

# CORSA

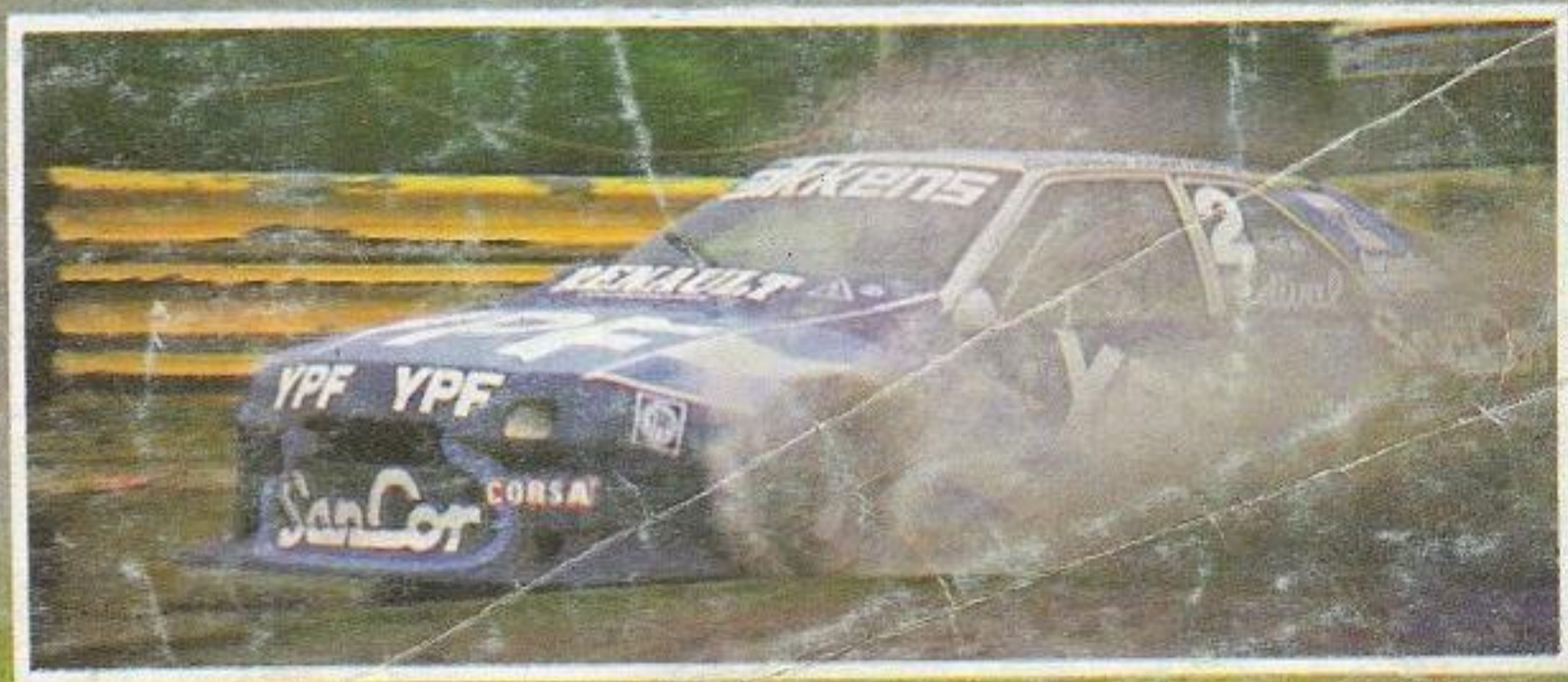
MIENTRAS SATRIANO SE PRUEBA LA CORONA,  
TONY Y FORD VUELVEN AL TRIUNFO EN T.C.

## ¡ERA HORA!



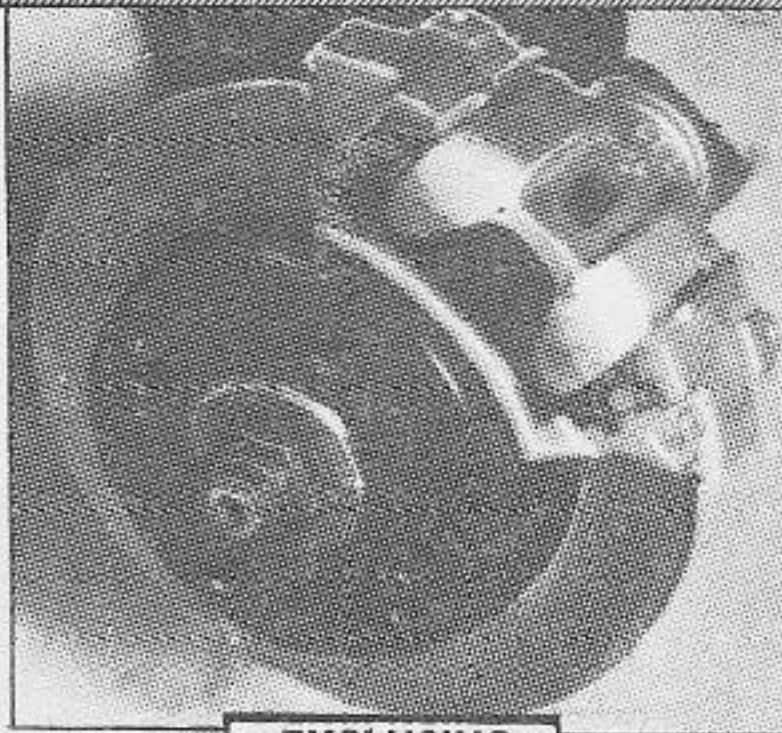
LAS REVISTAS DE MAURO

## T.C. 2000: TRAVERSO A SECAS...



## HABLA FURLAN: BALANCE Y PERSPECTIVAS

# FRENOS



**EXCLUSIVO**

Presentado por el Dpto. de Optimización.

- Exclusivo Sistema en la Argentina para SIERRA y ESCORT.
- Se instala fácilmente en el mismo lugar del freno convencional sin ningún otro tipo de modificación.
- Conserva el freno de mano.
- Al aumentar la capacidad de frenado disminuye la posibilidad de bloqueo.



**Erosa y Angió**

Avda. ALVAREZ THOMAS 3130 esq. Monroe, Tel. 51-3461/7798  
-52-5495 (1431). Bs. As. - FAX 529353. Rep. Argentina.



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



**PROVA**

SAN BLAS 5165. Cap.  
☎ 567-6286

# FRENE SEGURO

**NUEVO**

**LIQUIDO PARA FRENOS**

PARA SISTEMAS HIDRAULICOS SUPER PESADOS DE FRENOS Y EMBRAGUES



TIPO 2 Cumple Normas IRAM-CETIA y SAE J 1703

SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

## AUDI - VOLKSWAGEN



• EL STOCK DE REPUESTOS MAS COMPLETO Y LOS MEJORES PRECIOS.



- Consulte nuestras ofertas
- Envios al interior

**Salvador M. Pestelli S.A.**  
Concesionario Oficial VW Audi

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



**UNIROT.**

• Rótulas de Competición

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

## TURBO RENAULT 11

RESPUESTOS

KITS COMPLETOS (Partes Individuales)

TEL. 749-1502

24 AÑOS EN EL AUTOMODELISMO

## SCALEXTRIC

1966



1990

SCALEXTRIC Pistas completas  
FAST Pista completa  
PISTAS DE MADERA 2-3-4-5-6 vias

OFERTAS  
OFERTAS  
OFERTAS

SERVICE OFICIAL

Por Mayor y menor MOTORES MABUCHI CHASSIS SEBRING REPUESTOS

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

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

## Ruedas Deportivas

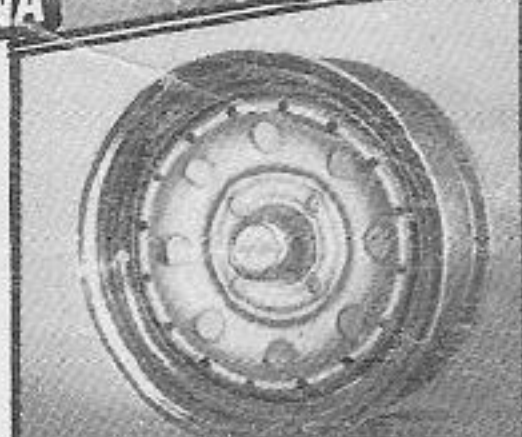
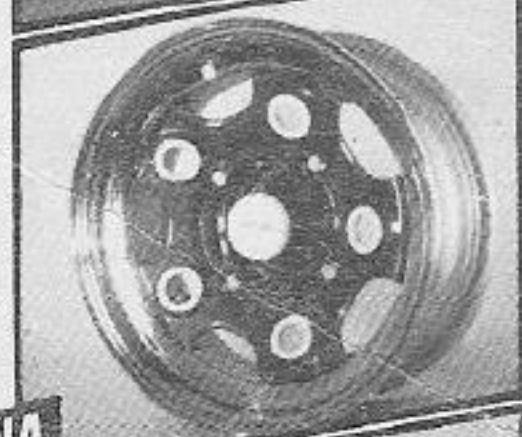
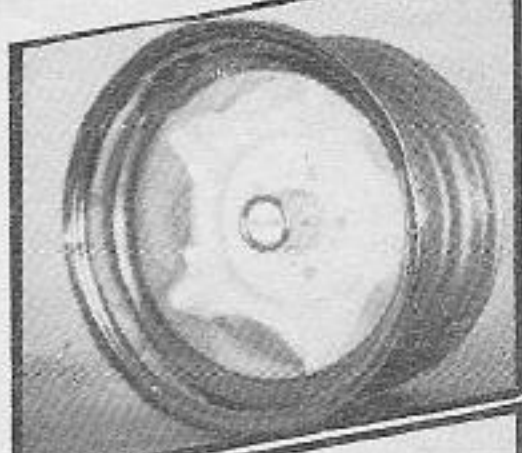
RUEDAS



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

Adquieralas en las mejores Casas del Ramo de todo el país

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA



# L.M. CAMPOS

RESORTES DE SUSPENSION

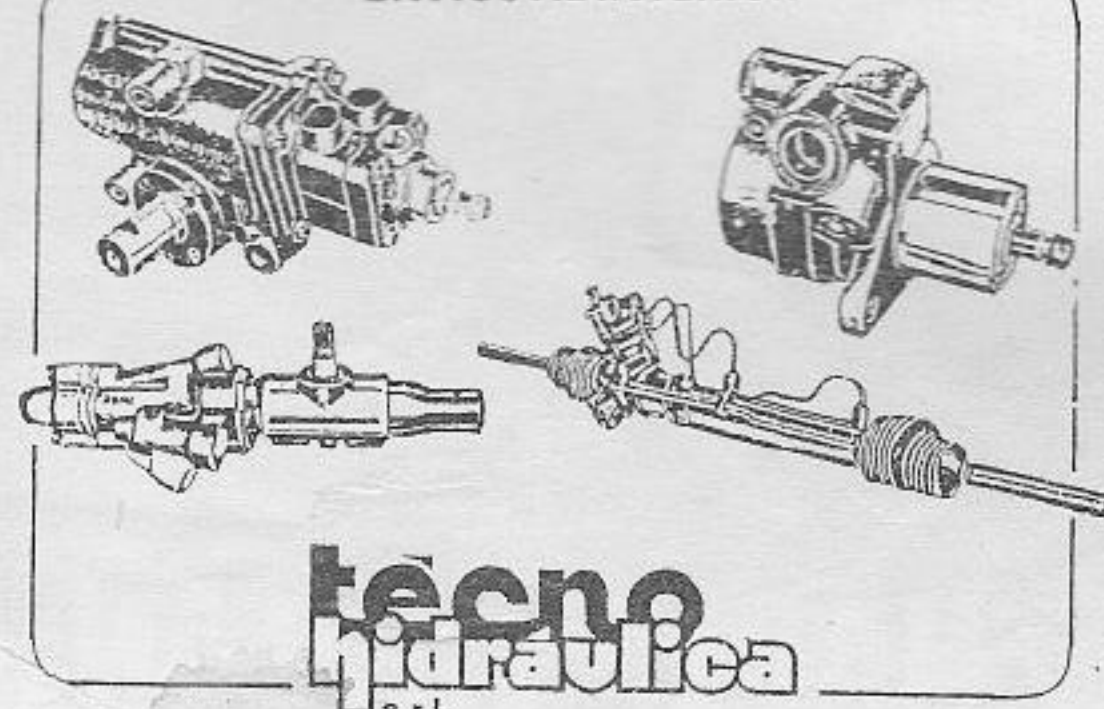
- Fabricación Especial por pedido para Competición
- Todas las marcas nacionales e Importadas
- Fábrica y ventas

COMPANIA AMERICANA DE RESORTES

## DIRECCIONES HIDRAULICAS REPARACION • INSTALACION • RECAMBIOS

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

ENVIOS AL INTERIOR



**tecno hidráulica**  
s.r.l.

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

**turismo carretera**

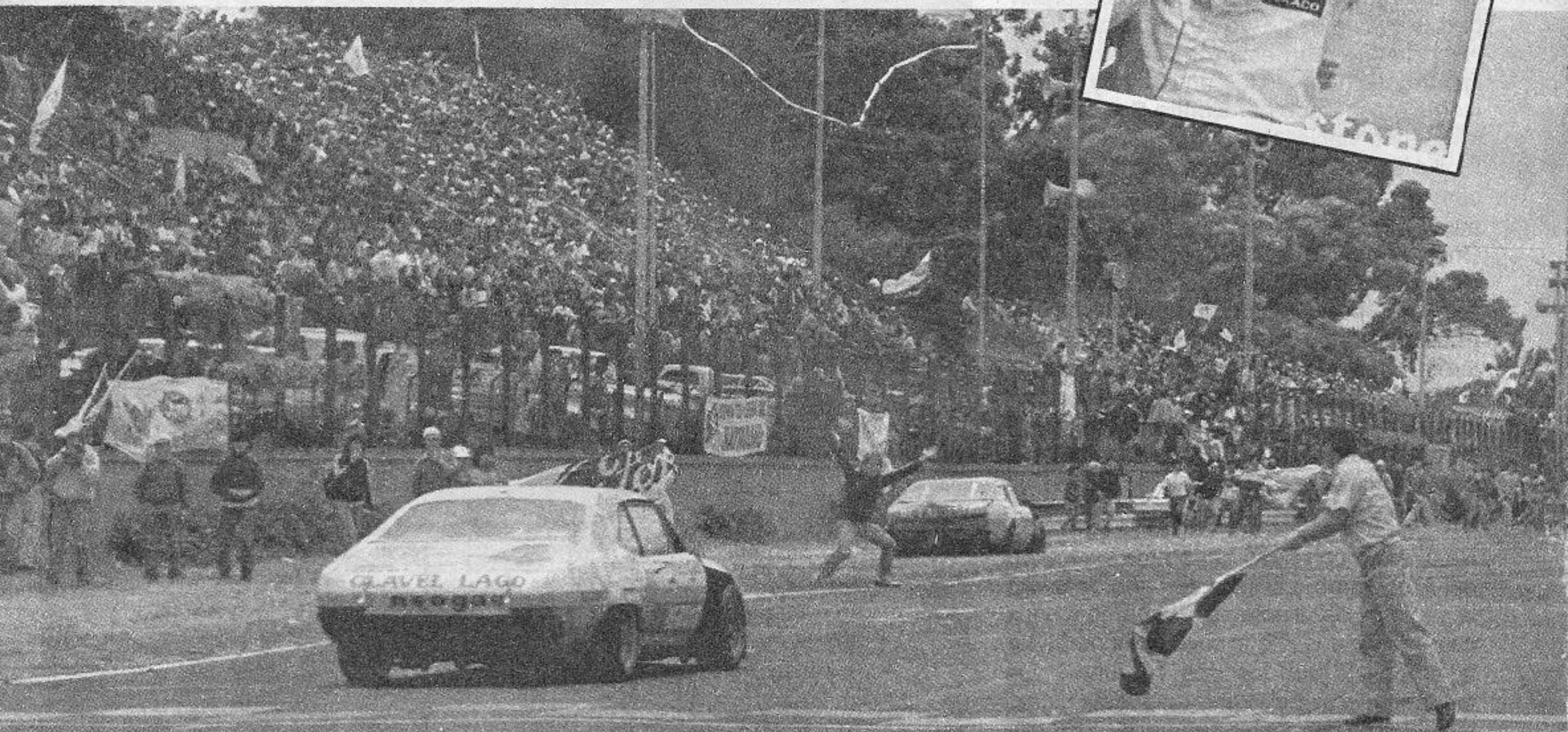
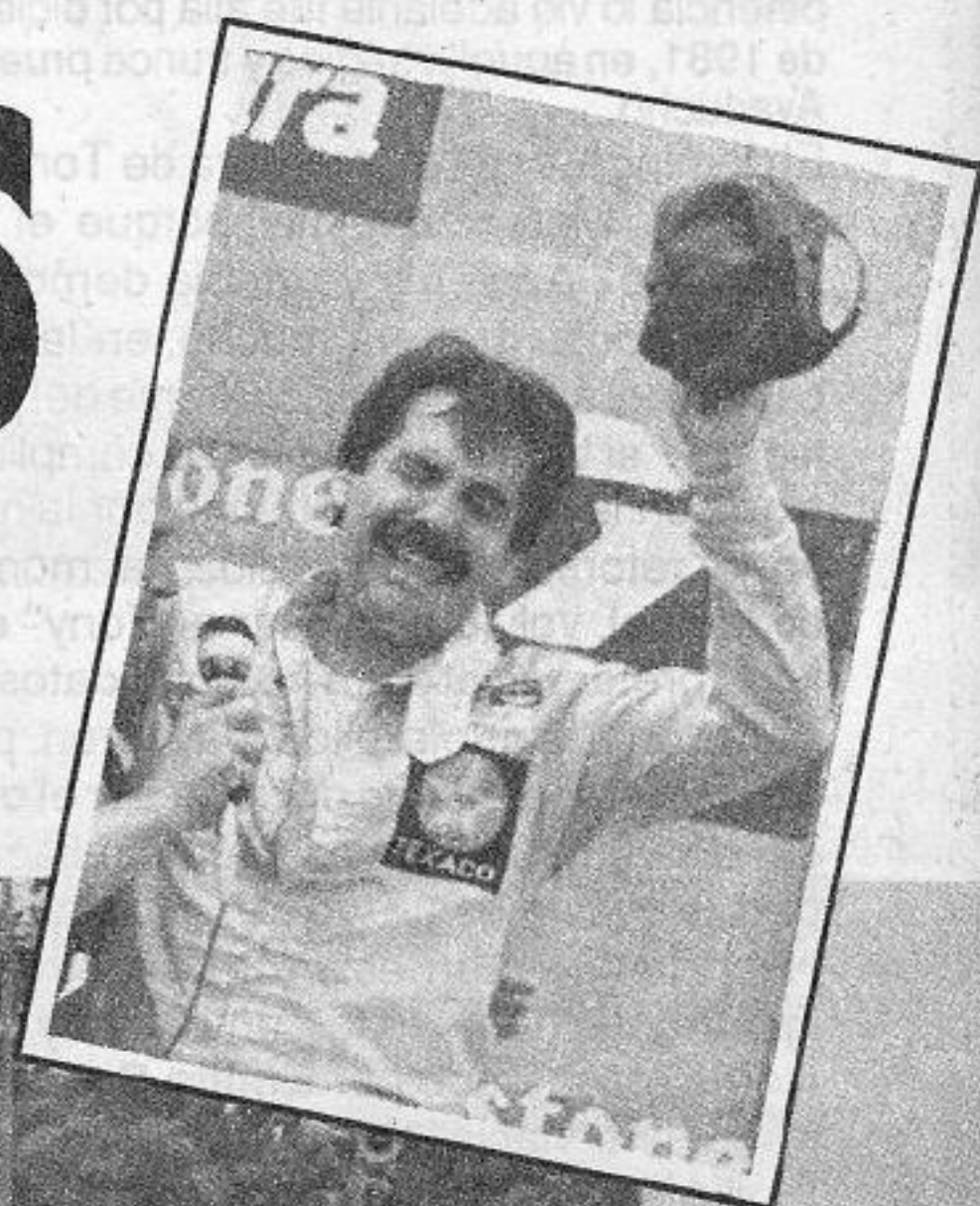


**CERRANDO LARGA VEDA DE VICTORIAS,**

**"TONY" AVENTIN PUSO AL OVALO 6 A 10 CONTRA CHEVROLET EN UN "MATCH" ANUAL DESEQUILIBRADO POR EMILIO SATRIANO QUE, ANTE LO OCURRIDO EN BUENOS AIRES BIEN PUEDE SENTIRSE YA CAMPEON**

# NUEVE AÑOS DESPUES

Fotos: Enrique Bianco,  
Juano Fernández, Enrique  
Perrupato, Duillo Caro,  
Claudio Herdener y  
Norberto Silvero



# UNA SEMANA ANTES...

*El 5/12/81, Ayacucho había sido escenario de su último éxito en T.C. Justificado el llanto de Antonio en el podio. Abajo, la llegada de Emilio, con fasto a cuenta del título que se dirime el domingo próximo.*

**E**l Turismo Carretera pasó por última vez en el año por el Autódromo Municipal porteño. Y entregó su quinto ganador diferente sobre otras tantas presentaciones en él. Le tocó esta vez a **Antonio Aventin**, que había amenazado un par de veces en estas citas capitalinas, pero finalmente no había podido concretar, prolongando así una abstinencia ganadora que ya llegaba a los nueve años, si recordamos que la última vez que una competencia lo vio adelante fue allá por diciembre de 1981, en aquella trágica y trunca prueba de Ayacucho.

El domingo, esa larga espera de Tony llegó a su fin. Merecidamente, porque el **Ford Falcon** ex-Angeletti ya había demostrado lo que podía, que era mucho, en la clasificación del sábado, al apoderarse del primer lugar. Y si bien los papeles se complicaron algo con la lluvia del domingo por la mañana, el retorno a la normalidad al momento de la final, volvió a colocar a "Tony" en un lugar preferencial entre los candidatos. Una situación a la que el piloto de Morón, por su lado, y el rendimiento del auto por el otro, le entregaron sus aportes para así llegar sin discusiones a ese éxito tan esperado.

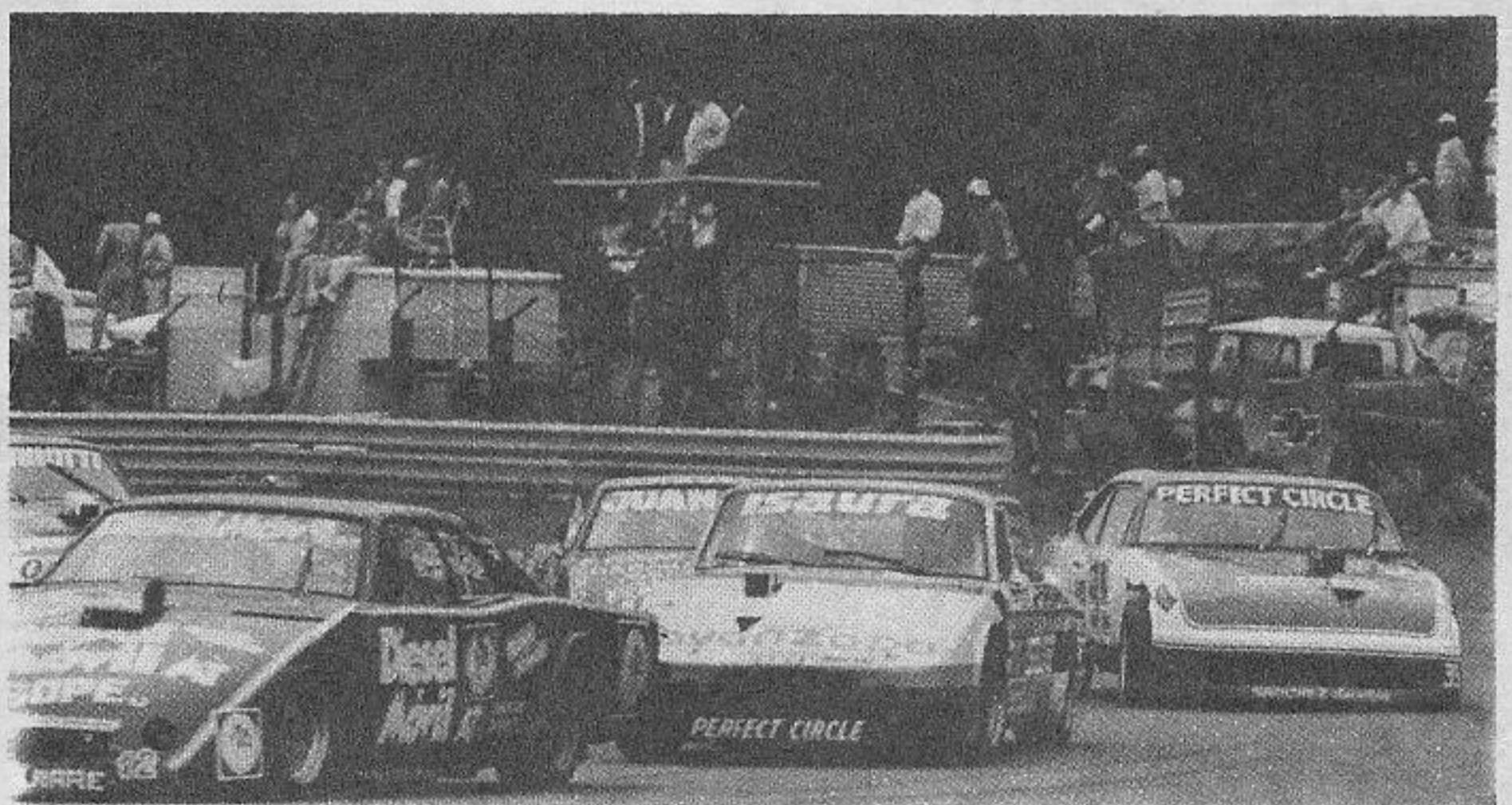
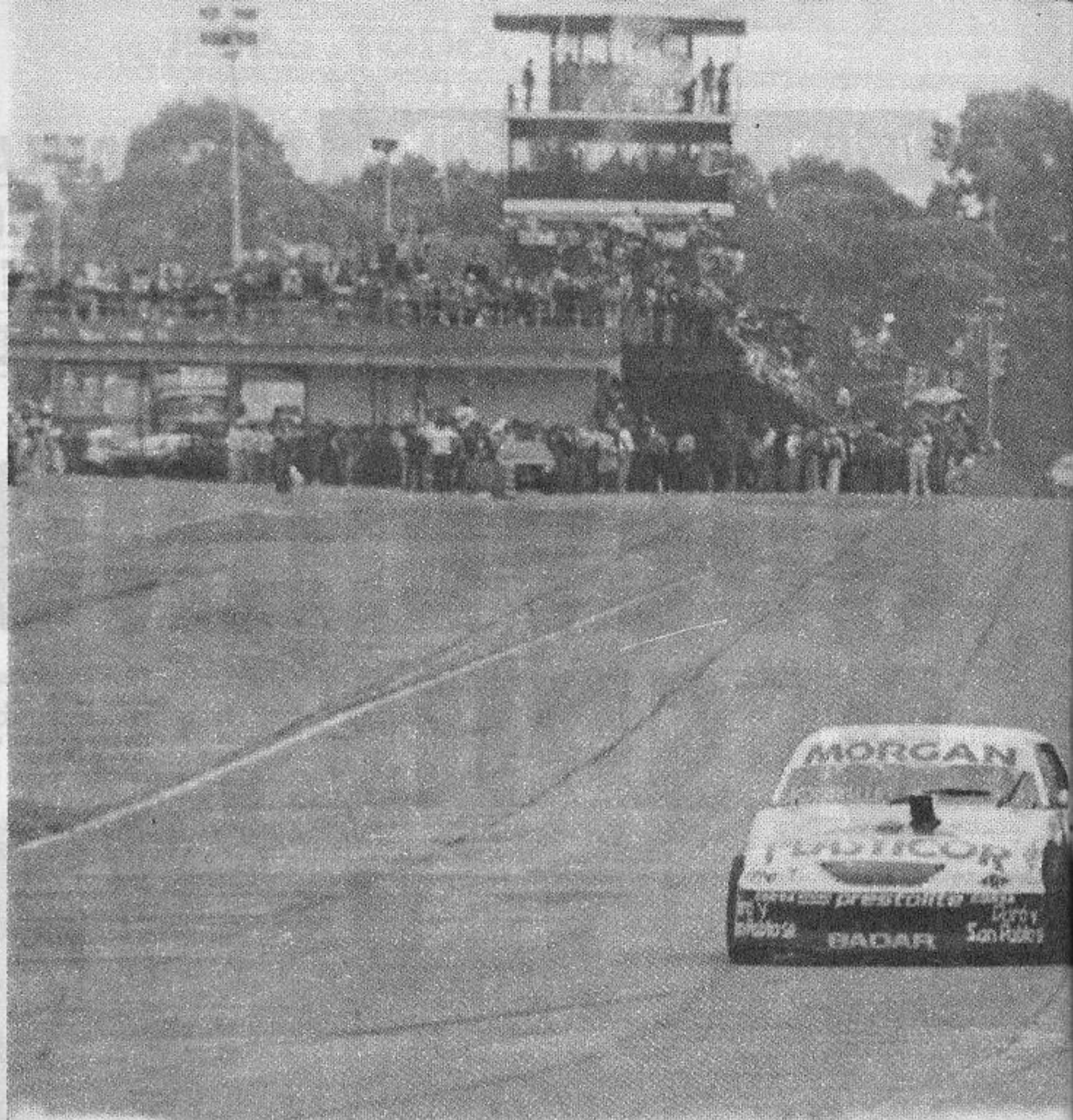
Hubo también en esta jornada otro matiz importante, como lo fue un nuevo y fundamental paso dado por **Emilio Satriano** en el camino hacia el título. Tampoco para Emilio las cosas arrancaron bien en la serie, pero el sol salió en la final, con un cuarto puesto, que le brindó once puntos de oro. Once puntos que, ante el domingo "en blanco" de **Castellano** con su prematura deserción por culpa de un neumático, ampliaron a **34,50 puntos** la ventaja en el torneo. Una diferencia que, con medio centenar de unidades en juego el domingo que viene en **Tandil**, parece haberlo colocado en la antesala de ese título que lo obsesiona desde hace varios años.

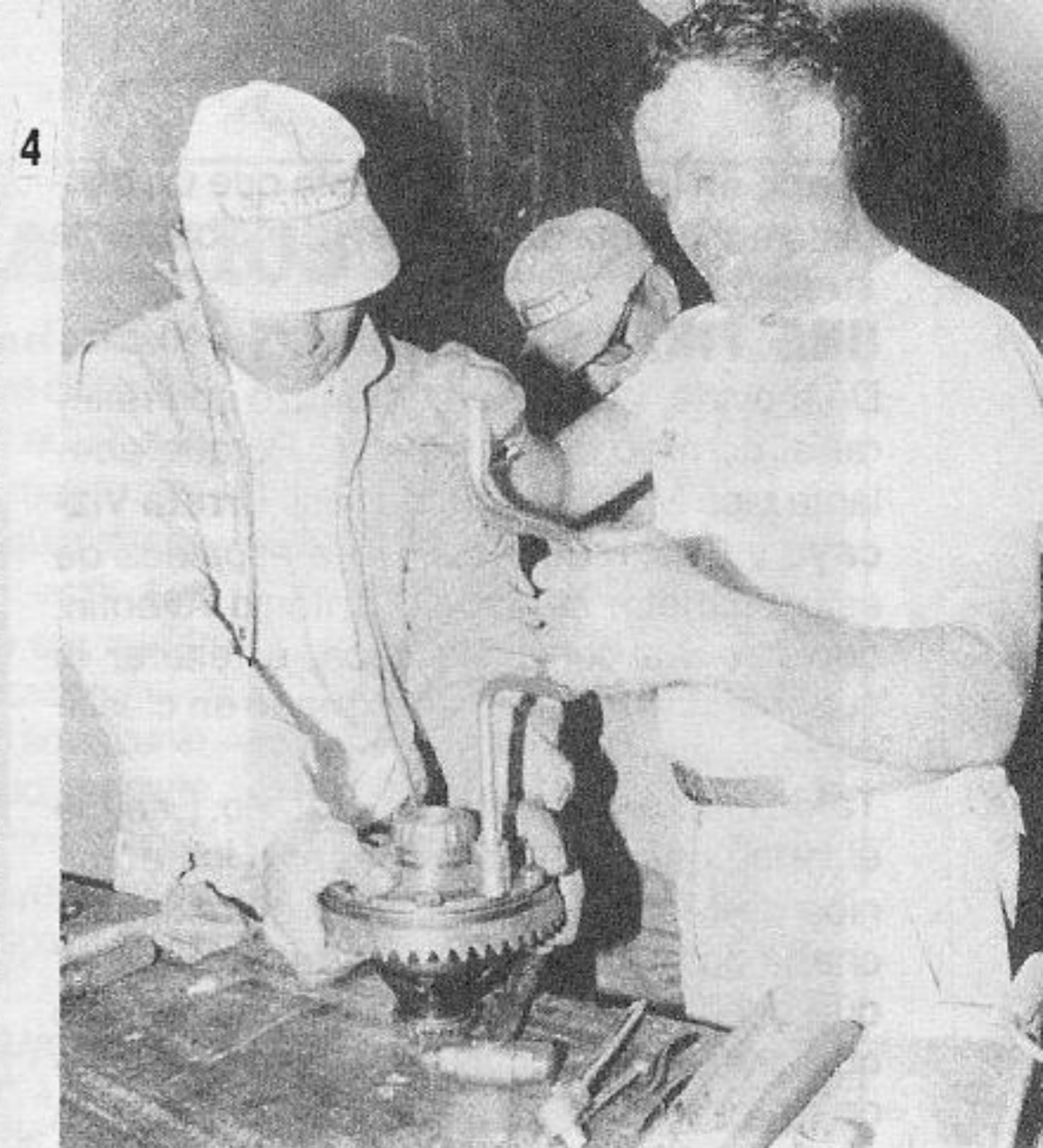
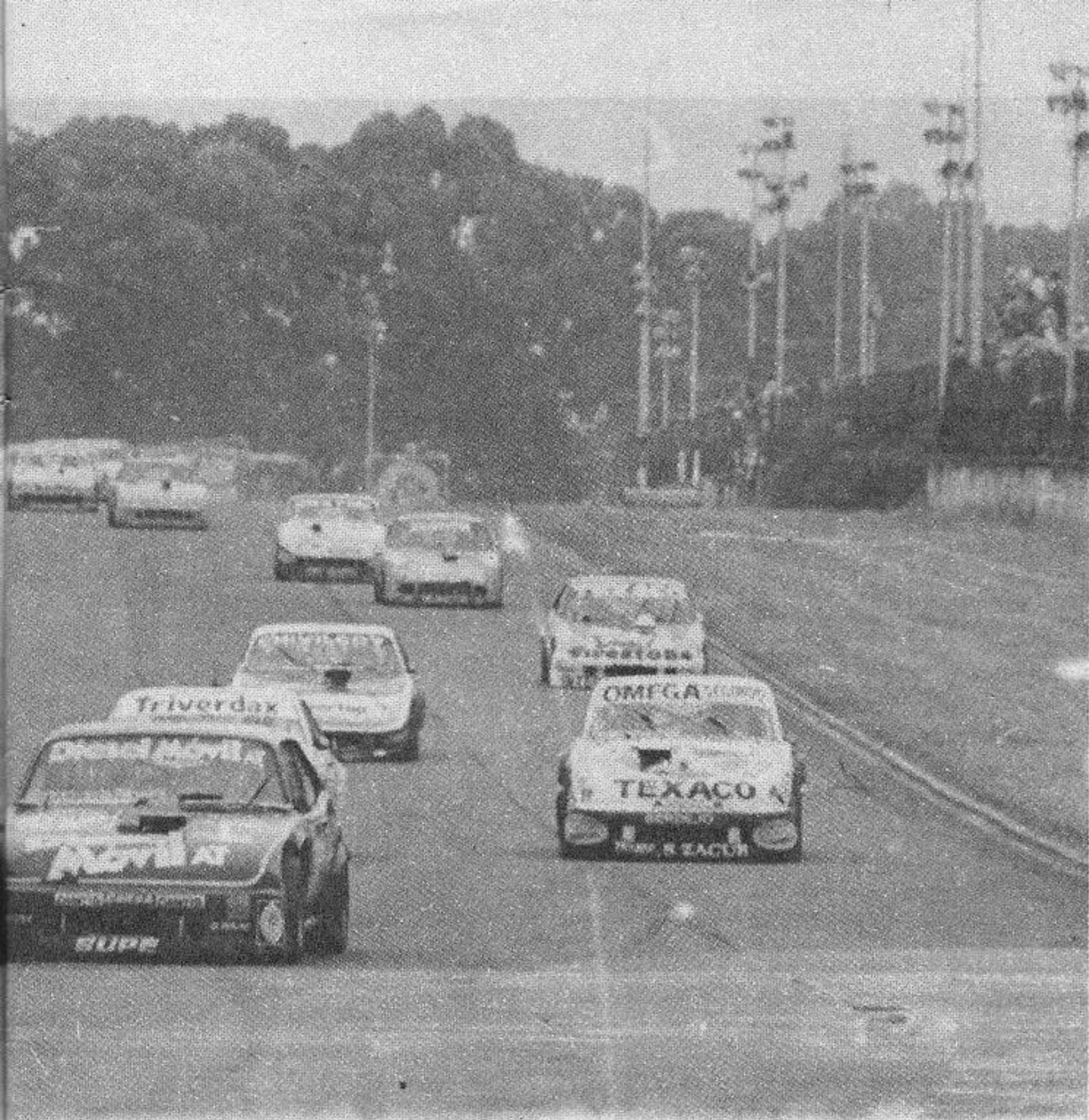
### UN COMIENZO COMPLICADO

No arrancó con buen panorama la jornada del Autódromo. La lluvia con que despertó la mayoría, desalentó seguramente a unos cuantos, de sus intenciones de acompañar la propuesta con los dos TC juntos. De todas maneras hubo una respuesta digna, teniendo en cuenta las condiciones climáticas imperantes en las horas previas al comienzo de la reunión, que son las determinantes para que el aficionado decida su concurrencia o no.

A esto hubo que agregarle alguna incertidumbre en torno a la concreción de la carrera, que tras una reunión de pilotos y una advertencia del Comisario Deportivo, quedó disipada, cuando ya la paciencia de los estoicos pobladores de la tribuna comenzaba a rebasar su cuota normal.

Llegó así el momento de las series. Que en el especial duelo por el título, vieron destre-





1. Morresi se apoya en Mouras mientras busca el radio para encarar la "S" del Ciervo, los siguen: "Tony" Aventín, "Cocho" (semiculto), Urretavizcaya, Delconte, Ramos, Oltra y el resto. 2. Negociando la Horquilla, Pernia se va con Oyhanart, Nesprias (tapado), Carlos Calamante y el debutante Puglia. 3. Roberto Mouras y "Cocho" López viajando "juntitos". Al porteño lo acompañó el colega Daniel Bosco ("Campeones"). 4. Colaboradores de Castellao cambiando la relación de piñón y corona, debido a la lluvia. 5. Los bomberos tratan de retirar la puerta de la coupé Chevy de Miserda, para extraer al piloto. 6. Castellano se quedó con las ganas de sumar, la goma D.I. lo privó de ello.



ñidas actuaciones de sus principales actores. En la primera, los cambios introducidos en la suspensión delantera no le cayeron bien al "Chivo" de Satriano y el "verdiblanco" anduvo desconocido en medio del lote, al punto de terminar décimoprimer y sin ningún punto en la bolsa. Claro que mucho peor resultó lo de Castellano. Peor y breve, porque el anaranjado Falcon ni llegó a completar una vuelta, luego de destrozarse el neumático delantero izquierdo. Allí se terminó el domingo deportivo de "Pincho" y gran parte de las ilusiones que aún le quedaban si es que le quedaban algunas por el título.

En cambio hubo otros con desempeños destacados, especialmente por el lado de los "chivos". Como "Cocho López", Osvaldo Morresi y Roberto Mouras, ganadores de cada una de las series. Con la especial satisfacción de Cocho, de entregarle ese éxito a "Juanjo" Monteagudo, encargado desde esta carrera, de la preparación de su auto. También fue bueno lo de un relevante "Tito" Del Conte, que llegó ahí nomás de Morresi tras haberse dado el gusto de puntear por un par de vueltas. Lástima lo de Eduardo Bouvier, que venía



cuarto en la serie inicial, hasta que un despiste en la zona de la "ese", dañó bastante su auto.

### UNA FINAL TRANQUILA

De movida, la decisiva amenazó con reiterar el dominio de los Chivos. Porque adelante picó Mouras, con Morresi, **Urreta Vizcaya** y Cocho detrás. Pero a espaldas de este cuarteto, se instaló Antonio Aventín, decidido, ya con pista seca, a reiterar la superioridad mostrada el sábado en clasificación.

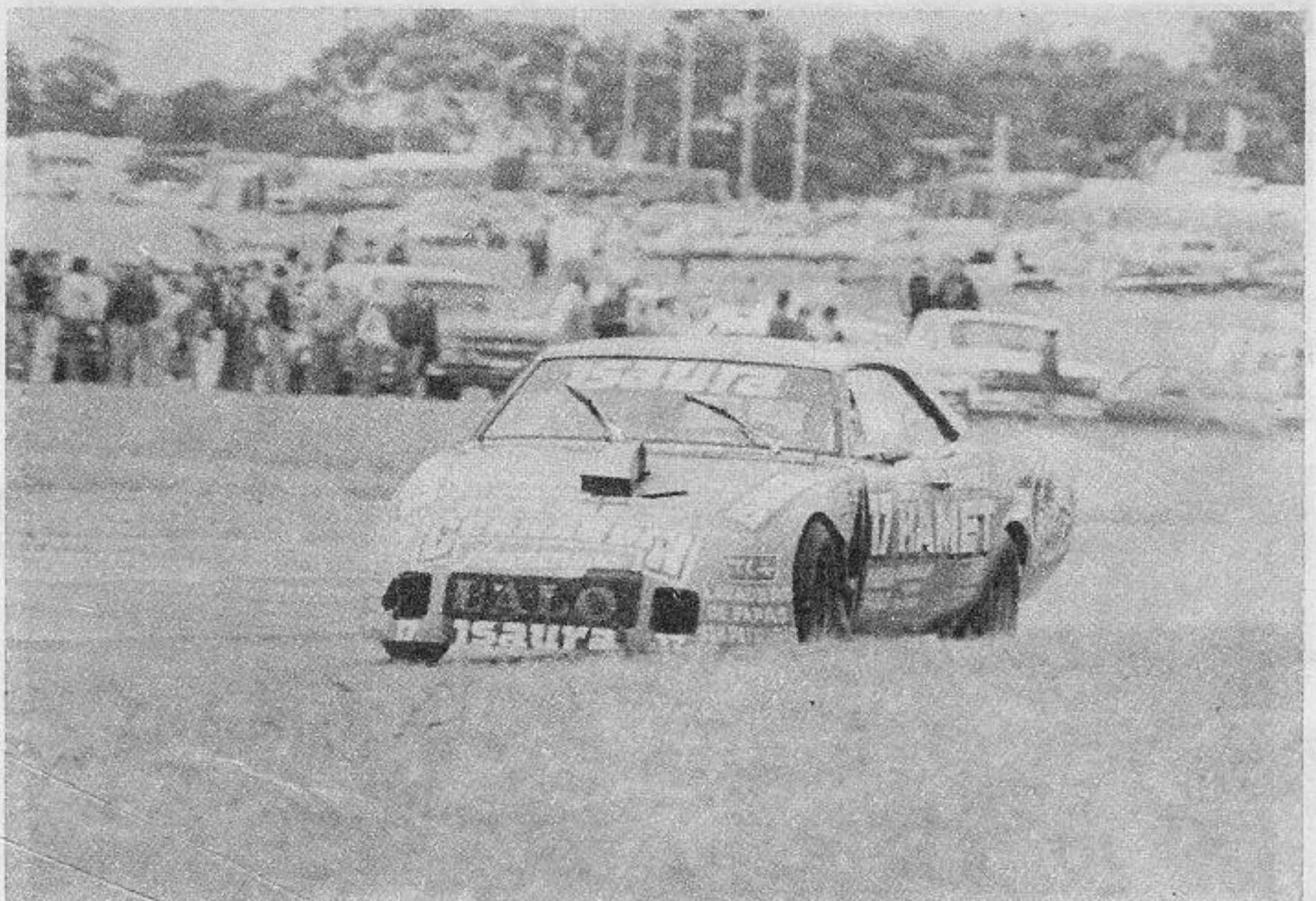
Tardó cinco vueltas en concretarlo. Ese fue el lapso que demoró en llegar a los dominios de Mouras... que ya por entonces luchaba contra la indocilidad de un "chasis" que echaba a perder todo lo bien y rápido que andaba su nuevo motor. Sin demasiados problemas, Tony tomó la punta. Y a partir de ahí, nadie, ni Urreta, ni Morresi, que en distintos instantes fueron sus escoltas, lograron inquietarlo. Porque con un ritmo consistente sobre su Falcon, el de Morón los tuvo bajo control. Y sólo se preocupó por que ningún imponderable truncase esta vez su camino hacia la ansiada victoria. Por suerte para él, no los hubo y pudo festejar a pleno en el podio, dejando incluso, una recordación para **Oscar Algeletti** original dueño del auto hasta un grave accidente de comienzos del año en Santa Teresita.

Sin nadie que pudiera discutirle el liderazgo a Tony, lo sabroso de la carrera estuvo en la disputa del segundo lugar. Las bajas de Urretavizcaya y Morresi, ambos por respectivos balancines, y el retraso de Mouras, abrieron la posibilidad para la recuperación de Cocho y los avances de **Ramos y Pernía**. A este último lo complicaron en el tramo final, unos neumáticos desgastados y un problema en el embrague. Entonces todo quedó a cargo de Cocho y Ramos, que en ese orden llegaron al último, paso por la chicana... Allí ocurrió lo que cada uno contó luego a su manera. Cocho quedó a un costado del circuito y "Lalo" siguió rumbo al segundo lugar. Que le duró hasta que el Comisario Deportivo, por informe de los veedores, aplicó el art. 189 del RDA que, según dicen, prevé para una maniobra donde no se pueda comprobar intencionalidad, el retroceso del causante al lugar que ocupaba antes de la misma. Como Ramos estaba tercero antes de dicha maniobra, retrocedió a ese puesto, en beneficio de Pernía, que escaló al segundo puesto.

A todo esto, Satriano había trepado y en qué forma, desde su 33er sitio en la grilla de la final. Usufructuando virtudes propias y del auto (con modificaciones respecto de la serie) y fallas ajenas, el de Chivilcoy llegó a un meritorio y valiosísimo cuarto lugar. Uno detrás culminó Mouras, luego de que



*Arriba, los Falcon de Fineschi y O. Aventín (7º y 8º a la postre) viajan adelante de un "destapado" Juan Occhionero que buscaba volver por sus fueros... hasta que abandonó. Detrás del Chevrolet de Necochea aparece el Dodge de Nesprías, 9º a final. Abajo, el Dodge de Eduardo Ramos, quien pudo ganar su serie y ser segundo absoluto en definitiva, de no haber sido por el desgraciado toque con "Cocho" en el ingreso a la chicana de Ascari, que eliminó a éste y penalizó al de Mechongué.*





## LA F.I.S.A. PROPONE CAMBIOS EN LA F.1

La clásica asamblea de fin de año (o "de invierno") de la F.I.S.A, a través de su consejo Mundial, ha resuelto, la semana pasada, que durante la próxima temporada **no habrá más descartes** de puntaje en el Campeonato Mundial de Fórmula 1. Entonces serán considerados válidos los 16 resultados —si es que los pilotos llegaron a sumar en todas, lógicamente—.

Por otra parte, se ha decidido que todo aquel piloto que no participe del "briefing" (reunión que los mismos deben realizar antes de cada Gran Premio), o bien se retire de él, no largará la carrera.

Asimismo, desde la temporada '91, en el caso de que una carrera se deba interrumpir por un accidente, los pilotos no podrán largar nuevamente utilizando el auto de reserva o Muletto. Todos ellos adjuntarán a la Superlicencia una especie de "pasaporte" donde señalarán todos los incidentes y accidentes que provoque... En función de eso, podrá ser sancionado por acumulación de antecedentes.

Por otra parte, se convocará a aquellos que tuvieron participación en accidentes en 1990, por la Comisión de Investigación, y si bien no habrá sanciones para ellos, por eso sus antece-

dentos serán incluidos en el pasaporte mencionado puesto que quien tenga varios accidentes en el '90, a la primera infracción que cometa le será aplicada una sanción, ya que éstas se implementarán por acumulación. Los tipos de sanción podrán ser: multa, penalización o desclasificación.

También se está tratando en un punto del reglamento (que va a formar parte del Código Deportivo Internacional) todo lo concerniente a trayectorias de curva y formas de sobrepaso de un auto a otro.

Por otra parte, se constituyó la Comisión de Investigación para tratar los aspectos de seguridad de manejo y está integrada por **Jean-Marie Balestre, Bernie Ecclestone, Michel Boeri** (del Mónaco A.C.), **César Torres** (del A.C. de Portugal), **Yvon León** y el suizo **Ernest Buser** (Presidente de la Federación Internacional de Karting).

Finalmente, el otro punto destacable es el relativo a la ampliación de la escala de puntaje de F.1. hasta el piloto clasificado 8º ó 10º, para lograr repartir los puntos entre más equipos, ya que en los últimos años se acentuó la polarización por la cual las unidades se concentraron principalmente



*Ayrton Senna saluda con brazo en alto, mientras Balestre lo aplaude...*

en los cuatro "top-teams". De todos modos, este tema será definido en la reunión de febrero y su aplicación será ya en 1991.

Asimismo, el pasado viernes se realizó en París la entrega de los premios correspondientes a los campeonatos mundiales de la temporada 1990.

## RAMOS, COCHO Y SUS VERSIONES DEL TOQUE

**Eduardo Ramos:** "Lo estaba pasando a Cocho por afuera, cuando él se cerró. Seguí acelerando y él continuó barriendo la pista y así se produjo el toque, que por la forma en que se venía no pude evitarlo.

Lamento que haya terminado de esta forma este lindo duelo que manteníamos con Cocho. Para mí fue una carrera muy difícil y exigente, que por sobre todas las cosas me dio la satisfacción de haber podido estar en el podio."

**Cocho López:** "Pienso que Ramos no tuvo mala intención, pero que se equivocó en la maniobra. Venía muy cerca mío, y seguramente no vio donde debía frenar, y me embocó de atrás, como se dice habitualmente.

Estaba poniendo tercera, cuando siento que me agarra y me lleva durante unos metros, haciéndome seguir de largo. No creí necesaria ninguna denuncia, porque ahí estaban los veedores y ellos vieron realmente lo que ocurrió. Por encima de este hecho, que me costó un lugar en el podio, igual quedé conforme con el rendimiento del auto, que ahora es responsabilidad de Juanjo Monteagudo, y su equipo, el que integran el gallego Fernández y Fabián Antelo. Tuve un ritmo veloz y consistente, y haber comprobado eso es más importante que cualquier otro resultado estadístico."



un trompo terminara con sus chances al podio; y cerrando la primera decena de clasificados, **Landa, Fineschi, Oscar Aventín, Nesprías y Luaces** se anotaron en la lista, como recompensa a correctas actuaciones. Ahora el domingo, venidero Tandil tiene la palabra final, para este campeonato de TC que, cada vez, queda más cerca de Chivilcoy.

### TIRITAS DE ASADO

**ACCIDENTADOS.** Hubo dos y ambos en la final. El más serio fue **Carlos Miserda**, que se golpeó bastante fuerte contra el muro a la salida del Curvón. La demora en extraerlo creó alguna inquietud, que se disipó en buena parte con el informe inicial, que consignó que el piloto presentaba golpes en el pecho, pero sin ningún peligro para su vida. De todas maneras fue derivado al Sanatorio Güemes, donde también se asistió a **Ana De Caniglas**, la otra accidentada, acompañante de **Edgardo Lavari** y que resultó golpeada en el despiste del pampiano en la vuelta inicial.

**PIEDRAS PARA SATRIANO.** El propio **Emilio Satriano** aclaró lo sucedido con los inadap-  
tados —según dicen, pertenecientes a la





*Arriba: Delconte marca el ritmo de la segunda serie con Morresi, Oltra, Minervino y el malón a sus espaldas. "El rayo de Carapachay" anduvo fuerte bajo la lluvia. Izquierda: Buena tarea del marplatense Landa.*

**fórmula uno**

**EL RESCATE DE LOTUS**

Ha sido confirmado el "salvataje" del equipo Lotus de Fórmula 1. La prestigiosa marca creada por Colin Chapman estuvo a un paso de la liquidación. A los ya de por sí poco alentadores resultados, se sumó el retiro del apoyo de la tabacalera que los patrocinaba casi ininterrumpidamente desde 1968 a través de Gold Leaf, JPS y últimamente Camel. Lo concreto es que las gestiones de los dos socios de la firma, Peter Collins y Peter Wright, han sido exitosa, desembocando en la incorporación de un tercer socio, el alemán Horst Schübel, quien además será "patrocinante" del equipo. Schübel es nada menos que el dueño del team en el que corrió Victor Rosso en F3 alemana en 1986, saliendo Campeón en 1987 con Bernd Schneider como piloto. Para el año próximo los volantes serán Johnny Herbert y el finlandés Mika Hakkinen (Campeón de Fórmula 3 Inglesa). Para diseñar el nuevo auto ha sido contratado Gordon Coppuck (el creador del McLaren M23) y los motores serán Judd V8.

conocida barra brava de un modesto club de fútbol— que arrojaron piedras y frutas su auto, en momentos en que estaba listo para largar la final... Un hecho para tener en cuenta y prevenirlo, como también la presencia de infiltrados, en el grupo de hinchas. Algo que lamentablemente vemos cada vez con más frecuencia, especialmente en Buenos Aires.

**TROFEO ESPECIAL.** Además de la denominación de Premio "Juan Manuel Bordeau", estuvo en juego en la carrera de Turismo Carretera, el Trofeo Guillermo Quintana, en homenaje al colega también recientemente fallecido. Fue por iniciativa de la Asociación Corredores Turismo Carretera. Bien.

**LOS PROTAGONISTAS**



*Izquierda: Sonriente, "Tony" Aventín se paseó por el patio de boxes. La final agrandó su sonrisa. Derecha: Satriano largó muy atrás y tuvo que remar. El día se prestaba.*

**ANTONIO AVENTIN:** "Este era un momento que esperaba y necesitaba desde hace mucho tiempo, ya que casi pasaron nueve años desde que gané mi última carrera. Por eso tiene un significado especial y emocionante, y además por haberla logrado en un escenario donde siempre se negó, como lo fue el Autódromo de Buenos Aires. Pero esta vez las cosas se dieron, pese a que la lluvia complicó algo el panorama, ya que el buen trabajo que habíamos logrado en el auto durante la clasificación tuvimos que dejarlo de lado para la serie que se corrió con piso mojado. Por suerte en la final, la pista estaba seca, y pese a que hubo que trabajar volviendo a poner el auto como en clasificación, logramos tener el mismo excelente rendimiento del sábado. Esto nos hizo menos complicadas las cosas, y una vez que nos asentamos, pudimos pasarlo sin mayores problemas a Mouras y después controlarlo a Morresi. Con el abandono del "Pato", el panorama se simplificó, aunque en las últimas tres vueltas sentí un ruido y me asusté pensando que podía ser una goma."

auto mostró su verdadero potencial desde la serie, donde logramos una buena ubicación. En la final el auto anduvo muy bien en la primera parte, hasta que un inconveniente con el embrague y el desgaste de los neumáticos, muy exigidos en las primeras vueltas, comenzó a patinar, especialmente en la entrada de los mixtos y las horquillas y la segunda parte del curvón, que eran precisamente los lugares donde les hacía diferencia a mis rivales. Ahí se estabilizó. De todas maneras, haber llegado otra vez al podio me deja más que me conforme y me suma motivaciones para la carrera del domingo en Tandil.

**VICENTE PERNIA:** "Terminé muy bien un fin de semana que había comenzado con algunos problemas, por las roturas de amortiguadores que tuve en clasificación y que no me permitieron estar adelante en el ordenamiento. Pero le encontramos la solución, y el domingo el

**EMILIO SATRIANO:** "Realmente este cuarto puesto es como un triunfo para mí, por la posición en que largué la final y por lo que significa para el campeonato. El día comenzó complicado en la serie, por la lluvia y alguna equivocación nuestra en la suspensión, que hizo que nos pudiéramos mantener derecho al auto. Para la final cambiamos, y además se secó el piso, lo que nos permitió avanzar de a poco contando asimismo con la tranquilidad de saber que no estaba Castellano. No es la primera vez que debemos luchar desde atrás en el Autódromo. Pero esta vez nos fue muy bien, y ahora con 34,5 puntos en ventaja podemos ir con mucha mayor serenidad a Tandil, donde sólo nos hará falta llegar para poder alcanzar ese campeonato por el que tanto trabajamos con todo mi equipo."

**EN POCAS PALABRAS**

"Está bien. El auto mejoró, pero sigo sin tener resultados. Y si no los consigo a la brevedad, me van a comer los piojos..." (Jorge Oyhanart) "La remota posibilidad del campeonato no la tengo en cuenta. Para mí las chances se terminaron en Bahía Blanca" (Roberto Mouras, antes de la carrera); "Voy a ver si como se habla, le darán medio punto de compresión más al Dodge, porque de eso dependerá lo que haga el año que viene" (Juan Carlos Nesprías); "Cocho me golpeó una goma y por eso tuve que abandonar. Pero ya tendrá su vuelto en alguna otra carrera..." (Luis Del Conte); "Espero que las cosas me salgan bien estas dos últimas fechas, porque hasta ahora venimos pisando todo con el pie izquierdo..." (Roberto Caparello); "Muchachos, por el bien de la categoría, cuidense. No hay que llevar chatarra a Tandil..." (Norberto González, el comisario deportivo, en la charla previa y cuando se confirmó que pese a la lluvia había Turismo Carretera); "La pista no está difícil, está terrible..." (Varios pilotos luego de una vuelta de reconocimiento antes de las series); "El motor anda una barbaridad, pero el chasis no ayuda para nada" (Osvaldo Morresi); "A mi auto le falta velocidad, y sin velocidad en este circuito no se puede hacer nada" (Silvio Oltra); "Estas son las reglas del juego y hay que aceptarlas" (Oscar Castellano, luego de su abandono al pinchar un neumático).



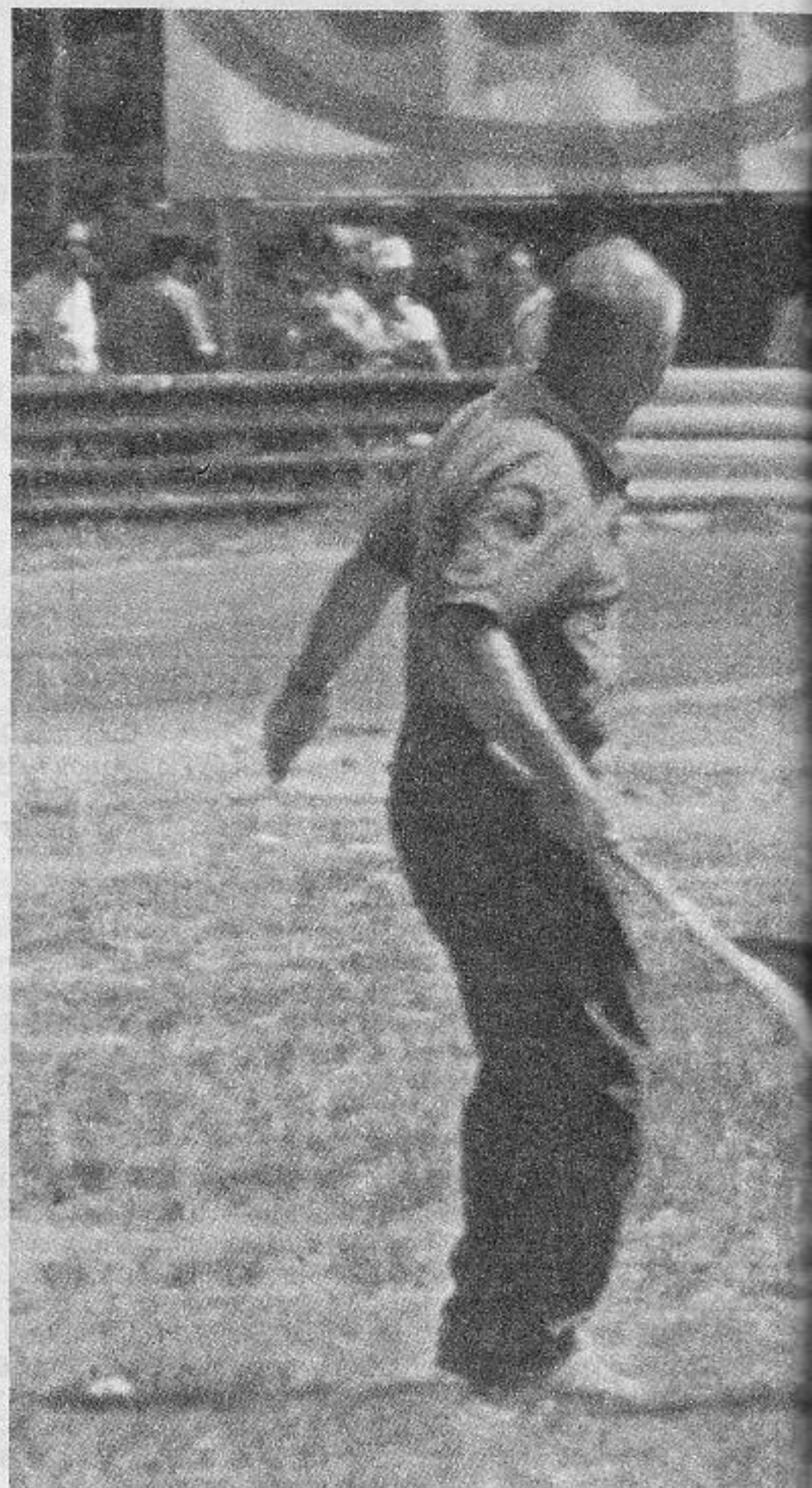


... **Y EL PA**



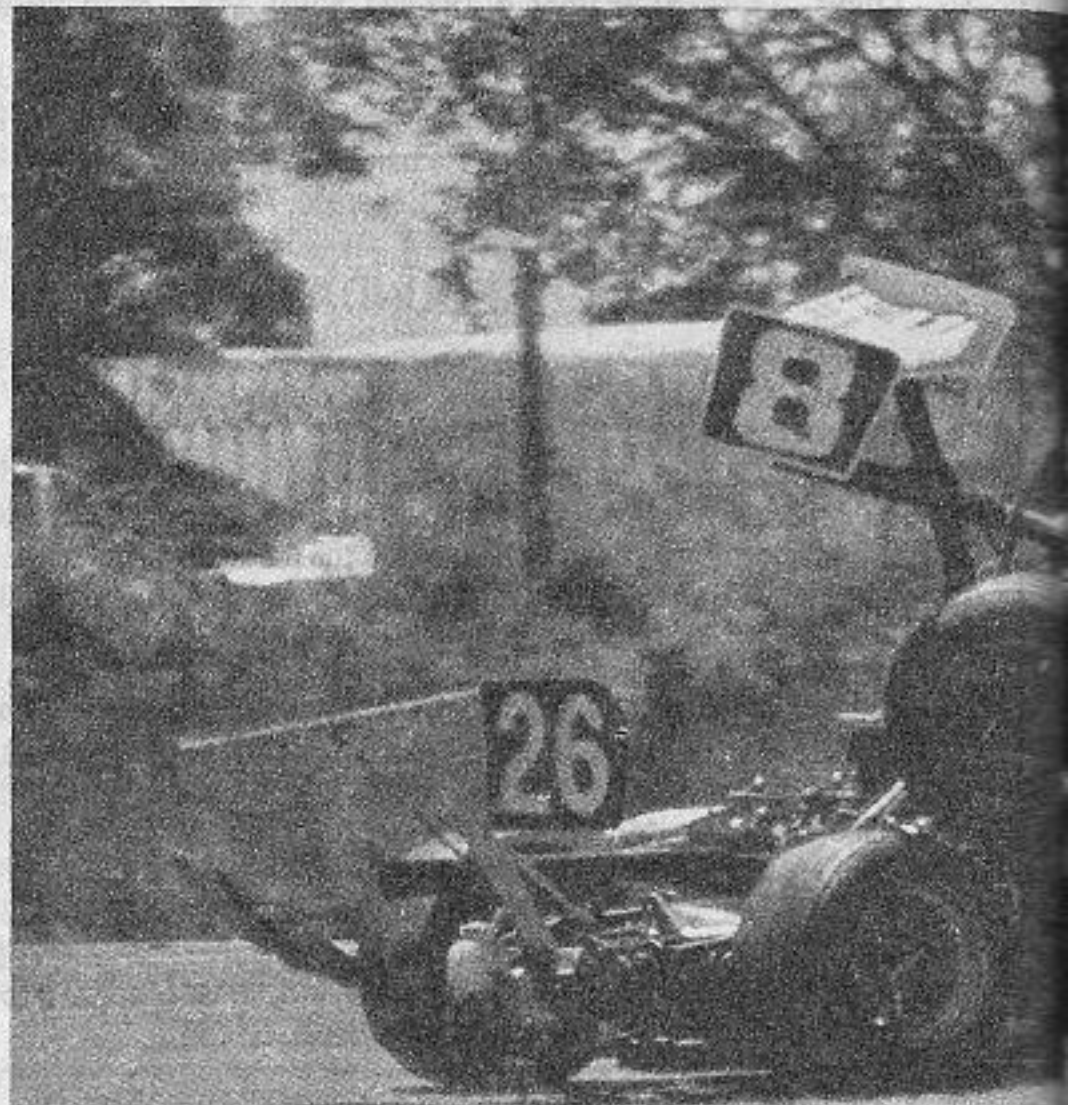
Por Eladio A. Falcón -  
Fotos: E. Bianco, J.  
Ferrández, E. Perrupato,  
D. Caro, C. Herdener y N.  
Silvero

**Foto izquierda:** Juntos, antes de la competencia, Gabriel Massei, y Gustavo Mandrini, vecinos y rivales en el torneo. Finalmente, prevaleció el de Marcos Juárez sobre el de Leones. **Foto mayor:** El "Tío" Rodríguez vuelca la bandera a cuadros sobre la nariz del auto de Massei; más atrás y casi pegadito, el más rápido de la categoría, Rolando Gorrini. **Abajo, izquierda:** El instante preciso en que el auto de René Zanatta vuela mientras el de Augusto Fonte mantiene su horizontal... Una maniobra desafortunada para ambos, quienes así perdieron todas sus posibilidades... que eran muchas. **Abajo, derecha:** Carlos Palumbo (3º) y Gustavo Mandrini (4º); el de Nueve de Julio lo mantuvo a raya siempre.



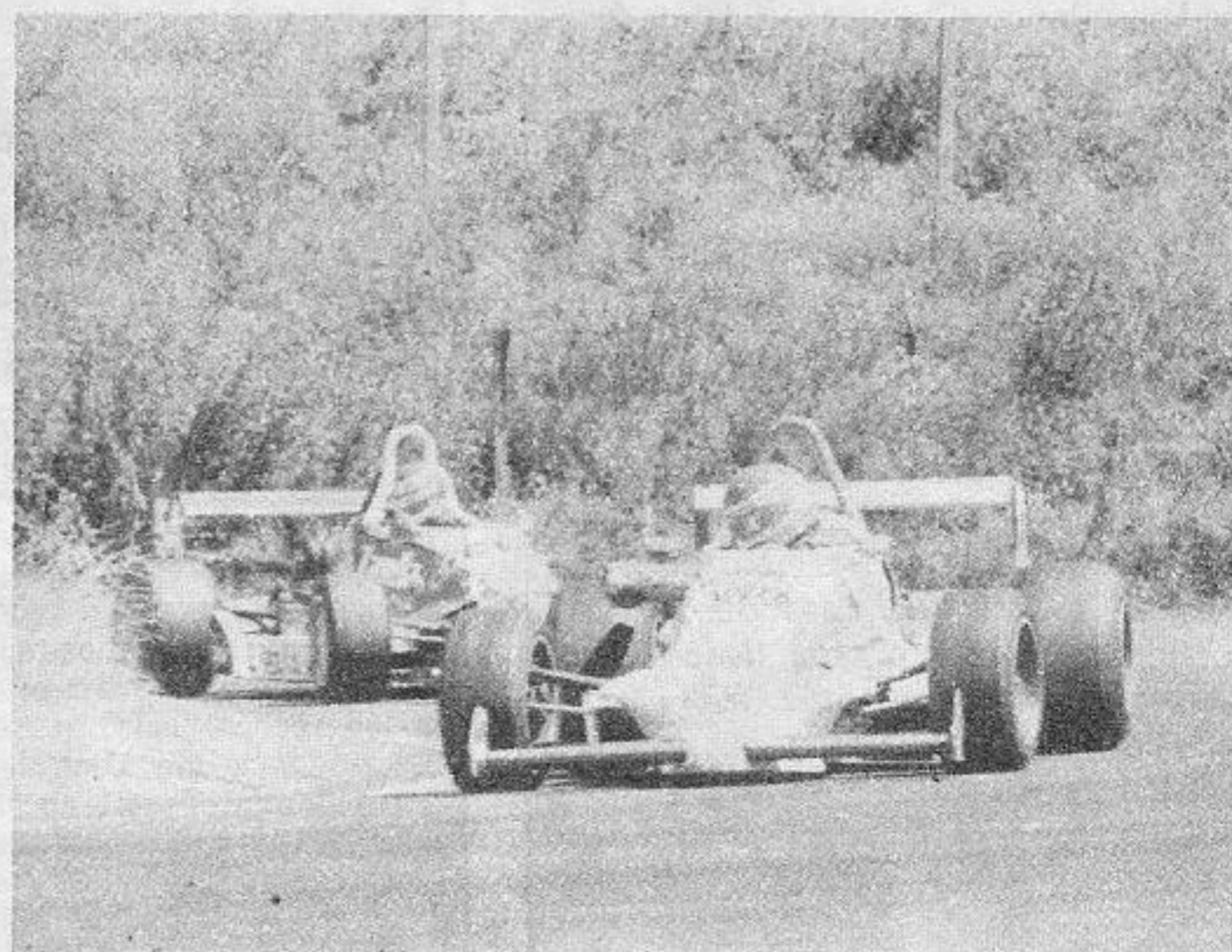
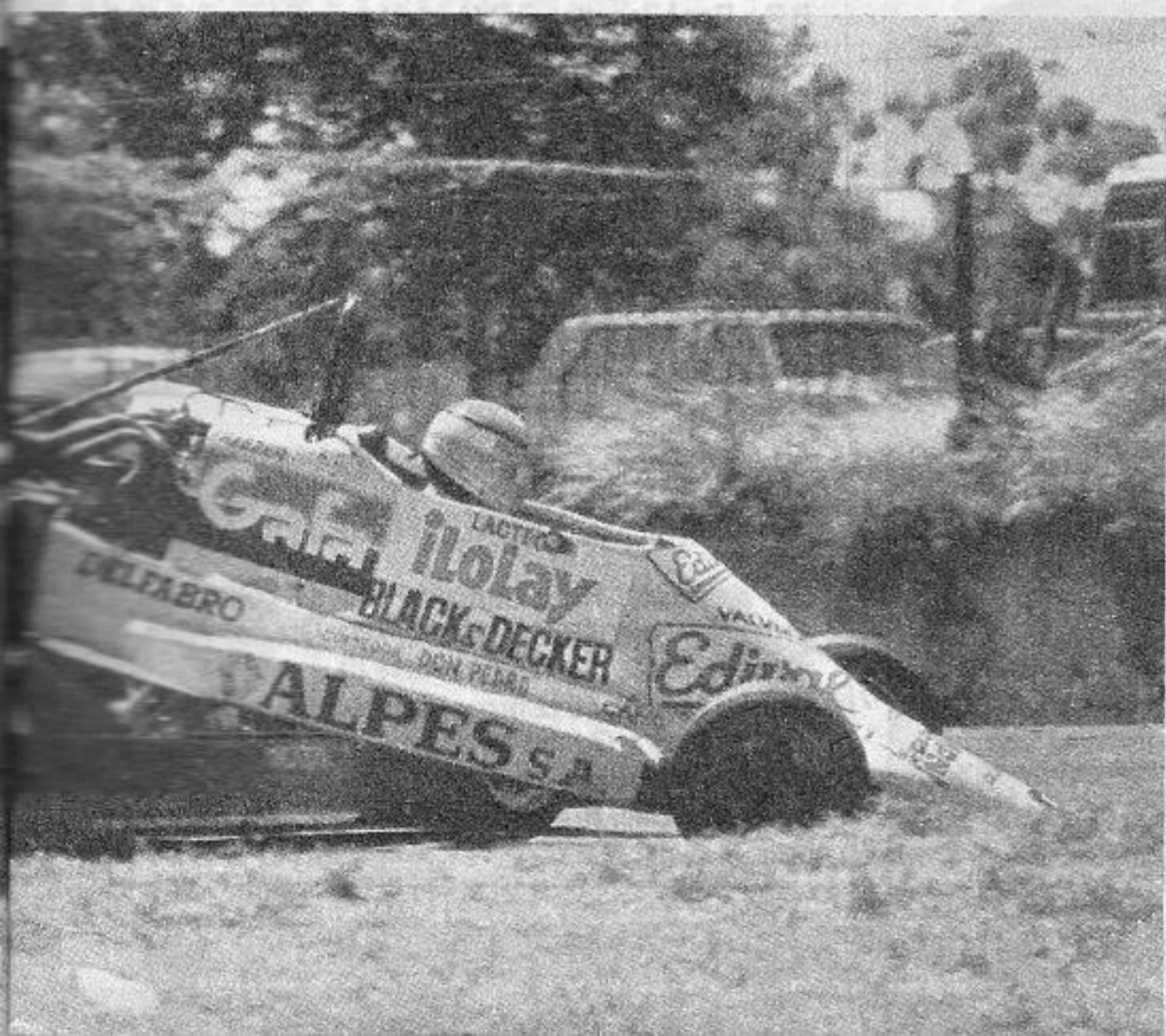
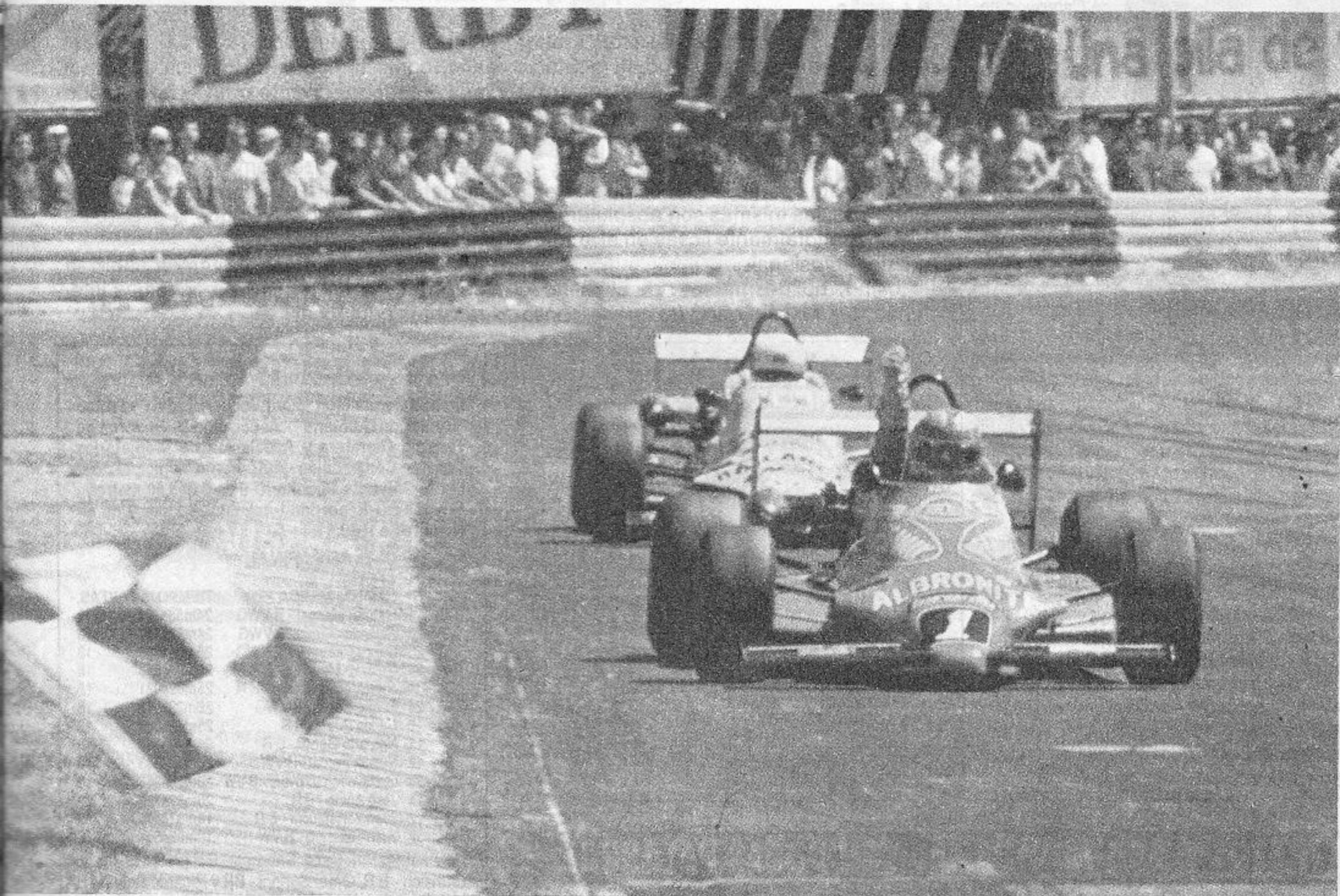
Llegó la undécima y última competencia del año de la Fórmula Dos Nacional, y de su mano, la definición del título 1990 que tenía dos aspirantes excluyentes: Gabriel "Pato" Massei y Gustavo Mandrini, el "León" de Leones. La lucha previa, entablada en las pruebas clasificatorias, hacía prever una buena carrera a pesar de que el fantasma de la lógica especulación —teniendo en cuenta el cetro que estaba en juego— andaba rondando el circuito N° 9 del "Oscar Alfredo Gálvez". Aquéllas lo mostraban a Rolando Gorrini —dueño de un auto súper veloz— contundente y firme, mientras Augusto Fonte lo escoltaba a sólo 22/100. Tercero era Massei, seguido por René Zanatta y Carlos Palumbo, mientras que recién en el sexto lugar aparecía Mandrini a 1 s 06/100 de su directo rival.

Las tres cuartas partes del trámite de la carrera confirmaron el antecedente; Gorrini dominaba a voluntad con Fonte y Zanatta como escoltas al principio —hasta que un toque los dejó sin chaces a ambos—, y con Massei y Palumbo como tales después. Mandrini, que había largado desde la sexta posición, se mantenía expectante y con ese resultado era el nuevo campeón, mientras el de Marcos Juárez se mantuviera en el segundo lugar. Empero, Gorrini y Massei tienen un preparador en común, Guillermo Maldonado, y tal como estaban planteadas las cosas, era de esperar un circunstancial juego de equipo... A pesar de las declaraciones posteriores de ambos, y de que no pudo comprobarse una orden expresa desde los boxes, faltando dos giros para el final Gorrini y Massei intercambiaron las posiciones. Lo dicho,



N, HASTA QUE A MASSEI SE LE SIMPLIFICO LO DE GORRINI

# TO CAZO AL LEON



## LOS PROTAGONISTAS



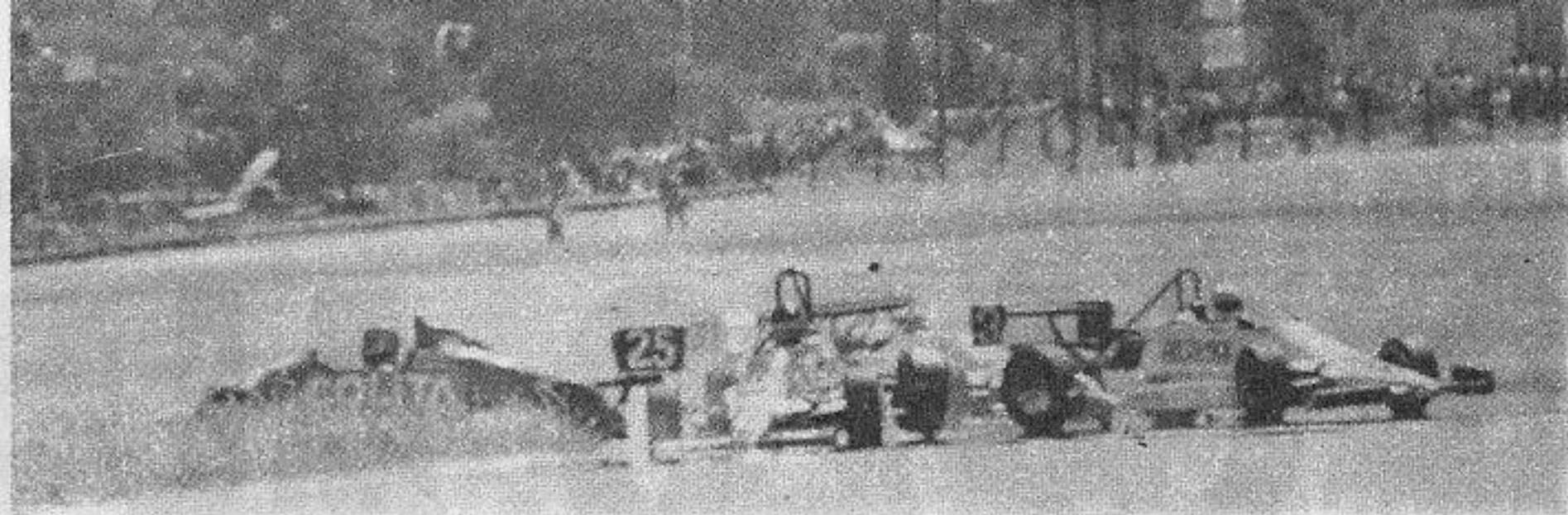
La mala fortuna tronchó la posibilidad de que Gorrino peleara el Campeonato. Se llevó ocho "poles", tres triunfos y cinco records de vuelta. Apabullante, igual.

**GABRIEL MASSEI:** "Si Rolando Gorrini no tenía algún problema mecánico, habría sido imposible alcanzarlo. Su auto era mucho más rápido en los tramos veloces y aunque yo recuperaba un poco en lo lento, no podía igualarlo. Previamente no charlé nada con él con respecto a un probable juego de equipo. Estoy contento con este nuevo campeonato, pero soy consciente de que hay que trabajar mucho para poder estar adelante".

**ROLANDO GORRINI:** "Mi auto iba muy bien al principio y después comenzó a perder adherencia; presumiblemente una goma se haya gastado mal y eso ocasionó el inconveniente. Ahora, eso sí: se acabó el lirismo; ya soy un profesional del automovilismo y el año que viene quiero el Campeonato".

**CARLOS PALUMBO:** "Después del toque entre Zanatta y Fonte, hice una carrera muy tranquila ya que la diferencia con Mandrini la podía controlar a gusto. Cuando él se me acercó, yo sabía dónde estaba perdiendo tiempo, volví a acelerar y nuevamente me alejé".

**GUSTAVO MANDRINI:** "Hice todo lo que pude, mi auto no estaba para ir más arriba. Cuando me le acercaba a Palumbo, el aceite que él tiraba me ensuciaba todo el visor. Estoy triste, pero creo que yo ya había perdido el Campeonato en Balcarce. Con respecto a la definición del torneo, no voy a opinar".



Revelo general. Cantú se tocó con Gjurisich, y Suriani se lleva por delante a este último; detrás e Indemne, Basco.

pudo verse claramente en los cronómetros que señalaron con seguridad, el momento en que Gorrini se fue dos segundos arriba en su tiempo normal de giro, para volver al registro de 1m20s recién cuando estuvo a la cola del Berta de Massei.

Aunque este tipo de actitudes no gusten a la mayoría, las mismas son absolutamente normales y totalmente lícitas en el automovilismo profesional.

Lo dicho, no desmerece en absoluto el torneo que Massei ganó (el cuarto conse-

cutivo), el cual fue cimentado a lo largo del año, como tampoco descalifica a Gorrini que —orden mediante o no— hizo lo que le pareció más conveniente. De todas formas, tenía que haber un perdedor y ése fue Mandrini, que quizá, como él mismo lo dijo, comenzó a perder el juego ya en Balcarce o en ese segundo y pico que lo separó de la punta antes de la carrera.

La semana que viene volvemos sobre la carrera, que dejó muchos más temas interesantes para tocar. ➔

### ORDEN DE LARGADA

1º) Gorrini, 1m19s650/1000 a 151,209 km/h.	
2º) Fonte, 1m19s677	3º) G. Massei, 1m19s917
4º) Zanatta, 1m20s722	5º) Palumbo, 1m20s958
6º) Mandrini, 1m20s985	7º) Cantú, 1m21s2893
8º) Surini, 1m21s985	9º) Basco, 1m21s325
10º) Saboretti, 1m21s490	11º) Gjurisich, 1m21s656
12º) Martín, 1m21s710	13º) Guidi, 1m22s019
14º) Yanantuoni, 1m22s128	15º) Forcat, 1m22s590
16º) C. Rossi, 1m23s185	17º) Ballari, 1m23s254
18º) Malta, 1m23s271	19º) Stefanini, 1m23s292
20º) Anino, 1m23s381	21º) Gentili, 1m23s960
22º) G. Grinóvero, 1m24s530	23º) Fasanelli, 1m24s530
24º) Sanabria, 1m25s687	

### CLASIFICACION

Premio Coronación "Juan Manuel Bordeu" - Trofeo "Guillermo Quintana" - Asociación Corredores de Turismo Carretera y Asociación de Propietarios Turismo Competición - Autódromo Municipal "Oscar A. Gálvez" - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros - 18 vueltas - Recorrido total: 60,219 km. - 8 de diciembre de 1990.

#### FINAL

POS.	Nº	PILOTO - MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	1	Gabriel Massei - B VWG	24m56s523	18
2º	21	Rolando Gorrini - B VWG	24m57s167	18
3º	23	Carlos Palumbo - B VWG	25m06s696	18
4º	54	Gustavo Mandrini - B R	25m08s273	18
5º	31	Juan Manuel Basco - B R	25m09s021	18
6º	25	Sergio Cantú - B VWG	25m23s946	18
7º	16	Carlos Rossi - B R	25m52s359	18
8º	11	Norberto Gentili - B R	26m00s752	18
9º	42	Nelson Forcat - B VW	26m13s943	18
10º	28	Gustavo R. Grinóvero - B VW	26m13s943	18
11º	14	José Anino - B R	25m52s766	17
12º	27	Juan Yanantuoni - B R	18m37s460	13
13º	32	Juan Fasanelli - B VW	19m07s501	13

**No clasificaron:** Oscar Saboretti - B R (9 v.); Guillermo Gjurisich - B R, Omar Suriani - B R y Ricardo Ballari - B VW (8 v.); Henry Martín - B FR (7 v.); Augusto Fonte - B R y René Zanatta - B R (4 v.); Nelson Guidi - B R (3 v.), Eduardo Sanabria - B R y Fabián Malta - V VWG (2 v.) y Gustavo Stefanini - B R (1 v.).

**Promedio del ganador:** 144,861 km/h.

**Récord de vuelta:** Gorrini, en la 9na., en 1m20s897/1000 a 148,878 km/h.

**No largó:** Juan Carlos Oddo - Ra F125.

**Ref. (por marcas):** B VWG, Berta-Volkswagen Gacel; B R, Berta-Renault; B VW, Berta-Volkswagen, B FR, Berta-Fiat Regatta; Ra F125; Ralt-Fiat 125.

**Nota:** Las fracciones de segundos están expresadas en milésimas.

### CAMPEONATO

#### POSICIONES FINALES DISPUTADAS

Mar del Plata, Río Cuarto, Nueve de Julio, San Jorge, Buenos Aires, Rafaela, Alfa Gracia, Allen, Paraná, Balcarce y Buenos Aires II.

**Gabriel Massei, 56 puntos;** (Campeón); Mandrini, 54 (Subcampeón); Gorrini, 46; Suriani, 22; Zanatta y Basco, 21; Palumbo y Gjurisich, 12; Fonte, 6; Martín y Cantú, 5; Solmi, R. Grinóvero y Saboretti, 4; Anino, 2; Malta, 1 punto.

## RETRASOS Y ABANDONOS

**Fabián Malta:** Rompió el motor (Ab.). **Eduardo Sanabria:** Se le rompió la dirección en la bajada del Tobogán (Ab.). **Nelson Guidi:** Fallas de puesta a punto en el impulsor Gacel que estrenaba en la oportunidad (Ab.). **René Zanatta:** Toque con Augusto Fonte a la salida de la horquilla (Ab.). **Henry Martín:** Problemas de temperatura (Ab.). **Ricardo Ballari:** Caja trabada en segunda velocidad (Ab.). **Omar Suriani:** Se llevó por delante a Gjurisich (Ab.). **Guillermo Gjurisich:** Toque con Cantú y luego fue embestido por Suriani (Ab.). **Oscar Saboretti:** Fundió el motor, probablemente debido a la rotura de la bomba recuperadora de aceite (Ab.). **Juan Fasanelli:** Rompió la punta de eje derecha en la bajada del Tobogán; pegó de frente contra el guardrail y afortunadamente salió ileso. **Juan Yanantuoni:** Rompió el motor. **Nelson Forcat:** Tuvo problemas con los frenos y realizó varios trompos. **Norberto Gentili:** Durante todo el fin de semana su auto tuvo una falla que el equipo no pudo identificar. **Carlos Rossi:** Agotamiento físico. **Augusto Fonte:** Toque con Zanatta (Ab.).

## EN POCAS PALABRAS

**René Zanatta:** "Por fin había podido encontrar la falla que me tuvo a maltraer durante muchas carreras, y tenía un auto perfectamente equilibrado. El toque se produjo cuando ya lo había superado a Fonte y él se cerró. Creo que fue una mala maniobra". **Augusto Fonte:** "No quiero polemizar con respecto al toque. Cuando salí de la horquilla para hacer la 'isla', me encontré con Zanatta y el accidente fue inevitable. Me quiso pasar en un lugar donde no se podía".

**Gustavo Grinóvero:** "Para mí todos los circuitos son nuevos y voy tranquilo, tratando de hacer experiencia".

**Leopoldo Cumini:** "El balance de la F.2 Nacional a lo largo de todo el año fue muy positivo en todo sentido. Nos hace falta cierto apoyo económico y en tratar de obtenerlo estamos. Reglamentariamente no vamos a tocar nada, la paridad que existe en la categoría no lo aconseja". **Norberto Gentili:** "Todavía no sé qué voy a hacer el año que viene, pero seguramente no estaré inactivo. Terga posibilidades de hacer un T.C. o de seguir en F.2 con un motor Gacel de Mario Riva". **Juan Manuel Basco:** "Tuve muchos problemas de puesta a punto. En carrera largué bien y estaba sexto en la primera curva, pero Cantú no me vio y me cerró; tuve que levantar y remar desde el 12º lugar".

# CÚPULAS *con toda la fibra*



- KITS VAN PARA FORD
- CHEVROLET • DODGE
- EQUIPAMIENTO PARA TRAFIC Y VOLKSWAGEN

Avda. Mitre 1130  
(c.p. 1602) • FLORIDA • TEL. 760-8995

## PROTEJASE DEL FUEGO

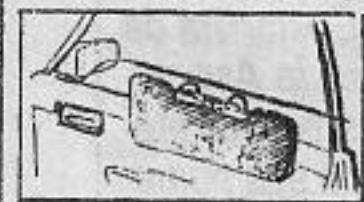
### NOVEDOSO EQUIPO DE EXTINCION PARA COMPETICION

- Sistema combinado de alta seguridad, acciona el matafuego y corta la corriente.
- Accionamiento a distancia por CABLE COMANDO
- Utiliza HALON 1211
- Peso ligero
- Construido totalmente en aluminio duro (DURAL)
- Permite utilizar separadamente el corta-corriente
- También para uso particular, náutica, casas rodantes, ambulancias, etc.

HOLMBERG 4777 (1430)  
Capital ☎ 541-5086

## VISERA PARASOL MULTIPOSICION

VISERAS ORIGINALES PARA TODOS LOS MODELOS



- Aplicable en todo tipo de superficie vidriada de automóviles, camiones, maquinarias agrícolas, vales, náuticas, aéreas, casas rodantes, etc., etc.

Pat. At. Nº 318389

Talleres Plásticos Fábrika: ITUZAINCÓ 546 (a 1/2 cuadra de Ruta 8 Km. 20,800)  
**PECARI S.R.L.** (cp.1657) LOMA HERMOSA - 3 de FEBRERO - Tel. 769-1444/4172

## NEUMATICOS



- PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
- ALINEACION Y BALANCEO
- TREN DELANTERO

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

Castro Barros 1652  
Av. J. de Garay 3772/80  
Tel. 922-0818  
Cochabamba 4245  
Cap. Fed.  
Tel. 922-6683

## ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

## TITO VITELLI

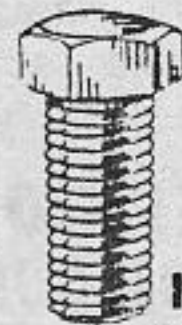


COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA Y AUMENTAMOS LA POTENCIA

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

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL. 855-0134

## TALLER GONZALEZ



INSTALADOR ESPECIALIZADO DE INSERTOS HELI-COIL

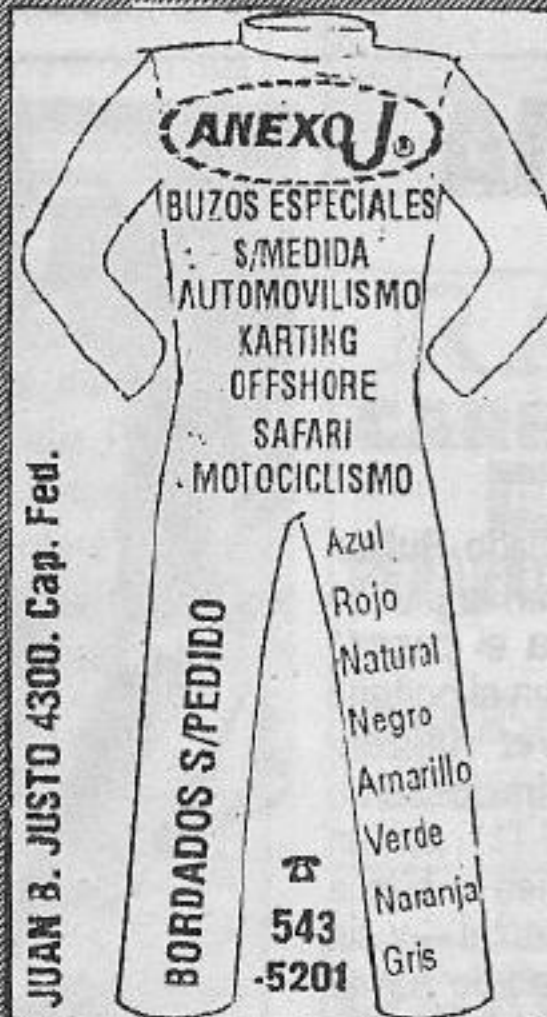


La solución para tener roscas resistentes.



ENVIOS AL INTERIOR

FRENCH 863 (cp. 1708). MORON.  
TEL: 628-0737 - Part.



JUAN B. JUSTO 4300. Cap. Fed.

## JOSE MASCOTRA

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

JOSE P. VARELA 6015. CAP.  
TEL. 642-5584

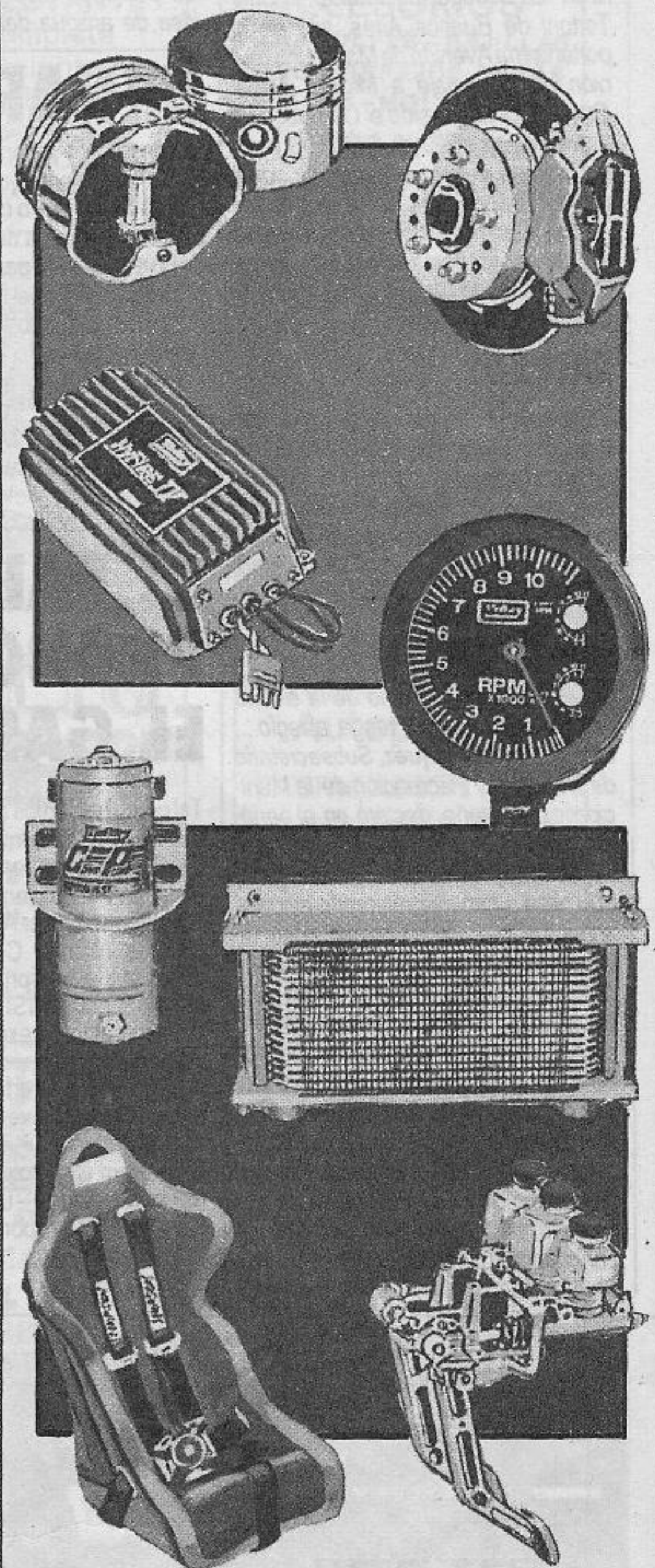
Distribuidor Oficial:

Pistones **NaVellac**

# Ferrea

RACING COMPONENTS

Alta Tecnología Europea y Americana

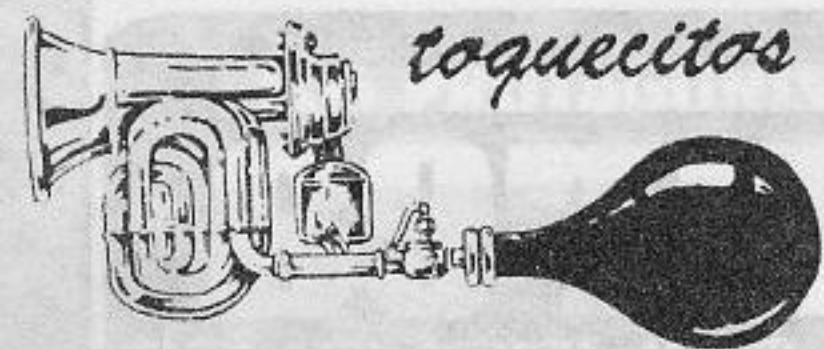


## DOBLAS 892

(Esq. Directorio). CAPITAL FEDERAL (cód.1424).

TEL. 922-5065. Fax 982-5685. Tel. Trans. 449-3757

toquecitos



## HOMENAJEAN A GUERRA

Este jueves 13 de diciembre se realizará en "La Bodega" del tradicional Café Tortoni de Buenos Aires, sito en la porteñísima Avenida de Mayo, una reunión de homenaje a Miguel Angel Guerra por haber sido el Campeón de la temporada 1989 de T.C.2000 y por su dilatada y exitosa campaña como piloto. En la oportunidad habrá diversos espectáculos artísticos y a posteriori, se le entregará al homenajeado un pergamino realizado por el pintor Roberto Cymes.

## SALUDOS

Se aproximan las Fiestas de fin de año y con ellas comienzan a llegar a nuestra redacción tarjetas de salutación, deseándonos felicidades. Por ellas, gracias a Roberto Marchese, Juna Carlos Pace y Jorge "Bicho" Del Buono.

## AUTODROMO SIN ARREGLO

No es que el autódromo de la ciudad de Buenos Aires no tenga arreglo..., sino que Luis Vázquez, Subsecretario de Deportes y Recreación de la Municipalidad porteña, declaró en el periódico Diario Popular del 5-11-90, refiriéndose al predio sito en Villa Lugano, que pese a haberse mejorado algunos aspectos tales como boxes, corte de césped, sanitarios, vidrios, luz y vigilancia, además de la refacción de algunos otros boxes, la comuna porteña no puede poner a punto el autódromo para la Fórmula Uno, por falta de plata. Sin embargo, comentó que dos empresas que fabrican neumáticos de F.1 solicitaron el circuito para probar... Por último, anunció que en 60 días se hará el llamado a licitación y en otros 60 se concretará la adjudicación. Una de las dos empresas a que se

refiere el funcionario es, obviamente, **Pirelli**, que ha demostrado un notable interés en efectuar algunos ensayos en el autódromo "Oscar A. Gálvez".

## EL PROFESOR DEL BUONO

Jorge Del Buono, el experimentado navegante y múltiple Campeón Argentino de Rally, está ocupándose de un proyecto de enseñanza. En efecto, en los próximos meses concretará una idea de antigua data: formar, junto a

otra gente, una escuela de rally para quienes pretendan iniciarse en esta disciplina como pilotos o navegantes. Serían jóvenes sin experiencia, mientras que los cursos tendría lugar en un ámbito adecuado en cuanto a su topografía, infraestructura y aislamiento. Seguiremos informando sobre este interesante proyecto.

## FESTEJO CON BULLA

El pasado miércoles 5 de diciembre, el

Arrecifes Automóvil Club y las fuerzas vivas de esa ciudad bonaerense agasajaron a **Rubén Bulla**, con motivo de la obtención de su segundo campeonato consecutivo en el C.A.P. Entre otras caracterizadas presencias, asistieron al ágape el ingeniero **Rafael Sierra**, **Carlos Marincovich** y **Luis Di Palma**, así como innumerables amigos y admiradores del Bicampeón arrecifeño. El colega **Oscar Giaccone** ofició de maestro de ceremonias y la velada duró "hasta que las velas no ardieron".

## FERRETI EN LA VUELTA DE VILLANUEVA

**Carlos Ferreti** se impuso en la Segunda Edición de la Vuelta de Villanueva. La competencia, en la que estuvo en juego el Trofeo "Octavio Justo Suárez", contó con la organización del Villanueva Football Club del partido bonaerense de general Paz y agrupó a cupecitas de T.C. del Ayer. Los participantes debieron recorrer en dos oportunidades un trazado mixto de asfalto y tierra, de 55 km., ubicándose a continuación del ganador, **Edmundo Marsilla**, **Omar Salas**, **Cacho Mesía** y **Juan Estorto**.

## A.C.T.C. PARALELA

El pasado sábado 8 de diciembre, en un restaurante de la Av. Costanera de la ciudad de Buenos Aires, la Asociación Cupecitas del Turismo Carretera reunió en una comida a sus numerosos adherentes y amigos, para entregar los premios correspondientes a la culminación de la temporada 1990. Bien.

## AUTODROMO RIOJANO

Según nos informa **Claudio Palumbo** desde La Rioja, el autódromo de esa capital (tomado a su cargo por el Auto Club La Rioja, que preside **Hugo de los Reyes**) está siendo sometido a un trabajo de forestación y se estudian proyectos para el techado de boxes, la construcción de sanitarios, túnel de in-

## MINARDI PREOCUPADO

El constructor italiano **Giancarlo Minardi** expresó durante los días del "Motor Show" de Bolonia que: "espero que los problemas que hubo en la Argentina recientemente, no conspiran contra la situación de **Néstor Furlan**", en alusión a que el programa de Furlan para 1991 establece que, corriendo una temporada de Fórmula 3000 para **Farnetti**, acceda como piloto de pruebas al equipo Minardi. La presentación del team se realizará el 8 de enero en Faenza y allí estará el auto nuevo con el motor **Ferrari V12**, y también estará **Néstor Furlan** en calidad de "tester" oficial junto a los pilotos titulares **Pierluigi Martini** y **Gianni Morbidelli**. Por otra parte se realizó el domingo 9/12 la tradicional carrera-exhibición de Fórmula 1 "Indoor", dentro del cronograma del Motor Show. En el circuito de 1.300 metros se impuso **Morbidelli** con el **Minardi-Cosworth**, seguido por **Grouillard** con un **Osella-Cosworth**. También corrieron **Lehto** (Dallara-Cosw), el portugués **Pedro Chaves** (Coloni-Cosw.) y **Domenico Schiatarella** (EuroBrun-Judd).

## DI PALMA PROBO EL GAS

Tal como habíamos anunciado, **Rubén Luis Di Palma** compitió en la prueba de Stock Cars realizada el pasado domingo 2 de diciembre en el porteño Autódromo "Oscar A. Gálvez", utilizando Gas Natural Comprimido como combustible del Torino N° 111, con un equipo marca ANSI. Si bien lo hizo a título meramente experimental —y sin siquiera tener la posibilidad de sumar puntos para ese certamen—, el interés mayor de esta novedad reside en que es la primera vez —que tengamos noticia— que un auto de carrera —pistero, por añadidura— utiliza gas para ese fin. Volveremos sobre el tema.



TransCard

100%

74220018

VTO 07/99

EMPRESA ATLANTICA

OSVALDO PEREZ

TransCard

seguridad en transacciones.

# RECALDE TRABAJA EN KENYA

Como si nunca hubiera ganado allí, Lancia desarrolla intensivos tests en Africa. Recalde-Christie dan fe.



A partir de la tercera semana de noviembre, Jorge Recalde y Martín Christie se encuentran en Kenia iniciando el extenuante programa de ensayos previos que el equipo Lancia-Martini tiene previsto para encarar el rally Safari que, por el Campeonato Mundial, se desarrollará en ese país de la costa este africana, entre el 27 de marzo y el 2 de abril de 1991. En efecto, los argentinos comenzaron el desarrollo complementario de la versión del Delta HF Integrale 16 válvulas para esta muy especial y dura competencia. La primera etapa de su trabajo consistió en recorrer toda la ruta con un vehículo para todo terreno, "anotando" las referencias. Posteriormente y dividiendo el recorrido en sectores, el equipo italiano se abocó a una tarea más especializada. Como culminación de estas pruebas, el departamento Experimental del equipo Lancia tiene previsto, como en otras ocasiones, un simulacro de rally. Recalde y Christie retornarán a nuestro país a principios de la próxima semana, pero retomarán luego su trabajo en Kenia, abocándose posteriormente a nuevas pruebas técnicas y a los entrenamientos para esta carrera, donde intervendrán con un auto oficial integrando, como ya anunciáramos, un programa que también incluye Acrópolis y el Rally de Argentina.

## FORMULA TRES MIRA AL FUTURO

Mario Biagini: "Quizá cambiemos de marca de chasis para el '91. ¿Ralt? Sólo como hipótesis".

José Avallone Neto: "Si seguimos en la F.3 Sudamericana con el equipo Daccar, me gustaría hacerlo con chasis Dallara, los más evolucionados conceptual y técnicamente, refiriéndonos a los nuevos modelos".

Guillermo Kissling: "Tratamos de encontrarnos con el presidente Menem para informarle sobre la proyección de la categoría y su importancia en los proyectos de integración sudamericana, lo que coincide con la visión e imagen que tiene el Gobierno. Hace tiempo que la especialidad posee esa filosofía y ahora que todo ello es una realidad,

queremos seguir formando parte del proceso".

Juan Pablo Diniz: "Probé durante 40 giros en Snetterton, Inglaterra, un Reynard 90D-Mugen de Fórmula 3000 perteneciente al equipo Madgwick-Mansell y que corriese Andrea Montermini. Fue una buena experiencia, que se dio por gestión de Teo Da Silva, representante Reynard en Brasil. La mayor diferencia con el F.3 la encontré en potencia y aceleración, que hacía difícil la aproximación a las curvas. Quedé a 1,5 segundos de Montermini (quien giró en otros días). Si se dan las condiciones económicas, iré al torneo inglés de F.3000; sino, seguiría en F.3, en Gran Bretaña o Sudamérica."

## Fin de año... a toda velocidad

IMPRESSION PUBLICIDAD SRL  
HIPOLITO YRIGOYEN 820 2° I  
(1086) TEL. 334-9882

### SCARONE

Hnos.  
PALIER FLOTANTE  
reforma completa  
también Delanteros:  
Willys - Ika - Dana 25/44  
Av. WARNES 1702  
esq. N. OROÑO  
Tel. 581 - 1601

### PAMPA CAR S.A.

ACCESORIOS  
PARAGOLPES - REJILLAS  
FAROS-ESPEJOS-TAZAS  
OPTICAS-MOLDURAS

ENVIOS AL INTERIOR  
DORREGO 105 (CAP)  
☎ 854 - 0197

### AUTO LOOK

desea  
felices  
fiestas



STEREOS - AIRE ACONDICIONADO - ACCESORIOS -  
ALARMAS \* COLOCACIONES \*

WARNES 939  
Tel. 854-8403 / 856-4712

Honorio Pueyrredón 2028  
Tel. 581 - 4898

### RATTO CARBURACION

REPUESTOS

REPARACION •  
• RECAMBIOS  
ENCENDIDO  
belaustegui 300  
TEL 804 1147

### INDU-GOM Autopartes

FABRICACION DE  
MANCHONES PARA  
TODAS LAS MARCAS

Guaqueguaychu 1955  
te 566.1877

### RENOTODO

REPUESTOS-ACCESORIOS  
LINEA RENAULT

ENTREGA A DOMICILIO  
EN EL DIA CAP. Y BSAS  
ENVIOS AL INTERIOR

Paysandu 2389  
TEL 582-7165

### TAPICERIA



apoyabrazos paneles  
butacas Parasoles

BATALLA DEL PARI 471  
(All. WARNES 1100 - CAPITAL)  
Tel. 855-0449

### ESCAPES MARLIT

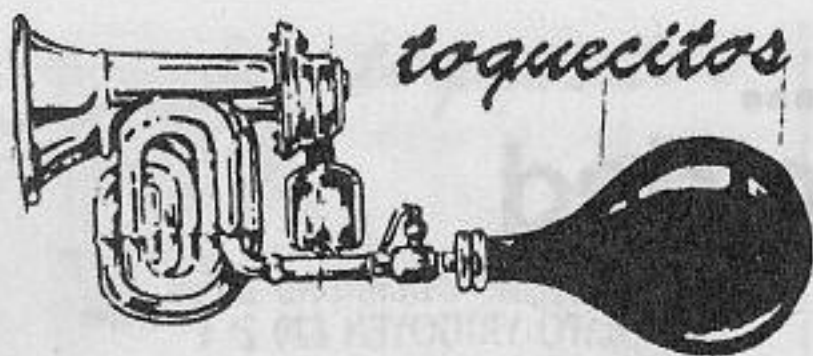
60 años en el país  
ORIGINALES IMPORTADOS  
DEPORTIVOS **BRONCO**

JUAN B. JUSTO 3225  
T. E. 855 - 2094

### Casa DEMETRIO

VENDE REPUESTOS DE  
TODAS LAS CLASES  
ESPECIALIDAD EN

CHEVROLET  
San Lorenzo 3442  
R. de Escalada Este  
TEL 242 - 3335



toquecitos

greso a boxes y otras obras menores. Se busca poher el trazado de 3.600 metros (muy interesante) a la altura de los mejores del país, para poder recibir así a las categorías nacionales, ausentes de él desde 1985.

## ¿GURINI CON RULLO EN SAN PABLO?

La semana pasada circuló la versión de que Néstor Gurini iría a la carrera de San Pablo —la última de la F.3 '90 con el equipo de Oreste Berta.

Sin embargo, Rubén Rullo nos dijo: "El jueves 6 estuvo Gurini a última hora de la tarde y nos confirmó que correría en San Pablo con el Reynard de nuestro equipo. Nosotros ya estamos cargando los autos y el resto del equipamiento para salir este lunes 10 hacia Brasil." Pensamos que el tema estaba acabado, pero en el Autódromo, durante el fin de semana, hubo algunas otras versiones que continuaban indicando una posible vinculación Berta-Gurini, y cierto contacto en la semana. No dimos con el piloto, pero Rubén Rullo reiteró lo expresado el viernes, agregando: "Ayer sábado estuvo Gurini otra vez en el taller y

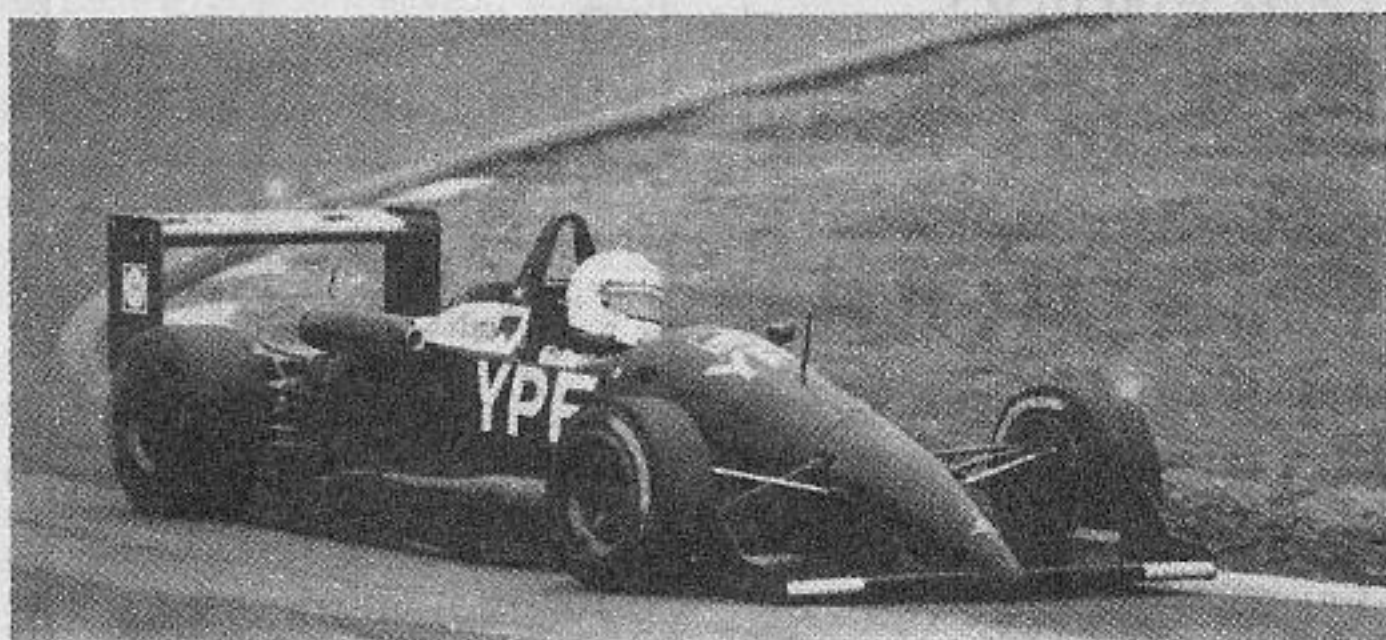
# RENAULT PREMIO A SUS CAMPEONES

El pasado jueves 6 de diciembre, Renault Argentina agasajó a sus pilotos junto con el periodismo especializado, con motivo de la culminación de la temporada 1990. La reunión, llevada a cabo en horas de la noche en el Club Alemán de Equitación de la ciudad de Buenos Aires, se caracterizó por el tono amable y distendido. En la oportunidad el Director General, ingeniero Jesús Peón, acompañado por directores de la empresa y miembros de la Asociación de Concesionarios de la marca, hicieron entrega de trofeos recordatorios a los campeones de cada categoría: Juan María Traverso (T.C. 2000), Gabriel Rales-Raúl Campana (Rally Argentino), Carlos Menem-Víctor Zucchini (Rally Sudamericano), Pablo Peón (Turismo Pista), Omar Martínez (Fórmula Renault Elf). Asimismo, fueron galardonados Guillermo Kissling por su intervención en F.3 Sudamericana, Gustavo Mandrini por sus excelentes actuaciones en las Fórmula Dos Nacional, y Marcelo Rales por haber conducido el auto nacional mejor clasificado en la última edición del Rally de Argentina.

Como detalle original, vale mencionar que cada entrega de premio fue prologada por un comentario pertinente de diferentes periodistas, aunque sin embargo, la "revelación" de la jornada fue la destacada labor del ingeniero Bogdan Markiewicz, responsable técnico de competición, como ¡maestro de ceremonias!



Arriba, Kissling y Kechichian, (Pte. de A.C.R.A.), inseparables. Al centro, C. Williams (Diano "Córdoba"), C. Menem (h), J. Peón, Traverso y el Dr. Rivarola. Abajo, Marcelo, Gabriel y Alcides Rales, Guerra y J.C. Castelli (Dir. Comerc. del Rombo).

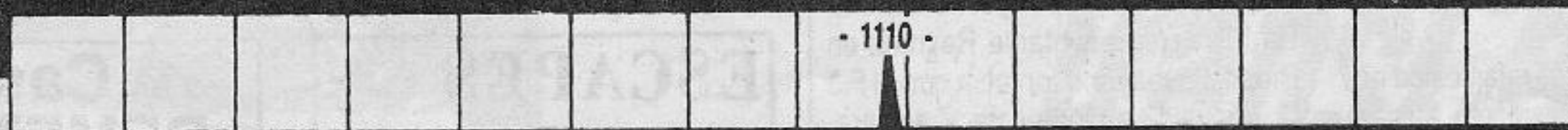


## LAS PRUEBAS DE DI PALMA JR.

Tal como detallamos en nuestra edición anterior, José Luis Di Palma probó en el circuito italiano de Verano —1.800 m— sobre un Reynard 903-Alfa Romeo del equipo EuroTeam —sobre el cual se lo aprecia en la toma—, marcando como mejor registro

46s46/100. El piloto se encuentra ya en nuestro país, planeando retornar a Italia en la primera mitad de enero para ensayar sobre los flamantes chasis Reynard 913 que usará en la próxima temporada.

En RADIO ARGENTINA - en el 1110 del dial -



usted encontrará la mejor opinión y el comentario más acertado sobre todo lo que hace al automovilismo deportivo nacional e internacional

en "ESTO ES AUTOMOVILISMO".  
Conducen: Carlos Marincovich, Alfredo Parga, Fernando Tornello y Carlos Delmar.

## ESTO ES AUTOMOVILISMO

LUNES A VIERNES DE 21 A 21.30 HS.

DIRECCION: CARLOS MARINCOVICH



# 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:  
• DODUCO  
• BORG WAGNER  
• BOSCH  
• SCHIER

# BUJIPAR

S.A.  
EL MUNDO DE LAS BUJIAS

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



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



# REPUESTOS

TRADICION EN  
VOLKSWAGEN

IMPORTACION  
FABRICACION



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

# Resi-Mar

ACUMULADORES  
ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ  
NAUTICA - AVIACION - GARANTIA 15 MESES

TODAS LAS LINEAS REFORZADAS

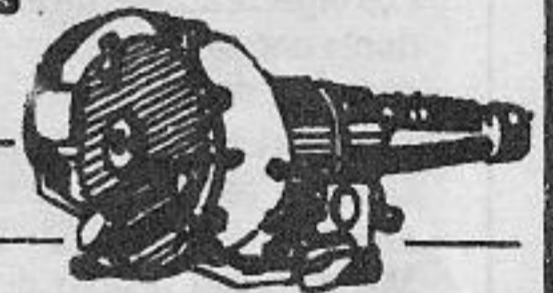


VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 (1603)  
VILLA MARTELLI

# 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.



CHEVROLET LINEA COMPLETA  
DE REPUESTOS Y PARTES  
DE CARROCERIAS ORIGINALES.  
OPEL - CHEVROLET  
PICK UP SILVERADO  
OPERTAS 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
- Estereos • Antenas
- Aire Acondicionado

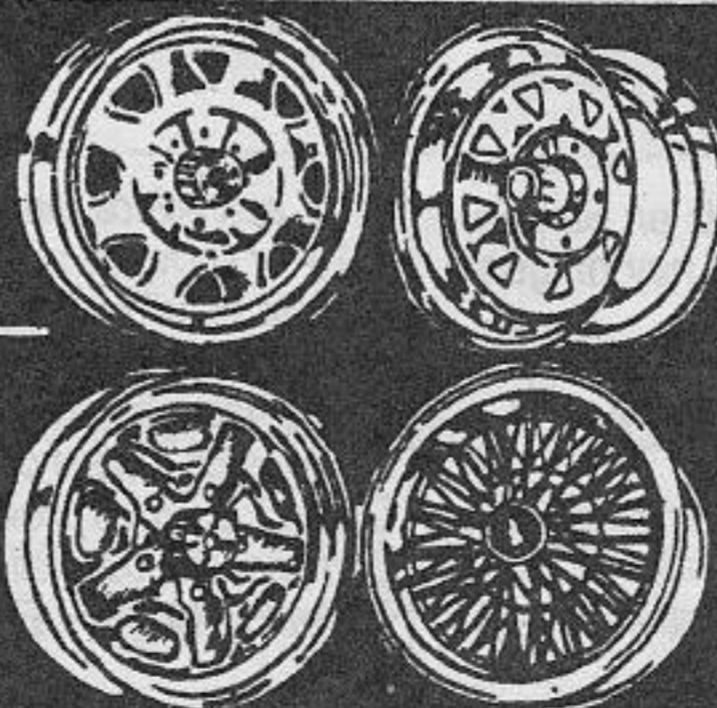


Avellaneda 199  
Esq. Otamendi  
Tel. 982 - 1555 Capital **JAEGER**

# HORACIO M. BOJANICH

## RUEDAS Y LLANTAS

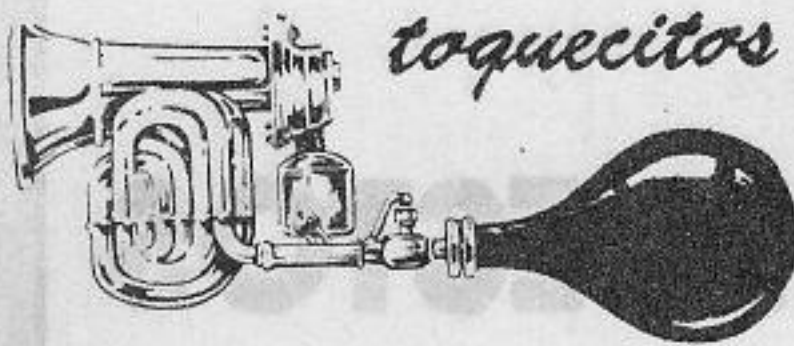
### VENTA Y REPARACION



Distribuidores de Ruedas  
CIMETAL - SPINA - PRATI y PROTTO

**EL TC POR TESTIGO**

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



## CONGRESO INTERNACIONAL DE INGENIERIA AUTOMOTRIZ

Con sede en Buenos Aires, se realizará el año próximo el **Primer Congreso Internacional de Ingeniería Automotriz** para países en desarrollo, denominado AIEC (Automotive Industry in Expanding Countries) '91. Será organizado en forma conjunta por A.I.T.A. (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor de Argentina) y S.A.E. Internacional (Sociedad de Ingenieros en Técnicas del Automotor de EE.UU.) y contará con el patrocinio de la Federación Internacional de sociedades de Ingenieros en Técnicas del Automotor (F.I.S.I.T.A.) con sede en París, Francia.

Los organizadores de este trascendente encuentro —el primero en su especialidad que se realiza en América Latina— ofrecieron la Presidencia del mismo, al titular de la empresa SEVEL, Sr. **Francisco Macri**, quien aceptó dicha distinción. Acompañarán a Macri con rango de Vicepresidentes los empresarios del sector autopartista **Isalas Zylberberg** (CIFARA) y **Jorge Pittaluga** (CAIA), en tanto **Tibor Teleki** (Renault) ejercerá la Secretaría Ejecutiva.

Cerca de 500 especialistas de nuestro ámbito y del extranjero se darán cita en AIEC '91 para presentar trabajos que tienen como tema básico la cooperación internacional en Energía y Medio Ambiente.

Es de destacar que SAE, con asiento en EE.UU., y FISITA, con sede en París, agrupan a ingenieros de la industria automotriz y del transporte en general, de Alemania, EE.UU., China, Checoslovaquia, Gran Bretaña, Italia, Japón y muchos otros países.

El último Congreso Internacional de esta especialidad se llevó a cabo en mayo de este año en Turín, Italia, siendo patrocinador del mismo **Francesco Cossiga** y presidente **Umberto Agnelli**.

el próximo fin de semana

# A TODA VELOCIDAD

...Y para todos los gustos. Así será este ajetreado fin de semana que, dada la inclemencia del tiempo sumada a la imprevisión de muchos de nuestros dirigentes, se superpolará de actividad automovilística. En Tandil tendrá lugar el Premio Coronación de **Turismo Carretera**, en Catamarca se realizará una nueva edición del clásico **Gran Premio del Automóvil Club Argentino**, en Buenos Aires se presentarán en forma conjunta el **Turismo Pista** y la **Fórmula Renault Elf**, mientras que en San Pablo (Brasil) cerrará su temporada la **Fórmula Tres Sudamericana**.

### EN TANDIL

Con respecto a esta competencia décimosexta y última del campeonato 1990 de **Turismo Carretera**, organizada por el Tandil Auto Club y que contará con un puntaje diferencial con respecto a sus antecesoras, ya brindamos un completo informe en nuestra edición N° 1273, pero de todas formas cumplimos en reeditar el cronograma dominical que será el siguiente: 7 horas, apertura de Parque cerrado; 8, Cierre de Rutas; 9, Largada de la Primera Etapa (5 vueltas) y 12 horas, Largada de la Segunda Etapa (5 giros).

El trazado semipermanente de la ciudad tendileña posee un perímetro de 32,366 kilómetros y se recorrerán en cada parcial 161,8 kilómetros.

### EN CATAMARCA

Por los caminos de esa provincia del Noroeste argentino se disputará esta clásica competencia que servirá para clausurar el certamen argentino 1990 de rally. Como es habitual, la misma será organizada por el Automóvil Club Argentino y se desarrollará sobre un total de tres etapas entre los días 14 y 16 de diciembre. Dicha prueba, llevará la denominación de "30" Gran Premio de Turismo 1990 Oro-Cat" y se recorrerán en la misma 21 PP.CC.. El recorrido total será de 697,53 kilómetros de los cuales, 330,93 serán de pruebas de clasificación según el siguiente cronograma: 13/12, 8 a 19 horas, Verificación Técnica y Administrativa; 18 a 19, Verificación vehículos observados; 17:30, Apertura del Parque Cerrado; 19:30, Cierre del mismo; 20:30, Cierre definitivo con penalización y 21:30, Publicación de la lista oficial de pilotos habilitados para largar. 14/12, 8 hs. Largada de la Primera Etapa (Primer Automóvil) en Valle Viejo; 15/12, 10 horas, Largada Segunda Etapa (Primer participante) y 16/12, 10 horas, Largada del tercer parcial.

**confirmó su presencia en San Pablo; creemos que no hay ninguna duda al respecto".**

### FE DE ERRATAS

En el informe sobre la competencia de F-3 Sudamericana en Tarumá, Brasil, se deslizaron varios errores —entre

### EN BUENOS AIRES

También el **Turismo Pista** y la **Fórmula Renault-Elf** celebrarán, en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" de la ciudad de Buenos Aires, el último capítulo de sus respectivos tomos. En este caso se utilizará el trazado N° 8 del escenario capitalino, de 3.435,41 metros de extensión, y la organización estará a cargo de la Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo. La actividad deportiva dará comienzo el viernes 14/12 con la habituales sesiones de entrenamientos, que se llevarán a cabo entre las 13 y 19:10 horas. El sábado, de 9 a 12 horas, se realizará la Verificación Técnica y Administrativa de todas las máquinas participantes mientras que, la actividad de entrenamientos y pruebas clasificatorias, se celebrará entre las 11 y 19:10 horas. En ese horario, también se han contemplado la Final Complementaria de la F.R.E. (que habilitará a quienes se ubiquen en los cinco primeros lugares a intervenir en la final dominical) y la Final de la M.A.F.1 que, junto a la Monomarca Fiat 147, también compartirá el escenario. El cronograma dominical será el siguiente: 10:10, Final Monomarca Fiat 147 A.C.T.C.

(12 giros); 11:10, Final Fórmula Renault-Elf (20 vueltas); 11:40, Final Clase Dos 12:30, Final Fórmula Sierra y, 13:10, Final Clase Tres. Todas las competencias del T.P. se disputarán sobre un total de 18 rondas. Televisará el equipo **Campeones** a través de ATC.

### EN BRASIL

Se concretará la décimosegunda y última prueba del Campeonato Sudamericano de **Fórmula Tres**, que tendrá lugar en el Autódromo "José Carlos Pace", cuyo circuito tiene una extensión total de 4.325 metros. Tanto el viernes como el sábado, la pista será habilitada para realizar dos tandas de entrenamientos y una sesión clasificatoria en cada jornada.

El domingo, de 10 a 10:30 horas, se realizarán las pruebas libres previas mientras que, la competencia final es probable que comience a las 12:15 horas (al cierre de nuestra edición este horario no pudo ser confirmado) sobre un total de 33 giros (143,725 km) al circuito de Interlagos. Transmitirá Telefé.

### RECORDS A BATIR

#### TURISMO PISTA

##### CLASE DOS

**Pruebas de clasificación y récord de vuelta:** E. Rodríguez (VW Gacel), 1m36s932/1000 a 127,591 km/h (1988)  
**Final:** Bonomo (VW Gacel) a 125,427 km/h. (1988)

##### CLASE TRES

**Pruebas de clasificación:** Bonomo (VW Gacel 1.8), 1m36s114/1000 a 128,677 km/h. (1988)  
**Final:** Adba (Renault 18) a 125,115 km/h. (1988)

**Récord de vuelta:** Adba (Renault 18), 1m36s833/1000 a 127,721 km/h. (1988)

##### FORMULA SIERRA

**Pruebas de clasificación:** G. Del Campo, 1m35s084/1000 a 130,070 km/h. (1988)

**Final:** G. Del Campo a 128,119 km/h. (1988)

**Récord de vuelta:** G. Del Campo, 1m35s702/1000 a 129,231 km/h. (1988)

##### FORMULA RENAULT

**Pruebas de clasificación:** Martín (Crespi), 1m26s549/1000 a 142,731 km/h. (1987)  
**Final:** Martín (Crespi) a 139,475 km/h. (1987)

**Récord de vuelta:** Martín (Crespi), 1m27s624/1000 a 140,980 km/h. (1987)

##### FORMULA TRES SUDAMERICANA

**Pruebas de clasificación:** C. Fittipaldi (Reynard-Alfa Romeo), 2m40s604/1000 a 175,356 km/h. (1989)  
**Final:** C. Fittipaldi (Reynard-Alfa Romeo) a 171,018 km/h.

**Récord de vuelta:** Furlan (Dallara-Alfa Romeo), 2m41s408/1000 a 174,482 km/h. (1989)

otros aparecidos en el ejemplar N° 1274—**1) Donde se menciona el minuto de penalización por adelantarse en la largada, debe interpretarse Diniz y no Di Negri (heterodoxa mezcla de los apellidos de ambos pilotos del equipo Daccar); 2) en las posibilidades para el Campeonato, debe situarse tan sólo a Fittipaldi, Negri y Friedrich y no a**

**Giuffone, quien perdió su chance dos carreras antes; 3) el joven paulista que puede especular y que nos referimos, es Fittipaldi, no Negri... Nobleza obliga, disculpen... y hasta nuestro (?) próximo error.**

# EL TURISMO VUELVE A BUENOS AIRES

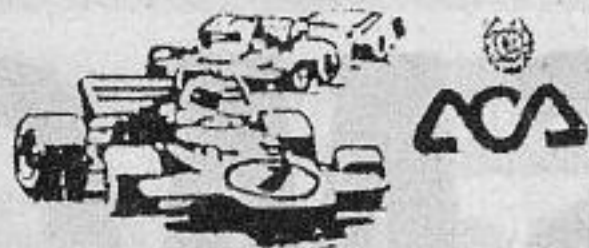


Y también  
**FORMULA  
RENAULT  
ELF**



**Domingo 16 de diciembre - Desde las 9 horas**  
**AUTODROMO "OSCAR ALFREDO GALVEZ"**

**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:

- |   |  |
|---|--|
| <b>Roberto GUERRERO:</b> (Colombiano)<br>F.Ford - F3 - F2 - F1 - F.Indy | <b>Gabriel FURLAN:</b> Campeón Sudam.<br>1989 F3 - FRA   |
| <b>Victor ROSSO:</b> Campeón FRA-<br>F.2000 - F3 Europ.                 | <b>N.GURINI:</b> FRA - F3 Sudam.                         |
| <b>E.MANSILLA:</b> Ford - F3 - F.Indy                                   | <b>Sergio SOLMI:</b> Campeón Argentino<br>1989 F.Renault |
| <b>J.C.GIACHINO:</b> FRA - F3 Sudam.                                    | <b>PERNIA:</b> Turismo - TC.                             |
| <b>F.CROCI:</b> FRA - F3 Sudam.   | <b>D.STAMBUL:</b> Turismo                                |
| <b>A.BALDINELLI:</b> Turismo Nissan -<br>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 (1636) Bs.As.



**BUTACAS**

- Botas
- Arnese
- Cables de Bujías (Mallory)
- Buzos Antiflama
- Cascos
- Capuchas
- Guantes
- Bobinas



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

REPRESENTANTES: SAN NICOLAS:  
Av. Alberdi 598. Prov. Bs.As.  
VENADO TUERTO: Ruta 8 y Pellegrini.  
Tel. 23995. Prov. Sta. Fe.  
ROSARIO: "Sagal SRL". San Martín  
2369. Tel. 82-0998 (cp.2000)

**CONTROLE SUS AMORTIGUADORES EN 5 minutos *Gratis!!***



• VERIFIQUE ELECTRONICAMENTE EL ESTADO DE LOS AMORTIGUADORES SIN DESMONTARLOS DEL VEHICULO CON EL SISTEMA SHOCKTESTER.



CENTRO INTEGRAL DE AMORTIGUACION Y DIRECCION

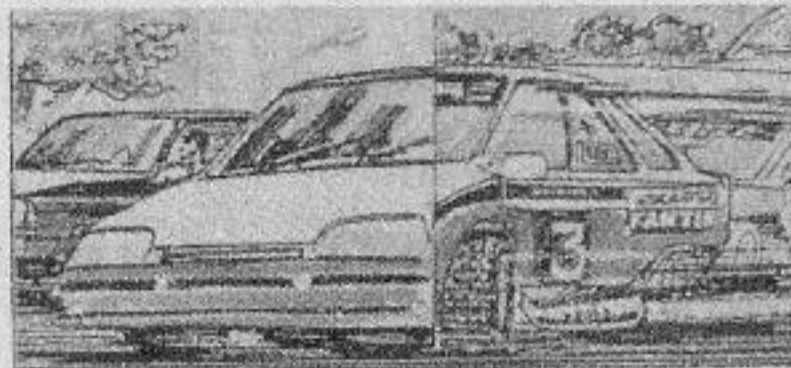
SRL  
Avda. del TRABAJO 5845 (1439).  
Bs. As. TEL. 687- 8530/6471

- SUSPENSION
- DIRECCION
- TREN DELANTERO
- ALINEADO
- BALANCEO

**ESCAPES FANTIN**

STANDARD Y COMPETICION

30 AÑOS DE EXPERIENCIA AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



ENVIOS AL INTERIOR

WILLIAMS MORRIS 398 (cp.1603) • V.MARTELLI • Tel. 761-4265  
H. YRIGOYEN 2075. FLORIDA



TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Calle 14 Nº 3829/39 (ex Espora 158/70) • VILLA LYNCH (cp.1672)  
SAN MARTIN • TEL. 755-3826 y 753-3229



BOMBAS DE FRENO DE RECAMBIO REACONDICIONADAS CON CAMISA DE ACERO



TODAS LAS LINEAS Nacionales e Importadas  
Envios al interior

Dr. Luis Beláustegui 4515 (c.p.1407) Bs.As. Tel. 69-5665.

**CARROCERIAS P.R.F.V.**

**BAHAMAS**

- MEHARI • JEEP • RENEGADE
- ACCESORIOS • LONAS • PUERTAS • PARACOLPES

LIBERTADOR 1945. SAN FERNANDO TEL.: 745-0804/5844

**SALTADUNA 4x4:**

797-9473  
ZUFRIATEGUI 2699 Esq. Beltrán  
FLORIDA (1602)  
SAFARI 4 x 4



ARENERO AUTOCROSS

**CALCOMANIAS**

**Cal-Pla**  
SERVICIO DE PUBLICIDAD INTEGRAL

CALCOMANIAS - DISPLAYS  
PUNTOS DE VENTA  
TERMOFORMADO  
ALMANAQUES - PLANOGRAF

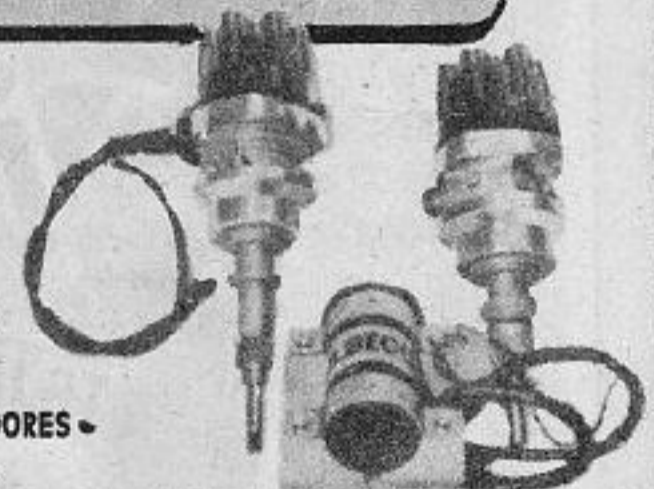
TE: 923-9218/5303



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 •



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

**RUEDAS DE COMPETICION**



La llanta deportiva que inicia una nueva etapa en el Turismo Carretera

- MEJOR DESPLAZAMIENTO
- MAXIMA SEGURIDAD

METALURGICA ESTAMPA S.A.  
MURGUIONDO 3883. CAPITAL. TEL. 681-1863



**EN TRACCION DELANTERA EL LIDER ES**



**SEMIEJES RENAULT • CITROEN**  
EL PRIMER SEMIEJE FABRICADO EN EL PAIS  
HOMOCINETICAS IMPORTADAS GACEL • SUBARU  
• HONDA • RENAULT Y OTRAS MARCAS

VENTAS: VENTANA 3632. CAP. TEL. 91-6430/9690. FAX 91-5196  
FABRICA: LEVERATTO 3957. BERISSO. TEL. (021) 61-1411

REPARAMOS Y REFORMAMOS TODAS LAS MARCAS

# Parabrisas

EDICION  
**30**  
AÑOS

## ESPECIALES ANIVERSARIO

- 1** Detalle de todos los road-tests realizados por Parabrisas en tres décadas de servicio al lector.
- 2** El automóvil como testigo de la Historia del mundo, en un documento apasionante.



**ROAD TEST**

## Fiat Uno ef. 1.6

¿Juguete o monstruo?



### PRUEBAS DE MANEJO

**En Argentina: BMW M3**

Un auténtico pura sangre.



**En Europa: Renault Clío**

La última novedad del rombo.

### Además

Desde Estados Unidos:

**Lo mejor del 4 X 4**

**Y también:** Autos Clásicos y Sport, Servicios, Técnica, Industria, Mercado, Automovilismo Deportivo y, en una producción gráfica exclusiva, **Antonio Legarreta** nos muestra el país en fotos.

# Parabrisas

**Para el automovilista, lo mejor.**

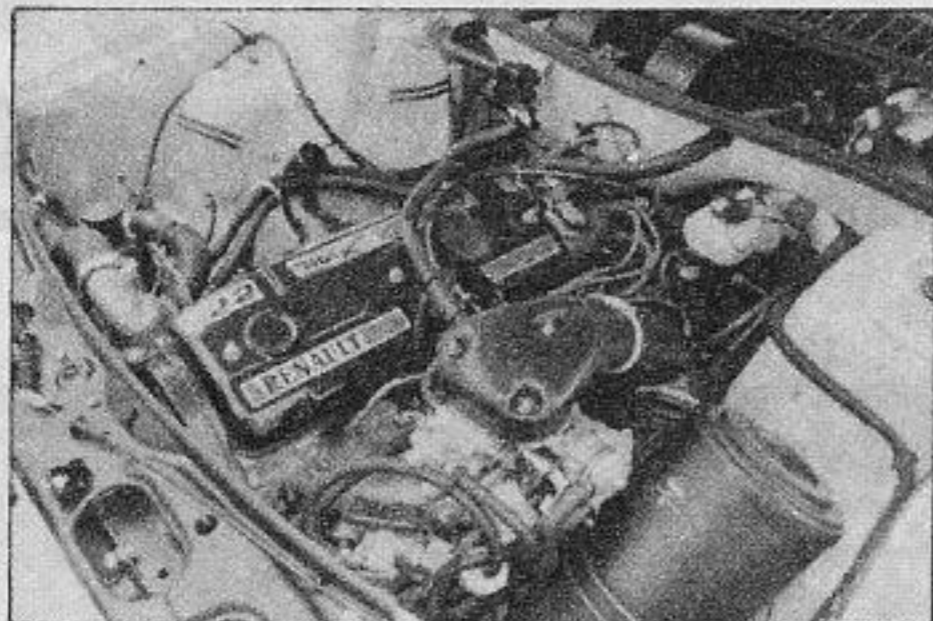


# Gaceta Abril

Una comunicación de Abril Comercial S.A.

## FUEGO A 200 KM/H

Días pasados, Renault Argentina S.A., presentó una evolución de su ya clásico modelo de Renault Fuego. La misma ha sido bautizada como Renault Fuego GTA Max, y su principal característica ha sido la incorporación de un motor más potente —que eroga 123 CV (DIN)—, lo cual se obtuvo incrementando la relación de compresión que ahora, es de 9,2: 1. Este motor, posee un nuevo árbol de levas, nuevo filtro de aire y algunos cambios en el sistema de alimentación. Al mismo tiempo, incorporó mejoras en las suspensiones trasera y delantera más el agregado de un nuevo volante de dirección. La nueva coupé Fuego GTA Max, debido al mejor



llenado de los cilindros, posee una aceleración de 0 a 1000 metros de 31 segundos. Sin lugar a dudas, este aumento de potencia, sumado a la estudiada línea aerodinámica de la Renault Fuego, le permitirá a los apasionados de la conducción deportiva la adecuada respuesta a sus exigencias.



llenado de los cilindros, posee una aceleración de 0 a 1000 metros de 31 segundos. Sin lugar a dudas, este aumento de potencia, sumado a la estudiada línea aerodinámica de la Renault Fuego, le permitirá a los apasionados de la conducción deportiva la adecuada respuesta a sus exigencias.

## PIRELLI CAMPEON PESADO

A sus ya numerosos halagos obtenidos en el terreno deportivo, Pirelli sumó el campeonato Europeo de Camiones de la Clase B. Tal halago, vino de la mano de Curt Goransson que condujo con solvencia un pesado camión Volvo 12. Igualmente, Pirelli obtuvo lauros en las clases A y C. En la primera de ellas, culminó el certamen ocupando el se-

gundo y tercer lugar mientras que, en la segunda de la mencionadas, ocupó el tercer y cuarto lugar. Una vez más, el segmento deportivo ofrece las posibilidades para que una marca de alto nivel dentro de la industria del neumático como Pirelli, reafirme la calidad de sus productos.

## SATISFACER AL CLIENTE

Volkswagen y Ford, a través de Autolatina Argentina, ha encarado con el apoyo de sus numerosos concesionarios a lo largo y lo ancho de todo el país, un nuevo y ambicioso plan que permita satisfacer aún más, a los usuarios de ambas marcas. Esta nueva tarea, podría definirse con la frase "Compromiso con la calidad" que resume la filosofía de este nuevo plan". El mismo consiste en realizar dos encuestas a los poseedores de autos O Km. La primera de ellas a realizarse a los 45 días y la segunda, a los diez meses de haber recibido la unidad. Las mismas incluyen preguntas sobre una serie de puntos referidos a las razones de la elección del vehículo, las condiciones de entrega del mismo, sus primeras impresiones y la calidad del servicio prestado postventa. Una vez concluida esta tarea estadística, los resultados podrán volcarse hacia el mejoramiento de la atención del usuario. Al mismo tiempo, y para brindarle una mayor homogeneidad a la acción, Autolatina Argentina editó un catálogo que resume largos años de Servicio de Fábrica, dentro y fuera del país.

## NUEVOS PRODUCTOS MALLORY

La firma F. Lucius e hijos, representantes de los afamados productos Mallory, nos hizo llegar una gacetilla de prensa en la cual destaca la incorporación de su stock, de nuevos artículos de reciente lanzamiento en los Estados Unidos.

Uno de ellos es el distribuidor sin platinos Mallory, cuyo sistema de interrupción Unilite reemplaza al distribuidor OEM, lo que permite un sistema libre de mantenimiento. El mismo, otorga un aumento de voltaje lo que redundará en un más rápido encendido en climas fríos, mejora el funcionamiento a través del total de la escala

## RENAULT SE DESARROLLA

El primer ministro francés, Michel Rocard distinguió, con el diploma que los acredita como el "Empresario del Año", al señor Reymond Lévy, presidente y Director General de la Régie Nationale des Usines Renault. Dicho galardón ha sido instituido por la publicación "Nouvel Economist" de acuerdo a la opinión de sus lectores. El señor Lévy fue felicitado por su política audaz y determinada en la internacionalización de la estrategia de la empresa, la innovación en la producción y la modernización en las relaciones sociales.

La firma Renault ha encarado un ambicioso plan por el cual ha volcado su filosofía empresarial al mercado internacional, compitiendo en el más alto nivel y buscando en sus clientes y productos, independencia de su principal accionista: el estado. En mayo último, Renault volcó al estado 750 millones de francos y ha demandado una mayor cantidad de mano de obra para mejorar la formación de los jóvenes y asegurar una mejor relación entre el área de investigación y el sector industrial. En el campo de las remuneraciones, el salario de un obrero de Renault es igual a los que pagan sus principales competidoras japonesas.

Del mismo modo, la nueva etapa empresarial, se verá reflejada en el acuerdo entre Renault y Volvo —que estará terminado a principios de 1991—, y que les permitirá a las dos grandes formas constructoras, desarrollar una gran unidad de empresas desarrollando la capacidad de creación de su personal.



de RPM por la bujía Hotter y brinda mayor duración a las bujías con mayor energía para encender bujías sucias o gastadas.

Otro de los nuevos productos es el distribuidor con doble platino, que ha incorporado nueva tecnología y materiales —diseñados y probados a lo largo de 30 años de investigación— que ha posibilitado incrementar la performance y confiabilidad. El distribuidor de dos platinos incorpora características no convencionales que le permiten un mejor rendimiento de la bobina con una mayor performance a cualquier régimen de RPM.

También, dentro de los nuevos productos, se destacan la bobina de ignición Promaster, la universal Super Duty, las bombas de nafta y nuevos cables de bujía.

**CABLES DE ENCENDIDO  
y distribuidores especiales**

**DULBECCO**

**ECHLIN**  
CONJUNTO CABLES DE BUJIAS

**DCG ENCENDIDO**

Humboldt 29 - Tel.: 855-3188/2174  
Warnes 1095 Tel.: 855-6849 (1414) Capital

**Butacas  
"JONATAN"**

COMPETICION  
TORINOZX • JEEP

Para todo  
modelo  
de autos.

Envios al Interior  
Av. GAONA. 4046  
☎ 653-8057 Ciudadela

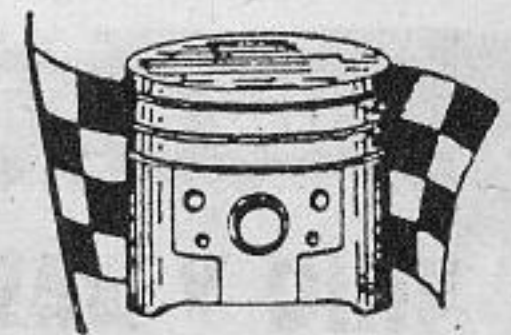


pistones  
**ODDI**

PARA TODO TIPO  
DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE MUESTRAS Y PLANOS

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



**REPUESTOS  
ACCESORIOS**

PARA AUTOS IMPORTADOS

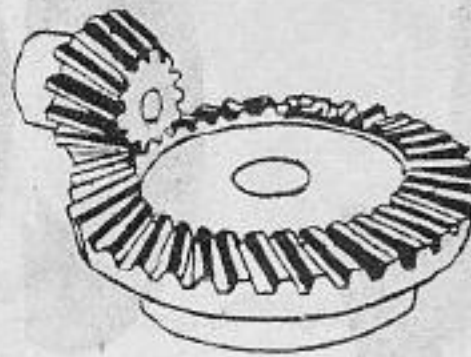
Jorge y Daniel Carbone S.A.

AV. FCO. BEIRO  
4831  
Tel.: 568-2591

AMPLIO STOCK  
LINEA 300 - 500 - 600 - 700  
REPOSICION PERMANENTE

Industrias  
Metalúrgicas

**enzetti**



**ENGRANAJES**

para cajas  
de competición

Fresado de  
Piñones - Coronas

Engranajes agrícolas

VICTOR HUGO 1149  
Tel.: 568-0071  
CAPITAL FEDERAL

**LA SEGURIDAD DE SU AUTOMOVIL  
ESTA EN F.A.C.**

ALSINA 2799 ESQ. JUJUY CAPITAL 97-8232

**ALARMAS X 28**  
CON CONTROL REMOTO

COLOCACION SIN CARGO

**TRABAS DE VOLANTE**  
CON CERRADURA Y CANDADO

TARJETAS DE CREDITO

**GAVETAS ANTIRROBO**  
PARA AUTOESTEREO

ESTACIONAMIENTO  
PROPIO

CARGA Y SERVICE DE AIRE ACONDICIONADO  
PORTA EQUIPAJES ALFOMBRAS FUNDAS FRESCAS

REPUESTOS

**MACH 1**

LINEA COMPLETA RASTROJERO INDENOR

MOTORES  
BORGWARD TURBO COMPRIMIDOS  
VENTA - COLOCACION  
Y REPUESTOS

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

ENVIOS AL  
INTERIOR



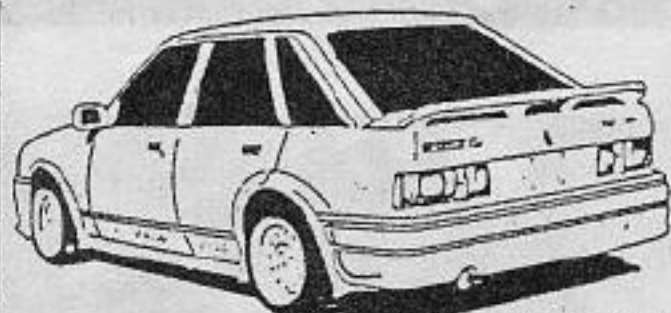
STANDARD Y  
COMPETICION

BARRAS ANTIVUELCO  
Y DEFENSAS

PARA JEEPS Y CAMIONETAS

Pcias. Unidas 5039 - Tel.: 651-4500 SAN JUSTO

**Kit completo  
ESCORT 1.8**



ENVIOS AL INTERIOR

SPOILER TRASERO  
SIERRA ESCORT  
PEUGEOT 505

Tapicería original FORD  
TAPICERIA MODELO  
AV. RIVADAVIA 10.201  
TEL: 682-7758/1991/5179

**REMERAS Y GORROS F-1  
ESTAMPADOS  
PARA PUBLICIDAD**



**CONAL**

FABRICANTES DE INDUMENTARIA  
Medrano 1709 (1425) Cap.  
825-4276

**RUEDAS DE ALEACION**

La más amplia variedad en modelos exclusivos.

**RUEDAS ORIGINALES  
DE CHAPA Y ALEACION**

Para autos, camiones y agrícolas

JAULAS, DEFENSAS, BARANDAS,  
SPOILERS, FAROS, TRAILERS, ETC.  
CUBIERTAS ESPECIALES.

**RUEDAS  
DEPORTIVAS S.A.**

DIAGONAL 101 N° 6335 - ROTONDA RUTA 8 Y AV. MARQUEZ  
SAN MARTIN - TEL. 769-1389 / 0191



PRECIOS  
DE FABRICA  
CAJES

CALIDAD



**PALAGI Hnos.**

• Paliers Flotante Competición  
• Mecánica de Precisión

LIDER EN TECNOLOGIA AUTOMOTRIZ

- Balanceo Electrónico de Cardanes
- Reparación de Cañoneras
- Tren Delantero • Cajas

**DEPARTAMENTO  
HIDRAULICO**

Frenos a Disco para  
Pick Up Ford 100 - 350  
o su Motor Home  
M. Benz 608 y similares

Av. Alte. Brown 3976 (Cod. 1834) TEMPERLEY Teléfonos 244-2893/1990 y 9134

CONSULTE PRECIOS

**rally regional**

**"RIO Y BARRANCAS", IIº EDICION,  
PARANA / DIAMANTE,  
ENTRE RIOS, 1 y 2/12/90**

Informe y Fotos Carlos Ramón Varela  
Notas: Martín Arévalo

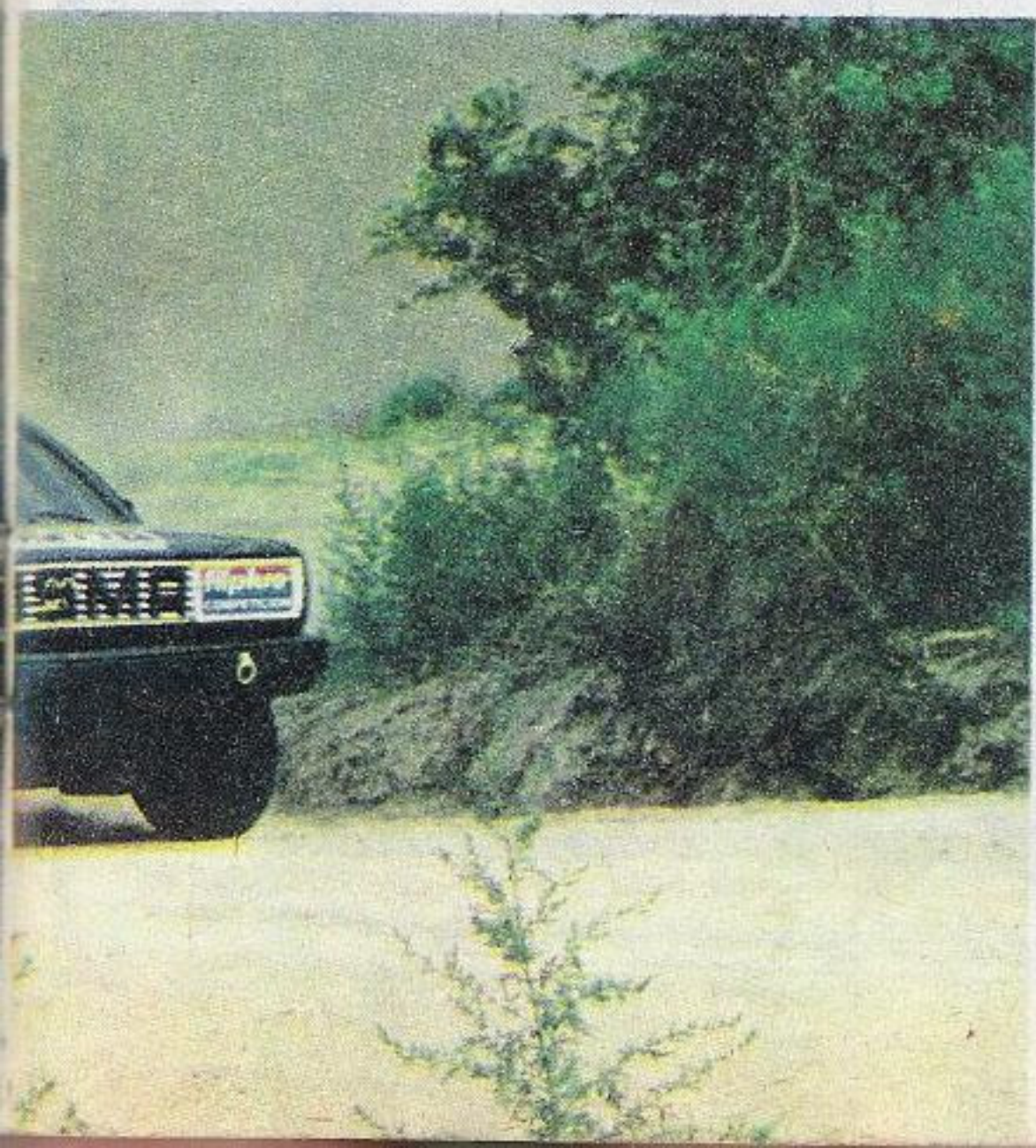


# MENEM, CON SOBRESALTOS

Menem-Zucchini, con Renault 18, ganaron la general de la prueba entrerriana que tuvo puntaje por el Regional de Buenos Aires y el Campeonato Santafesino. El riojano dominó nuevamente, pero tres gomas en diferentes momentos trabaron su marcha. En la Clase 2 se impuso el cordobés Gianre (Duna); en la 1, el rosarino Caldella (Fiat 147), en la 7 Recalt, también de Córdoba (Fiat 128 1.3), y en la 8 el chascomusense Dospital. Consagratória actuación del jujeño Ulloa, segunda general con un R.18. Casi cien autos y un impresionante marco de público.







**Arriba:** Menem (h) esperando en la largada de una prueba clasificatoria. La gorra es por cábala... **Foto mayor:** el R. 18 del riojano ganador, en acción. **Extrema izquierda:** Ramonda-Berra concretaron una buena carrera. **Centro:** Los Maissonave fueron segundos en la Clase Dos. La toma muestra al río como fondo. **Izquierda:** Gianre volvió a la configuración SCX para su auto, obteniendo el primer triunfo con ella.



**F**ue el cierre del año para el torneo santafesino y la anteúltima del bonaerense. En Paraná, un centenar de autos (verificaron 99 y tres no largaron por inconvenientes mecánicos de último momento) disputaron uno de los más atractivos rallies de la temporada, al menos en la región, con trazados muy trabados y otros no tanto, pero con curvas de todas las gradaciones y accidentes topográficos de todos los tipos, y sin muchas rectas de "quinta a fondo" lo que se vio reflejado en el promedio final, de apenas 100 km/hora para

el ganador. Una organización impecable y el calor de un público numeroso, con un solo punto que nos parece mejorable para el futuro, más cuando se trataba de una prueba que encerraba un Gran Premio (el santafesino) y un puntaje extraordinario de factor 1,5 (por el Regional): sólo dos primers cortos y dos largos; pensamos que la ocasión justificaba las inclusiones de un quinto recorrido de por lo menos 15/20 kms. Menem volvió a ser el hombre a vencer en la lucha por el triunfo general, pero esta vez con el

susto de tres cubiertas rotas, una de ellas luego de haberse salido del camino en la etapa del sábado, donde él ganó los dos primeros primers en Diamante y resignó el tercero, en las cercanías de Paraná, donde los Andrés ganaron la general con el Gacel victorioso en el Tuyú, con el que venían superando a De Giovani. En la clase 1, brilló alto Otaño muy lejos del resto de los milicén y en la 7, Muguierza se escapaba luego del vuelco de Faiella en la segunda PC. En la 8, Patraut era el patrón hasta ahí, invicto. Concretamente, el sábado la carrera dio este

## CLASIFICACION GENERAL FINAL

IIº Rally Río y Barrancas — Paraná/Diamante/Oro Verde — Octava prueba del Campeonato Regional y novena (Coronación) del Campeonato Santafesino — Dos etapas con 10 PP.CC. Y 165,90 km, más 209,10 km de enlaces — Organización del Club Atlético de Paraná — Fiscalización de FRAD Nº 4, FRAD Nº 6 y CDA del ACA — Cómputos del CRODEM — 1º y 2 de diciembre de 1990.

Pos	Nº	Piloto-Navegante	C1-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	2	Menem-Zucchini	3-Renault 18/La Rioja	1h 38m 42s
2º	50	Ulloa-Sierra	3-Renault 18/S.S. de Jujuy	1h 42m 16s
3º	34	Gianre-Giaccone	2-Duna SCX/Córdoba	1h 42m 35s
4º	3	Lonati-Descotte	3-Renault 18/Buenos Aires	1h 43m 21s
5º	25	Ramonda-Berra	3-Renault 18/Va. María, Cba.	1h 44m 05s
6º	10	Boticelli-Morazzo	3-Renault 18/Casilda, SF	1h 45m 11s
7º	17	C. Maisonnave-F. Mai've	2-VW Gacel/Cnel Suárez, BA	1h 45m 21s
8º	19	Sercós-Berdini	2-VW Gacel/Chabás, SF	1h 45m 45s
9º	6	Ocrozola-Chioli	3-Renault 18/Buenos Aires	1h 46m 57s
10º	21	Corzo-Ritta	2-Fiat SE 1.5/V. Tuerto, SF	1h 47m 24s
11º	18	Bergara-Funker	2-VW Gacel/Macachín, LP	1h 48m 21s
12º	9	Loustó-Moreno	3-Renault 18/Va. Cañás, SF	1h 48m 39s
13º	47	Cialdella-Calegaris	1-Fiat 147/Rosario, SF	1h 49m 54s
14º	45	Bilbao-Bilbao	1-Fiat 147/Cnel Suárez, BA	1h 50m 38s
15º	82	Zegby-Ibáñez	3-Renault 18/Madariaga, BA	1h 51m 29s
16º	40	Pascual-Pittorino	1-Fiat 128/Rojas, BA	1h 52m 53s
17º	36	Recalt-Migliavaca	7-Fiat 128 1.3/Calamuchita, Cba	1h 53m 19s
18º	24	Giavarini-Rimoldi	2-Fiat SE 1.5/Casilda, SF	1h 53m 50s
19º	99	Aguzzi-Cabrera	1-Fiat 147/V. Tuerto, SF	1h 55m 26s
20º	73	Burki-Pelletti	1-Fiat 147/Caracarañá, SF	1h 55m 50s
21º	84	Miranda-Miranda	2-VW Gacel/Ramos Mejía, BA	1h 56m 21s
22º	38	Bonucci-Desiderato	7-Fiat 128 1.3/Santord, SF	1h 56m 34s
23º	80	Bertini-Bertini	1-Fiat 147/Arrecifes, BA	1h 56m 41s
24º	42	De Gaetani-Sartori	1-Fiat 147/Carabelas, BA	1h 56m 55s
25º	95	Bautista-Gabelich	7-Fiat 128 1.3/Elortondo, SF	1h 57m 28s
26º	60	Matzkin-Devega	7-Fiat 128 1.3/Pringles, BA	1h 57m 59s
27º	102	Vilanova-Campitti	1-Fiat 147/Chabás, SF	1h 58m 22s
28º	87	Cortés-Chieresi	2-Fiat SE 1.5/Casilda, SF	2h 00m 23s
29º	37	Schiavón-Barreyro	7-Fiat 128 1.3/Elortondo, SF	2h 02m 50s
30º	70	J.Bracco-Cresi	7-Fiat 128 1.3/Colón, BA	2h 06m 18s
31º	44	Gaydou-Manassero	7-Fiat 128 1.3/Elortondo, SF	2h 08m 10s
32º	76	Fossat-Roca	1-Fiat 147/Concordia, ER	2h 09m 36s
33º	109	G. Correia-Navarro	1-Fiat 147/Rosario, SF	2h 09m 46s
34º	90	Seré-Marín	1-Fiat 128/Lincoln, BA	2h 09m 50s
35º	110	Odart-Depardón	1-Fiat 128/C.del Uruguay, ER	2h 10m 01s
36º	100	González-Gimiliano	1-Fiat 128/Buenos Aires	2h 16m 01s
37º	43	Casiello-Casiello	7-Renault 12/Rosario, SF	2h 16m 42s
38º	66	Anacondia-J. Pérez	7-Renault 12/Quilmes, BA	2h 17m 03s
39º	78	Gejón-Vivero	1-Fiat 128/Rojas, BA	2h 18m 17s
40º	65	Morosano-Faraoni	7-Renault 12/Fisherton, SF	2h 18m 49s
41º	107	Barionuevo-Hilliar	1-Fiat 128/Paraná, ER	2h 28m 29s
42º	91	Vidal-Dutto	7-Fiat 128 1.3/S. Francisco, Cba	2h 30m 28s
43º	88	Bieluz-Mazzini	2-Fiat SE 1.5/Buenos Aires	2h 41m 58s

Promedio de Menem: 100, 851 km/hora.

Ganaron PP.CC.: general, Menem, 7; Andrés-Andrés (VW Gacel 1.6) 1; Ulloa, 1; Ramonda, 1 Clase 3, Menem, 7; Ramonda, 2; Traverso-Valentini (R-18) 1; Ulloa, 1 Clase 2: De Giovani, 4; 1; Sercós, 3; Gianre, 3; Andrés. Clase 1, Otaño, 4; De Gaetani, 3; Cialdella, 2; Bilbao, 1 Clase 7, Faiella-Boca (Fiat 128 1.3) 1, Muguierza-Lasgoity (Fiat 128 1.3) 4; Recalt, 1; Anacondia, 1; Bonucci, 1; Schiavón, 1; Gaydou, 1.

### Clase 8, 9 PP.CC. con 146,95 kms.

Pos	Nº	Piloto-Navegante	C1-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	116	Dospital-Giménez	8-Fiat 600/Chascomús, BA	1h 58m 00s
2º	119	Díaz-Núñez	8-Fiat 600/Lanús, BA	2h 08m 18s
3º	115	Patraut-Kessler	8-Fiat 600/Pringles, BA	2h 26m 14s
4º	124	Suárez-Blancher	8-Fiat 600/Lanús, Ba	2h 30m 58s

Promedio de Dospital: 74,721 kms/hora

Ganaron PP.CC.: Dospital, 5; Patraut, 4.

Próxima fecha: GP Regional, en Pringles, el 22 y el 23 de diciembre.



encolumnamiento para el domingo: Ramonda, Menem, Andrés, De Giovani, Traverso, Stillo, Ulloa (que ya comenzaba a sorprender), Guerra, Lonati, Maisonnave, Loustó, Boticelli, Defagot (en excelente tarea), Sercós, Chazarreta, Gianre (que había roto dos amortiguadores), Ritta, Zegby, Otaño y Odriozola.

El domingo, desde la primera prueba Menem dominó las acciones marcando diferencias que gastaría en parte luego al romper dos gomas. Sólo el villamariense Ramonda se mantenía cercano a sus tiempos, pero al romper la caja

de velocidades perdió contacto con el riojano y luego se fue para atrás con una penalización de cuatro minutos al cambiar la caja dañada.

La clase 2 presentó una carrera más reñida, pese a que Andrés fue excluido tempranamente por empujar su auto entre dos pancartas. De Giovani y Sercós pelearon por la punta dejada vacante por Andrés. Aquel abandonaría en la sexta y anteúltima prueba dominical y Sercós se atrasaría unos tres minutos en la tercera. Aprovechó Gianre quien ganó tres tramos y se llevó la carrera, con dos minutos muy largos de ven-

taja sobre Carlos Maisonnave y más de tres con Sercós, que podría haber sido el ganador, sin problemas.

En la clase 1 Patxi Otaño venía matando... hasta que se fue violentamente fuera del camino. Quizá un planteo irreflexivo del veloz rosarino, cuando todo aconsejaba un andar más mesurado tras la ventaja que había reunido en el primer prime, superior al minuto. De Gaetani, Bilbao y Cialdella fueron los que tomaron la posta y al final se impuso Cialdella con el auto de Abon Garden, por unos cuantos segundos sobre el suareñse José Bilbao. En la clase 7 tras un acaparamiento inicial de Muguerza (que abandonó faltando dos primes) Recalt se afianzó en la punta, pese a las aisladas intentonas de Anacondia y el veterano Mirto Bonucci, quien ganó una PC, como Gaydou y Schiavón, este último tras haber volcado.

La novedad fue en la clase 8, donde Patrault fue vencido reiteradamente por Dospital el domingo (el chascomusense perdió un sólo PC). Primer triunfo para Dospital, que esta vez se conformaba con el segundo puesto y que quería cortar la racha de roturas. Ahora, con los cincuenta puntos que esperan al ganador del GP en Pringles, podría discutirle el título a Patrault, cosa que también se da en la clase 3, en la que Menem tiene posibilidades numéricas ante Lonati y Loustó que marchan primeros con medio segundo de ventaja —ahora— para el porteño sobre el santafesino.

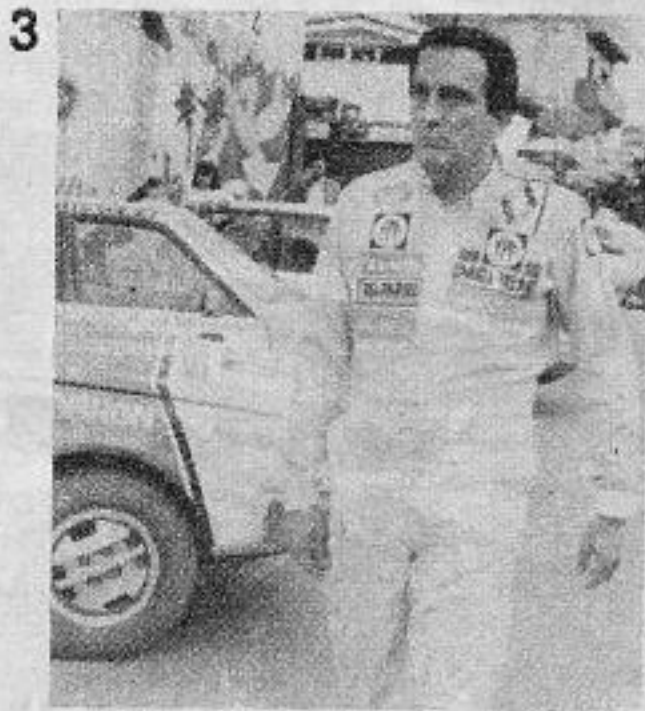
## BARRANQUITAS

**TORRAS CON EL "00".** Torrás estaba inscripto pero llegó apenas antes de la largada del sábado. Sin haber hecho la ruta, prefirió no correr. Pero estuvo en la carrera... como doble cero, abriendo paso con el Renault 18 de carrera y marcando llamativos tiempos a medida que fue conociendo el terreno.

**VUELCOS.** Hubo varios, entre ellos los de Failla, Sánchez, Murrone y Asencio. Para destacar los de Etchepare (por su espectacularidad, en el primer especial) y el de Schiavón, que siguió en carrera. Otros, "prefirieron" arremeter contra las barrancas, como Otaño, Viola, Zunino y Topalían.

**TRES A DOS.** Le ganó esta vez —en cuanto se refiere a destruir autos— Patxi Otaño a José Etchepare. El entrerriano estropeó un auto recorriendo la ruta, pero el rosarino dejó fuera de combate a dos, los que sumados a los de carrera dan aquel resultado. Así, resulta caro...

**GOMAS ROTAS.** Fueron varios —incluido Menem— los que pelearon por las gomas, pero el récord lo marcó el chabense Sercós, quien tuvo que recurrir al expediente de largar una prueba en tres ruedas, tras haber agotado el stock. Ahí, perdió la carrera el Gacel preparado por Prato y armado por Zampa.



1. En la finalización del súper prime de Diamante, el bicampeón del 86/87 Eduardo Lonati. El público llegó ahí a unas siete mil personas. 2. Cialdella-Callegaris ganaron la 1 con la asistencia de Prato y Fondati. 3. Traverso en el parque cerrado de Paraná: evidentemente le falta auto. 4. La caja rota privó a Gustavo Ramonda de una mejor figuración. Va fuerte de veras... 5. Así quedó el Gacel de Etchepare en las "serranías" de Diamante. Una lástima porque estaba para mucho. 6. Recalt está de buenas. Ganó la clase 7.



# CAMPEONES DEL CAMINO Y TAMBIEN... DEL AIRE!



El equipo periodístico deportivo que convoca a toda la afición auténticamente "tuerca" ahora por los medios más prestigiosos y de mayor cobertura de audiencia del País:



**CANAL 7**  
Domingos de 11 a 14 hs.  
en DIRECTO Con 165 repetidoras  
en toda la República.



**TEVEDOS**  
Domingos de 22 a 23 hs.  
Resumen de la jornada  
automovilística nacional y mundial.

**LR 1 RADIO**



Lunes a Sábados de 20 a 21 hs.  
Domingos 8 a 14,30 hs.  
Transmisión de las competencias.



2 programas semanales  
para Capital Federal y  
Canales del interior del país.

## Campeones

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

**INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO!**

ARENALES 2896 • P.B. (1425) BS. AS. • 821-1243 / 0658 • 825-1942 • 826-1773

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

**JUJEÑOS.** Muy entusiasmados están los Ulloa de Jujuy. Fueron novenos en el debut en el GP del NOA con el auto que compraron a José Stella y que corriera en vida el recordado Nano y acá fueron segundos, tras haber ganado una PC. Llamaron la atención de los observados la velocidad y prolijidad del piloto del Noroeste.

**SOLIDARIDADES.** De Giovanni se detuvo con problemas eléctricos y el piloto del auto "0" puso a disposición la del suyo. Fue en vano porque el problema era más grave. Otra: una avería en el auto en que se movían los comisarios deportivos, fue subsanada por los mecánicos del equipo de Salaberry, quien se encuentra cumpliendo una larga pena impuesta por la CDA. Sin rencor, por lo visto...

**REGRESO AZAROSO.** El del equipo de Carlitos Menem, que volvía el lunes, el día de la asonada, por la zona en beligerancia de Gualaguay/Ceibas. Allí, tuvieron que emprender el regreso a Paraná para pasar por el Túnel Subfluvial, ya que los puentes de Zárate Brazo Largo estaban cerrados al tránsito.

**COMO EN SULKY.** "Ando despacito y por la banquina, como sulky sin patente..." nos confió el Flaco Traverso. "Tengo que perdonarlo al auto en lomos y cuando está muy desparejo, porque sino se me parte..." Juan María espera ansioso a tener —como Guerra— su auto listo. Por ahora, aquel utiliza el muletto de Menem y Angelito alquila el R-18 de Odón.

**EXTRAVIO.** En un stop de fin de PC, el maderaguense Zegby notó la falta de la imprescindible —para seguir en carrera— tarjeta. Rebobinando llegó a la conclusión de haberla perdido en una detención a mediados del tramo, para asegurar el capot. Un alma caritativa lo llevó al lugar por caminos secundarios y ahí apareció la tarjeta en las ramas de un árbol. ¡lbáñez...!


**CAJA RAPIDA.** En sólo 16 minutos cambiaron la caja de velocidades en el auto de Ramonda. Pero no alcanzó y penalizó los cuatro que lo sacaron del panorama de la vanguardia. Los de Villa María hacen un gran despliegue logístico.

**ENRICO Y LAS VACAS.** Susto para Carlitos "Midway" Enrico, quien tras una curva esquivó una vaca y pasó rozando a otra. El creador de la moda informal, venía bien pero luego lo paró un problema de embrague en el Regatta.

**EXCLUIDOS.** Hubo tres: Andrés por empujar entre pancartas; Zweedyk (con el Súper Europa



ex Miguel Marino) por equivocarse el camino y Lemoine, por reparar entre pancartas.

**RETRASOS Y ABANDONOS.** Foche, motor roto; Gradín, retiro por anemia motriz; Defagot, bielazo; Pomés, bielazo; Ritta, bomba de nafta; Topalián, caja; Traverso, caja; Guerra, batería; Banfi, semieje; Castañón, barra estabilizadora; Branco, rótula; Pérez, motor. 



1. Los hermanos Ulloa, de Jujuy. El más chiquito es el piloto. Una verdadera revelación con un promisorio futuro. 2. El "Bolita" Boticelli, de Casilda tuvo un año malo, pero felizmente lo cerró con un sexto puesto general, y primero en la Clase 3 del Santafesino. 3. Dospital pudo quebrar la seguidilla de Patraut y alienta esperanzas en la 8 bonaerense por el campeonato. 4. José y Ricardo Bilbao pelearon la clase 1. El 147 "by" Cosma va bien.



Año XXII N° 1275 Del 12/12 al 18/12  
Avda. Belgrano 1580 - 4° p. (C.P. 1093) Cap. Fed.  
Teléx: 22630 RYELA AR-37-7355

Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi  
Subdirector:  
Eduardo Enrique Neira  
Secretario General de Redacción:  
Oscar Alberto Izzo

Subdirectores de Arte:  
Eduardo César González - Juan Gresko  
Diagramación: Enrique Giovanetti (Jefe)  
Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen,  
Gustavo Arsuaga, Dullio Caro, Alberto Falcón, Miguel  
Tillous, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lo-  
belos y Anselmo P. Chiappe  
En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1),  
Martín Holmes (Rally), Héctor Cadematori (EE.UU.)  
y Néstor Palmetti  
(Europa).  
Servicios Editoriales:

Director: Norberto Álvarez Ojea:  
Fotografía: Armando Piro (Jefe)  
Enrico Carra (Jefe de Fotografía y Laboratorio),  
A. Calascione (Producciones especiales), E. Bianco,  
Juan-M. Fernández, G. Cantón, P.M. Algaraz y  
Carlos Campos (Fotógrafos especiales).  
Servicios exteriores: Marilú Olguín (Jefa)  
Archivo: Francisco Forciniti (Jefe).



editorial abril

Director Editorial: Rodolfo Andrés

Director Editorial Adjunto: Jorge Santos Lafauci  
Directora de Coordinación: Estela Herszberg  
Circulación: Miguel Ángel Pichel (Gerente)  
Iván Blaksley (Jefe Ventas capital y exterior)  
Departamento Comercial: Héctor S. Bustos  
(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



Gabriel Furlan y señora asomados a la pista de un circuito italiano. El de Ciudad Evita no tuvo un buen año, pero espera resarcirse en la Fórmula 3000, el ejercicio venidero. En la foto menor, durante una sesión de ensayos sobre un Reynard -Judd.



**el piloto y el hombre**

## **NESTOR GABRIEL FURLAN**

**TRAS UN AÑO EN LA F.3 ITALIANA, SE PREPARA A**

**ENCARAR EL CAMPEONATO DE FORMULA 3000 EN 1991**

# **AHI VIENE EL FUTURO...**

**La temporada pasada, la primera de este piloto argentino en Europa, si bien arrojó un gran saldo en cuanto a resultados, es considerada fructífera por Furlán, dada la proyección asegurada a categorías mayores**

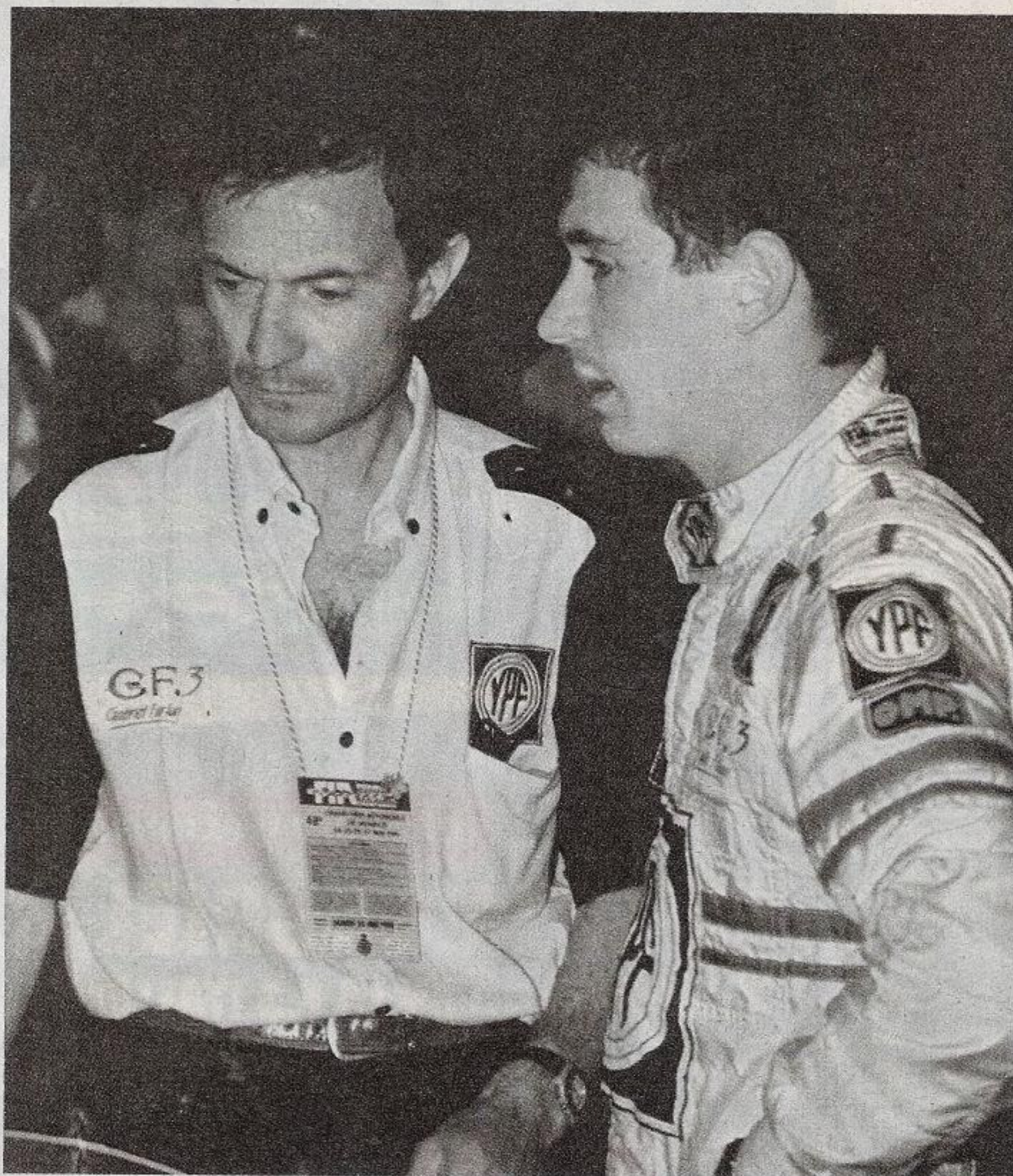
**M**ientras culminaba su primera temporada europea en el frío weekend de Vallelunga, hubo tiempo para hacer junto a Néstor Furlán un balance de la experiencia inicial del piloto en el Viejo Mundo. Una campaña encarada con un cúmulo de expectativas bien fundadas y que pese a



**En esta página, foto mayor:** Furlán y Gustavo Sommi intercambiando opiniones en Montecarlo.

**Foto menor:** El Reynard-Judd del equipo de Roberto Farnetti, con el cual el argentino tomó contacto con su nueva categoría. **Página opuesta; arriba izquierda:** En el cockpit de su Dallara, listo para salir a pista en la F.3. **Arriba, derecha:** Con fondo porteño, Furlan espera su gran oportunidad en Europa.

**Abajo:** Vista lateral del Dallara-Alfa Romeo.



no entregar los resultados esperados, ha colocado a Furlán en la F.3000 para el próximo año y además le da la posibilidad de convertirse en piloto de pruebas del team Minardi de F.1. Pero, ¿quién mejor que el mismo Furlán para explicar sus razones?

— **Honestamente, ¿no esperabas mejores resultados de este campeonato italiano de F.3?**

— En primer lugar, la elección entre Italia e Inglaterra para hacer mi primera temporada en Europa, condicionó los resultados. Creo que Inglaterra hubiese sido más fácil desde ese punto de vista, porque hay sólo una docena de autos buenos y el resto son de la serie B, que van 2 segundos más lentos por vuelta. Pero esto no quiere decir que me arrepienta de una elección que a fines del año pasado era bastante obligada. Cuando surgió la posibilidad de venir a Europa no había tiempo para empezar a hacer relaciones e Italia en ese sentido era más fácil por el conocimiento que teníamos de la gente. Además, debo reconocer que todo lo que he conseguido para el '91 es fruto de haber estado un año en relación con los italianos.

— **A la luz de los resultados, ¿repetirías la experiencia de crear un equipo propio dentro de un team local?**

— Con un año de experiencia en las espaldas, hoy haría las cosas de modo diferente. Pero cuenta que en noviembre del año pasado, sin conocer nosotros a la categoría y sin que me conocieran, las condiciones también eran diferentes. Por supuesto que si este año yo hubiese tenido el auto de Angelelli, hubiese estado peleando el cam-

peonato como él. Pero seguramente, a fines del '89 no hubiese conseguido esa butaca, como también es cierto que ahora, gracias al nombre que me hice, me la darían. Por un lado pagué el derecho de piso de venir "nuevo" con gente "nueva", pero por el otro lado tuve durante todo el año la tranquilidad de saber que tenía entre manos el mejor material a nuestro alcance. Si el auto no ganó no fue porque le faltaron elementos o inversiones, fue solamente por falta de experiencia del grupo humano.

— **Sin embargo, ¿cómo explicás el caso de Vallelunga, donde al inicio de temporada conseguiste tus primeros puntos y donde ahora, a fines de ella, con más experiencia, no has podido mejorar el resultado?**

— Es algo que tiene que ver con nuestra elección de principios del año, cuando decidimos seguir el camino de las suspensiones '89 para resolver los problemas del auto. Hasta mitad de temporada fue la mejor solución, pero luego los demás evolucionaron mientras que nos quedamos con lo que fue el tope de desarrollo alcanzado en el '89. En la práctica es como haber estado corriendo medio campeonato con un coche viejo.

En lo que respecta a Vallelunga, me falta

trabajo con las nuevas suspensiones. En abril corrí con la suspensión vieja y ahora que volvimos hubo muy pocos momentos para probar con pista seca debido a las malas condiciones climáticas en los dos fines de semana.

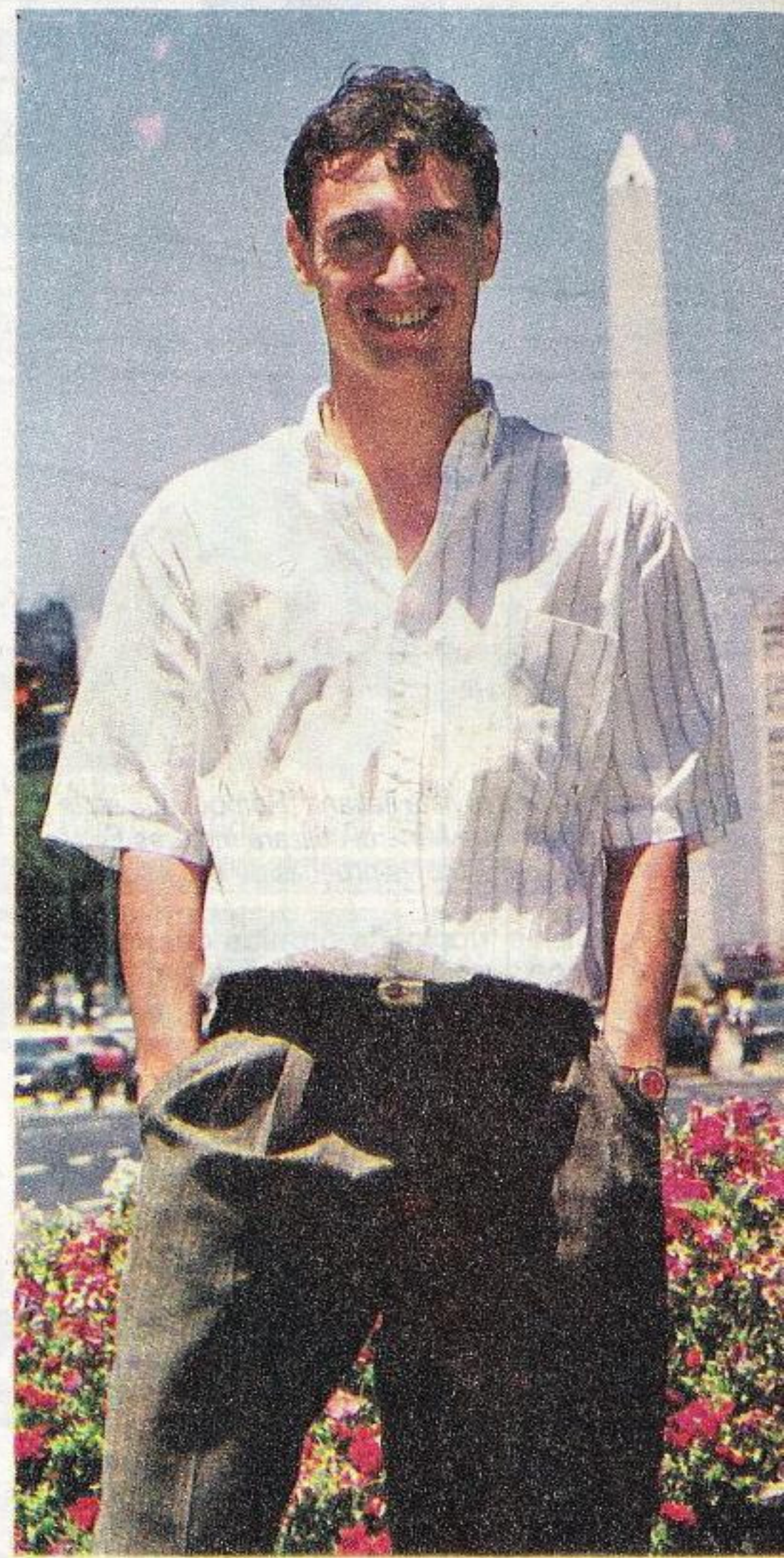
— **Ahora que estás dejando la categoría, ¿cuál es tu juicio sobre la F.3 italiana?**

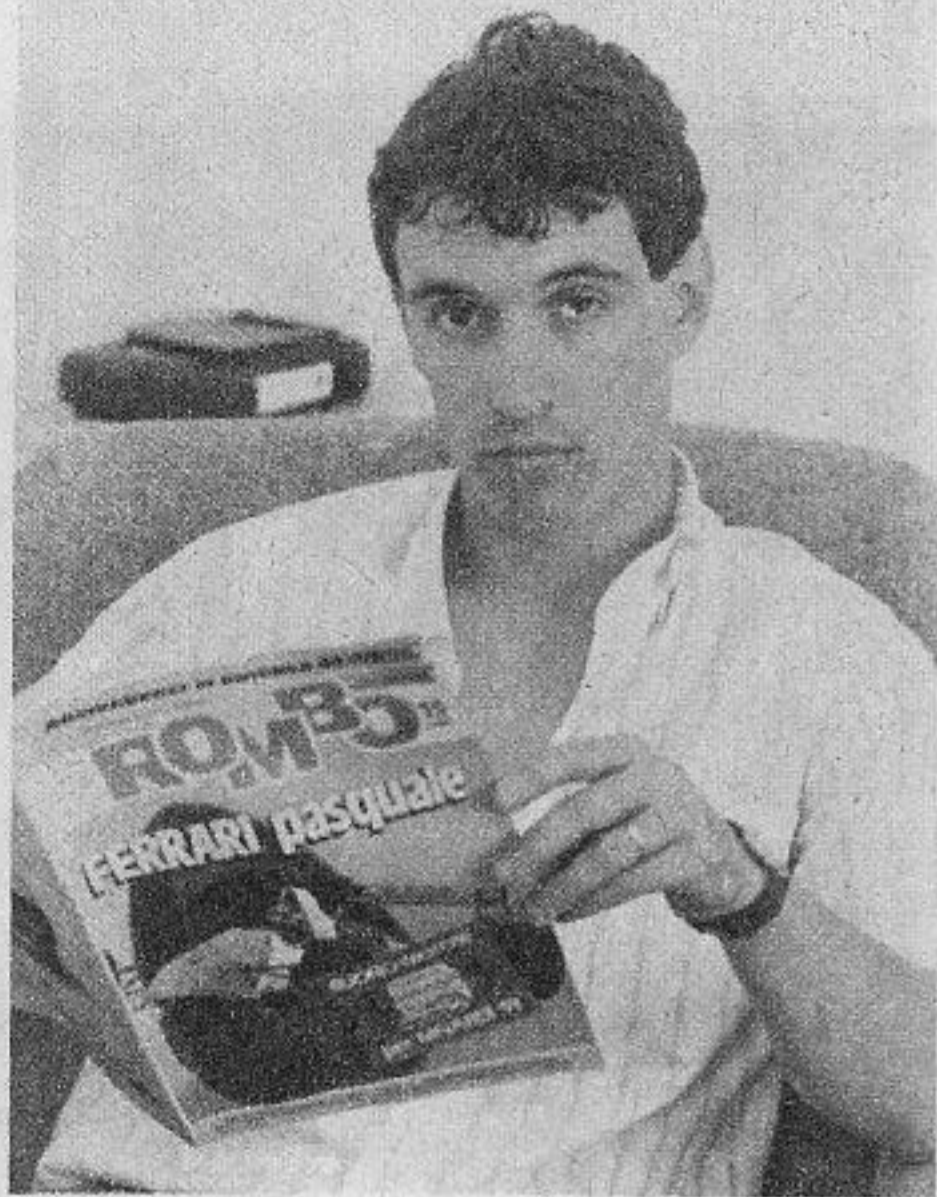
— Creo que tiene un mal muy grande en la gran cantidad de autos que tiene. Ello ha obligado este año a dos o a veces cuatro tandas de clasificación, lo cual ha falseado en gran parte los resultados. Eso ha llevado a cosas ilógicas, como "pole-positions" hechas por gente que en ciertas carreras peleaba el repechaje. Creo que es una categoría que no sirve para otra cosa que para hacer el escalón de paso. Tampoco a los italianos les interesa cambiar la realidad. En el afán de nivelar han nivelado demasiado y se llega a un punto donde no se aprecia diferencia entre un piloto bueno y uno mediocre. En ese aspecto, los ingleses tienen otra mentalidad y otra forma de entender la categoría.

— **De todos modos, ¿algo te habrá dejado este año de F.3?**

— Ahora que he comenzado a probar el F.3000, desde el punto de vista conductivo, este año no he aprendido nada nuevo. Sólo







Hojeando una revista italiana (Rombo) que en la tapa anuncia que Minardi utilizará motores Ferrari. Furlán será el piloto de pruebas de esa escudería.

a evitar las fricciones propias de una categoría con tantos autos. Lo que sí me ha servido es para entender cómo se maneja el automovilismo europeo, pero nada en lo que tiene que ver con el auto de carrera. Los circuitos italianos no me han gustado, porque son antiguos, con rectas larguísimas y curvas lentas. No hay en toda Italia un trazado con un curvón de quinta que exija manejo, como en cambio los hay en la mayoría de los circuitos de Sudamérica.

— Si te escucha un piloto sudamericano, pensará seguramente que Italia es el camino equivocado para entrar al automovilismo europeo.

— No es así. Yo vine aquí y me fue muy bien. Además hay que tener en cuenta que quienes aquí están a la pesca de nuevos valores, saben ver más allá de los resultados, porque conocen esta realidad. Ven de un piloto su comportamiento en los tests, los juicios que da cuando baja del auto y no reparan en los resultados que son falseados por la realidad de la categoría. Yo pude mostrarme como un buen piloto y eso me ha abierto muchas puertas importantes.

— En definitiva, ¿cuál sería tu mensaje para quienes están en la Argentina y tienen intenciones de hacer carrera a nivel internacional?

— En primer lugar les diría que abran los ojos. Las categorías argentinas son muy buenas pero sólo para nuestro medio porque no tienen nada que ver con las internacionales. Nuestras categorías "top" como el TC 2000 o el TC 3 litros sirven sólo para gente que ha llegado en el automovilismo y que no tiene otra meta que seguir en ese medio. No son categorías útiles para quienes quieren crecer o aprender. En este caso el paso obligado es la F.3 Sudamericana y luego Europa. Sí, se puede venir a Europa sin pasar por nuestra F.3, pero le costará más dinero y seguramente la experiencia deportiva final no será nunca mayor a la que pueda recoger allá. Esto obviamente es importante porque aquí está la F.3000 y la F.1. Pero luego de haber probado el F.3000 y de haber hecho buenos tiempos, lo que más me ha servido es lo

que aprendí con el equipo de Gustavo Sommi en Sudamérica. Aquí, conductivamente no se aprende nada nuevo.

— En Vallelunga has concluido una serie de tests con el F.3000 en vistas al '91. ¿Qué es lo que te han dejado como positivo estas pruebas?

— Ha sido lo más positivo de la temporada a nivel personal, porque me confirmaron que como piloto puedo lograr cosas buenas en el futuro. Hasta la F.3 podés llegar a resultados por una serie de factores, pero con la potencia del 3000, el círculo de los pilotos válidos se reduce porque allí cuenta sólo la capacidad. En la 3000 se viaja rápido —300 km/h en Monza o 270 km/h al fondo de la recta en Vallelunga— con curvones de 250 y por eso no es una categoría para cualquiera. Mi satisfacción es haberme sentido bien arriba del auto y no haber acusado el salto de potencia como temía. Es en definitiva la fuerza que me alienta a hacer la 3000 en el '91 porque sé que me puede ir bien. Incluso a nivel de resultados la 3000 es más fácil. Cuando este año vimos lo que era la F.3, nos dimos cuenta enseguida que sería muy difícil mostrar algo desde el punto de vista deportivo, debido al handicap de no conocer las pistas y el medio. En cambio, en la 3000 los circuitos pasan a ser un problema secundario y tiene más peso la capacidad del piloto de adaptarse rápidamente al auto. Aquí los ensayos sirven más para conocer el auto que las pistas. Estos no son coches de andar y andar como los F.3. Son autos de dar dos vueltas, parar y corregir los defectos, porque como la velocidad es alta se arriesga mucho y por tanto no se puede estar girando si el auto no está perfecto.

— ¿Qué esperás del '91 y del campeonato de F.3000 en especial?

— Yo espero realmente de la F.3000 resultados mejores a los que conseguí este año en F.3. No porque vaya a ser más fácil, sino porque sé que voy a llegar en mayor igualdad de condiciones con el resto. Como es un campeonato internacional, con pilotos de todas partes del mundo, casi todos llegan con los mismos problemas. Los ingleses conocen sus circuitos e ignoran el resto. Los italianos lo mismo. Quien más quien menos, todos estaremos al mismo nivel, con equipos y mecánicos desconocidos. Esa igualdad de condiciones y los resultados de los tests me llevan a ser optimista.

— ¿Creés haber adquirido el dominio del F.3000?

— No. Sé que me falta bastante y por ello con Farnetti queremos llegar a completar 10.000 km de pruebas antes de la primera carrera del campeonato. Nos faltaría probar en Mugello y luego con este auto '89 queremos ir a Francia. Luego, cuando nos entreguen el auto '91, nos quedaremos en Inglaterra a probar en Brands Hatch y Silverstone. En marzo haremos los tests FOCA en Jerez de la Frontera y luego me quedarían por conocer los trazados de Alemania y Checoslovaquia, si es que esta última se hace. Pero estamos hablando de conocer el 70/80 por ciento de los circuitos del calendario antes de empezar el torneo, cosa que ni por casualidad lo pude conseguir este año en la F.3 italiana.

— Y del equipo de Farnetti, ¿qué nos podés decir?

## SU CAMPAÑA 1990

FECHA	AUTODROMO	CLAS.	REP.	FINAL
1/4/90	Vallelunga	16º	—	5º
15/4/90	Pergusa	7º	—	Ab.
29/4/90	Magione	27º	Ab.	—
12/5/90	Varano	2º	—	2º
26/5/90	Mónaco	10º	—	16º
17/6/90	Imola	21º	—	Ab.
24/6/90	Monza	16º	—	9º
8/7/90	Bineto	27º	1º	Ab.
28/7/90	Misano	14º	—	16º
2/9/90	Monza	6º	—	Ab.
16/9/90	Varano	13º	—	9º
7/10/90	Vallelunga	8º	—	5º
21/10/90	Vallelunga	16º	—	9º

Nota: El Gran Premio de Mónaco (26/5/90) no sumó puntos para el campeonato.

—Será un equipo nuevo, pero aquí lo que importa es la experiencia de la gente. Farnetti no es el técnico, sino simplemente el manager que está montando el equipo. Aquí lo que cuenta es el ingeniero de pista, quien debe decidir sobre la puesta a punto, acertada y rápidamente. En ese sentido me ha impresionado muy bien Trevor Sheumack, el australiano que estará con nosotros y que este año estuvo sobre el auto de Belmondo. El también ha quedado conforme con mis opiniones, aunque sabe que me faltan hacer kilómetros sobre el auto. Pero lo importante es que sobre el 3000 me equivoco menos que sobre el F3. El 3000 es un auto más franco de manejar y si bien no digo que sea más fácil que el F.3, al menos es más sincero con el piloto. Tal vez será porque este año yo estuve realmente "luchando" con el Dallara que, calzando gomas Michelin, te obliga a cambiar el modo de manejar que tenía allá con las Pirelli. Las nuestras son gomas mejores: cuestan 3 veces menos, duran lo mismo y sobre todo permiten una conducción muy similar a la que requiere el F. 3000. Aquí al Dallara hay que manejarlo desprolijo, "Telegrafian-do" a mitad de la curva, prepeándolo para que 'entre' la trompa porque de lo contrario, no lo hace. En definitiva, todo lo que a mí nunca me gustó hacer sobre un auto de carrera. De allí la satisfacción que me dio el F 3000, ya que descubrí que mi modo original de manejar es el que sirve para un auto "en serio" como un 3000. Si bien este año debí aprender muchas cosas para poder llevar rápido al Dallara —cortar una chicana, frenar con el tren posterior para que el auto gire— pienso que son siempre experiencias que alguna vez serán útiles y que ayudan a crecer.

Todo ese cúmulo de nuevos elementos logrado por Furlán comenzó a mostrar su utilidad. En efecto, con largas sesiones de ensayo sobre los autos de Fórmula 3000, el argentino tendrá mucho trabajo en los próximos meses, si bien no pierde oportunidad de retornar —aunque sea por pocos días— a la Argentina. No sólo porque "el pago tira" sino también por las diversas gestiones encaminadas a cimentar sus acuerdos para el '91. ➡

**CALIDAD Y SEGURIDAD  
PREPARACION**



Nº 1 en diseño, fabricación y colocación de equipos especiales para

**ESCORT ó SIERRA**

ALERON TRASERO CON LUZ DE STOP  
BAJO PARAGOLPES Y LATERALES  
LLANTAS DEPORTIVAS  
ESCAPES ESPECIALES



VENTA A  
CONCESIONARIOS



POTENCIAMOS SU MOTOR  
CON LOS COMPONENTES  
ORIGINALES-MAS PIQUE Y  
VELOCIDAD-MENOR CONSUMO

Tarjetas de crédito-Planes de pago



**San Telmo S.A.**

AV. MITRE 1960 • AVELLANEDA • 204-1630/5323



**Del Sur Motors S.A.**

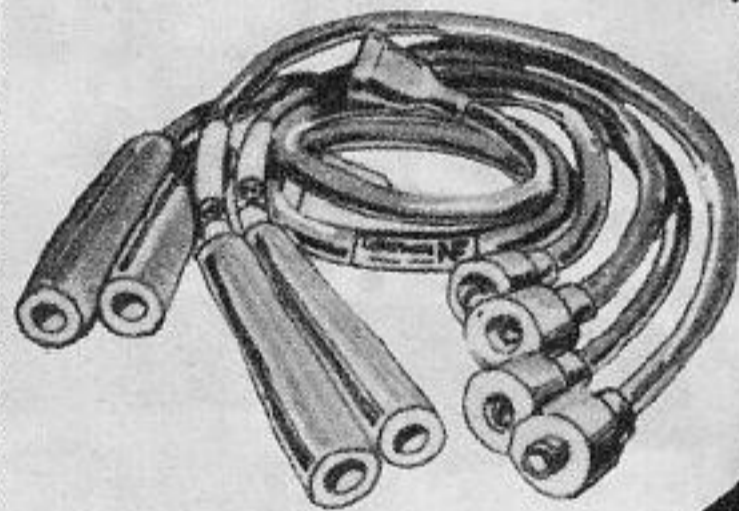
LAS HERAS 112/130 • QUILMES • 253-8240/7081/82

**FERRAZZI**

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO  
EN TODAS  
LAS CATEGORIAS  
DEL PAIS



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



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

**SERVICE DIESEL  
BARRACAS**



REPARACION DE BOMBAS  
E INYECTORES

BANCO DE PRUEBA  
BOSCH

JORGE 2371  
(cp. 1275) • Tel. 28-9032

**POTENCIAMOS**

\* REGATTA \* FIAT UNO \* ESCORT \*  
\* LINEA RENAULT

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

SUSPENSIONES  
ESPECIALES

Y PARA SU AUTO  
UNA LLANTA  
DIFERENTE



**CIGANA**  
PERONE

de Ernesto Perone

Diseño Exclusivo

Pra. JUNTA 3085 (1406) • Cap. • Tel.: 611-3388

Ahora sí puede estar seguro.

El país arranca con

**BATERIAS  
TITO**



Nueva Linea

LIBRE  
MANTENIMIENTO

CALIDAD  
SEGURIDAD  
SERVICIO

SERVICIOS PESADOS  
MOTOS

PRECIOS ESPECIALES  
PARA REVENDADORES

SOLICITAMOS REPRESENTANTES  
EN TODO EL PAIS

Comuníquese con nosotros al

TEL. 628-2055

Int. GRANT 302

esq. ALEM (1708) MORON

**REMERAS ★ GORROS  
BANDERAS**

TODO  
EN PUBLICIDAD

**MARNAT**

Lartigau 2455. San Justo  
Tel. 441-5342

**DISTRIBUIDORA  
CASEROS**

ALERON TRASERO CON LUZ DE STOP  
BAJO PARAGOLPES Y LATERALES -  
LLANTAS DEPORTIVAS  
Escapes especiales

MODELOS EXCLUSIVOS PARA:  
FIAT UNO, DUNA Y REGATTA  
• FORD ESCORT •  
• RENAULT 11 Y TRAFIC.



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

**SUSPENSION**

**COMPETICION**



• FABRICAMOS ELEMENTOS ELASTICOS  
SOBRE PLANOS O MUESTRAS EN ACERO  
Envíos al interior.

Av. ZEBALLOS 2119. CASTELAR TEL. 628-2154

**GAMBA Y PRESTIA**

SALAS 727 - CAP. 923-9723



FRENOS

\* RECTIFICACION  
\* CAMPANA  
Y DISCO DE FRENO  
\* REPUESTOS

EMBRAGUES

\* PLACA DISCOS  
\* RECTIFICACION  
DE VOLANTE  
\* RULEMANES  
DE EMPUJE

**RECAMBIO**



**FIAVE S.A.**



• DISPONEMOS TAMBIEN  
DE TECHOS CORREDIZOS  
PARA TODOS LOS MODELOS

PRIMER CENTRO DE STYLING  
DEL  
AUTOMOTOR

Equipos para los siguientes modelos: BMW LINEA 3, 6, 7, LANCIA, FIAT UNO - DUNA, REGATTA,  
W. GACEL - AUSTION MINI - ALFA ROMEO GTV, ALFETTA COUPE FUEGO GTA., M. BENZ 190 - R.21 147  
Avda. del LIBERTADOR 14072. (1640) MARTINEZ. TEL. 798-0195/4110

Con un enrarecido clima de suspenso el Club Argentino de Pilotos cerró, en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" su temporada 1990.

El mismo obedeció —tal como lo dijimos en el anticipo de nuestra anterior edición— a la denuncia que **Carlos Luaces** (segundo al cabo de las 18 vueltas), presentó en contra del ganador **Juan Carlos Demonte**.

La misma abarcó los planos técnicos y deportivo: el primero de ellos quedó dilucidado en pocas horas, cuando el C.T. Angel Portela no encontró nada anormal en la máquina del ganador. El segundo, ante la ausencia de veedores en la pista, obligó al C.D. Héctor González a dejar como provisoria la clasificación hasta mediados de la semana pasada. Luego de reunirse con los elementos que le sirvieran para su juicio, González decidió no hacer lugar a la denuncia y confirmar la clasificación final vista en pista.

De esa forma, el correntino Demonte se quedó con un triunfo —que al mismo tiempo le valió el subcampeonato en disputa con Luaces— que asumió, ante el retraso de **Oswaldo Cao**, a tres giros del final. Vale destacar, la tarea realizada por Cao, que durante la mayor cantidad de vueltas (15) se mantuvo al tope de la clasificación hasta que un neumático lo retrasó injustamente.

Luaces, segundo en clasificación y aspirante al segundo lugar en el campeonato, con un auto muy rápido hizo todo lo posible por ir en busca de Cao —"liebre" de la carrera— pero se encontró con la lícita defensa del correntino que buscó conservar en todo momento su posición. Fueron buenas las tareas

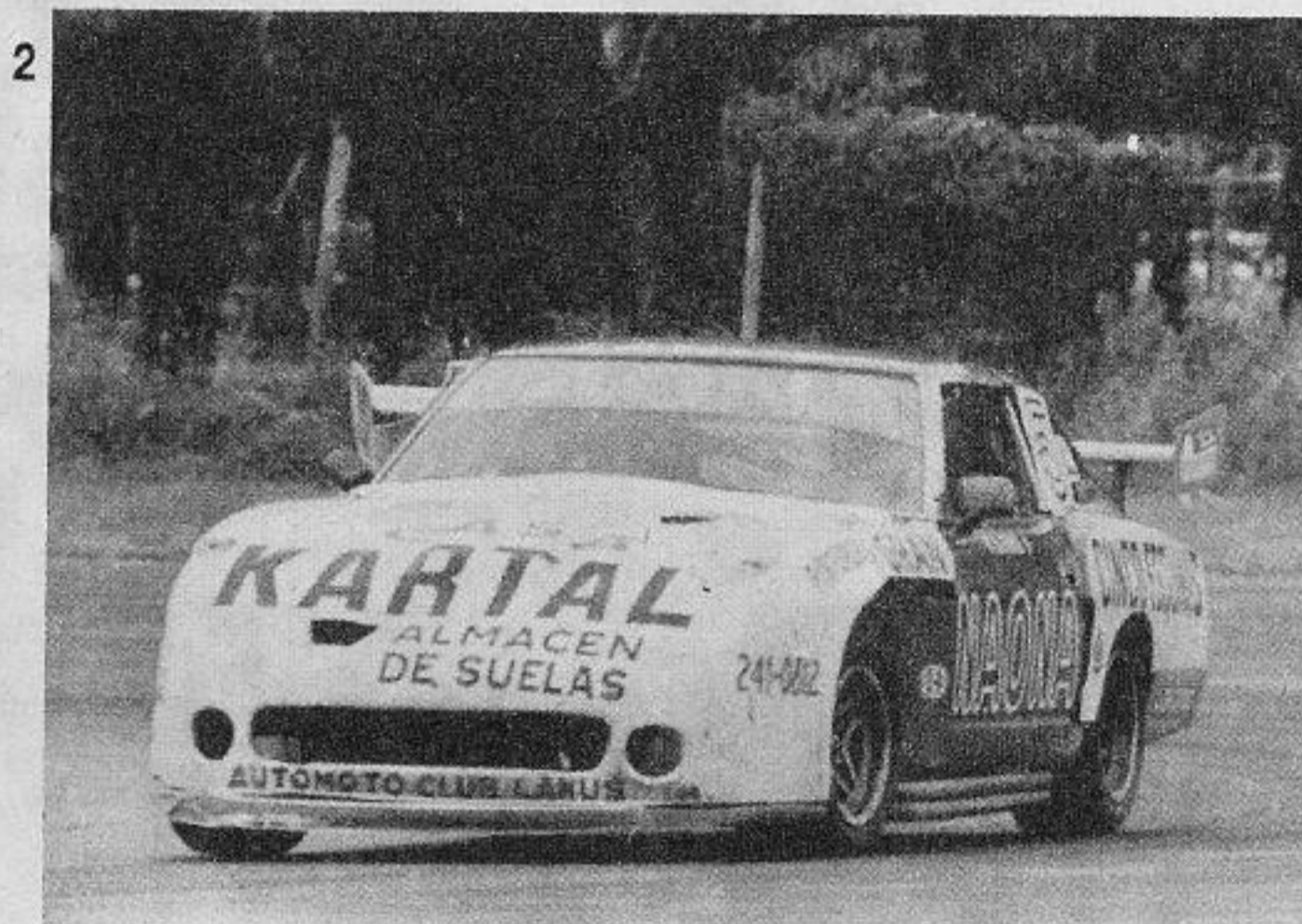
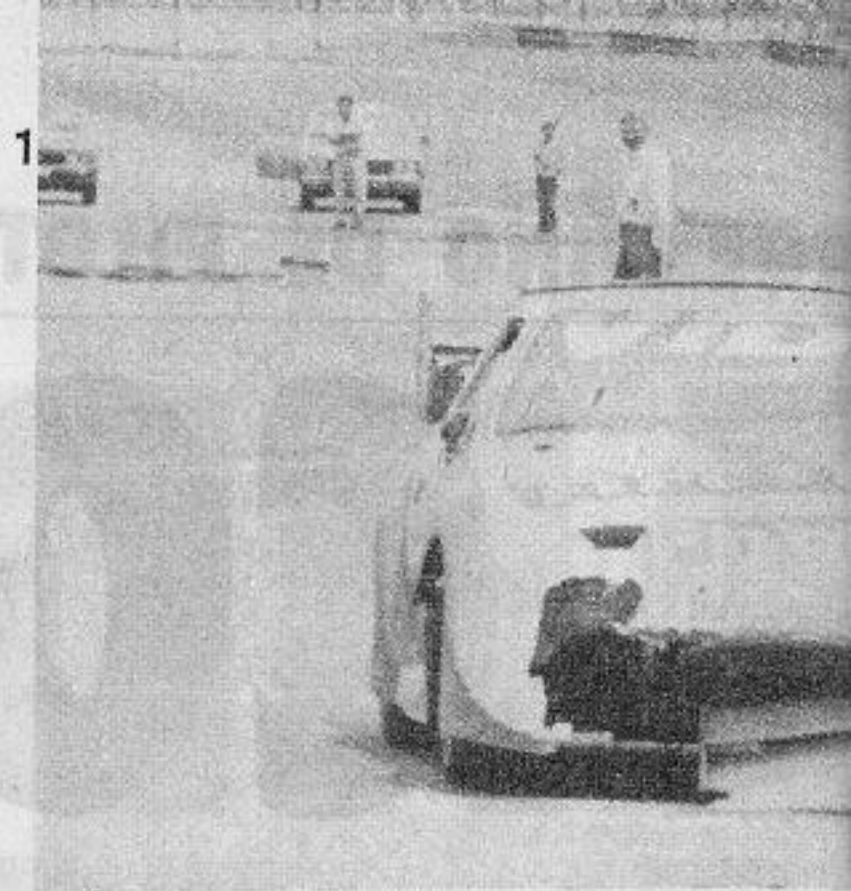
de **Antonio Carbone** —que supo aprovechar las circunstancias y con solvencia se ganó el tercer lugar del podio—, **Jorge Leiva** —que venía cuarto y un despiste lo retrasó al octavo lugar para luego recuperarse— y **Walter Alifracó** —perjudicado por el matafuego suelto dentro del habitáculo, que lo desconcentró—. También, fueron interesantes los trabajos de dos jóvenes, como **Jorge Audisio** y **Gerardo Carro**, sexto y séptimo respectivamente, y de otros más experimentados como **Bruno Blanco** y **José María Basanta**. Como ya dijimos, Cao fue otro de los destacados del domingo y aunque abandonaron, realizaron excelentes tareas **Roberto Vido** —sin contar con un auto ideal— y **Juan Carlos Larroca** que sin clasificar, debió largar desde el último lugar de la grilla y remó —llegó a estar tercero— hasta que el motor claudicó. Por ahora, el Club Argentino de Pilotos cerró otro ejercicio con un futuro plagado de interrogantes y una renovación, que si se quiere, podremos ver a mediados del año venidero.

### PATIO DE BOXES

**COPROTAGONISTAS.** Fueron la Fórmula IES y el Stock Car Argentino. La primera de estas categorías sólo disputó tres vueltas al suspenderse la competencia, debido al accidente de Russell y Gugliemoti (ambos recuperándose), y hasta ese momento se imponía Waldbilling. En la segunda se impuso Julio Vigliercio.

**POR POCO TIEMPO.** Estuvo de regreso en la categoría el hasta ahora inactivo **Hugo Olmi**. El piloto porteño se dio una "vueltita" por el "Oscar A. Gálvez" y probó durante las tandas de en-

1. El retornado **Roberto Vido**, con trompa rota, perseguido por **Juan Carlos Carroca**. 2. Según sus palabras, la coupé Datsun de **Walter Alifracó** estaba para volver a ganar. El matafuego suelto dentro del habitáculo lo desconcentró. 3. Así quedó, el neumático que le arrebató la victoria a **Oswaldo "Cacho" Cao**. El de Lomas de Zamora se la merecía. 4. Un poco tarde, y algo molesto, **Carlos Luaces** subió al podio. Festejó poco. 5. **Jorge Audisio** en primer plano y semioculto, **Gerardo Carro**. Fueron sexto y séptimo, respectivamente, en buenas tareas.



piensa regresar a las pistas el año venidero a bordo de un S.P. que un conocido empresario maderero adquirió para que él lo conduzca.

**VIDO TURISTA.** Y no porque estuviera de paso por Buenos Aires y se haya decidido a volver fugazmente al C.A.P. El de Río Gallegos ya tiene muy adelantadas las gestiones para incorporarse en 1991, al Turismo Pista. No quiso "largar prenda" con respecto a marca, preparador y

clase en la cual intervendría pero en los próximos días, podría quedar concretada la intervención del sureño.

**RECUPERADO.** Lo encontramos a **José Luis Mezquida** —que sufrió el accidente en el cual perdieron la vida **Oswaldo Agosti**, **Cecilia Pérez** y **Gustavo Pérez Leau**, integrantes del staff periodístico de la audición radial "Tuercas". Luego de un largo período de internación, estuvo en el autódromo capitalino cola-

## EN POCAS PALABRAS

**Roberto Vido** (respecto de su reaparición): "Vi luz y entré". **Juan Laiolo**: "Vamos a ver que hago el año que viene. En Venado Tuerto a un joven, que anda muy bien, y es posible se integre a la categoría con mi auto". **Oswaldo Cao**: "Yo venía con una goma rota y le dejé paso a Larroca, me tocó en la "Bajada del Tobogán". Es una mala persona". **Juan Carlos Larroca**: "Ahora, a las carreras, vamos a tener que venir con una escopeta". **José María Basanta**: "Esta carrera no me la quería perder por nada del mundo". **Gerardo Carro**: "Estoy contento por haber entrado en los puntos. Estaba mi familia y mi novia". **Walter Alifracó**: "El auto estaba para ganar de nuevo. Lástima que se me soltó el matafuego y me hizo perder tiempo en las primeras vueltas. Veía pasar algo dentro del habitáculo y me desconcentré después, me dí cuenta de lo que sucedía". **Antonio Carbone**: "Estoy contento con el resultado, lástima que al final hice un trompo". **Juan Carlos Demonte**: "No sé de qué se queja Luaces, nunca estuvimos a la par". **Carlos Luaces**: "Me cerró la línea de marcha un montón de veces y culminó su "hazaña" frenándose cincuenta metros antes de la entrada a los mixtos". (Refiriéndose a Demonte).




### A ANTONIO CARBONE

Su primera experiencia en el automovilismo fue en el Club Argentino de Pilotos, esta fue su quinta presentación en la categoría, fue sexto en pruebas de clasificación y en carrera



subió al podio. Realizó un trabajo mediano en un trazado exigente para pilotos y máquinas.

borando con los hombres de la categoría Stock Car Argentino y si bien todavía no se siente "diez puntos" sigue con su recuperación. 

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo regular:** el promedio del parque automotor del C.A.P., siempre ronda la veintena de máquinas.

**La esperanza:** que los hombres de la categoría han depositado en la nueva especialidad, que verá la luz a nivel nacional en 1992.

**La remontada:** de Juan Carlos Larroca, que se había quedado sin clasificar al romper su caja de velocidades, largó último y llegó a estar segundo antes de su abandono.

**El carrerón:** de Osvaldo "Cacho" Cao. Fue puntero durante quince vueltas hasta que el neumático T.D. lo obligó a abandonar. Desde el principio estableció una diferencia prácticamente indescartable.

**La alegría:** de "Tony" Carbone por el tercer puesto final. El pupilo de Silvio Oltra va afianzándose en la categoría.

**La bronca:** de Juan Laiolo, que debió retirarse a poco de largar al romper la horquilla selector de la caja de velocidades.

## FICHA GENERAL

**Fecha:** 2 de diciembre de 1990.

**Prueba:** Undécima y última prueba por el Nacional 1990 del Club Argentino de Pilotos.

**Lugar:** Autódromo Municipal "Oscar Alfredo Gálvez".

**Ubicación:** Avenida General Paz y Avenida Roca.

**Autoridades:** Director de la prueba, Antonio Giraldez; Director Adjunto José Mosquera; Com. Dep., Héctor González, y Com. Téc., Angel Portela.

**Condiciones climáticas:** Bueno el sábado, lluvioso en las primeras horas de la del domingo y luego, bueno.

**Participantes:** 19 en pruebas de clasificación y 18 en carrera.

**Infraestructura del escenario:** Muy buena, pero deteriorada.

**Organización:** Regular.

**Público:** 500 espectadores.

**Espectáculo:** Bueno.

## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Stock Car Argentino.

**Accesos:** Fue habilitado uno solo. Asfaltado y en muy buen estado. **4**

**Controles:** Expositivos y amables. **4**

**Comodidades:** Muy buenas. **4**

**Estado del circuito:** Bueno. **3**

**Boxes (instalaciones):** Muy buenas. **4**

**Boxes (condiciones de trabajo):** Malas. **1**

**Seguridad:** Mala. El numeroso público, que pobló los boxes, invadió peligrosamente la pista en la salida de la Horquilla. **1**

**Promoción:** Regular. Sólo se supo de la carrera a través de los medios periodísticos especializados. **2**

**Servicio de Prensa:** Inexistente. Los responsables de otras categorías colaboraron con el periodismo; eso salvó la situación. **0**

**Puntualidad:** Regular. **2**

**Total:** 24 puntos. (Ideal, 50).

## CLASIFICACION

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires "Oscar Alfredo Gálvez" - Circuito Nº 9 de 3.345,50 metros de extensión - Final a 18 vueltas - Recorrido total: 60,219 km. - 2 de diciembre de 1990.

### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Luaces, 1m35s096/1000 a 126,649 km/h.; Demonte, 1m35s956; Cao, 1m35s967; Alifracó, 1m36s062; Vido, 1m36s176; Carbone, 1m36s410; Leiva, 1m36s519; Zenklusen, 1m37s486; Valente, 1m37s550; Audicio, 1m37s781; J. M. Basanta, 1m37s799; Carro, 1m37s954; Del Valle, 1m38s091; Laiolo, 1m38s523; Puleo, 1m39s282; Capra, 1m39s336; Bianco, 1m40s148; Caballero, 1m41s552; Larroca, S/T.

### FINAL

POS.	Nº	PILOTO - MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	12	Juan Carlos Demonte - N	29m34s974	18
2º	2	Carlos Luaces - N	29m47s083	18
3º	44	Antonio Carbone - N	29m50s906	18
4º	10	Jorge Leiva - N	29m57s327	18
5º	5	Walter Alifracó - D	30m01s518	18
6º	48	Jorge Audicio - N	30m08s729	18
7º	45	Gerardo Carro - N	30m10s710	18
8º	32	Bruno Bianco - D	30m27s737	18
9º	19	José María Basanta - D	30m28s288	18
10º	38	Ricardo Valente - N	30m33s466	18
11º	43	Arnoldo Capra - D	30m34s363	18
12º	33	Rocco Cavallero - D	31m12s815	18
13º	6	Juan Carlos Larroca - N	27m59s152	17
14º	4	Osvaldo Cao - N	28m25s471	17
15º	22	Abelardo Zenklusen - N	30m34s914	17
16º	3	Roberto Vido - N	21m46s098	13

No clasificaron: Mariano del Valle - N, 8 vueltas y Juan Laiolo - D, 3 vueltas.

**Promedio del ganador:** 122,136 km/h. **Récord de vuelta:** Juan Carlos Larroca, en la 14ta., en 1m36s837/1000 a 124,373 km/h. **No largó:** Arnoldo Puleo - N.

**Ref. (por marcas):** D, Datsun 280 ZX y N, Nissan 300 ZX. **Nota:** Las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

## CAMPEONATO

(Disputadas: Santa Fe, Concordia, Río Cuarto, Buenos Aires, Buenos Aires II, Avellaneda, Las Flores, Bahía Blanca, Rafaela, San Jorge y Buenos Aires III)

### POSICIONES FINALES

**Bulla, 145 puntos;** Demonte, 120; Luaces, 102; Alifracó, 79; Larroca y Cao, 65; Leiva, 64; Carbone, 39; Zenklusen, 32; Cura, 16; Audicio, 14; Del Valle, 13; M. Basanta, M. Sánchez y Longhi, 12; Valente, 11; J. M. Basanta, 10; Stephani, 8; Bianco, 7; Laiolo, 6; Casanova y Carro, 5; Heritier, 4; Del Conte y Capra, 3; G. Vázquez, 1.

**corsa a fondo**

## **FORMULA TRES SUDAMERICANA EN TARUMA, BRASIL (2-12-90)**



# **SE ABRIÓ EL JUEGO**

Por Néstor Carbia. Fotos: Ayrton Miczuk, Miguel Costa y N.C.

**La victoria de Negri  
cambió radicalmente  
el panorama  
del torneo.  
Sin embargo, le será  
difícil batir en él  
a Christian Fittipaldi.  
Risatti fue  
nuevamente  
el mejor argentino**



## FICHA GENERAL

**Fecha:** 2 de diciembre de 1990.

**Denominación de la prueba:** "Gran Premio Pirelli de Fórmula 3". Undécima prueba del Campeonato Sudamericano.

**Lugar:** Autódromo Internacional de Tarumá.

**Ubicación:** 35 km al este de Porto Alegre.

**Autoridades:** Director de la prueba: Antonio C. Cavalheiro. Adjunto: Roberto Lobo. Colegio de Comisarios Deportivos: Ricardo Lacour (Pte), Argentina-CODASUR; Pedro Scarano (Argentina-CODASUR); Carlos Montagner (CBA) y Ari Schneider (FGA). Juez de largada: Rafael Fossaceca. Comisario Técnico: Angel Polinelli (CODASUR). Adjunto: João Altknecht (FGA).

**Condiciones Climáticas:** temperatura 35°, Húmedo, (60%). Semibrillado y presión baja.

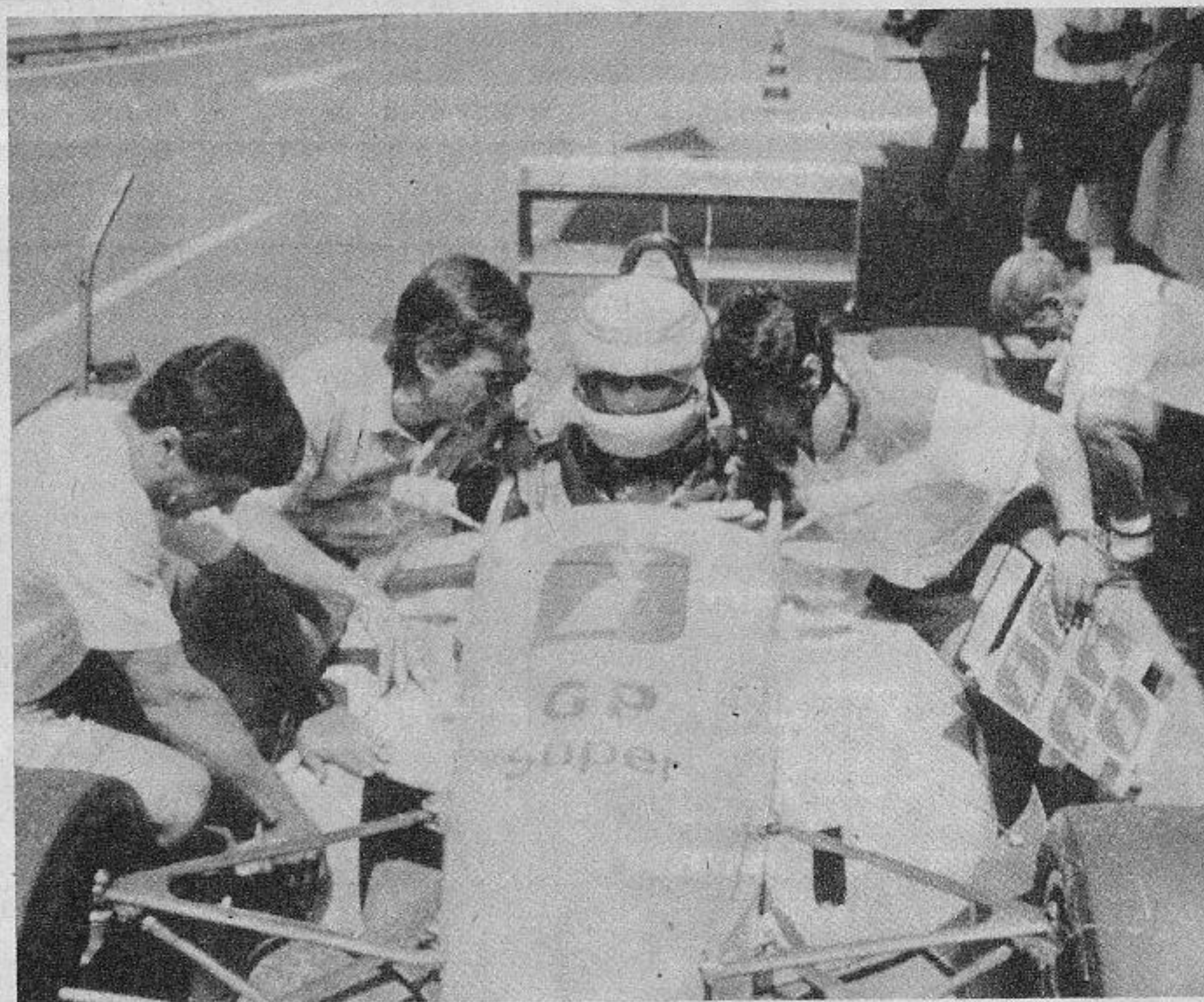
**Participantes:** En pista 20. Largaron 19. Clasificaron: 8. Excluidos 2.

**Infraestructura del escenario:** sin evolución, salvo mejoras en la pista.

**Organización:** Buena.

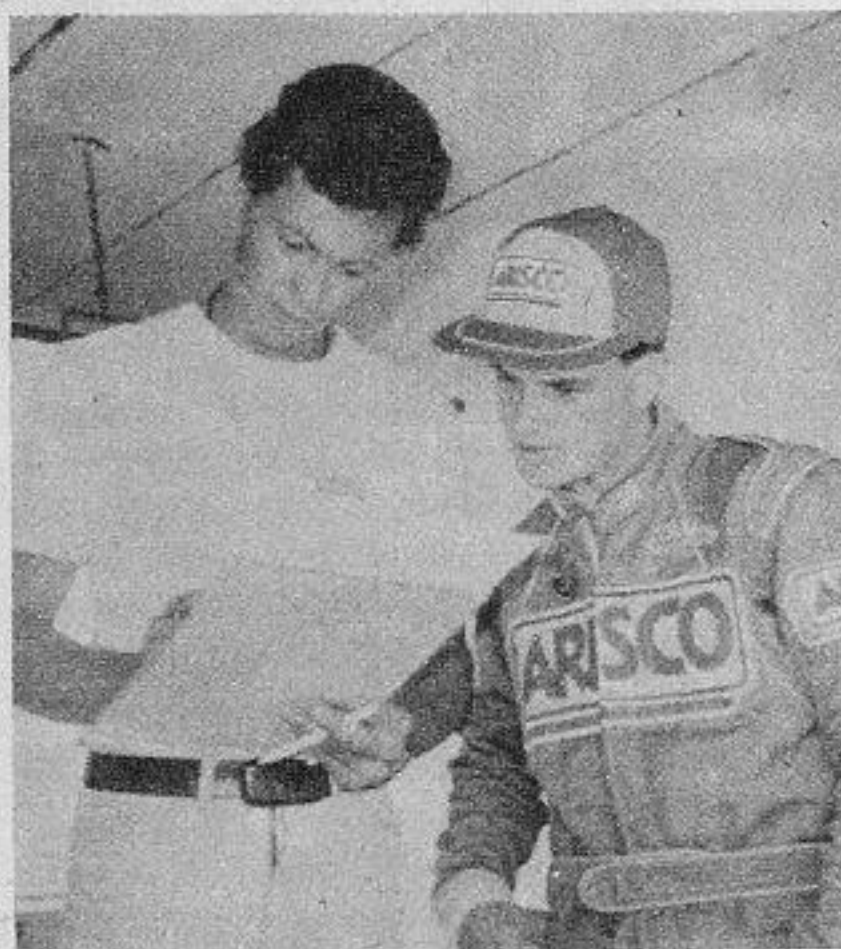
**Público:** 16.000 espectadores.

**Espectáculo:** Muy bueno.



**Izquierda:** Negri encabeza el pelotón con la mayoría de los aspirantes. Todo quedaría igual. **Arriba:** Giaffone, buena tarea hasta los toques. **Centro:** Friedrich con el equipo de Sommi sobre él. **Abajo:** Barrichello estudia y aprende rápido.

**P**edro Muffato y Guillermo Kissling se tocaron en la entrada de la curva uno, en el transcurso de la vuelta 9. Aquél fue a la arena, pegó contra el guardrail, su auto se elevó en el aire y cayó sobre las cuatro ruedas, pero rebotando contra la valla de contención. Como el piloto sufrió un breve desmayo y no salió rápido del auto, los auxiliares de pista fueron a prestarle el socorro debido. Enseguida aparecieron las banderas amarillas agitadas, primero en la curva uno y luego en todo el trazado. Una vuelta y media después, también la blanca, porque la ambulancia entró a la pista para recoger a Muffato y llevarlo



al pequeño hospital del circuito. Finalmente no fue necesario porque Pedro se recuperó y prefirió ir a su box.

Entre la vuelta 9 y la 11, con las dos banderas indicando precaución y mantener posiciones —de acuerdo al reglamento FISA— Leonel Friedrich y Rubens Barrichello sobrepasaron a Affonso Giaffone y a César Pegoraro y Ricardo Rissati, respectivamente.

Después se tocaron Diniz y Giaffone, éste hizo un trompo y Cesario embistió al paulista del equipo INI en la curva "Tala Larga" durante la vuelta 13. Allí comenzó el desorden general. Los autos de Cesario y Giaffone quedaron cruzados, luego de una curva en bajada y "ciega" dado el talud de la derecha. El oficial de pista de esa zona no tuvo la mente fría que se requiere. Con la pista tan obstruida es necesario precisar el detalle y sugerirle el director de la prueba la colocación inmediata de la bandera roja. Cavalheiro —el director— no veía el incidente y demoró cuatro vueltas en decidir, consultando con su asistente en "Tala Larga" por medio de los intercomunicadores. En ese lapso los pilotos pasaron por donde pudieron, muchas veces bajando dos ruedas al pasto y otras entre los autos cruzados arriesgando todo. Finalmente en el giro 17 apareció la bandera roja pero ya la situación era un caos. Y así continuó en el "parque cerrado" en la línea de largada, hacia donde fueron los autos, lugar que a partir de ese momento se pareció más a Lavalle y Florida, que a un sitio para aislar los autos.

Allí hubo acusaciones de todo tipo entre los equipos respecto al tratamiento dado a los vehículos en ese pseudo parque cerrado. De Fittipaldi para Daccar y para Raúl Aparicio, a los gritos y sin guardar la menor compostura. Los nervios hacían presa en todos, e incluso de los espectadores que agregaban "nafta al fuego" que había en la pista, insultando a los integrantes del equipo paulista. La rivalidad entre las provincias no es un patrimonio argentino. En tanto los autos dañados fueron llevados a boxes y uno de los remolques rompió una tapa de tormenta a un metro del pianito de la curva

**Abajo:** Cezar Pegoraro seguido por Rubens Barrichelo, Tom Stefani y Djalma Fogaça en los tramos iniciales de la primera serie.

Finalmente, el primero de los nombrados fue quien mejor se ubicó en la suma. **Derecha:** Ricardo Risatti obtuvo el tercer lugar luego de una buena carrera y una regular tarea en entrenamientos y clasificación.





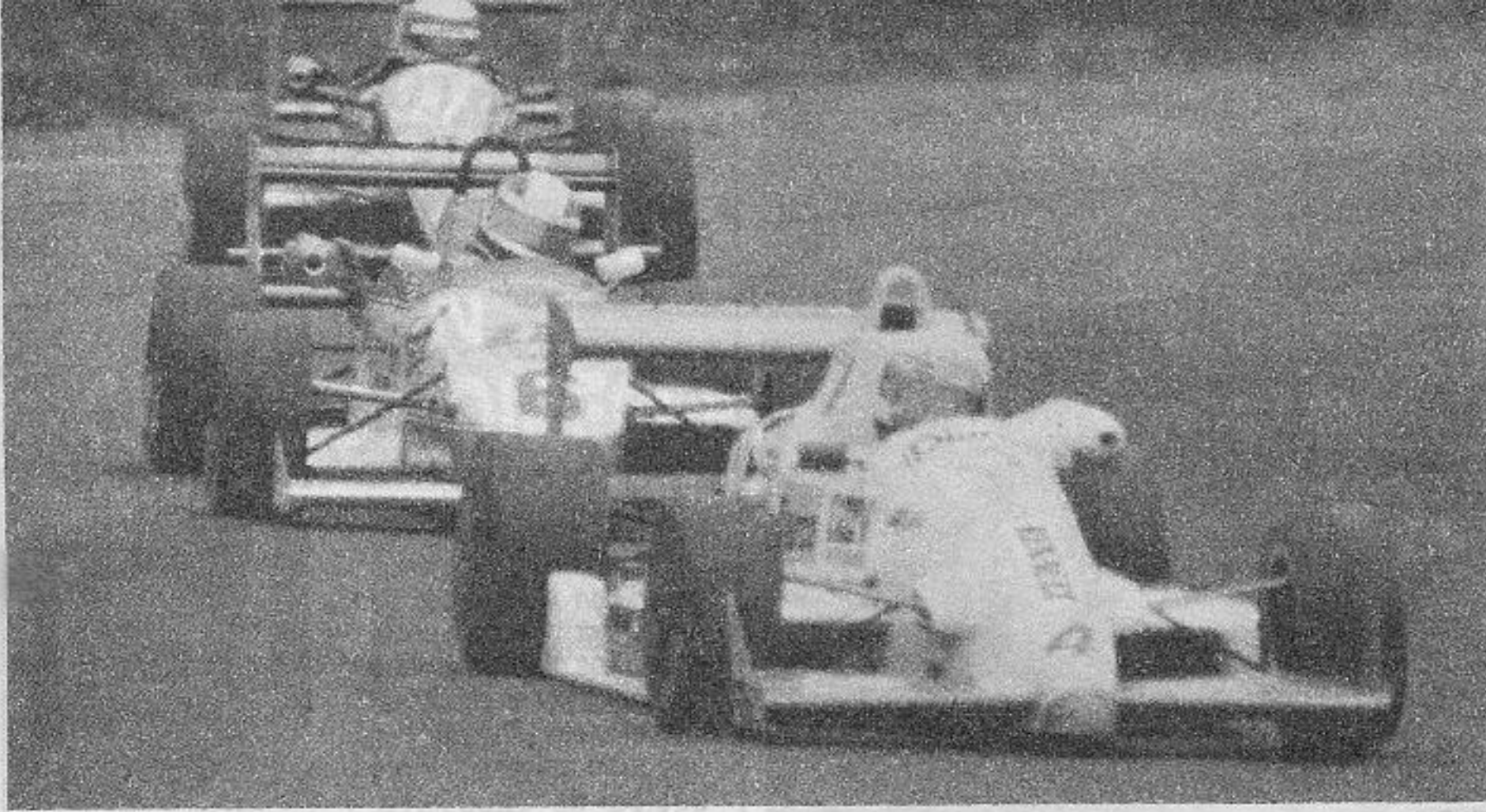


Foto superior: Kissling circula delante de Pedro Muffato y de Roberto Galafassi. Poco después un toque eliminaría a los dos primeros. Inferior: Christian Fittipaldi limpia su casco en el box, quizá reflexionando sobre el campeonato.



9. donde los autos pueden ir de pista. El pozo debajo de ella era una verdadera trampa mortal. Se arregló, perdiendo una hora, en lugar de los 30 minutos reglamentarios.

Paralelamente, Giaffone acusaba a Diniz de haberlo tocado intentando pasarlo con banderas amarilla y blanca. Diniz decía que Giaffone erró la maniobra y que él tuvo que salir de atrás del Reynard para no tocarlo más fuerte, y a la vez, el hombre de INI denunciaba a Friedrich por el "sorpasse" en la entrada de la curva uno. En ese momento no hubo decisión porque no estaban los informes de los veedores y oficiales deportivos. Se volvió a largar, con Leonel y Barrichello, pero sin Giaffone ni Cesario. Se acortó en tres giros la carrera como prevé el reglamento y se corrieron 29 más, clasificando por suma de tiempos. Luego llegó el informe del director de la prueba y de los oficiales de pista y fueron desclasificados Barrichello (2º) y Friedrich (3º).

Friedrich aceptó su error —inclusive le confesó a CORSA: "cuando me dí cuenta de lo que había pasado pensé en la exclusión"— y no apeló. Sí lo hizo Guido Forti, como concurrente de Barrichello, pero difícilmente tenga éxito su recurso, ya que las pruebas de que se munieron las autoridades son terminantes. El desorden fue mayúsculo, y si la cosa no pasó a mayores es pura y exclusivamente por la ubicación que mantuvieron las autoridades de CODASUR.

## LA CARRERA

Pero también hubo una carrera. Y fue muy buena. Negro dominó de punta a punta, con un trabajo sólido y eficiente suyo y de ese equipo. Tuvieron un auto rápido, equilibrado y confiable. Osvaldo lo llevó con la punta de los dedos sin excesos. Pero en el final de la segunda parte de la carrera, cuando se le fue encima Barrichello con el Dallara-Alfa, demostró que además de fineza y talento, también tiene garra y hombría. Quizá sea discutible su actitud de "aguantar" a Rubinho", cuando en la suma

## CLASIFICACION

Gran Premio de Porto Alegre - Federação Gaúcha de Automobilismo y Automóvel Clube de Rio Grande do Sul - Autódromo de Tarumá - Circuito de 3.016 metros de extensión - Final a 44 vueltas - Recorrido total: 132,704 km. - 2 de diciembre de 1990.

### PRUEBAS LIBRES

Giaffone, 1m01s454/1000 a 176,678 km/h; Stefani, 1m01s496; Barrichello, 1m01s748; Negri, 1m01s937; Fittipaldi, 1m02s164; Pegoraro, 1m02s205; Cesario, 1m02s233; Seikel, 1m02s320; L. Friedrich, 1m02s332; "Alencar Jr.", 1m02s378; dos Santos, 1m02s548; Fogaça, 1m02s583; Bugliotti, 1m02s652; Risatti, 1m02s679; Gueiros, 1m02s780; Diniz, 1m02s990; Muffato, 1m03s295; Galafassi, 1m03s939; Kissling, 1m04s586; Pereira, sin tiempo.

### FINAL

POS.	Nº	PILOTO (PAIS) - MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	97	Osvaldo Negri (BR) - M/Ra VW	46m22s543	44
2º	71	Antonio Stefani (BR) - R VW	46m50s375	44
3º	14	Ricardo Risatti (RA) - R VW	46m51s572	44
4º	5	Cezar Pegoraro (BR) - R VW	46m53s276	44
5º	72	Elio Seikel (BR) - R VW	46m56s254	44
6º	7	"Alencar Jr." (BR) - D AR	47m02s796	44
7º	51	Marcos Gueiros (BR) - R VW	47m32s680	44
8º	45	Roberto Galafassi (BR) - R AR	48m02s679	43

No clasificaron: Djama Fogaça (BR) - R T (24 v.); Pedro Diniz (BR) - M/a VW (23 v.); Christian Fittipaldi (BR) - R AR (21 v.); Darcio dos Santos (BR) - R VW y Marcelo Bugliotti (RA) - R VW (15 v.); Alfonso Giaffone (BR) - R VW y Augusto Cesario (BR) - Ra AR (12 v.); Guillermo Kissling - R R (9 v.); Pedro Muffato (BR) - M/Ra AR (8 v.). Promedio del ganador: 171,690 km/h.

Récord de vuelta: Negri, en la 5a. en 1m02s366/1000 a 174,095 km/h.

Excluidos: Leonel Friedrich (BR) - D AR y Rubens Barrichello (BR) - D AR.

Ref. (por marcas): M/Ra VW, March/Ralt-Volkswagen; R VW, Reynard-Volkswagen; D AR, Dallara-Alfa Romeo; R T, Reynard-Toyota; R AR, Reynard-Alfa Romeo; Ra AR, Ralt-Alfa Romeo; M/Ra AR, March/Ralt Alfa Romeo.

Ref. (por países): BR, Brasil; RA, Argentina.

## CAMPEONATO

(Disputadas: Cascavel, Mendoza, Brasilia, Goiania, Río de Janeiro, San Pablo, Buenos Aires, Cascavel II, Paraná, Guaporé y Tarumá)

Fittipaldi, 47 puntos; Negri, 41; L. Friedrich, 40; Stefani, 29; Giaffone, 24; Kissling, 20; Pegoraro, 14; Muffato, 9; Fogaça, 8; Cesario y Risatti, 6; Machado y "Alencar Jr.", 5; Gurini y Croceri, 4; Barrichello y Pereira, 3; Bugliotti, Belloso y Seikel, 2; Diniz, 1 punto.

Próxima competencia: el 16 de diciembre en el autódromo "José Carlos Pace" de Interlagos, San Pablo, Brasil.

Estadísticas: Gustavo C. Arsuaga

## ORDEN DE LARGADA

1º) Negri, 1m01s040/1000 a 177,876 km/h

2º) Giaffone, 1m01s055

3º) L. Friedrich, 1m01s187

4º) C. Fittipaldi, 1m01s313

5º) Diniz, 1m01s337

6º) Cesario, 1m01s438

7º) Risatti, 1m01s445

8º) Stefani, 1m01s453

9º) Barrichello, 1m01s523

10º) Pegoraro, 1m01s663

11º) Seikel, 1m01s681

12º) Fogaça, 1m01s758

13º) "Alencar Jr.", 1m02s054

14º) dos Santos, 1m02s068

15º) Gueiros, 1m02s356

16º) Pereira, 1m02s478

17º) Bugliotti, 1m02s490

18º) Muffato, 1m02s535

19º) Kissling, 1m02s564

20º) Galafassi, 1m02s960

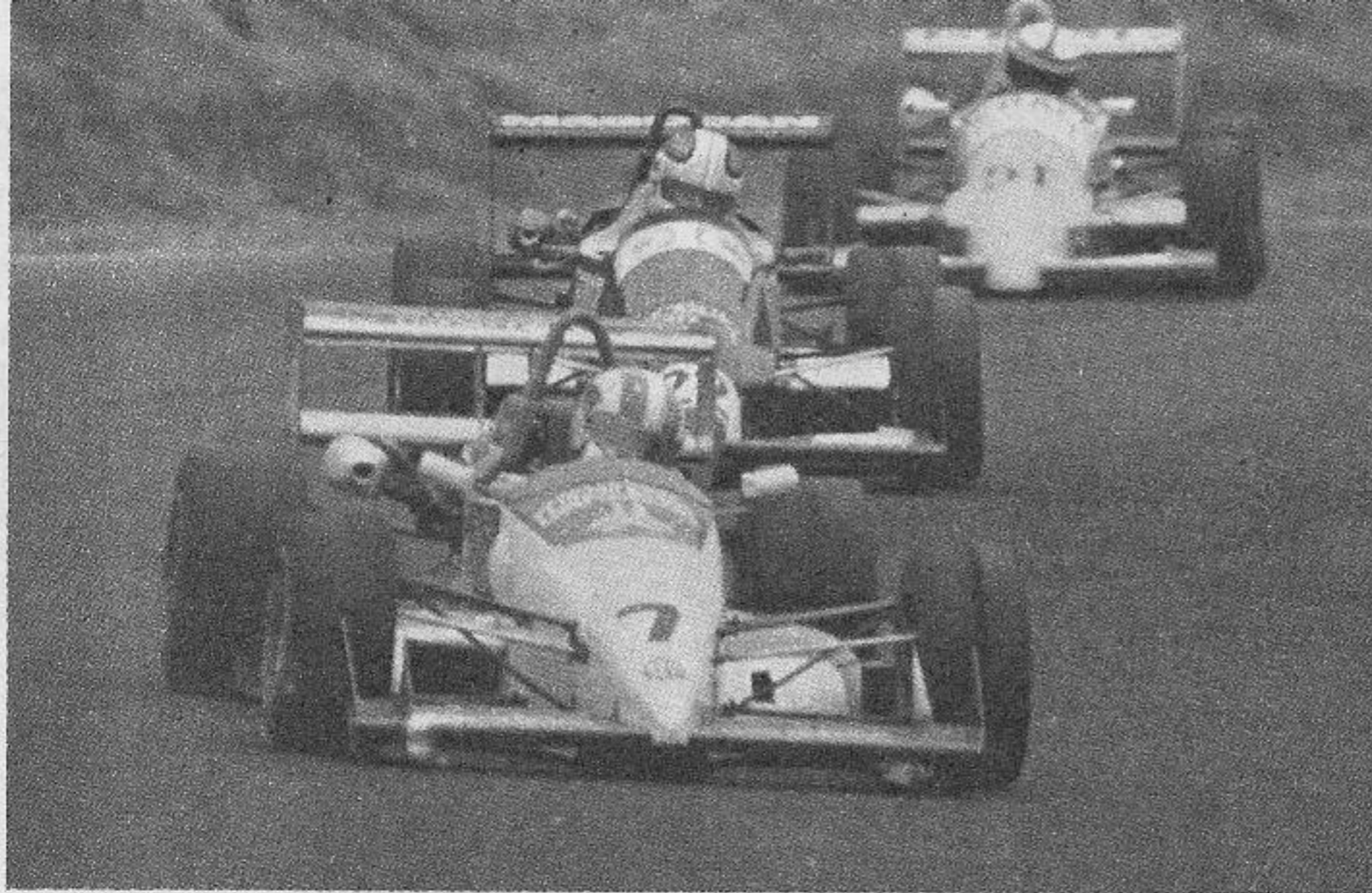
## LOS PROTAGONISTAS

**Negri:** "Trabajamos muy duro para la carrera, sin pensar en la clasificación; la "pole" llegó como consecuencia del excelente trabajo de Avallone y los mecánicos. El auto fue una maravilla casi siempre. Ya ganamos el título brasileño y ahora intentaremos el Sudamericano de Fórmula Tres; sé que es difícil, pero no imposible, dada la competencia que está la categoría.

**Stefani:** "El auto fue bueno para la carrera, a pesar de los problemas que tuvimos con el motor roto y la caja de velocidades en los días previos. De cualquier manera, y pese a mi error al dejar apagar el impulsor en la largada de la segunda serie, no estaba para pelear con Negri"

**Risatti:** "Con el muy buen motor que nos prestaron los hermanos Fullo en Guaporé demostramos que el chasis está muy rápido y equilibrado, prueba de ello es mejor tiempo que hicimos en "tanques llenos" entonces. Ahora con un trabajo parecido a aquél y con el excelente motor que trajo Juan Carlos Rivoira de Brasilia logramos el tercer escalón del podio. Si no hubiera bloqueado los frenos en carrera, y en la clasificación no me tapa Galafassi en mi mejor vuelta, quizá hubiese peleado con Christian y Leonel"

**Pegoraro:** "El resultado es bueno, pero pudo ser mejor. Me equivoqué en tanques llenos porque puse el auto para que subvire al principio y se equilibre luego al desgastarse los neumáticos traseros, pero como exageré en la tendencia quedó subvirante y al final era imposible de manejar."



## a RICARDO RISATI Y EQUIPO

Mostró las uñas en Guaporé. Ahora lo volvió a hacer con el impulsor de Amir Nasr. Evidentemente los medios mandan en este "metier". Las dos veces que tuvo el motor, Ricardo y el pequeño pero eficiente equipo de Laboulaye, demostraron que aun con la desventaja que significa el Reynard '87 (sin regulación desde el cockpit de las barras delanteras). El tercer escalón del podio premió el esfuerzo y tesón de los cordobeses.



de tiempos tenía 9s de ventaja sobre él. Pero Negri lo necesitaba íntimamente y lo dejó venir. Sólo eso. Después "cerró la puerta", y maniobrando al milímetro, 2 ó 3 veces con demasiado riesgo, no permitió ni siquiera la victoria parcial de su juvenil y promisorio compatriota, que más allá de su exclusión, demostró nuevamente su calidad. En una tarea silenciosa Tom Stefani llegó en segundo lugar, sin aspirar a mucho más. Lo mismo le ocurrió al local, Leonel Friedrich, quien se defraudó a si mismo y a sus "fanás" que aguardaban una victoria que le posibilitase luchar por el título. Fue descalificado, pero no estaba para más que el tercer lugar en el que había llegado. Parecía que Sommi Aparicio y sus muchachos, habían logrado el equilibrio del chasis, pero en carrera no se demostró. Lo de Rissati fue excelente desde todo punto de vista, sobre todo por haberlo elaborado en casa y con escasez de medios. Es probablemente la inyección de fe que necesitaban él, su equipo y (¿por qué no?) los argentinos. Cezar Pegoraro cumplió bien su papel del local y logró un resultado mejor de lo esperado. 🐱

Un pelotón de brasileños con dos Dallara y un Reynard: "Alencar Jr." precede a Darcio dos Santos y a Marcos Gueiros. Aquél fue sexto y Gueiros, séptimo, dos Santos abandonó.

## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Automóvil Clube de Rio Grande do Sul y Federación Gaúcha de Automovilismo.

**Accesos:** tres, uno de pavimento y dos de tierra compacta en perfecto estado. **4.**

**Controles:** Muy buenos. Es ideal que haya un acceso sólo para los que trabajan. **4.**

**Estado del circuito:** Muy bueno. La repavimentación lo dejó en perfecto estado. **4**

Excelente. **5**

**Infraestructura del escenario:** más deteriorada y sin mantenimiento. Se trabajó mucho en la pista pero nada más. Mala **1**

**Boxes:** (Instalaciones): los boxes son de lo peor. Malas **(1)**

**Boxes:** (condiciones de trabajo): Regulares, en directa relación con el ítem anterior.

**Seguridad:** muy bueno hasta el toque entre Diniz, Giaffone y Cesario. Allí se perdió el rumbo. Regular. **2**

**Servicio de prensa:** Muy bueno. Había 3 telex, tres teléfonos y un fax. Quizá hubiese sido necesario un fax más y que los teléfonos estuviesen desde el viernes. **4.**

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

**TOTAL: 26**(ideal 45).

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo positivo:** El equilibrio y la firmeza con que los C.D. Definieron las exclusiones.

**Lo negativo:** que se haya demorado en tomar la decisión cuando el tema era claro. Dos horas es mucho tiempo.

**Lo bueno:** la excelente puesta a punto que el equipo INI había logrado en el auto de Giaffone y en menor medida en el de Pegoraro. Si el paulista no se toca con Diniz y Cesario podía ser cosa seria.

**Lo mejor:** La estuperda tarea de Negri y su equipo en a temporada pese a no haber corrido varias y ser excluidos de otra, pelean el torneo.

**Lo peor:** las dudas del director de la prueba y sus auxiliares para detener la carrera cuando los autos de Giaffone y "Fornigão" obstruían la pista.

**La ausencia:** La del C.D. Montagner (de la CBA) el viernes y en el momento de tomar la decisión sobre las exclusiones el domingo.

**La evolución:** La que muestra Pedro Diniz desde que está en el equipo Daccar. La mejor prueba es el mejor registro del viernes.

**El reconocimiento:** De Ricardo Risati hacia su ex mecánico Juan C. Rivoira ("Pasti"), por el motor que le entregó y su colaboración en Tarumá.

**La dignidad:** De Leonel Friedrich para aceptar el error en lo referente a las banderas, cuando sabe que por esa exclusión se le escapa un 90% de las posibilidades del campeonato.

## SIETE VUELTAS CLAVES

PRIMERA PARTE										
Vuelta	1 <sup>o</sup>	2 <sup>o</sup>	3 <sup>o</sup>	4 <sup>o</sup>	5 <sup>o</sup>	6 <sup>o</sup>	7 <sup>o</sup>	8 <sup>o</sup>	9 <sup>o</sup>	10 <sup>o</sup>
1	NEGR	FITT	GIAF	FRIE	DINI	RISS	STEF	CESA	PEGO	BARR
9	NEGR	FITT	GIAF	FRIE	DINI	RISS	STEF	CESA	PEGO	BARR
11	NEGR	FITT	FRIE	GIAF	DINI	RISS	STEF	CESA	BARR	PEGO
15	NEGR	FITT	FRIE	STEF	BARR	RISS	PEGO	SEIK	FOGA	ALEN
SEGUNDA PARTE										
1	NEGR	FITT	FRIE	BARR	RISS	PEGO	SEIK	ALEN	GUEI	DINI
6	NEGR	BARR	FRIE	RISS	PEGO	SEIK	"ALEN"	DINI	STEF	FITT
26	NEGR	BARR	FRIE	PEGO	RISS	STEF	SEIK	ALEN	GUEI	GALA

## RETRASOS Y ABANDONOS

**Fogaça:** Toque con Seikel en la largada y trompo. **Fittipaldi:** Se trabó la caja en tercera. **Friedrich, Gueiros y Seikel:** Chasis sobrevirante. **Alencar:** Motor lento y chasis sobrevirante. **Kissling:** Posible flexión en el chasis y toque con Muffato. **Giaffone:** Toque con Diniz, trompo y fue embestido por Cesario. **Buglotti:** embrague roto en la primera largada y arranque.

**Muffato:** Toque con Kissling y posterior embestida al guar-drail de la curva uno. **Dos Santos:** junta homocinética derecha rota. **Stefani:** Fallaba el motor en alta y se le paró en la segunda largada. **Barrichello:** Sobrevirante, por excesivo desgaste de los neumáticos traseros. **Pegoraro:** Subvirante. **Risati:** igual que Pegoraro y bloqueo en los frenos delanteros.

## EN POCAS PALABRAS

**Kissling:** "Después de haber hecho infinidad de cambios concluimos que la falta de performance está radicada en el chasis; el auto fue intenable siempre".

**Barrichello:** "Esta semana iré a Alemania a recibir el premio —35.000 dólares— que la fábrica G.M. Entrega al ganador del torneo europeo de Fórmula Lotus-Opel. De allí me iré a Inglaterra y definiré mi ingreso al equipo de F.3. Dick Bennetts tres para el '91".

**Pereira:** "No largué porque el equio estaba abocado a trabajar para el campeonato de Christian; veré si corro en San Pablo o trabajo para 1991." **C. Fittipaldi:** "Todavía no definimos qué haremos el año próximo en Europa, pero estamos más cerca de la Fórmula 3000 que de la 3".

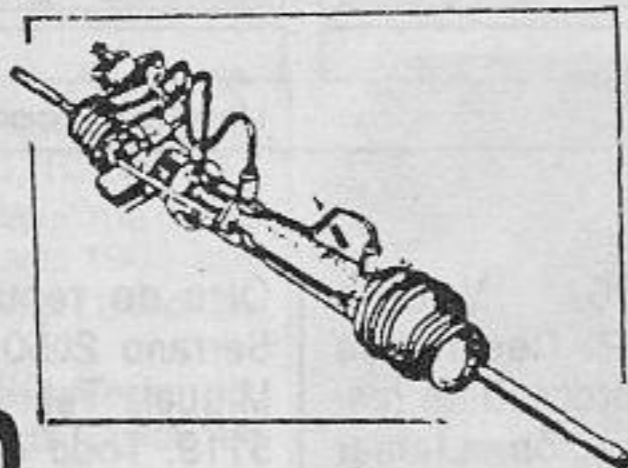
**Fogaça:** "Me pasé del motor Toyota al Alfa Romeo porque va un poco mejor y Sabán tiene muchos repuestos. **Negri:** "Quizá antes de fin de año pueda probar en Europa un F.3000." **Diniz:** "Mis alternativas para 1991 son Fórmula 3000 en Inglaterra o F.3 aquí con el equipo Daccar."

# WM SEGURIDAD EN CAJAS DE DIRECCION

## • HIDRAULICAS Y MECANICAS

- EQUIPOS ORIGINALES
- FABRICACION
- REPARACION
- RECAMBIOS
- INSTALACION

**CONTROL GRATUITO**



**GARANTIA 12 MESES - ENVIOS AL INTERIOR -**

**DORREGO 151. TEL. 854-6662.**

**ALBERTO J. DAPORTA**

**ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES**



- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION

Turismo Carretera • TC 2000 • Rally  
TC Bonaerense • Stock Car  
NACIONALES e IMPORTADOS •

Avda. Libertador 2184/88  
(1646)  
SAN FERNANDO Tel. 744-6939

- ALFOMBRAS • CUBRE ALFOMBRAS •
- COLISAS • BURLETES ORIGINALES Y POR MEDIDAS.
- MOLDURAS ORIGINALES Y VIRAS PARAGOLPE

**MAROLAN S.A.**

WARNES 990 (cp.1414).  
Cap. Federal. TEL. 855-5568

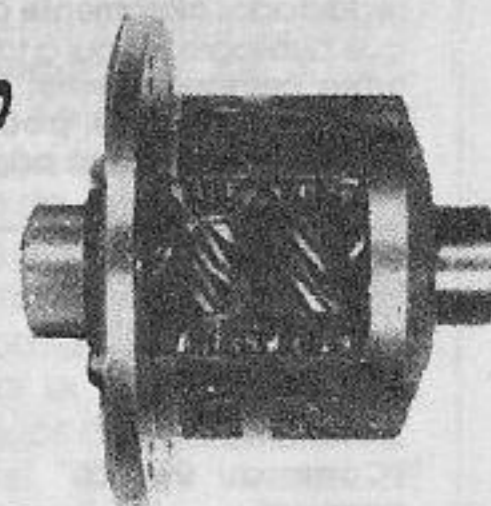
# ISOTORQUE

**EL DIFERENCIAL DE LOS CAMPEONES**

**SATRIANO, CASTELLANO Y MUCHOS MAS LO ADOPTARON**

**ES SEGURIDAD ANTE TODO**

- Transmite la potencia del motor a las ruedas en todo momento, y en todo momento es diferencial.
- Manejo seguro.
- NO MAS PATINADAS
- No más patinadas, ni vuelcos, ni empantanadas.
- Especial para barro, ripio, nieve, arena.
- PROBADO Y ADAPTADO EN COMPETICION.



Ahora modelos para aplicar a las Pick-up Ford F.100, Chevrolet C-10, Jeep, Torino y Falcon Sprint.

VENTAS:

"J.TOMASETTI": Freire 4570 Cap. Tel. 541-5327

"ESTILO RUEDAS": Calle 39. Nº 1673. San Martín. Tel. 755-3859

"AVENTURA 4 x 4": Av. del Libertador 1948. Olivos.

## \* FRENOS \* EMBRAGUES \* CARDANES \*

**REPUESTOS DANIEL**

**BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS e INDUSTRIAS Y CARDANES**

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

20 AÑOS DE EXPERIENCIA Y SERIEDAD AVALAN NUESTRA TRAYECTORIA AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR  
PCIAS. UNIDAS 4618 • SAN JUSTO • TEL. 651-9936



de Daniel y José Hanheik

## CHASSIS DE KART

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

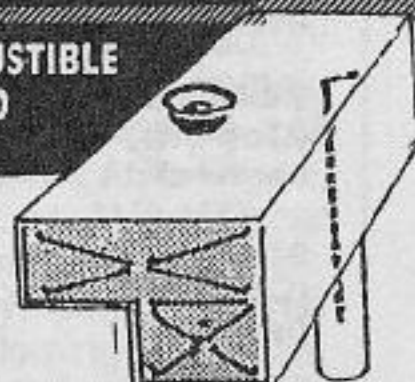
Avda. ALCORTA 1782 (1283). Cap. 23-6143. FAX 26-1616/26-1108

## TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD. SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

**TANCERO S. R. L.**  
COPIAMOS TANQUES DE AUTOS IMPORTADOS  
DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



DE ALUMINIO Y ACERO INOXIDABLE

## SAENZ

• FLUJOMETROS S-250 y S-400

400 y 250 CFM de capacidad  
Medición directa sin correcciones.  
AUTENTICAMENTE PROFESIONALES

- TUBOS PITOT
- KIT PARA CARBURADORES
- BASES ADAPTADORAS DE TAPAS DE CILINDRO
- BANCOS DE PRUEBAS DE MOTORES TRADICIONALES Y COMPUTADOS

Malvinas 2127 • (cp.7600) • MAR DEL PLATA • TEL. 023-775260

## COMPETICION PUERTO NUEVO

**RESTAURACION A NUEVO DE AUTOS ANTIGUOS**

• Trabajos especiales en las viejas Cupecitas del Turismo Carretera.



• REFORMAS EXCLUSIVAS

Ramón Castillo y Junín.  
Costanera Norte.  
Cap. Tel. 312-6427

## COBRA



Jeep

PANAMERICANA Y RUTA 202

Don Torcuato (c.p. 1611)

**748-2399**

ENVIOS INTERIOR

**CARROCERIAS PLASTICAS HASTA 10 CUOTAS**

- RENEGADE C15 • C1
- Y LARGO FENPERS APTAS P. JEEP IKA, WILLY, ESTANC., PICK-UP, CITROEN.

COLOR A ELECCION

## GEM CAR S.A.

**DIESEL TURBO**

- REPARACION Y VENTA DE TURBOS SOBREALIMENTADORES
- FABRICACION Y DISTRIBUCION DE REPUESTOS DE INYECCION DIESEL • Y BOMBAS INYECTORAS

• IMPORTACION • EXPORTACION

Adm. y Ventas: JUAN JOFRE 3379. I.CASANOVA.

Pcia. Bs.As. (cp.1765) TEL 625-2363 / 2488 / 2159 / 2589

## ESCAPES

"CARLUCHO"

**EQUIPOS DEPORTIVOS**

- ORIGINALES • COMPETICION • JAULAS • DEFENSAS •

Avda. MITRE 338.

VILLA MARTELLI. Tel. 761-3798

Avda. PELLIZA 4192.

MUNRO. Tel. 762-3687.

# CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista CORSA, o deposítelo personalmente en Belgrano 1580 4º Piso, (C.P. 1093) Capital Federal.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes e industriales.

CORSA

Avda. Belgrano 1580 (C.P. 1093) Capital Federal  
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados


RUBRO

Llene cada casillero con una palabra o cifra

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

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

**RUBRO 1.0**

**Vendo Renault 12** de rally - Ex Miguel Torrás - Auto de Punta equipado con caja de quinta arrimada - Listo para largar - Tratar

Sr. Batelli. Tel.: (051) 713888.

**Oswaldo Giró vende Fórmula Renault Tullia XXIII**, motor Reybet nuevo, caja Meriggi todas las relaciones.

**Trailer.** Además carrocería Sport. Prototipo Crespi nueva, todo de lo mejor. Ugarteche 3282. Capital. T.E.: 802-4866.

**2 Fórmula Sierra** auto ganador listo para largar. Repuesto Trailer. Alberto Crespo. Acassuso 1393. Olivos. C.P. 1636. Tel.: 790-9864/799-4121. Fax (541) 790-7359. Bs. As. Argentina.

**1 Sierra XR-4. T.C. 2000.** Listo para largar. 1 R-18. T.C. 30 km Soya. Alberto Crespo. Acassuso 1393. Olivos. C.P. 1636. Tel.: 790-9864/799-4121. Fax (541) 790-7359. Bs. As. Argentina.

**Vendo F-2 Berta MRIII Renault.** Frenos Pozzi. Caja Meriggi con repuestos. Llamar Sr. Stefanini. Tel.: 572-7329/571-2669.

**Sport 1050. Cres-**

**pi. Mecánica Muñoz.** Impecable sin golpes. Listo para largar. U\$S 4.500.- Tel.: (01) 982-9756. Sr. Roberto o Miguel. Acepto permuta, auto de calle.

**RUBRO 2.1**

Compro convertible Chrysler viejo, cualquier estado. También compro otros convertibles, únicamente muy grandes, y convertible Ford 1932 al 36, cualquier estado. Tel.: 021-218670.

**Chevrolet 1925,** Faeton azul, tapizado cuero claro, capota tela restaurado 100%. Motor 500 km. Reparado. Estado excepcional. U\$S 10.000.- Taller plástico 2301, Susana (Sta. Fe). Mensajes: teléfono oficina pública. Permutas hasta 50%.

Vendo Alfa Romeo Giulietta Sprint

**1300. Modelo 1962.** Desarmada en proceso de restauración. Llamar al tel.: (081) 252810. Yerba buena. Tucumán.

**RUBRO 2.2**

Compro autos. Sport, europeos, viejos, cualquier estado, y auto de carrera abierto, de marcas europeas. Tel.: 021-218670.

**RUBRO 6.0**

Atención, topadora acepto de ocasión, medida plan 8,30/9,30 excelente 1300 x 24 de pago y de vendo ¡Un regalo! Llamar 21 a 23 hs. Gomas u\$S 130.- 361-4186 para cada una. Sr. Alberto.

Vendo casco coupé Dodge hecho chapa stock-car TC-GT con accesorios, mecánica 1974 muy bueno.

**Otro de repuesto Serrano 2050** San Miguel. Tel.: 664-5119. Todo el día. Preguntar por Horacio.

**RUBRO 9.0**

Micro Volvo Turbo 6 tapas, TV color, video reproductor, horno microonda, calefactor tipo balanceado, 2 heladeras, termotanque, vigía cargador de batería, aire acondicionado, comodidad para 8 personas, baño completo, radio AM-FM, mecánica óptima. Alberto Crespo. Acassuso 1393. Olivos. C.P. 1636. Tel.: 790-9864/799-4121. Fax (541) 790-7359. Bs. As. Argentina.

Vendo Micro Scania. Modelo 66 carrozado. Año 1978 dic. Lleva 1 auto muy bueno. Sr. Stefanini. Tel.: 572-7329/571-2669.

Vendo micro Ley-

**land. Casa rodante** carrozada. Año 1989. Completo. Baño, cocina y garage para auto. Llamar Sr. Stefanini 572-7329/571-2669.

**RUBRO 10.0**

"El Archivo corsístico". Consiga números atrasados de CORSA, Parabrisas, Coche a la Vista, Automundo, Velocidad. También libros, catálogos, manuales. Suscripciones. Traducciones del y al inglés e italiano técnico. Servicio de recortes periódicos. Llamar de mañana al (01) 792-7895.

Atención coleccionista. Excelente oportunidad. CORSA, revistas completas. Años 1983 al 1990. 10.000.- australes por fascículo. Impecable estado. Liquido hoy 28-9439 de 20 a 22 hs. Sr Carlos.

Revista CORSA N° 1275. Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1990 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 N° 190.314. 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. URUGUAY: Riplaza S.A.C. Juan M. Blanes 1078, Montevideo. 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. Diciembre de 1990.

Correo Argentino Central B Sucursales	Fanqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1093
	Concesión 7.970

# ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 328, 12/12/90

Edición y Coordinación de Carlos R. Neira

TC del '47 y IES 3CV en Río Segundo, Córdoba

## MUTTIGLIENGO GANO LA ULTIMA

**Córdoba** - El domingo 25 de noviembre pasado, las categorías zonales de la FRAD N° 5, TC del '47 y IES 3CV disputaron la última de las jornadas de la temporada 1990, culminando el año con 14 y 12 fechas, respectivamente.

Fue en la ciudad de **Río Segundo**, a 40 kms al este de esta capital, en el circuito Mantecol, de tierra compactada y 1850 metros de desarrollo en su cuerda, presenciando las pruebas un público de 2800 personas. Organizó la Asociación Juventud Católica y fiscalizó la Federación Regional del Automovilismo Deportivo N° 5 con asiento en ésta.

En TC del '47 se impuso el joven capitalino **Daniel Muttigliengo**, mientras que a **Sergio Cassino** le correspondió el honor de ganar la de clausura entre los "patitos". Los títulos de 1991 ya estaban resueltos; llevarán el "uno" de los campeones en 1991 **Sergio Gattafoni** y **Fernando "Wimpl" Carot**, respectivamente, entre los de cupecitas y "citos".

En IES 3CV se cumplieron dos series. En la primera ganó Juan Mastromarino (uno de los pilotos de más extensa trayectoria en la Argentina en el campeonato de los dos opuestos refrigerados por aire) y la segunda fue para Carot (también de dilatada campaña a partir del GP de la Mesopotamia que ganó en 1976). En la final, Sergio Cassino —campeón del año pasado— fiel a su estilo y tras numerosas frustraciones en este, se impuso de punta a punta, con la única oposición de Mastromarino, hasta su abandono.

**Final, IES 3CV 15 vueltas:** 1° Sergio Cassino (Córdoba) 18m 48s 40/100 a 83,747 km/hora; 2° Fernando Carot (Córdoba) 18m 53s 92; 3° Carlos Caruso (Córdoba) 18m 54s 49, 4° Daniel Romano (Córdoba); 5° Marcelo Ruiz Luque (Villa Allende); 6° Elvio Ribodino (Córdoba); 7° Jorge Kunath (Córdoba); 8° Luis Molinari (Córdoba); 9° Alberto Marsal Olivé (Córdoba) y 10° Héctor Mingoia (Córdoba). **Campeonato:** posiciones finales, campeón, **Fernando Carot, 205 puntos;** subcampeón, Juan Mastromarino, 131; 3° Carlos Caruso, 82; 4° Sergio Cassino, 78; 5° Enrique Piano, 66; 6° Marcelo Ruiz Luque, 65; 7° Daniel Romano, 63; 8° Julio Benedetto, 38; 9° Ricardo Figueroa, 36 y 10° Vidal Abraham, 35 puntos.

TC del '47 se mostró hasta el fin como lo que es, la categoría más



Daniel Muttigliengo, ganador de la última fecha, sale de una curva con su cupecita Chevrolet (Fotos Páez)



José Fargione llega segundo y consiguió el N° 3 para el '91.

fuerte del zonal. Buena cantidad de autos pese a la ausencia del ya consagrado subcampeón Atilio Filippa. Daniel Muttigliengo ganó la primera serie clasificatoria y el riocuartense Norberto Moyetta la segunda. Se largó la final y Muttigliengo desde la "pole" tomó el mando para no dejarlo hasta el banderazo final. Así, el campeón de 1988 se consagra una vez más ganador en ese circuito. Tras él, muy bueno lo de José Fargione y un reconfortante tercer lugar para Hugo Bértola. Ricardo Abellonio había sido cuarto, pero posteriormente fue desclasificado por la TC por anomalías en el carburador de su auto.

**Final, TC del '47, 20 vueltas:** 1° Daniel Muttigliengo (Chevrolet/Córdoba) 22m 14s 62/100 a 94,409 km/hora; 2° José Fargione (Falcón/Morrison) 22m 21s 85; 3° Hugo Bértola (Chevrolet/Hernando) 23m 12s 95; 4° Jorge Passini (Chevrolet/Córdoba) 23m 12s 95; 5° Eduardo Luciani (Chevrolet/Córdoba); 6° Daniel Scotta (Chevrolet/Córdoba); 7° Lewis Oldani (Chevrolet/Oncativo); 8° Miguel Parrello (Chevrolet/Córdoba); 9° Furgencio Martínez (Falcon/Córdoba) y 10° Raúl Cuiñas (Chevrolet/Córdoba).

**Campeonato, posiciones finales:** Sergio Gattafoni (campeón) 148 puntos; subcampeón, Atilio Filippa, 118; 3° José Fargione, 117; 4° Oscar Pizzi, 104; 5° Daniel Muttigliengo, 86; 6° Rodolfo Godoy, 84; 7° Ricardo Abellonio, 83; 8° Domingo Fargione, 77; 9° Héctor Gattafoni, 43 y 10° Miguel Vicentini, 42.

(Informe de Luis Roatta).

Con el reglamento técnico original

## VUELVE EL STOCK CAR ARGENTINO

En un comunicado, la ASCA, es decir la Asociación Stock Car Argentino, aquella que creó hace años esta categoría, manifiesta que ha reanudado su actividad deportiva y hace saber a los propietarios de automóviles Stock Car que ha puesto en vigencia el reglamento técnico original, por el que se regirán las competencias del Campeonato 1991, cuyas competencias se llevarán a cabo en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez de Buenos Aires, con una frecuencia de 21 ó 28 días entre carreras.

Los montos de las recaudaciones se distribuirán entre el

organizador y los participantes. La fiscalización estará a cargo del ente legalmente autorizado.

La iniciación de la actividad en el autódromo porteño está prevista para febrero o marzo con un torneo nocturno preliminar al campeonato anual.

Para mayor información, los interesados deberán dirigirse a ASCA, los días martes y jueves de 20 a 21.30 horas, en la calle Oliden 1849, de Buenos Aires o al teléfono (01) 687-3447 en el mismo horario y días.

Motocross en Yerba Buena, Tucumán

## REGUNASCHI, LA PATA ANCHA EN EL NOA

**San Miguel de Tucumán** - El espíritu del **Motocross** rondó por estos pagos nortefíos como en los mejores momentos de su esplendor. Pese a la agobiante siesta de 25 de noviembre, y de a pesada crisis económica que afecta a expresiones de arraigo popular, se cumplió en la tradicional "olla" de **Horco Molle**, Yerba Buena, al pie del majestuoso Aconquija, con la sexta fecha del Campeonato de Motocross del NOA. El festival fue organizado por la Asociación de Pilotos de Motocross del Noroeste Argentino, con el auspicio de la Municipalidad de Yerba Buena y a beneficio del centro asistencial de la zona que recuerda en su nombre al Dr. Ramón Carrillo. Fiscalizó la Federación Tucumana de Motociclismo.

El rosarino **Marcelo Regunaschi** (Honda, en Senior) y el local **Alejandro Guillén** (Kawasaki, en Junior), fueron los brillantes vencedores generales de la jornada. El

de Santa FE se adjudicó también con marcada solvencia las dos mangas de 20 minutos cada una más dos vueltas en cada caso, en el circuito serrano de aproximadamente 1060 metros de extensión. Sólo por momentos el cordobés Gerardo Felipe le ofreció lucha, la que dejó de serlo cuando sufrió una pinchadura en una cubierta y luego la rotura de los frenos, lo que lo retrasó considerablemente. No obstante, Felipe fue segundo, precediendo al salteño Salim.

En la clase de los **Junior**, ganó ambas mangas (en esta caso de 10 minutos más dos vueltas, cada una, y mostró una gran pericia conductiva y futuro promisorio). Estos fueron los resultados finales:

**Senior:** 1º **Marcelo Regunaschi** (Honda/Rosario, SF), 2º Gerardo Felipe (Yamaha/Córdoba); 3º Rodrigo Salim (Kawasaki/Salta); 4º Hugo Carrizo (Kawasaki/Concepción, T); 5º Alfredo Olmedo (Suzu-



Al rosarino Regunaschi le vale el viaje hasta el Noroeste; gana y además lidera el campeonato superior de cross con holgura (Foto Diario La Gaceta)

ki/Salta); 6º Nicolás Adamo (Honda/Córdoba); 7º Gerardo González (Suzuki/Córdoba) y 8º Ariel Baccary (Kawasaki/Córdoba).

**Campeonato.** Regunaschi, 320 puntos; Felipe, 254; D. Adamo, 219; Cisneros, 175; Olmedo, 174; N. Adamo, 146; Carrizo, 118.

**Junior:** 1º **Alejandro Guillén** (Kawasaki/Concepción, T); 2º Gustavo Zareto (Honda/Monteros, T); 3º Cristián Valle (Yamaha, Chile-

cito, LR); 4º Germán del Río (Honda/Córdoba), 5º Ernesto Moyano (Kawasaki/Santiago del Estero); 6º Rubén Zeballos (Yamaha/Chilecito, LR), éste último, de tan sólo nueve años de edad y por lo tanto, con toda la simpatía del público a su favor. **Campeonato:** Guillén, 180 puntos; Zareto, 120, Freitas, 114; Moyano, 101; Valle, 54; Sallen, 34; Posse, 32 y Zeballos, 32.

(Informe de Harry W. Gray)

Culmina el Campeonato Entrerriano de Rally

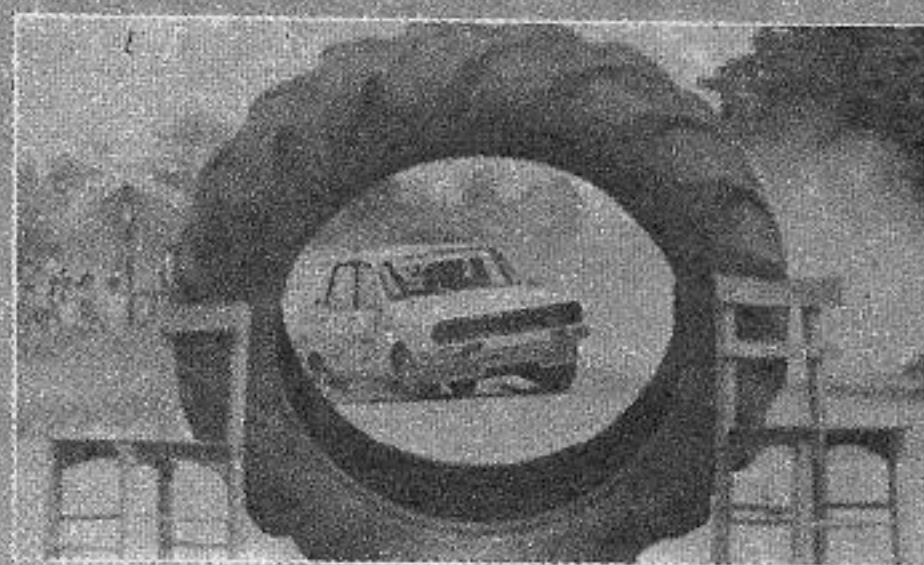
## CORONACION EN COLON

**Colón, ER** - Ya está todo listo en ésta, para recibir a los participantes de la octava y última fecha del 1er. Campeonato Entrerriano de Rally, el Premio Coronación a disputarse este fin de semana, es decir, sábado 15 y domingo 16 de diciembre.

La carrera —para las clases 3, 2, 1 y 8— constará en total de nueve pruebas clasificatorias con un total de velocidad rondante en los 185 kms. El día sábado se harán dos superprimes: uno en la Costanera de Colón (en las cercanías del Hotel Casio Quirinal) —y el otro en Concepción del Uruguay, en un balneario.

El domingo, a partir de las 10 de la mañana se correrán siete primes sobre tres trazados diferentes, algunos de ellos conocidos por haberse disputado sobre ellos alguna PC de prueba nacionales.

La magna carrera del calendario entrerriano de rally es organizada por la Auto Peña Colón y fiscalizada por el ACCU (Auto Club Concepción del Uruguay) por mandato de la Federación Regional Nº 6, con sede en Paraná. Para mayores informes, los interesados pueden dirigirse a la Auto Peña Colón (Juan Szulak) TE 0447-21027 o al ACCU TE 0442-26515.



El Renault 12 de Ansaldi, en una artística toma obtenida en la carrera anterior, en el prime de Larroque. El colonense tralará de brillar en su tierra.

TC Regional y Campo Traviesa en Merlo

## EL TOPO LOPEZ TITULAR DE LA "A"

**Las Heras, BA.** El 25 de noviembre TC Regional y Campo Traviesa en el circuito de Merlo de 1580 m. de tierra en muy buen estado disputaron su décima segunda fecha, la primera de las categorías con más de ochenta autos completó su organigrama, en la cual se destacó nuevamente la clase GT con cerca de treinta automóviles inscriptos y clasificándose campeón de la "A" Oscar "Topo" López. **Campo Traviesa** con treinta autos disputó series, pero por falencias organizativas que retrasaron el programa para disgusto de sus pilotos y del público, no pudieron correr las finales por falta de luz. Organizó el Club Argentino de Merlo y fiscalizó FENAD.

### TC Regional

**Clase "C".** José L. Gerlo y José L. Odda ganaron las series. Desde su primer lugar en la grilla Gerlo comandó primero sobre Odda, Genovese y su hermano Héctor. Pasando en la segunda con el mismo líder y hasta el final, pero intercambiando lugares por el puesto de escolta Genovese hasta la octava en que es superado por Odda y por Héctor Gerlo en la siguiente.

**Final, 10 vueltas:** 1º José Luis Gelo (Dodge/Gral Rodríguez) 10m40s28/100 a 88,836 km/h; 2º José Luis Odda (Dodge/Mercedes) 10m40s62/100; 3º Héctor Gerlo (Dodge/Gral Rodríguez) 10m48s72/100; 4º Angel Genovese (Dodge/Zárate) 11 m53s85/100; 5º Horacio Sala (F.I.V. Tessei); 6º Jorge Rolando (Ford V8/Zárate). **Campeonato:** Campeón Angel Genovese, 210 puntos; Sub-Campeón Miguel Gerlo, 142; J.L. Gerlo, 128; Odda, 124; Koszko, 93; J. Rolando, 73; Sala, 42; H. Gerlo, 41; Calosso, 40; E. Rolando, 26.

**Clase "B":** Ruben Weisbek y Juan C. Carames triunfaron en series. Se largó por priemra vez con Weisbek punteando pero por toques varios en la primer curva se detiene con bandera roja. En la segunda partida Lalli se hizo de la vanguardia escoltado por el ya campeón Weisbek, Carames, García y Caballo. José Luis Gómez que avanzaba desde el medio en la cuarta sufre un despiste, quedando la lucha en el tercer lugar entre Carames y García.

Autocross de Punilla en La Calera, Córdoba

## VICTORIAS DE FERRERO, STIMOLO Y MARRUCCO

La Falda, Cba - Cumpliendo con la octava fecha de sus campeonatos, el Autocross del Punilla se presentó en la tórrida tarde del 25 de noviembre (con una máxima de 36°) en el Circuito La Cañada de la localidad de LA Calera a 20 kms de la capital provincial. Organizó la ADAP, es decir la Asociación Deportiva Autocross Punilla, y fiscalizó la Federación Regional N° 5 de la CDA del ACA.

Al circuito de 1400 metros de extensión —demasiado veloz para este tipo de vehículos— se le fabricó una pasada de unos 60 metros de barro en uno de los curvones, donde los pilotos se jugaban para tratar de ganar algún puesto.

En total se juntaron una treintena de vehículos y quedó como saldo lo peleado que quedó el campeonato de la 850 standard, la escapada de Stimolo que volvió a ganar en 850 Libre y la consagración como virtual campeón de Alonso en Fuerza Libre.

Estos fueron los resultados finales:

**850 Standard**, 20 vueltas: 1° Ferrero-Martínez (Gordini/Cosquín) 18m 44s 31/100 a 64,039 km/hora; 2° Molina-Rodríguez (Gordini/La Calera) 19m 21s 65; 3° Etchandy-Urriarte (Gordini/Córdoba) 19m38s05; 4° Zardetto-Zardetto (Gordini/Córdoba); 5° Nadaya-Salnas (Gordini/Córdoba); 6° Vidussi-Ogura (Gordini/Bialet Massé); 7° Tragiay-Rodríguez (Gordini/Córdoba) y 8° Najle-Engorlani (Gordini/Capilla del Monte). **Campeonato:** Ferrero, 74 puntos; Nadaya, 73; Perea, 59; Molina, 57; Tragiay, 54; Zardetto, 49; Etchandi, 36; Núñez, 32.

**850 Libre**, 20 vueltas: 1° Stimolo-Dagostino (Gordini/Córdoba) 17m 45s64/100 a 67,312 kms/hora; 2° Ibars-Bottero (Gordini/Córdoba) 17m 54s 22; 3° Penacino-Rodríguez (Gordini/Carlos Paz) 18m 20s 85; 4° Gómez-Franzoy (Gordini/Tanti); 5° Florindo-Cars (Fiat/Córdoba) y 6° Tapia-Rodríguez (Gordini/Cosquín). **Campeonato.** Stimolo, 110; Alonso,



Nadaya lidera en la largada de 850 Standard (Foto Cacha, Córdoba)

75; Penacino, 66; Gómez, 62; Farías, 49; Simes, 33; Ibars, 27 y Tapia, 21 puntos.

**Fuerza Libre**, 20 vueltas: 1° Marrucco-Asef (Renault 12/Córdoba) 18m 13s 94/100 a 65,818 km/hora; 2° Zardetto-Flores (Regatta 85/Córdoba) 18m47s66; 3° Fernández-Alonso (Mitsubis-

hi/Carlos Paz); 4° Bertolez-Peretti (Renault 12/Córdoba). **Campeonato:** Alonso, 125; Marruco, 85; Zardetto, 71; Bertolez, 45; Heredia, 37; Pajón, 22 y Brevonel, 18.

**Final**, 8 vueltas: 1° Adrián Lalli (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 7m1 2s07/100 a 91,310 km/h.; 2° Rubén Weisbek (Chevrolet/Rodríguez) 7m12s97/100; 3° Juan C. Carames (Chevrolet/V. Tessei) 7m14s63/100; 4° Miguel García (Falcon/J.C.Paz) 7m21s57/100; 5° Fabián Carballo (Falcon/San Miguel).

**Clase "A"**. Claudio Bottani y "Izaguirre-Fuxan" ganaron las series. Bottani largando en primer fila comandó desde el inicio hasta el final, tras él la lucha se centró entre Izaguirre, López, Lucci e Impiobatto, luego retrasados estos dos y Berdaxagar. Al igual que en la apertura del certamen, Bottani cierra éste con un triunfo y el Topo López con su tercer puesto se consagra campeón de su clase.

**Final** 12 vueltas: 1° Claudio Bottani (Chevrolet/Lima) 12m03s12/100 a 94,390 km/h.; 2° "Izaguirre-Fuxan" (Falcon/C. del Señor) 12m04s28/100; 3° Oscar López (Falcon/V. Flandria) 12m20s72/100; 4° Rubén Berdaxagar (Chev./Zárate) 12m23s90/100; 5° Ariel Barletta (Falcon/Campana); 6° Ricardo Impiombatto (Chev./Gran Rodríguez). **Campeonato:** Campeón Oscar López 163 puntos; Sub-campeón "Izaguirre-Fuxan" 151; Mario Gómez 109; Bottani 108 Impiobatto 83; Ruberti 70.

**Clase GT** ganaron en las series Juan Hernández, Tomas Beltrano y Hugo Palermo, en tanto que el repechaje fue para "Cuadrado-Firpo". El "Chivo" de Palermo se va en punta con Beltramo y Pujol soldados y a continuación Naveiro y Hernández. En el segundo paso Pujol apura a Beltramo y éste se va de pista retrasándose, mientras avanza Bainotti, Jorda y Monje; se detiene Ruiz y Jhonny realiza sucesivos trompos. La vanguardia es conser-

vada por Palermo acosado por Pujol, Naveiro y un repuesto Hernández en sensacional final.

**Final** 8 vueltas: 1° Hugo Palermo (Chevrolet/C. de Areco) 8m39s59/100 a 93,102 km/h.; 2° José Pujol (Falcon/Cap. Sarmiento) 8m41s59/100, 3° Eduardo Naveiro (Chevrolet 400/Ituzaingó) 8m44s50/100; 4° Juan Hernández (Falcon/Pilar) 8m47s12/100; 5° Jorge Bainotti (Chevrolet 400/C. de Areco); 6° Jorge Bava (Falcon/Luján). **Campeonato:** Jorge Bainotti 24 puntos; Hernández 22; J. L. Gómez y Beltrano 15; Naya 10; De Zabaleta 9.

### Campo Traviesa

**Clase "A"**: Disputó dos series ganadas respectivamente por Daniel Soncini, a quien siguió primero Alendizabal y al final escoltó Gabriel Soncini. En la segunda punteó Carabajal superado luego por Stingo, llegando en primer lugar Calandria seguido por Raimondi y Stingo.

**Clase "C"**: Jorge Statuto en la primer serie fue el ganador con Salvi y Morales a continuación; en la segunda Lanceni ganó sobre Luis Demichele. Las finales de ambas clases no se disputaron por lo expuesto anteriormente, quedando en suspenso la realización de éstas.

(Informe de Federico Banfi)

Weisbeck es el nuevo monarca de la "B". Este fue su "fierro" en el '90.



El campeón de la "A" del TCR, "Topo" López, acosado por Barletta (Fotos Juárez)

TC Bonaerense en Campana

## LIMA, GATTA, MESSINA Y GALVÁN

(Informe de Mileti-Granada)

Las Heras, BA. TC Bonaerense con 70 autos en cuatro clases, disputó su anteúltima fecha en el circuito de Campa (de 1672 metros de tierra en buen estado) el 25 de noviembre, ante un público numeroso. Excelente fue la organización del Campana Automovil Club, estando la fiscalización a cargo de FENAD. En esta, Ildo Borio el virtual campeón en la "B", deberá ahora esperar la resolución de la "desclasificación" del ganador Messina para consolidar su título.

**Clase "D":** Ganaron las series Luis Lima y Oscar Cuello. Luis Lima con Vázquez se fueron en punta, en tanto Pascolini se adelantaba a Alberto Martínez; Girola hace lo propio con el "Conejo" Martínez.

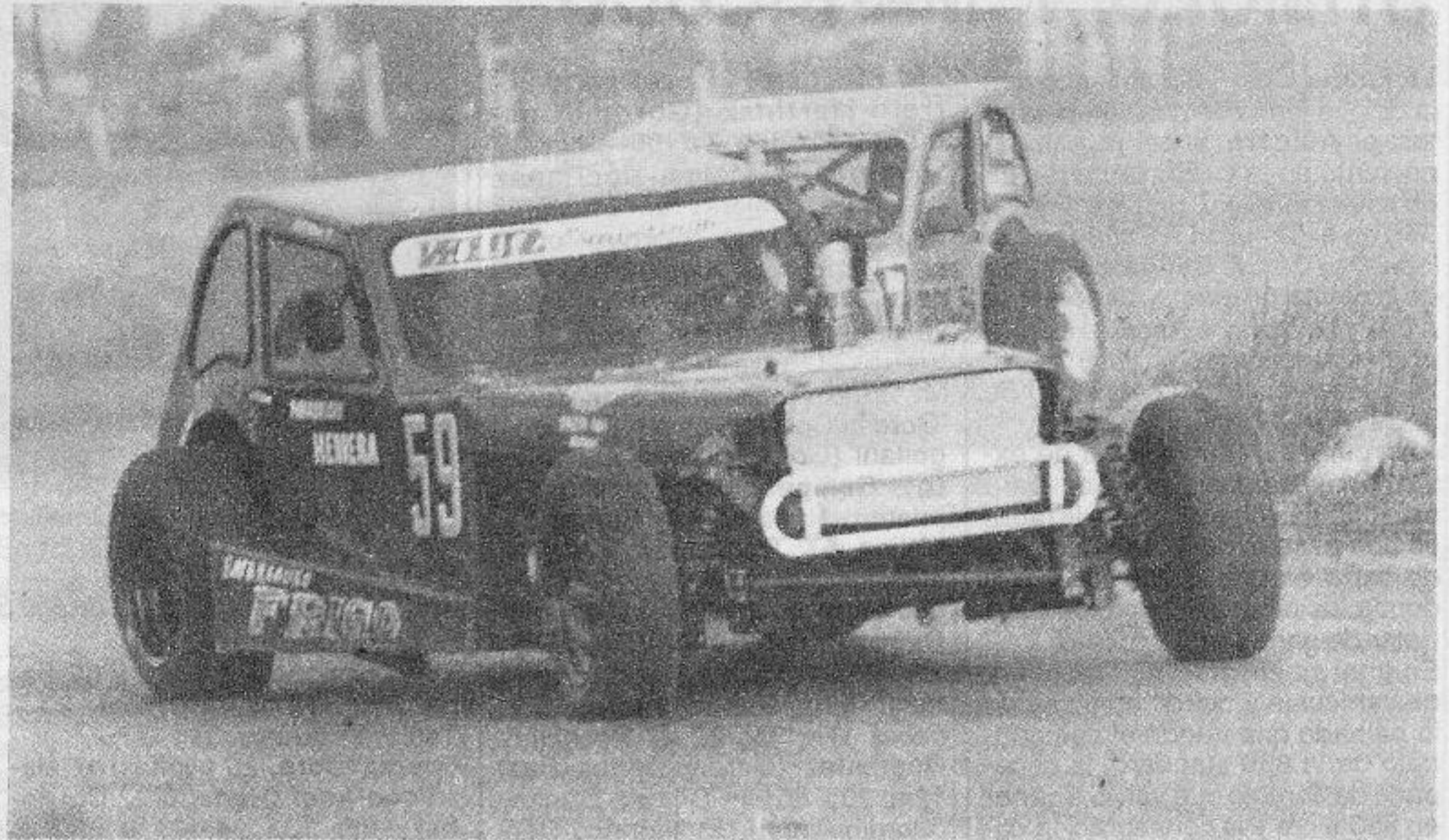
Pascolini se detuvo en la tercera, dándole un matiz rojo vivo al campeonato, ya que Lima comanda autoritariamente hasta el final, siempre con Vázquez detrás, permitiéndole este comandar ahora el certamen.

**Final, 12 vueltas: 1º Luis Lima (Chevrolet/Las Heras) 14m 18s 60/100 a 81,509 km/h; 2º Sergio Vázquez (Chevrolet/Morón) 14m 18s 92; 3º Alberto Martínez (Chevrolet/Marcos Paz) 14m 31s 10; 4º Esteban Girola (Chevrolet/Las Heras); 6º Antonio Tonietti (Falcon/San Justo). Campeonato:** Lima, 193,50 puntos; Pascolini, 191; Vázquez, 162; Girola, 131; Juan Rodríguez, 126; Carlos Martínez, 88.

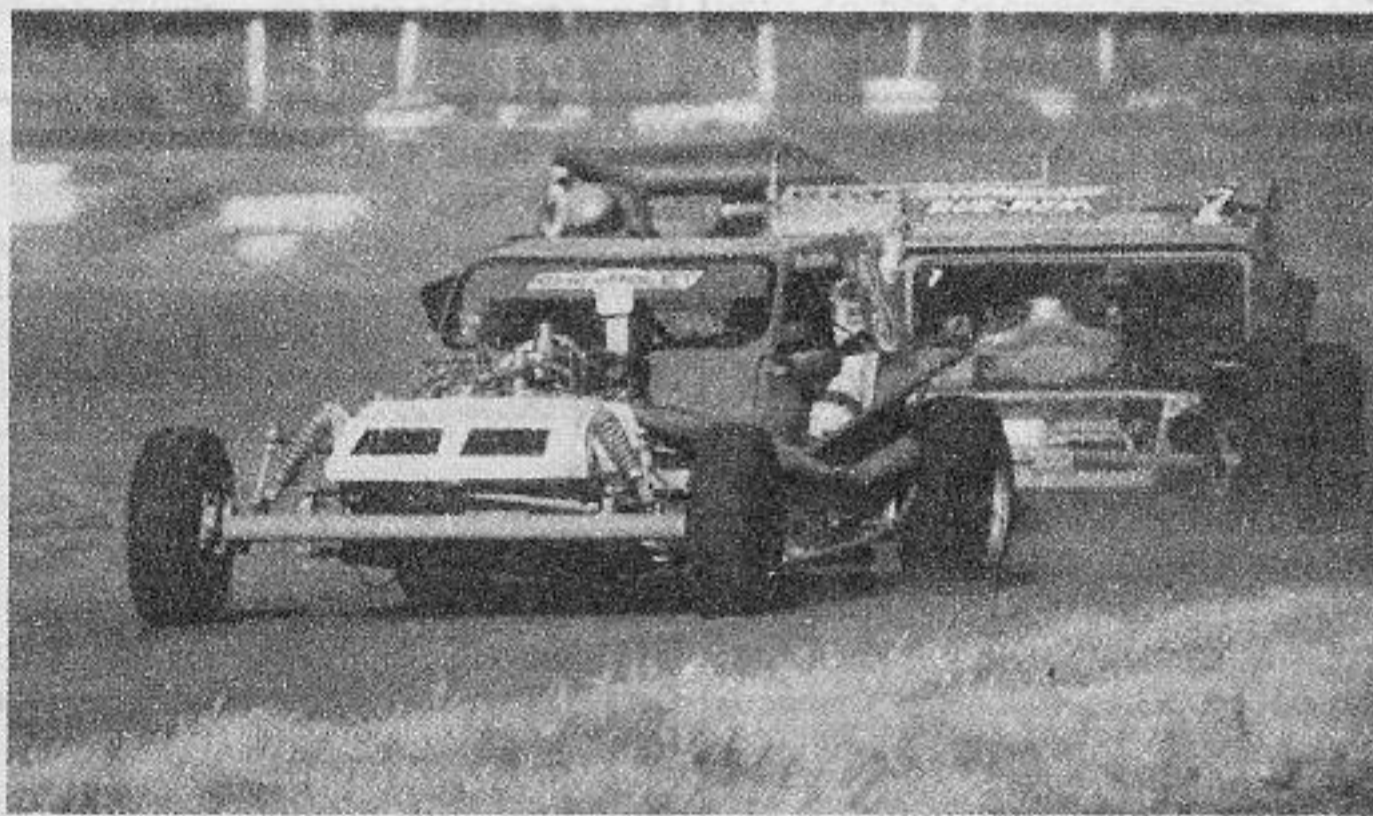
**Clase "C":** José L. Molina, "Fernández-Giglio" y Francisco Spataro. Con series a "todo óvalo", Gatta luego de seguir a Molina durante dos vueltas, pasó a la punta y comenzó a escapar de sus seguidores, que nada pudieron hacer contra el de Libertad, que con su triunfo se consagra subcampeón de la clase.

**Final, 12 vueltas: 1º Marcelo Gatta (Chevrolet/Libertad) 14m 27s 26/100 a 80,695 km/h; 2º José L. Molina (Falcon/Merlo) 14m 36s 26; 3º "Fernández-Giglio" (Falcon/San Fernando) 14m 37s 61; 4º Carlos Rosales (Chevrolet/San Fernando) 14m 39s 10; 5º Daniel Galeano (XX/XX); 6º Guillermo Camino (Chevrolet/Villa Martelli). Campeonato.** Campeón Fernando Iglesias, 195 puntos; Subcampeón Marcelo Gatta, 148; Molina y "Fernández-Giglio", 126; De León, 114.

**Clase "B":** Ildo Borio y José Messina triunfaron en las series. Con un auto perfectamente equilibrado en todos sus sentidos (si es que los autos tienen) Messina lidera desde el inicio hasta el final sobre Menéndez y Borio que se detiene en la décima, más atrás González, Bustos, Parra, Zito y Carta luchaban denodadamente. Luego de la verificación Messina es objetado por un "paragolpes trasero antirreglamentario", ante el desconcierto general.

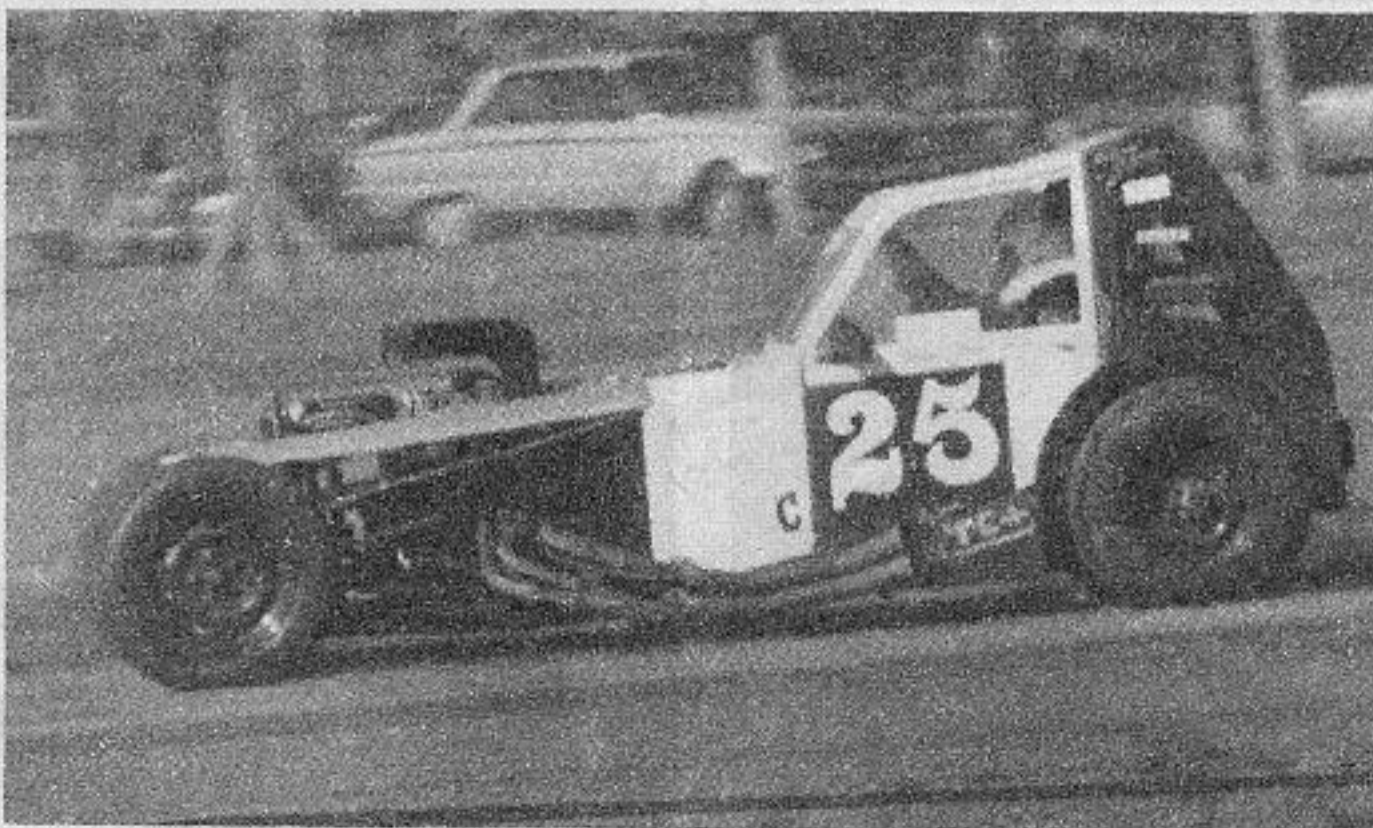


José Luis Messina, ganó en la "B", pero le fue objetada una nimiedad (Fotos Juárez)



Luis Lima ganó a la punta del tomo de la "D" luego de su victoria en Campana.

El triunfo consolidó las aspiraciones de Marcelo Gatta: el "2" para el '91.



**Final, 12 vueltas: 1º José Messina (Chevrolet/Morón) 14m 30s 81/100 a 80,366 km/h; 2º Juan Menéndez (Chevrolet/J. C. Paz) 14m 34s 33; 4º Carlos Bustos (Dodge/Don Torcuato) 14m 38s 69; 5º Raúl Parra (Torino/Bella Vista); 6º Donato Zito (XX/Moreno). Campeonato:** Borio, 203 puntos; Menéndez, 181; Carta, 168; Parra, 105; Bustos, 70; Messina, 60. **Clasificación y campeonato en suspenso.**

**Clase "A":** Roberto Campos y Jorge Galván ganaron las series. Galván con Musso que le gana el puesto a Rodríguez se van en punta, colocándose sexto Tomatore que había largado último. En el segundo Rodríguez supera a Musso, en tanto eu Galván continúa en punta hasta el final pese al acoso de Rodríguez y Tornatore que ya esta tercero y manteniendo su lucha con Rodríguez por el campeonato.

**Final, 12 vueltas: 1º Jorge Galván (Falcon/Avellaneda) 14m 32s 37/100 a 80,186 km/h; 2º Miguel Rodríguez (Chevrolet/Lanus) 14m 33s 53; 3º René Tornatore (Falcon/Torres) 14m 36s 04; 4º Eduardo Musso (Falcon/Torres) 15m 05s 04; 5º Jorge Sanz (Falcon/San Justo); 6º Alfredo Leiva (XX/XX). Campeonato.** Miguel Rodríguez, 194 puntos; Tornatore, 188, Galván, 154; Musso y Martín, 90; José García, 88.

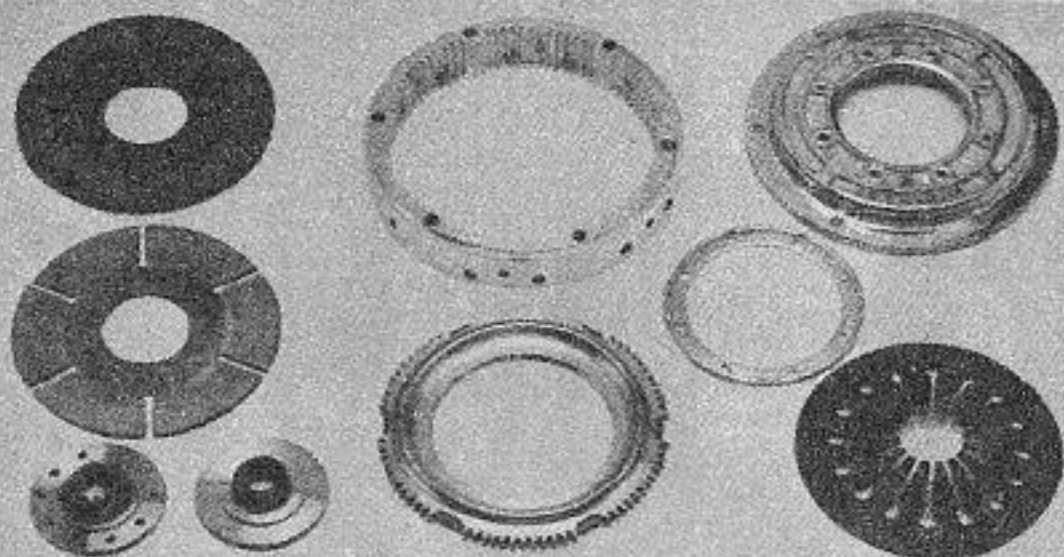


**FRENOS SUSPENSION**

**MORETTI**

**EMBRAGUES DE COMPETICION**

Pte. ILLIA 2019. VILLA MAIPU (c.p. 1650). TEL. 755-5888



**DESPIECE EN GENERAL**

- Fabricación y Reparación de Multidiscos Nacionales e Importados • Coronas • Discos Conterizados • Placas
- Fabricación de Volantes Especiales • Envíos al interior

**TODAS LAS CATEGORIAS**

**EU-CAR**

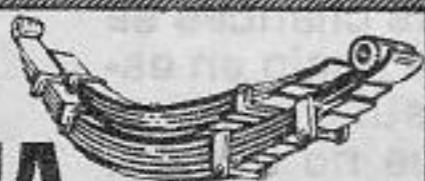
TELAS Y ACCESORIOS PARA TAPICERIA

FABRICANTE DE LONA CAPOTA PARA AUTOS CONVERTIBLES ESPECIALES Y DE COLECCION

EN TAPIZADOS TODO PARA EL AUTOMOVIL

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

**ELASTICOS EL GRAN PUMA**



- SUSPENSION • TREN DELANTERO
  - ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO
  - TRABAJOS ESPECIALES EN CHASSIS DE COMPETICION • REFUERZOS
- Avda. ROSALES 1327  
• HAEDO NORTE • Tel. 650-1606

- REPARACION
- INSTALACION
- RECAMBIOS

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

AUTOMOVILES NACIONALES e IMPORTADOS

**HO**

ESPECIALIDAD:

M. Benz ★ Ivecco ★ Scanla ★ Ford 7000 y Deutz  
Envios al Interior

**HIDRAULICA OESTE**

ESTERO BELLACO 388

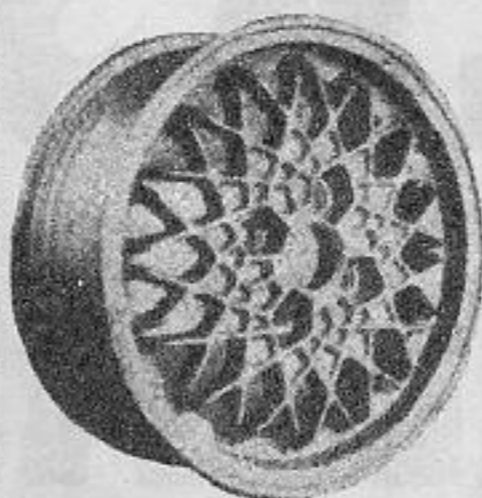
(alt. Rivadavia 12.100) • Ciudadela (1702)

TEL. 657-2770

**Estilo Ruedas**

- LA LINEA LIDER EN RUEDAS DEPORTIVAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION Y STANDARD

- Conjunto Completo de Accesorios para alinear autos de carrera



FABRICACION Y VENTAS:

**Estilo Ruedas S.R.L.**

Calle 39 N° 1673. SAN MARTIN. TEL. 755-3859

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



**J. RAPONI COMPETICION**

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

**CASA ZAGAGLIA S.A.**

**BUTACAS**

Para todo modelo de autos.

Envios al Interior



TORINO ZX • JEEP

RALLY • 505 • RODANTES COMPETICION • FALCON

ASIENTOS ENTERIZOS

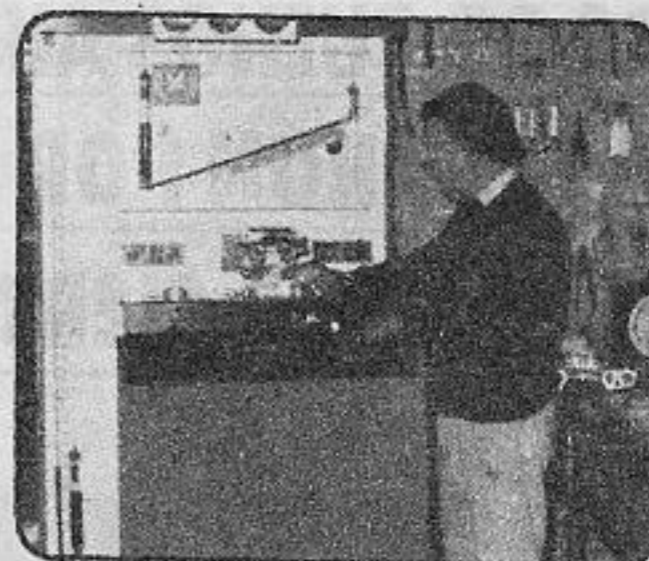
TAPIZADOS • ALFOMBRAS

FUNDAS ORIGINALES

APOYABRAZOS • VISERAS

J. B. JUSTO 3350 • Tel. 581-0130  
DARWIN 22, Cap. Tel. 855-8498

**LA CASA DEL CARBURADOR**



Carburadores para Competición  
Alfredo Lopez

**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

**ARENADO Y FOSFATIZADO**

**SANTA MARTA**

- ESPECIALISTA EN AUTOPIEZAS DE COMPETICION
- CALLE 51 N°. 1334 (ex Santa Marta 1065)
- VILLA MAIPU • SAN MARTIN • TEL. 755-4201

**ALERONES**



ALERON UNIVERSAL CON LUZ DE STOP, y LUZ DE GIRO PARA: Gacel, Regatta, Renault 21, Renault 9, Toyota, Corcla, Fiat 125, Mitsubishi, Saporó y Galan, etc.



Modelos exclusivos.

ENVIOS AL INTERIOR



FABRICA Y DISTRIBUYE: ARIETA 1460. San Justo. ☎ 651-8059

NUEVA DIRECCION

**ANTONIO LIZEVICHE REPUESTOS**

- Transmision • Cajas de Velocidad
- Cardan • Diferenciales • Recambios

TODAS LAS MARCAS

Envios al Interior

**EATON**



Avda. COBO 885 / 7 (1424). CAP. - TEL. 922-7460

**turismo competición 2000**



**LA CARRERA DE BUENOS AIRES DEFRAUDO A  
QUIENES SE JUGARON POR LA LLUVIA... Y A LOS  
QUE ESPERABAN VER CIERTA LUCHA POR LA PUNTA**

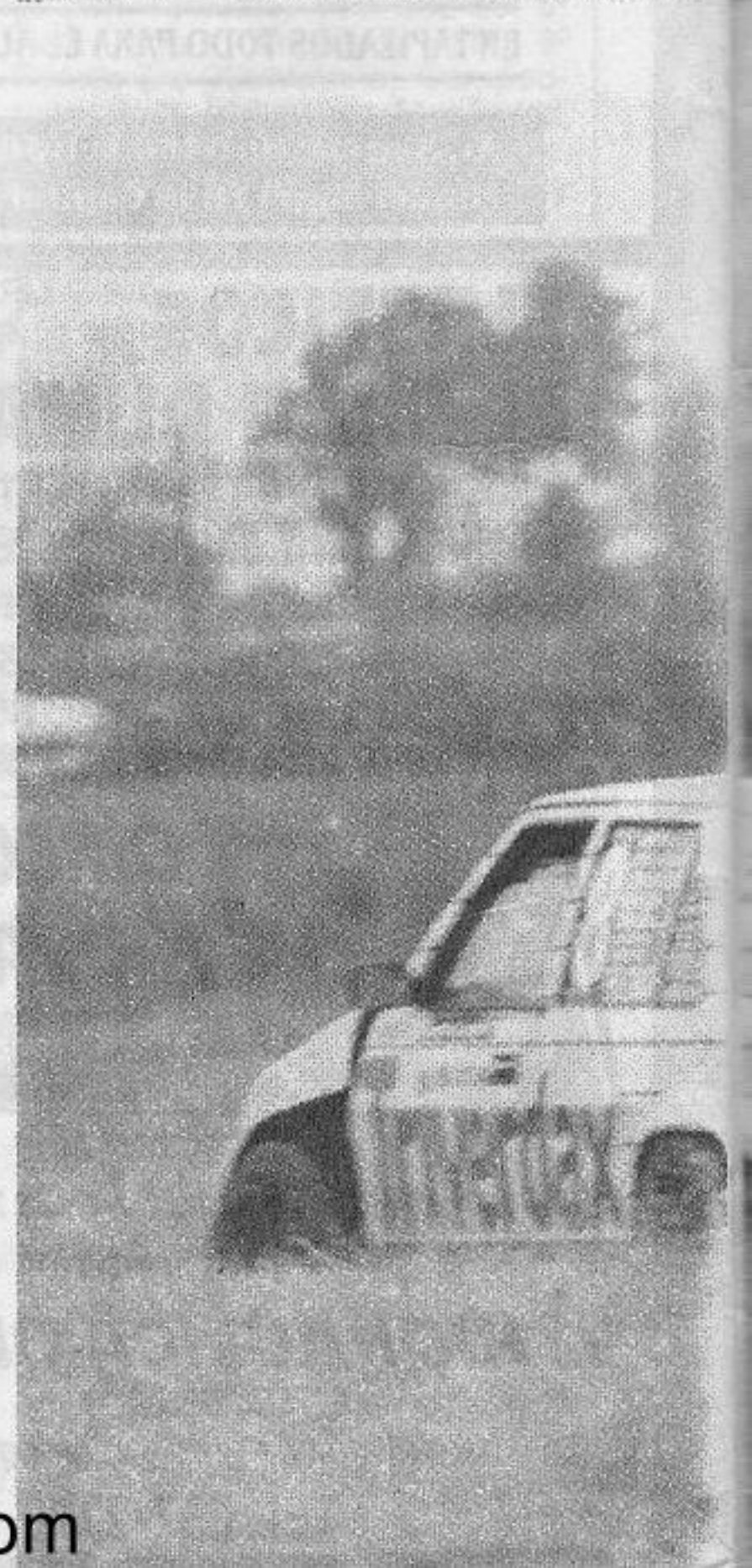
# TRAVERSO Y MAS ALLA...

**...la "inundación" que aguardaban algunos y no fue, favoreciendo al "Flaco". El Súper-Campeón comprobó muy pronto lo acertado de su apuesta al piso seco, y su Fuego sí que "dejó todo atrás"... Etchegaray y Konjuh, descollantes.**

Por Néstor Carbia - Fotos: E. Bianco, J. Fernández, E. Perrupato, D. Caro, C. Herdener y N. Silvero



**N**o 'encontramos' el auto en todo el fin de semana. Es evidente que esta condición de piso nos favorece al no tener el coche bien, porque las chances se emparejan para abajo en estos casos y resulta más beneficiado el que no tiene el auto 'diez puntos', que aquél que lo había dejado justo para una condición normal. Además, en estas circunstancias el piloto pasa a tener más importancia que en una competencia donde prevalece más el aspecto técnico que el conductivo. Estoy tranquilo y creo que puedo hacer una buena carrera." Esta reflexión, palabra más, palabra menos, nos fue entregada por **Juan Manuel Traverso** en la mañana del domingo, luego de haber realizado las pruebas libres y antes de la carrera. Como queda demostrado a través de lo ocurrido en la pista, y lo que declara el propio Juan María una vez finalizada la carrera, ver recuadro "Los Protagonistas", es evidente que los cambios realizados por la gente del equipo





A la izquierda, después de aplicarle un profundo "lavado a seco" a la categoría en pleno, el tricampeón Traverso alza el trofeo mayor en el podio. Arriba, su Fuego entra al "Cajón" seguida de la XR4 de Oltra a la distancia. No hubo con qué darle aunque, cuando la situación climática tendió a normalizarse, por momentos se vio en figurillas para dominar un auto indócil durante todo el "week-end". Abajo, "Cocho", uno de los candidatos de la "cátedra", a punto de ser "devorado" por E. Rodríguez y Zuain. No era para gomas de lluvia...





**Berta Sport** en la atípica mañana porteña, luego de la torrencial lluvia de la madrugada del domingo, "acomodaron" decorosamente a una coupé **Fuego** que no había estado óptima en ningún momento del "week-end". Si a ello sumamos la astucia de **Scarazzini** y sus muchachos, de mandar un auto con cubiertas "slick"—el de **Traverso**— y al de **Guerra** con gomas de lluvia, es que planificaron una estrategia como para cubrir los dos frentes de igual manera. Quizás era lo más aconsejable ante la alternativa de un clima incierto como el que se vivía en el momento de largar, con una pista muy húmeda, con algunos charcos y una muy leve llovizna mientras los autos estaban en la grilla de partida. Ohanes-

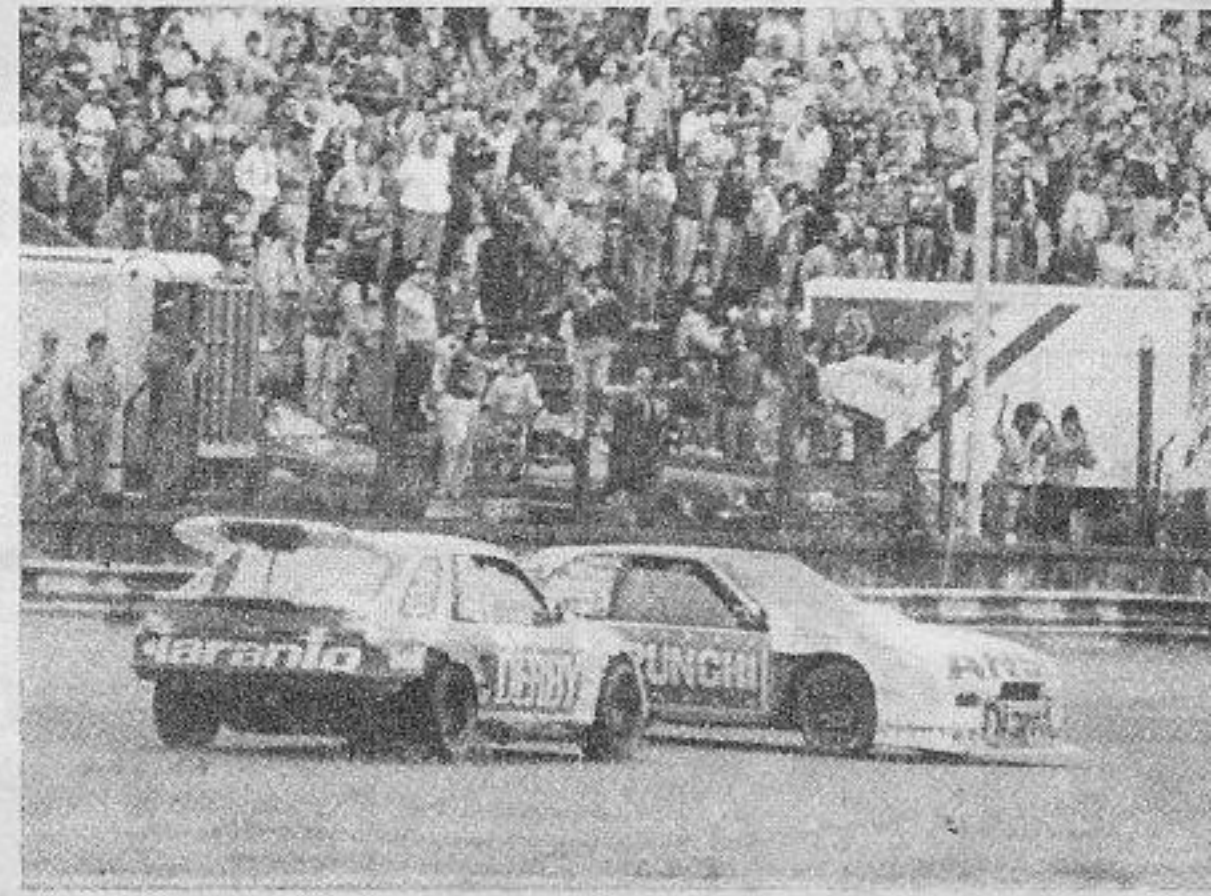
## EL REGLAMENTO DE 1991

La semana pasada la sub comisión Técnica de la CDA presentó el borrador del reglamento técnico del T.C. 2000 para 1991, con las modificaciones ya introducidas. Los cambios principales son los siguientes. 1) Los autos de 1000 kilos podrán iniciar la temporada '91 con 980. 2) Las medidas de los alerones de los autos con tracción trasera tendrán cotas de máximas, no pudiendo exceder el techo de los autos en altura, el paragolpes trasero por detrás del eje y la línea lateral del auto en cuanto el ancho. Además, no podrán utilizarse deflectores de ningún tipo en los mismos y tampoco los canalizadores laterales. 3) Los autos de tracción trasera no podrán utilizar cargas dinámicas en el tren delantero. Se autoriza un faldón que evite las turbulencias, pero no spoilers que prolonguen la trompa como en la actualidad. Tampoco se podrá buscar una carga aerodinámica sobre la trompa de estos autos. 4) Los autos de tracción delantera no podrán utilizar ninguna carga dinámica, sobre el tren trasero, más allá de las que permite el reglamento actual. 5) En los autos de tracción trasera, las coupé Ford Sierra, ya que el Peugeot 505 casi lo tiene liberado, se podrán correr 100

milímetros hacia arriba los anclajes de las parrillas de suspensión trasera. Estos cinco puntos ya han sido virtualmente aprobados por la Mesa Directiva de la C.D.A., mientras que un sexto será considerado esta semana, consistiendo en una penalización o hándicap de peso para los autos que obtengan las mejores ubicaciones en cada carrera. La idea de la subcomisión Técnica es agregar tanta cantidad de kilos como puntos se obtienen. Así, se deberán agregar 20, 15, 12 o 10 kilos a los autos ubicados 1º, 2º, 3º, 4º y demás puestos sucesivos en la clasificación de cada competencia, para que sean lastrados con tal cantidad para la carrera siguiente. Esta medida—según el criterio de la técnica—tendería a equilibrar la categoría a través del peso, evitando que algún auto o marca pueda "dispararse" en la performance. Este hándicap tendría un límite que se estima podría estar alrededor de los 70/80- kilogramos como máximo. Quizá sea algo difícil de controlar para la subcomisión Técnica porque ésta debería llevar un prolijo y minucioso archivo del peso de cada auto en cada carrera. Veremos.



Arriba, el inesperado duelo por el segundo puesto definitivo. Dos Miguel Angel, Etchegaray y Konjuh, que dieron espectáculo y poco crédito le daban a su suceso final... Abajo, Bessone en el "spray" de Traverso que acaba de pasar al frente tras breve trámite. A "Tito" lo siguen López, Maldonado que no pudo birlarle el subcampeonato a "Cocho", Oltra, Del Río, Guerra, Etchegaray y el popular resto: En recuadro, a la izquierda se ve cómo la Fuego de Gustavo supera a la Sierra de Silvio, mientras que a la derecha se observa que el toque ya se ha producido. Ohanessian no pararía hasta el murallón y Oltra seguiría poco trecho más, entrando luego a boxes para reingresar a pista más tarde.



## EL TOQUE DE OLTRA A OHANESSIAN

Silvio Oltra y Gustavo Der Ohanessian estaban en condiciones de aspirar a mucho. Ambos avanzaron tirando juntos, estaban delante de Del Río, Bessone, Maldonado y Konjuh, y a menos de dos segundos de Etchegaray cuando ocurrió el incidente, que los involucró antes del curvón. Esto dijeron.

**Oltra:** "Gustavo me alcanzó y me pasó bien en la tirada hacia el curvón. Cuando llegó el momento de cortar tomé por el radio ideal y traté de doblar lo más ceñido a la cuerda posible para dejarlo entrar. Cuando solté el acelerador, el auto siguió a fondo porque se soltó uno de los resortes que hacen retornar el varillaje y se cortó el otro. Allí traté de meterlo todo lo que pude para adentro y no llegué a hacerlo del todo porque no me quedaba más pista a la derecha y allí lo toqué a Gustavo en el costado derecho. Como consecuencia de haber quedado acelerado a fondo se rompieron dos balancines al pasarse de vueltas el motor. Volví a boxes, andando en dos cilindros y cuando ya me había bajado del auto, me llamaron

para que saliese a pista otra vez porque habían cambiado los balancines y arreglado los resortes. Interín y cuando el equipo trabajaba, vino Gustavo al box y le mostraron lo que había ocurrido con los resortes; lo mismo habíamos hecho apenas paré con periodistas".

**Ohanessian:** "Lo pasé bien a Silvio antes de entrar al curvón y llegué con más de un auto adelante a la zona de aproximación al viraje. Cuando empecé a doblar sentí que me tocaba el Sierra en el costado derecho y crucé la pista dando vueltas hasta pegar muy fuerte en el guardrail de enfrente. Realmente no supé entonces porque no frenó Silvio para evitar tocarme.

**Raúl Marielli (CD):** "El veedor de la entrada del curvón me informó que la responsabilidad del incidente fue de Oltra; cuando fui a su box para hablar con él, me mostraron el resorte cortado del varillaje del acelerador y consideré que no hubo intención del piloto en el hecho".



sian, Oltra, Del Río, Rodríguez, Fortunato, Zuain, Cingolani, Etchegaray, Konjuh y J. L. Bessone fueron algunos de los que acompañaron la decisión de Juan María, de ir con cubiertas lisas a la carrera. Maldonado, "Tito" Bessone, "Cocho" López y Fineschi fueron como Guerra, con las de piso mojado. La llovizna cesó antes de largarse la carrera, y durante los casi 50 minutos de competencia no cayó una gota; el piso se secó casi totalmente, se hizo la huella y por ella transitó Traverso hacia una victoria inapelable pero quizá no muy esperada, tal como se presentaban los acontecimientos hasta antes de la lluvia...

De los 10 primeros al final de la prueba, sólo Bessone (5º),

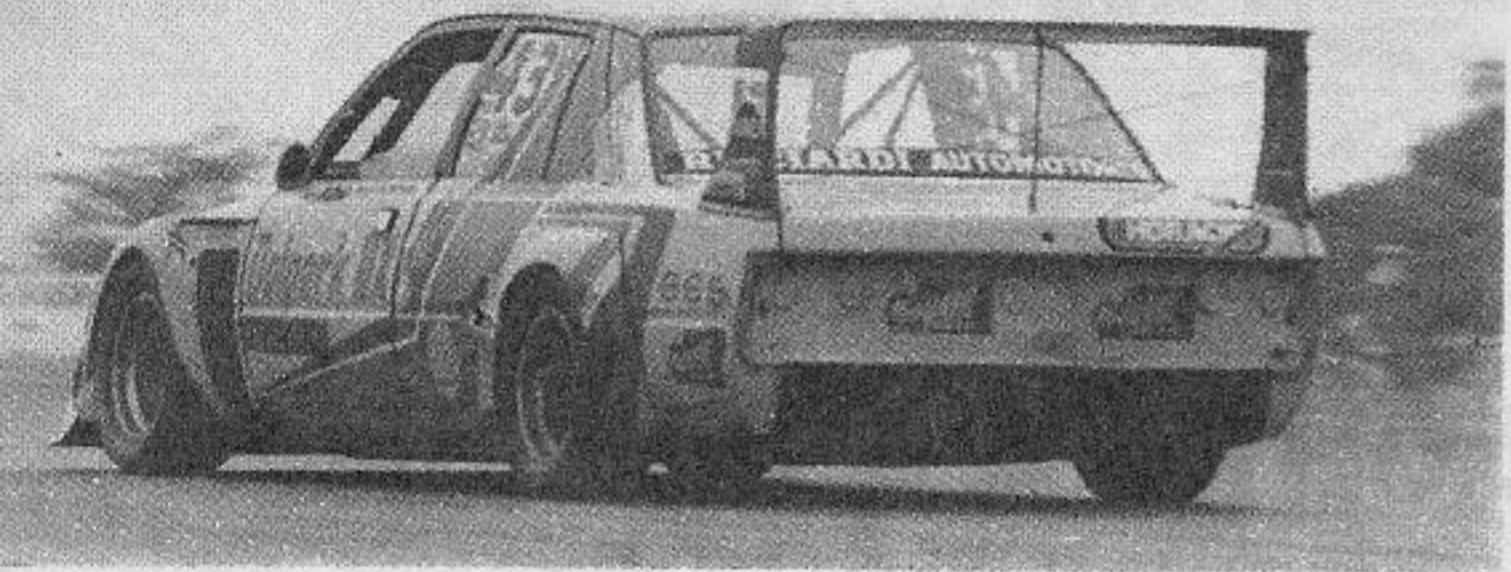
López y Maldonado (8º y 9º, respectivamente) habían largado con gomas de lluvia; el resto, todos con "slick". Sin dudas que el albur jugó un papel muy importante y contribuyó a desbarrancar dos intensos días de trabajo de elaboración de autos lógicos para correr en un piso normal. Después vino la capacidad de improvisar de cada uno de los pilotos y equipos, el comportamiento de los diferentes tipos de tracción y de peso para una igual condición de piso; y como dijo Traverso, también la mayor influencia del piloto en esas condiciones. Dentro de esos parámetros, el flamante tricampeón del T.C.2000 hizo una tarea impecable. Capturó la punta en la tercera vuelta, le impuso un ritmo a la carrera



imposible de seguir para el resto, hizo la diferencia y después la reguló. Por si todo eso fuera poco, cuando aparecieron algunos rivales como Oltra, Ohanessian y Del Río, que se vinieron de atrás con rendimientos muy parejos y autos rápidos, uno a uno fueron sucumbiendo en diferentes incidentes y nos dejaron con el interrogante de saber cuánto más tenía Juan María y hasta dónde lo podían exigir sus rivales. Etchegaray hizo una buena carrera, pero no estaba para pelear con Traverso aunque sí para aguantar a un **Miguel Konjuh** muy inspirado con la **Sierra "by" Pianetto-Bini**, en su mejor trabajo del año. Al mismo nivel de méritos que lo de "La Vizcacha", está la tarea del solitario y rendidor **Peugeot 505** elaborado y corrido por **José "Coco" Fortunato**, que en esta ocasión fue el encargado de hacer que los laureles de Sevel no se marchiten... La semana próxima continuamos analizando. ➔

## ¿QUE PASO CON

El hecho que motivó la exclusión de Luis Di Palma en Buenos Aires arrancó el sábado previo a la clasificación de Allen cuando Luis le hizo un duro planteo a Angel Polinelli y Rubén Gómez (ambos de la sub Comisión Técnica) por la concesión de los alerones traseros de las cupés Sierra. Además de los duros conceptos vertidos por Di Palma en la ocasión, el arrecifeño llegó a retirar su Berlina R.18 del parque cerrado entre serie y serie de clasificación de ese día. La semana siguiente Di Palma concurre a la reunión habitual de la APTC. 2000, donde se trató el tema y cuando salió de la misma le dijo a CORSA: **"Quedó todo arreglado. Me autorizaron a utilizar en la berlina el alerón trasero de la cupé Fuego. Van a elevar la solicitud a la CDA esta semana para que lo pueda utilizar en la próxima carrera"**. Cuando Rubén Gómez, el C.T. habitual del T.C.2000, salió hacia la capital entrerriana, el pedido de autorización por parte de la Asociación no había entrado aún a la CDA. Conclusión: Di Palma no podría haber corrido con el spoiler con que finalmente lo hizo. Esto se debió a una resolución que asumió —bajo su entera responsabilidad— el propio C.T. luego de largos diálogos con Di Palma y los "popes" de la categoría, como para evi-



### motonáutica



## SCIOLI VOLVIO Y GANO

A un año del lamentable accidente que sufriera en la anterior edición de los "1000 Kilómetros del Delta Argentino", Daniel Scioli volvió a competir en aguas argentinas. En esta oportunidad intervino con su nueva lancha bautizada "Argentina", en la Clase M1, y se impuso en la primera etapa, Corrientes-Reconquista, de esta tradicional competencia. Scioli fue acompañado por Luca Nicolini, Leandro Larrosa y Oscar Mascías, baqueano que colaboró con la tripulación para evitar los numerosos bancos de arena existentes en el tramo superior del Paraná. Luego de afrontar inconvenientes provocados por el fuerte viento y las encrespadas aguas, el equipo Scioli-Nicolini-Larrosa-Mascías se adjudicó el sector en forma brillante, para luego retirarse —según estaba previsto— de la competencia y dedicarse a preparar el flamante casco en "V" para afrontar los

campeonatos Sudamericano, Europeo y Mundial del '91. Las siguientes tripulaciones se impusieron en sus respectivas clases: M, Kern-Lau; Clase D, Bradbury-Triarte; Clase C, Szymansky-Godoy; Clase M3, Vicentín-Previales; Clase M4, Carol-Andrade; Clase M5, Cosme-Cosme; Clase M7, Lo Grasso-Artuz, y Clase M9, Moavro-Revel.

Arriba, encuentro cercano entre la Fuego de Zuain y el Regatta de López en la Horquilla. Al rato, el auto de "Cocho" andaría con ese lado del paragolpes colgando. Al centro, se va el 505 de Fortunato, que con un cuarto puesto final halló digna recompensa a tanto esfuerzo, justo cuando termina el año. Abajo, dos VW en pugna: los de Maldonado y Rodríguez. Ganó el Gacel.



### 5 VUELTAS CLAVES

V.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1	BESS	LOPE	MALD	TRAV	OLTR	DELR	GUER	ETCH	FINE	CING
3	TRAV	BESS	MALD	LOPE	OLTR	ECHÉ	DELR	GUER	FINE	OHAN
10	TRAV	ETCH	OLTR	OHAN	DELR	BESS	MALD	KONJ	CING	LOPE
19	TRAV	DELR	ETCH	KONJ	BESS	MALD	RODR	LOPE	ZUAI	FORT
25	TRAV	ETCH	KONJ	FORT	BESS	RODR	ZUAI	MALD	LOPE	BESS

## DI PALMA Y SU EXCLUSIÓN?

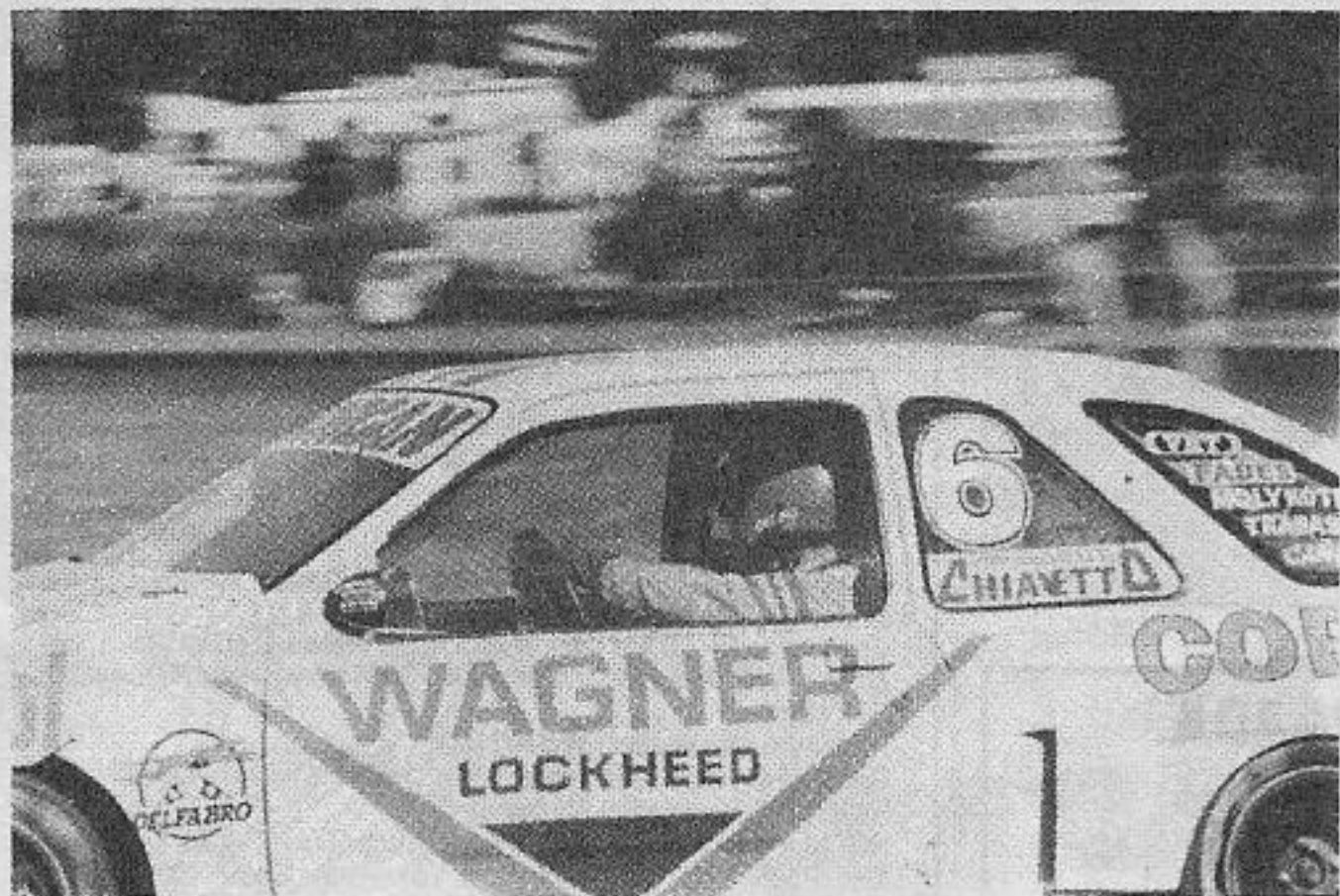
tar roces. Después de Paraná entró el pedido oficial por parte de la APTC a la CDA, pero sorprendentemente para muchos, fue rechazado por la Mesa Directiva. Conclusión: No podría ser utilizado en Balcarce. Efectivamente, Di Palma no lo usó allí y de manera también sorprendente, el R.18 de Arrecifes apareció en Buenos Aires con otro spoiler diferente. El sábado el C.T. objetó el elemento en la verificación matinal, y luego de informarse sobre si había existido algún cambio de actitud de última instancia al respecto, procedió a comunicarle verbalmente a Di Palma que no podía utilizar el implemento aerodinámico.

Di Palma clasificó en la primera tanda del sábado sin el spoiler, y luego de unas pocas vueltas se detuvo e hizo montar el aditamento sobre el final de la tapa de baúl retornando a la pista. El técnico le comunicó al piloto que precintaría el elemento. Luis determinó que lo retiraría y allí la cosa comenzó a subir de tono. Hubo palabras fuertes, algún que otro empujón y finalmente el spoiler fue retirado y Di Palma le habría dicho, según testigos presenciales a Gómez: "Allí lo tenés, llevátelo". El técnico aconsejó al C.D. —Marielli— la exclusión del piloto por el uso indebido del alerón. Cuando Di Palma fue citado por Marielli a la torre

de control para informarle de la decisión de excluirlo, con la presencia de Gómez, aparentemente se habría producido un intento de agresión, que habría obligado a Marielli a girar el tema a penalidades de la CDA, haciendo el informe respectivo por escrito, firmado por Marielli y Gómez. ¿Qué dicen los protagonistas? Rubén Gómez: "En el box me empujó cuando quise precintar el spoiler junto a la tapa del baúl; después, en la torre, y con muchos testigos, inclusive oficiales deportivos de la CDA, me amenazó con agarrarme a trompadas, y me tomó del cuello. Yo me lo saqué de encima separándome en actitud de total defensa y sin intenciones de ataque".

Di Palma: "Yo sólo le dije que le iba a pegar una piña y él me ganó de mano pegándose a mí. No lo agredí, sólo amenacé con hacerlo. ¿La exclusión? La acepto porque entiendo que el alerón está fuera de reglamento, pero este es un tema que no quedará así y deberá ser aclarado entre nosotros en el seno de la APTC2000. Además, voy a hacer una denuncia policial por lesiones e iniciaré una demanda judicial contra el ACA".

## RETRASOS Y ABANDONOS



*Sensible baja resultó la de Del Río, que en pleno tobogán pisó aceite (de Patat) cuando iba 2º.*

**Etchegaray:** Problemas en la regulación de los frenos. **Traverso:** Sobrevirante. **Oltra:** Acelerador trabado a fondo, rotura de balancines y toque con Ohanessian. **Fineschi:** Se desprendió el tensor de la correa dentada. **Belloso:** Bloqueo en el circuito de freno delantero. **Comito:** Se apagó el motor. **Varela:** Semitrompo en la bajada del Tobogán. **Patat:** Cortó una biela. **Del Río:** Despiste en la bajada del Tobogán tras haber pisado el aceite que dejó la rotura del motor de Patat. **Torriani:** Saltó un cable de bujía. **H. Martín:** Pérdida de grasa de la caja. **Roma:** Rompió el cartel al pasar sobre un pianito y perdió el lubricante. **Cingolani:** Bajó el rendimiento del motor. **Konjuh:** Temperatura de agua al final de la carrera. **Ohanessian:** Despiste en el curvón por toque de Silvio Oltra. **J.L. Bessone:** Frenos. **Urrutia:** Se rompió una rótula del eje trasero. **Piccinini:** Correa dentada. **Guerra:** toque con Del Río y rotura de radiador de agua. **Maldonado "Tito" Bessone, "Cocho" López, Sáenz, Fineschi y Guerra:** perdieron rendimiento en sus autos por exceso de temperatura en los neumáticos para piso mojado.

# VERTIGO

UNA TEMÁTICA DIFERENTE EN AUTOMOVILISMO

Conduce:

ALBERTO

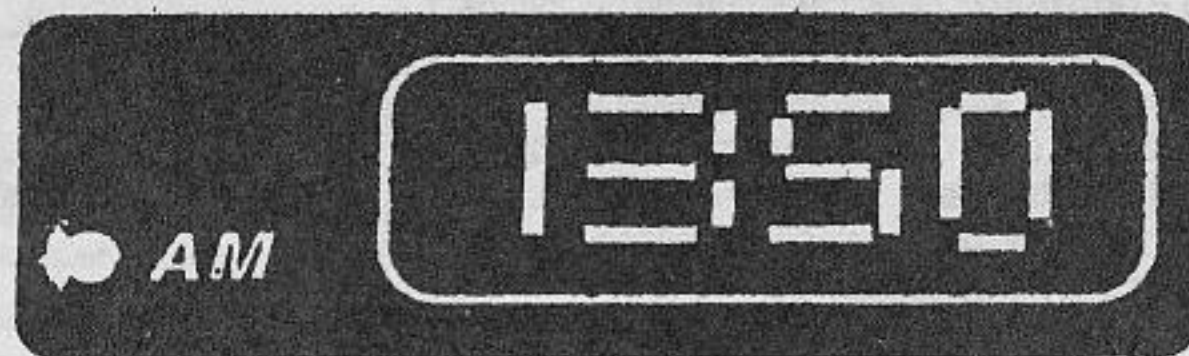
HUGO

CANDO...

Y USTED,  
DE COPILOTO!

Producción ejecutiva:  
JUAN CARLOS CANDO

SABADOS 19.30 HS.  
DOMINGOS 20 HS.



RADIO BUENOS AIRES

Otra buena  
propuesta...



## LOS PROTAGONISTAS



**Miguel Ángel "Vizcacha" Konjuh completó el podio, para orgullo de Los Molinos, Provincia de Santa Fe.**

**Miguel A. Konjuh:** "El auto andaba muy bien doblando pero no era rápido en la recta, que era donde me superaba Etchegaray, con quien nos tocamos en un par de ocasiones pero no con intención sino por las condiciones de la pista. Soy consciente de que la realidad de este resultado está basada en las circunstancias generadas por el tiempo. En carrera normal no hubiese podido estar nunca allí ya que había girado sólo 12 vueltas en los dos días de entrenamientos y clasificación. Al final le tuve que 'perdonar' 500 rpm al régimen de motor, porque había subido la temperatura de agua, y allí se escapó el 'Toto'. El año próximo voy a seguir corriendo pero no sé cómo y en qué, ya que esto es muy caro y necesitamos un apoyo mucho mayor que el que tenemos para hacer las cosas bien".

**"Tito" Bessone:** "Cuando decidimos poner las cubiertas 'slick', en la línea de partida, comenzó a llover otra vez y resolvimos dejar las de lluvia, y nos equivocamos... Creo que tenemos que estar contentos de cualquier manera, porque volvimos a demostrar que contamos con un gran auto y potencialmente ganador".

**José "Coco" Fortunato:** "Lo fundamental de este resultado de hoy fue el rendimiento del motor y el acierto en los cambios que hicimos cuando salimos a la pista con lluvia en la mañana. A blandamos todo, barras y amortiguadores, mientras que la parte aerodinámica la dejamos igual. A los neumáticos les bajamos la presión en 3 libras, y el rendimiento del auto fue aumentando a medida que avanzaba la carrera. Es un gran final de año, en una temporada caracterizada por la dureza de la economía, que no nos permitió trabajar como sabemos que lo podemos hacer y que parcialmente lo demostramos varias veces, aun sin los medios necesarios. Estamos contentos con mi gente porque es un trabajo sólo nuestro".

**Ernesto Rodríguez:** "A último momento decidimos colocar las gomas lisas, y en conjunto con el ablandamiento general del auto, que habíamos hecho antes de salir de boxes, dio un resultado óptimo. Sólo cometí un error al intentar pasar a mi cuñado 'Tito' en la anteúltima vuelta, y perdí tiempo transitando por la parte sucia de la horquilla".

**Juan M. Traverso:** "Soy consciente de que la lluvia siempre empareja hacia abajo... Mi auto hoy no estaba para ganar, era sólo un 'ocho puntos', y quedó demostrado cuando la pista se secó del todo, cómo se me complicaba llevarlo. Sin dudas que fue un acierto largar con las 'slicks' y que nos ayudó mucho el estado de la pista. No habíamos 'encontrado' el coche en todo el fin de semana... y seguramente debemos tener un problema serio que habrá que buscar en el taller con Berta, ya que aquí nosotros no lo pudimos detectar".

**Miguel A. Etchegaray:** "Este resultado es mérito de todo el equipo, por lo mucho que ha trabajado. Yo en la pista sólo tuve que llevar un auto que estaba muy bien 'puesto' y excelentemente impulsado por el motor de Berta. Ojalá este resultado sirva para encaminar el '01 y darle a mi gente el ánimo que necesitamos".

*Las variables condiciones del piso provocaron más de un garabato como éste... El Renault Fuego de José Luis Bessone — 10º el Banderazo — es el que a la sazón pastorea por la Horquilla ante la atenta mirada de fotógrafos y circunstantes.*



## EN POCAS PALABRAS

**Carlos Angió:** "Esta semana será clave en la definición del futuro de la actividad de Ford en la categoría para el próximo año". **"Tito" Vitelli:** "Yo quiero que la APTC 2000 me explique por qué no le reserva boxes a un equipo como el mío, que aporta 3 autos en todas las carreras de la categoría, cuando no 4; y que conste que esto no sucedió sólo en Buenos Aires". **Osvaldo "Cocho" López:** "El tema de los neumáticos para el año próximo con Fate, está resuelto. Ellos continuarán con la provisión; ahora sólo resta resolver el costo de los mismos y cómo vamos a manejar el rubro publicitario". **José Miguel Herceg:** "La postergación del T.C. en Tandil complicó la probabilidad de terminar y poder ensayar el motor entubado de nuevo desarrollo, que ya está prácticamente listo y que va un poco mejor que los que usamos este fin de semana". **Jackie Forrest Greene:** "Todavía no está definida la presentación del segundo auto de nuestra marca para el próximo año". **Traverso:** "No hay anuncio oficial por parte de Renault, y tampoco estoy en condiciones de adelantar cuál será la posición con respecto al próximo año, pero mi impresión personal es que vamos a seguir en T.C. 2000". **Héctor R. Zuain:** "El auto que me entregó hoy Vitelli anduvo de manera impecable". **Henry Martín:** "Me gustó la experiencia sobre la Fuego de Pedro Vidal, que es un auto terminado como a mí me gusta". **Enrique Urrutia:** "El coche fue mejorado sensiblemente en relación con las carreras anteriores al momento de parar". **D. Cingolani:** "Venía muy bien hasta que el motor perdió rendimiento, y así no valía la pena arriesgarse a una rotura".

## ORDEN DE LARGADA

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| 1º E. Bessone (h), 1m29s168/1000 a 135,068 km/h | 3º "Cocho" López, 1m29s876 |
| 2º Maldonado, 1m29s789                          | 5º Oltra, 1m30s105         |
| 4º Traverso, 1m30s098                           | 7º Del Río, 1m30s356       |
| 6º Fineschi, 1m30s161                           | 9º Etchegaray, 1m30s907    |
| 8º Cingolani, 1m30s698                          | 11º Guerra, 1m31s248       |
| 10º Der Ohanessian, 1m31s158                    | 13º Belloso, 1m31s663      |
| 12º Fortunato, 1m31s521                         | 15º J.L. Bessone, 1m31s698 |
| 14º E. Rodríguez, 1m31s666                      | 17º Zuain, 1m31s669        |
| 16º Crocco, 1m31s800                            | 19º Serafini, 1m32s334     |
| 18º Urrutia, 1m32s215                           | 21º Sáenz, 1m32s427        |
| 20º Zampa, 1m32s410                             | 23º P. Comito, 1m32s662    |
| 22º Martín, 1m32s550                            | 25º dos Santos, 1m32s776   |
| 24º Konjuh, 1m32s774                            | 27º Patat, 1m34s597        |
| 26º Torriani, 1m33s425                          | 29º Roma, 1m35s371         |
| 28º Varela, 1m34s994                            | 31º Pardo, 1m36s600        |
| 30º Abad, 1m35s550                              |                            |
| 32º Piccinini, 1m36s165                         |                            |

## CLASIFICACION

Premio Coronación "Juan Manuel Bordeu" — Trofeo "Guillermo Quintana" — Asociación Corredores de Turismo Carretera y Asociación Proprietarios Turismo Competición — Autódromo Municipal "Oscar Alfredo Gálvez" — Circuito N° 9 de 3.345,50 metros — 30 vueltas — Recorrido total: 100,365 km. — 8 de diciembre de 1990.

### PRUEBAS LIBRES

Maldonado, 1m53s279/1000 a 106,320 km/h; E. Bessone (h), 1m54s910; Guerra, 1m54s928; Traverso, 1m55s725; Cingolani, 1m57s275; Fineschi, 1m57s660; E. Rodríguez, 1m58s263; "Cocho" López, 1m59s515; Torriani, 2m00s429; Oltra, 2m00s536; Zampa, 2m01s417; Konjuh, 2m01s728; Etchegaray, 2m02s164; Del Río, 2m02s224; Urrutia, 2m02s606; Fortunato, 2m03s859; P. Comito, 2m04s983; Belloso, 2m08s132; Varela, 2m09s422; Serafini, 2m24s806; Abad, 2m32s162; Sáenz, 9m13s331; Adalberto dos Santos y Gustavo Der Ohanessian, sin tiempo.

### FINAL

POS.	Nº	PILOTO-MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	2	Juan María Traverso-RF GTA	48m12s901	30
2º	7	Miguel A. Etchegaray-RF GTA	48m45s053	30
3º	41	Miguel Konjuh-FS XR4	48m49s681	30
4º	43	José Fortunato-P 505	48m54s183	30
5º	5	Ernesto Bessone (h)-FS XR4	49m01s364	30
6º	45	Ernesto Rodríguez-VW G1.8	49m01s980	30
7º	13	Rodolfo Zuain-RF GTA	49m05s938	30
8º	8	"Cocho" López-FR 100S 1.8	49m14s047	30
9º	3	Guillermo Maldonado-VW C1.8	49m15s774	30
10º	30	José Luis Bessone-RF GTA	49m18s017	30
11º	28	Carlos Crocco-FS XR4	49m18s735	30
12º	21	Luis Belloso-RF GTX	49m38s540	30
13º	19	Horacio Varela-RF GTX	48m52s147	29
14º	25	Eduardo Sáenz-RF GTX	49m21s348	29
15º	32	Enrique Torriani-VW G1.8	49m35s642	29
16º	60	Henry Martín-RF GTX	43m46s530	26
17º	6	Jorge Omar Del Río-FS XR4	38m44s584	24
18º	9	Silvio Oltra-FS XR4	48m13s630	24
19º	37	Jorge Serafini-RF GTA	48m59s214	24
20º	27	Raimundo Patat-RF GTA	38m19s067	22
21º	18	Pedro Comito-RF GTA	34m22s261	20
22º	12	Enrique Urrutia-RF GTA	31m31s088	19

No clasificaron: Jorge Abad-FS XR4 (14 v.); Daniel Cingolani-FSX R4, Juan Roma-FS XR4 y Julio Pardo-FR 100S 1.8 (11 v.); Gustavo Der Ohanessian-RF GTA (10 v.); Miguel Ángel Guerra-RF GTA (9 v.); Juan Zampa-RF GTX (8 v.); Oscar Fineschi-FS XR4 (6 v.); Hugo Piccinini-R18 GTX (1 v.).

Promedio del ganador: 124,897 km/h.

Récord de vuelta: Del Río en la 19na. en 1m34s131/1000 a 127,947 km/h.

No largó: Adalberto dos Santos-RF GTX.

Ref. (por marcas): RF GTA, Renault Fuego GTA; FS XR4, Ford Sierra XR4; P505, Peugeot 505; VW G1.8, Volkswagen Gol 1800; FR 100S 1.8, Fiat Regata 100S 1800; VW C1.8, Volkswagen Carat 1800; RF GTX, Renault Fuego GTX; R18 GTX, Renault 18 GTX.

Nota: Las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

## CAMPEONATO

(POSICIONES FINALES DISPUTADAS: Mar del Plata, Buenos Aires, Río Cuarto, Santa Fe, Nueve de Julio, San Jorge, Tucumán, Buenos Aires II, Rafaela, Alta Gracia, Allen, Paraná, Balcarce y Buenos Aires III)

Traverso, 182 puntos (\*) (Campeón); "Cocho" López, 149 (Subcampeón); Maldonado, 132 (\*\*); Der Ohanessian, 115; Guerra, 93; Del Río y Oltra, 64; E. Bessone (h), 54; Fineschi, 48; R.L. Di Palma, 45; Zuain, 27; Etchegaray, 26; Urrutia, 19; Fortunato, 18; Konjuh y E. Rodríguez, 13; Belloso, 9; Zampa y Bakst, 7; J.L. Bessone, 5; Guagliano y Cingolani 4; Rau, P. Comito, Crocco y Varela, 3; Torriani, 2; Giacchino, Serafini, Foissac y Sáenz, 1 punto.

(\*): Por considerarse sólo los mejores 11 resultados, Traverso debió descartar su séptimo puesto de Paraná (cuatro puntos) y uno de sus terceros puestos (12 puntos) de San Jorge o Alta Gracia. Totalizó entonces 198 puntos, con 182 válidos.

(\*\*): Maldonado también debió descartar puntos, por finalizar entre los diez primeros en doce carreras. Desechó los dos puntos de la última carrera del año en Buenos Aires.

Estadísticas: Gustavo C. Arzuaga



## BUZOS ANTIFLAMA



- KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes
- BOTAS J.S.
- CUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- CASCOS FABRICADOS CON LOS ELEMENTOS DE MAXIMA SEGURIDAD



• BUZOS DE MOTOS

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

## AMORTIGUADORES

### COLOCACION Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.



HORACIO

MILLER 3464 (cp. 1431)  
Tel.: 542-1533 • 543-9489

## F.A.D.E.S.

SEGURIDAD PROBADA

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



• BOTAS LINEA EUROPEA



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

### LO MEJOR DE HOY

LEVAS CREBPO



ACASSUSO 1393 (cp.1636) OLIVOS  
Tel. 790-9864; 799-4121  
FAX (541) • 790-7359  
• Bs.As. Argentina

## Mallory Competición

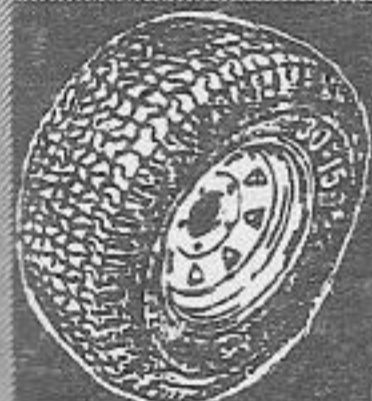


### LINEA Holley

- BOMBAS DE NAFTA
- REGULADOR DE PRESION
- KIT DE REPARACIONES
- PINTURAS V.H.T.
- BOOSTER-OCTANE

- BOBINAS PROMASTER - SUPER DUTY
- CABLES PARA BUJIAS - CONDENSADORES y PLATINOS - CUENTA VUELTAS MECANICO Y ELECTRONICO - BOMBAS DE NAFTA - DISTRIBUIDORES CON DOBLE PLATINO y UNILITE (Sin Platino) - ENCENDIDO ELECTRONICO HyFIRE

F.LUCIUS e HIJOS ANDONAEGUI 2819. Cap  
(cp. 1431). TEL. 52-4504; 51-0199. Bs. As. FAX (541) 331-4937



## LLANTAS PROTTO

- ORIGINALES • DEPORTIVAS Y CAMIONES Y ACOPLADOS

**NO PAGUE DE MAS**

EL MEJOR PRECIO DE TODO EL PAIS LO ENCONTRARA EN:

## NEW YORK RUEDAS

NEUMATICOS TODO TERRENO "INFERNALES" PARA JEEP Y PICK-UP

UTILICE EL PLAN CANJE ENVIOS A TODO EL PAIS

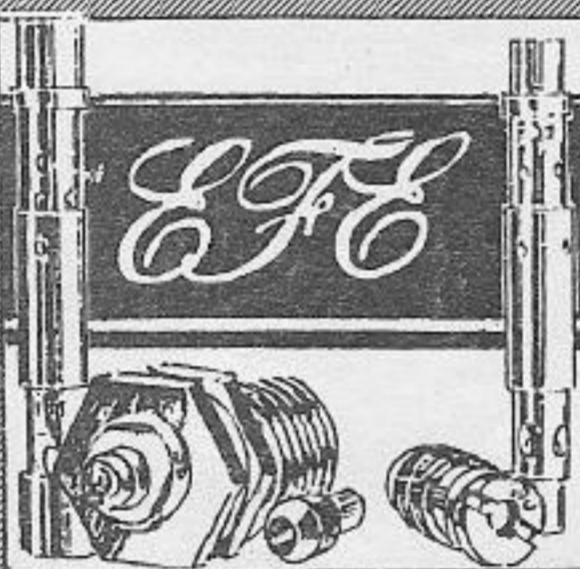
NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

### REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

FABRICA: MUÑOZ 2376  
SAN MIGUEL • 664-0619  
667-1756 FAX 01-664-4518



### Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469 • TIGRE  
TEL.: 749-4467 / 4983

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



PARA TODOS LOS MOTORES  
PICK-UP, CAMIONES,  
AUTOMOVILES NACIONALES

# ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA LITORAL:  
**JOSE MARIA ANGELINI:**  
Ruta 8 y Chacabuco. Tel. 0462-23897  
VENADO TUERTO (SANTAFE)

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

ZONA NOROESTE, CUYO Y SANTA FE:  
**HECTOR ANGELINI:**  
Sarmiento 451. Tel. (0465) 90122 - 90119  
CARRERAS (SANTA FE)

ZONA SUR:  
**DISTRIBUIDORA SUR:**  
Chile 250. BAHIA BLANCA  
Tel. (091) 28191 - 44588 - 24733

ZONA CORDOBA:  
**E. PABLO GANGOSO**  
Vicente López y Planes 2442  
Barrio S. Vicente. Córdoba  
Tel. (551) 7382

ZONA MENDOZA:  
**LA CASA DEL DODGE 1500**  
ESCAPES BRASIL  
Brasil 165 - GODOYCRUZ - MENDOZA  
Tel. (24) 6814

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

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  
EXIJA NUESTRO SELLO DE GARANTIA

# CARBURANDO



**EN LA RADIO  
QUE MAS SE ESCUCHA**



**Y EN EL CANAL  
QUE MAS SE VE**

30 años de permanencia ininterrumpida por Radio Rivadavia, siempre primeros, demuestran que Carburando es el líder absoluto de la audiencia. Ahora, afianzando aún más esa condición, también está por Canal 11, Telefé, con el Turismo de Carretera.

Siguiendo a la más popular de las Competencias del Automovilismo Deportivo. En un despliegue extraordinario de todo su potencial. Por tierra y por aire con la participación, desde el helicóptero, de "Yoyo Maldonado". De este modo, el LIDER está con los mejores, para servir a su público y a sus anunciantes.

Para ganar en carrera, síganos por:  
Radio Rivadavia:  
Domingos a partir de las 8.  
Lunes a Viernes 21,30 hs. Sábados 21 hs.

Telefé:  
Los Domingos de TC a partir de las 11.

Conducción y Relatos:  
**EDUARDO GONZALEZ ROUCO**  
Dirección General:  
**ISIDRO GONZALEZ LONGHI**



**carburando**

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