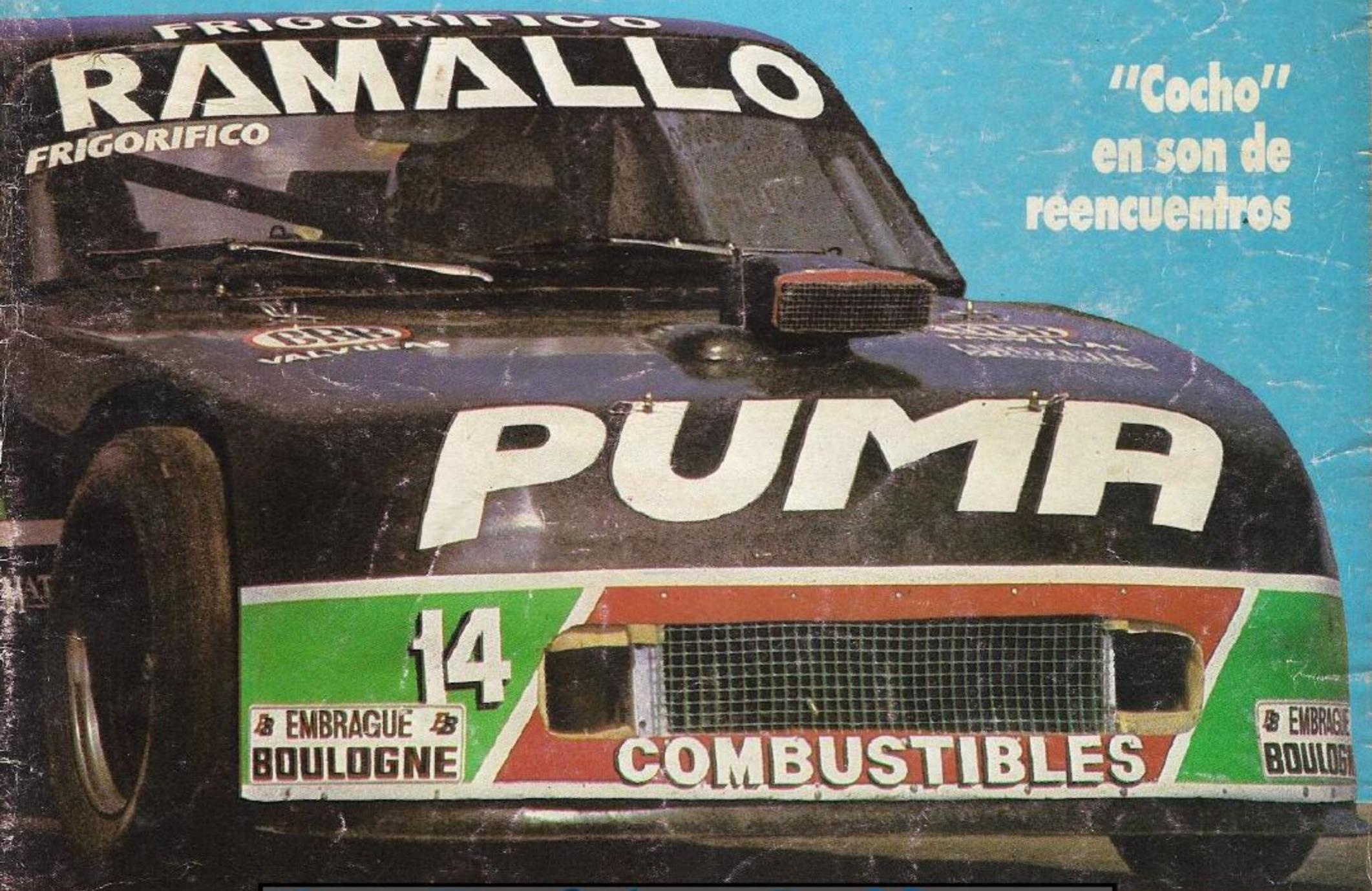


CORSA

**USADOS
MAS CAROS
QUE 0 KM.
TODOS LOS
PRECIOS DEL
MERCADO**

DE COMO EL DIA DEL FALCON-JET SE DIO
VUELTA "COMPLICANDO" MAS EL CAMPEONATO DE T.C.

CHEVY SHOCK



"Cocho"
en son de
reencuentros

Las Revistas de Mauro

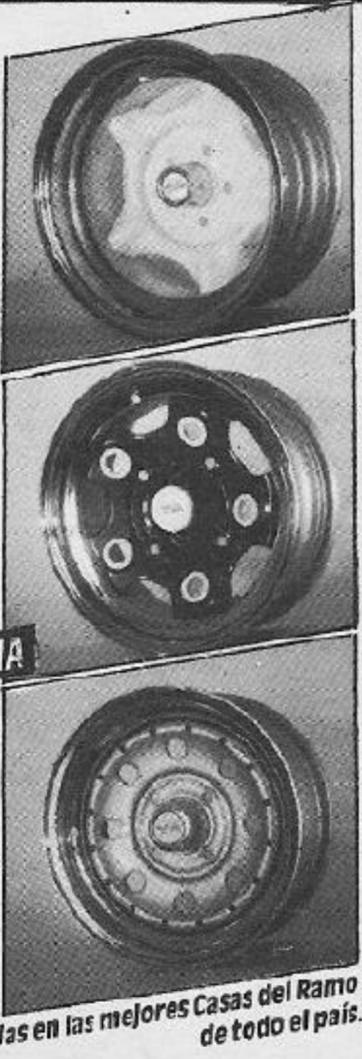
**F. T.: EL FENOMENO SCHUMACHER
EL COLOR Y EL "CALOR" DEL T.C. 2000
MUNDIAL DE MOTOS: CONCLUSIONES**

Ruedas Deportivas



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

BUZOS ANTIFLAMA



- KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes
- BOTAS J.S.
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- TELA NOMEX
- BUZOS DE CUERO



Butaca aprobada por la ACTC
Casa Central: BRANDSEN 1123
Tel. 744-2583. SAN FERNANDO (1646) Frente a Estación
Sucursal: JUAN B. JUSTO 2303 (a 2 cuadras Av. Corrientes)
Tel. 855-2507. Capital Federal

NEUMATICOS WALTRAC

TUDO TERRENO
PRECIOS PROMOCIONALES
30/10 x 15 U\$A 140
32/12,5 x 15 U\$A 170



Avda. LINCOLN 1950. Tel. 757-7596/4627. JOSE INGENIEROS (1702).

Joseph

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4467/4983.
FAX 541-749-4467-4983

- SOPORTE BOMBA RECUPERADORA CICARE-WEAVER
- PLATILLOS VALVULAS FORJADOS CHEV. FORD-ISKY
- ADAPTADORES FORJADOS Y BALANCEADOR ARMONICO
- ENGRANAJES DISTRIBUCION VARIABLE FORJADO CHEV
- VOLANTES ACERO FUNDIDO STD. Y MULTIDISCO CHEV. FORD
- BOTADORES FIJOS CHEV. FORD.
- LEVAS Y RESORTES COMP. POTENCIADOS CHEV. FORD FIAT.

FordStock SRL



REPUESTOS Y ACCESORIOS

OFERTAS **Motorcraft**

Bujias	₹ 18.000	- REMERAS
Platino	₹ 20.000	- GORRO F1
Filtro de aceite	₹ 50.000	- BANDERAS
Filtro de nafta	₹ 8.000	- ENCENDEDORES
Correa de ventiladores	₹ 45.000	
Escobillas	₹ 35.000	

Falcon - Taunus - VW 1500 - Gacel
Av. ROLON 2750/52
BOULOGNE (1609) Pcia. Bs.As. ☎ 765-8986 / 8999

ETCHART COLECCION



AUTOMOVILES ARTESANALES

DIAZ VELEZ 1485. RAMOS MEJIA. TEL. 657-7828

KIT ALERON FIAT UNO



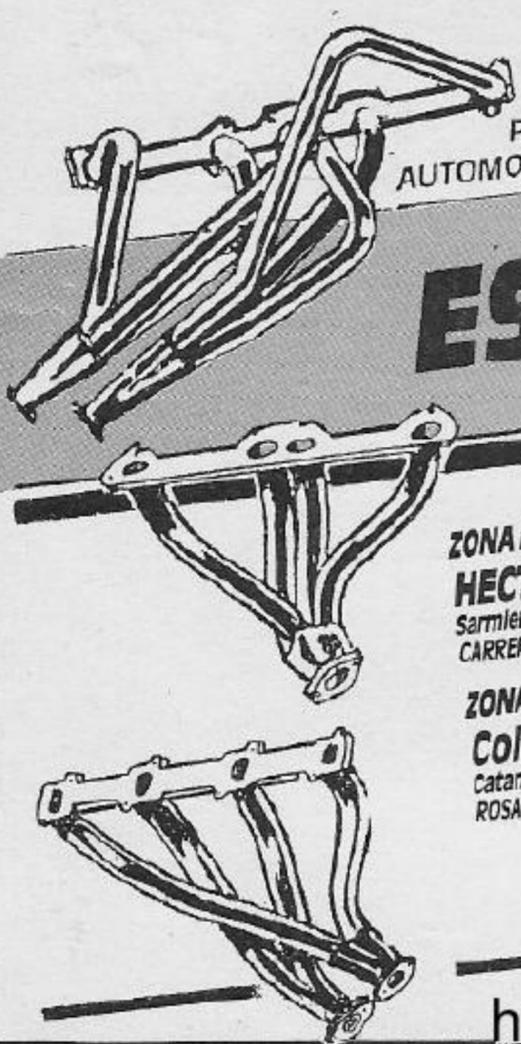
- CABRIOLET
- REFORMAS
- DISEÑOS ESPECIALES
- EQUIPOS ALTA PERFORMANCE
- DESARROLLOS EXCLUSIVOS
- TALLER DE RESTAURACION
- 4 X 4 HOT ROD

AMORTIGUADORES HORACIO

- REGATA
- FIAT UNO
- DUNA
- ESCORT
- GACEL
- R 11



• Colocación y Ventas
• Para Automotores Nacionales e Importados.
• Departamento Competición
MILLER 3464 (cp.1431).
TEL. 542-1533 y 543-9489



PARA TODOS LOS MOTORES PICK-UP, CAMIONES AUTOMOVILES NACIONALES

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA NOROESTE, CUYO Y SANTA FE:
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451. Tel. (0485) 90122-90119
CARRERAS (Santa Fe)

ZONA SANTA FE
Colocadora ESCAPES DANIEL
Catamarca y Richeri. Tel. 041-302464
ROSARIO (SANTA FE)

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

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250. BAHIA BLANCA
Tel. (091) 20191-44588-24735

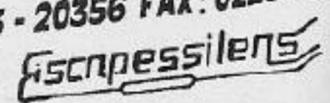
CAPITAL FEDERAL
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3565
Tel.: 581-4492

ZONA CORDOBA
E. PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442
Barrio S. Vicente. Córdoba
Tel. (55) 7382

ZONA MAR DEL PLATA
COLOCADORA REPLAT
Avda. Champagnat 2121
MAR DEL PLATA

ESCAPESSILENS

BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7, Km. 36,600. MORENO TEL.: 0228-21543 - 20356 FAX: 0228-21543
http://lasrevistasdematuro.wordpress.com



LA SEMANA

CORSA

T.C. LA VUELTITA DEL SEÑOR LOPEZ

En la tierra del sol y (por lo visto del domingo) del buen Chivo, una fulmínea escapada del Ford de Gayraud se truncó y el "Cabezón" Cocho—volviendo al triunfo tras casi un año— encabezó... un 1-2-3 de Chevrolet.

F.I.S.A. ADIOS A BALESTRE

Tras trece años de ostentar (en toda la extensión de la palabra) la suma del poder en la Federación deportiva internacional, el viejo Jean-Marie debió resignarlo finalmente en Max Mosley, hombre de Bernie...



Juan Manuelito, otra vez victorioso.
¡Bravo!

I.M.S.A. GTP

Los poderosos prototipos norteamericanos cerraron su temporada en el circuito urbano de Del Mar, California. Y Juan Manuel Fangio II nos dio otra de las grandes satisfacciones del año, imponiéndose.

F.3 SUDAMERICANA PUES ENTONCES... ¿QUIEN GANO?

En pista fue Gueiros el ganador, en 1-2 con su coequipier Cesario. Y alcanzaba así el tope del Campeonato en detrimento de Giaffone. Pero el equipo de éste denunció a aquéllos y... bajó a siete, sus mismos coches incluidos. Ganó Stefani.

F.3000 BRITANICA DI PALMA, SEXTO

En la última fecha del torneo, Julián Westwood se llevó las palmas mientras que nuestro José Luis Di Palma alcanzó un honroso sexto puesto. Paul Warwick, Campeón post mortem.



La reunión pampeana del Campeonato Nacional, desarrollada en la pista de Santa Rosa, arrojó los siguientes vencedores:

Granton en 250 F. Internacional, Catania en Superbikes, Nocete en 250 F. Nacional y Mastrocola en RZA F.

Este espacio podría haber sido ocupado por una marca que nunca será conocida, porque no hace publicidad.
La publicidad hace líderes. Haga publicidad en revistas.



NOTICIAS
COMENTARIOS
ANTICIPOS

TELEFAX

Formula 3000 inglesa

BUEN FINAL PARA DI PALMA



En Donington fue la cita para la última fecha del Campeonato Británico de Fórmula 3000, que depa-
rará una excelente actuación de José Luis Di Palma. En clasificación el argentino había obtenido la octava ubicación, con un registro de 1m23s91, a 1s03 del "poleman" Julián Westwood. En "tanques llenos" José Luis, gracias a la labor del equipo Cobra, lideró casi hasta el final de la sesión, siendo en definitiva superado por Andrews y Policand, y terminó tercero a 85/100 del primero.

La competencia se largó en el horario previsto y, tras la luz verde, José Luis hizo suyo el cuarto lugar. En estas circunstancias superó a Fredrik Ekblom, piloto que luchaba por el Campeonato, y más adelante fue tocado por Andrews, lo que lo hizo descender al quinto puesto. Hacia el final de la com-

petencia, un grupo de rezagados complicó a José Luis, y Marco Greco, que estaba entre ellos, le cerró la línea, proyectándolo fuera de la pista. Afortunadamente pudo seguir en carrera, ocupando la séptima posición, y recuperó el sexto lugar en la última vuelta. "Mi ritmo fue en constante mejora aquí en Donington —comentó el argentino—. Mi paso por Inglaterra es lo mejor que me ha tocado en mi carrera deportiva, ya que pasar por la prueba de un nivel tan exigente reafirmó mis posibilidades como piloto para el futuro".

La clasificación en Donington fue la siguiente: 1º) Julian Westwood (Lola), 42m35s66 a 170,020 km/h; 2º) Jason Elliot (Reynard) a 0s05; 3º) Phil Andrews (Lola) a 0s85; 4º) Fredrik Ekblom (Lola), a 9s73; 5º) Jerome Policand (Reynard) a 19s54; 6º) José Luis Di Palma (Reynard) a 23s16. El torneo coronó Campeón post mortem a Paul Warwick (45 puntos), quien no pudo ser superado por Ekblom, quien acumuló 42 unidades. Siguió en el certamen Westwood, con 41 puntos, Dean, 35; Coyne, 25; Andrews, 21; Policand, 19; Elliot, 16; Greco, 11 y Di Palma, 5.

CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO



Philip Morris

COPA JUAN ZANELLA

LAS DOS RUEDAS BRILLARON EN LA PAMPA

Casi un centenar de pilotos de las cuatro categorías que compiten por el Campeonato Argentino (RZA Fórmula, 250 cm³ F.N., Superbikes y 250 cm³ F.I.) se dieron cita en el autódromo de Santa Rosa (La Pampa), para disputar la 7ª fecha con la organización de la Asociación motociclista local.

En la 250 cm³ Fórmula Nacional, Silvio Nocete fue en definitiva el ganador luego de una dura porfía con Néstor Amoroso. Sobre el final, el segundo puesto fue para Patricio Montero, quedando Amoroso en tercer lugar. El tiempo empleado por Nocete para las 10 vts. fue de 12m50s04 a un promedio de 110,799 km/h. El Campeonato de esta especialidad lo encabeza Fagúndez con 67 puntos seguido por Nocete con 64 y Amoroso, 59. En las impresionantes SuperBikes el triunfo, sin discusión, fue del joven Walter Catania (Kawasaki), arribando segundo Ramírez (Yamaha) y tercero en destacable labor, Jorge Cusanelli (Suzuki). El tiempo del ganador fue 13m54s42

para las 12 vts. a un promedio de 122,700 km/h. El certamen lo sigue encabezando Catania con 87 puntos, seguido de Ramírez, 71, y Ré con 50. El programa, continuó con la RZA Fórmula, una de las competencias más disputadas. Mastroco, Van Keulen, Zeballos, Ferreyra y Santistebe pelearon hasta el final, imponiéndose Mastrocola con un tiempo de 11m17s93 para las 8 vts. a un promedio de 100,682 km/h. Lo escoltaron en el podio Roberto Van Keulen y Pablo Zeballos. El torneo lo continúa liderando Marcelo Fernández con 60 puntos, seguido de Méndez, 53, y Santistebe, 51.

Cerró el espectáculo la 250 cm³ Fórmula Internacional, donde una vez más Sergio Grantón se llevó todo a bordo de su Yamaha. La "pole" la hizo suya con 1m07s55 y la carrera también, con 13m44s49 para las 12 vts. a un promedio de 124,178 km/h. Segundo resultado Marcelo Reyes, quedando en tercer lugar el misionero Mario Pegoraro.

DEFINICION

Para Nelson Piquet. Martin Brundle lo reemplazará en Benetton, lo que impulsó al brasileño a buscar otro rumbo. Así surgió la posibilidad de Ligier (también se había hablado de Ferrari) y es casi un hecho que en el '92 integre el team francés... o se retire.

CONSAGRACION

Rubens Barrichello se consagró Campeón Británico de F.3 luego de su triunfo en Thruxton (última prueba del torneo). Fue el tercer brasileño en ganar un título internacional en tres semanas consecutivas (Paulo Carcassi en F.3 Japonesa y Christian Fittipaldi en F.3000).

TRAS FUERTE RAFAGA DEL "ZONDA" GAYRAUD, MENDOZA ACABO EN FIE

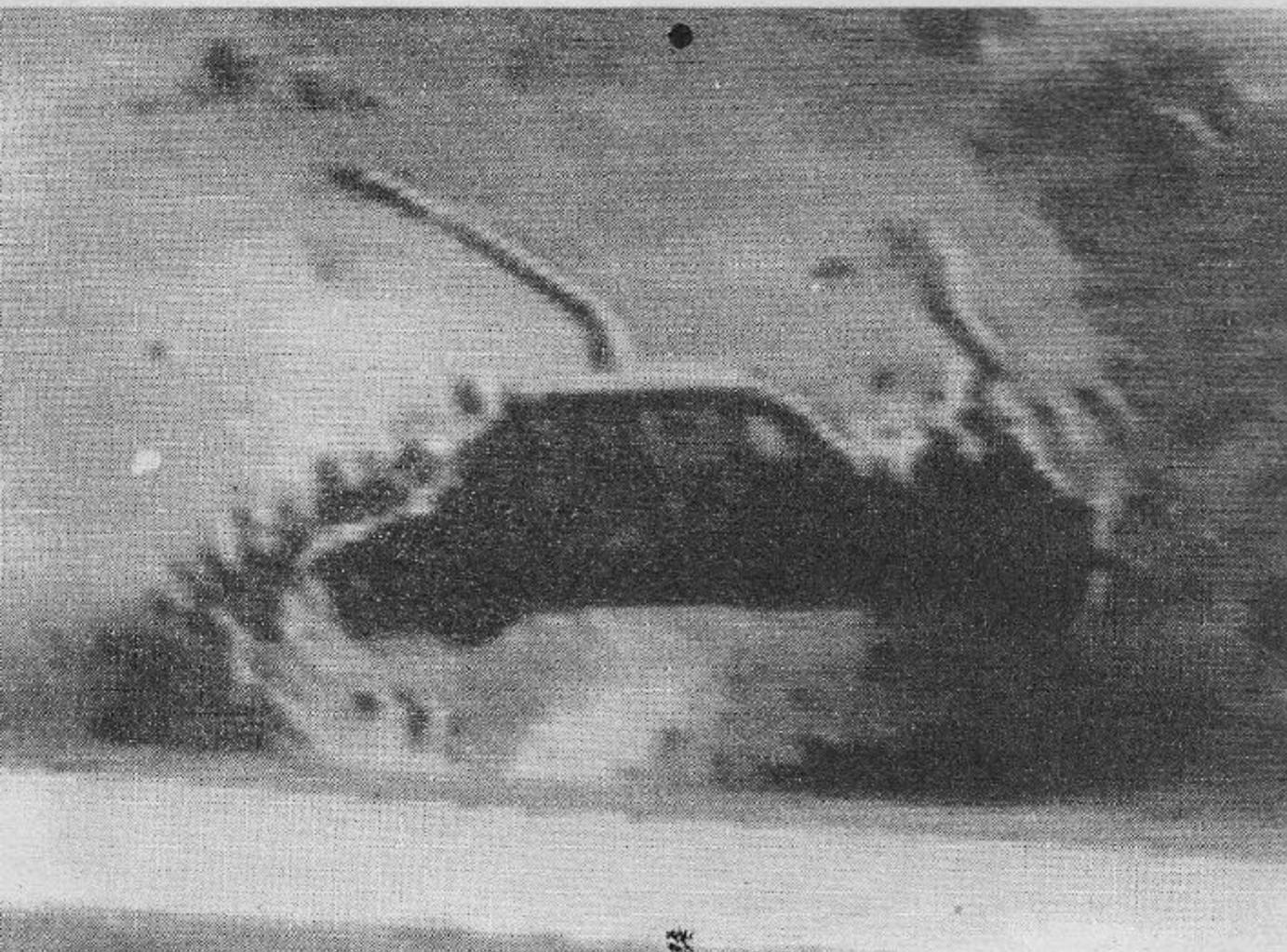
COCHO TERMINO

Atrás el bruto "palo" del 21 de abril en "La Barrosa", y recién cumplidas sus bodas de plata con el automovilismo, Osvaldo López puso 6 á 5 el "score" anual para Chevrolet, escoltado por su tocayo Morresi, que ataca a la corona.

Pasaron varias cosas en la decimoprimer presentación del Turismo Carretera. Institucionalmente, la categoría redescubrió Mendoza. Deportivamente, "resucitó" a Cocho López. En función de campeonato, proyectó con inusitada firmeza las pretensiones de un Osvaldo Morresi, que hasta hace un par de fechas parecía marginado del duelo entre los Oscars, Castellano y Aventín. Y en el rubro marcas, mostró un podio a todo Chevrolet en algo que le

permitió desequilibrar 6 a 5 el duelo que en el torneo mantienen los chivos con Ford.

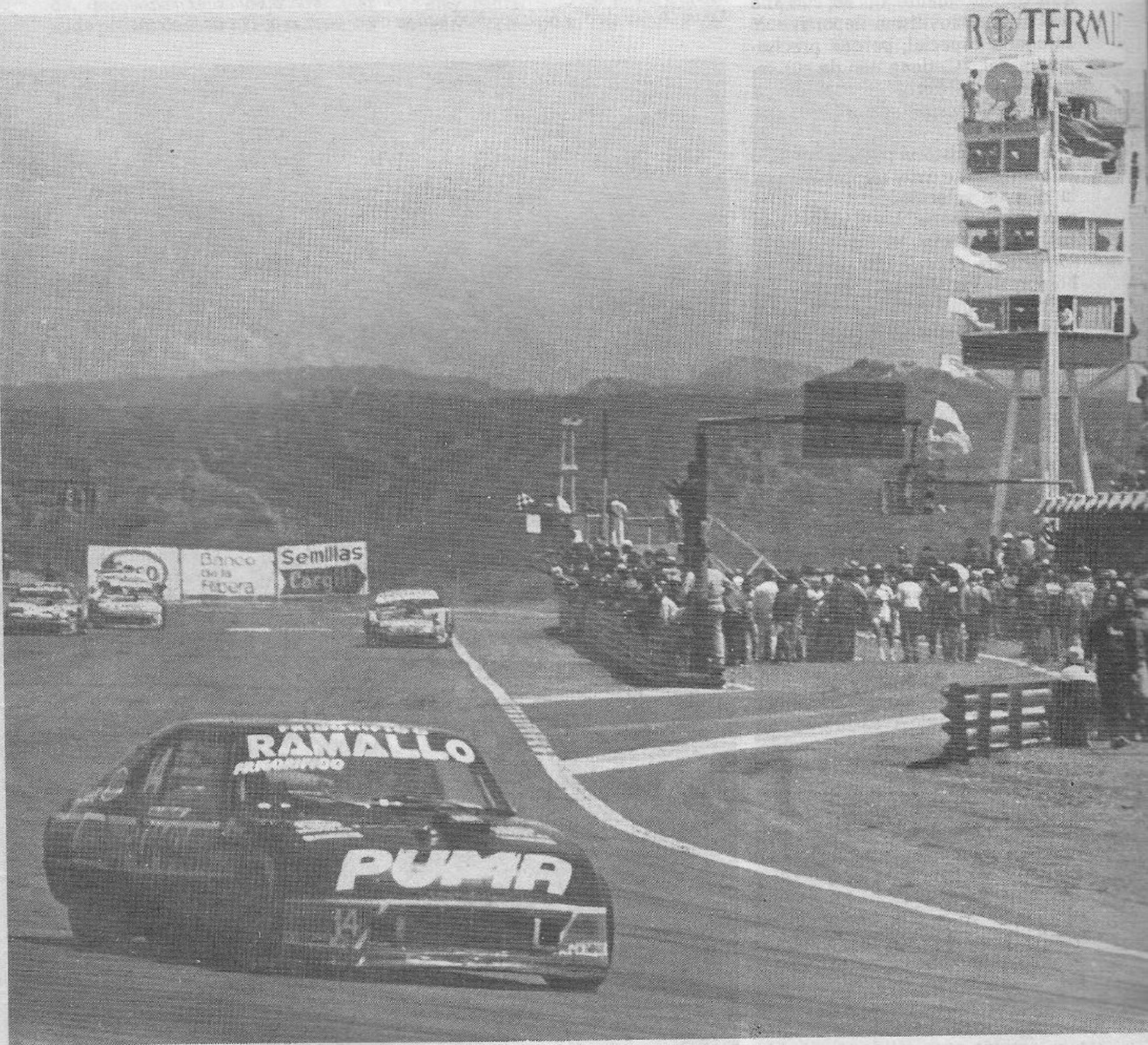
Este redescubrimiento de Mendoza por parte del Turismo Carretera llegó exactamente a los ocho años y siete meses de la última presentación de la categoría y que había culminado con el triunfo de Juan María Traverso, en la época en que su Ford Falcon contaba con la preparación de José Miguel Herceg. Desde entonces varias veces se mencionó la posibili-



Sin lugar a dudas, el peor momento de Osvaldo "Cocho" López, en la presente temporada: su sonado vuelco en Balcarce. Después, dijeron que quedó atemorizado...

LA DE LOPEZ ARCHIVANDO SU TERRIBLE K.O. DE BALSARCE

DE RESUCITAR



Mientras Puglia marcha en llanta, un lejano pelotón persigue —liderado por Morresi y Minervino— al solitario "Cocho" López que marcha hacia la victoria. Auto nuevo...

dad que el TC visitase el trazado cuyano, pero esto recién se concretó este año. Y ese tiempo de ausencia fomentó alguna expectativa, que se tradujo en una interesante, aunque no multitudinaria, concurrencia.

La resurrección deportiva de Cocho López llegó de la mano de una victoria que apareció en un momento y en la categoría especial para el locuaz piloto de Mataderos. Momento especial porque este es uno de los años más bravos de los veinticinco que recientemente Cocho cumplió con el automovilismo deportivo. Y categoría especial, porque precisamente del TC, tiene uno de sus recuerdos más duros de este difícil 1991, con su espectacular accidente en Balcarce.

Tal vez la historia pudo haber sido diferente de no tener un problema en la caja de velocidades, Mario Gayraud que "robaba" hasta cinco vueltas antes del final. La victoria era el importante detalle que le faltó al hombre de Pigüé para rubricar un fin de semana que lo había visto como amplio dominador, gracias a los trabajos realizados sobre el chasis del Falcon para acompañar la interesante performance que anteriormente había mostrado el motor. Esa superioridad se insinuó el sábado en clasificación, cuando Mario clavó el "uno" con exactamente un segundo de ventaja. Y siguió a la hora de las series, dominando con comodidad la suya y siendo más rápido que Carlos Garrido y Cocho López, los otros vencedores parciales.

Antes que esa superioridad de Gayraud se prolongase durante buena parte de la final, la jornada vivió su momento de mayor tensión, con el toque que tuvo como protagonistas centrales a Antonio Aventín y Gustavo Mancuso, y que también involucró a Pedro Doumic, José María Romero y Julio Colabello. Por separado cada uno dice lo suyo de este episodio, producto del fragor de esos primeros metros que en un trazado como el mendocino suele cobrar su precio. Por suerte en este caso, alcanzó solamente a los fierros y a la bronca de los involucrados, que con la excepción de Tony, debieron resignarse a ver la final desde los boxes.

Superado ese inconveniente, la nueva y ordenada largada, mostró que también eran sólidas las ambiciones de Jorge Oyhanart y Carlos Garrido. Uno que quería volver y



Puerta a puerta, duelo de "chivos": Carlos Garrido y Osvaldo Morresi. El marplatense fue un "hueso duro" y el sampedrino hizo su mejor negocio en pos de la corona.



Chevrolet y Ford, la lucha eterna en la cual —¿por ahora?— manda el Chivo. En la toma, Morresi y "Tony" Aventín.

otro que buscaba surgir. Así se acomodaron en los dos puestos de adelante, seguidos de Cocho y Gayraud. Un Gayraud, que como dijimos antes, no tardó en confirmar que estaba para grandes cosas, llegando a la punta antes de completarse la cuarta vuelta. Y comenzando a partir de ese instante a poner cada vez más ventajas en torno a sus escoltas.

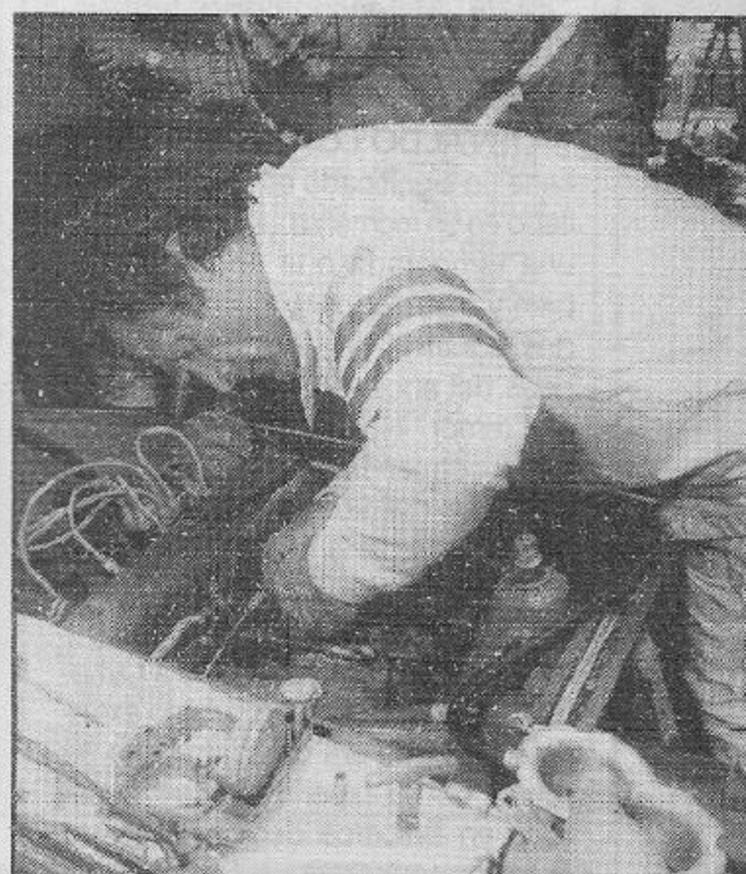
Quedaba claro entonces y con menos de la mitad de la carrera cumplida, que salvo algún imponderable, nada podría detener al Falcon rumbo

al éxito. Y ese imponderable llegó con la rotura de la horquilla de la selectora.

Ante esta instancia entró a cobrar importancia el duelo que por la posición de escoltas habían mantenido Garrido, Cocho y Oyhanart. El primero no mostró un protagonismo demasiado prolongado, ya que se retrasó en la cuarta vuelta, pero sí lo tuvieron Cocho y el Vasco, con una lucha que le dio a la carrera sus momentos de mayor interés. Después de mucho bregar, Cocho pudo dar cuenta de

Oyhanart, que se quedó sin posibilidad de revancha al hacer un trompo, por rotura del diferencial, y quedar afuera de la carrera.

En contrapartida, la buena estrella iluminó a Cocho, con el abandono de Gayraud, que le dejó servida la punta y le entregó al Chevrolet armado por **Juanjo Monteagudo**, con fierros de **Balestrini** y **Wilke**, la satisfacción de la victoria en su segunda carrera. Una victoria que, con Cocho instalado en la punta no peligró en ningún momento. ¿Por qué? Simplemente,



El "Vasco" Oyhanart volvió a los primeros planos. Aquí, trabajando sobre el motor. Pero lo traicionó el diferencial.



Minervino y Eduardo Ramos, en diferentes circunstancias. Fueron 3º y 6º.

LOS PROTAGONISTAS



"Patita" Minervino necesitaba subir al podio y en Mendoza lo logró (3°).

OSVALDO LOPEZ: "Este triunfo tiene un significado especial, porque llegó en un momento justo para salvar una temporada que no venía muy bien y además para responder a todos aquellos que dijeron que después del accidente de Balcarce, tenía temor. No puede tener miedo quien permanentemente corre a 200 km/h. En cuanto a la carrera, moví bien en la largada, pero el auto patinó un poco y por eso quedé tercero. A Garrido me costó bastante pasarlo y después fue duro contenerlo a Oyhanart. Al principio sentí un ruido extraño y creí que era un contrapeso de rueda. Con la experiencia de lo sucedido en Balcarce decidí no apurar para no complicarme. El abandono de Gayraud me facilitó las cosas y en los últimos giros levanté para cuidar el auto, que ya había castigado bastante en la lucha con Oyhanart".

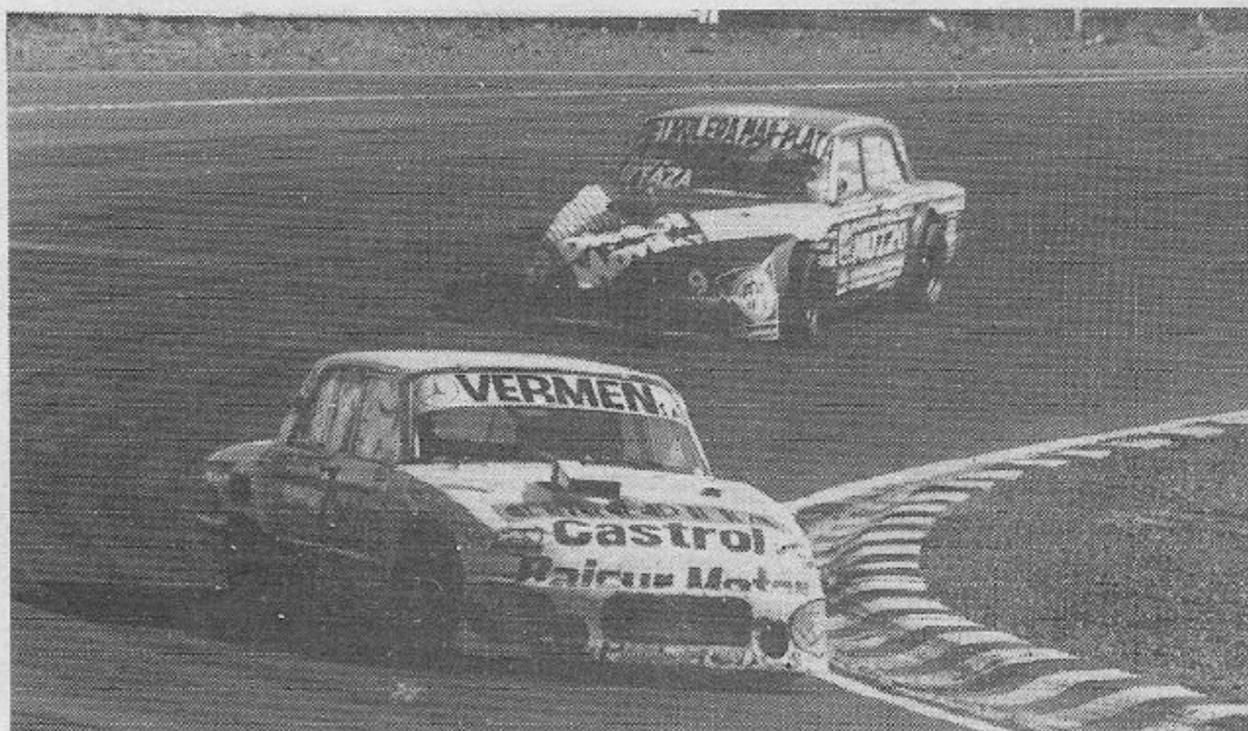
OSVALDO MORRESI: "Cuando me avisaron que se había quedado Castellano y vi parado a Oscar Aventín, decidí conservar mi posición. El auto andaba muy bien y creo que podía haber peleado la punta, pero mi mente está puesta al ciento por ciento en el campeonato, y por lo tanto decidí no arriesgar. Con el retraso de Castellano y el abandono de Oscar Aventín, el segundo lugar fue un gran resultado".

LUIS MINERVINO: "Podía haber intentado luchar un poco más por el segundo puesto, pero esto incluía la posibilidad de toque y como era con Morresi, que está peleando el campeonato y además me ayudó bastante, decidí no hacerlo. Igualmente llegué al podio y esto me dejó muy contento".

porque detrás estaba un Osvaldo Morresi, que al ver retrasado a Castellano y detenido a Oscar Aventín, empezó a pensar en el campeonato y se dio más que por satisfecho con los puntos provenientes de su segundo puesto. Un segundo puesto, que más visualmente que en la práctica, amenazó Luis Minervino, otro que resurgió en Mendoza llegando a un podio que mucho necesitaba. En cambio anduvieron perdidos, Castellano y Oscar Aventín, y también el campeón Emilio Satriano, que con la rotura del motor le puso la rúbrica a un pobre

fin de semana que bastante lo vio padecer en los días previos con muchos problemas en el árbol de levas de su Chevrolet.

Queda para el final la mención a este desequilibrio que en esta jornada logró Chevrolet en su particular duelo con Ford. 6 a 5 es ahora el tanteador de un enfrentamiento que a lo largo de la temporada ha tenido alternativas tan cambiantes que no se puede pronosticar qué pasará en las cinco carreras que faltan. Y esto es lo mejor que le puede pasar al Turismo Carretera.



El gran perdedor en Mendoza: Mario Gayraud, con De Benedictis a sus espaldas. El pigüense fue aplastante hasta el abandono.

f3 sudamericana

EL REGLAMENTO "PROTEGIO" A STEFANI

Nuevamente la F.3 entró en el terreno de los problemas reglamentarios que se pensaban superados y que supieron castigar a la categoría en 1990, a tal punto que poco tiempo atrás recién se confirmó el nombre de Christian Fittipaldi como titular de la temporada pasada.

Esta vez, en Parumá, Porto Alegre, siete autos fueron desclasificados al cabo de la prueba, entre ellos los cinco que habían arribado ocupando los primeros lugares.

El problema reglamentario que los marginó fue común a todos y se centró sobre la gran mayoría de chasis Ralt que, según la revisión técnica posterior, no se encuadraban en el artículo 3, párrafo 8 del reglamento técnico de la categoría. En términos claros, el motivo tuvo que ver con los contornos del fondo plano de los autos Ralt que no presentaban formas

acordes con lo indicado por reglamento. La denuncia al respecto fue realizada por el equipo INI, cuyos dos autos también fueron excluidos de la carrera (sin embargo, la maniobra le redituó bastante ya que de haberse mantenido la clasificación original, su primer piloto, Alfonso Giaffone hubiese perdido el primer lugar en el certamen que sigue ostentando a manos de Marcos Gueiros).

La desclasificación de Gueiros, Cesario, Giaffone, Pegoraro y Friedrich (que en ese orden habían arribado), consagró vencedor a Antonio Steffani (Dallara-Alfa Romeo), seguido por Alencar Jr (cuyo Ralt-VW pasó la revisión) y Ginno Fontes (Dallara-Alfa Romeo). También fueron desclasificados Ricardo Risatti y Néstor Gurini, lo que posibilitó que ascendieran, además de Fontes,

Tiritas de asado

LA BRONCA DE GAYRAUD: era justificada por un triunfo que se le escapó cuando parecía tener todo bajo control. "Estoy amargado, porque venía tranquilo y cuidando el auto, después de haberlo exigido en la primera parte. Tal vez hubiese sido más lógico que fallase en esa primera parte, pero los fierros son así..." comentó Mario.

EL RETORNO DE OLTRA: también Mendoza vio el retorno de Silvio



El sorprendente Fernando Iglesias; fue 8º en su segunda carrera en T.C...

Giacchino al 4º lugar, Darcio Dos Santos (5º) y Fabián Malta (6º).

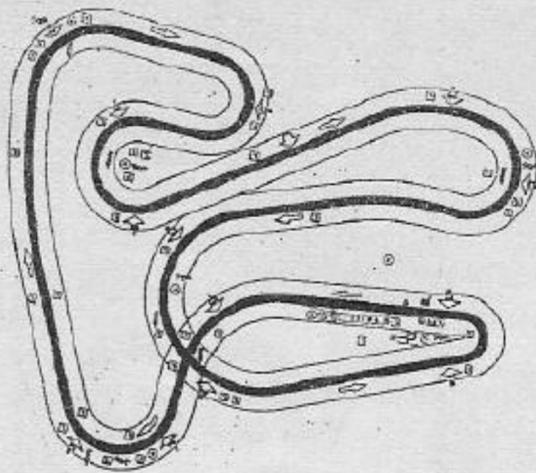
LOS ARGENTINOS

Risatti había sido el mejor argentino (8º) a pesar de una complicada largada que lo llevó a perder varios puestos que luego fue recuperando.

Giacchino, a la postre 4º, participó durante todo el fin de semana con un agudo cuadro de cólico renal que hizo que fuera constantemente inyectado con medicamentos para tal efecto. Reiteró lo bueno hecho en Buenos Aires con el Dallara atendido por Saúl Lui.

Gurini, otro de los desclasificados, largó desde boxes sin embrague y de último pudo arribar 13º... antes de la verificación. Fabián Malta concretó un muy buen fin de semana teniendo a Kissling como "ingeniero de pista" (por primera vez ausente en una carrera de F.3). Andrea Viannini se fue de pista en tanques llenos y la reparación de los daños que causó dicho accidente, impidió una correcta puesta a punto de la unidad (finalizó muy sobrevirante).

FICHA GENERAL



Fecha: 13 de octubre de 1991.
Denominación: Premio "Pablo Gulle" 60º Aniversario Automóvil Club Mendoza, decimoprimer fecha del campeonato de Turismo Carretera.
Lugar: Autódromo General San Martín de Mendoza, circuito número 1 de 5.021 metros de extensión.
Ubicación: a 8 km. de la ciudad de Mendoza.
Autoridades: Antonio Díaz Costantini (director); Norberto González (comisario deportivo); Carlos Marchese (comisario técnico).
Participantes: 17 en la primera serie; 15 en la segunda; 19 en la tercera y 36 en la final.
Organización: buena
Condiciones climáticas: día soleado, algo ventoso, pero agradable.
Público: 4.000 personas, aproximadamente.
Infraestructura del escenario: buena
Espectáculo: bueno.

EN POCAS PALABRAS

"Largué muy bien y al llegar a la segunda curva, venía por adentro y Mancuso por afuera, cuando de pronto él se cerró y no pude evitar el toque" (Antonio Aventín), y su versión del golpe). "No sé qué quiso hacer Tony. Se portó muy mal, porque me tocó de atrás y el auto quedó cruzado y con los demás que se me venían encima. Fue una sensación muy fea..." (Gustavo Mancuso, el otro gran protagonista del toque). "Venía tapado y no pude evitar el toque. Por suerte, solo hubo fierros rotos. Pudo haber sido mucho más grave" (Pedro Doumic). "Estoy preocupado por el alto consumo de neumáticos. Y esto puede ser decisivo para la carrera" (Mario Gayraud, tras hacer el "uno" en la clasificación). "En las carreras de autódromos, la verdadera clasificación son las series" (Osvaldo Morresi). "Vengo como dirigente y no como piloto" (Juan Carlos Deambrosi). "Los frenos también serán fundamentales para tener un buen resultado final". "Este es un circuito muy lindo, pero al que hay que respetar bastante". Sobre todo no te podés descuidar en los curvones veloces, donde al auto va en el "aire". Aquí, sin dudas, hay que estar muy "enchufado". (Varios pilotos).

RETRASOS Y ABANDONOS

Gustavo Mancuso: toque con Antonio Aventín; Pedro Doumic: toque con Gustavo Mancuso; José María Romero: toque con Gustavo Mancuso; Carlos Garrido: problemas en el carburador y un neumático pinchado; Oscar Castellano: balancín en la serie y rotu-

ra de goma trasera derecha en la final; Emilio Satriano: motor; Jorge Oyhanart: rotura del diferencial; Mario Gayraud: rotura de la horquilla selectora de 3ª y 4ª velocidad; Julio Colabello: toque con Pedro Doumic y José María Romero



Roberto Mouras se retrasa irremediabilmente con el neumático DD deteriorado.



Oltra. Fue con el Ford Falcon de Héctor Di Fonzo, y la decisión de correrlo surgió tras las pruebas que realizó el pasado jueves en el Autódromo Oscar Gálvez. La idea es darle continuidad, aunque esto dependerá del factor económico.

Oscar Castellano busca los boxes con la goma TD en llanta; finalmente, logró algunos "puntitos" que pueden ser importantes...

Por Mario Armas y Alberto Falcón
Fotos: Enrique Bianco, Enrique Perrupato

CLASIFICACION

Premio "Pablo Gullé" 60º Aniversario Automóvil Club Mendoza - Autódromo General San Martín - Circuito N° 1 de 5021 metros de extensión - Final a 19 vueltas - Recorrido total: 220,924 km. - 13 de octubre de 1991.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Gayraud, 2m04s445/1000 a 145,250 km/h; Garrido, 2m05s445; "Cocho López", 2m05s537; F. Iglesias, 2m05s652; Morresi, 2m05s744; Oyhanart, 2m05s845; De Benedictis, 2m06s332; Marcos, 2m06s533; Mouras, 2m06s540; Malisia, 2m06s728; Oltra, 2m06s914; Luaces, 2m07s030; Castellano, 2m07s113; Ramos, 2m07s335; Romero, 2m07s339; Mancuso, 2m07s343; Minervino, 2m07s523; A. Aventín, 2m07s622; Landa, 2m07s809; O. Aventín, 2m07s839; Pernía, 2m07s917; Finocchio, 2m07s934; Kechichian, 2m08s010; Satriano, 2m08s011; Hernández, 2m08s128; Nesprías, 2m08s206; Boni, 2m08s528; Bouvier, 2m08s695; J. Roux, 2m08s706; Piccinini, 2m08s714; Caparello, 2m08s806; Vanrell, 2m08s820; Colabello, 2m08s822; Zavaleta, 2m08s904; Delconte, 2m09s007; O. Lynn, 2m09s098; Sinelli, 2m09s105; Doumic, 2m09s292; Puglia, 2m09s602; Fiorda, 2m09s694; Farina, 2m09s701; Muñiz, 2m10s112; Acuña, 2m10s201; Sala, 2m10s584; M. González, 2m10s693; Sasso, 2m10s711; Pacchialat, 2m10s905; Del Barrio, 2m10s994; Nicotra, 2m11s103; Drivet, 2m11s383; Dopico, 2m13s175; J.C. López, 2m13s867; Tornatore, 2m15s844; Miliffi, 2m16s133; Alifracó, S/T.

PRIMERA SERIE

Gayraud, 12m45s549/1000 a 141,668 km/h (6 vueltas); De Benedictis, 12m50s799; Iglesias, 12m53s861; Mancuso, 12m54s355; Hernández, 13m00s901; Finocchio, 13m05s651; Zavaleta, 13m06s532; Landa, 13m06s644; Castellano, 13m09s305; Sinelli, 13m10s200; Fiorda, 13m11s483; Sasso, 13m14s266; Acuña, 11m02s289 (5 vueltas); J.C. López, 11m29s105; Malisia, 2m14s055 (1 vuelta); Bouvier, 2m21s499; Caparello, 2m48s611. **Récord de vuelta:** Gayraud, en la 3ª, en 2m06s045/1000 a 143, y 406 km/h. **No largaron:** Alifracó y Nicotra.

SEGUNDA SERIE

Garrido, 12m46s444/1000 a 141,508 km/h (6 vueltas); Morresi, 12m46s644; Minervino, 12m50s001; Ramos, 12m55s450; Nesprías, 12m59s105; O. Aventín, 12m59s305; Oltra, 13m00s001; Marcos, 13m00s700; Vanrell, 13m01s894; Doumic, 13m02s789; Kechichian, 13m06s345; J. Roux, 13m16s444; Pacchialat, 13m18s710; Delconte, 13m25s250; Sala, 11m47s638 (5 vueltas). **Récord de vuelta:** Morresi, en la 2ª, en 2m06s244/1000 a 143,180 km/h. **No largaron:** Drivet, Farina y Tornatore.

TERCERA SERIE

"Cocho López", 12m44s654/1000 a 141,834 km/h (6 vueltas); Oyhanart, 12m45s348; Satriano, 12m54s154; Luaces, 12m54s654; A. Aventín, 12m55s049; Mouras, 12m55s450; Romero, 12m56s233; Pernía, 12m56s845; Piccinini, 13m02s888; Colabello, 13m03s861; O. Lynn, 13m16s733; Puglia, 13m18s210; Del Barrio, 13m20s200; Muñiz, 13m21s095; Dopico, 13m33s460; Miliffi, 13m50s098; Boni, 11m49s717 (5 vueltas); Farina, 2m18s027 (1 vuelta); M. González, 2m18s722. **Récord de vueltas:** "Cocho López", en la 2ª, en 2m05s944/1000 a 143,520 km/h. **No largó:** Drivet.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	14	"Cocho López"	Chevrolet	40m46s137	19
2º	4	O. Morresi	Chevrolet	40m53s075	19
3º	15	L. Minervino	Chevrolet	40m53s667	19
4º	7	A. Aventín	Ford	40m54s650	19
5º	10	V. Pernía	Dodge	40m56s637	19
6º	6	E. Ramos	Ford	41m06s137	19
7º	28	J.C. Nesprías	Dodge	41m08s128	19
8º	166	F. Iglesias	Chevrolet	41m11s099	19
9º	9	J. De Benedictis	Ford	41m19s612	19
10º	93	C. Luaces	Dodge	41m24s266	19
11º	34	S. Oltra	Ford	41m31s483	19
12º	5	L. Hernández	Chevrolet	41m35s052	19
13º	45	E. Finocchio	Dodge	41m44s266	19
14º	148	A. Kechichian	Chevrolet	41m46s637	19
15º	21	J.M. Landa	Dodge	41m47s424	19
16º	32	O. Lynn	Ford	41m56s046	19
17º	35	O. Sasso	Ford	41m58s023	19
18º	156	R. Sinelli	Ford	42m01s180	19
19º	57	R. Zavaleta	Dodge	42m03s075	19
20º	8	A. Marcos	Ford	39m50s197	18
21º	36	C. Garrido	Chevrolet	40m44s650	18
22º	99	J. Puglia	Dodge	40m48s417	18
23º	2	O. Castellano	Ford	41m48s023	18
24º	26	C. Vanrell	Dodge	42m11s387	18
25º	3	R. Mouras	Chevrolet	37m19s819	17
26º	41	J. Roux	Dodge	33m08s023	15
27º	181	M. Gayraud	Ford	30m27s825	14

No clasificaron: Oyhanart (Ford), 23m31s483 (11 vueltas); Piccinini (Dodge), 21m59s516 (10 vueltas); O. Aventín (Ford), 19m47s638 (9 vueltas); Satriano (Chevrolet), 10m49s717 (5 vueltas). **Récord de**

vuelta: Gayraud, en la 3ra. en 2m06s539/1000 a 142,846 km/h. **No largaron:** En la segunda final, por accidente, Romero, Colabello, Mancuso y Doumic. **Excluido:** Fiorda.

CAMPEONATO

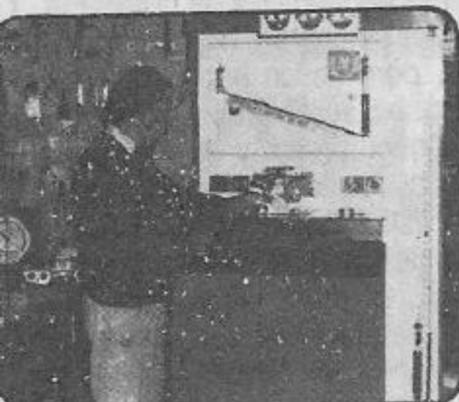
(Disputadas Santa Teresita, La Plata, Buenos Aires, Balcarce, Olavarría, Balcarce II, La Plata II, Lobos, Lobos II, Buenos Aires II, Zárate-Campana y Mendoza).

Castellano, 157,5; Morresi, 146,5; O. Aventín, 126,5; Ramos, 126; A. Aventín, 115; Satriano, 104; Landa, 101,5; Mouras, 101; De Benedictis, 97,5; Garrido, 88,5; Minervino, 80,5; Caparello, 78,50; Malisia, 76,50; Nesprías, 65; Pernía, 65; Oyhanart, 63; Hernández, 61; Urretavizcaya, 54; Acuña, 52; Romero, 50; Marcos, 45,5; C. Calamante, 41,5; Gayraud, 38; Duarte, 36,5; "Cocho López", 35,5; Vanrell, 28; Alcuaz, 26,5; Mancuso, 25; Luaces, 24,5; Salerno y Roux, 23; M. Calamante, 22,5; Sasso, 22; Zavaleta, 21,5; Doumic y Finocchio,

21; Bessone (h) y Colabello, 20,5; Fiorda, 16,5; Sala, 14; Nicieza, 13,5; Rodríguez Canedo, 13; Miraldi, 12; Polinori y Puglia, 11,50; F. Iglesias, 11; Carelli y Saiz, 9,5; Erratchú, 8,5; Lavari, Mazzacane y Pacchialat, 8; Lynn, 7; Boni, 6; Oltra, 5,5; Alaux, 5; Drivet, Sinelli y Kechichian, 4,5; Sanguinetti, 4; Bouvier, 3,5; Ritacco, M. González, Reymonte, Baracco y Costa, 3; Polanco, Dopico, Santagatti y Navarro Ocampo, 2; Occhionero y Alifracó, 1,5; Delconte, Bianchi, Perlo, Farina, Ciccía, Esperanza, Oubiña, Segade Sánchez y Piccinini, 1; Pentecoste, 0,5.

Próxima competencia: El 3 de noviembre, en San Lorenzo (Santa Fe).

LA CASA DEL CARBURADOR



ALFREDO LOPEZ
AGENTE
AUTORIZADO:

* **WEBER * SOLLEY * HOLLEY * GNC ***

- Preparación y reparación de carburadores para Competición TC., TC. 2000, TURISMO, PISTA Y RALLY
- Afinación de motores con equipos programados en USA
- Encendidos especiales. • ENVIOS AL INTERIOR

Avda. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842). MONTE GRANDE. Pcia. Bs.As.

TEL. 296-0536

**AMERICAN
CAR**

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

**ELEMENTOS
SAGLIMBENI
DE COMPETICION**

FABRICANTES

- BOTADORES A RODILLO
- BALANCINES A RODILLO
- POLEAS DENTADAS
- FRENTES DISTRIBUCION A CORREAS DENTADAS, TRABAJOS EN BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.

Avda. URQUIZA 447 . QUILMES (cp.1878).
TEL. 257-2172. FAX (54-1) 257-2172

JOSE MASCIOTRA

- PARTES DE MOTOR 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

Representante

- Pistones

NaVellac

**AHORA NUEVO
SELLADOR DE AROS
NaVellac**

Ferrea

RACING COMPONENTS

SOMOS LOS 1º

en **TODAS LAS CATEGORIAS NACIONALES:**
T.C.3000 * T.C.2000 * STOCK CAR * TURISMO PISTA

TENEMOS EN OFERTA ESPECIAL



RECIENTE LLEGADOS # **TABLEROS**
RPM # **INSTRUMENTAL COMPLETO**

COJINETES BIELA Y BANCADA
TODAS LAS MEDIDAS
PRECIOS ESPECIALES



RECIENTE LLEGADOS # **CASCOS** # **BUZOS**
GUANTES # **CINTURONES**
ROPA INTERIOR # **MALLAS DE SEGURIDAD**

AROS ESPECIALES. TODAS LAS MEDIDAS Y OTRAS MARCAS

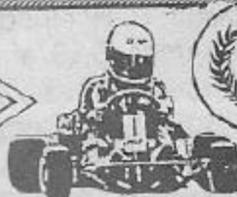


Nuestro Agente Oficial: DULBECCO.

Envios al interior. Tarjetas de Crédito.

DOBLAS 892 (esq. Directorio). Capital
TEL. FAX 922-5065. Tel. MOV.: 449-3757

DRAP KART



- CHASIS MOTORES Y CUBIERTAS
- REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES e IMPORTADOS
- BRUÑIDORES Y PIEDRAS SUNNEN
- AROS WISECO
- BUJIAS NGK
- GARANTIA TOTAL

BANIA BLANCA 3530. TEL. 767-0862
SAN ANDRES (cp.1657)
Bs.As. Argentina

SUSPENSIONES ESPECIALES

- Mc.Pherson • Cápsulas
- Vehículos Nacionales e Importados •
- Ventas por Mayor y Menor

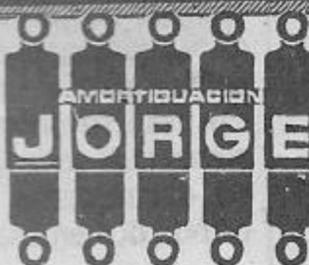
REPRESENTANTE EN PROVINCIA DE BS.AS.



OSCAR A. MEDICI

RECAMBIOS

25 DE MAYO 340 - TEL. 20216 (CP.6520) CHIVILCOY (BS.AS.)



DULBECCO

AHORA TAMBIEN 1º en RALLY

• **ASESORAMIENTO SOBRE ENCENDIDO e INSTRUMENTAL**

Distribuidores de Encendido
Platinos y electrónicos

TC - TC 2000 - TURISMO - F. 2

F. RENAULT - STOCK CAR -

SAFARI - TODOS LOS ZONALES.

• CABLES DE BUJIA • BOBINAS

• CUENTAVUELTAS • DISTRIBUIDORES •

• BOMBAS DE NAFTA • BUJIAS •

Agente Oficial



MEXICO 3259 (1603). VILLA MARTELLI. TEL. 760-3511 FAX (01) 760-3511

- REPARACION
- INSTALACION
- RECAMBIOS

**DIRECCIONES
HIDRAULICAS**

AUTOMOVILES NACIONALES e IMPORTADOS

HO

ESPECIALIDAD:

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

Envios al Interior

HIDRAULICA OESTE

ESTERO BELLACO 388

(alt. Rivadavia 12.100) • Ciudadela (1702)

TEL. 657-2770

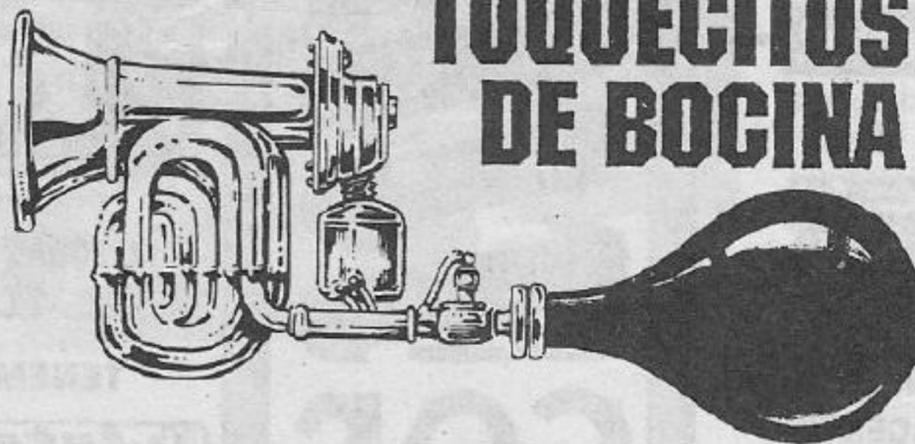
CALENDARIOS '92

La Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA) dejó trascender las fechas tentativas que compondrán el Campeonato del Mundo en las categorías de F.1, Sport Prototipos y Rally. **Fórmula 1:** el 1/3, Sudáfrica (Kyalami); 22/3, México (Hnos. Rodríguez); 5/4, Brasil (Interlagos); 3/5, España (Montmeló); 17/5, San Marino (Imola); 31/5, Mónaco (Montecarlo); 14/6, Canadá (Montreal); 5/7, Francia (Magny-Cours); 12/7, Gran Bretaña (Silverstone); 16/8, Hungría (Hungaroring); 30/8, Bélgica (Spa-Francorchamps); 13/9, Italia (Monza); 27/9, Portugal (Estoril); 4/10, Europa (Jerez de la Frontera); 25/10, Japón (Suzuka); 8/11, Australia (Adelaida). **Sport Prototipos:** 29/3, Japón (Suzuka); 26/4, España (Jarama); 10/5, Italia (Monza); 24/5, Gran Bretaña (Silverstone); 21/6, Francia (Le Mans); 23/8, Alemania (Nürburgring); 20/9, Italia (Mugello); 18/10, México (Hnos. Rodríguez); 1/11, Japón (Autópolis). **Rally Mundial:** 23 al 30/1, Montecarlo; 3 al 8/5, Portugal; 27/3 al 1/4, Kenia (Safari); 2 al 7/5, Francia (Córcega); 2 al 7/6, Grecia (Acrópolis); 20 al 26/7, Argentina; 25 al 31/8, Finlandia (Mil Lagos); 18 al 22/9, Australia; 11 al 16/10, Italia (San Remo); 22 al 26/10, Inglaterra (RAC).

En relación con el calendario de F.1., una de las ideas que sugirió el recientemente electo presidente de la FISA, **Max Mosley**, es que podrían volver a ser 16 en lugar de las 17 pruebas que aquí aparecen, las que compongan el calendario. En ese caso, se ignora hasta el momento cuál sería la que quedaría desafectada, aunque habiendo dos en España...

LA VEDETTE DEL T.C.

Tal como habíamos prometido, volvemos sobre la nueva categoría que regirá la **Asociación Corredores Turismo Carretera**. En el transcurso de la semana anterior, surgieron algunas novedades y entre ellas, la más importante será que no se permitirá la incorporación de equipos oficiales de fábrica y tampoco, autos importados. Por lo pronto, **Carlos Marchese** (viajó a EE.UU. para hablar con "Tato" Ferrea



TOQUECITOS DE BOCINA

sobre el tema técnico) se encuentra trabajando ya sobre el reglamento de la misma y se espera ponerla en marcha en marzo o abril del año próximo. Esta

iniciativa de la A.C.T.C. ya cuenta con un importante interés por parte de varios pilotos y preparadores de renombre, y para su primer año de vida, el ente fisca-

lizador tiene previsto un certamen inicial de alrededor 10 competencias. Hasta el momento, todavía no se definió la cilindrada de los autos de la nueva categoría, pero es un hecho que los mismos serán equipados con turbocompresor y que los nuevos bólidos erogarán una potencia estimada en los 300 HP. La división estará absolutamente circunscripta a los autódromos que habitualmente no recorre el T.C., de todo el país. Una excelente iniciativa, sin dudas, de la A.C.T.C. que de esa forma muestra su visión de futuro con autos que serán una innegable atracción.

LARRAURI DESPUES DE MEXICO: "PUDIMOS HABER SIDO TERCEROS"

"Fue una verdadera lástima abandonar por ese principio de incendio; cuando ocurrió estábamos octavos, pero al final de la carrera, un auto que venía 45 segundos atrás de nosotros, finalizó cuarto, lo que me da la pauta de que podríamos haber luchado por el tercer puesto".

Oscar Larrauri, volvió de México directamente a la Argentina y cuando esta edición llegue a sus manos, probablemente esté en vuelo o ya haya arribado a Europa para luego viajar a Japón, donde se celebrará la última carrera del Mundial de S.P. en Autópolis. Con impresiones frescas y un panorama más amplio sobre las posibilidades del Brun-Judd, "Poppy" amplió:

"Estaba seguro de que íbamos a hacer un buen papel. Todavía no había llegado el momento de reabastecerse y como los Porsche están limitados en cuanto a la velocidad de carga de combustible (1 litro por segundo) y nosotros no, contaba con una ventaja adicional estimada en 30 segundos. Por como después se dio la carrera, lo nuestro podría haber sido muy bueno; piensen que el Jaguar que llegó 6º finalizó a seis vueltas, y nosotros estuvimos en todo mucho más cerca de la punta..."

"El auto estaba bastante bien para la carrera. Sin embargo, tuvimos que trabarlo adelante (con tacos de goma) para que no rolara tanto. Entraba bien en



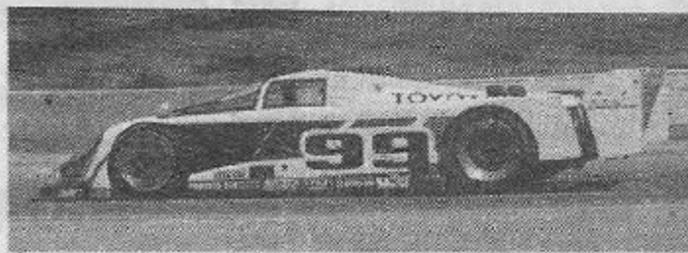
las curvas lentas, pero salía mal...

Como les dije antes, todo se debe al peso de más que tiene adelante. Sin embargo, en los curvones veloces iba muy bien, firme y armadito, a pesar de que rebotaba mucho en las partes donde el piso estaba ondulado. Ahora, la próxima será Autopolis, también correré dos de Sport japonés y luego viajaré a Italia donde espero definir todo con respecto a 1992. Podría anticiparles que la temporada que viene correré en dos categorías de Sport, una el Mundial con el Brun-Judd y la otra puede ser IMSA en los EE.UU. o el Campeonato Japonés de Sport".

R.D.

FANGIO Jr., 1º EN IMSA GTP

El circuito de Del Mar le sienta bien a Juan Manuel Fangio II, quien volvió al triunfo aquí, ahora con el **Eagle Toyota Mk III**. La carrera era decisiva en función del Campeonato. Fangio hizo el mejor tiempo el viernes y el tercero el sábado. En carrera tomó



la punta Robinson hasta la vuelta 12, luego lo pasó Taylor (con el Intrepid, autor de la 'pole') y Robinson abandonó. Rocky Morán sufrió un accidente importante. Fangio fue tercero hasta la vuelta 60ª, y luego tomó la punta cuando Brabham se detuvo a reabastecerse. Ganó en 1h46m04s18/100 a 134,078 km/h; 2º Geoff Brabham (Nissan) a 14s; 3º John Paul Jr. (Spice Buick); 4º M. Brundle (Jaguar).

Resultó Campeón Brabham con 166 puntos contra 163 de Robinson, a pesar de correr con varias costillas aún rotas. Fangio ganó US\$ 130.000 del premio "La Pirámide de Camel".

Informe: Ricardo Rodríguez (desde los Estados Unidos)

CAMPEONES + A.T.C. = LAS MEJORES TRANSMISIONES DE AUTOMOVILISMO

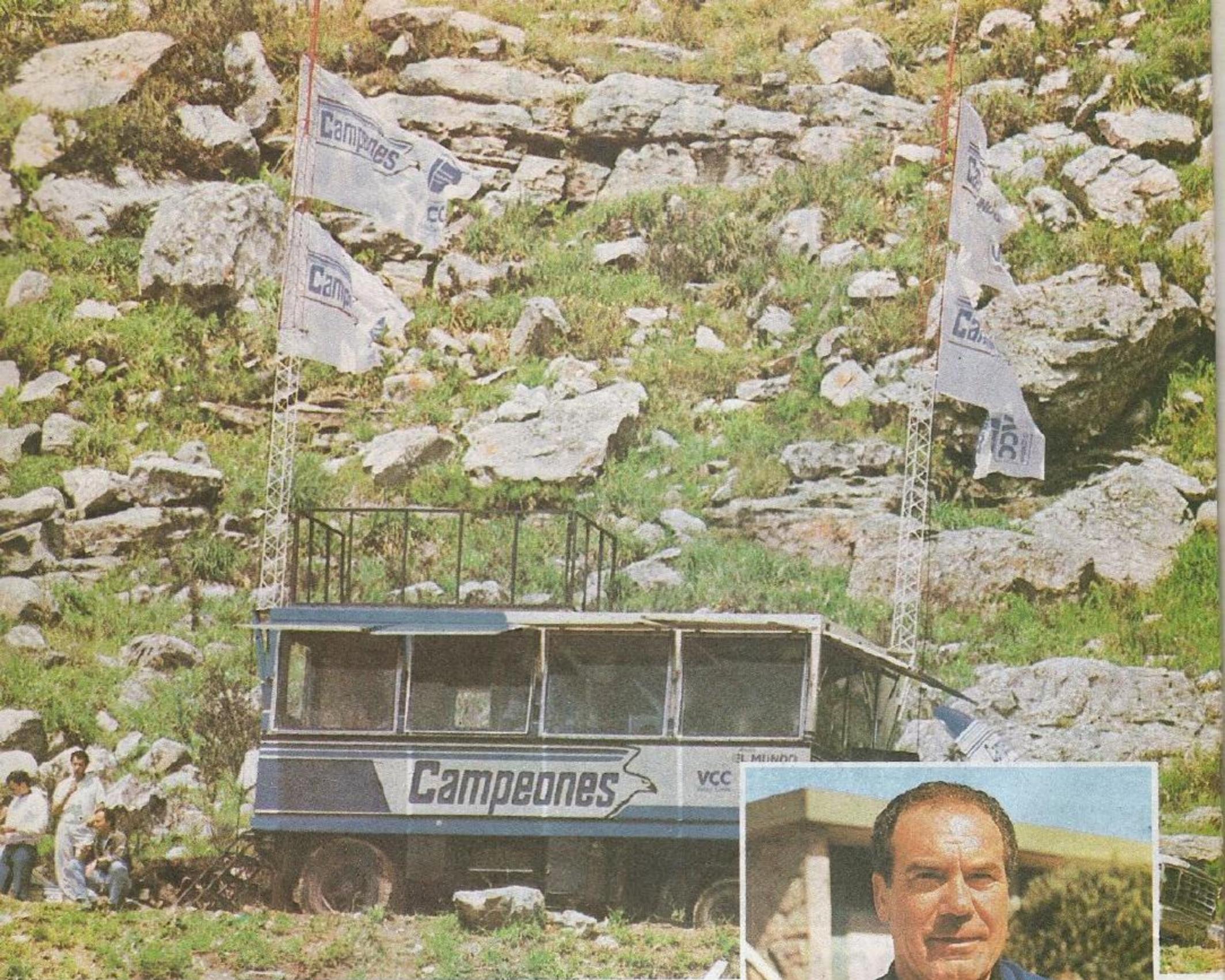


**ALTA TECNOLOGIA,
PROBADO PROFESIONALISMO,
LA MAYOR EXPERIENCIA
Y EL MEJOR EQUIPO PERIODISTICO PARA VIVIR
METRO A METRO CADA CARRERA**

**ESTE DOMINGO, A PARTIR DE LAS 11 HS., DESDE LAS FLORES
(PCIA. DE BUENOS AIRES), VIVA LAS ALTERNATIVAS
DEL TURISMO EN SUS CLASES 2, 3 Y FORMULA SIERRA.**

Campeones

LA ORGANIZACION N° 1 DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



DESDE ESTA CABINA SALEN LAS MEJORES TRANSMISIONES DE AUTOMOVILISMO

Porque Carlos Alberto Legnani conduce al equipo periodístico que cubre absolutamente todas las categorías del automovilismo deportivo.

LR1
RADIO **EL MUNDO**

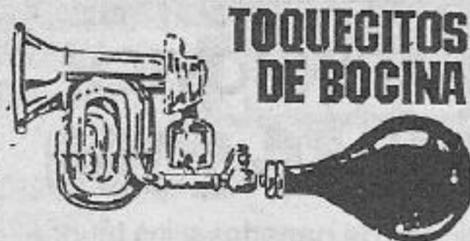
LUNES A SABADO DE 20 A 21 HS.
DOMINGO DE 8.00 A 14.30 HS.



CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
LA ORGANIZACION NUMERO 1 DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Arenales 2896 P.B. (1425) Buenos Aires

Tel: 825-2243/1942, 826-1773 y 83-2658 FAX: 825-6039
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



TOQUECITOS DE BOGINA

■ PRETENCIOSO

Carlos Cardús fue contactado para tripular una segunda 250 cm³ de Suzuki, pero se lo dejó de lado por sus altas pretensiones económicas. Wilco Zeelemberg fue finalmente elegido.

■ DECISION

Pese a haber obtenido el cetro en el cuarto de litro, Luca Cadalora no ascenderá a 500 cm³ por falta de apoyo oficial, de Honda.

■ PRUEBAS

Eddie Lawson probará en Mugello y Barcelona su Cagiva C591 con neumáticos Michelin y Dunlop. Luego decidirá con cuáles competirá el equipo italiano en el '92.

■ BUENA LETRA

Kocinski está cumpliendo la pena que le fuera impuesta tras habérselo arrestado por conducción peligrosa en EE.UU. Asiste a una escuela de manejo y debió pagar una abultada multa.

■ PAREJA

Sólo Cadalora y Helmut Brad dispondrán de motos Honda oficiales en 250 cm³ el año próximo. Muy posiblemente, Cardús se agregará a los mencionados, mientras que una docena de pilotos (entre los que está Loris Capirossi) recibirán un kit de potenciación para dichas unidades.

■ ASADO

Juan Marchal festejará su primera victoria en Safari junto a sus amigos con un asado en la ciudad de Mar del Plata.

■ ACEPTACION

Jo Zeegward, presidente de la Comisión de Carreras del Mundial de Velocidad de FIM inspeccionó el trazado de Montmelo, en España, que podría ser sede para el G.P. local de motos.

BLAMER REAL BLAMER en la ACTO



NUEVOS Y VIEJOS

Días pasados, dábamos cuenta del próximo ingreso de Daniel Stambul a las filas del Turismo Competición 2000 y ahora, tal como lo adelantábamos hace algún tiempo, se confirmó la reincorporación de Gerardo Del Campo en esa categoría. Lógicamente, el campeón de la Fórmula Sierra hará su reingreso a esa división con una coupé Sierra XR4 en este caso elaborada por Juan Carlos Planetto y motorizada por Hugo Bini. La reparación podría concretarse en la competencia que se disputará en el circuito de Las Parejas (Santa Fe) si el equipo de Del Campo concluye a tiempo con los trabajos. Otro que anda con ganas de sumarse al T.C.

2000 es Federico Kruse, que tiene intenciones de arrendar la coupé Sierra que utilizó hasta el Cabalén Daniel Cingolani. Para ello, el misionero deberá esperar el dictamen de la subcomisión de penalidades de la C.D.A. que actualmente, está labrando las actuaciones luego de un incidente con Hugo Fierros en el Chaco. Para el año que viene, el piloto de Wanda tiene intenciones de construir un Ford Sierra "cuatro puertas" para esa categoría. El responsable sería Edgardo Fernández que para ello, partiría de una unidad 0 km. Del mismo modo, y hablando siempre de los "turistas", los patrocinantes (y propietarios) del auto de Juan Carlos Demonte están interesados en derivar —previa reconstrucción— ese auto al T.C. 2000, siempre con la conducción del piloto correntino.

LEGALES VS. ILEGALES

En un comunicado emitido por la C.D.A., se tomó conocimiento de que A.P.T.C.O. (Asociación Propietarios Turismo Carretera del Oeste) ha enviado notas a varias instituciones afiliadas a la C.D.A., en la que se especifica que los clubes dependientes de la Federación Noroeste de Automovilismo Deportivo se encuentran realizando competencias irregulares por no contar esta con el respaldo de la anteriormente mencionada Comisión Deportiva Automovilística. A.P.T.C.O. además, invitó a los componentes de aquella entidad "huerfana" a sumarse a otra creada por ellos bajo la denominación de Federación Automovilística Deportiva de la Provincia de Buenos Aires. Ante esto, la Mesa

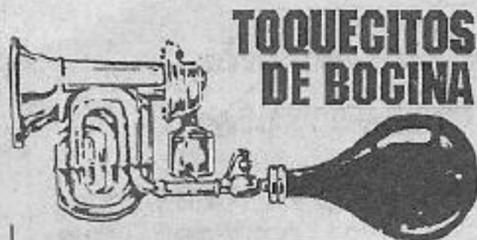
Directiva de la C.D.A. hizo público que los organismos que actúan en la jurisdicción han sido habilitados a funcionar como tales y que A.P.T.C.O. no se encuentra afiliada a la C.D.A., como tampoco la denominada Federación Automovilística de Buenos Aires. En cuanto a la Federación del Noroeste se aclaró que está facultada para actuar como tal, aún mientras se halle tramitando personería jurídica (este es el caso) como lo prevé el Art. 309 del R.D.A. De esta forma —termina el comunicado enviado a todas las Federaciones Bonaerense— los clubes afiliados evitarán la aplicación de sanciones por desconocimiento de la realidad.

4º aniversario de "A todo motor"

El programa "A Todo Motor" que se emite por Video Cable Comunicación y 354 canales del interior del país los días miércoles a las 16,30 y 22 hs. jueves, 14,30 hs. y sábados a las 12,00 y 24 hs. y que tan eficazmente conduce Ruben Daray cumple su cuarto aniversario difundiendo el automovilismo, motociclismo, náutica y aviación. Todo el equipo que compone el exitoso programa se reunió en el restaurante "Súbito" de Acassuso para festejar el acontecimiento. ¡Felicitaciones Ruben!

Confirmada

La próxima carrera de Fórmula 3 Sudamericana será la que se corra en Río IVº en nuestro país el 17 de Noviembre. La asociación que nuclea a los equipos de la categoría llegó a un acuerdo con los dirigentes del Automóvil Club Río IVº para que organicen en su autódromo la próxima fecha de la categoría sudamericana.



TOQUECITOS DE BOCINA

EXCLUSIVO

ESCRIBE

CARLOS MARINCOVICH

TRAVERSO-BERTA, DUEÑOS DEL TC-2000

■ REEMPLAZO

El japonés Noboru Ueda ocupará el lugar de Loris Capirossi en el team Pileri del Mundial de Velocidad de motos en la categoría de 125 cm³.

■ VOLVERA

Alberto Ferreyra retornará al Turismo Nacional en 1992. En principio lo hará con su anterior VW Gacel, pero luego cambiará por un Ford Escort.

■ CUATRO PUERTAS

Un nuevo Sierra Ghia berlina está alistando Carlos Akel. Será para el segundo integrante del team, Oscar Martínez. Para achicar costos tiene en venta las dos coupés XR-4 con que, tanto el "Guri" como Guerra, participaron durante 1991. Se pueden adquirir listas para largar o sin motor. Interesados, llamar al 744-4338.

■ CONFIRMACION

Tras haberse desestimado la concreción de una competencia de dos horas con dos pilotos en Buenos Aires APAT ratificó que la fecha de Turismo Nacional correspondiente al 20 de octubre se disputará en el autódromo de Las Flores, con el esquema habitual de la categoría.

■ LOS AUTODROMOS

Autorizados por ese organismo para ensayos o pruebas previas del TC 2000 son los de Buenos Aires, Las Flores y aquellos donde ya se presentó en esta temporada.

Un nuevo triunfo de Juan María Traverso, tan contundente en el Cabalén de Córdoba como 21 días atrás en Rafaela, lo ponen a las puertas de un nuevo título.

El desarrollo técnico y la mecánica de Oreste Berta junto al piloto, completan el mejor conjunto dentro de la categoría.

Sin entrar a desarrollar el tema reglamentario, convengamos que el equipo Berta-Sport y Traverso han estado siempre en la conversación de punta. Han ganado varios campeonatos, y sería impensable que en las diferentes comisiones directivas de la A.P.T.C. 2000 y en distintas gestiones realizadas con comisiones llamadas "interfábricas", incluso con intervención de la C.D.A. del A.C.A., siempre queden favorecidos. Si así fuera no entiendo entonces, ni las gestiones realizadas, ni el concepto por los distintos interesados.

Lo observado en las últimas carreras de la categoría, muestra un avance mayor del equipo Berta al del resto que, amén de lo reglamentario, me hace recordar lo que a principios del '91 la gente de Renault Argentina, a través de sus representantes en el área competición y relaciones públicas nos explicaran. Según la gente del área en 1991 se recortaría el presupuesto por inconvenientes económicos, reduciendo el equipo oficial a un solo auto y que el dinero disponible se volcaría al desarrollo a través de Berta-Sport con miras a 1992.

Ya a fines de 1990, Oreste desarrolló un nuevo concepto en el motor Renault que le permitió seguir siendo competitivo este año. Ahora creo que por el lado estructural del chasis, realizó un óptimo trabajo en el desarrollo de suspensiones agregando también lo aerodinámico, 1992 ya está bastante elaborado.

No me sorprende la forma de trabajo de Oreste. Yo fui testigo siendo integrante del equipo. Cuando regresábamos en 1970 de Alemania (luego de participar en los 1.000 km. de Nürburgring) Oreste ya había ensayado por bastante tiempo un auto que, a posteriori, merced a la reglamentación de Sport Prototipos de 1971 sería el auto imbatible del momento. Incluso en momentos en que volábamos de regreso a nuestro país, Oreste en un block de cuaderno comenzó a dibujar y desarrollar un auto de motor delantero, de acuerdo a la reglamentación vi-

gente, con intenciones de ganarles a los triunfadores de aquél entonces: la Comisión de Concesionarios General Motors, con García Veiga al volante del Chelco, ¿recuerdan?

Corría el mes de agosto de 1970. Llegamos a Bs. As. y Oreste emprendió el trabajo, utilizando conceptos en las suspensiones, producto de la experiencia realizada. El auto estuvo listo en 60 días y debutó en la ciudad de 9 de Julio en la inauguración de su autódromo, con Di Palma como piloto, ganando su serie y abandonando la final en plena lucha por el primer puesto al cortarse la cadena de distribución. Ese auto, en diciembre, a los dos meses, ya pasaría a ser historia a raíz de cambiarse la reglamentación técnica para 1971, permitiéndose autos con motores traseros que Oreste, como dije antes, ya había ensayado, incluso con el que suscribe al volante, un año y meses antes.

Oreste es tan práctico, que hace lo que de antemano sabe tendrá éxito, caso contrario no hace nada.

Su relación con IKA, IKA-Renault y Renault de tantos años, le da una gran ventaja, se conocen sobradamente y esto allana muchas cosas. El éxito de ellos ha sido siempre una constante y cuando económicamente o tecnológicamente las cosas no lo convencen, directamente dice "no".

Después de todo esto, el segundo puesto de Guillermo Maldonado, que mucho aprendió de Berta, incluso hasta en la manera política de manejarse veo cierta similitud. El buen tercer puesto de Fineschi, el cuarto de Cingolani, el lamentable abandono de Tito Besone que lo hubiera hecho acreedor a un merecidísimo 2º puesto, no alcanzaron para darle interés a una carrera en donde la contundencia del equipo Renault hizo aburrida la competencia.

Algunas veces vi a Juan María bajar exhausto del auto, como en Paraná este año, producto del esfuerzo que le demandaba pelear la punta, hoy la mayor tranquilidad lo hace ver como después de un viaje en su auto particular. El avance está a la vista.

¿REVANCHA?

En su taller de San Justo, Edgardo Fernández está construyendo un casco de Ford Falcon para Turismo Carretera, que aun no tiene destinatario ni mecánica en preparación. Es todo un misterio.

VIANINI

Andrea Vianini está buscando una doble alternativa. Por un lado la de seguir en la F3 Sudamericana en 1992, la otra es la de hacerlo con un chasis Ralt con motor Mugen que procurará conseguir.

DOS OCEANOS: REEDICION



El próximo 1º de noviembre, dará comienzo una reedición simbólica de aquella legendaria competencia denominada "Dos Océanos" que otrora, unía los océanos Atlántico y Pacífico. La misma, se pondrá en marcha desde la sede central del Automóvil Club Argentino y los participantes "pondrán proa" hacia Mar del Plata para luego, rumbo hacia la República de Chile. En ella, tomarán parte figuras como Carlos Pairetti, Marcos Ciani, Atilio Viale del Carril (con su Falcon "angostado"), Hugo Gimeno, "Rolo" de Alzaga y "Valdy" Caparrós que de esta manera, homenajeará a su padre fallecido en una prueba similar. Esta realización, fue declarada de interés nacional por los gobiernos de Argentina y Chile.

• **ESCAPES DEPORTIVOS**

Killer TARJETAS DE CREDITO

• **CABALLETES LEVANTA AMBAS RUEDAS**



• YAMAHA • SUZUKI • HONDA

• ENVIOS AL INTERIOR

Avda. JUAN B. JUSTO 3525. Cap. Fed. TEL. 582-5143, 583-1961.

todoencendido

COMPETICION

Mallory Bobinas y Cables de Bujías

KELLA Faros de Iodo

Pintura para alta temperatura

VHT

Encendido

NUEVA LINEA RALLY

DULBECCO ATENCION A CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES, COMO ASI TAMBIEN DE TODO EL PAIS

Avda. CENTENERA 2999 (cp.1437). Capital. TEL. 923-1631

TEODORO BARTT S.R.L.

CATRIEL 3752/60.

TEL. 651-5212 (cp.1752).

LOMAS DEL MIRADOR. BS. AS.

FABRICACION DE REPUESTOS DE GOMA METAL PARA SUSPENSION Y TREN DELANTERO



TALLER GONZALEZ



INSTALADOR ESPECIALIZADO DE INSERTOS HELI-COIL

La solución para tener roscas resistentes.

ENVIOS AL INTERIOR

FRENCH 863 (cp. 1708). MORON.

TEL : 628-0737 - Part.



200 CASCOS

EN EXHIBICION NACIONAL E IMPORTADOS Desde U\$A 40

TARJETAS DE CREDITO

JUAN B. JUSTO 3525. CAPITAL

LEVAS COSMA

LEVAS COSMA, ante un exhaustivo análisis de mercado, ha decidido asignar, como único Representante Exclusivo para sus Levas, Tapas y Desarrollo a "PATA SANCHEZ" Dpto. Competición

JUJUY 1941 - CORDOBA ☎ 051-719123

PATA SANCHEZ agradece a LEVAS COSMA la confianza puesta en nuestra seriedad y profesionalismo, esperando de esta unión salgan resultados en la faz deportiva.

PATA SANCHEZ

Dto. Competición

MIRANDA 5150 CAP. FED ☎ 567-8262

UNI ROT

• Rótulas de Competición

Quintana 3508 • Lomas del Mirador • Bs.As. (cp. 1752) • Tel. 658-1176

ELASTICOS DE COMPETICION "Los Polacos"

PARA TURISMO CARRETERA, FORMULA SUPERCAR, T.C. 4000, T.C. REGIONAL Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES.

• SUSPENSIONES ESPECIALES • ALINEACION • BALANCEO TREN DELANTERO • AMORTIGUACION.

CALLE 83 Nº 123 (Ex San Fernando) (cp.1651). SAN ANDRES.

☎ 752-3315

Súbase al nuevo 91/4

VARA KART

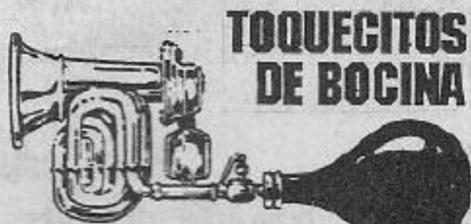
LA MEJOR OPCION PARA GANAR

PARA MOTOR 125 cm³ CON CAJA O DIRECTO • ENVIOS AL INTERIOR

VENTA DE:

- CADENAS Y CORONAS MINISTAR
- BRUÑIDORES PARA MOTORES
- BUJIAS • CUENTA VUELTAS
- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS.
- VENTA DE INDUMENTARIA

Fabrica: VARAKART Avda. GRAL. PAZ 13.929 (c.p.1752). Bs.As. Argentina. TEL. 01-652-7937. FAX (01) 652-7937



RESPUESTA CONJUNTA



En una carta que reunió a las tres principales casas japonesas constructoras de motocicletas para el Continental Circus, las mismas respondieron a las futuras modificaciones al reglamento anunciadas por Jos Vaessen, presidente de FIM. La misma dice: "Como casas constructoras, Honda, Yamaha y Suzuki hemos cooperado con la FIM por muchos años y lo haremos en el futuro.

Consideramos el mundial de velocidad, y en particular la clase de 500 cm³, muy importante para la industria motociclistica. Recientemente, hemos tenido motivos de preocupación por la misma debido a la disminución del número de participantes. Esta clase debe ser desarrollada para el futuro, teniendo bien claros dos puntos clave: reglamento técnico y seguridad.

La 500 cm³ es la categoría más prestigiosa de velocidad y la más seguida. Las motos empleadas tienen las máximas prestaciones posibles y están en constante desarrollo. Los equipos, los pilotos, y las industrias vinculadas han alcanzado un elevadísimo nivel de profesionalismo. Por ese motivo es la clase más importante. Honda, Yamaha y Suzuki consideran que la FIM debe reconocer el status que la clase 500 ha adquirido, y

alentar el aumento del número de participantes. La decisión de FIM de introducir motores de cuatro tiempos para esta división en 1993 no persigue este objetivo y por lo tanto no encuentra interesados a Honda, Yamaha y Suzuki. No podemos proveer este tipo de motores para los Grandes Premios. Creemos, en cambio, que si se continúa por más años con los de dos

tiempos y las reglas existentes, incrementaremos la presencia de participantes en esta clase.

La seguridad es el aspecto más importante de la competición para las industrias vinculadas con ella. La seguridad de nuestros pilotos, de los espectadores, y de todos los que estamos en torno, es para nosotros lo primordial. En el caso del G. P. de Brasil programado pa-

ra setiembre debimos escuchar el parecer expresado por los pilotos acerca de las medidas de seguridad del circuito de San Pablo. Las modificaciones pedidas oportunamente no fueron complementadas y no tenemos otra alternativa que apoyar la ausencia de nuestros equipos de esta competencia".

el próximo fin de semana

TURISMO PISTA Y F.2 EN LAS FLORES

Se llevará a cabo en el autódromo de Las Flores la 8va fecha del Turismo y 7a de la Fórmula 2 Nacional. A ello se sumará la Monomarca 147. El viernes 18 habrá entrenamientos entre las 12 y 18.10. La actividad del día sábado será la siguiente: de 9 a 12, Verificación técnica y administrativa de las distintas categorías participantes. Esto se extenderá a lo largo de toda la mañana. De 12.55 a 13.25, clasificación F.2; luego entre, las 13.35 y 14.55 habrá entrenamientos de la categoría Turismo en el siguiente orden: Clase 2, Fórmula Sierra y Clase 3, de 20 minutos cada una. A las 15.05 comenzará la segunda tanda en el mismo orden y tiempo que la anterior, pero válida por la clasificación. Domingo: pruebas libres de 10 minutos de duración en el siguiente orden a partir de las 8: F.2, 147, Fórmula Sierra, Clase 2 y Clase 3. Finales: a las 10, 10.40, 11.20, 12 y 12.40 de 147 (11 vts.), Fórmula Sierra, Clase 2, F.2 y Clase 3 respectivamente (estas últimas a 16 vts.) La longitud del circuito es de 3.739 metros y organizará Las Flores Automóvil Club.

damente 200 km, y los de los PP.CC., 150 km. Más tarde se disputará el campeonato de Superprimes como cierre de jornada.

T.C.: NO GANADORES EN BALCARCE

Está confirmada para el 20 de octubre, la carrera para debutantes y no ganadores a disputarse en el autódromo "Juan Manuel Fangio" de la ciudad de Balcarce. En la oportunidad se presentarán también los integrantes del Club Argentino de Pilotos. Aún no había datos concretos referidos a su organización.

Récords a batir

TURISMO PISTA

CLASE DOS:

Récord absoluto: Guiral (Fiat 128) 1m33s78/100 a 143,915 km/h (1984).

Final: Zabala (Fiat 128) a 141,318 km/h (1984).

CLASE TRES

Récord absoluto: Cano (Renault 18) 1m33s59/100 a 144,217 km/h (1984).

Final: Cano (Renault 18) a 142,711 km/h (1984).

FORMULA SIERRA

No registra antecedentes.

FORMULA DOS NACIONAL

Récord absoluto: Fangio (Berta-Dodge) 1m11s30/100 a 189,290 km/h (1982).

Final: Maldonado (Berta-Dodge) a 151,073 km/h (1982).

IV RALLY DE ROSARIO

Por la octava fecha del Campeonato Regional, el club rosarino Deportivo Motor organiza esta competencia que comprenderá dos etapas de 5 y 9 PP.CC. respectivamente: la primera se iniciará a las 13 en la Sociedad Rural de esa ciudad, para pasar luego por Cañada de Gómez, Carcarañá y el autódromo rosarino y la segunda tendrá por recorrido Funese Ibarlucea con finalización en el autódromo anteriormente mencionado. Los tramos de enlace medirán aproxima-

CORSA

Año XXV Nº 1319 Del 16/10 al 22/10/1991
Avda. Belgrano 1580 - 4º p. (C.P. 1093)
Cap. Fed. Télex: 22630 RYELA AR. TEL. -
FAX: 37-7355. Conmutador: 38-9011/15, 38-
9530, 38-8026 y 37-2107

Director Periodístico: Oscar Daniel Frispaldi
Subdirector: Eduardo Enrique Neira
Redactores: Pablo Javier Cabral y
Alberto Falcón
Subdirectores de Arte:
Eduardo César González - Juan Gresko

Diagramación: Enrique Giovanetti (jefe)
Colaboradores: Carlos R. Neira,
Ricardo Delgado, Gustavo Arsuaga,
Dulio Caro, Miguel Tillous,
Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y
Anselmo P. Chiappe.
En el exterior: Franco Uri y
Giorgio Picla (F-1),
Martín Holmes (Rally), Héctor Cademartori
(EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).
Servicios Editoriales:
Director: Norberto Álvarez Ojea
Fotografía:
Enrico Carra (Jefe de Fotografía y Laboratorio),
A. Calascione (Producciones especiales),

E. Bianco, Juan M. Fernández, G. Cantón y
Carlos Campos (fotógrafos especiales), Claudio
Herdener y Fabián Laghi (fotógrafos).
Servicios exteriores: Marilú Olguin (Jefa)
Archivo: Francisco Forciniti (Jefe).



editorial abril SA

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

Circulación: Iván Blaksley
(Jefe Ventas capital y exterior)
Departamento Comercial: Héctor S. Busios
(Adjunto Gerencia Comercial),
Rodolfo Eusebio (Jefe de Publicidad),
Rubén Concetti (Jefe de Medios)

Area Industrial:
Avda. Roca 4410 - (1602) - Florida
(Provincia de Buenos Aires)
Tel.: 760-5543/2587

PARA "VER" LAS CARRERAS TIENE 3 OPCIONES



Conducción y Relatos:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO

EN LOS CIRCUITOS ESCUCHANDO A CARBURANDO
DONDE UD. SE ENCUENTRE A PARTIR
DE LAS 8 HS. CARBURANDO POR  **LS5 RADIO RIVADAVIA**
O EN EL LIVING DE SU CASA LOS DOMINGOS DE TC.
VIENDO A CARBURANDO A LAS 11 HS. POR  **TELEFE**

Dirección General: ISIDRO GONZALEZ LONGHI



carburando

**LA UNICA
OPCION**

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

ARTINI



historia viva

LA FERRARI 512 BB NO FUE SOLO UN AU

LA LEYEND

La sigla 512 que Ferrari introdujo en los años 70 para competir con los legendarios Porsche 917, se convirtió en uno de los mitos más estimados por los "ferraristas". Continuada de la 365 en la línea de las "Berlinettas" Boxer de la casa de Maranello, recorrió los más importantes circuitos a ambos lados del Atlántico y, con diferentes equipos y tripulaciones, dejó en sus "enamorado" una estela que nadie podrá olvidar.



La Ferrari 512 Berlinetta Boxer más exitosa entre todas, la que corrieron Andruet-Ballot Léna en las 24 Horas de Le Mans del '81. Fueron quintos en la general y ganaron la categoría IMSA.

TO DE LUJO SINO TAMBIEN...

A DE TRES CIFRAS



Una de las afamadas Berlinettas "dejando ver" su feroz motor Boxer. La niña mimada de la casa Ferrari tuvo muchas e interesantes versiones.

La Ferrari 512 Berlinetta Boxer es uno de los modelos preferidos por los ferraristas. Motivos sobran. La sigla 512 aparece en 1970 cuando Ferrari construye un Sport Prototipo para oponerse a los temibles Porsche 917. La marca de Maranello vuelve al ruedo con la sigla en 1976, con un hermoso ejemplar de Berlinetta de 5 litros de cilindrada (exactamente 4943 cm³), 360 HP de potencia y 12 cilindros opuestos. La revista especializada AutoCapital, de marzo de 1991, se ocupa, a través de una exhaustiva nota/informe, de rescatar la historia de este auto dentro del campo de competición, incluyendo también otro modelo de Berlinetta Boxer: la 365 GT4 BB.

Ediciones exclusivas

La fábrica produjo 365 unidades GT4 BB entre 1971 y 1976. Con un motor de 4390 cm³ y 380 HP se construyeron 387 ejemplares; de la BB512

se construyeron 929 autos entre 1976 y 1981 y luego vino el modelo BB512i que se produjo entre 1981 hasta 1984.

En cuanto a las Berlinetta Boxer de competición, se trató de una 365 GT4 que corrió las 24 Horas de Daytona de 1975, con Claude Ballot Léna y Minter al volante, perteneciente a la escudería N.A.R.T. Lució un prometedor número 1, su número de chasis era el 18.095 y lamentablemente debió abandonar. Este fue el ejemplar que más carreras disputó, siempre en 1975 corrió en Sebring (Nº 111) con Minter-Wietzes, que lo colocaron en el 6º puesto; Road Atlanta (Nº 5) con Minter, que no largó; Le Mans (Nº 99) con Guittény-Haran debieron abandonar.

B.B. Lo Mans

La Berlinetta Boxer de competición ha sido una presencia constante en las 24 Horas de Le Mans, al punto que una de sus versiones pasó a llamarse 512

BBLM (por el legendario circuito francés). A través de una década de competencias deportivas, y de ser una fuerza importante en Gran Turismo (Campeonato Mundial de Endurance) y el IMSA estadounidense, la Berlinetta Boxer alcanzó un solo triunfo. Su mejor actuación fue en las 24 Horas de Le Mans de 1981. Allí la Ferrari 512BBLM Nº 47 del Ferrari France (Nº de chasis 31.589), con la conducción de Jean Claude Andruet y Claude Ballot Léna, arribó en el quinto lugar. Esa 512BB fue la más gloriosa, ganó su clase (categoría IMSA) en aquella jornada de Le Mans. Este auto, luego fue vendido a los norteamericanos Steve y Tom Shelton.

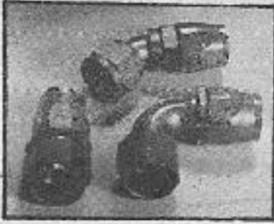
En toda esta extensa trayectoria hubo las siguientes versiones de Berlinetta Boxer: 365 GT4 BB, 512 BB, 512 BB-IM y 512 BB-Speciale.

Sport con algo de F.1

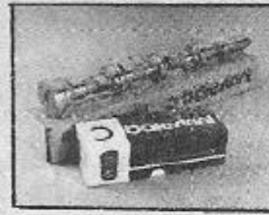
La última Ferrari Berlinetta, en las 24 Horas de Le Mans, fue la bautizada BBB (Berlinetta Boxer Bellancauto) de número de chasis 35.529. Debutó en abril de 1981 y se caracterizó por un tratamiento especialmente sutil de la carrocería, que le permitió alcanzar una velocidad máxima sorprendente, entre 325 y 330 km/h. En su parte trasera, incluía el alerón delantero de la Ferrari F.1 y tenía una potencia de 550 HP. Con 45 cm. menos de longitud se presentó en Le Mans '84 con sólo 970 kilos. Duró sólo 65 vueltas.

En 1977 volvió al circuito de La Sarthe (con el Nº 75) y con Guittény-Migault al volante logró el 16º puesto; en 1978 participó en Daytona (Nº 5) con la misma tripulación y fue 22º; en Road Atlanta (Nº 5) con François Migault llegó al 21º lugar. Siempre para el equipo N.A.R.T. Corrió también en 1978 en Le Mans para el equipo Grand Competition Car (Nº 86) con Migault-Guittény y arribaron al 16º puesto. Su última presentación fueron las 6 Horas de Watkins Glen de ese mismo año para los equipos N.A.R.T./ Grand Competition Car con Guittény-Migault (Nº 25) y lograron el 11º lugar. Ese auto corrió siempre con un motor 4.4. litros, pero en su última presentación fue impulsado por un 4.9.

Del total de 2323 Ferrari Berlinetta Boxer, tanto hayan sido 365 o 512 con alimentación a carburadores o a inyección, siempre fue una Berlinetta absolutamente elaborada tanto en lo mecánico como en el aspecto aerodinámico. Por ejemplo, la llamada Serie 1 compitió entre 1977 y 1978. Los chasis 24127 y 24129 (equipo Pozzi), el 24131 (N.A.R.T.) y el 27577 (armado para el Garage Francorchamps de Bélgica). Este auto fue mejorado bajo la dirección de Mauro Forghieri y los ingenieros Fiorini y Girotti.



CONECTORES DE ALUMINIO ANTIVIBRACION.
 RADIADORES DE ACEITE MANGUERAS
 CON MAYA DE ACERO. Nº 1 EN EEUU.

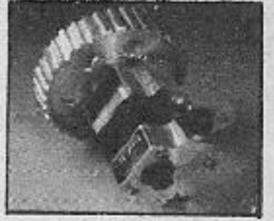


35 TITULOS NACIONALES. UN CAMPEONATO ABSOLUTO ITALIANO
 Y VARIOS CAMPEONATOS INTERNACIONALES CERTIFICAN Y
 GARANTIZAN LOS ARBOLES DE LEVAS, RESORTES, PLATILLOS,
 SEGUROS Y TODA LA LINEA DE PRODUCTOS BALESTRINI.

RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS, SUPLEMENTOS
 Y TODA LA LINEA PARA TAPAS.



LAS MEJORES BOMBAS DE ACEITE DEL PAIS.
 1,2,3 Y 4 CUERPOS CON POLEAS A PEDIDO.
 LOS CONECTORES Y MANGUERAS UTILIZADOS SON EARL'S.



LUBRICANTES PARA COMPETICION, BASE
 PETROLEOS Y SINTETICOS, UNICOS
 EN EL MUNDO CON LA FORMULA MPZ.



LIQUIDO DE FRENOS COMPETICION ORIGEN
 INGLES.

LO MEJOR EN BIELAS Y CAJAS PARA TODAS LAS
 MARCAS Y CATEGORIAS



CASCOS, BUZOS, GUANTES, CAPUCHAS, BOTAS
 Y TODO PARA LA SEGURIDAD DEL PILOTO Y CO-PILOTO.

UNIROYAL

CALIDAD Nº 1 EN NEUMATICOS PARA
 AUTOS, PICK-UPS, VANS Y 4x4.

American Racing Equipment

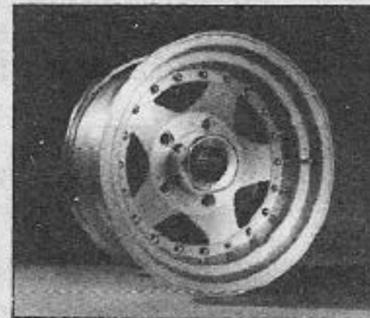
LA FABRICA MAS GRANDE DE EE UU DE
 REPOSICION. LA NUMERO UNO EN EL MERCADO DE
 PICK-UP, VANS Y 4x4 STANDARD Y DE COMPETICION.
 MEDIDAS PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS.



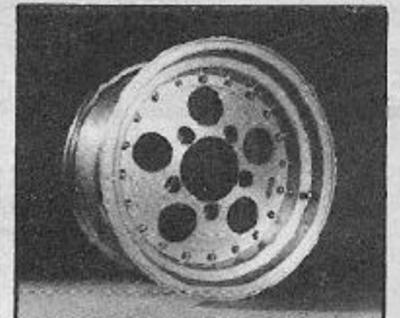
LAREDO A/T



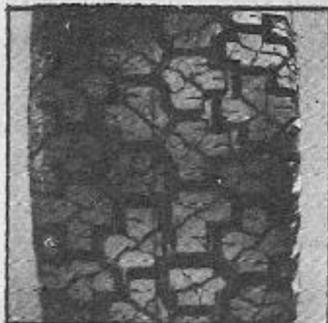
LAREDO M/T



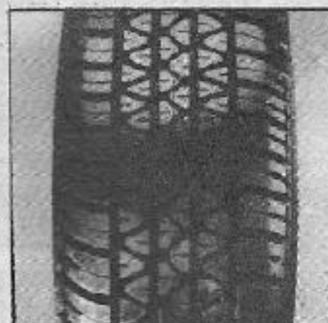
TIPO 23



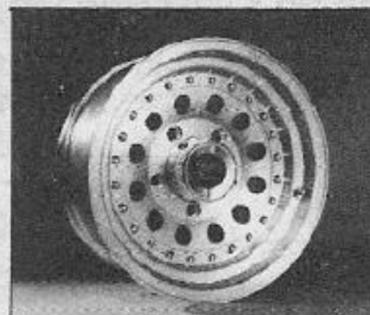
TIPO 52 GAMBLER



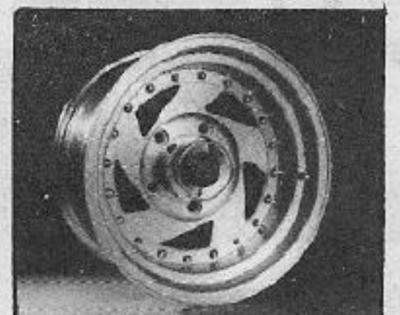
LAREDO LTL



RALLYE GTS



TIPO 62 COMPETICION



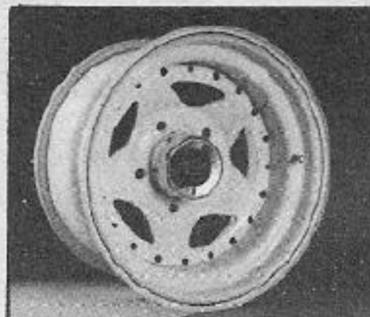
TIPO 26

Hi-Lift

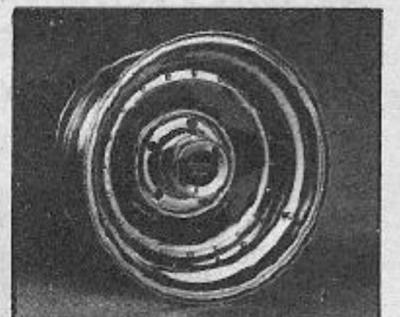
GATOS MECANICOS PARA 3500 Kgs. CON
 RECORRIDOS DE HASTA 1.5 mts.
 ESPECIALES PARA PICK-UPS, 4x4, CAMIONES, TRACTORES, ETC.



MALACATES PARA TRAILERS, PICK-UP, JEEPS Y 4x4.
 DESDE 200 HASTA 10.000 Kgs. CON CONTROL REMOTO Y TODOS SUS ACCESORIOS.



TIPO 45 COUNTRY BLANCA.



TIPO 46 COUNTRY CROM.

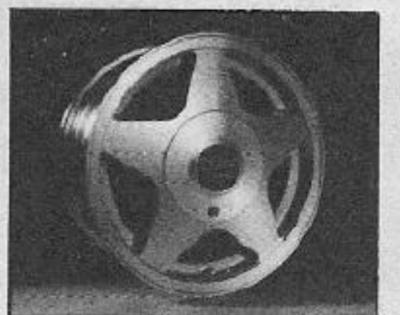
FAROS, LINGAS, INCLINOMETROS, REDES, CUBOS MAGICOS
 Y LOS MEJORES ACCESORIOS PARA 4x4 Y RALLY

EXPLORER

Competition Lights
 and accessories

RANCHO SUSPENSION

AMORTIGUADORES Y ESTABILIZADORES DE DIRECCION PARA PICK-UPS, JEEPS Y 4x4.



TIPO 29 SS

GACETA ABRIL

MERCEDES-BENZ INFORMA

Días atrás, un grupo de asistentes al I Congreso Internacional de la Industria Automotriz en Países en Desarrollo visitó la planta industrial de Mercedes-Benz Argentina. Como parte de las actividades programadas por ese congreso, la visita incluyó una detallada exposición sobre la empresa y sus productos de baja contaminación, con especial énfasis en la tecnología GNC. Por otra parte, la firma alemana radicada en nuestro país

anunció la designación de un nuevo director técnico, el Sr. Juan Tasselkraut. El flamante director ingresó a la empresa en 1965, ocupando diversos puestos en el área de producción, hasta ocupar el cargo de gerente desde 1976 hasta 1979, para seguir como gerente de Mantenimiento y Servicios hasta mediados de 1982. Posteriormente siguió desempeñándose en el exterior con distintos cargos de importancia hasta este nombramiento.

NUEVO PERFUME



Como parte de su lanzamiento internacional, Chanel presentó en la Argentina su perfume **Egoïste**. Esta nueva fragancia, apuntada al público masculino, está destinada a un perfil de hombre determinado y de voluntad, de carácter independiente, que combina en su composición mandarina de Sicilia, madera de rosa del Brasil, madera de sándalo de Misor, vainilla y grano de ámbar de las islas Seychelles, que le confieren un aroma característico.

RADIADORES GUIDO: 35 AÑOS COMPTIENDO

Por este motivo se reunieron en Le Club los directivos y empleados de la firma quienes festejaron el aniversario y de paso la inauguración de una nueva planta ubicada en Lomas del Mirador. Asistieron al ágape los Sres. Re-

mos Ríos, Tony Conde, R. Caló, E. Estévez, funcionarios oficiales y deportistas. Desde aquí éxitos en esta nueva etapa de la afamada empresa.

INTEGRACION SIEMENS

A partir del 1º de octubre, el grupo Siemens dispuso la integración de las firmas Siemens SA y Equitel SA que a partir de esa fecha funcionarán bajo la denominación de Siemens SA La nueva empre-

sa es subsidiaria de Siemens AG de Alemania y abarca los siguientes rubros: sistemas de comunicaciones públicas, privadas e informática; sistemas de transmisión, equipamiento eléctrico y electrónico, equipa-

miento para el transporte, producción y distribución de energía, sistemas de automatización industrial, señalización de tránsito y ferrovías, sistemas técnicos y de electromedicina. Es un gran aporte.

VUELTA DE FRANCIA 1991

Una nueva Vuelta de Francia ha concluido, este año con la victoria del ciclista **Indurain**, seguido en la clasificación final por **Bugno, Chiapucci, Mottet, Leblanc y Fignon**. Segundo, tercero, quinto y sexto, calzaban neumáticos **HD Michelin**, y el ganador utilizó este producto adelante para las etapas de montaña en bajada, a fin de evitar los riesgos de quedar en llanta en Boyaux.

En la segunda etapa, dos de los equipos que montaron Michelin lo hicieron con los más livianos (180 g), y luego lo hicieron con las 20-622/700x 23 y 20c respectivamente. En total, los dos equipos de la marca francesa tuvieron seis elecciones de neumáticos durante esta nueva edición del famoso "Tour de France", un clásico del calendario anual.

UNA FAMILIAR DISTINTA PARA PEUGEOT



Uno de los modelos más exitosos de Peugeot en Europa, el 405 Station Wagon, se ofrece ahora con una nueva opción: se trata del 405 SW Trophy, que subraya la vinculación de la marca con el golf, puesto que patrocina los abiertos de Francia y España. Tiene un motor de 1.580 cm³.



Fric-Rot
netición

SERVICIO

CALIFICADO

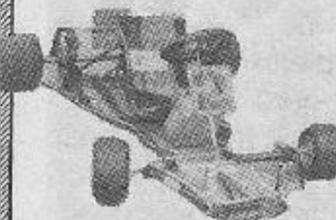
Con el propósito de brindar asistencia a los pilotos en relación con los amortiguadores, se ha hecho habitual la concurrencia de esta van en competencias de distintas categorías, tales como TC2000, TC, y rally. Además de la grata presencia femenina, este es otro servicio que presta Fric-Rot, integrándose en firma efectiva a la competición.

CESAR GOÑI COMPETICION

FABRICACION DE MOTORES PARA KARTING

- Cigüeñales
- Bielas y Cilindros Especiales sobre plano o muestra.

Para todas las categorías del país de motos y Karting.



Einstein 1020. JOSE C. PAZ (cp.1665). TEL. 0320-22781

SERVADIO COMPETICION

¡AHORA! INSTALAMOS EQUIPOS GNC

AGENTE OFICIAL

SIN ESTROPEAR SU CARBURADOR LOGRARA MAS PIQUE Y ECONOMIA

FINANCIACION HASTA 12 MESES

INDICADOR DE NIVEL

Av. AVELLANEDA 1754 TE. 631-1077

Tomasetto Louato

LEVAS ROMERO COMPETICION

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. 755-3326 y 753-3229

NOBILE

FIBRA DE VIDRIO • TEJIDOS

- RESINAS POLIESTER y EPOXICAS
- y todos sus auxiliares

Lunes a Viernes: de 8 a 12 y 14 a 18 hs.

Armenia (ex Acevedo) 1954 Capital Tel: 71-0703

Mallory Ignition Competición



F.LUCIUS e HIJOS

Andonaegui 2819. (C.P. 1431) Cap Fed Tel: 51-0199. FAX: 52-4504

RECTIFICACIONES IVELIA MOTORES

MECANIZADOS DE COMPETICION REACONDICIONADO DE MOTORES NAFTA Y DIESEL

VHT Pinturas

R. de Escalada de San Martín 2564

• Valentín Alsina • Prov. Buenos Aires • ☎ 208-5594

BENINI ESCAP

EQUIPOS ESPECIALES COMPETICION JAULAS ESTRUCTURALES

Envíos al Interior

MELO 4130 (1603).

VILLA MARTELLI. TEL. 760-1173

SERVICIO TECNICO 504-505 INJECTION

Alfredo Rey

DONATO ALVAREZ 567 (cp.1406). TEL.631-8998

- INGENIERIA EN COMPETICION
- DESARROLLOS ESPECIALES



- PARTES DE COMPETICION
- CIGUEÑALES FORJADOS. TODAS LAS MARCAS.

CONCEJAL NOYA 1450 (ex BEGUERSTAIN) (cp.1824) LANUS OESTE Tel. 241-7250

ROTULAS PARA COMPETICION

JUNTAS UNIVERSALES EN CROMO-NIQUEL

TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS



GRANZELLA HNOS. SANDUCERA S.A.

J. A. CABRERA 5126 (Alt. Córdoba 5100) ☎ 773-0842. 775-8439

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

Todo



- Equipos especiales
- Asesoramiento técnico
- Fabricación de accesorios especiales

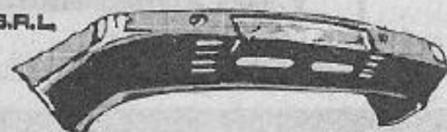
Envíos al interior

HIPOLITO YRICOYEN 4125

(cp.1602). FLORIDA.

TEL. 760-4425

apac S.R.L. PARACOLPES PLASTICOS



FABRICA - REPARACIONES Y RECAMBIOS DE PARACOLPES PLASTICOS TABLERO - PARRILLAS, etc. NACIONALES é IMPORTADOS

240-2307
MACHAINT 3653. Lanús Oeste ☎ 241-0603
249-3631

DISTRIBUIDORA CASEROS



- KIT COMPLETO PARA SIERRA ANIVERSARIO
- ESCORT ANIVERSARIO
- FIAT DUNA - UNO -
- PEUGEOT 505 TURBO Y SUS RESPECTIVOS DEFLECTORES

VENTAS CON O SIN COLOCACION SOMOS FABRICANTES

3 DE FEBRERO 3643. CASEROS (cp.1678). TEL. 750-1453



Adamoli COMPETICION

- BUZOS • CASCOS NACIONALES E IMPORTADOS
- CINTURONES SIMPSON • CUENTAVUELTAS JONES
- BOMBAS HOLLEY • TODA LA LINEA MALLORY
- RESORTES ISKENDERIAN • LEVAS • TAPAS.

ASESORAMIENTO INTEGRAL PARA TODAS LAS CATEGORIAS Envíos al Interior

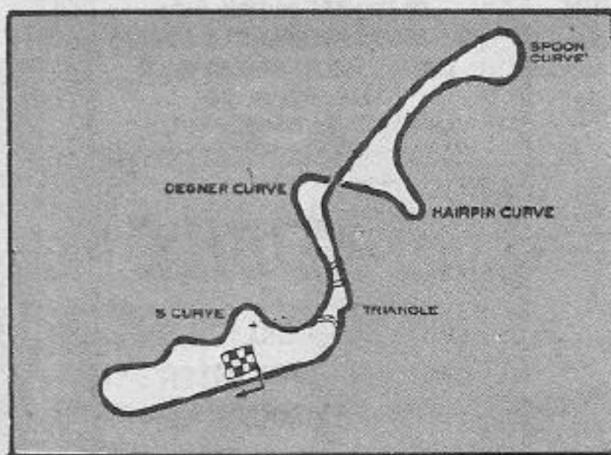
Avda. SAN MARTIN 5782. CAPITAL

TEL.: 501-0242

el próximo fin de semana

GRAN PREMIO DE JAPON

El Gran Premio de Japón propondrá en la madrugada del próximo domingo la decimoquinta y anteúltima fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno, y también la posibilidad de definición del magno torneo. Esto ocurrirá en el circuito de Suzuka, donde Ayrton Senna llegará buscando asegurarse el título, mientras que por el contrario, Nigel Mansell intentará prolongar sus chances hasta la carrera final. La actividad en los 5.859 metros del trazado



oriental comenzará el jueves con la preclasificación, de 8 a 9 hora local, para continuar de 10 a 11.30 con los entrenamientos cronometrados y de 13 a 14 con la primera tanda clasificatoria. Estas dos últimas tareas se repetirán el sábado para ordenar la grilla sobre la que el domingo se pondrán en marcha las 53 vueltas que demandará la competencia.

Por quinto año consecutivo el Gran Premio de Japón enfrenta la posibilidad de servir de escenario para la definición del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Posibilidad que invariablemente se le presentó a la carrera nipona desde su retorno a los calendarios de la máxima categoría y que, por su parte, indefectiblemente, aprovechó en cada ocasión brindándole a quien llegó con las mejores chances, la oportunidad de asegurarse la corona.

Un breve repaso a dichos antecedentes permite comprobar que de esas cuatro definiciones hubo una sola, que podríamos considerar normal. Fue en 1988, cuando Senna ganó y se quedó con el título que pretendía Alain Prost. Estos dos mismos pilotos volvieron a definir en los años siguientes, pero allí la gran rivalidad dio lugar a los ya famosos y polémicos toques, que una vez favorecieron a Prost (1989) y otra a Senna (1990), pero que en ambos casos dejaron una sensación poco grata sobre la forma de resolver un título mundial. El restante episodio accidentado ocurrió en 1987, cuando un despiste de Nigel Mansell en clasificación le permitió a su entonces coequipier en Williams, Nelson Piquet, asegurarse el campeonato sin esperar al resultado de la carrera, en la que para su tranquilidad el inglés estuvo ausente.

En esta definición 1991, el destino ha puesto frente a frente a Ayrton Senna y Nigel Mansell, con las mejores chances para el brasileño en función de sus 16 puntos de ventaja. Con las ilusiones del inglés sostenidas por el excelente rendimiento de su Williams-Renault, indudablemente el mejor auto en la actualidad de la F.1. Pero no será una empresa sencilla para Nigel, que apenas dispone de estas dos alternativas para prolongar su sueño hasta Australia: 1) Ganar y que Senna no salga segundo; 2) Salir segundo y que Senna no sume puntos. Cualquier otra situación dejaría el título en manos de Ayrton y le daría continuidad a esa "costumbre" del Gran Premio de Japón desde 1987 de coronar al campeón de la temporada.

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
24/10/76	Monte Fuji	Mario Andretti	Lotus 77-Cosworth
23/10/77	Monte Fuji	James Hunt	McLaren M26-Cosworth
1/11/87	Suzuka	Gerhard Berger	Ferrari F1/87
30/10/88	Suzuka	Ayrton Senna	McLaren MP 4/4-Honda
22/10/89	Suzuka	Alessandro Nannini	Benetton B189-Ford
21/10/90	Suzuka	Nelson Piquet	Benetton B190-Ford

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (McLaren MP4/5B-Honda) con un tiempo de 1m36s996/1000, a un promedio de 217,456 km/h (1990).

Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP4/5-Honda) con un registro de 1m43s506/1000, a un promedio de 203,779 km/h (1989).

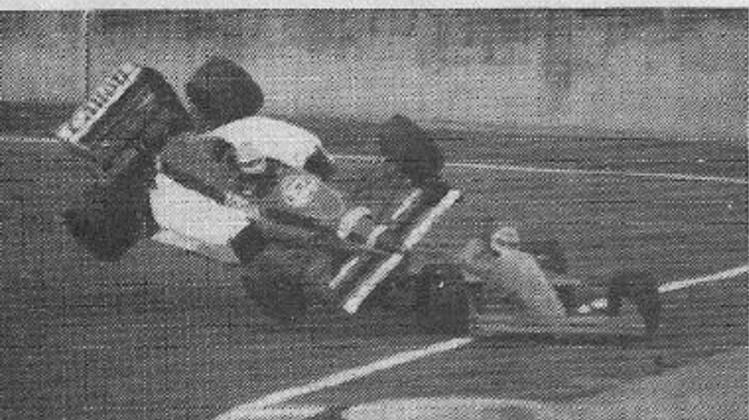
Distancia total en carrera: Nelson Piquet (Benetton B190-Ford) con un tiempo de 1h34m36s824/1000, para las 53 vueltas, a un promedio de 196,923 km/h (1990).

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS PILOTOS

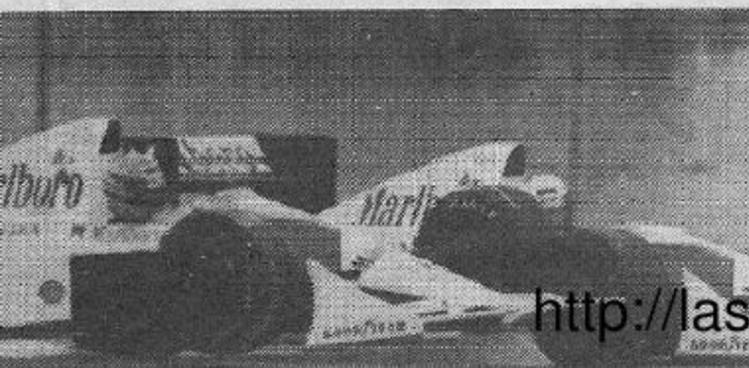
POS.	PILOTO	PAIS	PTS.
1º	Ayrton Senna	Brasil	85
2º	Nigel Mansell	Inglaterra	69
3º	Riccardo Patrese	Italia	48
4º	Gerhard Berger	Austria	31
	Alain Prost	Francia	31
6º	Nelson Piquet	Brasil	25
7º	Jean Alesi	Francia	21
8º	A. De Cesaris	Italia	9
	Stéfano Módena	Italia	9
10º	Roberto Moreno	Brasil	8
11º	Pierluigi Martini	Italia	6
12º	Jirky J. Lehto	Finlandia	4
	Bertrand Gachot	Bélgica	4
	M. Schumacher	Alemania	4
15º	Mika Hakkinen	Finlandia	2
16º	Julian Bailey	Inglaterra	1
	Eric Bernard	Francia	1
	Mark Blundell	Inglaterra	1
	Emanuele Pirro	Italia	1
	Ivan Capelli	Italia	1
	Aguri Suzuki	Japón	1

COPA DE CONSTRUCTORES

POS.	EQUIPO	PTS.
1º	Williams -Renault	117
2º	McLaren-Honda	116
3º	Ferrari	52
4º	Benetton-Ford	37
5º	Jordan-Ford	13
	Tyrrell-Honda	11
7º	Minardi Ferrari	6
8º	Dallara-Judd	5
9º	Lotus-Judd	3
10º	Larrousse-Cosworth	2
11º	Brabham-Yamaha	1
	Leyton House-Ilmor	1



Un vuelo no planificado de Nigel Mansell; fue en el '87. Espectacular definición en Suzuka '89, entre Prost y Senna. El escenario tiene una accidentada historia de definiciones.





La mejor forma de llegar.

Diseñada a partir de las formas del hombre.

Comandos ergonómicamente dispuestos para una conducción deportiva.

Motor refrigerado por agua, con lubricación Automix.® Cilindro tratado al nycalsil y sistema de admisión laminar con inducción de potencia.

Suspensión trasera "Full-damp" de acción progresiva por juego de bieletas.

 **Zanella**

Tu vida en libertad

motos-mundial

MALASIA BAJO EL TELON DEL "CONTINENTAL CIRCUS" 1991

TAREA CUMPLIDA

Por si quedaban dudas, el cierre del Campeonato Mundial de Motociclismo confirmó la validez de los títulos adjudicados con anticipación en el periplo europeo. Porque tanto Luca Cadalora como su joven compatriota Loris Capirossi estrenaron con sendos triunfos en la exótica y lejana Malasia, las coronas que consiguieron en la penúltima carrera (Le Mans). En cambio no pudo hacerlo Wayne Rainey, porque a esas horas se recuperaba en su casa de California de las fracturas de fémur y costillas sufridas en las pruebas previas a esta carrera en lo que significó el accidente más serio de su trayectoria deportiva. Pero para reafirmar el concepto inicial de la nota, su lugar fue tomado por su coequipier John Kocinski, quien de punta a punta le dio otra satisfacción al equipo de Kenny Roberts y se anotó personalmente su primer éxito en la categoría mayor.

Las 500: siempre vedettes

Más allá de estas particularidades, lo sucedido en la pista de Shah Alam no contribuyó demasiado a darle un motivo de emoción a esta despedida 1991 del Continental Circus. Ya las expectativas estaban "desinfladas" con la definición anticipada de los campeonatos y por si esto fuese poco, las caídas sufridas en los ensayos previos dejaron afuera no sólo a Rai-

El "Continental Circus" '91 cerró una temporada muy emotiva (250), con gran variedad de ganadores (125) y con grillas poco pobladas (500) aunque con gran nivel técnico. Un raudo panorama del año que también presentó algunos problemas institucionales.



Las Aprilia 250 no estuvieron en la lucha pero consiguieron dos triunfos. Fueron la alternativa técnica más destacada.



Rainey paseando la bandera de su país en Le Mans. Allí coronó una temporada espectacular



ney, sino también a esa otra gran figura que es el espectacular Kevin Schwantz. Una situación que movió a los organizadores a reducir en un cincuenta por ciento el precio de las entradas, que de esta manera quedó con un valor de 25 dólares, considerado incluso algo elevado para los ingresos de un trabajador medio en Malasia.

Todo esto sin embargo no puede hacer olvidar lo mucho y bueno que en el plano deportivo entregó el Mundial durante todo su desarrollo. Con distintos matices de atracción de acuerdo a las características que signaron cada clase, pero con un interés común que se manifestó en las multitudinarias concurrencias que se dieron cita en los diferentes circuitos por los que transitó a lo largo del año.

De la categoría mayor, es decir la 500 cm³, habrá que señalar que una vez más la calidad conductiva y técnica alcanzó para compensar la poca cantidad de motos que mostraron las grillas en un hecho causante de preocupaciones y conflictos. Nombres como Rainey, Doohan Schwantz, Gardner, Ko-



Capirossi, a la izquierda, y Fausto Gresini hicieron 1-2 en el campeonato de 125.



Síntesis de casi todas las carreras de 500. Schwantz, Doohan y Rainey juntos.

cinski y Lawson, este último en su primer año de desarrollo con la Cagiva, le dieron brillo a un certamen, que tuvo en los tres primeros sus principales protagonistas por el título. Prevalció Rainey aprovechando mejor que nadie una serie de factores que abarcaron desde sus condiciones conductivas hasta la infaltable dosis de fortuna.

125 y 250: Gran complemento

En otro escalón, la división 250 entregó la conocida imagen de gran cantidad de participantes, aunque en relación su competitividad haya sido menor, ya que la ausencia de lucha de marcas (Honda fue amplia dominadora a pesar de Aprilia) brindó un duelo por la corona que fundamentalmente enfrentó a sólo dos pilotos, como lo fueron Cadalora y Bradl. De todas maneras, las características ríspidas del mismo y sus distintas alternativas deportivas (con la reacción de Bradl tras el arrasador comienzo del italiano) aportaron los elementos para mantener el interés casi hasta el final, ayudado en la faz téc-

CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

500 cm³:

	Pts.
1º Wayne Rainey (EE.UU.) - Yamaha	233
2º Michael Doohan (Australia) - Honda	224
3º Kevin Schwantz (EE.UU.) - Suzuki	204
4º John Kocinski (EE.UU.) - Yamaha	161
Wayne Gardner (Australia) - Honda	161
6º Eddie Lawson (EE.UU.) - Cagiva	126
7º Juan Garriga (España) - Yamaha	121
8º Didier De Radigues (Bélgica) - Suzuki	105
9º Doug Chandler (EE.UU.) - Yamaha	85
10º Jean P. Ruggia (Francia) - Yamaha	78

250 cm³:

	Pts.
1º Luca Cadalora (Italia) - Honda	237
2º Helmut Bradl (Alemania) - Honda	220
3º Carlos Cardús (España) - Honda	205
4º Wilco Zeelenberg (Holanda) - Honda	158
5º Masahiro Shimizu (Japón) - Honda	142
6º Loris Reggiani (Italia) - Aprilia	128
7º Pierfrancesco Chili (Italia) - Aprilia	107
8º Jochen Schmid (Alemania) - Honda	96
9º Martin Wimmer (Alemania) - Suzuki	89
10º Paolo Casoli (Italia) - Yamaha	65

125 cm³:

	Pts.
1º Loris Capirossi (Italia) - Honda	200
2º Fausto Gresini (Italia) - Honda	181
3º Ralf Waldmann (Alemania) - Honda	141
4º Gabriele Debbia (Italia) - Aprilia	111
5º Noboru Ueda (Japón) - Honda	105
6º Jorge Martínez (España) - Honda	99
7º Alessandro Gramigni (Italia) - Aprilia	90
8º Dirk Raudies (Alemania) - Honda	81
9º Peter Ottl (Alemania) - Bakker	67
10º Nobuyuki Wakai (Japón) - Honda	60

nica por los intentos de Aprilia. También tuvo lo suyo la 125 con una interesante variedad de ganadores (6 en 14 carreras), en la que prevaleció la mayor eficacia y regularidad de Capirossi para así sumar a los 18 años su segundo título mundial.

Menos motivos para el elogio en este raudo repaso del '91, tiene el aspecto institucional. Que mostró puntos bastante críticos, que "a caballo" de situaciones conflictivas, como lo fueron las nuevas normas reglamentarias para impulsar mayor participación de motos en la clase 500 y la suspensión del Gran Premio de Brasil en Interlagos, dejaron una vez más al descubierto el enfrentamiento de una serie de importantes intereses, tanto institucionales como comerciales. Una lucha que en algún momento amenazó seriamente con crear una escisión de la Federación Internacional de Motociclismo y que puede encontrar su solución en el inminente congreso a efectuarse en Nueva Zelanda. Ojalá así sea para empezar a pensar sólo en función deportiva mirando ya a la temporada 1992.

retrovisor

DESAFIO IMPERIAL

En 1907 cinco autos iniciaban en Pekín el mayor desafío automovilístico de la historia: unir esa ciudad con París. Una demostración de la capacidad del automóvil y del espíritu del hombre.

Hace 84 años, un grupo de intrépidos, se aventuraba a seguir la alocada iniciativa del diario parisino "Le Matin". Años remotos, de principios de siglo en los que en nuestro país, gobernaba José Figueroa Alcorta, en Inglaterra el rey Eduardo VII; en Francia, el presidente era Armando Fallieres mientras que en China, faltaban sólo cuatro años para que finalizara su dominio la dinastía Tsing, quienes reinaban desde 1644.

Una odisea moderna

Dos años después Claude inventaría en Francia la luz de neón... y el mayor desafío automovilístico fue publicado el 31 de enero de 1907. El matutino retaba a los fabricantes de autos a participar y "viajar este verano de París a Pekín en automóvil". Tras una

lista de inscriptos con diez automóviles los participantes definitivos se alistaban el lunes 10 de junio en Pekín. Fue el primer raid de trascendencia y de mayor recorrido realizado, a pesar del caos político que reinaba en China y Rusia por aquellos tiempos. Después de las consabidas discusiones —que siempre las hubo y las habrá entre los organizadores—, se decidió que lo mejor era largar desde Pekín hacia París y no al revés, cosa que también se consideró.

Los pioneros abordaron sus cinco máquinas. El auto más potente era también el más pesado: el Itala del Príncipe Scipione Borghese-Luigi Barzini y Ettore Guizzardi (mecánico), con 40 HP y 2000 kilos. Las otras tripulaciones eran el Spyker de Charles Godard-Joan du Tallis (15 HP, 1400 kilos); los dos De

Dion-Bouton de Georges Cormier-Edgardo Longoni y de Victor Collignon-Joan Bisac (mecánico), ambas máquinas de 10 HP y 1400 kilos y por último, el Contal tri-car de Auguste Pons-Octave Foucault (mecánico), el menos potente del lote: 6 HP y 700 kilos.

Trayecto increíble

La primera carrera de larga duración de la historia presentó muy pronto a su primer dificultad: el desierto de Gobi, con su elevada temperatura y escasez de combustible. Pons y Foucault se perdieron y estuvieron a punto de morir, salvándose gracias al auxilio de unos nómades. El punto siguiente de arribo era Siberia, en donde mejoraron las condiciones climáticas pero resultó notablemente peor la calidad de

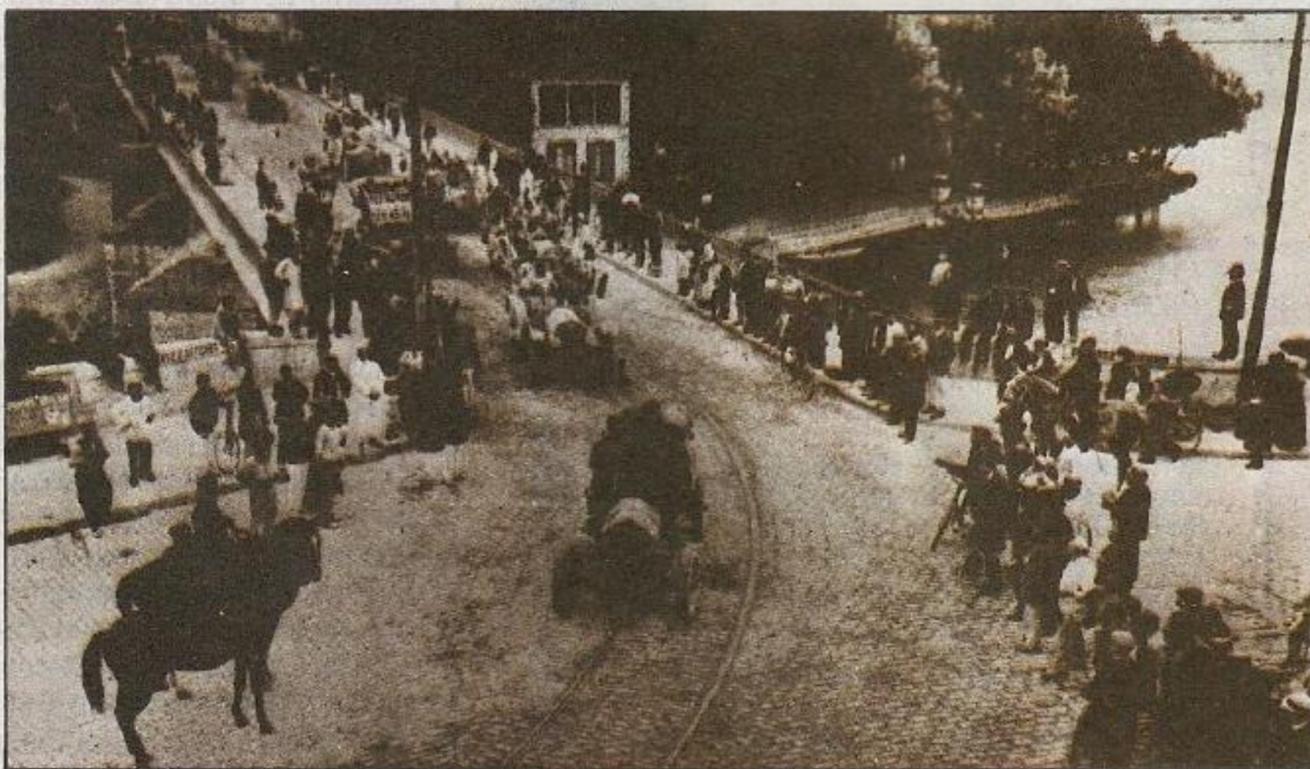
los caminos. En un remoto lugar, el Itala se fue contra una formación del ferrocarril llevando como pasajero extra a un policía ¡que portaba una bandera roja con la que debía indicarle un desvío al tren!

Fueron muchos los momentos en que los pilotos debieron resignar tal condición a la todavía vigente tracción a sangre: fueron arrastrados por camellos, tirados por caballos y también empujados por el hombre. Aun así, probaron la capacidad del automóvil para un desafío de largo aliento y el triunfo de la ingenuidad del hombre.

Para dar mayores datos, Borghese tomó la punta en el último sector que recorrieron en Siberia, posición que mantuvo dos semanas más. Tomó por la ruta más al norte a través de Rusia, llegando a Moscú a fines de julio. Tiempo después llegó, victorioso a París, luego de sesenta meses de dura travesía.

Resurrección frustrada

Este año, en 1991, iba a realizarse otra travesía similar pero con el recorrido en sentido contrario: París-Moscú-Pekín. Iba a tener lugar en el mes corriente, pero lamentablemente fue suspendido, debido a la situación política por la cual atraviesa la URSS. Empero, la promesa de reeditarla sigue en pie... como el espíritu de aquellos pioneros.



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
(1416) - BUENOS AIRES ARGENTINA

PLATINOS:
• DOBUCO
• 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



REPUESTOS

TRADICION EN
VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofion S.A.C.I.

Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Ganning) | Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

Resi-Mar

ACUMULADORES
ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
NAUTICA - AVIACION - GARANTIA 15 MESES

TODAS LAS LINEAS REFORZADAS

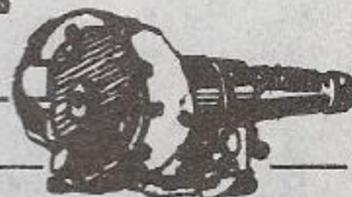


VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 (1603)
VILLA MARTELLI

CAJAS AUTOMATICAS

Av. DE LOS INCAS 5423/25
1427 - BUENOS AIRES
Tel. 52- 7669

SERVICE Y REPARACIONES - REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS



ROBERTO A. ZANESE

ENVIOS AL INTERIOR

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

BEREMO

S.R.L.



LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS Y PARTES
DE CARROCERIAS ORIGINALES.
OPEL - CHEVROLET
PICK UP SILVERADO

OFERTAS FALSO CHASIS CHEVY
AMORTIGUADORES DE CARBON
Av. E. Zeballos 2334 - Tel.629-2217
(1712) Castelar

Instrumental AVELLANEDA

Todo para el tablero del automovil

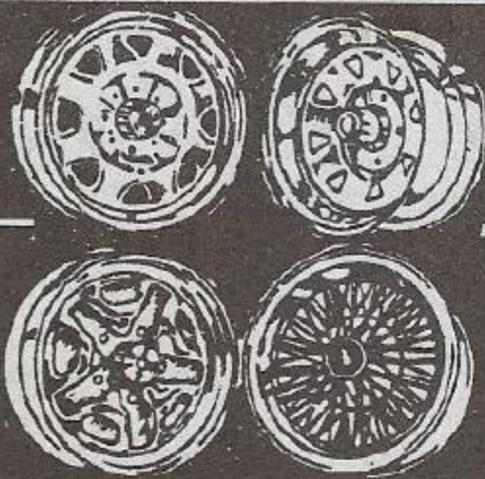
- Calefactores
- Limpiaparabrisas • Alarmas
- Estercos • Antenas
- Aire Acondicionado



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

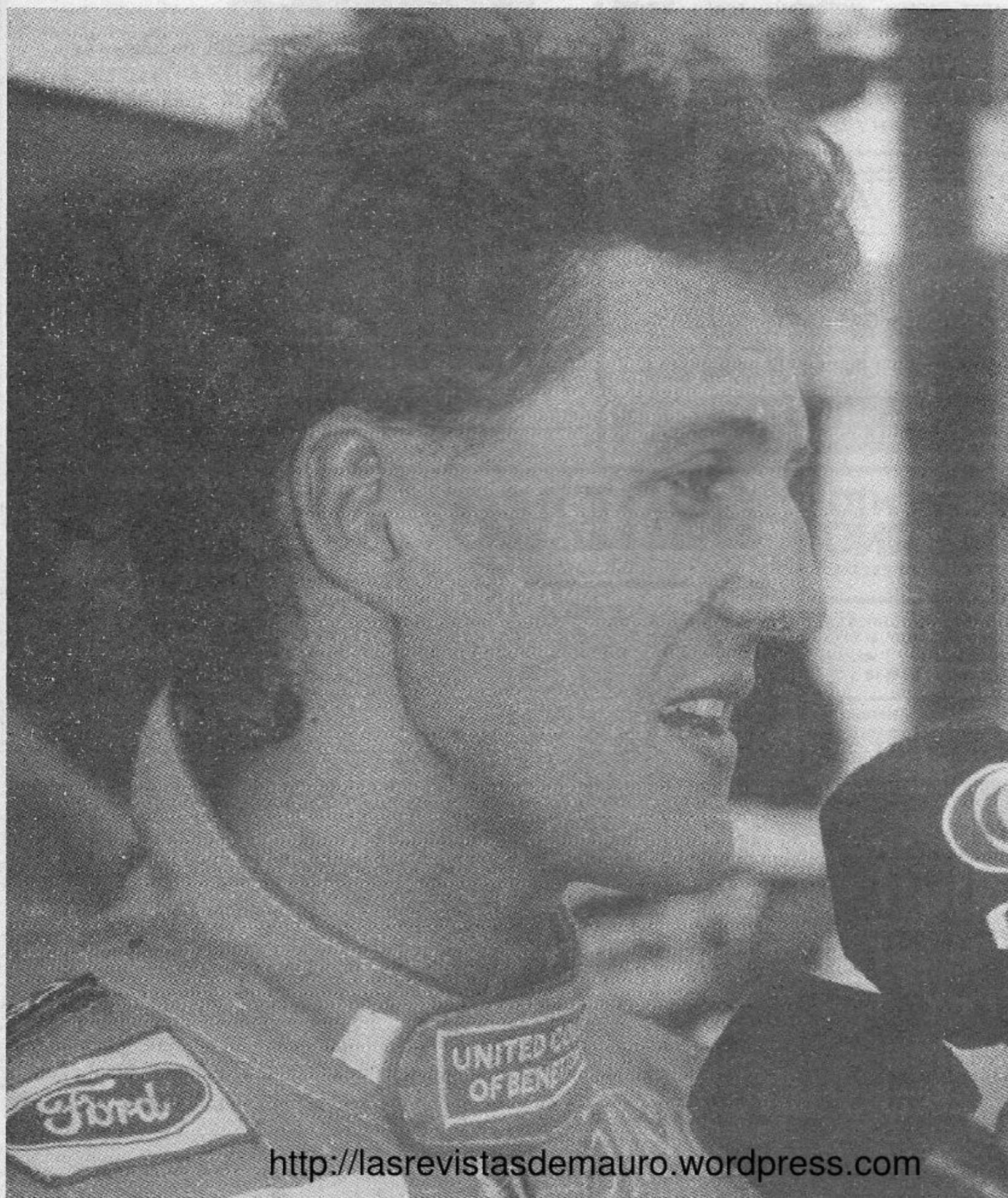
EL TC POR TESTIGO

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

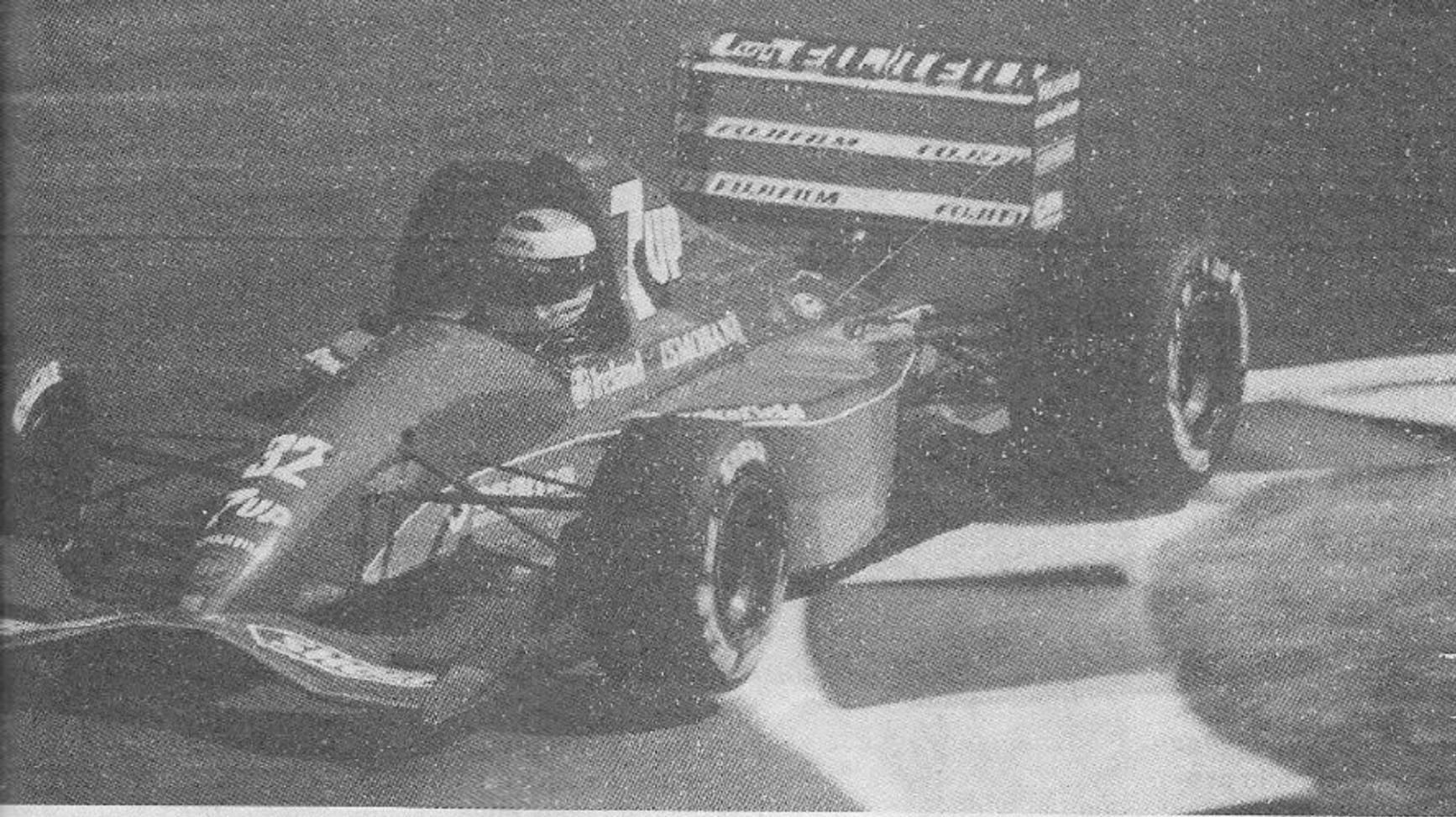
personaje

DEBUTO HACE CUATRO CARRERAS, SUMO EN TRES Y EN LA ULTIMA, PELEO CON SENNA, BERGER Y MANSELL

EL INCREIBLE SCHUMACHER

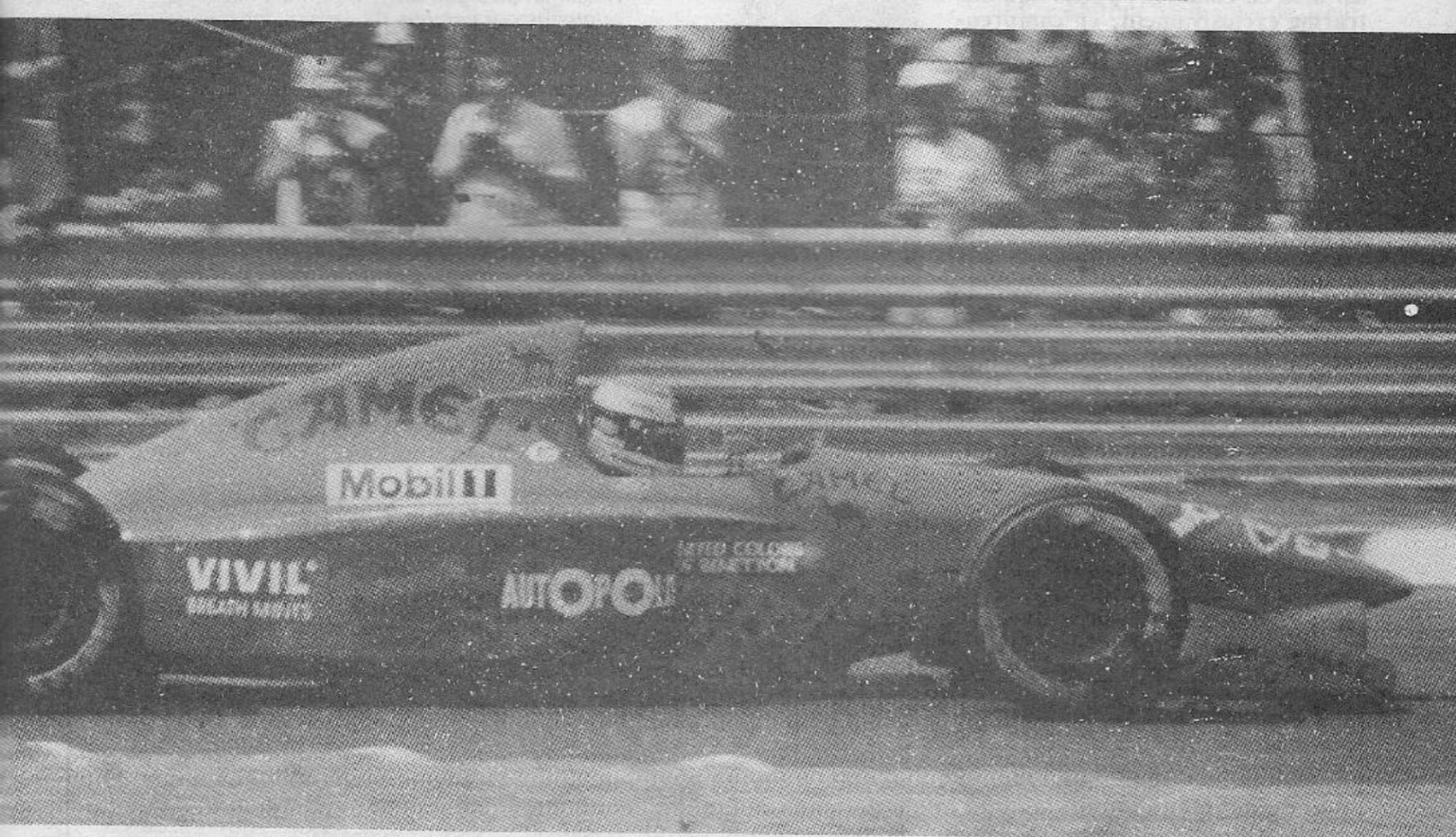


Con 22 años, el joven alemán sacudió a la F.1 desde el mismo momento de su debut. Tanto en Jordan como en Benetton, superó netamente a sus compañeros de escuadra.



El día del debut en el exigente trazado de Spa (Bélgica) donde clasificó en un sorprendente 7º lugar.

En Monza (su 2a. carrera) saltó al Benetton largando desde el 7º puesto y arribando 5º. Una performance pocas veces vista.



Cómo no sorprenderse ante un piloto veinteañero, llegado fresquito del Mundial de Sport que se permite debutar en Fórmula Uno, en Spa, "aporreando" a un compañero de equipo que se llama De Cesaris y repitiéndose en Monza donde hizo lo mismo con un piloto de 200 Grandes Premios como Nelson Piquet? Y que además llegó sexto en Portugal y en España. Y esto no es nada: quinto en Italia. Al final de la carrera, este joven presuntuoso declaró: "No me esperaba que la F-1 fuese tan fácil". Y agregó: "Estaba detrás de la Ferrari de Prost y pensé

que si lo superaba me ganaría la simpatía del público. Pero hubiese sido querer demasiado: estoy contento de haber llegado al final obteniendo puntos". Sin embargo, detrás de la simplicidad firme y recia de Michael Schumacher no hay estafa ni engaño. Basta acercársele para comprender que su sorpresa por haber afrontado con éxito las leyes del mercado de la F-1 es auténtica. Pero alcanzan algunos segundos para asegurarse que de esta imprevista superpopularidad el joven Schumacher sabrá muy bien cómo defenderse. "Talento natural: desde hace algunos días no se

me ocurre decir otra cosa...", ataca sin aflojar ni por un segundo su sonrisa simple, pero no turbada. "Sí, es cierto, para andar bien como me ha sucedido en los últimos cuatro Grandes Premios se requiere talento natural, pero no es todo. Conozco muchos pilotos que lo tienen, pero que no han contado con mi suerte. Pude demostrar mi potencial: si en vez de un Jordan y un Benetton hubiese tenido un Coloni, ¿qué habría hecho?".

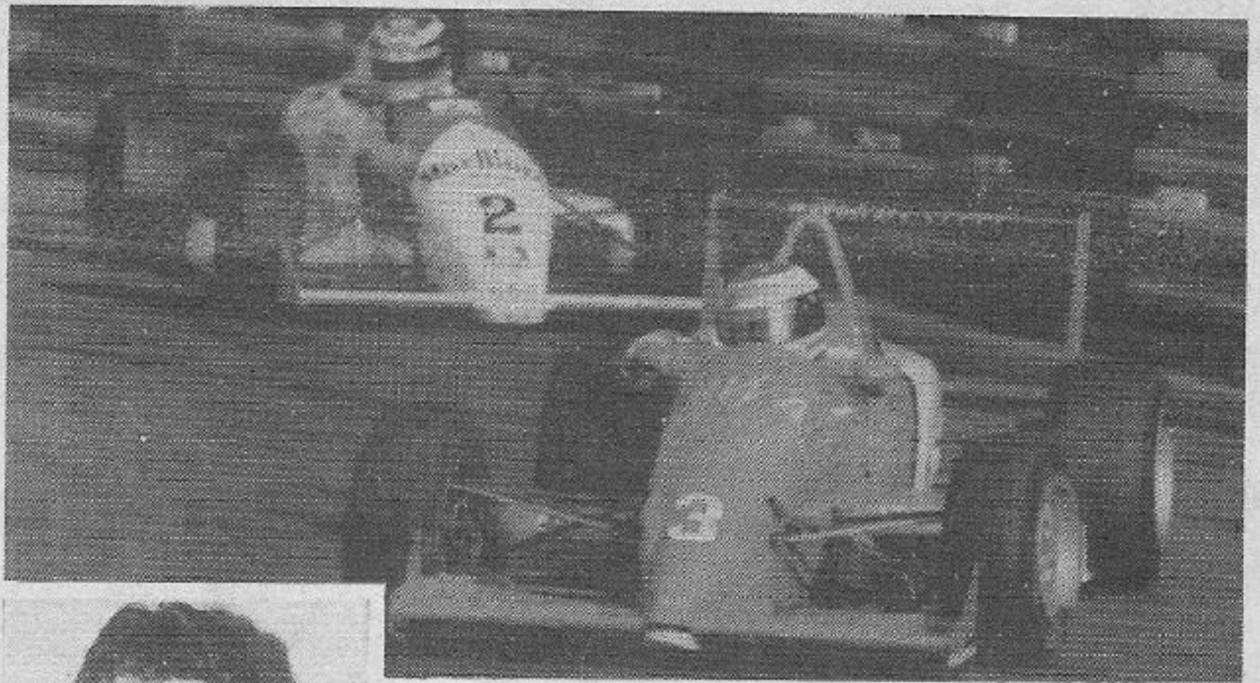
Primeras impresiones

Schumacher habla con gusto. Parece

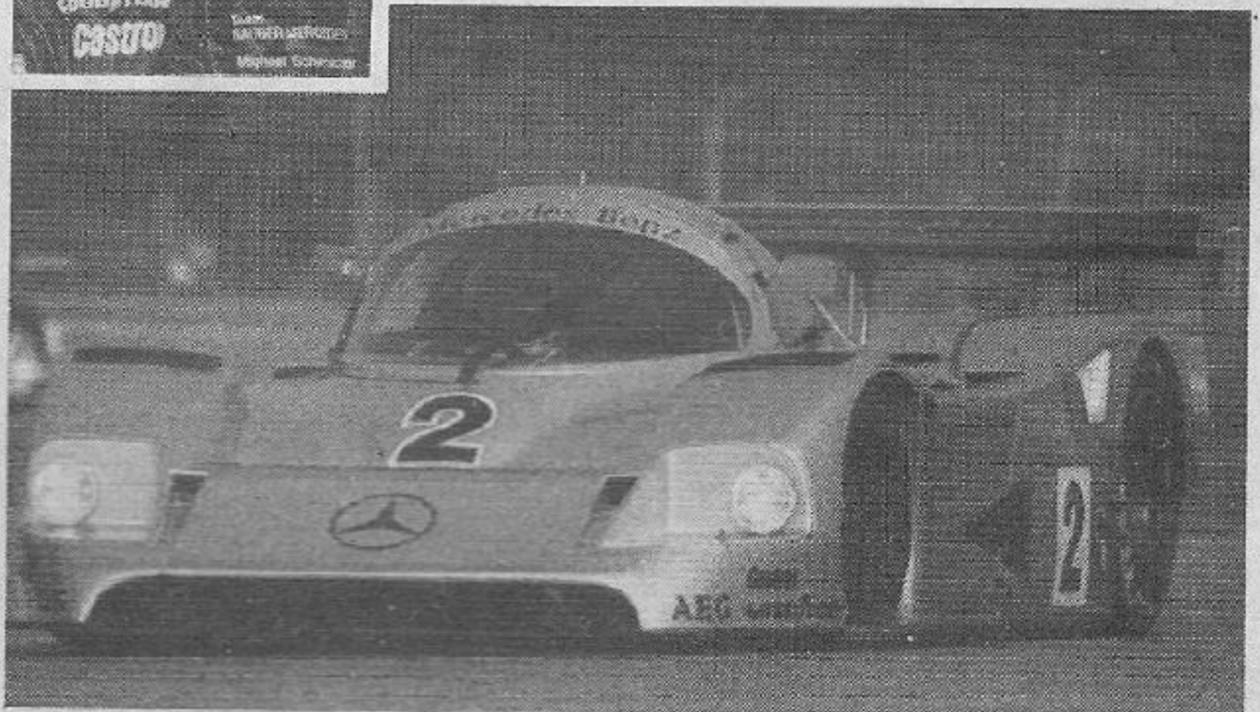
divertirle el hecho de que Benetton haya levantado a su alrededor una especie de cortina de protección, defensa implacable de su manager, un tal Wilhem F. Weber, que insiste en canalizar la atención de los periodistas con una sucesión de breves conferencias de prensa reiterativas como un disco roto. La única pregunta que parece provocarle una crisis mínima es por qué va tan fuerte, y se defiende: "Bueno, no es una cosa fácil de explicar. Yo, en realidad, todavía no aprendí a poner a punto un Fórmula 1. Lo quisiera neutro, ni subvirante ni sobrevirante. Pero esto todavía no me ha sido posible. Es por eso que debo adaptarme a las características del auto estudiándolo en cada curva, en cada actitud. Tengo una ventaja, no obstante, una gran ventaja: en mi actual situación puedo pensar sólo en conducir, puedo concentrarme exclusivamente en comprender todo en el menor tiempo y ponerlo en práctica enseguida. Un ejemplo: un F-1 es del todo diferente a un auto de Grupo C como el Mercedes que manejé en el mundial de Sport. Un grupo C es siempre subvirante, y un Fórmula Uno puede ser sub o sobrevirante según las diversas curvas de un mismo circuito. Un Sport es más pesado, más estable, y la succión no es tan importante como lo es en la F-1. Además hay otra diferencia destacadísima: en Grupo C se maneja a menudo al 70 u 80%; en un Gran Premio, y sobre todo en clasificación, se está siempre muy cerca del ciento por ciento. En estos casos es mucho más fácil cometer errores, incluso graves..."

—Pero, ¿cuál es tu mayor cualidad?

—"Pienso que mi ventaja número uno es la capacidad de adaptarme muy rápido a los cambios de situa-



DURANTE 1990 Schumacher se diversificó entre la F.3 y los Sport. Así logró un resonante triunfo en el GP de Macao, donde libró una dura batalla con Mika Hakkinen (lo sigue en la foto), quien cuando punteaba por tiempos (la carrera constaba de dos series) se accidentó. Con el equipo Mercedes-Benz obtuvo la victoria en los 430 km de México, compartiendo la conducción del C11 con Jochen Mass.

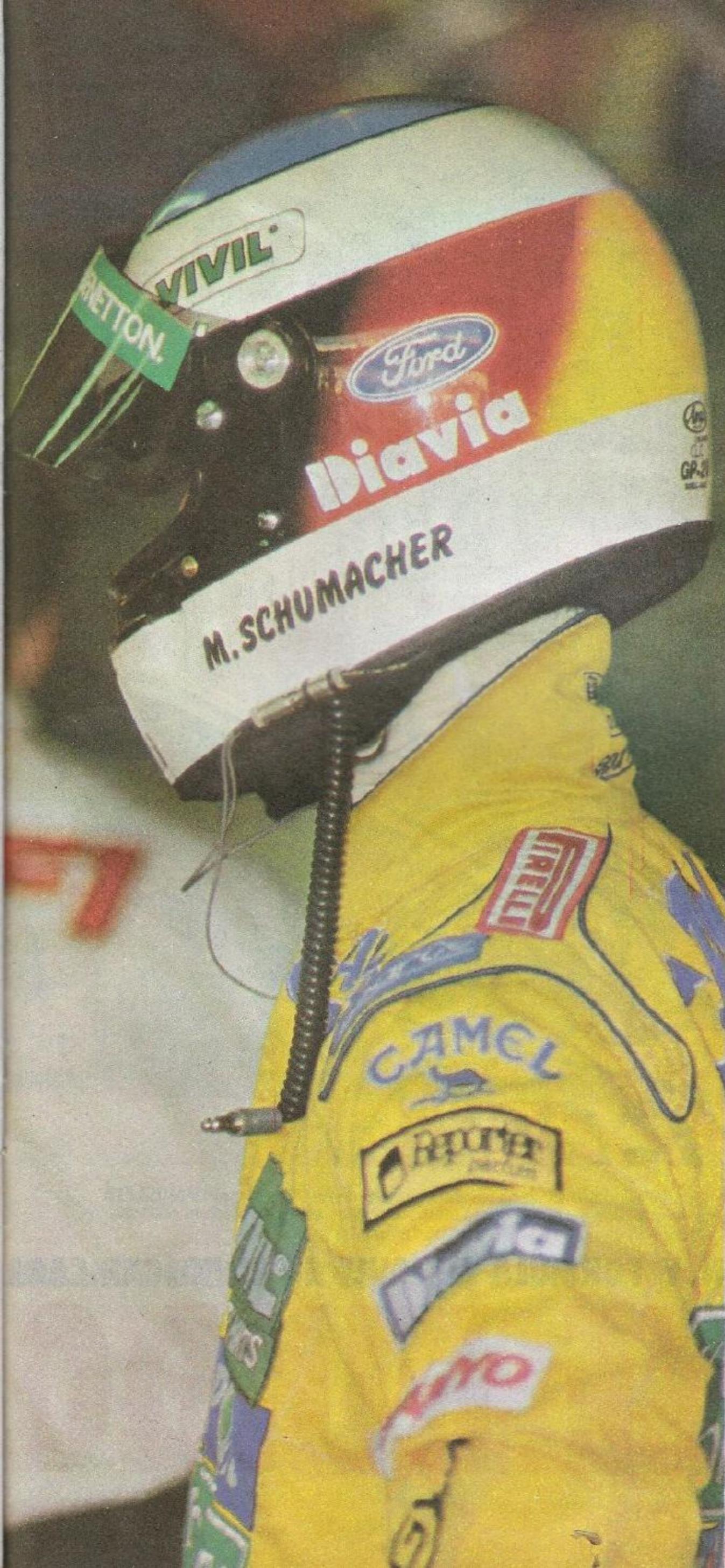


DE COMO BENETTON CONVENCIO A MERCEDES

¿Por qué Schumacher y Mercedes prefirieron pasar a Benetton después del fantástico debut con el Jordan en el GP de Bélgica? ¿Qué pudo alentar técnicamente al joven piloto alemán y a Jochen Neerpasch que condujo las tratativas para la casa de Stuttgart? Ante todo, quizá no fue grato el acuerdo Jordan-Yamaha, vuelto casi obligatorio ante la garantía de absoluta prioridad requerida a Ford por Tom Walkinshaw luego de su ingreso a Benetton. Esta puso después sobre el plato de la balanza un programa técnico de todo respeto con el retorno de Rory Byrne; la colaboración de Ross Brawn (el técnico de Jaguar que procuró tantos lamentos al Sauber-Mer-

cedes del mundial de Grupo C), tal vez también de Enrique Scalabrini, la confirmación de Giorgio Ascanelli y el posible retorno de Goodyear en 1992. Y la definición del declive económico con John Barnard, que prácticamente terminó definitivamente con el equipo. Las razones, pues, se relacionan con una verdadera y propia reestructuración del team bajo la guía experta de Tom Walkinshaw. Rory Byrne debería ser el responsable del proyecto F.1 '92, mientras que Ross Brawn asumirá el cargo de coordinador de todos los programas técnicos. También se encargará de los Jaguar de Grupo C: será el verdadero número uno y se dedicará a algunos aspectos

como el diseño de la nueva caja de cambios semiautomática. En Monza el ingeniero de Jaguar siguió desde los boxes de manera operativa las operaciones de Schumacher y Benetton en pista. La eventual contratación de Scalabrini, como ya anunciáramos, tendría que ver con otro proyecto que está en el corazón de Ford y que es el auto de Indianápolis para 1993. Gordon Kimball será, en cambio, el responsable de la F.1 junto a Rory Byrne. Ante semejante despliegue y más allá de algunas cuestiones económicas que también estuvieron en danza, la elección de Neerpasch-Schumacher resultó obvia.



ción. Por ahora, en la categoría, esto me ha ayudado muchísimo”.

—¿Y la desventaja mayor?

—“Bueno... (piensa un momento), creo que es la incapacidad de poner a punto el auto como de verdad querria. Pero ciertas cosas requieren más tiempo que un par de fines de semana”.

—Debes todo a Mercedes. Pero, ¿por qué Mercedes hace todo esto por Schumacher?

—“Todos sabíamos que yo era su piloto, y que me interesaba la F-1. Si no me hubiesen ayudado, se habrían encontrado con una andanada de críticas. Tal vez les guste mi éxito, ¿por qué estupidizarse tanto?”.

Presentación formal

—Pero, ¿quién es Schumacher?, ¿de dónde viene?, ¿qué hacía antes de llegar a la F-1 de esta forma triunfal?

—“Y, no hay mucho que decir. Vivo en Karpen Manheim, cerca de Colonia, en el noroeste de Alemania. Nací a un kilómetro de una pista de kart y, obviamente, de chico sólo vivía para eso. Luego, después del kárting, llegué a la Fórmula Tres (Campeón Alemán 1990) y también al Grupo C (donde inmediatamente se convirtió en piloto oficial Mercedes, al lado del otro astro naciente de lengua alemana, el austríaco Wendlinger). Pensaba en la Fórmula Uno, sí, pero no me había puesto tiempos, etapas obligadas. Todo sucedió tan rápido...”.

—¿Cuánto te asusta el imprevisto primer plano bajo los reflectores de la categoría? ¿No te faltará un poco la tranquilidad de cuando eras un joven prometedor?

—“Y sí (ríe), tal vez pronto me faltará. Fórmula Uno significa viajar continuamente, estar siempre lejos de casa, ver poco a mi novia. Para algunos es hermoso; para otros, cansador. En Fórmula Uno todos mis colegas hablan de estrés, de presiones excesivas. Yo, por ahora, no siento estos fastidios. Pero es porque todo me ha ido bien. Sé que esto no es eterno: tarde o temprano llegarán los primeros problemas, llegará el G.P. en el que no andaré tan fuerte y entonces todos vendrán a preguntarme si estoy en crisis... Pero es parte del juego. Yo sé y no quiero dejarme sorprender por esas cosas; quiero andar fuerte, aprender a ser cada vez más veloz. No sé cómo, no sé qué, pero estoy seguro de tener todavía miles de cosas que aprender. Por lo menos comencé con el pie derecho...”. Y a no dudar, su pie derecho tiene mucho que ver. 

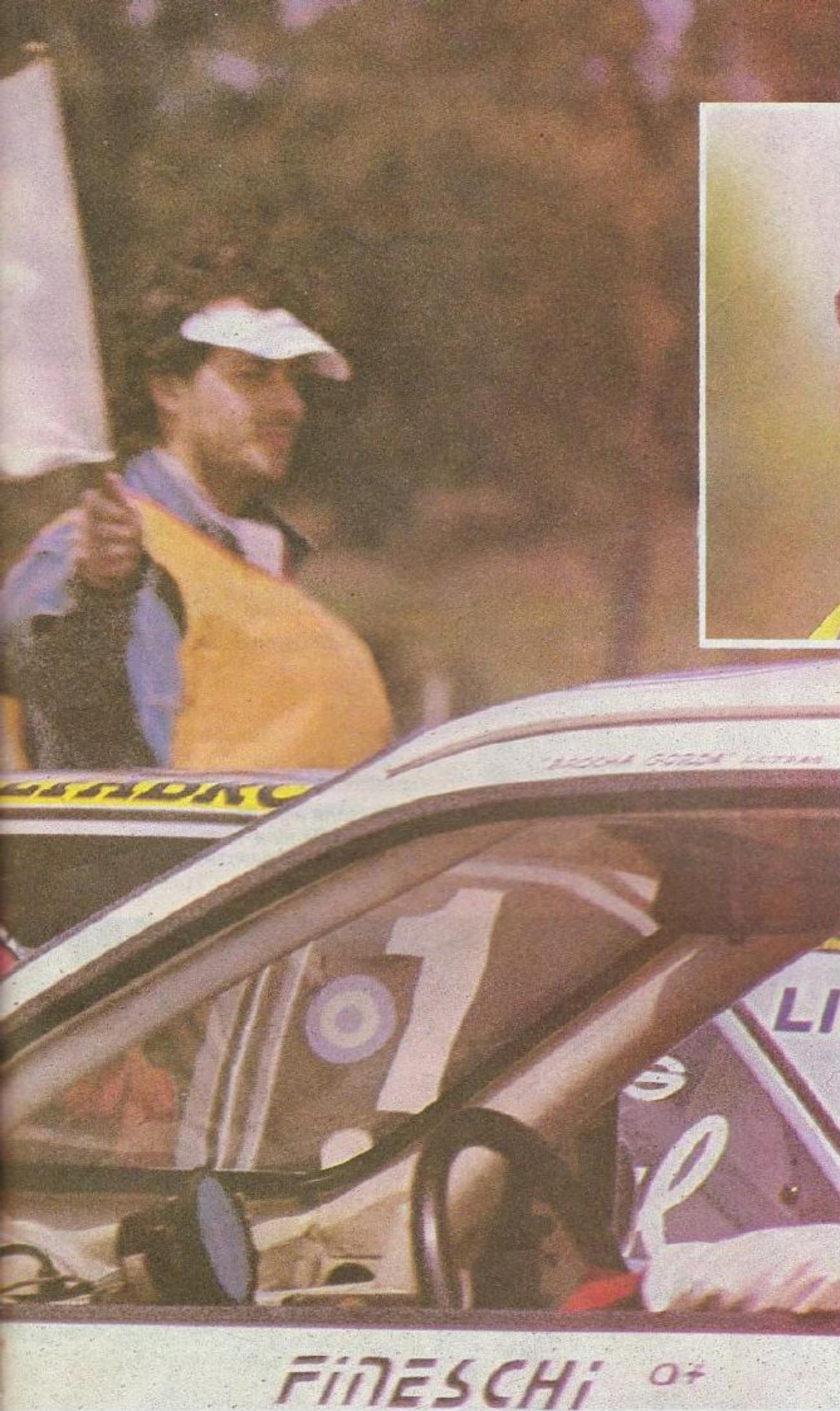
Roberto Boccafolli
Trad: Silvia Arias



corsa a fondo

TURISMO COMPETICION Y FORMULA RENAULT EN EL "OSCAR CABA

SE OYE RUIDO



Los amortiguadores nuevos que hizo Delfabro son tan efectivos como los Fox americanos pero más sencillos para poner a punto el auto". Este era otro de los conceptos técnicos que Oreste Berta le había volcado a CORSA en Rafaela. "El auto no está tan saltarín como en Allen y va mucho más firme", confirmaba Traverso. Sin dudas que la evolución de la Fuego elaborada en Alta Gracia fue muy notable. Lo reconoce Juan María, lo admiten sus rivales, lo confirman los relojes; en las vueltas finales del Cabalén el inquieto reloj de Italo Avaro lo certificaba con claridad meridiana. Se podrá decir que Bessone venía perdiendo aire en su neumático delantero izquierdo, que Maldonado tenía esa misma goma deteriorada, pero también la Fuego sentía el esfuerzo de esas durísimas 19 vueltas iniciales, donde el "Flaco" se cansó de pisar el acelerador, hizo el récord de vuelta en la segunda y circuló 16 veces por debajo de los 77 segundos para el giro. Después levantó y varió el ritmo de acuerdo a las necesidades que tuvo. Enfrió las gomas varias veces haciendo evoluciones lentas, pero el daño ya estaba hecho sobre los neumáticos y pedacitos de caucho se fueron saltando... Los 5 giros finales fueron una tortura para Traverso ya que en la más rápida de sus vueltas giró en 1m17s47/100. Aun con la goma deteriorada el Carat de Maldona-

CELEBRAN Fineschi y Traverso por distintas razones. El "Fino", por haber visitado el podio después de mucho. Juan María por la victoria, que en el "Cabalén" no es una más; su gesto lo denota.

EN" (ALTA GRACIA, CORDOBA) 6-10-91

DE CORONAS

do era más veloz a esa altura y acortó distancias; pero sólo le alcanzó para eso, a pesar que todos los giros finales de "Yoyo" fueron más veloces que los del campeón.

Arreglo para el '92

Lo de Berta y Juan María tuvo verdadero nivel. Van a tener que trabajar duro sus rivales para ganarle al "Flaco", que cuando enfilaba hacia Buenos Aires en el último vuelo del domingo por la noche le confió a CORSA en el aeropuerto de Pajas Blancas: "Ya está todo arreglado con Renault para el año próximo. Vengo de estar reunido con la plana mayor de la empresa y Oreste Berta". Eligió el momento justo para cerrar el trato. Seguramente, no le deben haber negado muchas cosas después de tan soberbia tarea de pista.

Lo de Maldonado fue decoroso, a pesar del disconformismo del hombre de 9 de Julio. El Carat funcionó bien y sobre todo teniendo en cuenta que le faltó el trabajo de todo el día sábado, lo cual es un hándicap importante para los equipos no habituados a girar en el Cabalén, y sobre todo si el rival es un auto del equipo de Berta, que "vive" en el circuito. El mismo concepto cabe para Tito Bessone, que



ERA SOBRE EL FINAL. Maldonado siguiendo a Bessone algo "de côté". Ninguno tenía mucho resto, pero "Tito" era un poco más. Della Santina, festejando, Ballario, O. Martínez y Ciantini pasan apretados delante del desconsolado G. Martínez.

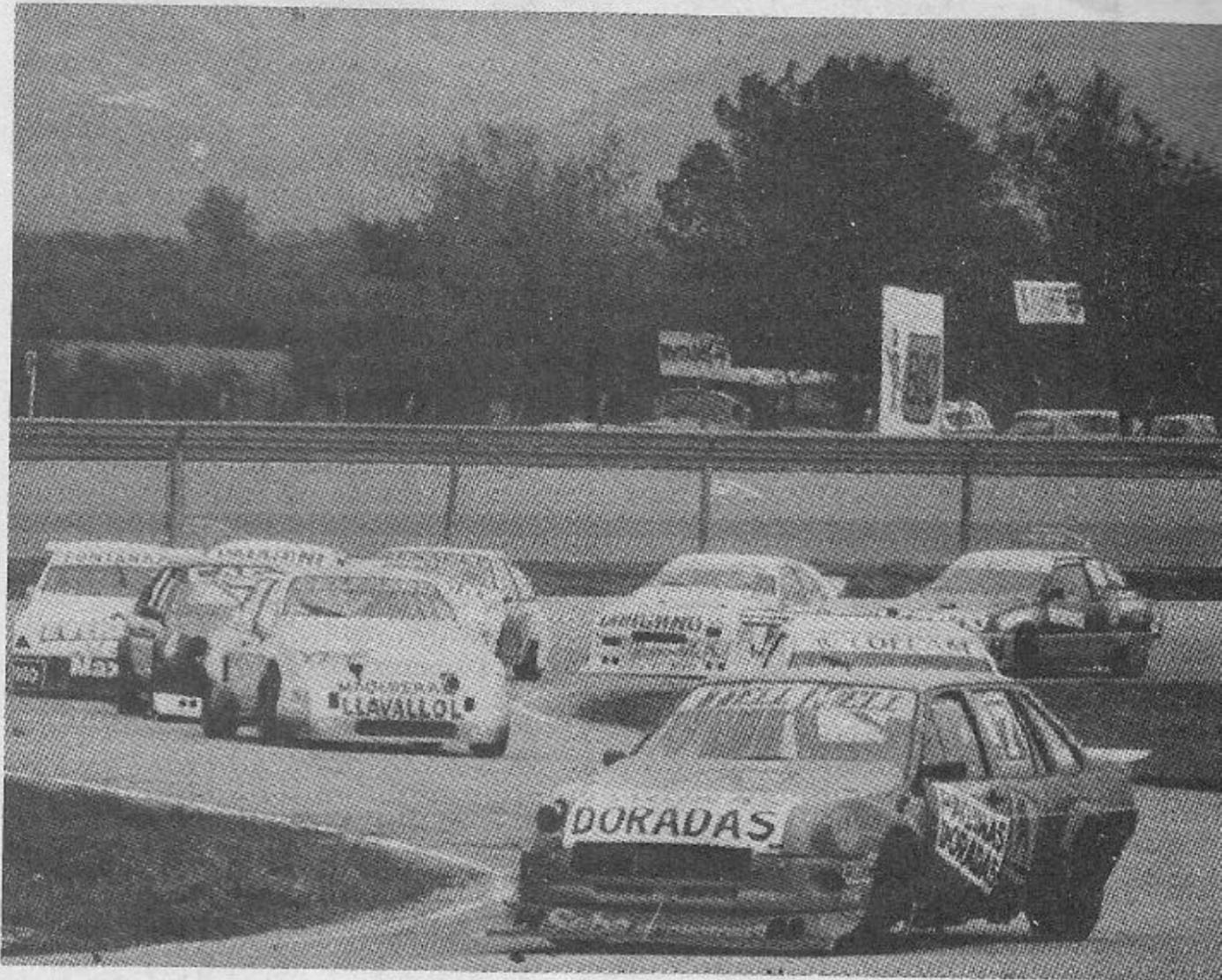


trabajó bien hasta que se rompió la goma y después el motor. Vale la pena puntualizar también que en la semana previa "Yoyo", Oltra y Tito probaron sus autos en el Cabalén.

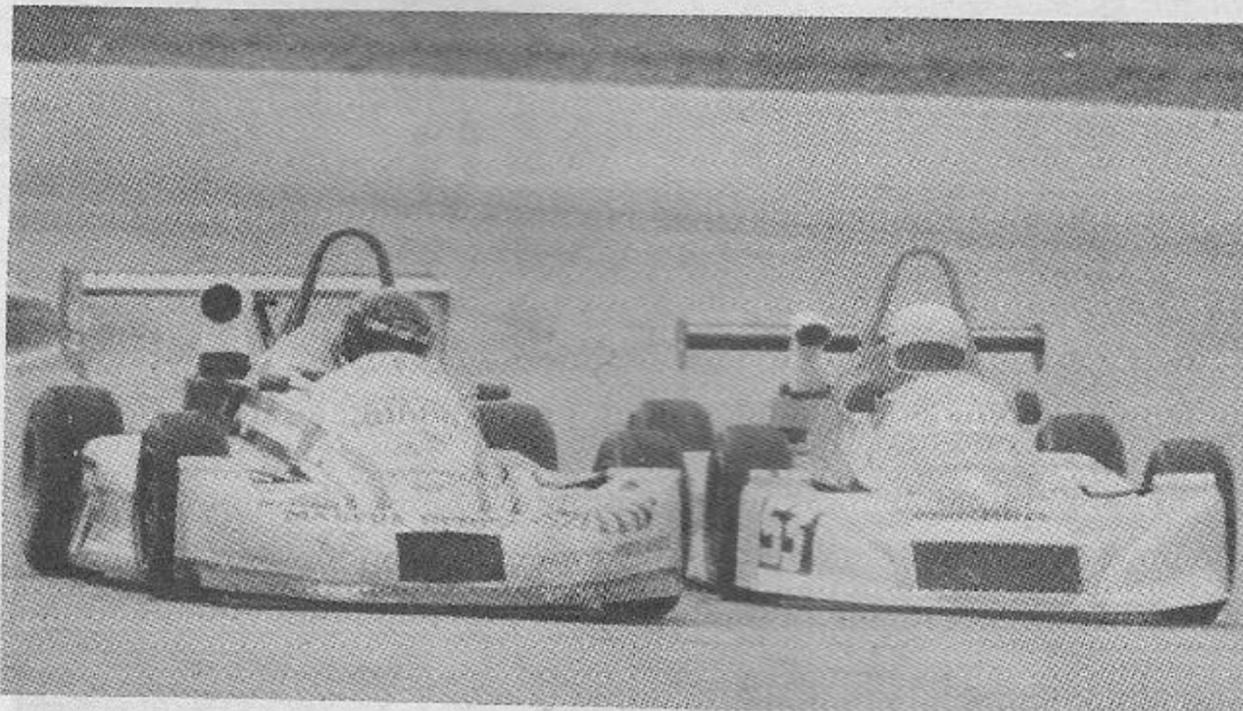
Fineschi y Cingolani cortaron la mala racha, llegaron bien, pelearon entre ellos como si fuera por el primer lugar y se dieron el gusto de estar en los puntos importantes después de mucho tiempo. A los dos le sirve de aliciente, al igual que a sus equipos, sobre todo al de Daniel, que tiene la alternativa de comenzar a trabajar con el auto nuevo a partir de la semana que viene en Buenos Aires.

Los castigados

Lamentablemente la rotura del spoiler de Belloso le hizo castigar más la goma por falta de refrigeración y se terminó rompiendo. Excelente lo de Ohanessian volviendo a un primerísimo nivel y con mejores perspectivas aún a partir de Las Parejas, donde va a tener también él los evolucionados amortiguadores que ya tiene el campeón. Etchegaray hubiese estado para más de no aflojarse la columna de dirección —"la iba ajustando con los pies y teniendo con las rodillas en las rectas"—, mientras que "Cocho" López, el "Gurí" Martínez, Pablo Peón,



ALGO DE LUZ pone Oltra sobre Bessone, Guerra, Maldonado y el resto (todos seguían a Traverso). Giavedoni sonrió mucho luego de este mano a mano con el local Blanco... Solución empleada por Berta para el alerón que usó Belloso.



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Córdoba Automóvil Club.

Accesos: Es un tema clave en el Cabalén. Hay uno solo, de tierra, estaba en buen estado, pero se formó un embudo por donde pasan todos: pilotos, periodistas, autoridades, público. Regular 2.

Controles: Algo lentos por la razón apuntada anteriormente. Regular 2.

Estado del circuito: Muy bueno. 4.

Infraestructura: Buena. 3.

Boxes (infraestructura): Falta bastante todavía para dotarlo de cierto confort. Regular 2.

Boxes (condiciones de trabajo): La lluvia del sábado y el frío del domingo desnudaron un poco más las falencias. Regular 2.

Seguridad: Buena. 3.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4.

Servicio de prensa: Las comunicaciones externas del autódromo funcionaron decorosamente y mejor que en años anteriores. Muy buena. 4.

Puntualidad: Excelente. 5.

TOTAL: 31 puntos. (Ideal 50).



T.C. 2000

a RENE ZANATTA

Un gicleur que se trabó el viernes en uno de los carburadores lo obligó a clasificar en 2-3 cilindros y quedó 17º a 2s 36/100 del "poleman", Traverso. El sábado llovió y no pudo mejorar su registro. Su ánimo no era el mejor. Bini y Pianetto confiaban en una buena actuación. Pasó 3 autos en el primer giro. Dos más en los dos siguientes y allí llegó hasta "Cocho"; demoró 18 vueltas en superar al Regatta, que iba muy bien, y quedar 9º. La próxima presa fue Etchegaray; tuvo que pelear 19 giros más para pasarlo y arribar al 6º puesto.



Marcelo Michelini y Hugo Olmi llegaron al final de una dura carrera mostrando consistencia en sus tareas, aunque con algunos problemas en el caso de los Regatta —amortiguador y goma desinflada para "Cocho" y Hugo, respectivamente—, pero mostrando que existe evolución en ellos.

De los que no clasificaron hay que destacar lo de Zampa, Fortunato, Del Río y Konjuh, que mostraron parcialmente su potencial, sobre todo los santafesinos hasta que debieron abandonar la prueba. Oltra y Guerra apuntaron bien, pero quedaron sólo en eso. Habrá que esperar para ver qué pasa en Las Parejas ahora. Las características del circuito, en lo técnico, son similares a las del Cabalén. ¿Habrá ratificación de la Fuego? ¿Ford, Regatta y Carat "le pondrán el cascabel" al casi campeón?

Monopostales

VISOR. "Como por momentos se empañaba el visor de mi casco, al principio lo levantaba y solucionaba el problema. Pero de tanto moverlo se aflojó de tal modo, que nunca más pude colocarlo en su lugar y terminó desprendiéndose. Correr en esas condiciones se

me hizo bastante complicado. Más aún cuando me tocaba superar a algún rezagado... A pesar de todo pude llegar al final". Confesión de un satisfecho Della Santina, quien a pesar del problema apuntado hizo suya la final.

CONTENTO EN LOMOJADO. Se encontraba el santafecino Elvio Perrén. Las difíciles condiciones de pista a la hora de las pruebas de clasificación lo mostraron en los primeros puestos y al finalizar las mismas se quedó con el sexto lugar. Luego nos diría "Es que me encanta andar con la pista húmeda y traté de llevar el auto lo mejor posible. El motor del 'Colorado' Ramini respondió a las mil maravillas y el chasis se encontraba a punto como para hacer un buen papel con el piso mojado". En carrera no pudo rematar su labor a raíz de excesivas patinadas del embrague.

CASTELLI AVANZA. Había logrado clasificar en el 27º puesto y en carrera pudo avanzar hasta el 11º lugar. "A decir verdad en la largada pude ganar varias posiciones y estaba seguro de poder seguir avanzando, pero cuando estaba detrás de D'Amico, noté que le costaba bastante llevarlo, hasta que en un momento nos tocamos y rompí la suspen-

F.R.E.

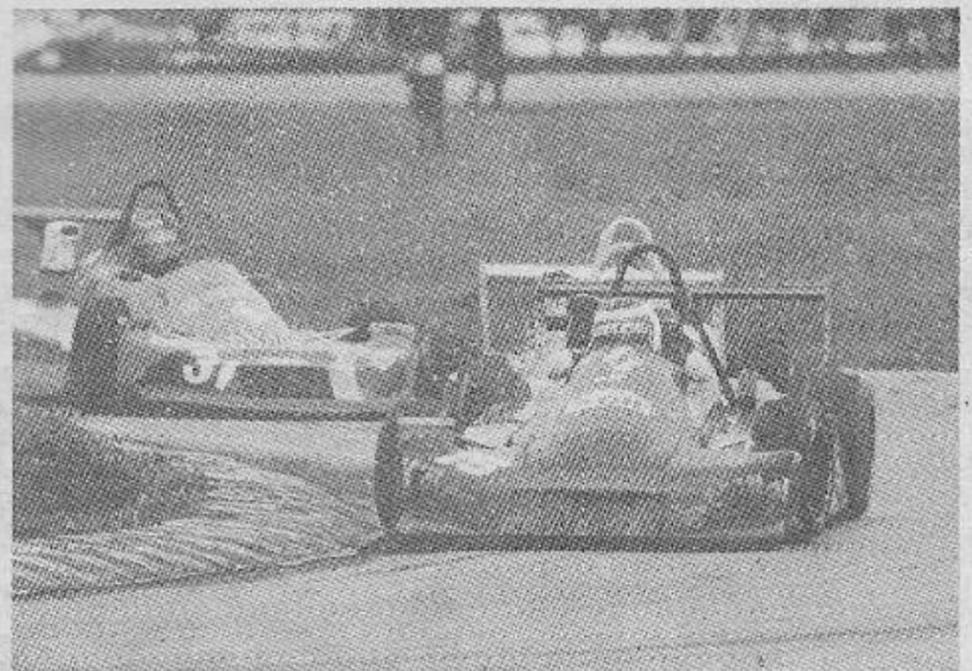
a RICARDO BLANCO



Con gran trabajo logró el décimo lugar en la grilla de partida. Durante la carrera problemas de temperatura lo tuvieron a maltraer y llegó con lo justo. Se trenzó en una dura lucha con el pampeano Carlos Giavedoni y finalmente llegó en el sexto puesto. Hacía rato que buscaba una satisfacción como ésta y sin duda, la estará compartiendo con su padre, su más estrecho colaborador en los circuitos.



Los ex compañeros Etchegaray y Der Ohanessian batallando por un puesto mejor. Ambos volvieron a los primeros planos después de rachas adversas. Castelli y Muzzo tuvieron gran pelea en los primeros momentos de la FRE. Todos querían avanzar...



sión. Una lástima, porque sabía que podía llegar en los puntos. De todos modos estoy conforme, ya que quedó demostrado que los trabajos realizados dieron buen resultado". Palabras de un reflexivo Hugo Castelli, luego de la carrera y en la tranquilidad de su box.

MENDOCINO CONTENTO. Con un octavo puesto en la final, Roberto Troyano estaba más que contento. "Después de comenzar el año con algunos tropiezos, llegar en los puntos me deja loco de contento. Todavía nos falta trabajar en el auto como para extraerle una mejor performance. Tendría que mejorar la suspensión del auto por ejemplo, en esta carrera el auto se mostraba un poco lerdo al final de la recta, le costaba traccionar, pero confío en poder solucionar ese problema. Además, satisfacciones como las de hoy dan más ganas de seguir trabajando".

EN VENTA. El cordobés Ricardo Blanco puso en venta su Tulia 24 completo o sin el motor, y con todos los repuestos necesarios. Los interesados pueden llamar al Tel. (051) 730794.

ESTA VEZ SI'. Nos decía Mario D'Amico al finalizar la carrera. "Esta vez sí el auto y el motor respondieron plenamente. Tal vez fui yo el que me excedí y me fui un poco afuera en la segunda curva del circuito. Estiré demasiado el frenaje, pisé la parte sucia y salí de pista rompiendo la trompa. Ello hizo que me costara bastante llevarlo y en un momento Castelli me tocó, aunque pude seguir en carrera. Pero una vez rota la trompa, era difícil transitar. Una lástima porque venía en el octavo lugar y en constante avance".

Por: Nestor Carbia y Dullio Caro

Fotos: Enrique Bianco, D.A.C. y Aselmo Córdoba

LUCES Y SOMBRAS

Lo mejor: la soberbia puesta a punto de la Fuego que elaboró el equipo de Oreste Berta, que cambiaron radicalmente el auto en dos carreras.

Lo peor: el clima. El frío de viernes y domingo, junto al viento y la lluvia del sábado que no permitió que los equipos que normalmente no utilizan el Cabalén como pista de pruebas pudieran ensayar más variables de puesta a punto.

Lo positivo: que otra vez hayan estado Renault, Ford y Volkswagen en el podio y que se haya acercado, un poco más que en Rafaela, "Cocho" con el Regatta.

Lo negativo: Las dudas infundadas, que generó el uso de la balanza de Oreste Berta para el pesaje de los autos ante la falencia de la CDA.

Lo bueno: la marcada recuperación de Gustavo Der Ohanessian con la mecánica de Berta-Vitelli. El piloto de La Paternal está volviendo lenta pero gradualmente al nivel de años anteriores, después de un inicio poco feliz.

Lo malo: que dos autos de los que se esperaba mucho, como el nuevo Sierra Ghia de Guerra y la coupé de Del Río hayan quedado al margen de la pelea por detalles nimios.

La evolución: de Oscar Fineschi, ahora con buenos motores, y con el mismo chasis que algunos opinaban carreras atrás que era lo que no funcionaba.

La pena: que se haya quedado Silvio Oltra tan rápido. Podría haber sido la medida justa de hasta dónde podía dar la Fuego de Traverso.

La gran decepción: el abandono de Bessone luego de romper primero la goma y después el motor cuan-

do estaba para discutir con Traverso por la victoria.

La recuperación: la de Daniel Cingolani cortando una mala racha que parecía interminable.

Las escaladas: además de la de Zanatta; la de Hugo Olmi de 27º a 12º; la de Julio Pardo de 25 a 15º a pesar de la detención, y las de Foisac y Benseny.

La decepción: de Luis Belloso, que de ser la mejor Fuego después de Traverso en la clasificación, vio frustrada su posibilidad de repetir la performance en carrera a raíz de la rotura del spoiler y la goma D/I.

La resignación: del cordobés Gustavo Conte. En la clasificación del sábado quedó excluido por la rotura del precinto del carburador, luego de haber obtenido el 12º puesto.

La alegría: del preparador Juan José Ramini. "En lo que va de la temporada mis motores ganaron siete carreras y estamos con el 'Gurí' muy cerca del segundo campeonato".

La preocupación: de Juan Bovone. "No pude sumar puntos. La rotura de una varilla de válvula fue la causa".

Lo destacable: los buenos trabajos de Carlos Picapietra y Hector Muzo. Este último otra vez en los puestos puntuables y el primero afianzándose en la categoría con no poco esfuerzo.

Lo efectivo: pese a que duró poco en carrera, Marcelo Benítez se quedó con el récord de vuelta.

La apelación: La presentada por José Arzuaga ante la CDA que le permitió correr en Córdoba. También llegó en los puntos. Séptimo.

Firestone

DE LA ARGENTINA S.A.I.C.

TUBOS PARA JAULAS

ANTIVUELCO EN ACERO 1040 TREFILADOS EN FRIO

• PARA TODAS LAS CATEGORIAS

- EN DIAMETROS: 32 x 1½ y 2½
- OTRAS MEDIDAS CONSULTAR
- 42 x 1½ y 2½
- ENVIOS AL INTERIOR
- 38 x 1½ y 2½



CANADA 2969, (CP.1824) LANUS OESTE, TEL. 241-7278/8856. FAX 241-7278

LAVA-AUTOS "LA BARRERA"

De Toni

- LAVADO MANUAL
- LAVADO MOTOR A VAPOR
- LIMPIEZA TAPIZADO
- LUSTRADO

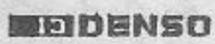
CADA 5 LAVADOS 1 **GRATIS**

VIDEO BAR

Lun. a Sab: 8 a 20 hs. Domingos: 8 a 13 hs.
Avda. SANTA FE 5354. Cap. Tel. 771-1249
(Sta. Fe y Dorrego)



ENCENDIDO E MITRE



¡ATENCIÓN! Ahora unico Representante en Capital de MALACATES y ACCESORIOS

WARNES 981. TEL. 854-0436. FAX. 854-0436



LINEA COMPLETA EN RESPUESTOS PARA TREN DELANTERO AMORTIGUADORES, ROTULAS, EXTREMOS, BUJES, PARRILLAS, RULEMANES ETC.

¡ATENCIÓN!

RESORTES DE SUSPENSION PARA GNC STANDARD Y COMPETICION



JUAN B. ALBERDI 7349 (cp.1440) CAP. TEL. 687-4072

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

Diseño Exclusivo

Y PARA SU AUTO UNA LLANTA DIFERENTE

Pra. JUNTA 3085 (1406). Capital. Tel. 611-3588

JUNTAS CICCARELLI

EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ

- AUTOMOTORES • TRACTORES • CAMIONES IMPORTADOS

RIVERA 740. VILLA MADERO (1768) Bs.As. FAX 655-0294. TEL. 655-0731/1145/1283



BUTACAS

- Trompas Super Car y Alerones
- Buzos Antiflama
- Arnases
- Cables de Bujías (Mallory)
- Capuchas
- Guantes
- Bobinas



Peso 5 Kg.

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

VENADO TUERTO: Ruta 8 y Pellegrini Tel. 23995. Prov. Sta. Fe. ROSARIO: "Sagal SRL". San Martin 2369. Tel. 82-0998 (cp.2000)



de Daniel y José Hanhck

CHASSIS DE KART

- PARA COMPETICION Y SUS COMPONENTES
- NEUMATICOS DE ALTA PERFORMANCE
- Envios al Interior y exterior

Avda. ALCORTA 1782 (1283). Cap 23-6143. FAX 26-1616/26-1108

CARLOS SAIZ

COMPETICION

- POTENCIAMOS FORD SIERRA
 - ESCORT
 - RENAULT FUEGO, 21, 18 y 11.
 - ALINEACION Y BALANCEO
- H. YRIGOYEN 11527 TURDERA TEL. 298-0814

AUTOPARTES COMPETICION

de EMILIO TETELBAUN
REPUESTOS DE COMPETICION NAC. e IMP. TODAS LAS CATEGORIAS

REPRESENTANTE EN ARGENTINA DE:



Bombas de Freno



•NUEVA DIRECCION•
CASAFOUST 691 (1416) CAP. • 582-6430
ALTURA WARNES 1300

La escuela que forma Campeones



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

A través de más de 15 años de funcionamiento permanente, nuestra escuela ha formado pilotos que luego se destacaron a nivel nacional e internacional. Estos son algunos de ellos:

- Roberto GUERRERO: (Colombiano) F.Ford - F3 - F2 - F1 - F.Indy
- Gabriel FURLAN: Campeón Sudam. 1989 F3 - FRA
- Victor ROSSO: Campeón FRA - F.2000 - F3 Europ.
- N.GURINI: FRA - F3 Sudam.
- E.MANSILLA: Ford - F3 - F.Indy
- Sergio SOLMI: Campeón Argentino 1989 F.Renault
- J.C.GIACHINO: FRA - F3 Sudam.
- PERNIA: Turismo - TC.
- F.CROCERI: FRA - F3 Sudam.
- D.STAMBUL: Turismo
- A.BALDINELLI: Turismo Nissan - T.C. 2000

Cursos prácticos en el AUTODROMO DE BS.AS. MARTES y JUEVES de 10 a 13 hs.

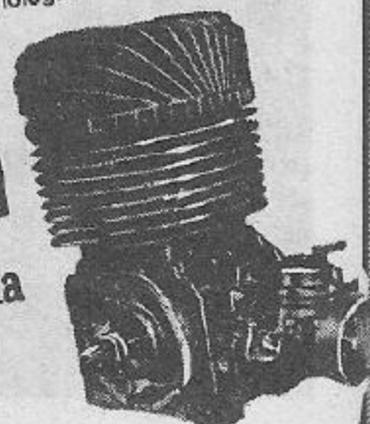
INFORMES por CARTA: Rastreador Fournier 2522. Olivos (1836) Bs.As.



Primer motor a flappers fabricado en Argentina con tecnología de avanzada.

CHASSIS Y MOTORES
MODELO TSL 92 2 Tiempos refrigerados por aire 125 cm³
CON HOMOLOGACION NACIONAL CERTIFICADA C.N.K.

Fabrica y distribuye:
PCR s. r. l. Argentina
Somellera 5155 (1439)
Tel.: 601-4826 Fax: 54-1-601-4826
Buenos Aires - Argentina.



ACTUALIDAD INTERNACIONAL

RENAULT MEJORA ESPECTACULAR

Según declaraciones de **Bernard Dudot**, director técnico de **Renault Sport**, el motor **RS3 "B"** presentado en el GP de Portugal ha recibido importantes modificaciones posteriores en la distribución reumática. Este avance en el desarrollo cubre "el 50% de los progresos del V10 de esta temporada", y es una de las claves de su rendimiento. Se usó con excelentes resultados en el pasado GP de España.

PORSCHE 4 PUERTAS

Recientemente, **Ferdinand Alexander Porsche** y **Arno Bonn** (presidente del directorio de Porsche) anunciaron que el tan comentado auto de cuatro puertas aparecerá en 1994. "... Deberá ser un diseño coherente con nuestra imagen", dejaron deslizar...

Se presentó pocos días atrás la nueva **Honda NR 750** cuyas características son decididamente fantásticas: pistones ovalados, cuatro cilindros en V con cuatro árboles de levas a la cabeza, ocho válvulas por cilindro, dos bujías por cilindro, inyección de combustible, bielas de titanio y 125 HP a 14.000 rpm. Por otra parte, los responsables del proyecto declararon que, en relación a la potencia, ésta podría considerarse "relativamente baja", dado que las previsiones indicaban como cifra lógica a 140 HP. Casi un cuento de ciencia ficción.

TRES POR DOS

Nakajima se irá de la F. 1 a fin de este '91 y en su reemplazo arribarán dos de sus compatriotas. **Ukio Katayama** se aseguró una plaza en el equi-

po de Larrouse, mientras **Hatory**, campeón de la F. 3 nipona, podría tripular el Coloni en los dos últimos GG.PP. del año. Esta escuadra pasó a manos del industrial italiano **Andrea Sasseti**, quien quiere presentar dos autos en la temporada '92. **Auguri Suzuki**, por su parte, está confirmado en Footwork para el próximo torneo.

TRANSFERENCIA

El autódromo de Estoril ha cambiado de propietario. Ahora está a cargo de **Autodril**, sociedad controlada por el grupo hotelero **Grao-Para**, luego de haberse realizado largas tratativas con el gobierno portugués. Las deudas del estado lusitano por el manejo del trazado ascendían a 4300 millones de escudos. De esta forma confían en lograr un escenario que resalte redituable al fin de la temporada.

CALDO DE CULTIVO

El **Renault Scenic** resulta algo más que un concept car. En él se resumen investigaciones de avanzada, y está listo para funcionar, puesto que va más allá de un ensayo estilístico. Su nombre significa **Safety Concept Embodied in a New Innovative Car**; es decir, conceptos de seguridad concretados en un vehículo inédito e innovador. Está destinado para un uso

netamente familiar y su mercado ha sido estimado en un tercio de los conductores europeos. Este monovolumen posee un interior versátil, capaz de alojar a cinco pasajeros en asientos individuales, equipado con elementos de avanzada. Se lo ha equipado con un nuevo motor de 4 cilindros en línea y 1964 cm³, alimentado por inyección. El Scenic posee tracción

integral permanente, transmisión automática controlada electrónicamente, y entre sus accesorios se destaca un navegador satelital. 19 proveedores (en su mayoría franceses) participaron de la producción de este prototipo, que también sirvió para el patentamiento de nuevos dispositivos generados por las exigencias actuales de los usuarios.



SIGUIENDO LAS HUELLAS...



de su padre, el joven **Damon Hill**, luego de un comienzo bastante traumático en el automovilismo, parece haberse afianzado con algunas posibilidades ciertas de incorporarse a la F.1. Con abundante experiencia (participó en F.F. 2000 inglesa, F. 3 —dos victorias— y casi dos temporadas en F.3000 —donde logró 3 poles—) fue confirmado como piloto de pruebas de **Williams**. Precisamente, en ese trámite, obtuvo interesantes registros en la sesión de ensayos previos al **GP de Italia '91** que alguna vez (1962) venciera su padre, el legendario **Graham Hill** con un **BRM** y donde el equipo Williams obtuviera un excelente triunfo con **Nigel Mansell**. Damon continuará en esa función durante 1992, alternativa que no impedirá una intensiva participación en F. 3000 y eventualmente en Sport. Mientras tanto, seguirá esperando un buen patrocinio que lo lleve a la ansiada butaca de un F.1. "Sin dinero, jamás se puede demostrar cuán bueno es un piloto", sentenció oportunamente. Señal inequívoca de que tiene las cosas bastante claras.

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

NOVEDOSO MOTOR VW



Una de las novedades más interesantes en materia de propulsores, presentó VW de Alemania para sus modelos Golf II y Corrado. Se trata de un motor de seis cilindros en V con un ángulo increíblemente estrecho entre bancadas de cilindros que sólo alcanza los 15°. La idea de esta configuración es a los efectos de que montado transversalmente sobre dichos modelos, no ocupe más lugar que una unidad normal de 4 cilindros. Para tal efecto, y considerando estas particulares características, el motor de cilindros en V está equipado con una sola tapa de cilindros que "abarca" ambas bancadas. En la foto, se advierten algunos de sus elementos internos (cigüeñal, biela, pistón y polea delantera) y el block donde se aprecia claramente la curiosa y original disposición, cuyos cilindros —además— están desfasados.

JORDAN CRECE

1992 será un año muy importante para Jordan, mucho más aún que el presente donde además del debut absoluto en la F.1, alcanzó logros muy importantes. Para comenzar está el acuerdo que le permitirá montar sobre los monocascos diseñados por Gary

Anderson el motor V-12 Yamaha. Una gestión delicada a través de la adopción de una unidad plurifraccionada, pero de innegable potencial por lo que significa el coloso japonés y esta realización técnica que está en sus primeros pasos.

Por otra parte, Jordan pondrá en actividad el próximo 18 de noviembre su nueva planta vecina al circuito de Silverstone (escenario casi "privado" donde se realizan todos los ensayos de Jordan) que tiene la friolera de 40.000 metros cuadrados. Junto con esto aumentará a 50 personas la cantidad de colaboradores aplicados al tema F.1.

Luego de una temporada muy prometedora, no le será difícil gestionar ante sus sponsors un incremento del apoyo, alternativa que podría tornarse mucho más favorable a través de la incorporación de Braun, dado que todo parece indicar que la empresa germana intentará permanecer en la F.1, aunque no con Tyrrell, y varios comenta-

rios ya hablan de un preacuerdo con Jordan.

Como último "golpe de escena", el propio Eddie Jordan anunció la incorporación al equipo de Brian Hart, excelente motorista inglés que hará las veces de "interlocutor" entre el team y

Yamaha, considerando que por el momento no avanzará sobre la realización de su propio motor V-10.

Otro detalle para apuntar es que Anderson ya tiene todo listo para iniciar los tests preliminares en túnel de viento del nuevo Jordan y que de esta unidad se construirán cinco ejemplares. Tres estarán a disposición del propio equipo, una será dispuesta para los tests privados del



equipo y la restante quedará durante todo el '92 en Japón a disposición de Yamaha, con apoyo técnico de los ingenieros de Jordan. Esto último junto con el aporte de la firma nipona de la telemetría respectiva y de los accesorios de motor más importantes (escapes y embrague de carbono) hablan bien a las claras de que este espectacular desarrollo del constructor inglés tiene todo el aval de la poderosa empresa japonesa. Cartas todas estas muy fuertes como para augurarle un futuro promisorio a la combinación Jordan-Yamaha.

BOWMAN F.3: DESEMBARCO EN FRANCIA

El equipo francés Graff Racing recibió para una prueba en el propio terreno de la competencia, un chasis inglés Bowman BC-1 dotado de motor VW Spless. Jean Philippe Grand, team manager del equipo con el que se consagrara

titular francés de la F.3 Christophe Bouchut, puso todo el potencial del team para lo que denominó "Operación Bowman" con miras a la temporada 1992. Para tal efecto, presentó el auto en Albi confiándose a su segundo pi-

loto, Jules Bouillon. Más allá de una participación discreta, el piloto se mostró muy conforme con el auto (llegó a estar 6º en carrera) manifestándose confiado en un potencial "superior al de los Ralt", afirmación que confirmó el propio ma-

nager del equipo. Conviene aclarar que Grand mantiene estrecha colaboración con el Bowman Racing, al punto que luego de este ensayo piensa correr con esos autos el año próximo, contando con que los tendrá en exclusividad.



LAS PENAS SON DE NOSOTROS, LOS AUTITOS...

El debut de la sección en CORSA fue auténticamente memorable, lo que le asegura larga vida. A la sección, no al cronista. Los cachetazos más chicos fueron tamaño "Scud" y sin "Patriots" a la vista. Hasta "Rayos" cayeron, porque también los petisos pegaron. Pero basta, ¿eh?, porque si ADEPA no alcanza, todavía quedan los Derechos Humanos...

La nota de la semana pasada, contra toda intención, se refirió a rumores y supuestos elaborados a partir de los datos que la situación permitiría conocer. Si se la leyó con cuidado, se verá que no existen afirmaciones propias, excepto las que descuentan actitudes a partir de hechos consumados. Al fin y al cabo, cualquiera puede teorizar, inclusive quienes originan los rumores.

Pero alto ahí, que aquí a uno le pagan para que ataque, no para que se defienda.

Los sobreprecios

El temas más preocupante para la generalidad de los usuarios, además de las demoras en las entregas, es el sobreprecio.

Las fábricas aseguran no haber recibido denuncias sobre las ventas de sus concesionarios oficiales. En el caso de comprobarse algún acto reprobable, las sanciones caerían no sólo desde las casas matrices sino también desde el gobierno, ya que todos suscribieron el acta de concertación para mantener los precios congelados.

Se asegura que no son tantas las ofertas sobrevaluadas y que, en general, provienen

de revendedores y de usuarios que ven la oportunidad de vender su unidad usada, pagar la nueva y ganar algunos dólares, aunque tengan que permanecer varios meses a pie.

La escasez de vehículos frente a una demanda que se mantiene firme desde marzo, ha permitido una peregrinación inédita en la historia comercial del país: por primera vez los comerciantes del interior están trayendo unidades para vender en Buenos Aires. Aquí se consiguen mejores precios que en el interior, donde la gente no es tan ansiosa o tiene más paciencia. También con esto tiene que ver la "sobreevaluación" de usados con respecto a los OKm. (Ver planillas desde pág. 49).

Las futuras reglas de juego

En estos días deben producirse varias decisiones gubernamentales, tal vez algo atrasadas. Una es la cupificación de la importación para el año próximo y la fijación de los aranceles respectivos. Otra, la prolongación de la concertada acción conjunta que llevó este año la rebaja en el precio de los automóviles, a un 33% en principio y al mantenimiento de los mismos "siempre y cuando el dólar no supere los 10.000 australes". Y una más: un incremento en la productividad que permita no sólo reducir las listas de espera para los usuarios, sino cumplir en 1992 con los términos del Protocolo 21, correspondientes a los dos años que entonces llevará vigentes. Es decir, devolver los 18.000 automóviles in-

gresados este año desde Brasil y los 25.000 que corresponden al año próximo.

En principio, la exportación de los 18.000 de 1991 tiene hasta el 30 de junio de 1992 para ser cumplida. Pero además, el licenciado Schiaretto aseguró en estos días que las terminales se han comprometido a producir para el año próximo 200 mil unidades, que se sumarán a las 37.000 que presumiblemente podrán importarse: 25.000 desde Brasil y otras 12.000 extra-zona. Esta parecía ser —al momento de cerrar esta sección— la cifra con que tendrán que conformarse los importadores (y los usuarios) durante 1992, posiblemente también con los aranceles de 1991, que fueron del 35% para 8000 unidades. En este punto, cabe recordar que de esta cifra participaron también las terminales.

Para los importadores, la cantidad es escasa y los aranceles, altos. Además, no sólo esgrimen la mentalidad declaradamente aperturista del ministro Domingo Cavallo, sino también una presunta promesa otorgada en la Secretaría de Industria y Comercio respecto de la eliminación del cupo.

No pocos esfuerzos desplegarán, también, quienes están pidiendo se suavicen los términos exigidos para importar: representación oficial de terminales establecidas en sus respectivos países de origen. O lo que es lo mismo, no se pueden traer autos japoneses fabricados en los Estados Unidos o Inglaterra.

También, según sospechan las terminales, hay excedentes de dinero y opera-

dores dispuestos no sólo a financiar importaciones, sino a funcionar como socios en ese negocio, prometedor de dividendos mayores a los que las bajas tasas y la impasibilidad del dólar pueden asegurar, tal como están las cosas: ¿Se referirán a los bancos, por casualidad?

Contemplando intereses

Lo real y concreto es que las terminales piensan que existe un complot contra la reconversión automotriz. Mal que bien y no siempre trabajando como quería, sino como se lo permitían, la industria afincada en el país, lleva invertidos más de 300 millones de dólares en los últimos 20 años, genera empleos —propios y satélites, como las fábricas de autopartes y las concesionarias— y ha fabricado casi el total de los vehículos que conforman el parque. Alguna vez, y a favor de un tipo de cambio adecuado, también exportó.

"La importación genera ocio y decadencia", sentenció no hace mucho un directivo de la industria.

"El exceso de protección genera abusos", contrarrestó un importador de los más batalladores, casualmente uno de los que —se piensa— planea traer una fábrica japonesa al país.

Es posible que la solución pase por el término medio, ese punto de equilibrio tan difícil de hallar. Al respecto, falta todavía concordar con las contrapartes en el Mercosur, que sólo aceptarán condiciones iguales, razonables y respetuosas de los respectivos intereses. Finalmente, y por razones de peso estra-

TOTALES DE AUTOMOTORES

Unidades Vendidas	Agosto		Setiembre		Acum. '91		Acum. '90		Dif.
	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	
Fiat	5846	36,8	6071	39,0	33265	33,9	17873	26,1	86,1
Peugeot	1838	14,8	2036	13,1	13312	13,6	9684	14,1	37,5
Chevrolet	137	0,7	131	0,8	917	0,9	683	1,0	34,3
SEVEL	7821	49,2	8238	52,9	47494	49,4	28240	41,2	68,2
RENAULT	3546	22,3	3416	21,9	23255	23,7	19267	28,1	20,7
Ford	2719	17,1	2562	16,4	16894	17,2	13274	19,4	27,3
Volkswagen	1355	8,5	870	5,6	7184	7,3	5167	7,5	39,0
AUTOLATINA	4074	25,6	3432	22,0	24078	24,5	18441	26,9	30,6
Fiat V.I.	75	0,5	81	0,5	464	0,5	298	0,4	56,7
M.Benz Arg.	311	2,0	338	2,2	2278	2,3	1772	2,6	26,6
SCANIA Arg.	75	0,5	77	0,5	547	0,7	491	0,7	11,4
TOTAL	15902	100,0	15592	100,0	98116	100,0	68529	100,0	43,2

AUTOMOVILES POR MODELO

Acumulado a setiembre

Ord.	1991	%	Modelo	Ord.	1990	%
1	12342	15,1	Fiat Duna	3	5546	9,9
2	9250	11,3	Fiat Spazio	1	5618	10,0
3	7498	9,2	Renault 12	4	5513	9,8
4	7245	8,9	Peugeot 504	5	5236	9,3
5	6738	8,2	Ford Escort	2	5549	9,9
6	5573	6,8	Fiat Uno	9	2172	3,9
7	4641	5,7	Volkswagen Gacel-Senda	8	2853	5,1
8	3755	4,6	Renault 18	6	4044	7,2
9	3324	4,1	Renault 9	12	1688	3,0
10	3312	4,0	Renault 11	7	3301	5,9
11	3256	4,0	Peugeot 505	10	2147	3,8
12	2118	2,6	Fiat Duna Weekend	—	—	—
13	2075	2,5	Fiat Regatta	16	1282	2,3
14	2067	2,5	Ford Falcon	17	1221	2,2
15	1562	1,9	Ford Sierra	11	2025	3,6
16	1406	1,7	Renault 21	13	1645	2,9
17	1275	1,6	Volkswagen Gol	—	—	—
18	942	1,2	XR3 Cabriolet	—	—	—
19	597	0,7	Volkswagen Carat	18	635	1,1
20	496	0,6	Renault 18 Break	19	623	1,1
21	393	0,5	Renault Fuego	21	499	0,9
22	336	0,4	Renault 21 Nevada	20	554	1,0
23	264	0,3	Ford Sierra Rural	25	160	0,3
24	258	0,3	Renault 12 Break	22	287	0,5
25	220	0,3	Peugeot 505 Familiar	24	162	0,3
26	207	0,3	Fiat Regatta Weekend	26	117	0,2
27	207	0,3	Ford Sierra XR4	23	213	0,4
28	132	0,2	Ford Falcon Rural	27	56	0,1
29	126	0,2	Volkswagen 1.5	15	1410	2,5
30	102	0,1	Peugeot 405	—	—	—
31	42	0,1	Alfa Romeo 164	—	—	—
32	16	—	Peugeot 605	—	—	—
33	16	—	Volvo	—	—	—
34	15	—	Renault 25	—	—	—
35	1	—	Alfa Romeo Spyder	—	—	—
	81807	100,0	total General		56111	100,0

tégico, los signatarios deberán enrolarse en lo que el Brasil decida al respecto. Las 800.000 unidades que producirá este año, pese a su descalabro económico, son otras tantas razones que pesarán a la hora de las decisiones.

Es posible que en aras de la mayor productividad, se autoricen márgenes de integración más reducidos para el sector local. Ello ayudará no sólo al abastecimiento, sino también a la renovación de unidades. Un 40% de piezas importadas puede ser aceptable para el gobierno, ya que es la proporción internacional para el reconocimiento de los vehículos como de producción nacional. Aunque a los japoneses, en Europa, se les quiere exigir que sea solamente el 20%.

Y otro desafío, para la posibilidad de exportar vehículos extra-zona, tendrá que venir por la vía de menores costos en insumos fundamentales, como el fluido eléctrico y la chapa nacional. Debe recordarse que las terminales podrán traer unidades de terceros países, fuera de cupos, si exportan en cantidad equivalente. Hasta ahora deben enviar dos para traer uno, pero serían autorizadas a que la transacción sea una por una.

También se descontaba la continuidad del acuerdo que posibilitó las rebajas de este año, ya que al gobierno le conviene tanto como a las terminales y a los usuarios. Por lo mismo, continuarán suspendidos los impuestos internos y de autopistas, con gran alivio de quienes, habiendo pagado sus unidades, se encuentran en listas de espera.

A propósito de esto, una de las terminales ya adeuda su producción de marzo '91, y eso que no cerrará por vacaciones.

Las ventas

Las entregas de setiembre mostraron una leve disminu-

ción con respecto a agosto. Las razones son varias. La más importante es la falta de componentes, que obligó a un indeseado stock de unidades sin terminar en el "pozo" de casi todas las fábricas.

Por otra parte, tanto Autolatina como Renault aparentan estar decididas a no tomar personal para un segundo turno, hasta tanto cambien las leyes laborales. No debe olvidarse que, si se toma un operario y a los dos meses debe despedírsele (generalmente por cambios en las reglas de juego como lo han sido tan frecuentes en el pasado), le habrá costado a la empresa once mil dólares. Ni se hable de personal permanente, o remanente, que promedia edades del orden de los 40 años, la mitad de ellos, pasados en las plantas.

Este no parece el caso de Sevel, que incrementó sus entregas y su penetración. Salvo en la línea Peugeot, tiene trabajando dos turnos en sus dos plantas, y tres en chapistería y pintura, donde se está implementando una fuerte inversión para ampliar el sector. Desde marzo hasta ahora, no sólo ha recuperado a todo el personal operativo suspendido desde el año anterior, sino que ha tomado 800 personas más. En comparación con enero, cuando se producían 200 unidades diarias, a fin de mes serán 380 y en enero '92, 400, lo que significa duplicar la producción en un año. Como esfuerzo, vale, y explica el apropiamiento del 50 por ciento del mercado.

Por el lado de Autolatina, las cifras de vehículos entregados están enriquecidas en grado sumo por el aporte brasileño: el Gol ha sido un éxito total. En un solo mes se suscribieron 15.000 contratos de ahorro, lo que obligó a cerrar las ventanillas para este modelo, que obviamente no se fabricará en el país.

RAUL PELLEGRINO

NUEVOS

Precios y características de los 0 km.

Precio (Dólares)	Cilindrada (cm ³)	Potencia (C.V.)	Largo (mm.)	Peso (kg.)	Velocidad Máxima (km/h)
------------------	-------------------------------	-----------------	-------------	------------	-------------------------

Precio (Dólares)	Cilindrada (cm ³)	Potencia (C.V.)	Largo (mm.)	Peso (kg.)	Velocidad Máxima (km/h)
------------------	-------------------------------	-----------------	-------------	------------	-------------------------

FIAT

Sevel Argentina S.A. - Pte. Juan D. Perón 1001, Villa Bosch, Pcia. de Bs. As.

Spazio I	7.902	1372	63	3742	817	140
Spazio TRD	10.113	1300	45	3742	813	130
Spazio TR	9.003	1372	63	3742	817	140
Duna S	11.348	1372	77	4037	880	165
Duna SC	13.240	1372	77	4037	920	165
Duna SCV	14.898	1580	87	4037	930	173
Duna SD	12.146	1300	45	4037	915	130
Duna SCX	15.890	1498	88	4037	900	175
Duna Weekend SCV	16.611	1580	87	4037	895	165
Duna Weekend SD	15.813	1697	60	4037	950	150
Uno SCV 3 ptas.	14.154	1580	87	3644	905	175
Uno SCV 5 ptas.	14.473	1580	87	3644	905	175
Regatta S	13.783	1498	82	4260	924	165
Regatta SC	15.542	1498	82	4260	954	165
Regatta 2000	18.949	1995	110	4260	1000	185
Regatta Weekend	17.486	1580	87	4267	980	168

RENAULT

Renault Argentina S.A. - Maipú 311, Capital

R.12 L	11.195	1397	61	4320	930	140
R.12 TL c/GNC	12.698	1397	61	4320	930	140
R.9 TS	16.229	1397	71	4150	937	156
R.9 TXE	19.371	1565	82	4150	990	165
R.11 TS	16.266	1397	71	4047	952	160
R.11 TXE	18.830	1565	82	4047	1005	168
R.18 TS	17.208	1565	68	4397	1050	163
R.18 TS Break	18.700	1565	80	4397	1089	163
R.18 TX	21.368	1995	103	1686	1116	176
R.18 GTD	21.638	2068	64	4397	1050	149
R.21 TXE	28.257	2165	116	4462	1220	190
R.21 Nevada TXE	29.899	2165	116	4644	1295	185
R.Fuego MAX	27.908	2165	116	4396	1163	200
GMC Chevette	9.350	1400	62	4185	914	140

FORD

Autolatina Argentina S.A. - Henry Ford y Panamericana, Gral. Pacheco, Pcia. de Bs. As.

Falcon	16.656	3080	89,7	4715	1288	155
Falcon Ghía	17.283	3080	106	4715	1343	158
Falcon Rural GL	18.283	3080	89,7	4727	1385	158
Sierra GL	17.378	1597	75	4454	1115	156,4
Sierra Ghía	25.374	2299	105	4454	1165	179
Sierra Ghía S	25.880	2299	120	4454	1166	184
Sierra XR4	28.646	2299	120	4454	1155	190
Rural Sierra Ghía	27.077	2299	105	4630	1215	174
Escort GL	16.905	1555	73,7	4020	877	160
Escort Ghía	20.559	1555	73,7	4020	877	160
Escort Ghía 1.8	22.306	1781	96	4020	977	176,3
Escort XR3 Coupé	23.938	1781	92	4062	980	174
Escort XR3 Cab.	29.925	1781	92	4062	1030	174

PEUGEOT

Sevel Argentina S.A.

504 SR II	14.505	1971	100	4532	1167	160
504 SR II (s. Conf)	16.823	1971	100	4532	1167	160
504 SRD II	17.332	2304	70	4532	1230	145
504 SRD II (s. Conf)	19.650	2304	70	4532	1230	145
504 SRX	18.652	1971	108	4532	1243	170
505 SR Confort 90	21.229	1971	108	4532	1243	170
505 SR S. Confort 90	24.533	1971	108	4579	1243	175
505 SRD Confort 90	24.852	2498	108	4579	1258	175
505 SR Familiar 90	26.909	2498	76	4579	1338	152
505 Sr Inyección 90	25.825	1971	108	4898	1368	168
SFD TurboDiésel 90	29.912	1971	113	4579	1255	175

VOLKSWAGEN

Autolatina Argentina S.A.

VW 1500 sedán	9.491	1498	61	4260	954	145
VW Gacel GL	14.475	1590	76,2	4071	900	160
VW Gacel GS	15.421	1596	76,2	4071	910	160
VW Gacel 1.8	18.969	1781	96	4071	967	172
Carat GS	18.966	1781	96	4527	1080	175
Carat CD	23.268	2000	99	4527	1080	175
VW Senda N	13.024	1596	76,2	4071	894	160
VW Senda D	15.726	1588	54	4071	933	133
VW Gol GL 1,6	11.500	1555	76	3810	915	154
VW GTI	25.600	1984	125	3849	1010	185



*Escort XR3
Cabriolet y
Spazio T:
dos extremos
de un
mercado
que se
afianza.*

USADOS

Cuanto vale su auto, según año y modelo

IES

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
3 CV	—	—	—	—	—	4.0	3.8	3.5	—	—
Furgoneta	—	—	—	—	—	4.0	3.8	3.5	—	—
Safari	—	—	—	—	5.0	4.5	4.0	—	—	—
América	—	—	—	4.8	4.5	—	—	—	—	—
América Car.	5.7	5.4	5.1	4.8	4.5	—	—	—	—	—
P. Up Gringa	6.0	5.6	5.3	5.0	—	—	—	—	—	—
Sup. América	5.8	5.5	5.2	4.9	—	—	—	—	—	—

FIAT

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
600	—	—	—	—	—	—	—	—	3.8	3.5
133	—	—	—	—	—	—	—	—	3.9	3.6
125 Miraf. CL	—	—	—	—	—	—	—	—	5.3	4.6
129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Europa	—	—	—	—	—	—	—	—	5.3	5.0
CL5	—	—	—	—	—	—	—	5.8	5.7	—
SE 1.3/1.5	10.3	9.5	8.8	8.0	7.5	7.0	6.5	6.3	—	—
SE 1.5 Fam.	—	—	—	—	7.8	7.3	6.8	—	—	—
SE 1.3 TRF	10.8	10.0	9.3	8.5	8.0	—	—	—	—	—
147	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CL y CL5	—	—	—	—	—	—	6.0	5.5	5.0	4.5
Spazio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
T 1.4	8.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CL y TRS	9.5	9.0	8.5	8.0	7.5	7.0	6.5	—	—	—
TR y TRL	9.8	9.3	8.8	8.2	7.7	7.2	6.2	—	—	—
TFD	11.0	10.0	9.5	8.8	8.2	7.8	—	—	—	—
Brio	—	7.5	7.0	6.5	—	—	—	—	—	—
Regatta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85 Base	—	—	—	10.5	9.5	8.5	—	—	—	—
85 Full	—	—	—	11.5	10.5	9.5	—	—	—	—
100 S	—	—	—	11.5	10.5	9.5	—	—	—	—
S	13.0	12.5	11.5	—	—	—	—	—	—	—
SC	15.0	14.0	13.0	—	—	—	—	—	—	—
2000	16.5	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—	—
Week-End	17.0	15.4	13.7	12.6	11.5	—	—	—	—	—
Duna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S 1.3	11.5	10.6	10.1	—	—	—	—	—	—	—
SC 1.3	14.4	13.2	12.1	—	—	—	—	—	—	—
SCV 1.5	15.0	13.9	12.7	—	—	—	—	—	—	—
Diésel	13.1	11.9	11.1	—	—	—	—	—	—	—
SCV 1.6	15.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCX	15.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S 1.4	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC 1.4	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCV	—	14.5	13.5	12.5	—	—	—	—	—	—
Tipo 1.6	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCV 5 p.	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—

FORD

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Falcon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
STD	—	—	—	—	—	—	—	—	6.4	5.8
Lujo	—	—	—	—	—	—	—	—	6.8	6.4
Futura	—	—	—	—	—	—	—	—	7.4	6.9
Rural STD	—	—	—	—	—	—	—	—	7.6	6.8
Rural Lujo	—	—	—	—	—	—	—	—	8.6	7.8
STD L/N	—	—	—	—	11.0	10.0	8.5	8.0	7.0	—
Lujo L/N	—	—	—	—	12.5	11.0	10.0	9.0	8.0	—

Ghia	—	—	—	—	13.5	12.5	11.5	10.5	9.5	—
Rural STD L/N	—	—	—	—	11.0	9.9	9.2	8.6	7.5	—
Rural Ghia	—	—	—	—	14.0	13.0	12.0	11.0	10.0	—
GL	15.4	13.7	12.8	12.1	—	—	—	—	—	—
Lujo L/N	—	15.5	15.5	13.3	—	—	—	—	—	—
Ghia	18.0	16.5	15.7	13.7	—	—	—	—	—	—
Rural GL	16.4	14.7	13.5	12.8	—	—	—	—	—	—
GL Diésel	—	15.0	13.5	—	—	—	—	—	—	—
Escort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GL	15.6	14.3	13.3	—	—	—	—	—	—	—
GL Aire	17.5	16.0	14.4	—	—	—	—	—	—	—
Ghia	19.0	17.5	16.6	—	—	—	—	—	—	—
Ghia 1.8	21.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L 1.6 Full	—	—	—	—	—	10.8	9.1	—	—	—
GL 1.6 Full	19.1	17.3	15.6	13.3	11.8	—	—	—	—	—
GXL	—	—	—	—	12.7	—	—	—	—	—
Ghia 2.3	22.0	20.4	18.0	16.0	13.8	12.0	10.5	—	—	—
Ghia S	22.5	20.7	18.5	16.3	14.0	12.3	—	—	—	—
Rural Ghia	24.5	23.2	20.0	17.5	15.5	14.2	—	—	—	—
XR4	25.9	24.0	21.3	18.2	16.1	14.8	—	—	—	—
Taurus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L L/N	—	—	—	—	—	8.8	8.1	7.4	6.8	6.1
Ghia Full	—	—	—	—	—	10.1	9.2	8.4	7.9	6.8
Ghia coupé	—	—	—	—	—	10.6	9.5	8.7	8.2	7.3
Coupé SP5	—	—	—	—	—	11.3	10.3	9.1	—	—
Fairlane	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
500 6 y 8 C.	—	—	—	—	—	—	—	—	5.5	5.1
LTD 6 y 8 C.	—	—	—	—	—	—	—	—	7.0	6.0
Elite	—	—	—	—	—	—	—	—	8.0	7.0
Pick Up F100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
STD 6 C.	19.2	17.2	14.9	13.7	12.2	11.5	10.7	10.0	9.2	8.0
Lujo 6 C.	—	17.9	15.6	14.4	13.3	12.0	11.2	10.5	9.6	8.5
8 C.	—	—	—	12.8	12.2	11.5	10.8	10.0	9.2	8.0
Diésel	21.8	20.3	18.5	16.7	15.9	14.8	14.0	13.2	12.5	11.6
F150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nafta	—	—	—	15.4	13.7	—	—	—	—	—
Diésel	—	—	—	17.0	16.0	—	—	—	—	—
8 C 4x4	26.0	23.4	21.0	18.8	—	—	—	—	—	—
F350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diésel	34.7	31.0	27.6	24.0	22.0	19.8	18.3	16.4	15.0	13.5
Ranchero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nafta	15.2	14.0	13.5	12.3	11.2	10.1	9.3	8.4	7.7	6.6
Diésel	—	16.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—

PEUGEOT

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
504	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GR 5 V	—	—	—	—	—	—	—	—	8.5	—
GR II Base	—	—	—	11.0	10.5	10.0	10.5	9.0	—	—
GR II Full	—	—	—	12.0	11.5	10.5	9.6	—	—	—
SR Base	14.9	13.9	12.6	11.5	—	—	—	—	—	—
SR Full	17.1	15.1	13.7	12.4	—	—	—	—	—	—
GRD Full	—	—	—	13.4	12.8	11.2	10.4	—	—	—
SRD Base	17.1	16.6	15.4	14.2	—	—	—	—	—	—
SRD Full	18.5	17.3	16.2	15.0	—	—	—	—	—	—
SRX	19.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rural	—	—	—	—	—	—	—	10.5	9.5	9.0
505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GR 4 v.	—	—	—	—	—	—	—	—	8.4	7.9
GR 5 v.	—	—	—	—	—	—	—	—	9.2	—
SR Base	—	—	—	—	12.5	11.5	10.3	—	—	—
SR Full 4 v.	—	—	—	—	—	—	—	10.3	8.8	7.8
SR Full 5 v.	—	—	—	—	14.3	13.5	12.0	11.0	—	—
SR Gama Base	21.5	18.4	15.9	14.3	13.1	—	—	—	—	—
SR Gama F. S/C	24.4	21.0	18.2	16.3	15.3	—	—	—	—	—
SR Gama Aut.	24.1	21.0	18.2	16.3	15.3	—	—	—	—	—
Inyección	24.7	21.5	18.4	17.0	15.1	13.1	—	—	—	—



INFORMACION OFICIAL CAMARA DEL COMERCIO AUTOMOTOR

Datos de 270 agencias de todo el país

SRD	—	22.3	19.4	18.3	17.2	—	—	—	—	—
SRD Turbo	29.0	24.0	21.5	19.8	18.2	—	—	—	—	—
Rural Nafta	26.2	24.9	22.1	19.0	16.5	—	—	—	—	—
Rural Diésel	27.3	24.4	20.7	18.5	—	—	—	—	—	—

CHEVROLET

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Silverado	19.6	18.1	15.9	14.4	12.8	—	—	—	—	—
Custom	—	16.0	13.6	12.0	10.5	—	—	—	—	—
C-10 Lujo	19.2	18.3	15.3	14.0	13.1	—	—	—	—	—
C-10 Turbo	25.8	23.2	20.8	17.4	15.8	—	—	—	—	—

RENAULT

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
R.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	4.6	4.1	3.7	3.2
GTL	—	—	—	—	6.1	5.6	4.9	—	—	—
R.6 GTL	—	—	—	—	—	—	5.5	4.9	4.4	4.0
R.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GTL	14.2	13.3	12.3	11.1	—	—	—	—	—	—
TS	16.0	14.5	13.0	12.0	—	—	—	—	—	—
TSE	16.5	14.8	13.7	12.8	—	—	—	—	—	—
TSE C/Dir.	17.0	15.6	14.4	13.2	—	—	—	—	—	—
TXE	17.0	15.6	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE C/Dir.	18.4	16.7	—	—	—	—	—	—	—	—
R.11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TL	—	—	—	—	9.7	8.9	8.4	—	—	—
GTL 1.4	13.9	13.1	12.1	10.9	10.2	—	—	—	—	—
TS Full 1.4	16.0	14.5	13.0	12.0	11.4	10.0	9.4	—	—	—
TS Turbo	—	14.7	13.6	12.6	11.5	10.1	—	—	—	—
TSE	16.5	15.2	13.6	12.6	11.5	—	—	—	—	—
TSE C/Dir.	17.0	15.7	14.2	—	—	—	—	—	—	—
TXE	17.0	16.5	14.7	—	—	—	—	—	—	—
TXE 1.6 DH F.	18.0	17.0	15.2	—	—	—	—	—	—	—
TXE Fase II	18.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TL/TS	—	—	—	—	—	—	—	—	6.5	6.0
TL LN	11.5	10.8	10.0	9.3	8.9	8.3	7.9	7.3	6.8	—
GTS Full	—	—	—	—	10.0	9.4	8.9	—	—	—
L	11.0	10.0	9.1	8.4	7.0	—	—	—	—	—
Break TS	—	—	—	—	—	—	—	—	7.9	6.8
Break TSLN	—	—	—	—	—	9.4	8.9	8.2	7.7	—
Break L	—	—	—	9.5	8.4	—	—	—	—	—
Break GTS F.	—	—	—	11.0	10.5	10.0	—	—	—	—
Break TL	13.5	12.0	11.0	10.0	—	—	—	—	—	—
GTL	12.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GTL	—	—	12.1	11.3	10.3	9.3	8.8	8.1	7.3	—
GTL Full	—	—	14.3	13.2	11.5	10.4	9.7	8.8	—	—
GTS 1.6 Base	15.4	14.3	—	—	—	—	—	—	—	—
GTS 1.6 Full	17.6	15.9	—	—	—	—	—	—	—	—
TX Full	—	—	—	—	—	9.9	9.3	8.6	8.1	7.4
GTX	—	—	15.4	13.7	12.7	11.3	10.3	9.4	8.9	—
GTX II	—	—	—	15.0	13.6	12.2	—	—	—	—
GTX II Comp.	—	—	16.8	15.7	—	—	—	—	—	—
TXE	—	—	17.7	—	—	—	—	—	—	—
TXE Autom.	—	—	17.7	—	—	—	—	—	—	—
QXE	19.9	18.4	—	—	—	—	—	—	—	—

GTD STD	18.8	14.7	—	—	—	—	—	—	—	—
GTD Full	19.9	17.8	—	—	—	—	—	—	—	—
GTL Break F.	—	13.6	12.6	—	—	—	—	—	—	—
GTS 1.6 B.F.	18.9	17.3	—	—	—	—	—	—	—	—
TX Break F.	—	—	—	—	—	—	—	—	9.4	8.7
GTX Break	—	—	—	—	13.3	12.2	10.7	—	9.8	8.9
GTX B, 4x4	—	—	—	—	14.3	12.7	—	—	—	—
GTX II B.	—	—	—	—	15.6	14.3	13.5	—	—	—
GTX II B.C.	—	—	17.8	16.6	—	—	—	—	—	—
TXE Break	—	19.7	18.7	—	—	—	—	—	—	—
R.21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Full G	26.4	23.6	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Full GTY	27.0	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Autom.	—	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Nevada GTX B	29.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fuego	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fuego	—	—	—	—	14.7	13.4	11.5	10.5	9.4	8.4
II C/Mec.	—	—	—	—	17.0	16.0	—	—	—	—
2.2	—	22.5	20.0	18.4	—	—	—	—	—	—
GTA 2.2	26.0	24.0	22.0	—	—	—	—	—	—	—
Trafic	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
T. 310 1.4	18.9	16.0	15.0	13.5	12.7	—	—	—	—	—
T. 312 2.0	—	—	15.8	14.4	13.5	—	—	—	—	—
T. 350 1.4	—	—	15.5	13.5	—	—	—	—	—	—
T. 310 L/Diésel	—	21.0	—	—	—	—	—	—	—	—
T. 352 2.0	—	—	15.8	15.0	13.5	—	—	—	—	—
TA 12 2.0	21.0	19.0	17.5	15.8	14.4	—	—	—	—	—
T. 312 Diésel	—	—	19.0	—	—	—	—	—	—	—
TA 12 Diésel	24.4	23.5	20.8	—	—	—	—	—	—	—
TA 52 Diésel	—	26.5	22.1	—	—	—	—	—	—	—
Terino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coupé ZX	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.2
GR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.4

VOLKSWAGEN

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5 y 1.8	—	—	—	—	—	—	—	—	5.4	5.0
VII 1.5 y 5 v.	9.3	8.2	8.5	8.0	7.5	7.0	6.5	6.2	5.8	—
1.5 Básico	—	—	7.7	7.2	—	—	—	—	—	—
Rural	—	—	—	—	—	—	—	—	5.7	5.2
Rural STD	—	—	—	8.5	7.7	7.2	6.8	6.5	6.2	—
Rural Autom.	—	—	—	8.5	7.7	7.2	6.8	6.5	6.2	—
Rural Full	—	—	—	9.4	8.6	8.0	7.7	7.3	6.7	—
Gacel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GL Base	—	11.7	9.8	9.6	8.8	8.3	7.4	6.7	—	—
GL 5 v	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GL Full	—	—	—	—	—	8.8	8.3	7.5	—	—
GS Full S/A	—	12.6	11.6	10.6	9.6	8.8	—	—	—	—
GS Full C/A	14.0	12.2	11.7	10.2	9.6	9.6	—	—	—	—
GS 1.8 Full	17.3	16.3	15.0	—	—	—	—	—	—	—
Senda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N	12.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	13.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CD	—	—	17.0	15.0	—	—	—	—	—	—
GS Base	—	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—
GS Full	16.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—
CD 2.0 S/T	20.0	18.0	—	—	—	—	—	—	—	—
CD 2.0 C/T	22.0	20.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kombi VW	13.1	11.2	10.0	9.2	8.4	7.8	7.2	6.7	6.3	5.6
Furgón VW	11.2	10.2	8.4	7.1	6.9	6.5	5.8	5.2	4.8	4.4
Pick-Up	—	—	—	—	—	4.8	4.3	3.6	3.4	—

IMPORTADOS

Precios y características de cada modelo

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
BMW Automóviles Exclusivos S.A. - Bucarelli 1327, Capital.									
325i	65.000	2494	192	5-MA	4433	1393	1698	1295	233
525i	75.000	2494	192	5-MA	4720	1412	1751	1480	230
750i	140.000	4988	220	5-MA	4910	1400	1845	1800	250
850i	160.000	4988	220	5-MA	4780	1340	1855	1790	250

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
CITROEN SIAF S.A. - Moreno 584, Capital.									
AX TZX	17.974	1360	70	5-MA	3500	1355	1440	695	170
BX 19 TZX	30.301	1905	107	5-MA	4237	1431	1400	1045	184
BX TZD Turbo	32.200	1769	90	5-MA	4237	1431	1400	1045	180
BX GTI	33.992	1905	123	5-MA	4237	1431	1400	1045	198
XM 2 lit. Injection	47.997	1998	115	5-MA	—	—	—	—	193
XM V6 Ambiance	59.000	2975	170	5-MA	—	—	—	—	222

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
DAIHATSU Motor Parts S.A. - Uriarte 2361, Capital.									
Charade SG	22.800	1300	70	5-MA	3505	1385	1615	845	170
Jeep Feroza 4x4	39.000	1600	84	—	3770	1720	1580	1155	170
Appiause	26.000	1600	91	5-MA	4260	1370	1660	950	190
Appiause	27.000	1600	91	C.A.	4260	1370	1660	950	190

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
HONDA Surauto S.A. - Av. Libertador 1627, Vicente López, Pcia. de Buenos Aires.									
Civic GL 1.3	24.900	1300	—	5-MA	—	—	—	—	—
Civic 1.6 i man	31.854	1600	130	5-MA	—	—	—	—	—
Civic Si 1.6 i aut.	33.091	1600	130	5-MA	—	—	—	—	—
CRX	31.500	1800	130	5-MA	3780	1270	1675	940	—
Accord EX 2.0i	40.900	2000	135	5-MA	4685	1390	1695	1245	202
Accord EX 2.0i	42.900	2000	135	4 A	4685	1390	1695	1275	198
Accord LX 2.0i	43.700	2000	135	5-MA	4685	1390	1695	1245	202
Accord LX 2.0i	45.600	2000	135	4 A	4685	1390	1695	1275	198
Legend 4 p. 3, 2i	70.400	3200	197	4 A	4950	1410	1810	1575	198
Legend Cupé 3, 2i	73.500	3200	200	C.A.	—	—	—	—	230

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
ISUZU Cobel S.A. - Leandro N. Alem 207 4º piso, Lomas de Zamora, Pcia. de Bs. As.									
Trooper Wagon	39.900	2600	115	5-MA	4425	1800	1650	1545	155
Trooper Soft-Top	30.000	2600	115	5-MA	4075	1830	1650	1430	155

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
LADA									
Laica sedan	9.950	1600	73	5-MA	4115	1456	1620	995	160
Niva 3 puertas	16.900	1600	73	5-MA	3720	1640	1680	1191	130

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
MAZDA Cirafin S.A. - Entre Ríos 1197, Martínez, Pcia. de Buenos Aires.									
323	31.000	1598	87	5-MA	4260	1335	1675	935	175
323	32.000	1598	87	C.A.	4260	1335	1675	965	175
MX5 Miata	42.500	1598	116	5-MA	3947	1224	1674	935	205
RX7	53.000	1300	150	5-MA	4315	1265	1690	1240	220

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
MERCEDES-BENZ Mercedes-Benz Argentina S.A. Av. Libertador 2424, Cap.									
190 E 2.0	62.700	2000	122	C.A.	4480	1370	1690	1180	193
190 E 2.3	68.000	2300	136	C.A.	4448	1375	1690	1290	202
230 E	74.000	2300	136	C.A.	4740	1431	1740	1360	203
300 E	89.000	3000	260	C.A.	4740	1431	1740	1420	225

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
MITSUBISHI Alfacar S.A. - G. Ardoino 1004, Ramos Mejía, Pcia. de Buenos Aires.									
300 E - 24 V	98.000	3000	265	C.A.	4740	1431	1740	1480	237
300 CE	102.000	3000	255	C.A.	4655	1395	1740	1420	225
300 CE-24 V	117.000	3000	265	C.A.	4655	1395	1740	1480	237
300 TE	92.000	3000	192	C.A.	4765	1498	1740	1530	212
300 SE	133.000	3000	170	C.A.	5113	1492	1896	1900	230
300 SL-24 V	140.000	3000	260	C.A.	4470	1293	1962	1700	228

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
NISSAN MMSA S.A. - Juan B. Alberdi 1823, Capital.									
Montero 4x4	50.000	2600	103	5-MA	4600	1960	1680	1675	160
Montero 4x4 D. 2 p	41.000	2500	80	5-MA	4600	1950	1680	1675	125
Montero 4x4 D. 4p	45.000	2500	80	5-MA	4600	1950	1680	1675	125

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
RENAULT Renault Argentina S.A. - Maipú 311, Capital.									
NX cupé	31.320	1597	110	5-MA	440	1310	1680	1020	190
NX cupé TBR	32.520	1597	110	5-MA	4140	1315	1680	1040	190
Bluebird SE Saloon	31.740	1798	89	5-MA	4520	1390	1690	1040	180
Pathfinder 4x4	38.000	2389	114	5-MA	4365	1690	1690	1540	150
Pathfinder 4x4 D.	41.000	2663	79	5-MA	4365	1690	1690	1545	140
Máxima VG	48.500	2960	170	5-MA	4780	1405	1760	1355	222
Sentra GA	29.500	1597	110	5-MA	4210	1375	1670	1005	180

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
SEVEL Sevel Argentina S.A. - Presidente Juan D. Perón 1001, Villa Bosch, Pcia. de Buenos Aires.									
R. 19 TXE Ch.full	25.041	1700	92	5-MA	4528	1415	1726	985	171
Renault 25 TXI	49.910	1995	140	5-MA	4713	1415	1806	1270	207
Volvo 240 GL sedán	42.485	2316	131	5-MA	4780	1430	1720	1240	165
Volvo 240 GL Rural	42.854	2316	131	5-MA	4780	1450	1720	1270	160
Volvo 940 T. sedán	61.164	2316	170	5-MA	4870	1410	1750	1440	211
Volvo 960 sedán	80.000	2850	170	C.A.	4870	1410	1750	1450	215

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
SUBARU Subaru S.A. Argentina - Grecia 3556/70, Capital.									
Subaru Justy	19.000	1200	—	5-MA	3695	1420	1535	840	150
Legacy GL sedán	30.000	1800	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy GX	37.800	2200	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy Rural GL	32.000	1800	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy Rural GX	38.000	2200	—	5-MA	—	—	—	—	—

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
SUZUKI									
Sedán GLX	25.022	1590	91	5-MA	4075	1380	1600	840	180
GTI Cupé	25.177	1298	100	5-MA	3710	1350	1585	790	200
Vitara techo lona	30.796	1600	—	5-MA	3620	1665	1630	1050	—
Vitara techo metal	30.866	1600	—	5-MA	3620	1665	1630	1060	—

	Precio	Cilind	Pot.	Caja vel	Largo	Alto	Ancho	Peso	Veloc.
TOYOTA Oro Automotores S.A. - Av. Corrientes 4228 Capital.									
Corolla	33.000	1600	94	5-MA	4215	1365	1655	985	—
Land Cruiser	65.000	4200	196	4-MA	4780	1890	1830	1940	—
Crown	61.500	3000	203	4-MA	4880	1445	1720	1595	—
Supra	68.000	3000	203	5-MA	4620	1300	1745	1555	—

ACTIVIDAD ZONAL

Año VIII N° 368, 16/10/91

Edición y coordinación: Carlos Neira

Automovilismo Santacruceño en Río Gallegos

MAURICIO MONTE EN EL T-2000 REGIONAL

Río Gallegos, SC - Tras el paréntesis invernal, la primavera devolvió la actividad automovilística a esta provincia austral. La cuarta fecha, disputada en el autódromo del Automóvil Club Río Gallegos (organizador y fiscalizador) concitó la atención de 4500 personas, las que siguieron a las cuatro categorías participantes: **Sport 850**, **Turismo 2000 Regional** (sobre el trazado de 2270 metros), **Stock Car Patagónico** y **TC-5000** (estas dos en el dibujo de 2926 metros, asfaltado, como el anterior).

Sport 850

Lizardo Perancho (Sport-Fiat) fue el más veloz, con récord, entre los 15 autos que clasificaron, promediando 121,103 km/hora. El "poleman" tomó la punta en la final hasta que un trompo lo relegó, tomando entonces la posta Bahamonde, que fue pasado por Figueroa cuando aquél derrapó en exceso en una de las curvas. Mala fortuna de los pilotos del interior (Mallada, de Gregores y Tomás Fernández y Osvaldo Mirol, de San Julián). Aquél perdió la punta del torneo, que ahora es para el ganador Figueroa.

Final, 15 vueltas: 1º **Patricio Figueroa (Figueroa-Fiat/Río Gallegos)** a un promedio de 115,744 km/hora; 2º Luis Bahamonde (Fora-Renault/RG); 3º Roberto Muñiz (RM-Fiat/RG); 4º Lizardo Perancho (Sport-Fiat/RG); 5º Nelson Oyarzo (Sport-Fiat/RG); 6º Juan Vera (Vera-Fiat/RG); 7º Juan Curuchet (Curu-Fiat/RG); 8º Luis Oyarzún (Fora-Renault/RG); 9º Héctor Moreno (Moreno-Renault/RG) y 10º Leopoldo Turner (Turner-Renault/RG). **Campeonato**: Figueroa, 40; Mallada, 35; Oyarzo, 33; Perancho, 30; Bahamonde, 30; Sironi, 18; Muñiz, 18; Curuchet, 16.

T-2000 Regional

Fueron 20 autos (de Comodo-

ro Rivadavia tres) y Mauricio Monte el piloto más veloz con un promedio de 121,625 km/hora. El chubutense Mottino salió adelante en la final pero un prematuro despiste dejó liderando a Mauricio Monte, seguido por su hermano Pablo (que estrenaba un R-18), Varone y Vargas. Hasta el final no hubo novedades en la vanguardia, ganando Mauricio Monte su primera carrera en la categoría, mientras se quedaba su hermano Pablo por problema eléctrico y se recuperaba Mottino. Muy bueno lo de Mayeste (que había largado en última fila, sin clasificar) y del comodorense Varone, que abandonó por la caja, con su veloz coupé Taunus.

Final, 20 vueltas: 1º **Mauricio Monte (Fiat 125 S/Río Gallegos)** a 119,624 km/hora; 2º Carlos Mottino (Fiat 125 S/C. Rivadavia, CH); 3º Mario Ojeda (Renault 18/RG); 4º Héctor Mayeste (Fiat 125 S/RG); 5º Percival Tejedor (Fiat 125 S/RG); 6º Roberto Inchauspe (Fiat 125 S/RG); 7º José Gómez (Fiat 125 S/RG); 8º Nelson Gallardo (Fiat 125 BS/RG); 9º Tomás Fernández (Fiat 125 S/San Julián) y 10º Ciro Bahamondez (Fiat 125 S/RG). **Campeonato**: Mayeste, 65; M. Monte, 42; Ojeda, 37; N. Fernández, 30; P. Monte, 25; Inchauspe, 16; Mottino, 15; T. Fernández, 14; Vido, 12; Tejedor, 12; Cumar, 10; Varone, 10.

Stock Car Patagónico

El campeón Omar Ojeda, fue el más veloz entre los quince participantes, promediando 130,221 km/hora en su retorno a las pistas. En la final, volvió a dominar Ojeda quien resistió las acometidas de Miguel Sacarello, Jansma, Núñez y Varizat hasta que el lote se fue raleando con los abandonos. Tercero fue el debutante Nelson Ibáñez, tras la exclusión del veterano "Cholo" López.

Final, 15 vueltas: 1º **Omar Ojeda (Dodge/Río Gallegos)**

a 125,217 km/hora; 2º Miguel Sacarello (Dodge/RG); 3º Nelson Ibáñez (Chevy/RG); 4º Mauricio Pacheco (Falcon/RG); 5º Oscar Núñez (Falcon/RG); 6º José Muñoz (Chevy/RG); 7º Argentino Sacarello (Chevy/RG); 8º Alfredo De Cristofaro (Dodge/RG); 9º Carlos Jansma (Chevrolet 400/RG) y 10º Rubén Varizat (Dodge/RG). **Campeonato**: M. Sacarello, 24; Varizat, 14; A. Sacarello, 13; Jansma, 9; O. Ojeda, 9; Villegas, 8; Hesch, 6.

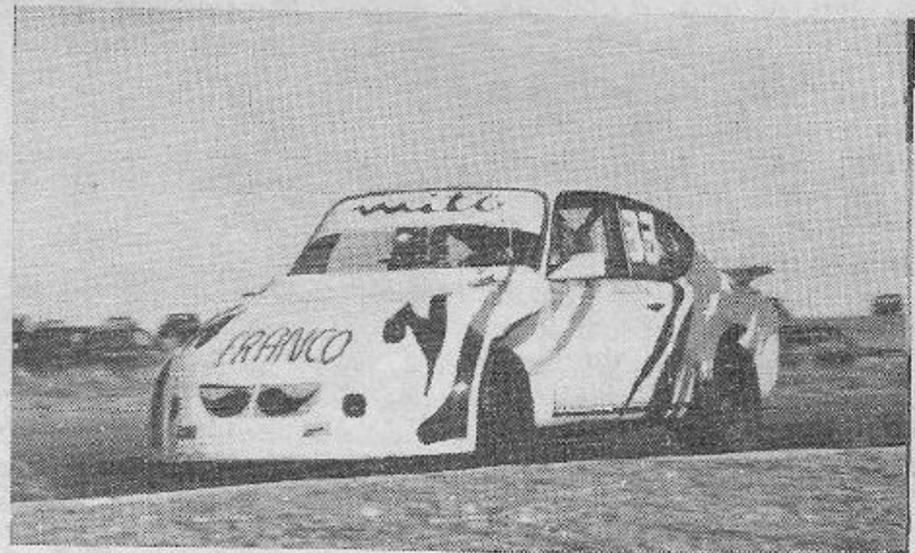
TC-5000

Fueron solamente seis autos, dos de ellos de Punta Arenas, Chile. El local Aristizábal dominó sábado y domingo, ganando la final de punta a punta. Por el segundo puesto lucha-

ban Riquez (Falcon ex Reutemann) y el chileno Barria, quien al intentar pasarlo a su rival se despistó espectacularmente.

Final, 11 vueltas: 1º **Francisco Aristizábal (Soprana-Ford V8/Río Gallegos)** a 134,077 km/hora; 2º Juan C. Riquez (Falcon/RG); 3º Néstor Barria (Ford V8/Pta. Arenas, CH); 4º Miguel Sánchez (Sánchez-Dodge V 318"/RG); 5º Linard Wiheoff (TCO-Ford V8/RG) y 6º Manuel Aqueveque (Chevrolet V8/Pta. Arenas, CH). **Campeonato** (2 fechas): Aristizábal, 9; A. Pérez, 9; E. Gómez, 7; Riquez, 7; Barria, 5; Aqueveque, 5; Barreiro, 5; Sánchez, 4; Wiheoff, 3.

(Informe Jorge Pena)



Mauricio Monte, la revelación de 1991, ganador en T-2000 (Fotos Rodolfo Bahamondez)



Omar Ojeda, el ganador en Stock es el campeón de 1990.

ACTIVIDAD ZONAL

Seis categorías metropolitanas en Buenos Aires

SPORT PROTOTIPO SIN DEFINICION

El domingo 29 de setiembre, el autódromo Oscar A. Gálvez de Buenos Aires sirvió de escenario para una nueva presentación por sus respectivos campeonatos, de seis categorías zonales; **Fiat 600 Standard Mejorado** (que utilizó el circuito N° 9 de 3.435,41 metros), **Sport Prototipo y Turismo Promocional Clase "B"** (que giraron en el N° 7 de 2.640 metros) y **Turismo Promocional Clase "A"**, **Fórmula 1 Mecánica Argentina** junto a **Turismo Competición Biplaza** en el trazado N° 5 de 2.126,31 metros.

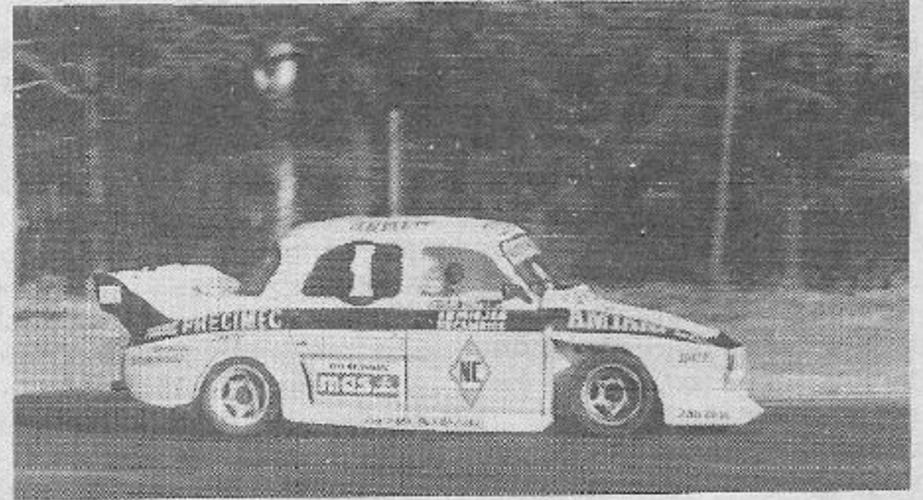
La final de los "600", tuvo una definición al "centímetro", entre Choury y Rivara. A este último, a pesar de terminar en el segundo puesto, el resultado lo favoreció en el campeonato, ya que de esta forma consiguió una importante ventaja sobre su inmediato perseguidor, Bernardo Domínguez, quien no sumó en la oportunidad.

Daniel Ortega, resultó triunfador en la habitual disputa con Héctor Tardito en la final de Sport Prototipo. Ganó en pista por 7s 50/100 pero en la técnica se le objetó la tapa de cilindros, por lo que fue excluido de la clasificación. El piloto apeló y ahora habrá que aguardar la siguiente instancia. Hasta la largada de la carrera, Ortega tenía 101 puntos y Tardito 80. La **Clase "B"** del Turismo Promocional, brindó una de las mejores carreras desde su creación, con 18 participantes. La vanguardia se definió con tres autos en menos de un segundo, Ricardo Basurto, Aldo Vitale y Marcelo Erásun, quienes terminaron en ese orden, coronando una muy buena carrera. En la tradicional **Clase "A"**, el campeón Hugo Díaz no tuvo oposición seria, ganando por más de dieciséis segundos la final a José Díaz. Continuando con la experiencia de correr en conjunto, la **Fórmula 1 M.A.** y el **T.C. Biplaza**, brindaron un buen espectáculo, quedándose Orlando Sotro con el primer puesto en F.1 y Rodolfo Ación en los biplaza.

Clasificaciones finales

Fiat 600 Standard Mejorado, 12 vueltas: 1° Alberto Choury (Buenos Aires) 22m 39s 874/1000 a 109,135 km/h; 2° Juan Rivara (Buenos Aires) 22m40s193; 3° Gabriel Zambianchi (Lanús) 22m55s993; 4° "Paseti-Gagliardo" (Lanús); 5° Jorge Guardia (Buenos Aires); 6° Enrique Cortiñas (Buenos Aires); 7° Carlos Vuolo (Buenos Aires); 8° Gustavo Rodríguez (Buenos Aires); 9° Gabriel Cunnial (Villa Ballester); 10° Mario Feltrín (Lomas del Mirador). **Campeonato:** Rivara, 128 puntos; Domínguez, 95; Lovizio, 72,5; Guardia, 71; Choury, 65.

Sport Prototipo, 20 vueltas (resultado provisorio): 1° Héctor Tardito (Crespi/Caseros) 19m54s 174/1000 a 159,820 km/h; 2° Marcelo Biasoli (Crespi-Sena/Buenos Aires) 20m09s208; 3° Oscar Martinelli (Crespi/Caseros); 4° Néstor Martinelli (Crespi/Caseros); 5° Diego De Rossi (Crespi/Ingeniero Maschwitz);



El Gordini de Hugo Díaz, ganador en Turismo Promocional "A".



Gran carrera en TP "B". El triunfador Basurto, sacó apenas medio segundo al tercero.



Un pelotón de la Fiat 600 SM. Lo encabeza Rivara, líder del torneo.

En Sport Prototipos, Ortega fue desclasificado del primer puesto, por lo que provisoriamente el triunfo es para Tardito, ya que se presentó apelación.

ACTIVIDAD ZONAL

Categorías Cordobesas de Pista en Oliva

GARNERO PASO AL FRENTE EN F-3

6º Diego Borra (Crespi/Buenos Aires); 7º Marcelo Camino (Crespi-Sena/Buenos Aires); 8º Eduardo De Toma (Crespi/Lanús); 9º Alfredo Martinelli (Crespi/Caseros).

Turismo Promocional "B", 12 vueltas: 1º Ricardo Basurto (Fiat 128 Buenos Aires) 14m 33s 059/1000 a 130,630 km/h; 2º Aldo Vitale (Fiat 128/Valentín Alsina) 14m33s575; 3º Marcelo Erasun (Fiat 128/Buenos Aires) 14m34s002; 4º Ariel Devita (Fiat 128/Buenos Aires); 5º Oscar Forgue (Fiat 128/Buenos Aires); 6º Osvaldo Intriago (Fiat 128/Buenos Aires); 7º Norberto Tangretti (Fiat 128/Tigre) 8º Ernesto Coraza (Peugeot 404/San Martín); 9º José Vallone (Fiat 125/Buenos Aires); 10º Roberto De la Iglesia (Fiat 128/Buenos Aires). **Campeonato:** Erasun, 107 puntos; Intriago, 83; Devita, 74; Basurto, 58; Coraza, 44.

Turismo Promocional "A", 14 vueltas: 1º Hugo Díaz (Gordini/Remedios de Escalada) 16m 47s 871/1000 a 106,329 km/h; 2º José Díaz (Gordini/Buenos Aires) 17m04s437; 3º Jorge Fiori (De Carlo/Buenos Aires) 17m 35s966; 4º Sergio Castellano (Fiat/Buenos Aires); 5º Daniel Parodi (Fiat/Haedo); 6º Omar Yanucci (Fiat/Buenos Aires); 7º Roberto Elías (Gordini/Buenos Aires); 8º Néstor Mazorra (Fiat/Caseros); 9º Omar Barbella (Fiat/Buenos Aires). **Campeonato:** H. Díaz, 128 puntos; J. Díaz, 104; Elías, 73; Raffo-Morello, 59; Fiori, 50.

Fórmula 1 Mecánica Argentina y Turismo Competición Biplaza, 15 vueltas: 1º Orlando Sotro (Sotro-Ford/Banfield) 15m 44s 854/1000 a 121,522 km/h; 2º Juan Castilla (Castilla-Ford/Remedios de Escalada) 16m06s955; 3º Rodolfo Ación (1º T.C.B. Ford/Lanús) 16m10s841; 4º Walter Russo (T.C.B. Chevrolet/Lanús); 5º Eduardo Clemente (T.C.B. Chevrolet/Villa Dominico); 6º Juan Bischoff (T.C.B. Chevrolet/Lanús); 7º Silvio Massi (T.C.B. Chevrolet/Lanús); 8º Osvaldo Morán (T.C.B. Chevrolet-Lanús); 9º Jorge Sánchez (T.C.B. Chevrolet/González Catán). **Campeonato Turismo Competición Biplaza:** Gamari, 34 puntos; Clemente, 28; Ación, 24.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Córdoba- En la ciudad de Oliva, a 94 kms. al este de esta capital, se disputó la séptima fecha del campeonato '91 de **Fórmula 3 Cordobesa**, la que fue acompañada por **IES 3 CV** (sexta fecha) y **Fórmula 4 Cordobesa** (quinta fecha). Organizó el Club Colonia Almada en el nuevo trazado de tierra compactada de 1.850 metros, el que se presentó en buenas condiciones, aunque debido a la sequía estacional, con alguna tierra suelta. Fiscalizó la FRAD N° 5 y el espectáculo fue presenciado por unas 1.600 personas.

Fórmula 3 Cordobesa

La veintena de competidores fue dividida en dos series pre-

vagnero (Renault 18/Santa Rosa de Río Primero) 18m22s33; 4º Marcelo Andrada (Renault 18/Oliva); 5º Luis Pacciaroni (Taunus/Córdoba); 6º Manuel González (Renault 18/Río Segundo); 7º Sergio Cerquatti (Fiat 125/Oncativo); 8º Gustavo Gatti (Renault 18/Oncativo); 9º Oscar Scorza (Renault 18/Oncativo) y 10º Carlos Hong (Peugeot/Villa del Rosario). **Campeonato:** Garnero, 103; Cavagnero, 97; Flaumer, 70; Ochetti, 42; Venaría, 41; Pacciaroni, 28; Hong, 27.

IES 3CV

Carlos Carusso ganó la serie inicial y el campeón Fernando Carot, la restante, en esta ca-

Fernando Carot (Córdoba) y 10º Piero Brenna (Córdoba). **Campeonato:** Carusso, 78; Ruiz Luque, 72; Mastromarino, 69; Carot, 42; Molinari, 36; Luque, 30; Abraham, 30; Mingola, 18; Galíndez, 17; Kunath, 15.

Fórmula 4 Cordobesa

Fueron quince los monoplazas propulsados con motores de hasta 850 cm³ que disputaron la carrera final. El joven Francisco Garrone tomó el liderazgo pero sólo pudo mantenerlo una vuelta, cuando fue pasado por el experimentado Miguel Aimino. Changazo —segundo al promediar la carrera— también acosó al luego



Miguel Garnero logró la punta de la carrera y del campeonato en Oliva con este Bravi propulsado por un Renault 18 (Foto Eduardo Páez).

vias, en las que se impusieron Miguel Garnero y Néstor Flaumer, ambos pilotos de Oncativo. La final fue un monólogo del primero de ellos, quien con gran contundencia manejó todo el desarrollo, consiguiéndose alejar notablemente de Flaumer y Cavagnero quienes terminaron en ese orden y rueda a rueda. Con este resultado, el ganador pasó a comandar la tabla de posiciones por escasa ventaja.

Final, 18 vueltas: 1º Miguel Garnero (Renault 18/Oncativo) 18m11s50/100 a 92,160 km/hora; 2º Néstor Flaumer (Renault 18/Oncativo) 18m11s50; 3º Rolando Ca-

tegoría que presenta gran lucha por el título en juego. En la final pelearon denodadamente Carusso, Marcelo Ruiz Luque y Juan Mastromarino, pero pronto se comenzó a escapar el primero hasta obtener una abultada diferencia a su favor.

Final, 15 vueltas: 1º Carlos Carusso (Córdoba) 19m49s 83/100 a 76,605 km/hora; 2º Marcelo Ruiz Luque (Villa Allende) 20m04s54; 3º Juan Mastromarino (Córdoba) 20m 16s 24; 4º Armando Galíndez (Córdoba); 6º Vidal Abraham (Argüello); 7º Osvaldo Mónica (Córdoba); 8º Gustavo Schwartzman (Córdoba); 9º

ganador, pero se vio relegado al sexto lugar luego.

Final, 12 vueltas: 1º Miguel Aimino (Gordini/María Juana) 14m00s71/100 a 82,725 km/hora; 2º Roberto Garrone (Gordini/San Francisco) 14m19s61; 3º Carlos Baudino (Gordini/Córdoba) 14m32s09; 4º Omar Pittaro (Fiat 600/Río Tercero) 14m32s64; 5º Raúl Dellacasa (Gordini/Río Tercero); 6º Jorge Changazo (Gordini/V. Carlos Paz). **Campeonato:** Aimino, 50; Pittaro, 31; Changazo, 18; Governatore, 14; Baudino, 14; Garrone, 11,5; H. Martínez, 11; Dellacasa, 10.

(Informe Luis Pedro Roatta)

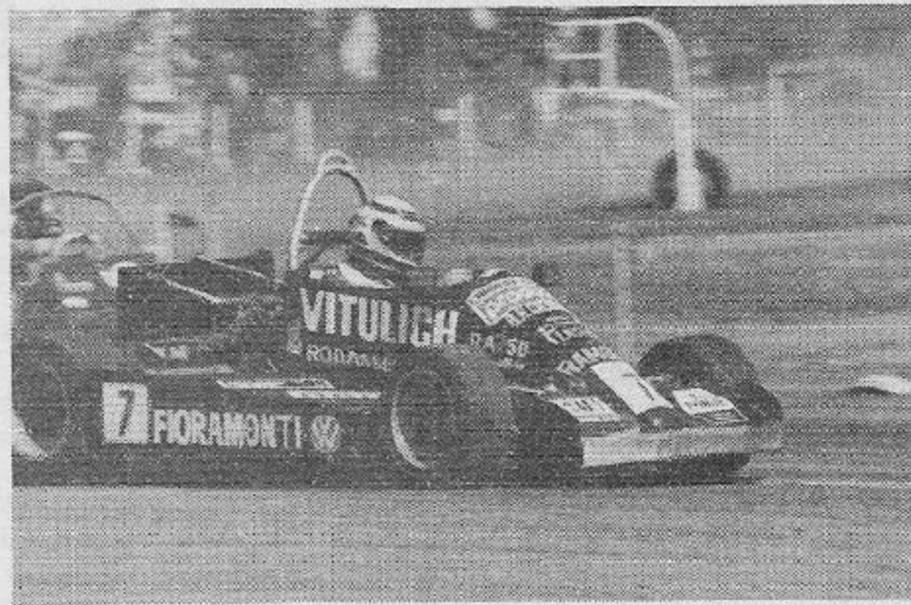
ACTIVIDAD ZONAL

Midgets del Litoral en Ramona, Santa Fe.

MALETTO, EN FINAL ANTICIPADO



Maletto y su "tanqueta" propulsada por un Fiat 125. Ganó en Ramona (Fotos Méndez).



Raúl Caligaris, el campeónísimo, siempre en la lucha. Su midget tiene apariencia de auto de fórmula.

Rafaela, SF - Como consecuencia de un accidente registrado cuando se habían cumplido quince de las veinticinco vueltas previstas para la final, se dio por terminada entonces la carrera decisiva de la sexta fecha del campeonato 1991 de **Midgets del Litoral**, disputada el 22 de setiembre en la localidad de **Ramona**. Gabriel Maletto, quien lideraba en ese momento, fue ungido triunfador, siendo escoltado por René Zenclussen y Sebastián Operto.

En **pruebas de clasificación**, donde participaron 23 máquinas, fue la de Operto la más veloz en el óvalo de 400 metros, promediando 83,478 km/hora. Lo siguieron Maletto, Llovera, Zenclussen, Caligaris y Boscarol. Las **series** fueron ganadas por Operto, Maletto y Boscarol, y en las **semifinales** dominaron Boscarol y Zenclussen.

En la final fue Zenclussen quien comenzó mandando, pero en la vuelta octava fue superado por Gabriel Maletto, luego de que Operto hubiera hecho lo mismo con Boscarol que lo precedía. Más adelante se produjo el incidente que acortó la prueba: todo se originó en el trompo de Rodolfo Baldo, cuya máquina fue embestida por la del ex campeón Oscar Giraud, maniobra en la que también se involucró Carlos Zanor. Los autos quedaron obstruyendo el paso, lo que motivó que el CD hiciera flamear la bandera roja de detención inmediata.

Final, 15 vueltas: 1º Gabriel Maletto (Fiat 125/Freyre, Cba.) 4m 09s 20/100 a 82,116 km/hora; 2º René Zenclussen (Peugeot/Rafaela) 4m 09s 60; 3º Sebastián Operto (Peugeot/Rafaela) 4m 11s 10; 4º Fabián Boscarol (VW 1500/Rafaela) 4m

11s 21; 5º Rafael Lovera (Peugeot/Rafaela) 4m 11s 35; 6º Raúl Caligaris (VW 1500/Ramona) 4m 11s 90; 7º Omar Garbagnoli (Fiat 15/Rafaela); 8º Omar Milanese (Peugeot/Eusebia); 9º Gustavo Wytres (VW 1500/XX) y 10º Domingo Novara (Fiat 125/Bauer y Sigel).

Campeonato: Zanor, 45; Maletto, 44,5; Operto, 36; Mitri, 34,5; Zenclussen, 29; Caligaris, 23; Boscarol, 19; Beltramino, 15; Giraud, 14; Lovera, 13; Collino, 11 y Milanese, 10,5.

(Informe Hugo V. Ittevo)

Distinciones al Mérito Deportivo

LA GENTE VELOZ DE ESPERANZA



Esperanza, SF - El Departamento Ejecutivo Municipal de la ciudad de **Esperanza**, provincia de Santa Fe, a cuya cabeza está el intendente GPN Carlos Fascendini, conjuntamente con la Secretaría de Cultura del municipio, procedió a la entrega recientemente, de diplomas al Mérito Deportivo a un grupo de motociclistas, kartistas y automovilistas de nuestro medio.

Para tal fin, encomendó al Círculo de Periodista Deportivos local, el discernimiento de los mismos, los que recayeron sobre ocho deportistas:

Horacio Varela, automovilista (actualmente en el TC 2000) "por su permanente dedicación y sacrificio puesto de manifiesto en 33 años de actividad mecánica, comenzada en el motociclismo y el káring"; **Fernando Simioni**, campeón

1990 de káring del Litoral; **Daniel Merki**, subcampeón 108 cc C.A.M. 1990; **Norberto Ramos**, subcampeón 108 cc C.A.M. 1989; **Cristián Sieber**, campeón 50 cc de la Asociación Santafesina 1989; **Antonio Sosa**, campeón Categoría Escuela C.A.M. 1990, **Ramón Perlo**, subcampeón Ciclomotores 50 cc Centrifugos de la Asociación Santafesina 1990 y **Fabián Copes**, subcampeón Ciclomotores 50 cc con caja de la misma asociación, en 1990.

Para la elección se tuvieron en cuenta además de los resultados obtenidos por cada uno de ellos, la conducta ejemplar exhibida por los premiados.

En la foto, de izquierda a derecha vemos a Sieber, Ramos, Mercki (atrás) Sosa, Varela, Simioni, Perlo (adelante) y Copes.

ACTIVIDAD ZONAL

Autos y Motos en Carmen de Patagones

BUEN DIA PARA LOS DILUCCHI

Carmen de Patagones, BA - El 15 de setiembre en su circuito de tierra compactada de 1.260 metros, el Club Deportivo Patagones realizó la séptima fecha de su campeonato zonal fiscalizado por la FRAD N° 3 del SO con sede en Pigüé. Participaron **Motocross de 200 cm³**, **Areneros 850 Libres** y los **Fiat 600 Std.**

En las **motos** fue victoria para José Luis Dilucchi, quien ganó dos de las tres mangas, quedando la restante para su hermano Horacio. Entre los **Areneros** hubo dos series: una para el campeón León (el mejor también en la clasificación) y otra para Sambrano. La final tuvo momentos de mucho interés, siempre con Sambrano en punta, primero aguantándolo a Setevich y luego a León, a la postre segundo.

En **Fiat 600 Std** se impusieron en las series Furfuro y Ciro Dilucchi. Este en la final picó en punta y no abandonaría la vanguardia hasta el banderazo. El campeón Musarrello se quedó al principio, viendo ahora la cercanía en el puntaje de Nicodemo Furfuro, quien fue segundo precediendo a Recchi.

Estos fueron los clasificadores finales, con posiciones de los torneos: **Motocross**, suma de 3 mangas: 1° José Luis Dilucchi (Zanella/Carmen de Patagones) 21 puntos; 2° Horacio Dilucchi (Zanella/C. de Patagones) 15; 3° Marcelo Gan-

darias (Gisela/C. de Patagones) 12; 4° Alfredo Iriart (Zanella/C. de Patagones) 12; 5° Alfredo Mazzaferro (Zanella/Sierra Grande, RN). **Campeonato:** H. Dilucchi, 51; J. L. Dilucchi, 36; Iriart, 35; Gandarias, 32; Herr, 15.

Areneros 850 Libres: 1° Jorge Sambrano (Viedma, RN) 12m 06s 99/100 a 59,423 km/hora; 2° Ronald León (Viedma, RN) 12m 07s 24; 3° Carlos Rastner (Viedma, RN) 12m 39s 55; 4° José Luis Klug (C. de Patagones); 5° Angel Margiotta (C. de Patagones); 6° Juan C. Setevich (Viedma, RN) y 7° Ricardo Iriarte (Viedma, RN). **Campeonato:** León, 55; Setevich, 46; Savioli, 39; Sambrano, 37; Rastner, 35; Iriarte, 28.

Fiat 600 Standard, 12 vueltas: 1° Ciro Dilucchi (C. de Patagones) 10m 23s 21/100 a 87,341 km/hora; 2° Nicodemo Furfuro (C. de Patagones) 10m 27s 50; 3° Omar Recchi (C. de Patagones) 10m 31s 24; 4° Mario Furfuro (C. de Patagones); 5° Omar Crespo (Viedma, RN); 6° Rubén Giglio (C. de Patagones); 7° Roberto Marcel (C. de Patagones); 8° Norberto Illescas (Viedma, RN). **Campeonato:** Musarrello, 70; N. Furfuro, 69; C. Dilucchi, 55; Recchi, 42; Crespo, 23; M. Furfuro, 21; León, 20; Abbate, 9; Giglio, 9; Illescas, 6.

La próxima fecha se correrá el 20 de octubre.

(Informe: Patriarca-Quevedo)

Karting de la Asociación Mendocina

LUIS BALLARINI EN SENIOR

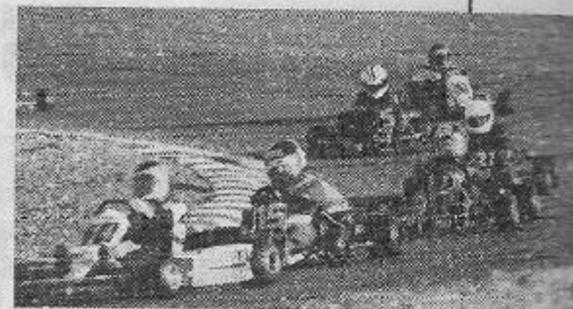
Mendoza - La novena fecha del campeonato 1991 de la Asociación Mendocina de Karting fue realizada en el circuito N° 2 del autódromo General San Martín, de ésta el 15 de setiembre pasado. Participaron pilotos de las tres categorías que lo componen, es decir las monomarcas (en cuanto a motor) Zanella 125 de transmisión directa, en Junior y Senior y la Zanella 50, la que tuvo una competencia complementaria para pilotos no ganadores.

El torneo se vino desarrollando en diversos circuitos tales como los de Junín (de Cuyo), Rodeo, Rivadavia, Cuarta Sección, autódromo (en dos oportunidades anteriores, pero en el circuito N° 1), Godoy Cruz y la ciudad de San Luis de la provincia homónima.

Estos fueron los resultados finales de las diferentes categorías:

Senior, 30 vueltas: 1° Luis Ballarini (DAP-Z-Vaselli/Maipú) a 79,587 km/hora; 2° Cristián Martínez (Vara-Z-Martínez/Guaymallén); 3° Alberto Mosceta (M 101-Z-Cimino/Las Heras); 4° Edgardo Anderlucci (Panther-Z-Vaselli/Maipú); 5° Daniel Malovini (DAP-Z-Sabatini/Godoy Cruz). **Campeonato:** C. Martínez, 50; Malovini, 35; Mosceta, 28; Spitaleri y Anderlucci, 27; Ballarini, 21.

Junior, 20 vueltas: 1° Guido Badaloni (Vara-Z-Vaselli/Godoy Cruz) a 75,863 km/hora; 2° Carlos Rodríguez (DAP-Z-Ballarini/Mendoza);



Gruini, Badaloni y Garde, comandan un trencito en la carrera de Junior, que ganó el N° 15.

3° Fabrizio Pezzini (Phanter-Z-Vaselli/San Luis); 4° Alfredo Yacobucci (DAP-Z-Vaselli/Godoy Cruz); 5° Carlos Garde (Brekart-Z-Cimino/Luján de Cuyo). **Campeonato:** Luconi y Gruini, 38; Badaloni, 29; Pezzini, 28; Garde, 25; Yacobucci, 21.

Infantil 50, 20 vueltas: 1° Lautaro Puebla (DAP-Z-Gualerci/Godoy Cruz) a 65,265 km/hora; 2° Daniel Squadroni (Vara-Z-Parra/Mendoza); 3° Rodolfo Shillagi (DAP-Z-Morici/Guaymallén); 4° Germán Seegelken (M101-Z-Maipú); 5° Jorge Bulnes (DAP-Z-Bulnes/Mendoza). **Campeonato:** D. Gutiérrez, 57; J. Flamarique, 36; Squadroni.

No ganadores, Infantil 50, 10 vueltas: 1° Javier Iannizotto (DAP-Z-Balbas/Maipú) a 62,829 km/hora; 2° Germán Seegelken (M 101-Z-Ballarini/Maipú); 3° Leonardo Ríos (DAP-Z-Balbas/Maipú).

La próxima fecha será el 27 de octubre, nuevamente en el San Martín.

(Informe de Eduardo Alcover)



TALLERES UNIVERSAL S.C.P.A.

TALLER AUTORIZADO POR
MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.F.I.C.I.M

Av. Los Quilmes 449 - T.E. 252-6979 Bernal - C.P. 1876

ULTIMO MOMENTO

BALESTRE "ECHADO" DE LA F.I.S.A.

Muchos pensaban que la conferencia plenaria de la FISA, convocada el pasado miércoles 9 en París, culminaría en una nueva reelección de Jean-Marie Balestre que extendería por otros 4 años los 13 que lleva al comando del deporte automovilístico mundial. Sin embargo la silenciosa campaña electoral llevada adelante por Max Mosley ha dado sus frutos y, con 43 votos en favor sobre los 72 posibles, el representante británico ha accedido al cargo que parecía destinado a un eterno monopolio de Balestre. Este último mantendrá aún por 2 años la presidencia de la FIA, razón por la cual Balestre no desaparecerá totalmente de la escena del poder automovilístico.

Recordemos que antiguamente la FIA, como gobierno del mundo del automóvil, se ocupaba de la conducción del deporte a través de la Comisión Deportiva Internacional. En el '78, por presión de Balestre la CDI se transformó en FISA, adquiriendo mayores poderes de decisión y mayor autonomía de la Federación madre, pero sin perder los lazos originales con la FIA.

De lo que trascendió en los corrillos de la asamblea FISA, quienes mantuvieron la adhesión a Balestre fueron los países del este, México, los centroamericanos y, entre los europeos, Italia, Mónaco, Bélgica, Francia, Portugal y España. "El juego estaba preparado desde hace algunas semanas —explicó un representante sudamericano— pero Balestre tomó conciencia demasiado tarde. Subestimó a Mosley. No le bastaron las reuniones de último momento y las promesas de siempre. Muchos, sobre todo los representantes



"Por allá está la puerta de salida...", parece indicarle Mosley a Balestre. A pesar de la broma sugerida, fue más o menos así.

más pequeños —siempre olvidados—, habían ya decidido no tanto votar por Mosley sino contra Balestre".

"En enero había resuelto presentar mi candidatura a la FISA —declaró Mosley luego de su elección y de haber dirigido la palabra a los assembleístas desde el sillón que, por tantos años, fuera de Balestre— viendo que aún había mucho por hacer. Balestre fue un gran presidente pero la FISA necesitaba sangre nueva y era necesario acceder a la cumbre para llevar adelante muchos proyectos. En junio había hablado con el presidente de la Federación Sueca, luego con otros presidentes y tras una serie de viajes y contactos telefónicos, me di cuenta de que tenía de mi parte una treintena de países. No quise decirlo porque temía que sabiéndolo, Balestre intentase cambiar los estatutos para obstaculizar mi candidatura. En cambio me ha subestimado y todo anduvo a la perfección".

De ahora en más...

Sobre la convivencia futura con Balestre, Mosley dijo: "He

pedido que quede como Presidente Honorario de la FISA. La coexistencia se impone. Cada uno tiene un rol definido. El en la FIA deberá ocuparse de problemas aduaneros, de transporte y de tantos aspectos técnicos. Yo en cambio respetaré mi programa y me ocuparé de la FISA y del deporte del auto. Balestre es un 'gentleman'. Me ha dejado su sillón sin grandes discursos y con dignidad. Espero que pueda haber una buena colaboración entre ambos. Hizo tanto y puede aún hacer mucho".

Con respecto a su programa, Mosley precisó: "Hasta ahora la FISA ha sido sinónimo de F.1 y de grandes manifestaciones. De ahora en adelante nos ocuparemos más de los otros campeonatos. Pensaré sobre todo los países y las disciplinas más pequeñas, que son quienes viven su pasión lejos de las grandes estructuras. Trabajaremos por la seguridad y hablaremos menos de F.1 y más de Rally, F.3000 y Prototipos."

"Deseo que la democracia sea una realidad cotidiana en la FISA

y por ello he decidido, pese a los 4 años que me confiere el mandato, poner a juicio de la Asamblea mi continuidad en el cargo en octubre del próximo año. Quiero que se me enjuicie por lo que haré o dejaré de hacer. Espero con mi gestión despertar muchas vocaciones presidenciales... Hasta ahora nadie osaba oponerse a Balestre... Todos estaban aterrorizados sólo de pensar en desafiar al Presidente. Yo quiero que se me conteste, que se discuta y que se propongan soluciones".

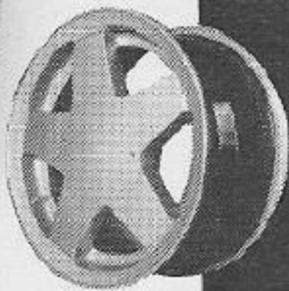
La reacción de Balestre

"Mi deber como Presidente de FIA es el de ayudar al Presidente de FISA —explicó Balestre al día siguiente de la elección— y es necesario que no haya conflictos. El deporte del auto necesita la unidad. Con esta elección hemos demostrado que la FISA es una organización democrática, contrariamente a lo que sostenían mis detractores... El nuevo presidente ha hecho una buena campaña pero ha puesto en primer plano la defensa de ciertos intereses (NdR: anglosajones) que espero no le quiten la autonomía necesaria para evitar conflictos entre constructores y federaciones. Creo que con esta elección me han querido hacer pagar ciertas medidas impopulares que últimamente he tenido que adoptar para defender el interés general. Pero recuerden que la FIA es la propietaria de los derechos de los campeonatos del mundo y también es la garante del Código Deportivo, por lo cual estaré aún más próximo que nunca a la tarea de la FISA".

Revista CORSA Nº 1319. Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1991 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580, 4º piso, (C.P. 1093). Capital Federal. Tel. 37-7355/38-5832. 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 230.874. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, 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 Revista (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior: RYELA, Benjamín Franklin 1050, Florida, C.P. 1602 - Provincia de Buenos Aires - Teléfonos: 760-8834/0160/0414. Fax: 760-7056. RYELA AR. PERU: Edic Zeta S.C.R. Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Impresa en talleres Gráficos de Editorial Abril S.A. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Octubre de 1991.

Correo Argentino Central B Sucursales	Fanqueo Pagado Permiso N°
	Código Postal 1093
	Concesión 7.970

EJEMPLARES ATRASADOS. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada.



Ruedas CIMETAL

- ORIGINALES DEPORTIVAS
- CAMIONES Y ACOPLADOS

NO PAGUE DE MAS

El mejor precio de todo el país lo encontrará en

NEW YORK RUEDAS

¡¡EXCLUSIVOS!!

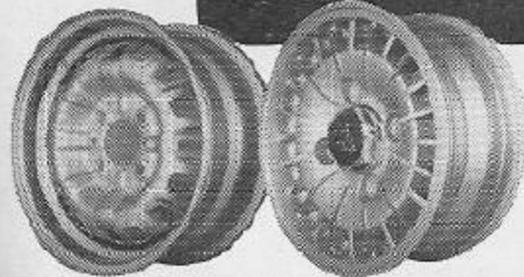
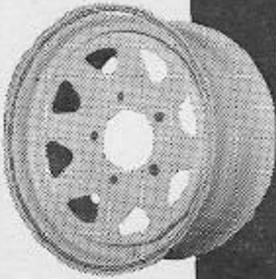
LLANTAS FIAT POTENCIADO

- UTILICE EL PLAN CANJE
- NO CERRAMOS AL MEDIODIA
- ENVIOS A TODO EL PAIS

WARNES 1401 (esq. Dorrego).
TEL. 854-0902/7322/8455

Tarjetas de crédito

FAX 854-0902



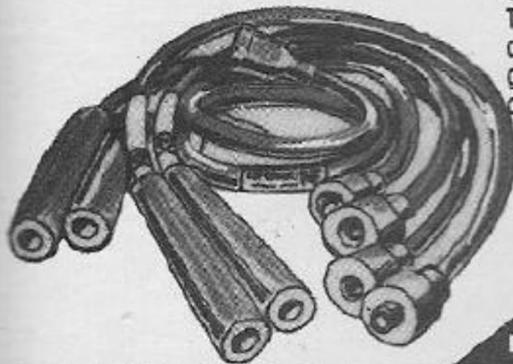
FERRAZZI

COMPETICION

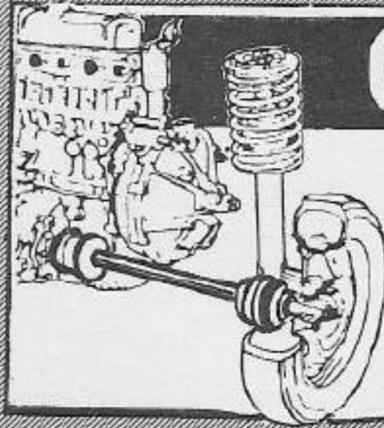
CABLES PARA BUJIAS

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.



DIRECTORIO 5176/80
☎ 682-5474



CLINICA DEL SEMIEJE

SERVICIO ESPECIALIZADO EN TRACCION DELANTERA

SEMIEJES • RECAMBIOS • REFORMAS
TODAS LAS MARCAS • COLOCACION EN EL ACTO
TREN DELANTERO • SUSPENSION FRENOS

VENTA DE SEMIEJES Y REPUESTOS

CACHI 557. esq. P. Moreno. CAPITAL ☎ 91-5124



- Buzos Karting
- Buzos Antiflama
- Cascos
- Butacas (Pista y Rally)
- Guantes Antiflama
- Cinturones
- Carteles de Señales
- Tabla Cronómetro
- Intercomunicadores.
- Botas



PROVA

SAN BLAS 5165. Cap.
☎ 567-6286

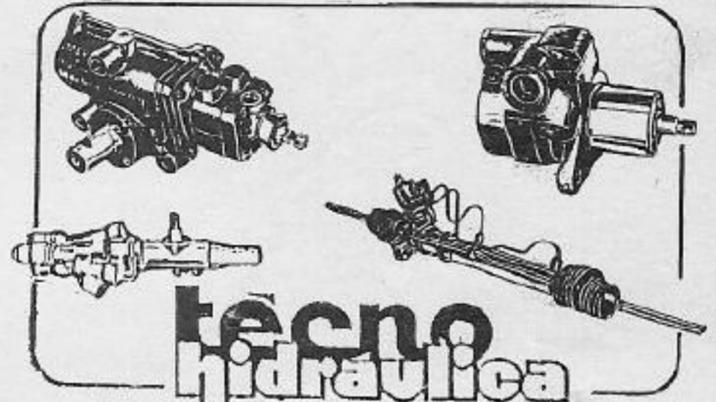
CCI

OIL JAPAN

DOS TIEMPOS COMPETICION
Juan B. Justo 4300. Cap ☎ Tel. 543-5201

DIRECCIONES HIDRAULICAS EQUIPOS ESPECIALES PARA ESCORT

REPARACION • INSTALACION • RECAMBIOS



tecno hidraulica
s.r.l.

CONCESIONARIO OFICIAL



SERVICIO Y REPUESTOS

SCANIA • M.BENZ • MAGIRUS DEUTZ • VOLVO

CASA CENTRAL: DIAG. 76 N° 1585 (ex. L.M.Campos) (1420)
SAN ANDRES (1651) SAN MARTIN. TEL. 752-2644. FAX 01-449-7435



FIATVE S.A.



PRIMER CENTRO
DE STYLING
DEL AUTOMOTOR

82296399

DISPONEMOS TAMBIEN
DE TECHOS CORREDIZOS
PARA TODOS LOS MODELOS

Equipos para los siguientes modelos: BMW. LINEA 3-5-6-7 - LANCIA - FIAT UNO - 147 - DUNA - REGATTA, WEEK END, W.GACEL, AUSTIN MINI, ALFA ROMEO GTV, ALFETTA. RENAULT 21-11-18 - FUEGO - TRAFIC. FORD ESCORT, MERCEDES BENZ 190-230, etc.

GUIDO 1441/1449. BECCAR (cp.1643) ☎ 743-4437-742-4273 FAX. 742-2789

AUDI - VOLKSWAGEN



• EL STOCK DE REPUESTOS MAS COMPLETO



Y LOS MEJORES PRECIOS.



- Consulte nuestras ofertas
- Envios al Interior

Salvador M. Pestelli S.A.

Concesionario Autolatina Audi-Ford

Bartolomé Mitre 4283/99. Cap. Tel. 981-0127/5019. FAX 981-2069



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES ASIENTOS Y AGUJAS. SURTIDORES. CONEXIONES VENTAS POR MAYOR

FABRICA: MUÑOZ N° 2376. SAN MIGUEL
TELEFONOS: 664-0619/667-1756. FAX 01-664-4518

**AHORA SI...
REPLANTEE
EL PRESUPUESTO
DE SU ACTUAL
SERVICIO
MEDICO**



- 60% de descuentos en farmacias.
- Servicio de cadetería a domicilio para que Ud. no se moleste en autorizar ninguna orden; sin cargo, lo hacemos nosotros por Ud.
- Material descartable, medicamentos en internación, pensión sanatorial, sin cargo y sin chequeras.
- Todos los planes incluyen emergencias, traslados, odontología, terapia intensiva y unidad coronaria.
- **LOS MEJORES CENTROS DE ATENCION.**

Plan Cerrado Matrimonio con 2/3 hijos ₳ 1.592.000.- Vigencia: desde Abril 1991



M E D I C O R P
A r g e n t i n a

En medicina privada, todo mejor; nada parecido.

Cerrito 836 - 7º p. - Capital - Tel. 46-1271/1272/3969/3809
49-2547/8251 40-4607 49-8677/8679 - Fax: 49-8670
Zona Norte: Alvear 69 - 1º p. - Martínez - Tel. 792-7720
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>