a ser encerrado contra las banderas de protección, al punto de engancharse ambos y recibir los dos el banderazo final... marcha atrás, luego de hacer varios trompos. Como resultado de esta maniobra, Galli fue desclasificado, en tanto Pagani mantuvo su posición.

fórmula lotus-opel

DI PALMA Jr. EN SILVERSTONE



Sin grandes resultados pero acumulando una interesante experiencia, el team **Draco** compitió este fin de semana en la tercera fecha del campeonato inglés de **Fórmula Lotus-Opel**. Gran cantidad de equipos que corren en el Europeo estuvieron presentes, también con el objetivo de poner a punto los coches y, sobre todo, darle posibilidades de entrenamiento a los pilotos que, en julio, deberán competir aquí por el Europeo, en ocasión del G. P. de Inglaterra de F.1.

En el caso de **José Luis Di Palma** (foto), estuvo todo el fin de semana abonado el puesto **17º**, ya que en las dos tandas clasificatorias y también en carrera, ocupó dicha colocación. En las pruebas -dos sesiones de 25 minutos disputadas entre viernes y sábado- el arrecifeño debió trabajar para conocer el circuito, y en ese limitado tiempo, intentar balancear en modo correcto su coche. Digamos que en la semana su equipo le reconstruyó el auto titular dañado en Imola. Otra novedad del team de **Adriano Morini** fue la presencia del brasileño **Henrique Barcellos** en lugar del romano Paolo de Cristófar, definitivamente desvinculado de la escuadra, que ahora es totalmente sudamericana en pilotos.

Entre viernes y sábado, Di Palma consiguió mejorar la puesta a punto, bajando 7 décimas de una sesión a la otra, pero no pudiendo aprovechar el sábado los progresos en el auto, ya que la puesta a punto ideal solo arribó al final cuando la bandera a cuadros sancionaba el epílogo de la actividad en pista. En carrera, Di Palma, que largaba en la novena fila, ganó varias posiciones pero, al transitar la última chicana -Woodcote- antes de la recta principal, fue víctima de un doble enganche entre el japonés **Shibahara** y el inglés **Robert Hall**. El último se montó en el frenaje sobre el auto del nipón, siguiendo uno arriba del otro durante 100 metros. "Yo los vi entrar -nos decía Di Palma- porque cortaron la chicana, y a la salida me vi en la obligación de tirarme fuera de la pista para que no me embistieran. Pisando la arena, perdí mucho tiempo y casi quedé encajado, pero por suerte pude salir y volver al pavimento, aunque ya todos habían pasado y quedé **34º** y último. Luego fue interesante porque gané posiciones en cantidad, ya que el auto -aunque ligeramente sobrevirante- andaba bien, y pude llegar **17º** pese a que un inglés me tapó durante 2 vueltas. Para nosotros esto era una toma de contacto con el circuito y una experiencia más. El próximo lunes 28 volveremos a correr aquí por el torneo inglés, aunque en el circuito chico, y al día siguiente, creo que podremos hacer una jornada de tests privados en el circuito Grand Prix, con el objetivo de afinar la puesta a punto con mayor tranquilidad y sin la limitación de los 25 minutos de cada tanda".

La carrera fue ganada por el brasileño **Gil de Ferran** -que con el equipo de Stewart corre el certamen inglés además del Europeo-, tras dura lucha con el italiano **Sospiri** y el sueco **Peter Olsson** que, en ese orden, ocuparon el podio. **Barrichello** -el coequipier de Di Palma- terminó séptimo, y **Barcellos** fue desclasificado por una maniobra incorrecta en pista.

fórmula uno

PRUEBAS DE GOMAS EN IMOLA

A penas 48 horas después de terminado el G.P. de San Marino, nuevamente los motores sonaron en el circuito de Imola. Presentes en pista el martes estaban Nigel Mansell (foto inferior) con Ferrari y Ayrton Senna (foto superior) con McLaren, para probar neumáticos de Good-year. Equilibradamente ambos pilotos rodaron similar cantidad de juegos, que en el caso de Mansell fueron exactamente cuatro de clasificación y tres de carrera, todos destinados a ser utilizados para el G.P. de Canadá, puesto que los neumáticos para Montecarlo, Ferrari los había probado con Prost en Fiorano cuando el francés estableció el nuevo récord del circuito privado.

Con respecto a las gomas de clasificación, Mansell giró en 1m25s1 con las del viejo tipo, y en 1m26s30 con las nuevas, aunque es de señalar que cuando utilizó estas últimas, el motor de la Ferrari acusó un problema eléctrico que le ocasionó una pérdida de rendimiento. Por su parte, Senna giró en 1m24s37 con los viejos compuestos de clasificar y en 1m24s85 con las nuevas. En materia de gomas de carrera, también Senna fue más veloz con 1m26s25 contra 1m27s05 de Mansell, quien en total completó 69 vueltas al escenario. Precisamente el inglés manifestó de los nuevos neumáticos, que se muestra ligeramente mejorada su construcción, puesto que no ha habido grandes cambios en el tipo de mezcla. Obviamente, Mansell volvió al tema del G.P., "suavizando" ciertas declaraciones en caliente pronunciadas tras su retiro, en las cuales acusaba a Berger por la maniobra que provocó su abandono. "Gerhard estuvo mal -dijo el domingo- porque ha hecho algo que no debía. Sabía que me estaba tirando a superarlo y modificó igualmente su trayectoria". En cambio, el martes Mansell fue más diplomático: "Volvería a intentar el 'sorpaso' a Berger en el mismo lugar -dijo- porque era el sector justo. Sabiendo que Gerhard es un amigo, no puedo pensar que lo haya hecho a propósito; al menos eso espero... De todos modos, este episodio no destruirá nuestra amistad". Consultado acerca de la rotura del motor, Mansell precisó: "Hasta una vuelta antes del abandono, todo es-

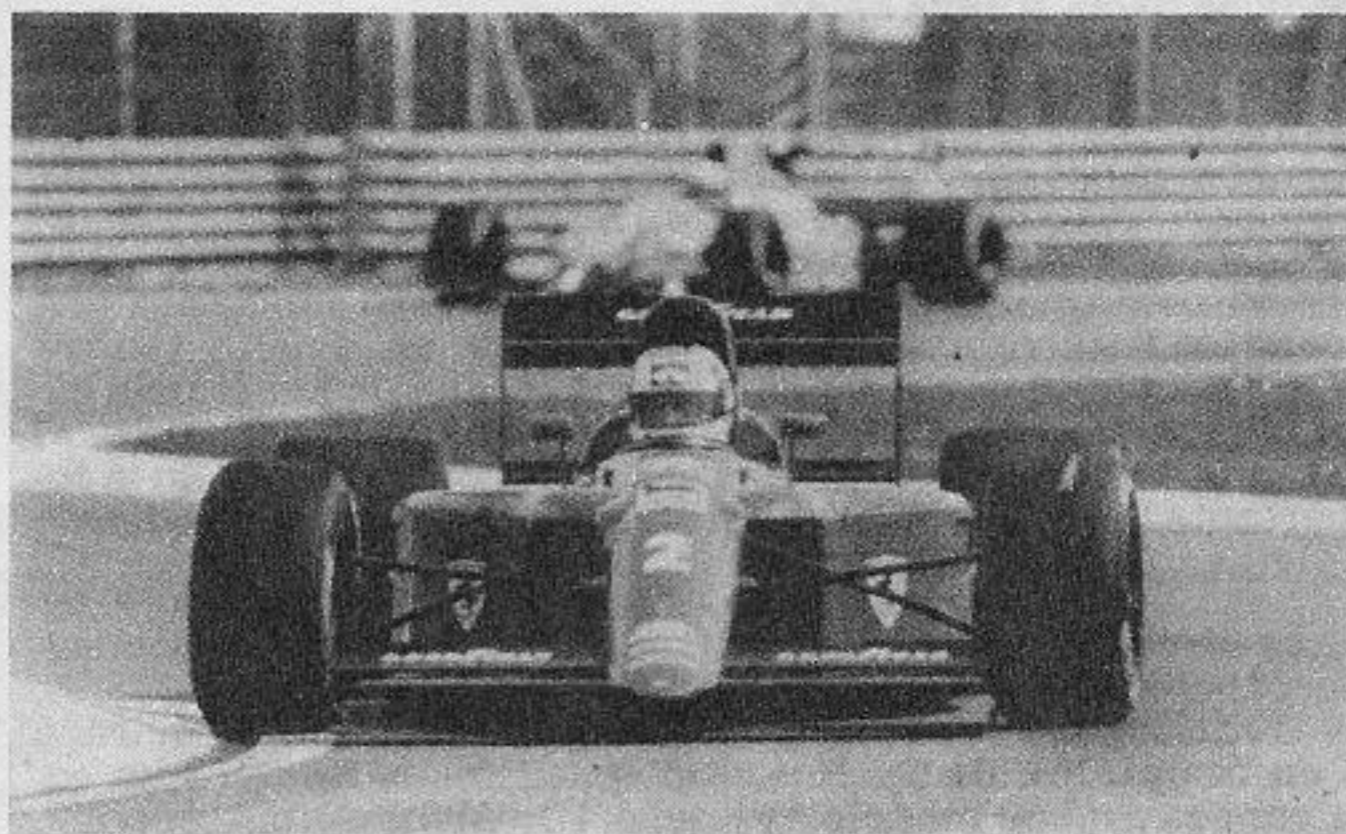
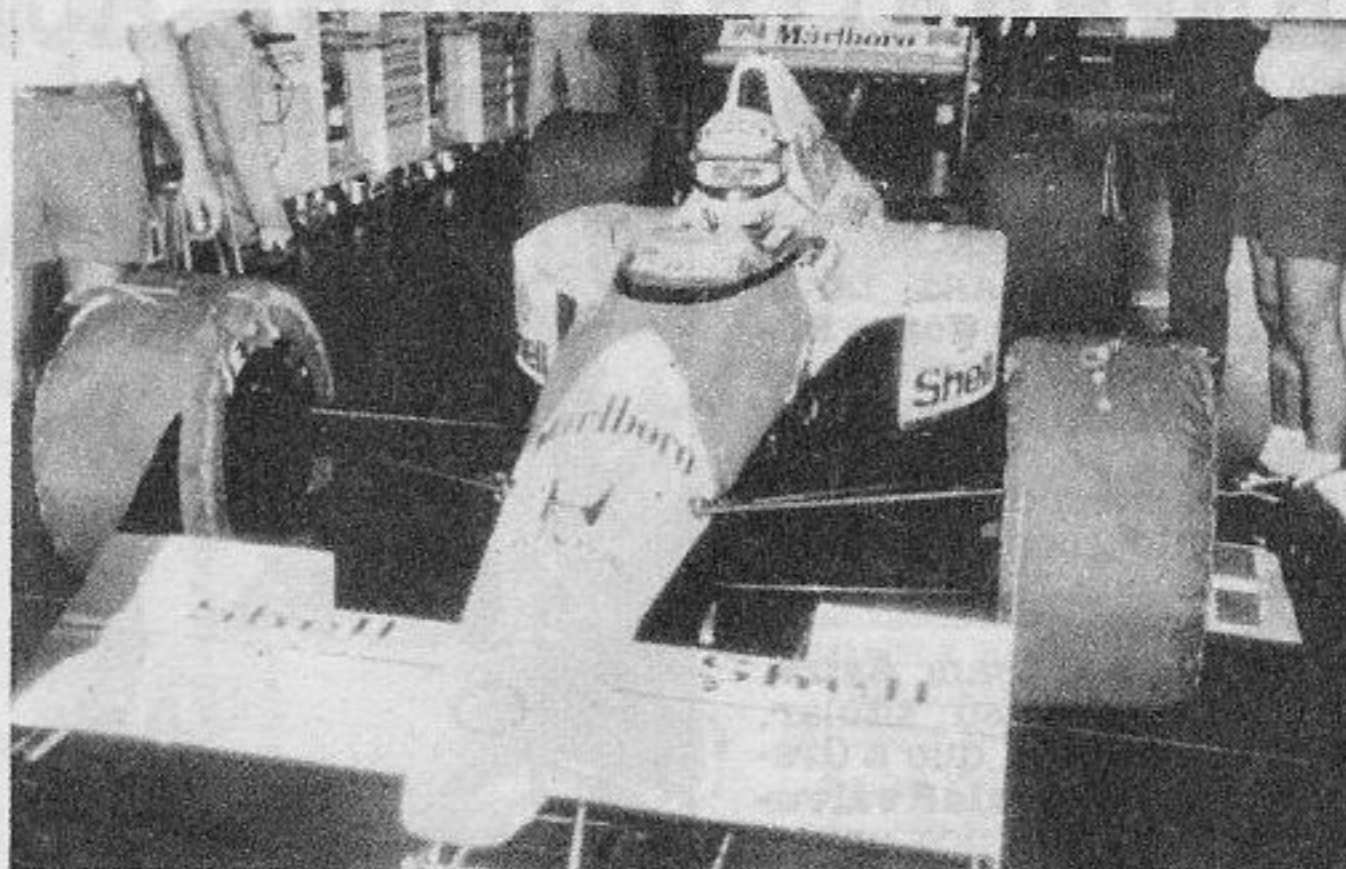
taba bien a nivel de controles. El humo que se veía desde afuera, no influía en el rendimiento". Aparentemente, en la rotura en el motor influyó, por un lado, el pasto que entró en los laterales durante el trompo tras el intento de sorpasso a Berger, y seguramente, una pasada de vueltas propia de esa maniobra, cuando las ruedas tocaron el pasto mientras Mansell estaba andando a fondo para superar al McLaren.

Con respecto a los tests de Ferrari, por cierto el clima entre Maranello y la casa americana no mejoró tras las pruebas del martes, sino que por el contrario, todo hace aproximar el anunciado acuerdo con Pirelli...

Por su parte, Senna también se refirió al G.P. de San Marino, puntualizando: "Todavía no sabemos bien por qué se rompió la llanta (NDR: se están realizando análisis en Dymag para verificar el motivo de la rotura) pero no es algo que me quite el sueño, ya que no es la primera ni será la última vez que sucede. Lo único que lamenta es que para mí las condiciones de la carrera eran óptimas, hasta el abandono. Estaba cómodo en punta y había acertado la elección de los neumáticos, cosa que había comprobado en las pruebas, donde tenía menor consumo que Berger. No digo que con seguridad hubiese ganado pero lo cierto es que el espectáculo, seguramente, habría sido más interesante aún. Ahora pienso sólo en Montecarlo, una carrera que será plena de emociones, pues ahora hay tres equipos con motores prácticamente al mismo nivel. Además estarán las Pirelli, que seguramente serán más eficaces, pero si mal no recuerdo, en Phoenix conseguí ganar yo...!".

PROST PROBO EN FIORANO

No sólo a Imola se limitó esta semana la actividad de Ferrari, ya que el jueves Alain Prost probó en el circuito de Fiorano, con vistas al G.P. de Montecarlo. En primera instancia el francés ensayó el motor 037 que se viera en la primera sesión clasificatoria de San Marino y que, por ahora, sólo tiene disponibles ocho unidades. Este, seguramente, será utilizado en la clasificación



monegasca, y posiblemente en la carrera. También, Prost -que dio 70 vueltas al circuito estableciendo como mejor marca un discreto 1m05s47- se dedicó a probar cambios en la suspensión, buscando hacer trabajar en mejor modo a los neumáticos de clasificación. Se probó un nuevo balancín destinado a incrementar la progresividad de la suspensión delantera, y casi con seguridad el Campeón del Mundo dejará definitivamente de lado la vieja carrocería del 641, a la que recurriera en San Marino por las molestias que le causaba el flujo de aire en el casco. Por falta de tiempo, Ferrari dejó de lado el test con un nuevo sistema de dirección asistida, destinada a reducir en un 50 por ciento el movimiento del volante, innovación que se ensayará con más tiempo en el futuro. En materia de tests, Ferrari confirmó que luego de Mónaco, probarán con Prost en Paul Ricard entre el 29 y el 30 del corriente mes.

Por último, en relación con Fe-

rari, se determinó con exactitud la causa de la rotura del motor de Mansell en San Marino y la merma de rendimiento en el de Prost. Origen del problema -y del humo que largaban las Ferrari desde el inicio del G.P.- resultó ser una partida defectuosa de retenes del cigüeñal, que, al ceder por la exigencia, causaron las roturas al dejar escapar el lubricante.

Además de Ferrari, también Osella probó, con Grouillard, en Fiorano, habiendo recibido el equipo piomontés el permiso de la casa de Maranello para utilizar la pista privada de la marca. En tanto Williams probó con Boutsen y Blundell, en el trazado francés de Croix-En-Ternois, preparando los coches para Montecarlo y "testando" también las suspensiones activas. Esta semana, Williams probará también en Paul Ricard con Riccardo Patrese, 48 horas antes de que comience la actividad clasificatoria en Mónaco.

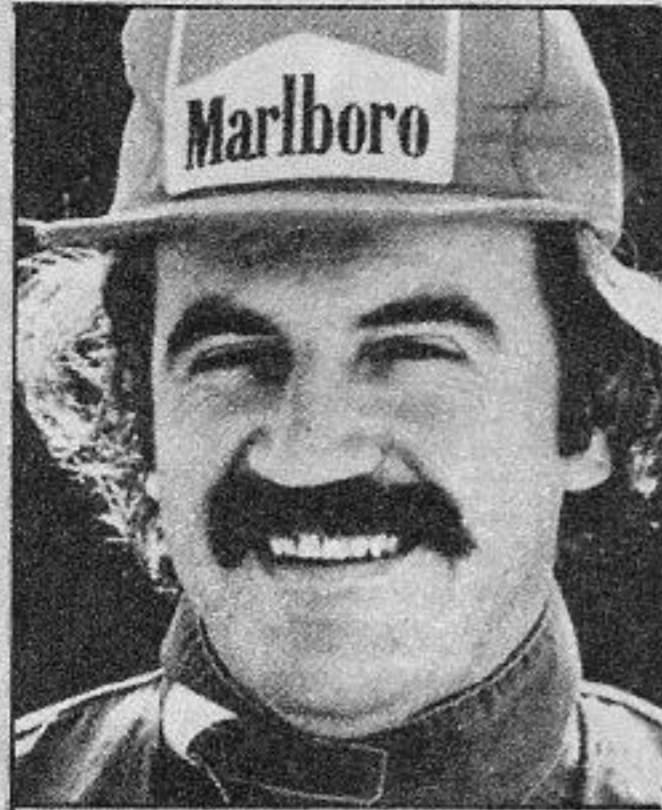
Ultimo Momento

rally mundial

PREPARATIVOS PARA ACROPOLIS (...Y MAS ALLA)

Han comenzado ya los preparativos de los pilotos argentinos que participarán del próximo Rally de la Acrópolis. Tras pasar por Italia, tanto **Ernesto Soto** como **Jorge Recalde** siguen reconociendo la ruta de la próxima carrera del Mundial, que se presenta con un recorrido renovado en un 40 por ciento y con la novedad de una prueba clasificatoria sobre asfalto.

Con respecto al team **Astra**, nos confirmaba su titular, **Mauro Pregliasco**, que a Grecia irán dos **Integrale 8 válvulas**, mientras que dos unidades 16 válvulas han sido ya expedidas hacia **Nueva Zelanda** y otras dos están siendo preparadas para el **Rally de Argentina**, puesto que las de la prueba neocelandesa quedarán para disputar luego el **Rally de Australia**. Nos precisó Pregliasco que la decisión de usar los 8 válvulas en Grecia, fue adoptada por los mismos pilotos -en especial **Trelles-** que consideraban más importante la confiabilidad del 8 válvulas para la dura prueba griega. **"Yo no puedo hablar de diferencias** -nos decía Soto- **porque jamás manejé un 16 válvulas, pero debo basarme en la opinión de Trelles, que conoce ambos modelos y es quien más experiencia tiene del Mundial. Por supuesto que diferencias de rendimiento tiene que haber, pero por mi**



inexperiencia en la materia, acepto la sugerencia de Gustavo. Pienso que de todos modos, debería andar mejor que en Portugal en lo que a actuación personal se refiere, ya que tengo más confianza con el auto y en Grecia tendré oportunidad de hacer más kilómetros, compartiendo el muletto con Trelles". En la foto posa con el auto, Pregliasco y **Del Buono**.

Por su parte, los rivales del team **Astra** no parecen dispuestos a dar ventajas. En efecto, el equipo **Top Run** pondrá a disposición de **Recalde** un coche 16 válvulas en Acrópolis, habiendo enviado ya otro 16 v. a Nueva Zelanda, mientras se prepara un tercero para enviar a **Argentina**. Respecto de



su futuro programa, el piloto de **Mina Clavero** (izquierda) declaró en Italia, antes de viajar a Grecia: **"Gracias al apoyo conseguido en Argentina, tengo confirmado el resto del programa de la temporada con el Grupo N de Top Run para hacer todo el Mundial. Con respecto al Rally de Argentina, sólo puedo decir que forma parte de mi programa con Top Run, pero creo que recién después de Acrópolis podré dar una confirmación al respecto"**.

Seguramente muchas cosas se decidirán luego de Acrópolis acerca de la prueba argentina. Por el lado de **Toyota**, se sabe que el **T.T.E.** irá a todas las pruebas que restan del Mundial, incluidas **Nueva Zelanda**

y **Bandama** que son sólo por el de Pilotos. El objetivo de **Andersson** -visto que será muy difícil ganarle a Lancia en **Marcas-** es apuntalar a **Sainz** en pilotos, aprovechando la rotación de los hombres de la casa italiana. Ello daría al español la posibilidad de un programa completo con el cual intentar vencer a los pilotos Lancia, que deben repartirse de igual modo las participaciones en el Mundial, de los que **Biasion** estará en Argentina y el segundo auto podría ser para **Auriol**, actual líder del torneo. En tanto, como compañero de Sainz en Argentina se baraja el nombre de **Ericsson**, citándose en ambos casos el de **Recalde** para un eventual **Toyota Celica GT-4**.

rally sudamericano

MENEM-ZUCCHINI

VENCEDORES EN URUGUAY



El pasado fin de semana se disputó la sexta edición del Rally del Lago por el campeonato Sudamericano con 19 primeros de velocidad en tres etapas disputadas por caminos de la República Oriental del Uruguay. Siendo ésta la primera fecha del campeonato, se impuso el bino-

mio **Menem (h)-Zucchini** con Renault 18 GTX (en la foto con el auto que participó en el Rally de Bariloche) en 3h 11m 35s. Luego se clasificaron **Varela-Cunha (Brasil)** con un VW Gol 1,8, **Lemos-Costa (Brasil)**, **Stagnari-Campon (Uruguay)**, **Trelles (hermano de Gustavo)-Villete**.

Menem-Zucchini ganaron la clase E, **Stagnari-Campon** la B, **Trelles-Villete** la D y **Quiroga-Quiroga** la C.

Entre los abandonos más importantes cabe mencionar los de **Etchegoyhen** -rompió una junta homocinética de su VW 1.6 en la segunda etapa-, del misionero, **Carlos Gunther** por rotura del motor de su R.18 en la misma jornada y en la última etapa **Camarotta-Quiroz (R.18)** abandonaron por rotura de motor. Ampliaremos.

C.A.P. BULLA DOMINO EN CONCORDIA

El arrecifeño **Rubén Bulla** volvió al triunfo en la categoría que lo tiene como campeón. En la segunda presentación, realizada el domingo 20-5-90 en el autódromo de **Concordia (Entre Ríos)**, sobre 20 vueltas al circuito de 3.117 metros de extensión, **Rubén Bulla** ganó de punta a punta con su **Datsun 280 ZX** totalizando 62,340 kilómetros a 129,776 km/ de promedio.

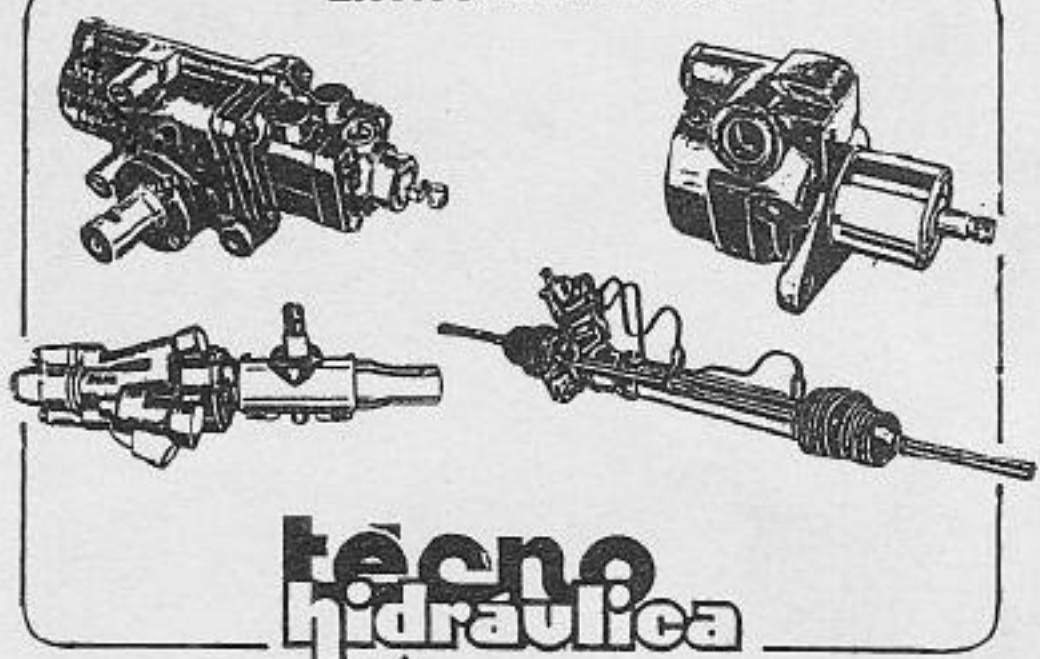
Lo más espectacular de la carrera fue la lucha que por el segundo puesto se definió en la última vuelta, en favor de **Roberto Vido (Nissan 300 ZX)** relegando a **Juan Carlos Demonte (Nissan 300 ZX)**, quien tuvo una salida de pista en el giro final. Luego terminaron **Jorge Leiva y Marcelo Basanta**, ambos con **Datsun 280 ZX**. El campeonato está encabezado por **Bulla**, con 36 puntos y es escolta **Demonte** con 32.

DIRECCIONES HIDRAULICAS

REPARACION • INSTALACION • RECAMBIOS

Equipos originales F.100 ★ F.350 ★ F.7000 ★ Sierra 1,6
 ★ Taunus ★ Trafic ★ R.9 ★ R.11 ★ R.18
 ★ Chevrolet C.10 ★ Peugeot 504 ★ Regatta 85
 ★ W.1500 ★ M.B. 0-140 ★ M.B. 1114

ENVIOS AL INTERIOR



tecno
hidráulica
s.r.l.

CASA CENTRAL: DIAG. 76 Nº1585 (ex.L.M.Campos 1420)
 • SAN ANDRES (1651) SAN MARTIN • Tel. 752-2644

AMORTIGUADORES

COLOCACION
Y VENTA

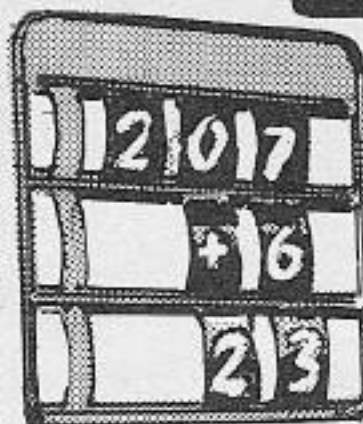
- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.



AMORTIGUACION
HORACIO

MILLER 3464 cp 1431 CAP
 Tel. 542-1533 543-9489

PROVA



- BUZOS KARTING
- BUZOS ANTIFLAMA
- CASCOS
- CAPUCHAS
- BUTACAS (Pista y Rally)
- GUANTES ANTIFLAMA
- CINTURONES
- CARTELES de SEÑALES
- INTERCOMUNICADORES
- BOTAS
- TABLA CRONOMETRO



BOX21

SAN BLAS 5165 y Lope de Vega. CAP. TEL. 567-6286



TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES
 EN ARBOLES DE LEVA PARA
 CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
 Calle 14 n° 3829/39 (ex Espora 168/70).
 VILLA LYNCH (cp. 1672)
 SAN MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3229

CÚPULAS con toda la fibra

WORLD CAR



Avda. MITRE 1130 • (cp.1602)
 • FLORIDA • TEL. 760-8995

SERVICE DIESEL BARRACAS



REPARACION DE BOMBAS
 E INYECTORES

Barco de Prueba Bosch
JORGE 2371

(cp. 1275) • Tel. 28-9032

BUTACAS

NICK

- ★ BOTAS
- ★ CINTURONES DE SEGURIDAD



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

REPRESENTANTES: SAN NICOLAS: Av. Alberdi 598 • Prov. Bs.As.
 VENADO TUERTO: Ruta 8 y Pellegrini • Tel. 23995 • Prov. Sta. Fe

PARA TODOS LOS
 MOTORES
 PICK-UP, CAMIONES
 AUTOMOVILES NACIONALES

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI

Ruta 8 y Chacabuco • Tel. 0462-23897
 VENADO TUERTO (STA. FE)

ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cód. 8300)
 Tel.: (0943) 23518

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:

Chile 250 • BAHIA BLANCA
 Tel.: (091) 28191-44588-24733

CAPITAL FEDERAL:
DISTRISILENS

Juan B Justo 3565
 Tel.: 581-4492

ZONA MENDOZA:
LA CASA DE DODGE 1500

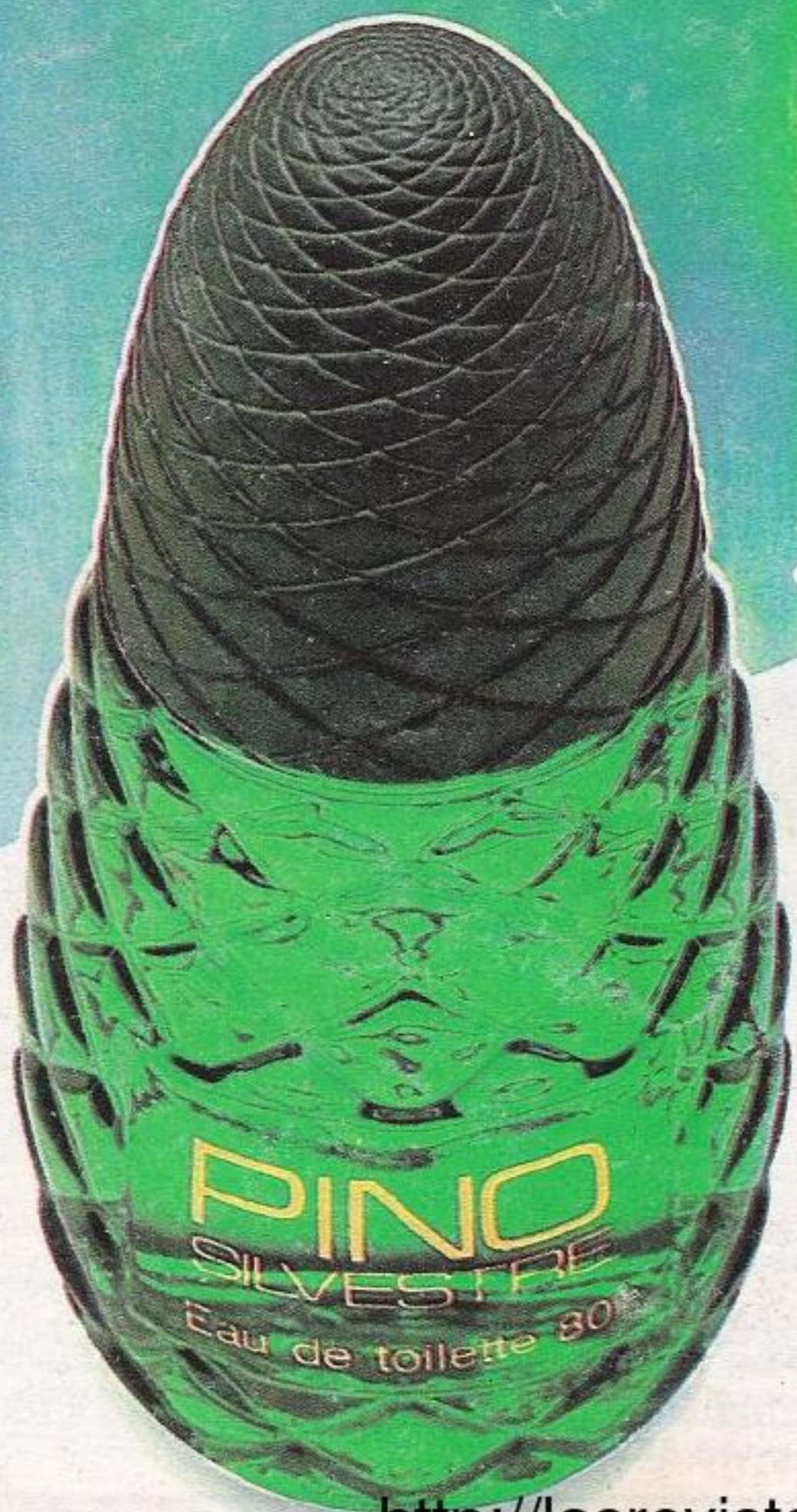
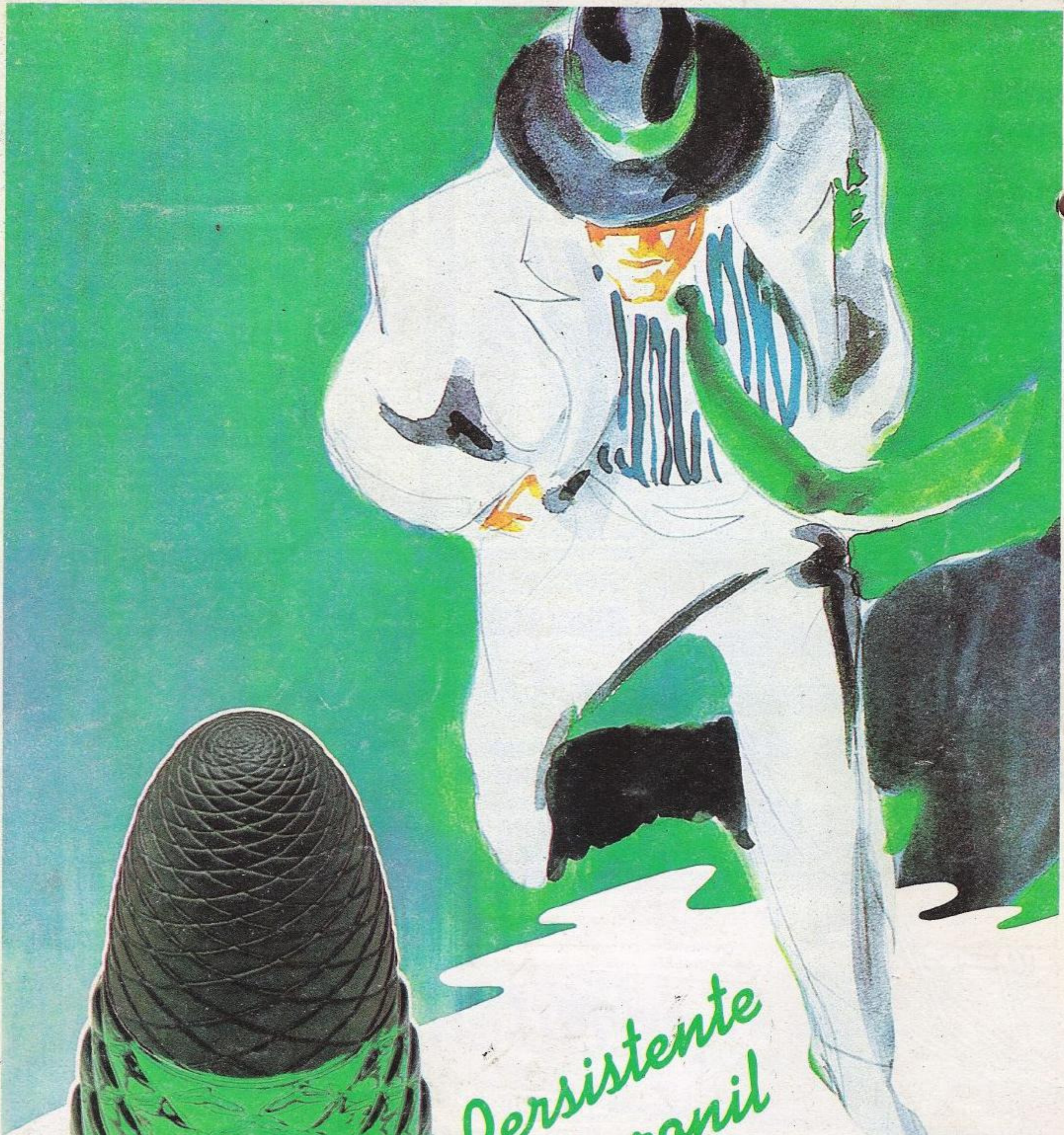
ESCAPES BRASIL
 Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
 Tel.: (24) 6814

ZONA CORDOBA:
E. PABLO GANGOSO

Vicente López y Planes 2442
 Barrio S. Vicente - Córdoba
 Tel: (55) 7382

ESCAPESSILENS

BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7. Km. 36,600 - MORENO - TEL.: 0228-21543-20356
 EXIJA NUESTRO SELLO DE GARANTIA



*Persistente
y varonil*

PINO
SILVESTRE
ESENCIA ITALIANA