

CORSA



CON DI PALMA Jr. BRILLANTE EN DONINGTON

¿TAMBIEN EL T.C. 2000...?

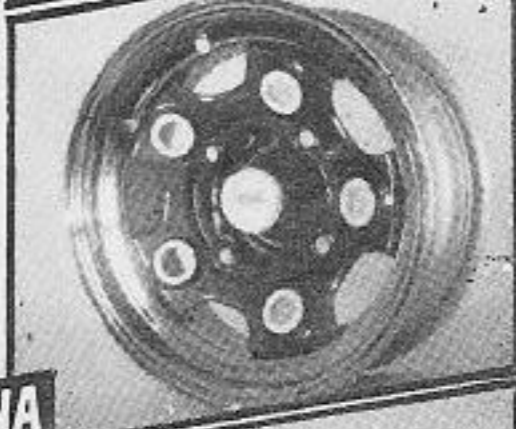
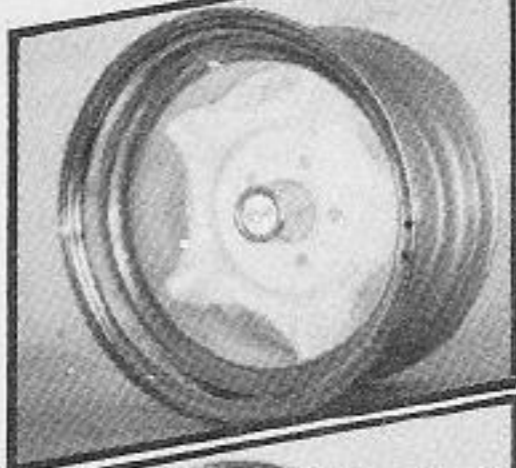
POR QUE

MAURO

CON LLUVIA

LAS REVISTAS DE MAURO

Ruedas Deportivas



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

**LA MEJOR
RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA**

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

F.A.D.E.S.

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

**SEGURIDAD
PROBADA**



- BOTAS LINEA EUROPEA



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

Ramón Solar e Hijos S.A.



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



DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

SCALEXTRIC



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

CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J. B. Justo 6700) Martes a Viernes 10 a 18 hs.
(cp. 1407) Bs. As. - TEL. 69-8096 Sábados 10 a 13 hs.



UNIROT.

- Rótulas de Competición

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

PARA UNA MECANICA DE AVANZADA

mazda

UN TALLER DE AVANZADA:

EL TALLER
de VILLA LUZURIAGA

SERVICIO

WANKEL

mazda



REPARACION INTEGRAL
PARA EL MOTOR ROTATIVO WANKEL, DEL MODELO RX-7

- Instrumental de Precisión • Moderno Equipamiento
- Atención a usuarios del interior

GARIBALDI 2077 (1754) • VILLA LUZURIAGA •
SAN JUSTO TEL. 650-4404

BUZOS ANTIFLAMA

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

- KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes
- BOTAS J.S.
- CUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- EQUIPOS DEPORTIVOS PARA MECANICA



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

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

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

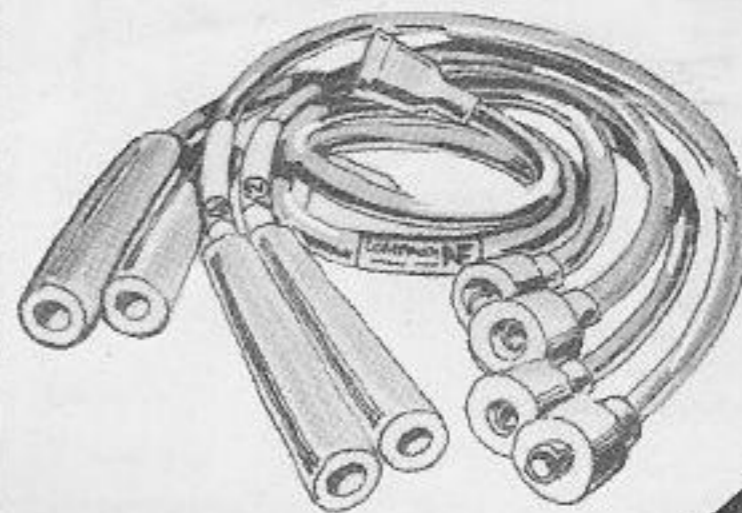
FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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



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

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

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

fórmula uno

PRUEBAS DE IMOLA: SORPRESAS Y DECEPCIONES

Alentador ha resultado el balance de la semana de tests que la F.1 realizó en el circuito de Imola. Pese a ciertas molestias causadas por la lluvia 16 equipos y varios coches nuevos pudieron rodar en el **Dino y Enzo Ferrari**, entregando un panorama que mejora las expectativas de gran lucha para el G.P. de San Marino. Los **Williams** se han ido de Imola con la satisfacción de haber sido los más rápidos, confirmando el trabajo de estos cinco días que el crecimiento de la escuadra anglofrancesa no es una simple promesa sino una concreta realidad que seguramente permitirá a **Patrese y Boutsen** ser protagonistas directos en el match por la victoria final. Tanto **Ferrari** como **McLaren** no tuvieron tiempos a la altura de lo que de ellos se esperaba, siendo Jean Alesi con el nuevo Tyrrell y los neumáticos Pirelli el verdadero "cuco" de las pruebas.

De Ferrari no puede afirmarse que la semana de Imola haya sido negativa, más allá del incidente que el jueves protagonizara **Mansell** y que hiciera temer por su participación en San Marino. El nuevo 641/2 que debutará en pista el miércoles, mostró la esperada evolución en cuanto a su predecesor, sobre todo a nivel de eficiencia aerodinámica, puesto que ahora el coche italiano logra la misma carga con menos incidencia del alerón y ello significa mayor velocidad máxima. Lamentablemente, el fruto de esta evolución no pudo constatarse cronométricamente, ya que por cuestiones de producción no estaba montada la suspensión trasera modificada que tanto mejorara la tracción en ocasión de los tests anteriores. Esta nueva suspensión sobre el 641/2 recién se verá en las pruebas previas al GP previstas para la semana anterior a la carrera. También entonces posiblemente se vea otra "evolución" motorística que esta semana será probada por Prost en Fiorano. En síntesis, son varios elementos que una vez amalgamados permiten esperar bien a los "tifosi" ferraris-

tas con vistas a la cita de San Marino.

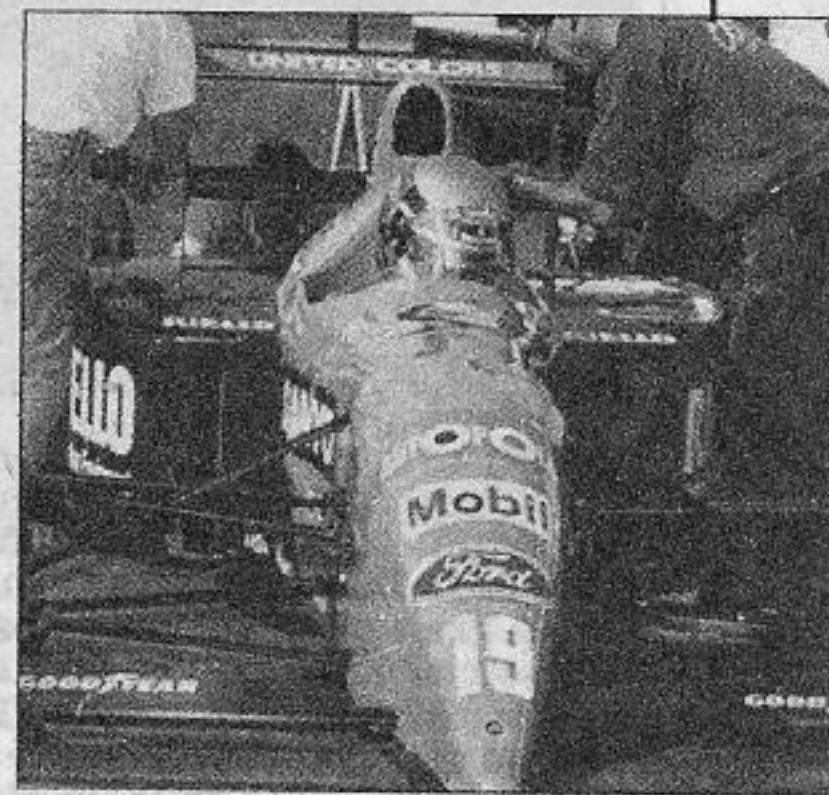
En cambio, McLaren no respira el mismo optimismo, ya que las novedades de motor probadas en Imola no han rendido todo lo esperado y para peor se ha hecho crónico un problema de embrague que sigue acosando a los coches campeones del mundo. No por caso tanto **Senna** como **Berger** han trabajado intensamente durante los cinco días que duraron los tests, viéndoselo a Senna varias veces fuera de la pista y a Berger resolviendo particulares problemas de habitabilidad en el coche.

Pero además de los tres "top teams", en Imola se habló mucho y bien de Tyrrell, que haciendo un gran uso de los nuevos neumáticos Pirelli, se destapó con un tiempo menos de una centésima más lento que el mejor señalado por Patrese. En este sentido, los neumáticos italianos de clasificar han demostrado una mejora de un segundo y medio por vuelta con respecto a los blandos de carrera, cosa que con los Goodyear no ocurre. Al contrario Prost ha denunciado mayor eficiencia en las nuevas "C" que en las de clasificar. De todos modos la prestación de Alesi no es todo mérito de los neumáticos, aunque sean una parte importante del resultado. El nuevo **Tyrrell 019** es un paso adelante importante para el equipo inglés, ya que de movida ha igualado las prestaciones del desarrollado 018, con todo lo que significa el margen de progreso de un coche nuevo como llamativo 019, destinado a abrir una tendencia en los proyectos de la F.1. Ya en la primera jornada de pruebas con el coche viejo, Alesi había estado en el tiempo, que luego repetiría el viernes a bordo del 019. Según Alesi hay mucho por mejorar en la nueva "criatura", sobre todo a nivel de equilibrio en el tren delantero y eso hace pensar en que podremos esperar del francés grandes cosas para San Marino.

Otra grata novedad de Imola ha sido el flamante **Benetton** (foto), rápidamente com-

petitivo sea con **Nannini** que con **Piquet**. La nueva aerodinamia parece ser un punto a favor del coche, en el cual hay mucho optimismo en cuanto a su potencial futuro. También en tren de novedades Imola dio la ocasión de ver por primera vez a los nuevos **Minardi y Larrousse**, además de un renovado **Osella**. En el caso del primer coche italiano aún falta trabajo de puesta a punto para extraer el rendimiento del **M 190** que en varios aspectos es un paso adelante para la escuadra de Faenza. Pero al igual que **Dallara**, Minardi deberá ahora sufrir la comparación con un equipo como Tyrrell, que con los mismos neumáticos y el mismo motor, pareciera ser de otra categoría. En síntesis, un estímulo más para estos equipos italianos que aspiran a concretar el salto al primer nivel.

Una pronta verificación de todo esto la tendremos del 2 al 5 de mayo, cuando nuevamen-



te la F.1 esté rodando en Imola, esperándose para la ocasión también el debut del nuevo **Brabham** y sobre todo de la **Ferrari** en versión definitiva. Será entonces cuando el juicio será ya más concreto, pero lo cierto es que a esta altura el Mundial de F.1 no es sólo un diálogo entre dos y eso es muy importante para la categoría, que estaba reclamando un mayor equilibrio que está llegando gracias a las inversiones y a los desarrollos tecnológicos.

LOS TIEMPOS DIA POR DIA

| PILOTO | MAR 17 | MIE 18 | JUE 19 | VIE 20 | SAB 21 |
|-----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1º Patrese (Will.) | 1m25s351 | 1m25s928 | 1m25s629 | — | 1m25s242 |
| 2º Alesi (Tyr.) | 1m25s622 | — | 1m41s182 | 1m25s251 | 1m27s286 |
| 3º Boutsen (Will.) | 1m25s445 | 1m26s457 | 1m25s889 | 1m25s306 | 1m26s134 |
| 4º Senna (McL.) | 1m25s880 | 1m27s034 | 1m26s358 | 1m26s550 | 1m26s937 |
| 5º Berger (McL.) | 1m27s110 | 1m27s015 | 1m26s538 | 1m26s009 | 1m26s050 |
| 6º Piquet (Ben.) | 1m27s110 | 1m27s015 | 1m29s076 | 1m26s134 | — |
| 7º Nannini (Ben.) | 1m25s415 | — | — | — | — |
| 8º De Cesaris (Dall.) | — | — | 1m35s727 | 1m26s588 | 1m26s886 |
| 9º Mansell (Ferr.) | — | 1m28s153 | 1m26s668 | — | — |
| 10º Warwick (Lot.) | — | 1m28s790 | 1m28s344 | 1m27s070 | 1m26s233 |
| 11º Prost (Ferr.) | — | — | — | 1m27s082 | 1m27s121 |
| 12º Pirro (Dall.) | — | 1m27s385 | 1m31s062 | 1m27s964 | 1m29s279 |
| 13º Alliot (Lig.) | 1m28s342 | — | 1m28s578 | 1m27s434 | 1m30s587 |
| 14º Martini (Min.) | — | 1m40s436 | 1m27s551 | — | — |
| 15º Donnelly (Lot.) | — | 1m31s696 | 1m28s768 | 1m28s002 | 1m27s763 |
| 16º Bernard (Larr.) | 1m28s863 | 1m29s569 | — | 1m27s784 | 1m26s205 |
| 17º Suzuki (Larr.) | — | — | 1m29s050 | 1m28s006 | — |
| 18º Grouillard (Ose.) | — | 1m33s284 | 1m32s169 | 1m28s305 | 1m30s660 |
| 19º Alboreto (Arr.) | 1m28s311 | 1m53s847 | 1m30s284 | — | 1m29s622 |
| 20º Larini (Lig.) | 1m28s414 | — | 1m28s626 | — | 1m29s308 |
| 21º Lehto (Onyx) | 1m30s326 | 1m30s713 | 1m29s636 | 1m28s514 | 1m29s269 |
| 22º Caffi (Arr.) | 1m20s092 | 1m40s435 | 1m32s057 | 1m28s807 | 1m29s771 |
| 23º Nakajima (Tyr.) | 1m28s868 | 1m30s899 | 1m28s881 | — | — |
| 24º Capelli (LH) | — | 1m33s336 | 1m30s378 | 1m29s573 | 1m28s093 |
| 25º Gugelmin (LH) | 1m30s433 | 1m39s862 | 1m29s829 | 1m28s119 | 1m31s759 |
| 26º Tarquini (AGS) | — | 1m41s247 | 1m29s800 | 1m28s235 | — |
| 27º Barilla (Min.) | — | — | — | — | 1m28s286 |
| 28º Gachot (Col.) | — | — | — | — | 1m37s166 |

Pole position absoluta en Imola: Senna, 1m25s050 (Lotus-Renault Turbo).

Récord en tests: Prost, 1m24s746 (Ferrari 641), 8 de abril de 1990.

Nota: Todos los registros están expresados en minutos, segundos y milésimas.

Ultimo Momento

fórmula lotus opel APERTURA DEL CAMPEONATO EUROPEO EN DONINGTON

JOSE LUIS DI PALMA EN EL PODIO



Con una carrera inolvidable para quien tuvo la fortuna de presenciarla, el arrecifeño **José Luis Di Palma** (foto) inició en gran modo su participación en el Europeo de Lotus-Opel. Habiendo iniciado la prueba desde el octavo lugar y tras pasar décimo en la primera vuelta, su recuperación posterior fue el gran condimento de la carrera, acosando en el final a los coches del equipo de **Jan Lammers** que monopolizaron la prueba. Seguramente que de haber podido hacer un tiempo lógico en clasificación, otra hubiese sido la historia, ya que sin el tiempo que perdió el argentino en las primeras vueltas, no habríamos asistido al consistente triunfo de los hombres de Lammers.

Toda la actividad en **Donington** comenzó el sábado por la mañana, habiéndose cancelado la posibilidad de probar el viernes, como sucede en la F.3000, especialidad que era el plato central de la manifestación. Las pruebas libres se disputaron en su mayor parte con piso mojado, pudiéndose utilizar los slicks sólo en los últimos minutos. Para Di Palma era el primer contacto con el circuito grande, ya que en ocasión de los tests anteriores había probado en el trazado chico que no incluye la variante ubicada detrás de boxes. Intentando corregir un comportamiento sobrevirante en lo rápido y subvirante en lo lento, el argentino estuvo bastante tiempo en boxes y casi no pudo girar con las slicks. El irlandés **Bernard Dolan** fue el mejor con 1m37s49, en tanto que **Di Palma** era el mejor de los pilotos del team Draco con 1m38s82, quedando **Barrichello** tres lugares atrás y **De Cristofaro** nueve lugares después.

En la primera media hora válida, Di Palma hizo el cuarto tiempo a 55c del holandés **Albers** que era el mejor con 1m36s27. El arrecifeño estaba detrás del belga **Plasch** y

del japonés **Nakama** y por delante de Dolan, Barrichello, De Ferran, De Cristofaro, Sospiri y Coulthard. Aún así, Di Palma no estaba conforme con el balance del coche. "Para esta sesión el coche mejoró, algo pero aún es subvirante en las curvas de 2ª y 3ª. Cambiando la altura el avance en el tren delantero y acortando relaciones de 4ª y 5ª, lo noto algo mejor. Al menos se espanta menos en lo rápido. Lo que me llamó la atención fue seguir algunas vueltas a **Barrichello**, que me 'hacía' dos autos en aceleración, prueba que aún standard, los motores no son todos iguales, pero es algo normal de las carreras".

Para la tarde, en el coche de Di Palma acortaron 2ª y 3ª, cambiaron espirales y convergencia trasera, con lo cual y según el piloto, el coche se hizo más fácil de llevar. El argentino bajó más de 0,3s su tiempo de la mañana con los neumáticos usados y cuando colocó los nuevos, al final de la sesión, encontró tráfico en pista lo que le impidió hacer una vuelta limpia, con lo cual no mejoró su registro con las gomas viejas, cosa que normalmente representaba más de medio segundo de ganancia en un circuito como éste: "El coche iba bárbaro y podía seguir a los de punta sin problemas, pero habiéndome quedado poco tiempo, sólo di tres vueltas: la primera con gomas frías y las otras dos superando tapones". Como consecuencia, Di Palma quedó octavo al ser la segunda sesión netamente más veloz que la primera. **Albers** confirmó la pole con 1m35s78, dejando segundo al belga **Alain Plasch** a 13c. **Barrichello** fue tercero a 29c y **Dolan** 4º a 41c. En tercera fila quedaban el sueco **Johansson** a 44c y el brasileño **Ribeiro** -coequiper de **Albers**- a 49c, mientras que el japonés **Nakano** era séptimo a 49c, precediendo a **Di Palma** que quedaba con 1m36s48.

Para la carrera, Di Palma perdió dos posiciones en la primera vuelta. "Me di cuenta de que iba a ser un circuito difícil para pasar y propenso a los enganches, así que en la primera vuelta traté de evitar colisiones". Luego el argentino ganó un lugar en la primera vuelta pero luego debió luchar varias vueltas para deshacerse de los coches del equipo de **Paul Stewart**. Primero fue el brasileño **De Ferran** el que demoró al arrecifeño. "Mi auto iba mejor que el suyo, pero aquí si te quieren tapar pueden hacerlo porque el circuito se presta". Recién en la sexta vuelta Di Palma superó al brasileño y fue en la búsqueda de **Coulthard** que a su vez estaba luchando con el italiano **Sospiri**, ganador de Zolder. El escocés superó primero a **Sospiri** y Di Palma dio cuenta del peninsular en el giro 12.

La vuelta siguiente mostró un cambio importante en la lucha que preocupaba al argentino. **Barrichello** -que tras largar mal era quinto- venía perdiendo terreno, frenando al portugués **Castro Santos** y a **Coulthard**. El brasileño perdió la línea de marcha al pasar por la horquilla, situación que provocó un momento de duda en **Coulthard** y **Santos**, y que fue aprovechada por Di Palma para superarlos a los tres. Así el argentino dio cuenta del español **López** que venía con problemas de motor y así partió en la búsqueda del belga **Plasch** que tenía 4s sobre el coche de Draco. "El auto andaba perfecto -diría luego Di Palma- y fui a buscarlo". En dos vueltas lo alcanzó y pudo superarlo en el frenaje de la primera curva, pasando 3º en el giro 16.

De allí al final, Di Palma intentó lo que parecía imposible, o sea buscar a los autos de **Lammers**, que solitarios se habían escapado en punta. Así fue que el arrecifeño alcanzó a llegar a espaldas de **Ribeiro**, pero cuidando la trayectoria el brasileño pudo mantener aunque por poco el segundo lugar. "Estoy contentísimo igualmente -dijo Di Palma luego del podio- ya que es un buen síntoma empezar el europeo con un podio y 12 puntos en el bolsillo. Veo que este será un campeonato para hacerlo con frialdad y tratando de sumar siempre, por lo cual quedo sa-

tisfecho. Por cierto que largando más adelante, seguro que hubiese podido pelear por la victoria".

CLASIFICACION FINAL

20 vueltas, 80,470 km: 1) **Marcel Albers** (Holanda), 32m29s99/100 a 148,550 km/h; 2º) **Andre Ribeiro** (Brasil), a 2s60; 3º) **José Luis Di Palma** (Argentina), a 3s10; 4º) **David Coulthard** (Escocia), a 11s07; 5º) **Gil de Ferran** (Brasil), a 13s48; 6º) **Diogo Castro Santos** (Portugal), a 22s78. **Récord de vuelta:** **Albers**, en 1m36s13 a 150,670. **Nota:** en pista terminó cuarto **Vincenzo Sospiri**, pero fue desclasificado por haber calzado un neumático que no pertenecía al lote de 6 que cada piloto sella por carrera.

Campeonato Europeo Lotus-Opel: 1º) **Albers**, 20 puntos; 2º) **Ribeiro**, 15; 3º) **Di Palma**, 12; 4º) **Coulthard**, 10; 5º) **De Ferran**, 8; 6º) **Castro Santos**, 6.

Próxima fecha: 12 de mayo en Imola, Italia.

EL SEXTO PUESTO DE ZANDVOORT

Sin poder recuperarse, casi, desde el 7º lugar de largada, **José Luis Di Palma** finalizó sexto en la prueba de **Zandvoort** disputada el pasado lunes de Pascua por el **Opel-Lotus Challenge**. Modificaciones en la puesta a punto introducidas en el coche por el responsable del team Draco, luego de las pruebas de clasificación, dieron por resultado un auto netamente subvirante con el cual el piloto argentino apenas pudo mantener su posición. Desafortunada jornada para el team italiano, ya que el brasileño **Barrichello**, tras adelantarse dos veces en la largada (la primera fue anulada y debió repetirse) fue penalizado con un minuto y, por tanto, retrogradó en la clasificación final. La victoria fue para el local **Mikael Krum** en 32m29s33, seguido por **Albers** con uno de los coches de **Jan Lammers**, a sólo 48/100. Tercero fue **Wallinger** a 8s61, cuarto el brasileño **Ribeiro** con otro auto de **Lammers**, a 10s02, quinto **Artl** a 12s58 y sexto **Di Palma** a 24s81.

rally mundial

LA HORA DE TOYOTA

Para todos fue una sorpresa la victoria de **Toyota** en el Safari africano debido a que se trataba de la primera experiencia del Toyota Team Europe con la Celica GT-4 en la masacrante prueba. Con algunos problemas de confiabilidad en pruebas europeas, pocos apostaban al éxito de Toyota, pero sin embargo no sólo se impuso el experimentado **Bjorn Waldegaard** (foto) sino que **Ericsson** y **Sainz** completaron la fiesta de Ove Andersson con respectivos tercero y cuarto puesto final. En tanto los confiables **Lancia 8 válvulas** sucumbieron en Africa, con sendas roturas de motor en los coches de **Biasion** y **Florio**, mientras que el finlandés **Kankkunen** fue el único en llegar al final recogiendo así los valiosos puntos del segundo lugar para la marca turinesa. En cambios casos las explicaciones tienen que ver con las intensas precipitaciones pluviales que caracterizaron a la prueba y que convirtieron en intransitables a ciertos sectores del trazado. En el caso de Lancia, los motores de los pilotos peninsulares no soportaron el esfuerzo tras varios empantanamientos y también sufrieron los problemas del barro que no alcanzaba a drenar en la zona de los radiadores, a causa del poco espacio disponible en el vano

motor de la berlina italiana. Con un manejo mucho más cuidadoso, **Kankkunen** se las ingenió para superar los obstáculos y recoger así 15 puntos preciosos en el mundial que lo colocan tercero y a sólo 8 del líder **Auriol**. Es de destacar que será sólo el francés el único de los tres lancistas que estará en el próximo Tour de Corse.

Con respecto a **Toyota**, la experiencia de **Waldegaard** en carrera y en las pruebas previas, terminaron por conformar el cocktail ganador del TTE. Con una buena asistencia y sin exigir el sofisticado sistema de reparto de tracción que se usa en las pruebas europeas, el Celica consiguió este suceso que relanza a la marca en el Mundial y que tal vez allmente la posibilidad de que las coupés japonesas vayan a Argentina. También para **Sainz** el cuarto puesto fue importante en función del campeonato y seguramente no le faltan ganas de ir a nuestro país. Pese a un golpe contra un árbol, su debut africano fue más que positivo en función de que las pocas pruebas previas que realizó, jugando a su favor el hecho de que sólo 10 coches arribaron al final.

Interesante debut de los **Subaru**, ya que **Alen** se dio el gusto de ganar el superprime

de Nairobi, pero los motores no soportaron y claudicaron uno a uno en la nutrida formación de **Legacy**. Sólo el local **Heather-Hayes** llegó al final con un grupo A, mientras que el piloto de color **Patrick Njiru** se dio el gusto de ganar el grupo N con un coche similar, siendo el primer vehículo de esta división que consigue terminar un Safari.

Por último, es de destacar un polémico reclamo de Lancia respecto al pedido de anulación de un control, que en condiciones impracticables, sólo fue respetado por **Kankkunen**, mientras que **Biasion** y los tres **Toyotas** utilizaron un trazado alternativo para superar el escollo. **Biasion**, delante de los **Toyota** en el camino antes de su abandono, había advertido involuntariamente a los hombres del TTE sobre el peligro, que aprovecharan el desvío señalado por el campeón del mundo. Luego, ante la falta de elementos de prueba por la ausencia de controles en el lugar, y de común acuerdo con la organización, los directivos de Lancia resolvieron levantar el reclamo.

CLASIFICACION

FINAL

1°) **Waldegaard-Gallagher** (Toyota), 3h39m11s; 2°) **Kankkunen-**



Pironen (Lancia), a 38m12s; 3°) **Ericsson-Billstam** (Toyota), a 2h47m47s; 4°) **Sainz-Moya** (Toyota), a 4h19m31s; 5°) **Shinozuka-Meadows** (Mitsubishi), a 5h32m20s; 6°) **Heather Hayes-Levitan** (Subaru) a 6h33m29s; 7°) **Stohl-Kauffmann** (Audi), a 9h10m47s; 8°) **Njiru-Williamson** (Subaru), a 9h27m40s (1° en Gr. N); 9°) **Askok-Khan** (Daihatsu Charade), a 20h15m40s.

Mundial Pilotos: **Auriol**, 35; **Biasion**, 32; **Kankkunen**, 27; **Sainz**, 25; **Waldegaard** y **Cerrato**, 20; **Ericsson**, 16; **Shinozuka**, **Schwarz** y **Bica**, 8.

Mundial Marcas: **Lancia**, 57; **Toyota**, 37; **Mazda**, 12; **Mitsubishi**, 10 y **Subaru**, 8.

Mundial Producción: **Oreille**, 14 puntos; **Recalde**, **Njiru** y **Balas**, 13.

PAGANI QUINTO EN MAGIONE

Tras haber largado en último lugar en la grilla de la segunda fecha de la **F.3000 Italiana**, **Alejandro Pagani** consiguió terminar quinto el pasado lunes 16 en Magione. El casildense, debido al accidente sufrido el domingo 15 en la segunda sesión clasificatoria (un rival hizo un trompo delante de él, produciéndose el impacto), fue al repechaje y allí consiguió el cuarto y último lugar disponible para la final, pese a la rotura de 1° y 2° velocidades en la caja.

Así inició ese lunes **Pagani** la final sobre 45 vueltas, al cabo de la cual, y tras una sostenida remontada en el pequeño trazado itálico, pudo acceder al quinto puesto final y, por lo tanto, a los dos primeros puntos en el torneo '90. "En la largada gané tres posiciones -contaría luego **Pagani**- pero luego

estuve varias vueltas detrás del **Dallara de Giorgio**, que no me daba paso. Después lo superé al molestarse con otro auto, y pude seguir subiendo. Lástima el motor, que no tiraba como antes ya que tenía casi 2.000 km sobre sus espaldas... Para **Monza** tendré motor nuevo y, siendo un circuito que me gusta por lo rápido que es, pienso conseguir un buen resultado. Lo que me deja contento de esta carrera es que finalmente le tomé la mano al **Dallara**, auto con el cual, al inicio, había tenido problemas de adaptación para extraerle el máximo rendimiento. En este fin de semana he podido girar bastante pese al accidente, y ello me da mucha más confianza en el coche".

El triunfo en Magione correspondió a **Rolando Galli** con uno de los **Dallara 389-Alfa**

Romeo del team **Vismara**, equipo éste que realiza la gestión en pista de los dos coches del team **Astofer** para el cual corre el santafesino **Pagani**. La clasificación final fue la siguiente:

1°) **Galli** (Dallara-AR), en 38m21s925; 2°) **De Tomaso** (Dallara-VW), a 2s124; 3°) **Canni Ferrari** (Reynard-AR), a 18s337; 4°) **Caldani** (Dallara-VW), a 23s823; 5°) **Pagani** (Dallara AR), a 30s600; 6°) **Giannini** (Dallara-VW), a 33s500. En el Campeonato empatan la punta **Minutolo**, **Galli** y **De Tomaso** con 9 puntos, mientras que **Pagani** está octavo con dos unidades. La próxima fecha del torneo se disputará el 29 de corriente en **Monza**, junto con la 2° fecha del Mundial de S.P.

F.3000

PARA COMAS

La carrera inicial del **Campeonato Intercontinental de Fórmula 3000**, en **Donington**, fue para quien el año pasado quedó Subcampeón de **Jean Alesi** por menor cantidad de triunfos. El francés **Eric Comas -Lola-Mugen** del equipo **DAMS**, comenzó su desquite al imponerse en 1h12m34s. Lo escoltaron **Andrea Chiessa**, a 28s66/100; **John Jones** a 28s83 (ambos con **Lola-Mugen**); **Antonio Tamburini**, **Reynard-Cosworth**, a 27s40; **Richard Dean**, **Reynard-Mugen**, a 38s96 y **Eric Van der Poele**, **Reynard-Cosworth**, a 1m03s67.

Un grave accidente enlutó la prueba cuando **Alan McNish** intentó superar a **Emanuele Naspetti**, perdiendo el control, dando varios tumbos en la vuelta 37ª, cruzando el guard-rail y cayendo sobre un grupo de espectadores. El resultado oficial fue de cuatro espectadores heridos de gravedad; según testigos, habría un muerto.

El pirotécnico despliegue de Juan María para clasificar en -para él- rutinaria "pole" pero abriendo una brecha inusitada con el resto, disipaba buena porción de expectativas con respecto al domingo. Aunque en aquel momento no se imaginaba que al día siguiente el agua (como suele ocurrir con el T.C. "grande" en ruta...) aplazaría toda respuesta deportiva una semana

TRAVERSO Y MAS ALLA

Por Mario Armas.
Fotos: Enrique Blanco, Dullio Caro y Antonio Capria.

LA INUNDACION

2



AD EN PISTA CULMINO CON UNA GENEROSA DEMOSTRACION... EL SABADO



Los santafesinos siguen sin cobrarse la deuda pendiente que desde hace casi tres años, tienen con el **Turismo Competición 2000**. Esta vez todo estaba listo, con la clasificación ya diagramada, con una expectativa que, como era lógico de esperar, ante tanta abstinencia hacía pensar en una concurrencia multitudinaria, y con la organización montada. Pero la lluvia dejó todo para una mejor oportunidad que, si la reunión de este martes la CDA daba forma oficial a lo acordado apenas decretada la suspensión, será el próximo domingo.

Antes que nada, habrá que dejar sentado lo acertado de la decisión tomada oficialmente por el Comisario Deportivo **Raúl Marielli**, tras una reunión con **Juan María Traverso**, **Ernesto Bessone (h)**, **Oswaldo López y Guillermo Maldonado**, representantes de los pilotos, quienes, en un anterior cónclave con sus colegas, habían expresado su idea de no correr ante las condiciones que, con la torrencial lluvia caída, presentaba el callejero ahora denominado "General Manuel Belgrano".

Esa decisión comenzó a gestarse pasada las 9 de la mañana, cuando la llovizna con que despertó la ciudad, se transformó en una lluvia torrencial. La recorrida de Marie-

lli al circuito en un auto particular, al ya por entonces anegado trazado, puso otra base importante, que luego consolidó la opinión mayoritaria de los pilotos. Con estos elementos quedó formada la estructura para que una breve reunión -que, a las presencias antes mencionadas, sumó la del doctor Horacio Rivarola- poco después de las 10, sellase el destino de esta frustrada jornada.

"El circuito está anegado en un setenta por ciento... Y no tenía sentido esperar más, porque, aunque deje de llover, va a tardar mucho tiempo en desagotarse, ya que la zona del lago que circunda al trazado, es la que recibe toda el agua de lluvia que baja de la ciudad". Palabras más, palabras menos, de este modo Marielli oficializó las causas de la suspensión, aceptadas mayoritariamente como la salida más lógica para una situación particular, dentro de un trazado de las especiales características del santafesino.

Y ya que hablamos del circuito, vale la pena por el momento, seguir con el tema que, por encima del protagonismo decisivo que le dio la lluvia del día domingo, fue epicentro de diversidad de opiniones a lo largo del fin de semana. Opiniones que, por su-



1. Juan M. Traverso protegiéndose de la lluvia junto a su hijo. El "Flaco" fue otra vez poleman pero ahora deberá esperar una semana. 2. Vista de la zona de boxes con los paraguas como común denominador. 3. No, no es un vado de esos que habitualmente hay en los rallies. Así estaba el trazado santafesino en algunas partes: inundado. 4. El CD Marielli explicaba a "Carburando" sobre la suspensión. Completan el Dr. Rivarola y miembros del club organizador.



puesto, respondían a la distinta gama de intereses que cada uno tiene en juego dentro de este ambiente, y donde quedaba en el balance global, la sensación de que todos miraban con recelo la presencia de la categoría en el mismo. Algunos, como los casos de **Akel y Antelo**, sin disimulos. Otros, la mayoría, con gestos o frases con doble mensaje...

Desde un punto neutral se puede decir que a esta renovada versión del callejero santafesino, mejorada en materia de seguridad en relación con la anterior pero también con bastantes cosas más que perfeccionar, habrá que tomarla como lo que es: un trazado callejero. Con todo lo que esto significa. Si la categoría decide adoptarlo como una alternativa distinta en su programación de la temporada y por la importancia de la plaza santafesina, habrá que adaptarse a sus códigos, al tiempo que imponerle a sus responsables un permanente trabajo en pos de mejorar la seguridad e infraestructura. De otra manera, sería avanzar en un camino riesgoso y sin sentido, habida cuenta de que escenarios que pretenden llevar a la categoría, abundan, al menos en estos momentos.

LA POLE DE TRAVERSO

Le damos ahora el lugar a lo deportivo, que también lo tuvo este fin de semana santafesino. Y en este caso, con lo ocurrido en las pruebas clasificatorias que, independientemente de la posterior lluvia, tuvieron una importancia superior a la normal, pues en un circuito de estas características, con escasos lugares de sobrepaso, "**ganar la clasificación es tener casi un setenta por ciento de la carrera en el bolsillo**", como afirmaron muchos pilotos.

De poseer tan preciado privilegio podrá ufanarse una vez más **Juan María Traverso**. El espectacular "Flaco" dominó en las dos tandas e, incluso, cambió motor para la segunda, en un intento de ganar algo más de velocidad. Así salió el magnífico tiempo que, como todos los demás, mantendrá su validez si la carrera se corre el domingo 29. Una carrera para la cual el de Ramallo es gran candidato si consigue pasar, ante todo, el examen de la primera curva. Si esto ocurre, y además Juan María no comete errores y los fierros de su coupé le aguantan, será bastante difícil sacarle al Subcampeón '89 su tercera victoria en Santa Fe.

La alternativa de la oposición consiste en que alguien pueda birlarle inicialmente el liderazgo a Traverso. Si esto ocurre, las cosas podrían complicarse al de Ramallo. ¿Y quién puede ser ese alguien...? ¿**Guillermo Maldonado**, tal vez? "Yoyo" es quien ostenta el lugar de escolta en la grilla, sacado en un esfuerzo supremo luego de superar problemas con el autoblocante en los entrenamientos, y una rotura de motor en la tanda clasificatoria inicial, y antes de que una vibración en la rueda delantera izquierda im-

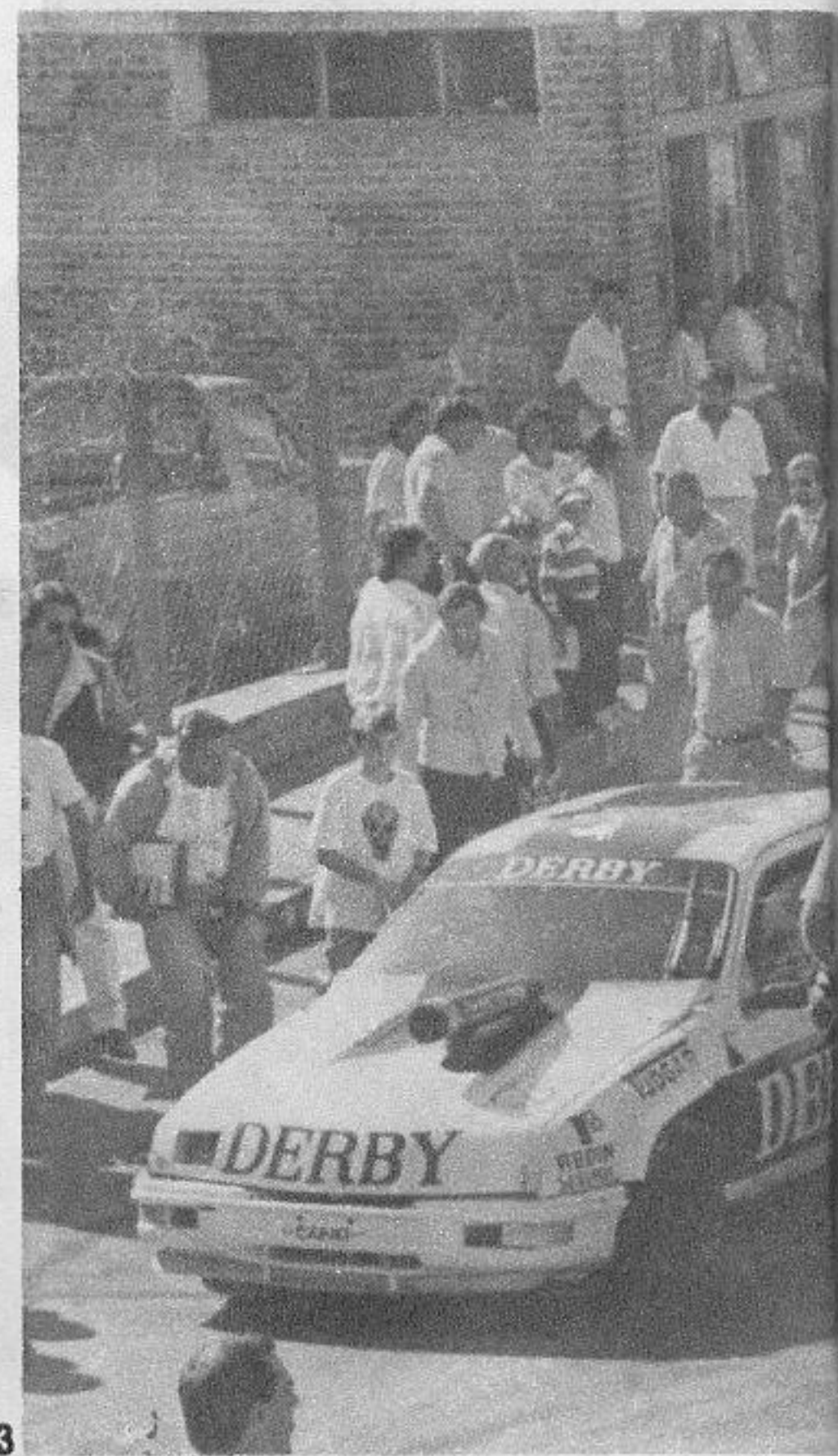
pidiera al de Nueve de Julio, comprobar la consistencia en el andar del **Gacel**.

Puede ser también **Jorge Omar Del Río**, que se mostró más firme que Yoyo en casi todas las tandas clasificatorias y que se vio impedido de algo mejor en la sesión definitiva, cuando padeció un incierto momento con un objeto que se introdujo entre una llanta y un cáliper de freno y exigió del profesor sus mejores conocimientos para evitar que la Sierra impactase contra el guardrail... ¿Y por qué no **Silvio Oltra y Oscar Fineschi**, más que conformes con el ritmo de marcha alcanzado en función de carrera, el que puede ser decisivo en los momentos finales?

Como incógnita queda lo de **Miguel Angel Guerra**. Y no sólo porque lo suyo está relacionado con lo de su veloz coequipier, si-

no porque, según lo mostrado hasta el sábado por la tarde, no había alcanzado el equilibrio en la Fuego. Más lejanas, como lo son sus posiciones en la grilla, aparecen las chances de otros notables como "**Cocho López**", **Der Ohanessian** y **Ernesto Bessone**. Sin embargo el hombre del **Regatta** confía en lo extenuante de la carrera para imponer un ritmo que, sin demasiados riesgos, lo lleve a los puntos de importancia. Más inciertos se ven los panoramas de **Gustavo**, complicado el fin de semana por las relaciones de caja, y de "Tito", perdido en la búsqueda del auto para transitar dignamente los vericuetos santafesinos.

Habrá que esperar un poquito más para confirmar o desestimar estas teorías. Y también esa paciencia deberá tenerla la gente del **Club de Pilotos**, que otra vez por causas



EN POCAS PALABRAS

Con tantos autódromos que hay en el país, y algunos cerca de este lugar, como ocurre con Paraná y Rafaela, es inconcebible venir a correr a este tipo de circuitos" (**Oswaldo Antelo**). "Con esta lluvia, hoy ni se podía correr en el Autódromo Municipal" (**Alberto Scarazzini**). "Llegué tarde a la reunión de pilotos y al hablar, dije que quería correr... Casi me matan. Cuando me explicaron los motivos de la suspensión, entendí, y creo que fue lo más acertado, aunque pienso que hubiese sido más lógico hacer un parque cerrado" (**Silvio Oltra**). "No le puedo encontrar la vuelta a las relaciones de caja" (**Gustavo Der Ohanessian**). "El circuito es más lento y seguro. Sin embargo, la recta de la autopista sigue siendo muy peligrosa, ya que ante una rotura en la suspensión el auto puede salir para cualquier lado" (**Rubén Luis Di Palma**). "Cuando acelero, el coche patina; cuando freno, salta... Creo que hay partes del circuito, que podrían haberse arreglado mucho mejor" (**Enrique Torriani**).

ajenas a su voluntad, vio postergado el inicio de su temporada. **Carlos Luaces** quedó con la mejor posición de largada, tras revertir una situación que no asomó en el comienzo de la tarea, como demasiado favorable. La contrapartida de lo que vivieron los santafesinos que, tras juntar las mejores expectativas para la jornada del domingo, debieron resignarse a prolongar la espera unos (¿7?) días más.

A ORILLAS DEL PARANA

LOLE CON EL UNO. No podía faltar **Carlos Alberto Reutemann**, y no faltó, nomás. Además el sábado, entre las tandas clasificatorias, "Lole" se dio el gustito de girar con un novísimo **Fiat Uno Tipo**, con modificaciones en la suspensión, gomas "slick" y jaula antivuelco, en tiempos más que interesantes,

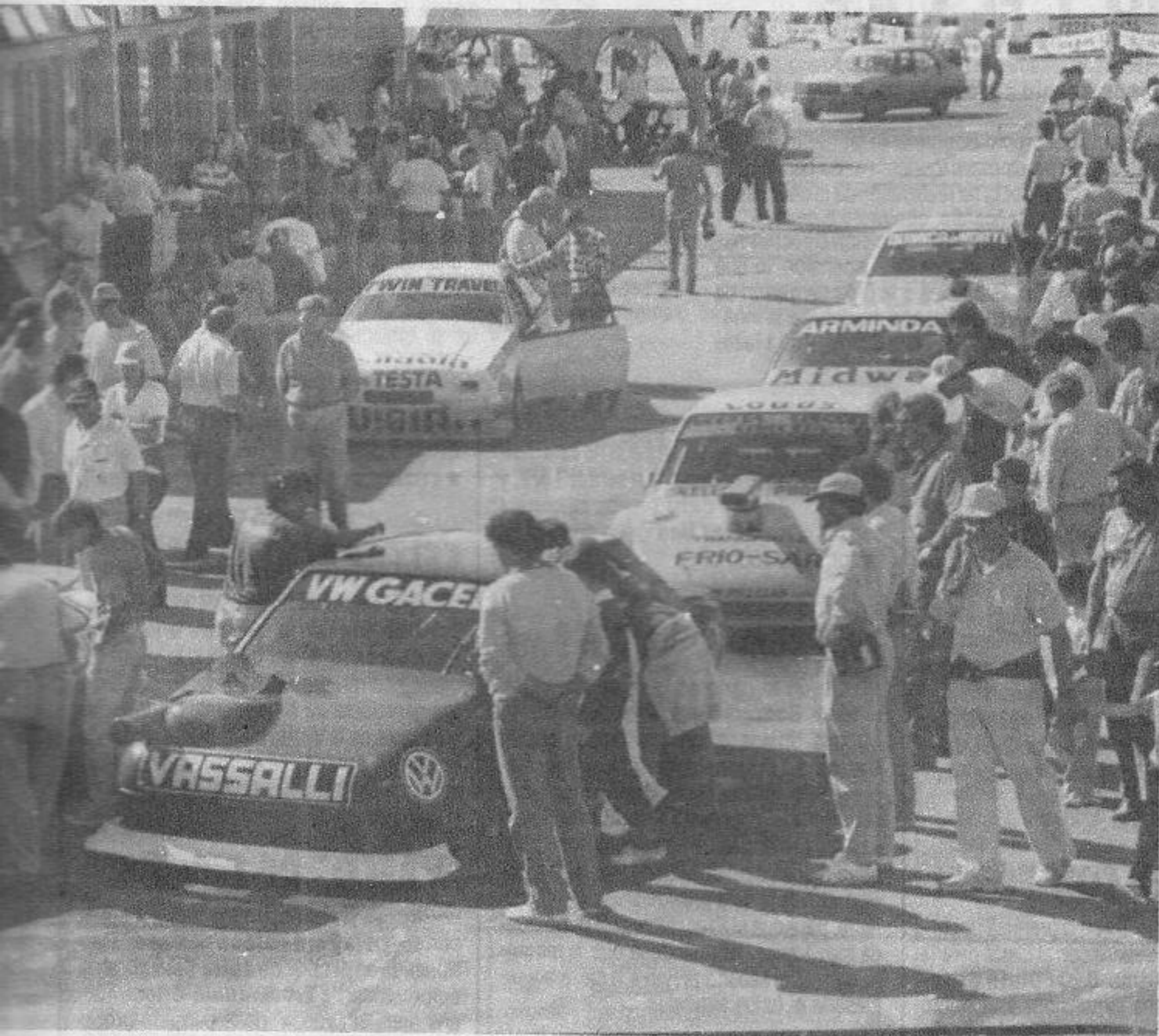
durante unas cuantas vueltas. Valga recordar que ese Uno de cinco puertas, será el que se utilizará en la próxima edición del Desafío de los Valientes, que precisamente tendría en el circuito santafesino a uno de sus escenarios.

RETORNOS. Hubo varios, y entre los más destacados, por trascendencia y antecedentes de sus protagonistas, estuvieron los de **Miguel Angel Etchegaray** y **Juan Pablo Zampa**. También volvieron **Raúl Guagliano**, **Jorge Rau** y **Carlos Pedemera**, que rompió motor. En cambio no pudo concretarse el debut de **Roberto Vido**, por no haber sido terminada la **Sierra** preparada por **Bamse**.

AUSENCIAS. Hubo dos en relación con Río Cuarto y fueron las de **Enrique Urrutia** y **Jo-**

sé Luis Bessone. La del misionero tuvo un motivo claro como lo fue su desacuerdo con la presencia de la categoría en un trazado de las características del santafesino. Uno que en cambio estuvo pero que no iba a estar el domingo, es **Fortunato**, quien se volvió el sábado a Lobos por haber roto en clasificación la directa del **505**.

CREENCIALES RESTRINGIDAS. De acuerdo con una nota firmada por los pilotos en la última reunión de la **APTC2000**, en el futuro **no habrá más credenciales de favor** y sólo quedarán exceptuadas de pagar entradas, las credenciales de los **periodistas** y miembros de la **CDA** **actuales** en la carrera



ORDEN DE LARGADA T.C.2000

Automóvil Club Santa Fe - Circuito "Gral. Manuel Belgrano" de 3.130 metros de extensión - 22 de abril de 1990

- 1º) Traverso, RF GTA, 1m30s440 a 124,591 km/h
- 2º) Maldonado-VW G, 1m31s084
- 3º) Del Río-FS, 1m31s810
- 4º) Guerra, RF GTA, 1m31s878
- 5º) Oltra-FS, 1m31s964
- 6º) Fineschi-FS, 1m32s420
- 7º) "Cocho López"-FR, 1m32s478
- 8º) R. L. Di Palma-R18, 1m32s555
- 9º) Der Ohanessian-RF GTA, 1m32s846
- 10º) E. Bessone (h)-FS, 1m32s872
- 11º) Zampa-RF GTX, 1m33s126
- 12º) Etchegaray-RF GTX, 1m33s150
- 13º) Zuain-RF GTA, 1m33s273
- 14º) Serafini-RF GTA, 1m33s411
- 15º) Konjuh-FS, 1m33s998
- 16º) Comilo-RF GTX, 1m34s360
- 17º) Torriani-VW G, 1m34s545
- 18º) Bakst-FS, 1m34s914
- 19º) Varela-RF GTX, 1m36s703
- 20º) Guagliano-FS, 1m36s768
- 21º) Fargioni-FS, 1m37s855
- 22º) Palal-RF GTX, 1m39s277
- 23º) Fau-RF GTX, 1m44s430
- 24º) Fortunato-P 505, 1m54s127
- 25º) Pedernera-RF GTX, sin tiempo.

Nota: Las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

Ref. (por marcas): RF GTA, Renault Fuego GTA; VW G, Volkswagen Gacel 1.8; FS, Ford Sierra XR4; FR, Fiat Regatta 1800; R18, Renault 18 GTX; RF GTX, Renault Fuego GTX; P505, Peugeot 505.

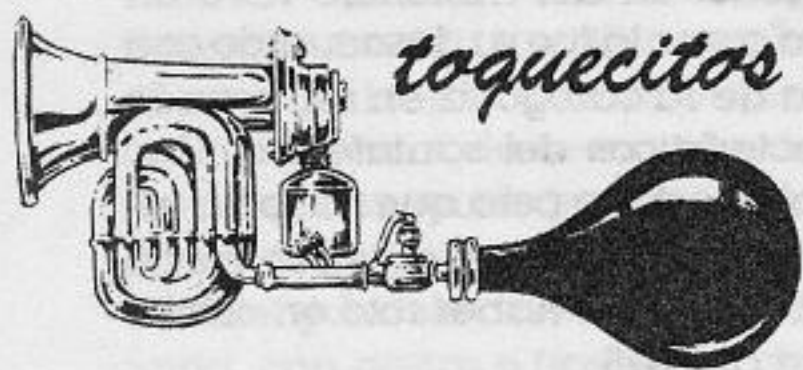


4. 1. Cónclave de pilotos con Traverso, Oltra, Der Ohanessian y Serafini. Poco después se decretó la suspensión, muy a pesar de Oltra... 2. Reutemann a bordo del Fiat Uno con motor Tipo con el que recorrió el trazado el sábado. Con este auto se correrá el Desafío de los Valientes. 3. Pleno sol... Fue el sábado en la clasificación. Al centro, la Fuego del reaparecido Etchegaray. 4. Alifracó y un colaborador trabajando sobre el auto del C.A.P. que fue séptimo en las pruebas clasificatorias.

PRUEBAS DE CLASIFICACION C.A.P.

Carlos Luaces-N, 1m35s650/1000 a 117,805 km/h Juan Carlos Larroca-N, 1m35s925; Juan Carlos Demonte-N, 1m36s232; Roberto Vido-N, 1m36s247; Rubén Bulla-D, 1m36s426; Daniel Musso-D, 1m37s609; Walter Alifracó-D, 1m37s649; Osvaldo Cao-N, 1m38s808; Abelardo Zenkussen-N, 1m39s077; José María Basanla-D, 1m39s183; Jorge Leiva-N, 1m39s531; Marcelo Basanla-D, 1m40s132; Carlos Cura-D, 1m41s155; Ricardo Casanova-D, 1m41s405; Alberto Heritier-N, 1m41s882; Claudio Casado-D, 1m42s736; Luis Delconte-N, 1m43s104; Mariano Del Valle-D, 1m44s020; Héctor Sánchez-D, 1m44s515.

Ref. (por marcas): N, Nissan 300 ZX; D, Datsun 280 ZX.



toquecitos

10º rally de argentina

Faltan 90 días

REGLAMENTO DEFINIDO

RECONOCIMIENTO

Tanto **Juano Fernández** como **Néstor Carbia**, quienes tuvieron un serio accidente de tránsito cuando regresaban de Mendoza tras cubrir la competencia de Fórmula Tres Sudamericana -del que felizmente ya se están recuperando- y todo CORSA, quieren dejar expreso agradecimiento a quienes los socorrieron y luego atendieron. La lista incluye a los colegas **Aníbal Duran** y **Jorge Rilo**, a la gente de **Estrellas Producciones S. A.**, a los doctores **Susana Berlín** y **Mario Cabrera** (un "gauchazo"), Dr. traumatólogo **Carlos Daverio**, radióloga **Yelanda Blanco**, enfermeras **Lily Ríos**, **Gladys Arina** y **Rosa Daverio**; todo el personal de Enfermería, Mucamas y Administración del **Hospital Municipal de San Andrés de Giles**. También, al personal de la **Comisaría de Carmen de Arco** y a los concesionarios del **Automóvil Club Argentino** de esta ciudad. A todos ellos, como a tantos que se preocuparon por el estado de nuestros compañeros, el eterno agradecimiento.

APRYN SE RENUEVA

Con fecha 26/3 recibimos la notificación de la integración de la nueva Comisión Directiva de la **Asociación de Pilotos de Rally y Navegantes**, tras una serie de renuncias que se produjeron. En lo sucesivo, la CD quedó así integrada: **Oscar Maccafi** (Presidente), César Mariano (Vicepresidente), Miguel Pizarro (Secretario), Justo Carreras (Tesorero); Carlos Menem (h), Juan Odriozola, Ferrnando Manusia, Alejandro Gyanigo, Gabriel Raies y Carlos Odón (Vocales); José García, Edgardo Gait y Juan Rama (Comisión Revisora de Cuentas Titular), y Víctor Zuchini y José Volta (Comisión Revisora de Cuentas Suplente).

AGRADECIMIENTO

Hugo O. Vázquez Jefe de Prensa del **Automóvil Club Argentino**, nos remitió una conceptuosa nota mediante la cual felicita a CORSA por haber celebrado nuestra publicación, veinticuatro años de vida el pasado 19/4. Agradecemos la atención y los conceptos, y saludamos en él a todos los diligentes integrantes de la oficina de Prensa del A.C.A.

LOS SUPER AUTOS



Ya están publicados el trazado y el reglamento del 10º Rally Argentina 1990 que, con escasas modificaciones, repiten los de la última edición. En efecto, la competencia se iniciará el martes **24 de julio** de este año a las 21.00 desde el Hipódromo Argentino, finalizando el sábado **28 de julio** a las 15.25 hs, luego de disputar **30 PP. CC.** (que comportan **564,14 km**) y de recorrer un total de **2.117,64 km**. Tres primers serán "super": el primero, el que se desarrollará en el Hipódromo Argentino, mientras que los dos restantes se harán en el Camping Gral. San Martín de Córdoba, al cabo de la primera y la tercera etapas. El lunes **11 de junio** se abrirán las inscripciones, las cuales tendrán un primer cierre (a valores reducidos) el 20 de ese mismo mes, mientras que lo harán definitivamente el **11 de julio**. Cinco días después se efectuará el orden de largada. La verificación

técnica se hará, como es habitual, en la sede del ACA sita en Demarria y Godoy Cruz, entre las 8 y las 18 horas del lunes **23 de julio**. En esta jornada los automóviles se presentarán en horarios ya establecidos, de acuerdo con el número de partida. Además, se encuentran muy avanzadas las conversaciones con empresas de transporte que podrán encargarse del traslado de pilotos y de autos desde los distintos continentes. También se recibieron pedidos de información de parte del brasileño **Ricardo Costa**, del boliviano **Alanoca Quino**, del equipo oficial **Toyota** y del equipo **Ford**, que solicitó todos los antecedentes para evaluar la posibilidad de presentarse en Argentina, aunque posteriormente trascendiera que los Ford Sierra no concurrirían a nuestro rally este año.

BOGGIO Y EL C.A.P.

Días pasados circuló insistentemente una versión sobre la posible renuncia de **Fernando Boggio** a la presidencia del **Club Argentino de Pilotos**, en tanto en nuestra anterior edición informábamos sobre la desmentida del propio Boggio ante tal rumor. Luego los días transcurrieron y pudimos tomar conocimiento de algunos detalles del conflicto suscitado por la no realización de la competencia que estaba programada en Concordia, el pasado 8 de abril... Al parecer, varios pilotos no integrados a la Comisión Directiva habrían hecho recaer en Boggio las culpas de tal suspensión, lo que originaría la renuncia del "Presi". Sabido es que la postergación de la que iba a ser la primera competencia del año, se debió a la inhabilitación del circuito entrerriano por parte de la C.D.A., y no a razo-

nes imputables directamente a Boggio... Por ello, el hombre de Pilar presentó, finalmente su renuncia cuando nuestra edición 1241 ya estaba en máquina.

Posteriormente, un grupo de pilotos y preparadores -conformes con la gestión de Boggio- querían que continuara en su gestión, pero para ello el pilarense presentó una serie de condiciones. Al parecer, el grupo "opositor" no estaría empero de acuerdo con las mismas, postergándose la definitiva resolución sobre el caso, para los días venideros en los que habrá una reunión en la que definiría el tema, con la posible continuidad de Boggio al frente del C.A.P., pero con un amplio apoyo del resto de la C.D.

Los próximos días **5 y 6 de mayo**, "Super Autos", realizará una nueva exposición de los mejores 100 Super Autos, en el predio del **Club Atlético Vélez Sarsfield**. En la misma, se podrán ver vehículos antiguos, hot rod, street rod, jeeps, camiones y otras joyitas. Para los expositores, la verificación técnica se realizará el 28 de abril, de 14 a 18 horas, en la calle Santa Catalina 1430. La muestra no se suspende por lluvia, y los que requieran mayor información, pueden dirigirse al Tel.: 923-5706, o bien acercarse hasta la Av. Juan B. Justo al 9200, los días mencionados, para deleitarse con estas máquinas.

¡BONOMO CON FORD!

Aunque siempre con la premisa de darle prioridad a su trabajo con el Carat para la Clase Tres de Turismo, **Omar Darío Bonomo** piensa en una expansión, y al efecto gestionó y ya obtuvo, que la **Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford** le entregue un casco **Falcon** para correr en **Turismo Carretera**. El nuevo vehículo será alistado por **Felipe Salgado**, quien a la brevedad comenzará a poner mano en la flamante unidad.

SOBRE EL DESAFIO

Alcides Raies -quien en otro orden se postula como próximo Intendente de Villa Carlos Paz- confirmó que el **Desafío de los Valientes '90** tendrá su primer capítulo el próximo lunes **9 de julio**, en el clásico tramo "del Observatorio" en la provincia de Córdoba. En cuanto a la revancha, es intención hacerla en el trazado callejero de

Santa Fe, ahora denominado "Parque Gral. Belgrano". Dicho escenario aún no está confirmado, pero sí la fecha, que será el **15/7**, y cabe recordar que dicha prueba se correrá con los nuevos **Fiat Uno** cinco puertas, de motor **Tipo 1600 cm3**.

¿MENEM A "INDY"?

Según se rumoreó la semana anterior, el señor **George Bush**, Presidente de los Estados Unidos, habría invitado al doctor **Carlos S. Menem** a presenciar las célebres "**500 Millas de Indianápolis**", que se correrán el próximo **27 de mayo**. Según se dice, el mandatario estadounidense pondría a disposición de Menem uno de los Boeing 727 de la flota presidencial del país del norte, para que el Presidente argentino pueda movilizarse, estimándose que la máquina partiría el sábado previo a la carrera y regresaría el lunes siguiente.

QUEJA

Fue la que deslizó el rafaélino **René Zannatta** cuando fue consultado sobre su pasión por el motociclismo... Enfáticamente contestó: "**Eso no se pierde jamás... Estoy dispuesto a no comer para poder correr en moto. Por eso entiendo que no es justo que YPF distribuya tanto dinero en el automovilismo... Con el diez por ciento de lo que se destinó entre varios pilotos, un motociclista puede correr en Europa durante dos temporadas. Por último si lo que se busca es repercusión publicitaria, puedo afirmar que los espec-**

tadores de un Grand Prix de Motociclismo duplican a los que concurren a cualquier carrera de Fórmula Uno".

CELEBRACION

El próximo domingo 29/4, el **Auto Moto Club Olavarría** celebrará a lo grande los **cuarenta años** desde que viene haciendo carreras de **T.C.** Estarán presentes los ganadores de cada una de las distintas ediciones de la Vuelta de Olavarría, en la que Roberto Mouras tiene el liderazgo con nueve victorias.

"VASCO" DE PRUEBA

Jorge Oyhanart tiene previsto correr con su nuevo **Ford Falcon** -que se está terminando en el taller de **Tullo Crespi**- en la competencia de **T.C.** en **Junín**. Si todo marcha bien, el "Vasco" tiene pensado probar dicha máquina durante el próximo fin de semana en el "Juan M. Fangio" de Balcarce.



ELOGIOS PARA FURLAN

El debut de nuestro compatriota **Gabriel Furlan** en F.3 Italiana no sólo significó una gran actuación cuya repercusión fue extensamente comentada por el periodismo argentino, sino que además resultó motivo de un elogioso comentario de la revista italiana **Autosprint**, sin dudas, una de las más leídas del mundo en lo que a automovilismo compete. En el número 15/90 del 10 al 16 de abril de este año, Furlan resultó calificado por el periodista Roberto Boccafogli con el más alto puntaje -un nueve- de la semana tomada en consideración en la nueva sección "**Occhio Sprint**", que ocupa la última página del semanario peninsular. El comentario que nos ocupa apareció encabezando la columna denominada "Chi accelera" y su traducción literal es la siguiente: **"9. Néstor Furlan - Nunca había puesto un pie (o casi) en Vallelunga. Su única experiencia de Fórmula 3 es aquella en su casa, en Argentina. No obstante Néstor Furlan es el único que se ha salvado, en la apertura tricolor, del desastre Dallara-Alfa: suyo es el 6º puesto final en base a superar autos en una carrera al cloroformo habiendo largado desde el 16º lugar"**.

Recordamos que Furlan fue el mejor Dallara-Alfa Romeo en la apertura del Campeonato Italiano de Fórmula 3 italiana, que resultó dominada por los Reynard ingleses. Luego de Gabriel Furlan figuraron calificados por Autosprint el británico Ken Tyrrell, con 8 puntos -por el resurgimiento de su

**OCCIO
SPRI
NT**



9 NESTOR FURLAN — Mai messo piede (o quasi) a Vallelunga. Unica esperienza di F.3 quella di casa sua. In Argentina. Eppure Nestor Furlan è l'unico a essersi salvato, nell'apertura tricolore, dal disastro Dallara-Alfa: suo il 6. posto finale tutto di sorpassi in una gara al cloroformo iniziata dalla 16. piazza.

equipo de Fórmula 1 - y el piloto italiano de rally Enrico Bertone, con siete puntos. ¿Qué tal...?

NO A SAN PEDRO

Semana de muchas novedades fue la pasada en relación con el ya polémico tema del Rally de San Pedro, autorizado en principio por una resolución del Comité Ejecutivo de Competencias Automovilísticas de la Pcia. de Bs. As. (la número 421 del 10/4), para el fin de semana último, de lo que informáramos en nuestro número anterior. Posteriormente, con fecha 16/4, la Comisión Deportiva Automovilística del A.C.A. emitió el siguiente comunicado, ratificando la suspensión de dicha prueba:

"La Comisión Deportiva Automovilística envió una extensa nota al señor Presidente del Comité Ejecutivo de Competencias Automovilísticas, en la que plantea la nulidad de la autorización dada a la Asociación Turismo Provincial para que, con la fiscalización de la ex Federación Uno, realice un rally en San Pedro, los días 21 y 22 del corriente.

"Fundada la insanable nulidad de la actual Resolución 421, en que la autorización fue dada por el señor Presidente con su sola firma y en contra de lo dispuesto por los artículos 3 y 4 de la ley 7412, de acuerdo a los cuales esa atribución sólo corresponde a la Comisión Ejecutiva en pleno por mayoría.

"Por igual razón y fundamentos, pide que se mantenga la actual prohibición de la competencia no oficial y prohibida por el artículo 2 de la ley 7412, y que el señor Presidente deja ahora sin efecto, también con su sola firma.

"Sostiene igualmente la C.D.A., que tal resolución es violatoria del artículo 8 de la citada ley, pues autoriza la competencia sólo once días antes de su realización y no treinta como indica el artículo citado, presumiendo que no han sido posibles por falta de tiempo, las medidas de seguridad, seguros previstos en el artículo 14, y de todo lo cual hace responsable al Presidente de C.E.C.A.

"Pide la intervención que por ley corresponde a la Comisión Ejecutiva y deslinda toda responsabilidad si la prueba, igualmente, se realiza sin la intervención de dicho organismo, por accidentes o cualquier otra causa.

"Entiende que lo resuelto por el señor Presidente es consecuencia de la falta de conocimiento por el poco tiempo que lleva en el cargo, lo que habría facilitado la influencia negativa de determinadas personas que trabajan en beneficio propio, las que igualmente habrían sorprendido la buena fe de otras autoridades para lograr la declaración de interés provincial y municipal de una competencia prohibida, invocando un inexistente campeonato provincial, y cuyos competidores, en caso de que los hubiere, serán pasibles de severas sanciones previstas por el R.D.A., todo ello en razón de que a la citada Federación le ha sido retirado el poder deportivo y no pertenece más al grupo de Federaciones del A.C.A.. El campeonato oficial de rally Regional organizado por el Automóvil Club Argentino, comenzará el 12 de mayo en la ciudad de Colón, con la Asociación de Rally de Buenos Aires.

"Por último, se pide la nulidad de la actual resolución exclusiva de la Presidencia de C.E.C.A., y mantenimiento de la prohibición anterior y la inmediata suspensión de la citada competencia".

"Por último, se pide la nulidad de la actual resolución exclusiva de la Presidencia de C.E.C.A., y mantenimiento de la prohibición anterior y la inmediata suspensión de la citada competencia".

"Por último, se pide la nulidad de la actual resolución exclusiva de la Presidencia de C.E.C.A., y mantenimiento de la prohibición anterior y la inmediata suspensión de la citada competencia".

PERO HAY MAS...

Sin embargo, no todo terminó con el comunicado antedicho -que tuvo respuesta favorable de C.E.C.A.-, ya que

el pasado 19/4 la Presidencia de la Comisión Deportiva Automovilística emitió un nuevo comunicado en relación con este hecho, que textualmente dice:

"El señor Martín Salaverry, reconocido promotor que usufructuaba en forma irregular y antirreglamentaria la Presidencia de la Federación Regional Nº 1, al ser excluida la misma del grupo de Federaciones Zonales afiliadas al A.C.A. con fecha 27-2-90, dio amplia difusión mediante copias y comunicados de prensa a un extenso escrito, plagado de falsedades y agravios interponiendo al A.C.A. un, por él llamado, recurso de nulibilidad (sic) y apelación ante la F.I.A. en caso de denegatoria, ya que además, por carta documento intimó a la C.D.A. para que cesara en su actividad habitual.

"Lo que siempre ocultó después, es que el A.C.A., con fecha 12-3-90, rechazó en su totalidad su recurso improcedente por no existir en la F.I.A.. También ocultó que su apelación ante ésta no la hizo nunca, posiblemente por lo costoso de su aventura, como también que la C.D.A. continuó trabajando, haciendo caso omiso de su intimación.

"Igualmente ocultó que su anunciado Rally de San Pedro el 10/11-3-90 no se postergó por condiciones climáticas como se dijo, sino por haberlo prohibido CECA a pedido de la C.D.A.: otra supuesta fecha tampoco se hizo y por último, su nuevo pedido para los días 21/22 del corriente fue rechazado por unanimidad de la Comisión Ejecutiva de CECA, lo que por supuesto, también ocultará ahora el citado promotor.

"Paralelo a esta serie de fracasos inició un recurso judicial de amparo, medida fácil de obtener en un principio, pero de graves consecuencias si posteriormente no se justifica. Para acceder al pedido y cubrir los seguros, daños y perjuicios, el juzgado interviniente le ha exigido el depósito previo de A 30.000.000, lo que posiblemente no estaba en sus cálculos, y hasta la fecha no lo ha realizado. En el día de ayer, en forma directa y con influencia de otras personas, trató de obtener una entrevista con las autoridades del A.C.A., que no obtuvo; según se dijo, en busca de una solución, posiblemente por la soledad en que está quedando.

"Ello no obstante, también ayer se dedicó a intimar en forma amenazante a un Club de la Ciudad de La Plata para que suspenda las competencias del próximo domingo, razón por la cual esta C.D.A. se vio obligada a intervenir para que bajo nuestro respaldo, se realice en la forma programada.

"Por último, anoche por un medio radiotelefónico, este promotor ha expresado que en razón del amparo (hasta ahora no concedido), a partir del lunes 23 los Clubes y Pilotos deberán concurrir a la ex federación, para continuar la actividad normal bajo su mandato.

"Todo lo anterior obliga a esta Presidencia a salir de su silencio habitual, al que siempre siguió la verdad de los hechos, para informar la realidad, evitar confusiones, temores y falsedades, provocados por actitudes como las ocurridas o como cuando se pretendió obtener el Rally de San Pedro invocando 130 participantes, cosa que nunca ocurrió".

GRACIAS AL "ROMBO"

Una vez más debemos agradecer, en este caso a **Renault Argentina**, que para coberturas que recientemente realizáramos en Córdoba nos facilitó el **Renault 18 GTS** que muestra la foto, junto al que posa nuestro amigo y ahora navegante de Jorge Recalde en el Rally Mundial, **Martín Christie**. A este último nuestro saludo, y a Renault el obvio agradecimiento por el préstamo.

SOLMI Y TORINO

Descartada su intervención en F.R.E., puesto que ya vendió el auto con que se consagrara campeón 1989, el sampedrino **Sergio Solmi** seguirá su campaña en Fórmula Dos Nacional con un Berta-Renault, aunque también tiene intenciones de alternar en **Turismo Carretera**, para lo cual piensa que la marca más adecuada, dada su relación con Renault, es el **Torino**.

MARATON

El pasado sábado ingresaron a nuestro país los participantes del **Maraton Sudamericano Esso '90**, que se largó el pasado domingo 15/4 desde Lima, Perú. Lo hicieron por San Carlos de Bariloche y está previsto que este jueves 26/4 los participantes lleguen a Buenos Aires, para continuar viaje tras un día de descanso, hacia Posadas.

¡A LICITAR!

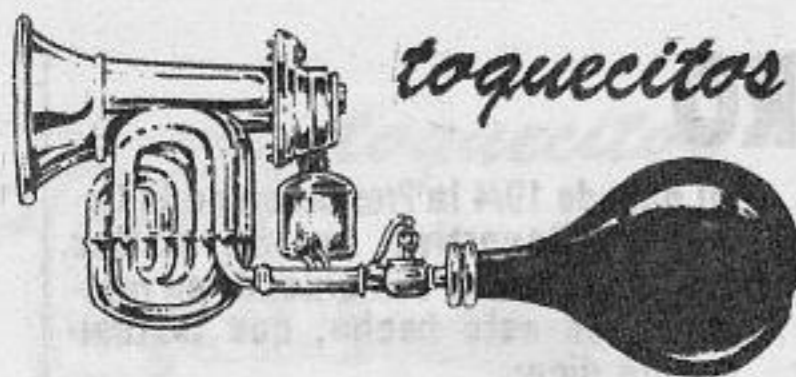
Según anunciara la semana anterior la

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en poco más de un mes, estarán listos los pliegos destinados a la licitación del **Autódromo "Oscar A. Gálvez"**, para que los mismos puedan ser reiterados por los oferentes.

PRESENCIAS EN MENDOZA

Tal como lo muestra la foto, en la que **Oreste Berta** aparece flanqueado por **Carlos Kechichian**, "**Lito**" **Salgado** y **Carlitos Lipara**, dichos estimados integrantes de la **Comisión de Concesionarios Renault Argentina** y su preparador, aparecen expectantes ante el desempeño de **Guillermo Kissling** en la competencia de **F.3 Sudamericana** que recientemente se disputó en Mendoza. Sobre el final, "Willy" triunfó y los nombrados dieron rienda suelta al merecido festejo.





NOVEDADES DE LA C.D.A.

En su reunión del pasado 17/4, la **Comisión Deportiva Automovilística** trató diversos temas, adoptando las resoluciones que a continuación exponemos:

Se recibió un pedido de fecha del **Auto Club Concordia**, para que en principio el **6 de mayo** se presentara allí el **Club Argentino de Pilotos** junto con categorías zonales de Buenos Aires. Por tal motivo se debía proceder a la inspección del trazado, y el otorgamiento de la fecha estaba sujeto a este trámite y, además, a la conformidad de la Federación Regional local, con respecto a la inclusión en el programa, de categorías zonales que no corresponden a esa región.

En relación con ello cabe acotar que ante la postergación -por lluvia- de la competencia que el C.A.P. debió disputar en Santa Fe el pasado fin de semana, y en virtud de que esa programación pasará al 29/4, estimamos que la fecha para esa competencia en Concordia deberá ser evaluada nuevamente por la C.D.A.

En lo referente a **T.C.2000, F.R.E. y F.2 Nacional**, fue confirmada la realización de una reunión con esas tres categorías el **13 de mayo** próximo, en el Autódromo de **Nuevo de Julio**, aunque en esa oportunidad no será utilizada la chicana que fuera construida (pero no transitada en carrera) el año anterior. Asimismo, los representantes de pilotos dieron su conformidad por el estado del piso del escenario citado.

También se trató el tema de las **sanciones en competencias**, teniendo en cuenta que las maniobras peligrosas o antideportivas por las cuales deben aplicarse tales medidas, se dan en casos diferentes y de distinta gravedad. Ante tal motivo se consideró conveniente la **graduación** de las mismas en los diversos casos. Normalmente si la infracción es **leve**, la misma queda **sin sanción** o simplemente se aplicará una bandera de **apercibimiento**, y si es **mayor** se recurrirá a la bandera negra de **exclusión** del participante.

Este procedimiento sin términos medios puede resultar poco equitativo, por lo que se estimó conveniente sugerir a los Comisarios Deportivos que consideren la posibilidad, cuando lo crean de aplicación, de graduar la sanción mediante el **recargo de tiempo** previsto en el artículo 261 del R.D.A., para las infracciones cometidas en el transcurso de la prueba y que puedan haber significado ventajas para el sancionado sobre otros competidores, o un perjuicio para éstos. Esta medida será de aplicación en las condiciones indicadas en el artículo citado avisando -claro está- de inmediato al box del penalizado. En la actualidad, el recargo de tiempo es de **diez segundos a un minuto**, y sólo se utiliza en los casos de adelantamiento en las largadas. Se estimó que sería más equitativo en los casos pertinentes, disponer su aplicación durante las competencias, reservando la exclusión sólo para los casos de **extrema gravedad**.

¿RETORNA GAYRAUD?

Con la finalidad de retornar al **T.C.2000** el piloto **Mario Gayraud** ha venido estableciendo diversos contactos desde hace tiempo, aunque choca con el inconveniente de que no tiene tiempo para trasladarse continuamente desde Pigüé a Buenos Aires. Por tal motivo, dejó en manos de una persona de su confianza -no muy conocida en el ambiente- todos esos trámites, y al parecer habría una seria posibilidad, ya que una importante empresa está interesada en promocionar su producto en la coupé **Ford Sierra XR4** que prepara **José Miguel Hecceg**. ¿Qué empresa es?... no podemos adelantarle, sólo decimos que produce elementos saludables. Otro dato: dicho producto carece de alcohol. Ojalá se haga...

MOURAS CAMBIA

Pero no se asuste, que no de marca ya que sigue con el "Chivo", pero sí de acompañante: **María Doucet** dejará a partir de Junín esa butaca a otro: "**Voy a llevar un acompañante de 70 u 80 kilos, pues quiero demostrar que con más peso también puedo ganar...**", señaló el "Toro" de Carlos Casares.

FECHAS DE TURISMO

Según informara la oficina de prensa de **A.P.A.T.**, tras la competencia de Turismo a disputarse el próximo **6 de mayo** en **Bahía Blanca**, la categoría proseguirá su certamen '90 el **27/5** en **Allen**, el **17/6** en **Rafaela** y el **8/7** en el "Oscar Cabalén" de **Alta Gracia**, Córdoba.

PREMIO

"JUAN M. FANGIO"

Nuevamente, el **Banco de la Provincia de Buenos Aires**, instituirá el premio "**Juan Manuel Fangio**" para distinguir al científico, profesional o técnico que proponga innovaciones tecnológicas en la industria automotriz y autopartista. Tal como viene aconteciendo desde 1987, el premio forma parte de la acción promocional del desarrollo tecnológico nacional, encarada por esta institución para estimular la innovación en el sector automotriz y autopartista, y consistirá en una suma de dinero en efectivo y diploma, que serán otorgados por un jurado presidido por Fangio e integrado por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial, la Asociación de Fábricas de Automotores, la Cámara Industrial de Fabricantes de Autopezas y el Banco Provincia de Buenos Aires.

NUEVO LANZAMIENTO DE RENAULT

Pese a la difícil situación económica por la que atraviesa el país, **Renault Argentina** vuelve a dar muestras de su fe en el futuro y en la recuperación industrial, con el lanzamiento de la **Renault 21 TXE Nevada**. El nuevo vehículo se integrará al segmento superior del mercado argentino, siendo "la break de más moderna generación". El diseño de la nueva Nevada responde a exhaustivos estudios aerodinámicos, realizados por computadora, que le brindan un coeficiente de penetración de **Cx 0.33** -el más bajo entre los vehículos de su tipo- con líneas suaves, redondeadas y atractivas.

La Nevada se destaca por la belleza de sus líneas, su habitabilidad familiar, la generosidad de su espacio interior, su excepcional visibilidad y sus variadas prestaciones. Posee tracción delantera y está dotada del eficaz motor de cuatro cilindros y **2.165 cm³**, cuyo block ha sido elaborado en una especial aleación de aluminio. Dicho im-

pulsor eroga una potencia de **116 CV** a **5.500 RPM** y su cupla, o par motor, es de **18,6 kgm** a **3000 RPM**. El consumo declarado es de **7,2 litros** cada **100 kilómetros** a una velocidad constante, en ruta, de **90 km/h**.

El peso de la Renault 21 TXE Nevada es de **1.295 kilogramos**, y se le asigna una velocidad máxima de **185 km/h**, con una aceleración de **12,9 segundos** para ir de **0 a 100 km/h**.

Su equipamiento es digno del alto segmento al cual está dirigida, ya que incluye, de serie, servodirección hidráulica, equipo de aire acondicionado, radio-receptor AM/FM estéreo con reproductor de cassettes y código electrónico antirrobo, comando satelital, levanta cristales eléctricos en todas las puertas, comando electromotorizado de cerraduras de puertas, microcomputador de asistencia a la conducción, y otros tantos detalles de confort y seguridad.



A la izquierda vemos al Renault 21 TXE Nevada, el nuevo producto de Renault. Al lado, y con el llamante modelo como fondo, a Michel Erusard, titular de Renault Argentina, quien en la presentación al periodismo de la nueva unidad, abrió el acto con un discurso.

EL T.C. PRUEBA GOMAS

Este martes 24/4 tendrán lugar pruebas con gomas **Firestone**. Se harán en el auto de **Pedro Doumic**, que será conducido por éste y además por **Antonio Aventín** y **Juan C. Nesprías**. Al test, que tendrá lugar en el Autódromo "Oscar A. Gálvez" de **16 a 18 horas**, asistirán también técnicos y se estima que será de suma importancia para solucionar el problema de los neumáticos de ruta.

¿SERA CIERTO?

Según se rumorea, **Rubén Luis Di**

Palma podría correr en **Stock Car** con un **Chevrolet** que se estaría alistando en su taller de Arrecifes. En cuanto a la fecha del debut del "Loco", la misma sería el próximo **6 de mayo** en **Concordia**.

CHISMES DEL "TESHE"

Es intención de **Hugo Fierros**, vender su auto de Fórmula Sierra para intentar fortuna en **Turismo Carretera**, categoría para la que aún no tiene definido con qué marca participará. En lo que hace a **Esteban Fernandino**, dejará de participar con el

Dodge ex-De Benedictis, siendo su intención la de hacerlo con un auto propio. Estima que podría reaparecer dentro de dos o tres competencias. Por el lado de **Francisco Alcuaz**, está buscando diversos elementos para mejorar el **Dodge** con que está corriendo actualmente, y su intención es la de probar durante esta semana e ir "afilando las uñas" para la próxima competencia de **Junín**. Por último, **Luis Dolcetto** trabaja "a full" para terminar su nuevo **Chevrolet**. De no llegar a tiempo, recurriría al que le vendió recientemente a Eduardo Bouvier, para estar presente en la carrera de Junín el próximo **6 de mayo**.

FESTIVAL Y ELECCIONES

El próximo 29 de abril, la **Asociación Argentina de Automóviles Sport** realizará, en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez", su festival automovilístico "**32º Aniversario A.A.S.**" Para tal oportunidad se han convenido los siguientes horarios: 9 hs, clasificación categoría Sport; 9.40, clasificación Sport Prototipos; 10:30, Final Sport; 11.15, Final Sport Prototipos; 12 horas, Gran Final A.A.S. categoría Sport con handicap, en tanto que a partir de las 14 horas se realizarán las pruebas de habilidad conductiva, en las cuales podrán intervenir las siguientes categorías:

- A - Automóviles preguerra** (fabricados antes del 31.12.32)
- B - Automóviles Históricos I** (fabricados entre el 1.1.33 y 31.12.48)
- C - Automóviles Históricos II** (fabricados entre el 1.1.49 y 31.12.57)
- D - Automóviles Históricos hasta 1.200 cm3** (fabricados entre el 1.1.58 y 31.12.66)
- E - Automóviles Históricos hasta 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.58 y 31.12.66)
- F - Automóviles Históricos de más de 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.58 y 31.12.66)
- G - Automóviles Históricos Sport hasta 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.58 y 31.12.66)
- H - Automóviles Históricos Sport de más de 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.58 y 31.12.66)
- I - Automóviles de Turismo hasta 1.300 cm3** (fabricados entre el 1.1.67 y 31.12.78)
- J - Automóviles de Turismo hasta 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.67 y 31.12.78)
- K - Automóviles de Turismo de más de 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.67 y 31.12.78)
- L - Automóviles Sport hasta 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.67 y 31.12.78)
- M - Automóviles Sport de más de 2.000 cm3** (fabricados entre el 1.1.67 y 31.12.78)
- N - Automóviles de Turismo hasta 1.300 cm3** (fabricados después del 1.1.79)
- Ñ - Automóviles de Turismo hasta 2.000 cm3** (fabricados después del 1.1.79)
- O - Automóviles de Turismo de más de 2.000 cm3** (fabricados después del 1.1.79)
- P - Automóviles GT y Sport hasta 2.000 cm3** (fabricados después del 1.1.79)
- Q - Automóviles GT y Sport de más de 2.000 cm3** (fabricados después del 1.1.79)
- R - Prototipos y Standard Modificados**
- S - Automóviles Sport Nacionales** (fabricados en pequeña serie a partir del 1.1.79)

El cierre de las inscripciones se realizará el 25 de este mes, a las 21 horas, en la sede de la institución.

Al mismo tiempo y como ya anunciáramos, la A.A.S. nos informó que el pasado 12 de marzo celebró una nueva Asamblea Anual Ordinaria, que conformó una nueva Comisión Directiva que regirá los destinos de la institución hasta el 30/11/91. La misma quedó integrada de la siguiente manera: **Fernando Algañaraz** (Presidente), Alain Luis Eugenio Baudena (Vicepresidente), Raúl Escolar (Secretario), Reinaldo Musarte (Prosecretario), Pedro Lartigue (Tesorero), Eduardo Rouge (Protesorero), Juan Pablo Vignau, Heberto Zapperi, Aníbal Leguizamón, Mario Rodano y Carlos Carraturo (Vocales Titulares); Augusto Palma, Andrés Barros, Alberto De Blasio, Rodolfo Comas y Ricardo Cinfagna (Vocales Suplentes); Carlos Spitznagel, Roberto Onega y Eduardo Rouge (Revisores de Cuentas). A todos ellos, suerte en su gestión y en su Festival "32º Aniversario A.A.S."

SUGERENCIAS para el AUTOMOVILISTA...

Tel. 311-2184

ENGANCHES

TRAILERS □ BATANES
REPARACIONES
795-1408
LINIERS 679 (1602) FLORIDA

FAROS ROTOS

PEUGEOT 
504
Se cambian al instante
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/6634/8959.

CALIDAD DE EXPORTACION



RESORTES DE SUSPENSION

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

AUTO PARTES COMPETICION SRL.

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

REPRESENTANTE
EN ARGENTINA DE:



RIO DE JANEIRO 47 • 1º "A"
NUEVO TEL. 903-4468 (C.P. 1405) CAP.
Radio llamada 311-0056 al 59/312-6383 Código 7136.



POLARIZADO NO SE RAYA UNICO

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



LA COSMETICA DEL AUTO
AUTODECOR: J. B. JUSTO 3324 • CAP. • TEL. 582-9551

VOLANTES REPARACION Y RECAMBIO



CADENAS PARA
BARRO Y NIEVE

ANTIRROBO PARA
RUEDAS Y VOLANTES

DEPORTIVOS
y ORIGINALES
AUTOMOTORES
TRACTORES
Y NAUTICA

LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1400 • CAP.
Tel. 582-9694.

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
TODAS LAS MARCAS

REPARACION • INSTALACION • SERVICE • RECAMBIOS
IMPORTADORES • EXPORTADORES ENVIOS AL INTERIOR

DE MARCO HNOS SRL.

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



NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR

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

PRECIOS SENSACIONALES!!!
PATAS 30 x 15 • 12,5 x 15

TODAS LAS
TARJETAS

ENVIOS AL INTERIOR NO CERRAMOS AL MEDIODIA
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO Tel. 854-7322/0902/8455


EN REPUESTOS

Para publicar en esta página AON S.A. publicidad - Tel. 93-1765 y 70-2239 (Mensajes)

MECANICA
• ORTEGA •
SERVICIO
ESPECIALIZADO
DEL AUTOMOTOR
CHAPA Y PINTURA
LEIVA 4725 ☎ 855-5079

CASA RULI
Cerrajería - Automotor
Accesorios
Colizas, Manijas y Bisagras
ENVIOS AL INTERIOR
Dorrego 101 Tel. 855-9136

crida e.a. Av. FOREST 999
☎ 551-7357
PARABRISAS, VENTANILLAS Y VENTILETES
TEMPLADOS Y LAMINADOS
NACIONALES E IMPORTADOS
BURLETES, COLISAS
CERRAJERIA, STEREO
**100% DESCUENTO
EN COLOCACION**

SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE
 **LUISITO** 
ATENDIDO POR SU DUEÑO
Acoyte 843
982-1974 / de Luis Acri
SUCURSAL
Bulnes 739 - Te. 862-1343

 **DODGE DEL TEJAR**
LINEA COMPLETA
• envíos al interior •
DODGE • KOMBI • FURGON • GACEL • CARAT • PASSAT
Crisólogo Larraide 3864 - Buenos Aires
☎ 542-2920/2340 

TALLER CARBURACION
de J. Garavaglia e Hijo
RECTIFICACION TOTAL
Carburadores de Automóviles
Navales - Agrícolas Etc.
Anexo Reparación de Bombas
de Nafta - Distribuidores
Reacondicionados - Competición
ROJAS 2208 (Alt. Warnes 1300)

KANSAS BODY
VENTA Y COLOCACION DE ACCESORIOS
RECAMBIOS NUEVOS Y USADOS
• PARAGOLPES • OPTICAS
• MARGOS • PARRILLAS
• CHAPAS
ROJAS 2201
(a 50 mts de Warnes al 1300)
Te.: 582-3199

 **Casa Dorner**
La Empresa al Servicio del
Automovilista y Transportista
Ventas por Mayor y Menor
Envios al Interior
J. Newbery 3415 - Capital - Tel.: 553-1193
• ENCENDIDO
• ACCESORIOS
• AUTORADIO

AUTO - TINT UNICO LEGITIMO
POLARIZADO DE CRISTALES
LIDERES EN EL PAIS
12 AÑOS DE EXPERIENCIA

Av. J.B. JUSTO 3214 ☎ 854-7089

(fp) FRENO PATIN (fp)
ENVIOS AL INTERIOR
RECAMBIO ZAPATAS
CON CINTAS *PLASBESTOS*
• BOMBAS • SERVOS • DEPRESORES • COMPRESORES •
LEIVA 4720 ☎ 855-3884/3894

LOPER JUNTAS
RETENES
O'RINGS - FILTROS
RECAMBIOS BOMBAS
DE AGUA
☎ 855-6672
MONTENEGRO 110
(Alt. Dorrego 100)

CHAPA JUAN
GUARDABARROS - CAPOT
TECHOS - ZOCALOS
TAPA BAUL - PANELES
ACCESORIOS - LINEA COMPLETA
DORREGO 100
854-8135 ☎ 955-4116

Turcar
NEUMATICOS - ALINEACION
LLANTAS (TODAS LAS MARCAS) - TREN DELANTERO
REALIZANDO
4 BALANCEOS
1 ALINEACION
(2 BALANCEOS GRATIS)
Thorne 1173
B. Encalada 1315
Ciudad Madero
Tel. 622-8367
FACILIDADES
TARJETAS
CHEQUES
S/Recargo

LO MEJOR...

Para publicar en esta página AON S.A. publicidad - Tel. 93-1765 y 70-2239 (Mensajes)








FRENOS - EMBRAGUES
 Unicos con: PLACA Y DISCOS HERMANADOS
 Rectificación de volantes
 Discos y Campanas de frenos
 Línea de repuestos completa
 PARRAL 2266 (Entre Warnes y Dorrego) Tel. 856-4662




REPUESTOS - ACCESORIOS - CARROCERIA - TAPICERIA - LEGITIMOS
 LINEA COMPLETA
 GRANADA • RANGER • LASER • MUSTANG • SIERRA
 FALCON • TAUNUS • FAIRLANE • ESCORT
 PICK UP Y CAMIONES PERKINS
 REPARAMOS DOBLE TRACCION
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR
 ENVIOS A TODO EL PAIS
 SOLICITE PRESUPUESTO
 WARNES 1542 - (1416) CAPITAL - TEL. 582-5414/0801

neumáticos

CORDOBA S.R.L.
 CUBIERTAS Y LLANTAS NACIONALES-IMPORTADAS
 ALINEACION - BALANCEO ELECTR. - SUSPENSION - TREN-DELANTERO

50% DE DESCUENTO
 EN SERVICIOS

Avda. Córdoba 3162 (Cap. Fed.) 88 - 4715/6

CASA TOTO S.R.L.

DIRECCIONES MECANICAS E HIDRAULICAS
 FABRICACION - REPARACION Y VENTAS

LEIVA 4799

 854-2512
 855-6120

Dis-gom

ARTICULOS DE GOMA PARA LA
 INDUSTRIA Y EL AUTOMOTOR
 BURLETES - PERFILES - COLISAS - ALFOMBRAS
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR - ENVIOS AL INTERIOR
 LINEA DE BURLETES PARA AUTOMOTORES ANTIGUOS
 Casafoust 572 (alt. Warnes 1300) Te. 582-7918

DISTRISER



ENCENDIDO - ELECTRICIDAD
 KOBIA ACCESORIOS dze
 TODAS LAS MARCAS/VENTAS POR MAYOR Y MENOR
 ENVIOS AL INTERIOR
 WARNES 1425 - CAPITAL - TE. 854-3741

REPUESTOS



FELCO S. A.

LA ESQUINA
 DE LA **SUSPENSION**

WARNES 1399 - Buenos Aires

Tel. 855-1124/25 - 855-8736
 854-0035/9403

DISTRIBUIDORES



SUPERSHOCK



PLASGOM

RSP





**EL CAPITULO RIOPLATENSE DEL CAMPEONATO SUDAMERICANO
TITULO Y SOLO LE QUEDA UNA FECHA PARA DEFINIR LO**

EL PLATA GUA

1. Al no ir a San Clemente, las posibilidades de Jorge Kern-Jorge Lau, habían decrecido. Ahora, con el triunfo en la fecha del Náutico San Isidro, se han puesto a tiro del título. Otro buen año de este equipo que quiere Nueva Zelanda y el mundial de 6 litros. No pierden de vista al "Mate de Oro".

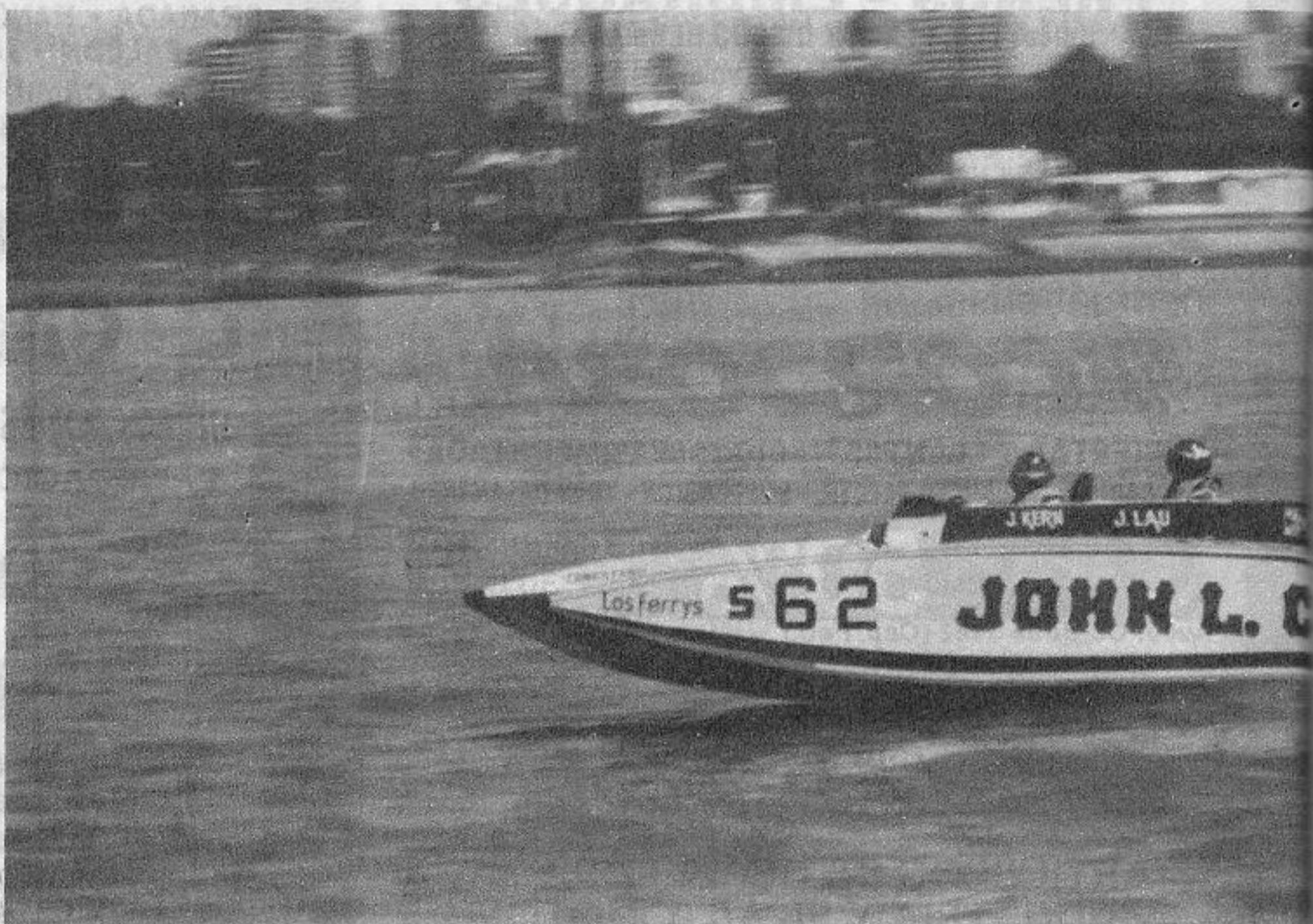
El desarrollo de esta regata organizada por el Club Náutico San Isidro en aguas del Río de la Plata, fue bastante accidentado, no precisamente por responsabilidad del club mencionado, sino por cuestiones climatológicas. Aunque seguramente habrá pilotos que no compartan esta afirmación y sostengan que hubiera sido conveniente, y hasta casi obligado, el recurrir al circuito de tormenta. Este recorrido alternativo (previsto en el organigrama de cada prueba) se pone en uso ante el agravamiento de la situación meteorológica o alguna otra circunstancia, que a juicio del oficial de día motive la necesidad de cambiar de circuito. En la oportunidad, el señor Oscar Charpin, no consideró tal necesidad. Se resolvió hacer una reunión de pilotos treinta minutos antes de la hora de largada para decidir por mantener o cambiar. Se mantuvo el diagrama original y a las 13 horas largaron las clases II y III (de 4 y 6 litros) respectivamente. Los 2 litros lo hicieron cinco minutos más tarde. Un parque de 24 tripulaciones en total se hicieron al derrotero de ésta quinta fecha, definitiva para las aspiraciones de algunos pilotos que estaban en la pelea por los títulos de las distintas clases y cilindradas. Ya consagrada nueva titular de Clase II **Viviana Aguirre Capuro**, en las demás y particularmente en los 2 litros, nada estaba (y tampoco lo está) aún definido. Diríamos que para el final de este primer certamen del año, está más que caliente la definición.

Corresponde ir cronológicamente. A medida que se iba cubriendo la primera mitad de las millas previstas para cada clase, las condiciones de vientos y agua y como consecuencia directa, de navegación, iban empeorando considerablemente. Esto fue en aumento hasta que se detuvo la prueba con bandera roja. Clasificar a todas las embarcaciones que estaban en carrera, con una vuelta menos en el caso de la clase II y con el total del recorrido a los demás.

Las voces de reclamo o de protesta se alzaron por la decisión de hacer ir a todos hasta la boya negra del kilómetro 25,2 del Canal Emilio Mitre, en la primera vuelta, luego el grupo se desmembró de acuerdo con la cilindrada.

En el momento de la entrega de premios, hecha en la sede del club organizador, todos opinaban sobre la regata, el campeonato y su definición. En cuanto a la carrera, se puede decir que estuvieron todos los que han dominado hasta ahora cada puesto y por ende, los mismos siguen en el certamen con las posibilidades intactas.

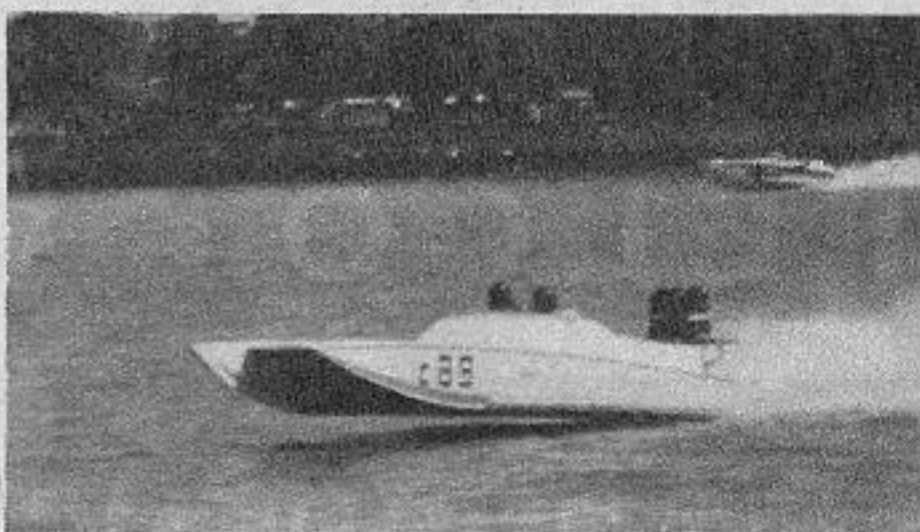
Fue eficaz lo de la señora Aguirre Capuro. Para nada sorpresivo fue el andar de **Jorge Kern** que ahora está a sólo 25 puntos de Sant'Ella con 400 puntos en juego. Fue grato volver a ver a la Pirá II en los puestos de relevancia con el manejo de Roberto Kern y Edgardo Srodek, quien nos había adelantado que con marejada iban a vol-



ver a estar en la punta. En aguas lisas da muchas ventajas de peso. Con ellos, pero más tranquilo, el Campeón Mundial se conformó con el tercer puesto que lo mantiene en la definición.

En 4 litros otro triunfo contundente de

Oscar Rodríguez. Confirmando lo óptimo del nuevo dibujo puesto en experimentación. Evidentemente la mayor eslora es importante para mantenerse sobre las olas en aguas con mucha altura. Volviendo a la actividad, Mario Pallas y su "Cach me" se que-



CAÑO DE OFFSHORE LLEVA CUMPLIDAS DOS ESCALAS, YA OTORGO EL PRIMER

RESTANTES


Por Oscar Miranda. Fotos: Ricardo Livschitz.

ORDA TRES CORONAS

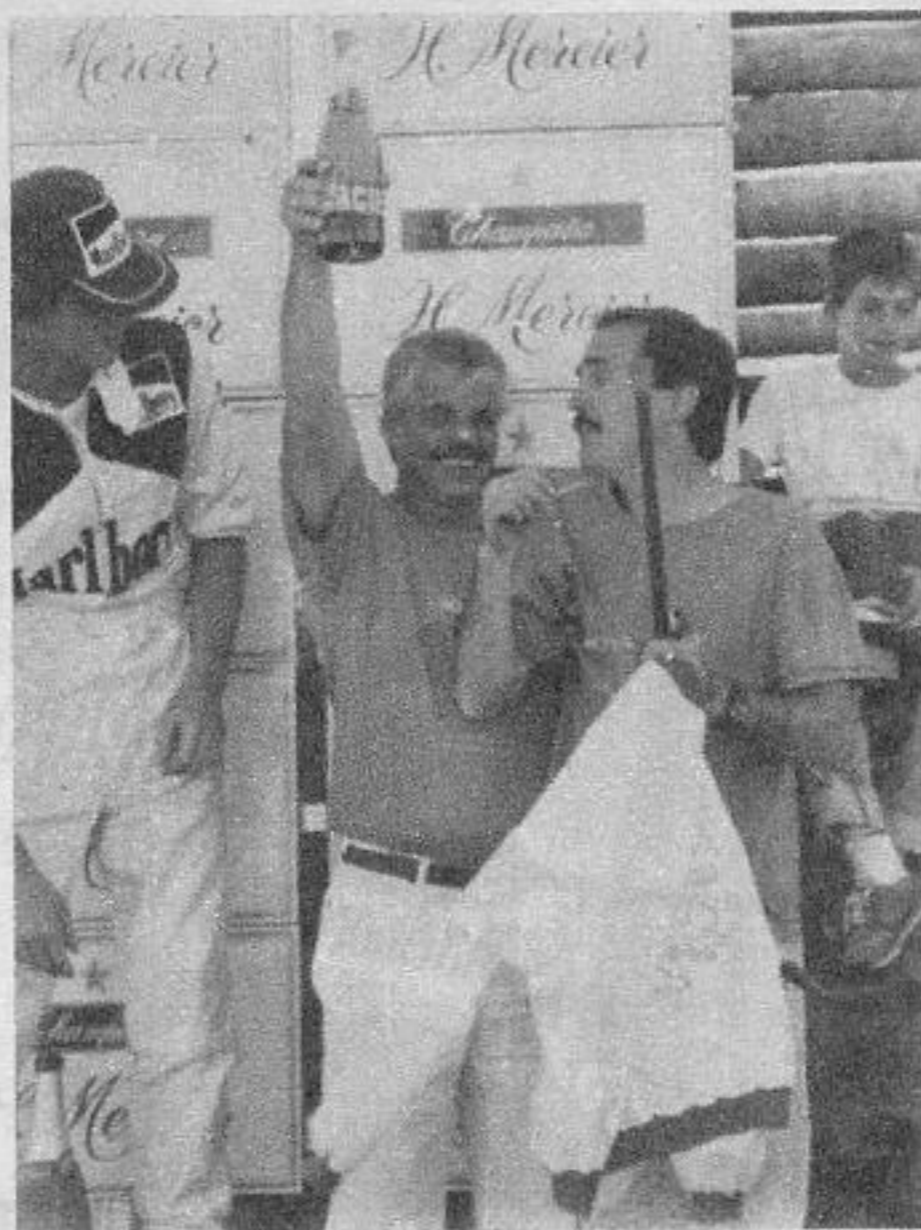


llevar el bote. Completaron con regularidad Maffei, Bradbury, que sigue sufriendo con la recuperación de la pierna golpeada y Eduardo Percz con Gustavo Ramírez llegando a su primera final del año. En 2 litros hay ahora cuatro candidatos en los 106 puntos para aspirar al título. El tercer triunfo consecutivo de los ingenieros **Calut-Tillous**, confirmó algo pregonado. Que con marejada el bote largo iba a andar mejor. Volvió a ganar, es cierto aunque en esta oportunidad con menos diferencia. Quienes los escoltaron no son improvisados y quizá por eso el acercamiento de Díaz Rodríguez-Miguel Ucciani y "Buenas Ondas". El tercer lugar de los pilotos del Chispal", Nelson Ferreira-Claudio Compagni los devuelve al clasificador y al campeonato con todo, porque ahora son segundos en el certamen a 21 puntos. El cuarto en la pelea por el título es Juan Imboden, quien al igual

que cinco pilotos más, tuvo que abandonar por roturas de botes en su mayoría. La difícil situación de navegación motivó varios daños que costaron muchos abandonos. Una lástima, por el numeroso parque que se ha logrado juntar. También para tener en cuenta, la capacidad para instrumentar otro plan de regata, cuando se plantean estas condiciones de navegación.

Se acerca ya la definición. Quedarán consagrados los campeones y sus escoltas. Unos llevarán los títulos, otros se quedarán con la satisfacción de los primeros objetivos cumplidos, y otros lamentarán lo perdido. Creemos que en definitiva todos y en particular el offshore habrán ganado. Como ganó este desafío el Club Náutico San Isidro. **Un año difícil** en todo sentido que se logra superar en la pauta de los primeros meses. Falta la última etapa. 

2



dó con el tercer puesto. La escolta del puntero fue, como casi todo el campeonato, Miguel A. Berta, en desventaja considerando la potencia de cada planta impulsora pero quizá en paridad en cuanto a la capacidad de navegación en marejada y pericia para

2. No recuperado del todo, ayudándose con un bastón, Bradbury con Iriarte, festeja con champagne y piensa en el Argentino. **3.** Calut-Tillous, que ganaron con marejada. Siguen sumando experiencia y ya están en la punta de su clase. **4.** Único título definido. Viviana Aguirre Capurro ve cerca en su futuro el Mundial de Inglaterra. **5.** Bote equilibrado y rápido para que Rodríguez-Taylor acumulen cuatro victorias.

CAMPEONATO

Campeonato Sudamericano de Offshore 1990. Clasificador para los Mundiales de Inglaterra (Clase II); Nueva Zelanda (Clases III-6 y 4 Litros) y de Argentina (Clase III-2 Litros). Disputadas cinco regatas y restan de solo una,

CLASE II: 1º Viviana Aguirre Capurro, 2000 puntos; 2º Marcos Freuler Barbol y Gerardo Lorenzino, 300 puntos.

CLASE III-6 Litros: 1º Franco Sant'Elia, 1425 puntos; 2º Jorge Kern, 1400; 3º Roberto Kern, 525; 4º Rafael Vilaplana, 225 puntos.

CLASE III-4 Litros: 1º Oscar Rodríguez, 1769 puntos; 2º Miguel A. Berta, 1469; 3º Tomás Maffei, 619; 4º Mauricio Bradbury, 427; 5º Carlos Pérez y Mario Pallas, 300; 7º Horacio Fernández, 225; 8º Miguel A. Riccietelli, 169; 9º Eduardo Percz, 95 puntos.

CLASE III-2 Litros: 1º Diego Calut, 1200 puntos; 2º Nelson Ferreira, 1179; 3º Juan Imboden y José Díaz Rodríguez, 1094; 5º Christian Bühler, 554; 6º Carlos Sarthou, 394; 7º Claudio Piercamilli, 320; 8º Carlos Mariatti, 308; 9º Orlando Larrosa, 293; 10º Oscar Ziembar, 148; 11º Guillermo Botana; 12º Alberto González Virgili, 53; 13º Mario Negri y Hernán Regnicoli, 40; 15º Salvador Egillo, 30 puntos.

CLASE III-1,3 Litros: 1º Christian Barbol, 400 puntos.
Próxima fecha: Sexta y última, sábado 28 de abril. Organiza el Yacht Club Argentino en aguas del Río de la Plata.

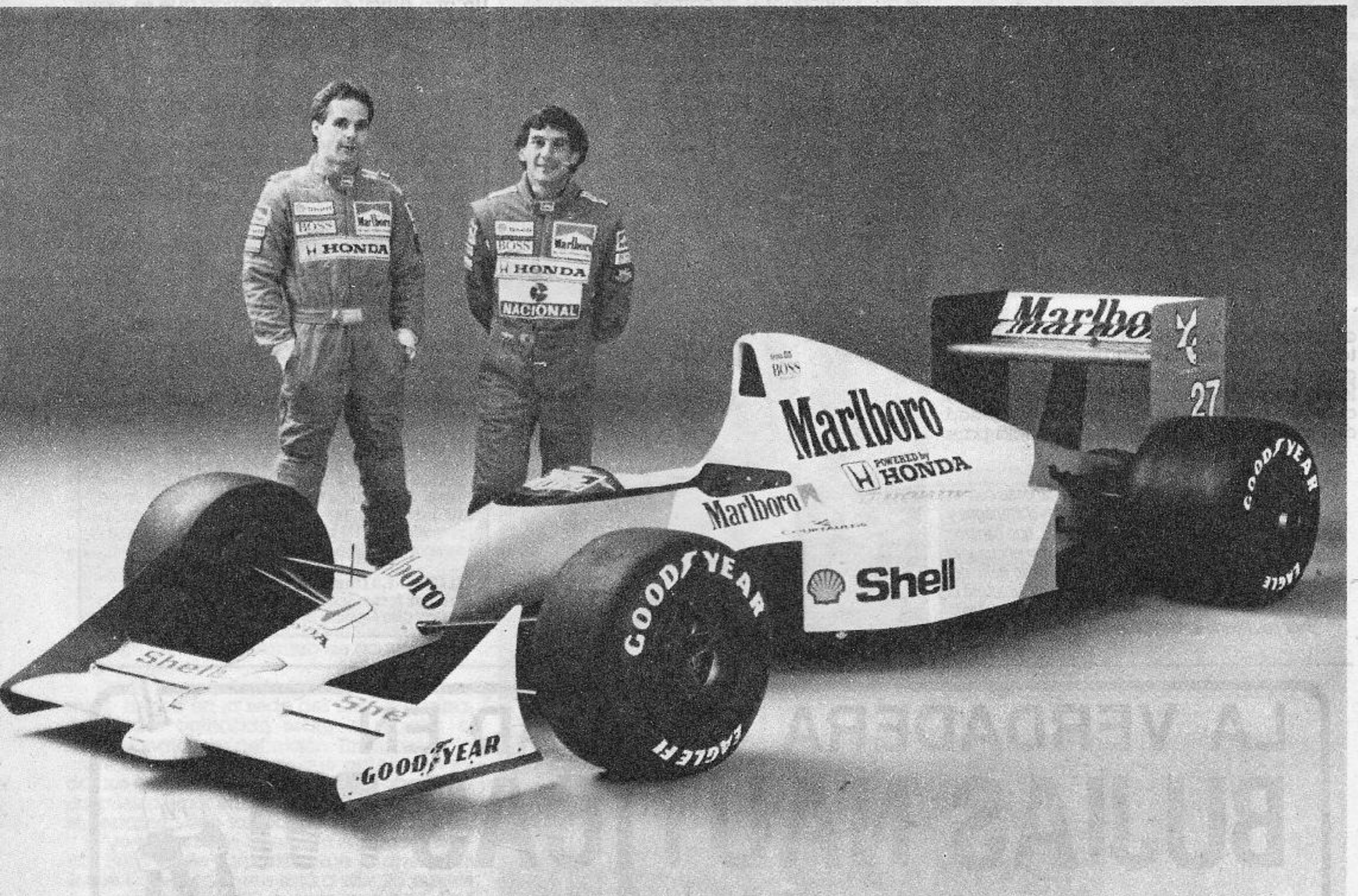
LA VERDADERA CALIDAD EN BUJIAS NAUTICAS PVI



"CON AYRTON NO PROBLEMAS... TO

En ocasión de su breve paso por Buenos Aires el ex piloto de Ferrari, hoy en McLaren junto a Ayrton Senna, confía que su relación con el brasileño es excelente, hasta ahora, y determina su convicción de que, a pesar de los rivales, su equipo volverá a ser imbatible.

Hace once años conducía uno de los camiones de la empresa de su padre, y ayudaba en la contabilidad y en los papeles. Así aprendió las responsabilidades de los hombres de negocios y los problemas y detalles de la industria... Pero quería ser piloto de carreras de autos. Lu-



Gerhard Berger -izquierda- y Ayrton Senna en pose de "compañeritos de equipo educaditos y prolijitos", en fotografía de prensa oficial del equipo, de fines de febrero pasado. Cuando el team dirigido por Ron Dennis cancelaba la conferencia de prensa y el flamante McLaren MP4/5B-Honda era difundido a través de gacetillas...

Por Silvia R. Arias
y Gustavo Arsuaga

...O TENGO ...O DAVIA "



Foto menor: Gerhard Berger durante su breve visita a nuestro país, en Retiro. Lo acompañan José Luis Clerc y dos cotizadas modelos, promotoras de la tabacalera patrocinante. Foto inferior: el austriaco en el cockpit del MP4/5B dialoga con el ingeniero de su auto, Neil Oatley, mientras otros integrantes de McLaren trabajan durante uno de los días de pruebas clasificatorias. Observar que aún hasta en el mismo chasis hay leyendas publicitarias...



chó contra la negativa de la familia, y en 1979 participó, con un Ford Escort, en una prueba de turismo. Ganó, pero recién en 1981 volvió a la actividad con un Alfasud en el Campeonato Monomarca Alfa Romeo, y en 1982 en el torneo de F-Tres Alemana. Luego incursionó en la Fórmula Tres Europea, y en 1984 fue promovido por BMW a la Fórmula Uno.

Hace once años, **Gerhard Berger** no era más que un camionero. Después de pasar por **ATS, Benetton y Ferrari**, ocupa hoy una de las butacas de los poderosos **McLaren**. Y antes de viajar a San Pablo para participar en la segunda fecha del Campeonato Mundial de F.1 1990, estuvo en la Argentina cumpliendo compromisos promocionales de la tabacalera que lo patrocina.

Amable, manteniendo siempre una distancia con todo el mundo, con cara de niño bueno pero travieso, los ojos afectados por una alergia contraída en Phoenix, en la primera cita del año de la categoría, y conciso y claro en sus respuestas, Gerhard Berger se prestó al diálogo con **CORSA**.

—Tres años en Ferrari y una gran experiencia obtenida en ese lapso. En tu opinión, ¿cuáles fueron las causas de las derrotas de Ferrari en 1987, y contra McLaren en 1988 y 1989?

—En ese tiempo yo nunca tuve un auto para ser campeón mundial. Es cierto que a veces tuve un material muy competitivo, y gané cuatro carreras con Ferrari, pero creo que McLaren es muy fuerte en el plano organizativo, y Honda tiene muy buenos motores. Creo que todas las cosas juntas son la explicación, además de contar siempre con un buen chasis.

—De todas maneras Ferrari fue una parte muy valiosa de tu vida...

—Por supuesto, Ferrari es algo especial. Es difícil trabajar con ellos, porque la prensa está todo el día observándote, y si cometes un error es gravísimo. Si haces algo mal en Benetton o en cualquier otro equipo, no se torna tan grave ni para el periodismo ni para el público, pero con todos los problemas y riesgos que pueden haber, estar en Ferrari es sensacional... Bueno, fue sensacional, super, para mí. Sobre todo lo fue trabajar cuando Don Enzo estaba vivo, porque él era un hombre especial, y estoy feliz de haber tenido la oportunidad de trabajar con él, de haber tenido un contrato con él. Ahora es diferente porque significa correr para Fiat. Alain Prost trabaja para Fiat, que es como otra empresa cualquiera, no es nada especial. La desaparición física de Don Enzo influyó mucho en el equipo desde la perspectiva que ofrece el emblema del "cavallino rampante". Pero no creo que lo haya modificado desde el punto de vista del rendimiento.

(N de la R.: la nota fue llevada a cabo antes del G.P. de Brasil y el consabido triunfo de Prost sobre la máquina roja de Maranello).

—Pero el presente se llama McLaren...

—Sí... Como decía, Ferrari es diferente a otras escuderías, pero lo más importante para los pilotos es ganar carreras, y ganar carreras significa McLaren, si uno ve lo que pasó el año pasado. Por supuesto que a veces triunfa Williams, a veces Ferrari, pero si miramos lo que sucedió en los pasados cinco años, veremos que el balance es claramente favorable a McLaren, y espero que continúe así, porque estoy sentado en uno de ellos... Más allá de cualquier consideración, lo que condiciona mi llegada a un equipo es la convicción de que el equipo puede darme un auto ganador. Eso es lo más importante. El chasis de la Ferrari era



muy bueno, pero tanto el motor como la organización de McLaren son excelentes.

—¿Cómo se desarrolló, en principio, tu adaptación al "team"?

—En términos generales bien, pero tuve problemas durante las pruebas invernales, en Estoril, donde llovió, y luego en Suzuka, en Japón, porque el auto se incendió. De todas maneras, recién estoy comenzando a conocer el equipo y su funcionamiento. Es también el principio del desarrollo de la máquina, de modo que no podemos cono-

cer todavía todo el potencial que nos brindará durante el año. Necesitamos seguir probando.

—¿Coincides con la opinión de Ayrton Senna acerca de que el pase del ingeniero Steve Nichols a Ferrari significa una gran pérdida para McLaren?

—No lo sé, yo no trabajé con Nichols, pero si Senna lo dice debe estar bien, porque él sí trabajó con él. Y si Nichols es un hombre valioso, McLaren no debería haberlo perdido.

—Un tema que no podemos dejar de mencionar es tu relación con Ayrton Senna... ¿qué nos puedes decir al respecto?

—No tengo ningún problema con él. Además, es muy temprano para hablar de esto. Los problemas pueden surgir a medida que pasa el año, en los momentos de gran competencia. Hasta ahora tengo con él una relación muy estrecha, mucho más que la que haya tenido con cualquier otro compañero de equipo. Nos respetamos mutuamente. Y no hay segundo piloto en McLaren; ambos tendremos a nuestra disposición el mismo material y libertad de acción en tanto y en cuanto no perjudique a la escuadra.

—¿Y cuál es tu opinión acerca de que un equipo tenga a dos primeros pilotos en sus filas?

—Es difícil responder a esa pregunta. Sencillamente, eso es lo que quieren los equipos. Si tenemos a un Nakajima, que es más lento, yo voy a ir más rápido y voy a ganar. Pero si lo tengo a Senna, tengo que hacer fuerza, y a su vez el otro piloto va a tratar de ser el mejor. Es algo un poco riesgoso, que se maneja siempre en el límite, pero para eso nos pagan.

—¿Qué pilotos nuevos te han impresionado más?

—No es la cuestión el que más me gusta. Uno sólo tiene algunas impresiones de algunos colegas. Hay dos o tres muy buenos, como Pierluigi Martini, Jean Alesi y Alex Caffi, pero no es sencillo decir cuál de ellos es el mejor. En Austria hay un nuevo valor al que estoy ayudando, y que se llama Karl Wendlinger. El año pasado le armé un equipo de Fórmula Tres y ganamos el campeonato alemán. Ahora está corriendo en la categoría 2000, y en Sport Prototipos en un equipo oficial. Tengo muchas expectativas puestas en él.

Las mismas expectativas, quizás, que tuvo para él su padrino, el ex bicampeón mundial **Niki Lauda**...

Y TAMBIEN DIJO

—"Nunca me sentí en desventaja con respecto a Nigel Mansell, pero cuando se enteraron de que yo dejaba el equipo le dieron una pequeña ventaja. Sucede siempre, es lógico".

—"Conozco toda la historia Senna-Balestre, pero no quiero estar metido en eso".

—"Personalmente siento una exigencia mayor durante la clasificación que en la carrera".

—"Desde que recuerdo siempre quise ser piloto".

—"Lo importante de nuestro trabajo es tener conciencia de los riesgos que se asumen".

—"Cuando no corro me gusta descansar en la playa".

—"No tengo ningún corredor favorito, pero si viese que nombrar a uno diría Gilles Villeneuve".

—"Hasta el año pasado los cambios de velocidades en la Ferrari se subían y bajaban de a uno. Por lo que escuché, ahora se puede programar para pasar de sexta a tercera, por ejemplo. No es difícil acostumbrarse al cambio automático, es más fácil de lo que parece".

—"Alain Prost es calculador, no tan rápido como Senna, pero muy inteligente y conocedor de cómo lograr un campeonato".

—"¿Ron Dennis? El mejor director de equipo del mundo".

—"Con Cesare Fiorio tuve algunos problemas, pero reconozco que a su manera trata de llevar adelante a Ferrari".

—"Estoy separado de Rosi, la madre de mi hija Cristina, que tiene 10 años".

—"Nigel Mansell es un trabajador esforzado con potenciales dotes de campeón, pero que hasta ahora no pudo llegar al título. Por algo será".

—"Ya no me ocupo personalmente de la empresa de transportes. Mi padre, Johann, está al frente de todo porque yo debo hacer muchos ensayos, y además ahora vivo en Montecarlo".

FICHA PERSONAL

Lugar y fecha de nacimiento: Kundl, Austria, el 27 de agosto de 1959.

Grandes Premios disputados: 85

Escuderías en las que corrió: ATS-BMW, 1984; Arrows-BMW, 1985; Benetton-BMW, 1986; Ferrari, 1987, 1988 y 1989; corre actualmente en McLaren-Honda.

Debut en F.1: Austria 1984 con ATS.

Pole positions: 5

Primera fila: 13

GG. PP. ganados: 5 (México '86; Japón y Australia '87, Italia '88 y Portugal '89).

Segundos puestos: 6

Terceros puestos: 3

Cuartos puestos: 7

Quintos puestos: 3

Sextos puestos: 5

Récords de vuelta: 11

Accidentes, salidas de pista: 14

Posiciones en los Campeonatos Mundiales: 1984, 21º con 1 punto; 1985: 17º con 3 puntos; 1986: 7º con 17 puntos;

1987: 5º con 36 puntos; 1988: 3º con 41 puntos; 1989: 7º con 21 puntos; 1990 (dis-

putadas dos carreras): 3º con 6 puntos.

Foto página opuesta: Gerhard Berger respondiendo las preguntas de los cronistas de CORSA. *Pobre...* *Foto superior:* Actitud reflexiva en el rostro del nuevo hombre de McLaren-Honda. *Foto inferior:* En Brasil, Berger obtuvo un valioso segundo puesto, tras su traspie de Phoenix. En la foto lo siguen Boutsen y... Prost. Fuera de carrera se ve al Dallara de De Cesaris.

—Por último, ¿qué reflexión puedes hacer de tu accidente en Imola el año pasado?

—Ese tipo de accidentes siempre crea una situación difícil. Uno enfrenta problemas, especialmente en la cabeza, pero hay que olvidarlos y seguir adelante. Básicamente superé este trance gracias a los médicos. Hay que darle tiempo al tiempo. Me acuerdo que la primera vez que me puse el buzo después de lo ocurrido, se me pusieron los pelos de punta. Es difícil, pero uno tiene que volver a la pista...

En su opinión, que por otra parte no escapa a la generalidad, recién podrá darse un pronóstico de lo que sucederá en esta temporada después de Imola o de Montecarlo, es decir a mediados o fines de mayo. Sin embargo, después de Interlagos puede aventurarse, sin riesgo de caer en el error a juzgar por lo visto, que el hasta ahora aplastante dominio de los McLaren-Honda cuentan con el contragolpe de un equipo Ferrari que ha demostrado poseer un equilibrio incipiente pero seguro en sus autos. Y las palabras de Berger rubrican un panorama alentador a nivel del espectáculo que la Fórmula Uno brindará en 1990: "Creo que la diferencia será más pequeña este año, especialmente en lo que concierne a los equipos con neumáticos Pirelli, que para clasificación tienen gomas muy rápidas, con muy buen agarre. Goodyear va a tener que esforzarse. Y eso es bueno, porque es lo que la Fórmula Uno necesita. Pero espero, confío en que nosotros estemos al frente, y que seguiremos primeros en el resto de la temporada".

En Interlagos, con su segundo puesto, seguramente Gerhard Berger habrá creído con más confianza en sus posibilidades y las de su equipo (sobre todo después del error confeso que cometió en Phoenix), pero seguramente también tendrá más claro que su rival más encarnizado es su propio compañero de equipo, un Ayrton Senna que, para fortuna del austríaco, cuando comete errores los paga muy caro...



La radio de Buenos Aires.



95.9

FM TANGO

Buenos Aires sonríe y usted también, porque ya se está escuchando FM Tango. La primera radio en frecuencia modulada dedicada al tango, todo el día. Tango de ayer, de hoy y mañana, con tecnología de sonido de última generación. FM Tango. Todos los intérpretes, autores y hechos que tienen que ver con nuestra querida ciudad. Más todas las noticias.

Y un permanente servicio a la comunidad. ¿Quiere saber en qué esquina la encuentra? Derecho viejo por FM, hasta el 95.9 del dial. FM Tango. Siéntala con el corazón mirando al sur, al río, al arrabal o al centro. Porque FM Tango es la radio de Buenos Aires. Desde Buenos Aires para todo el país.

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

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

Sábados abierto
todo el día

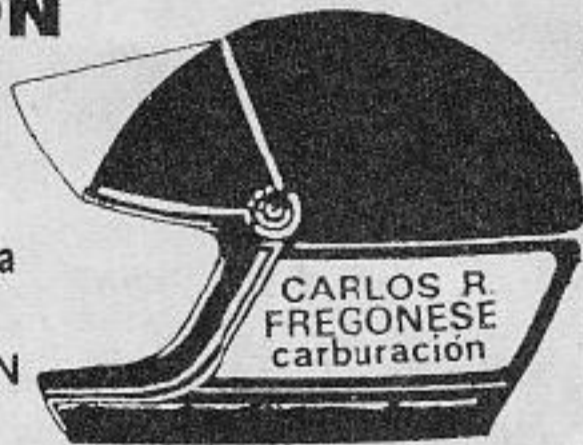
MUÑECAS 1046. Bs.As. TEL. 854-0688

CARBURACIONVENTA Y REPARACION
DE CARBURADORES
HOLLEY-SOLEX

- Afinación 10.000 Kms. de Garantía
- **ANEXO: MECANICA**
- BUJIAS P.V.I. COMPETICION

Envios al Interior

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

*** FRENS * EMBRAGUES * CARDANES ***

- BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS
- E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS
DANIEL**ATENCION: SOLUCIONE SU PROBLEMA DE CARDAN
EN FORD SIERRA Ó TAUNUS20 AÑOS DE EXPERIENCIA Y SERIEDAD AVALAN
NUESTRA TRAYECTORIA AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR
Prov. UNIDAS 4618 • TEL. 651-9936 • SAN JUSTO**Liger**
PLUS 2000**CHASSIS
DE KART**

de Daniel y José Hanhcik

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

Avda. A.ALCORTA 1782

(1283) • CAP. Tel. 23-6143. FAX 26-1616/26-1108

POTENCIAMOS

- * REGATTA * FIAT UNO * ESCORT *
- * LINEA RENAULT

EN BANCO DE PRUEBA PROPIO CON LA POTENCIA
GARANTIZADA Y A SU VISTA**SUSENSIONES ESPECIALES****CIGAMA**
PERONE

de Ernesto Perone

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

**PASTILLAS
DE PUNTA****LITTON®****PASTILLAS
PARA FRENO
A DISCO****COMPETICION**

Fábrica

República de Israel 3717.

V. Piaggio. San Martín.

Tel 757-6688; 755-7184

**Benini
Escap**• ESCAPES
ESPECIALES• JAULAS
ESTRUCTURALES
DE COMPETICION• PINTURAS
PARA ALTA
TEMPERATURAENVIOS AL
INTERIORMELO 4130. VILLA MARTELLI
(cp.1603) • TEL. 760-1173**PISTONES ESPECIALES**

El inicio de una leyenda

NaVellac• ALTERNATIVAS UNICAS EN COMPETI-
CION.• **TACO BAJO FRICCION NAVELLAC**
Insertos laterales que reducen temperatura,
fricción, consumo y mejoran rendimiento en
frío y caliente.• **PESO Y RESISTENCIA**

Pistones ultralivianos con refuerzos de acero.

PISTONES ESPECIALES PARA:

- MOTORES NAFTEROS • DIESEL • FIJOS • MOTOS NACIONALES E IMPORTADAS • FUERA DE BORDA • AVIONES •

CONJUNTOS NAVELLAC

ATENCION A PREPARADORES

Avda. Prov. Unidas 5555. SAN JUSTO (cp.1754) Pcia. Bs.As.
TEL. 651-1506. Nº FAX 01-651-6393

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

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

☆ ALBERTO J. DAPORTA ☆
ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES

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



- ☆ Turismo Carretera ☆ TC 2000 ☆ Rally
- ☆ TC Bonaerense ☆ Stock Car ☆
- ☆ NACIONALES e IMPORTADOS ☆

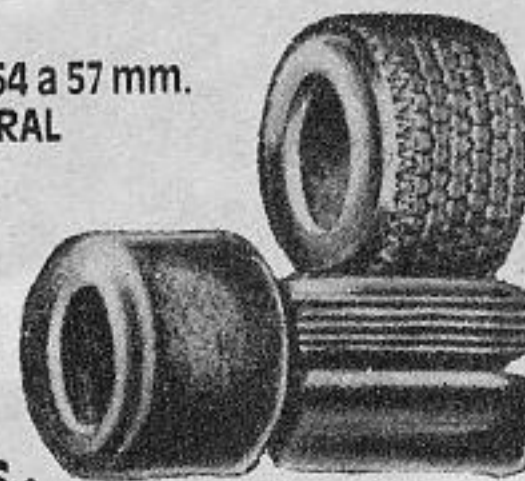
Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel. 744-6939

CHASSISEnvios
al interior
y al exteriorADQUIERALOS EN:
MANOZZO HNOS. y Cía.

CALLE 20 Nº 4833. Villa Lynch. TEL. 757-1826

**NEUMATICOS
PARA
KARTING**

- CADENAS REGINA EXTRA
- CORONAS
- PIÑONES 8mm. 3/8
- AROS DE LAMINA DE 54 a 57 mm.
- REPUESTOS EN GENERAL
- CONSULTENOS

DUROS •
BLANDOS •**TIEMPO**

"La diferencia"



"Patita" y el farol (foto mayor). Ahora ve el futuro con más claridad. El "Chivo" (página opuesta) y toda la barra de colaboradores en el taller. Los que trabajan a diario son Feliciano García, Roberto Centurión, Obdulio Rojas, Gustavo Golla y Juan C. Lorenze

el piloto & el hombre

LUIS OSCAR MINERVINO

LUZ VERDE PARA EL TESON

Por Oscar Izzo -
Fotos: Enrique Bianco
Estadísticas: Héctor
Castro Rey

A poco menos de dos años de su debut en Turismo Carretera, este impetuoso piloto que tuvo origen en el karting, se alzó con su primera victoria en la categoría, nada menos que en el Autódromo de Buenos Aires. Sepa cómo vive, cómo piensa y cuáles son los medios en los que se desenvuelve



El muchacho está ahí, sin el buzo anti-flama y el casco, aunque con ese Chevrolet azul muy cerca, inmobilizado sobre cuatro caballetes.

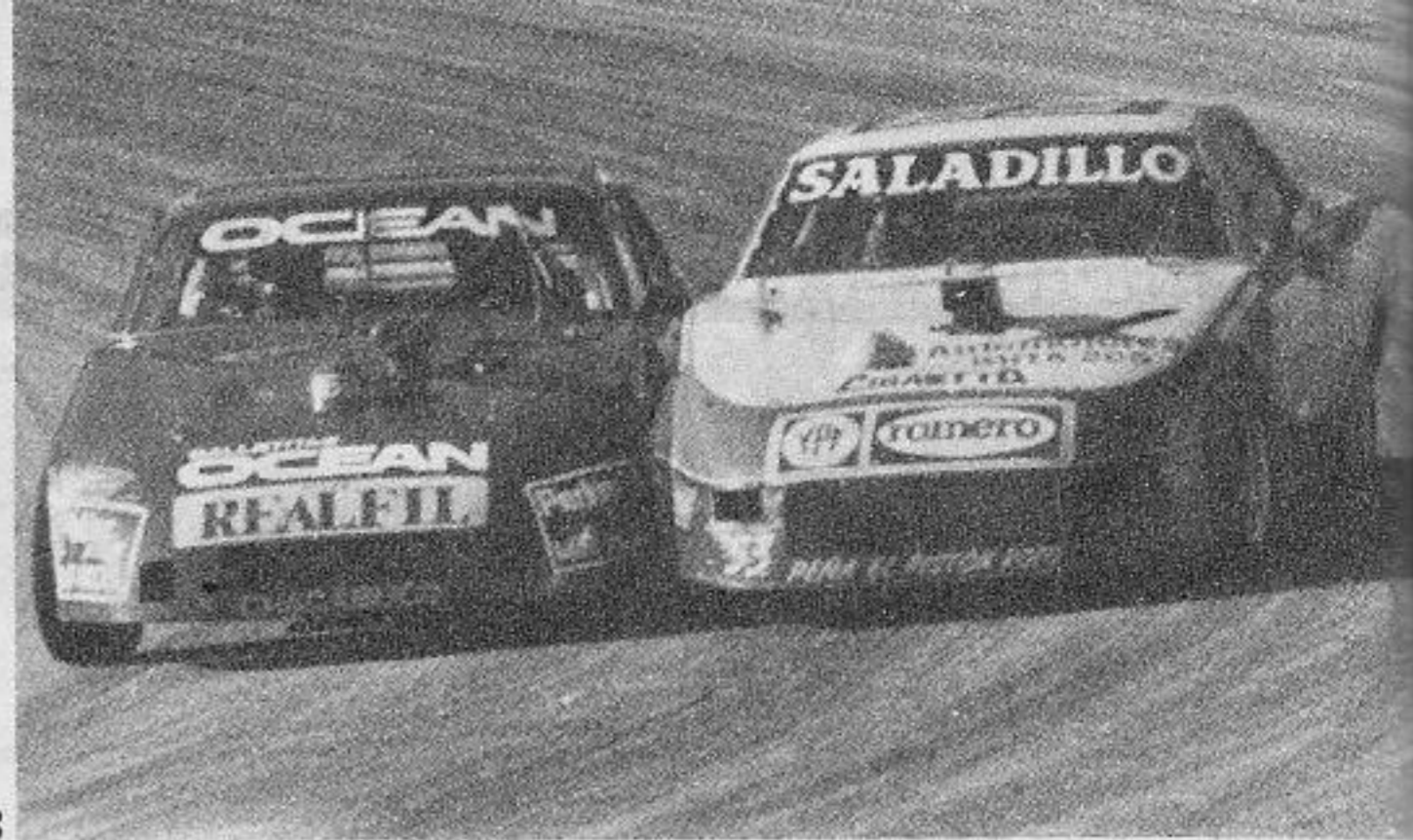
El cabello casi colorado cortado al ras,

un jean impecable, camisa y pullover. "Cuando me levanté este mañana estuve a punto de vestirme con la ropa de trabajo, pero me dije no, mejor no, porque venían ustedes y no me iba a poner a traba-

jar... Hoy charlamos y comemos un asado".

Sábado a la mañana en Chacabuco, ciudad a 200 kilómetros al oeste de la Capital Federal, con 125 años a cuestas y aire



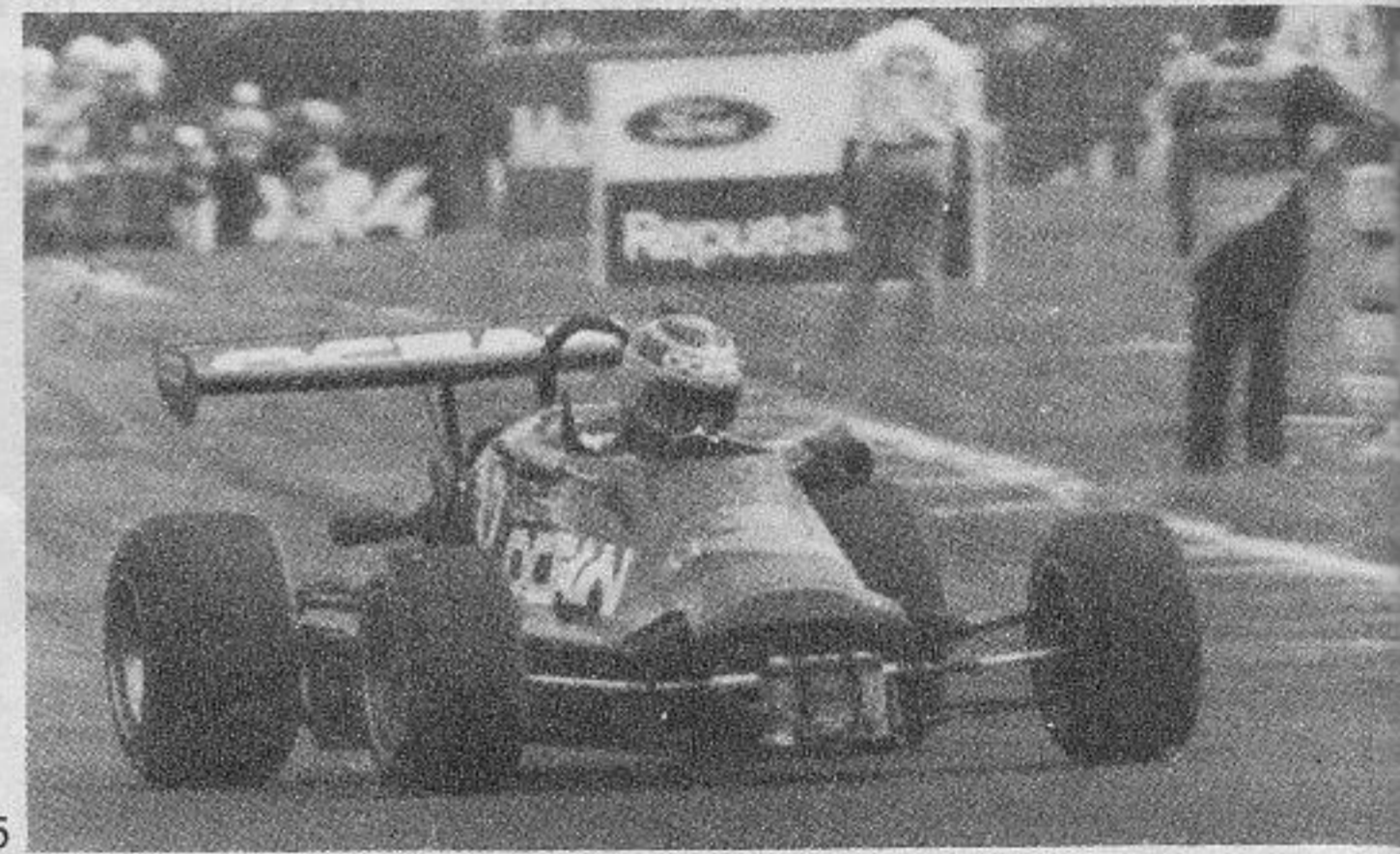
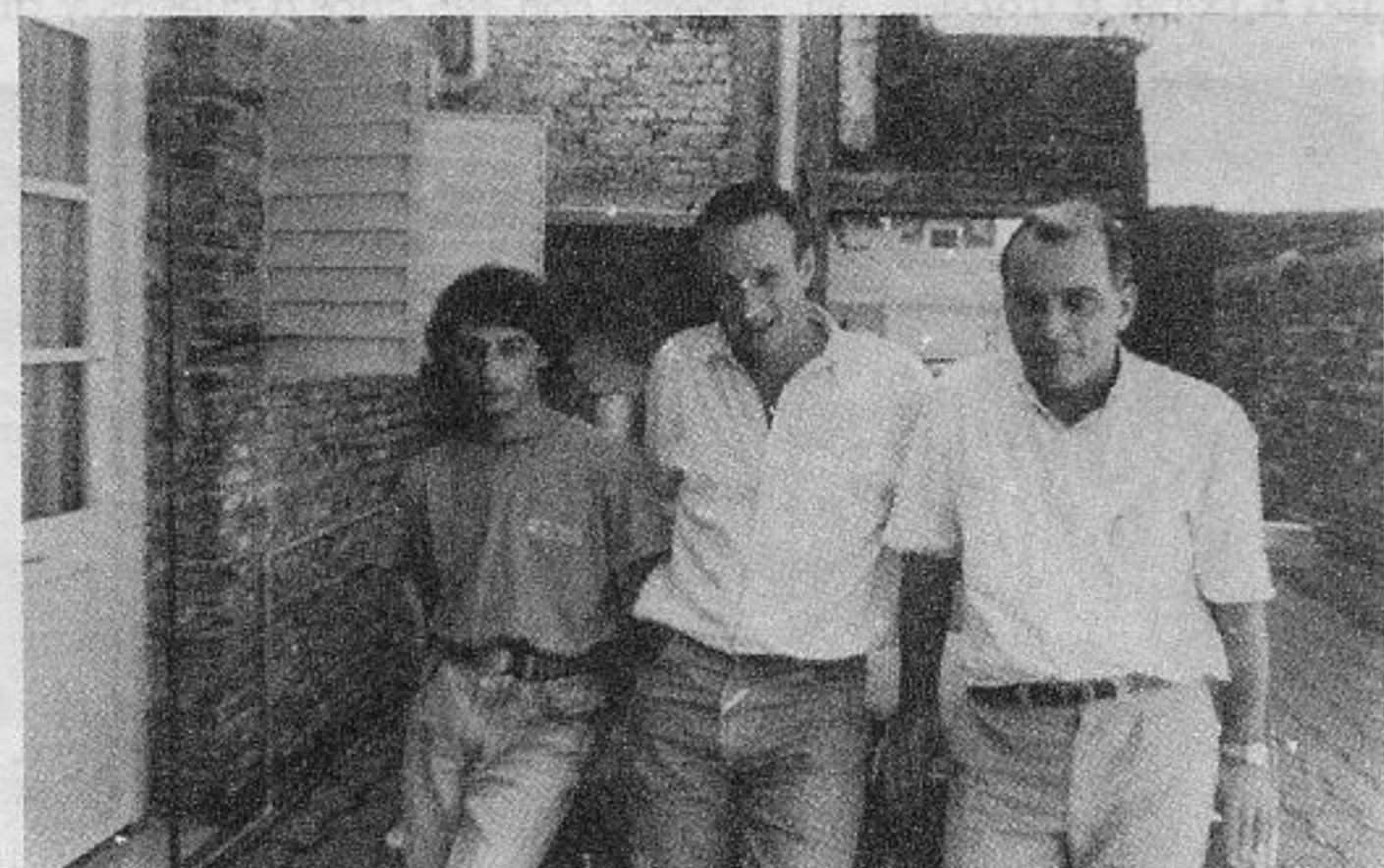
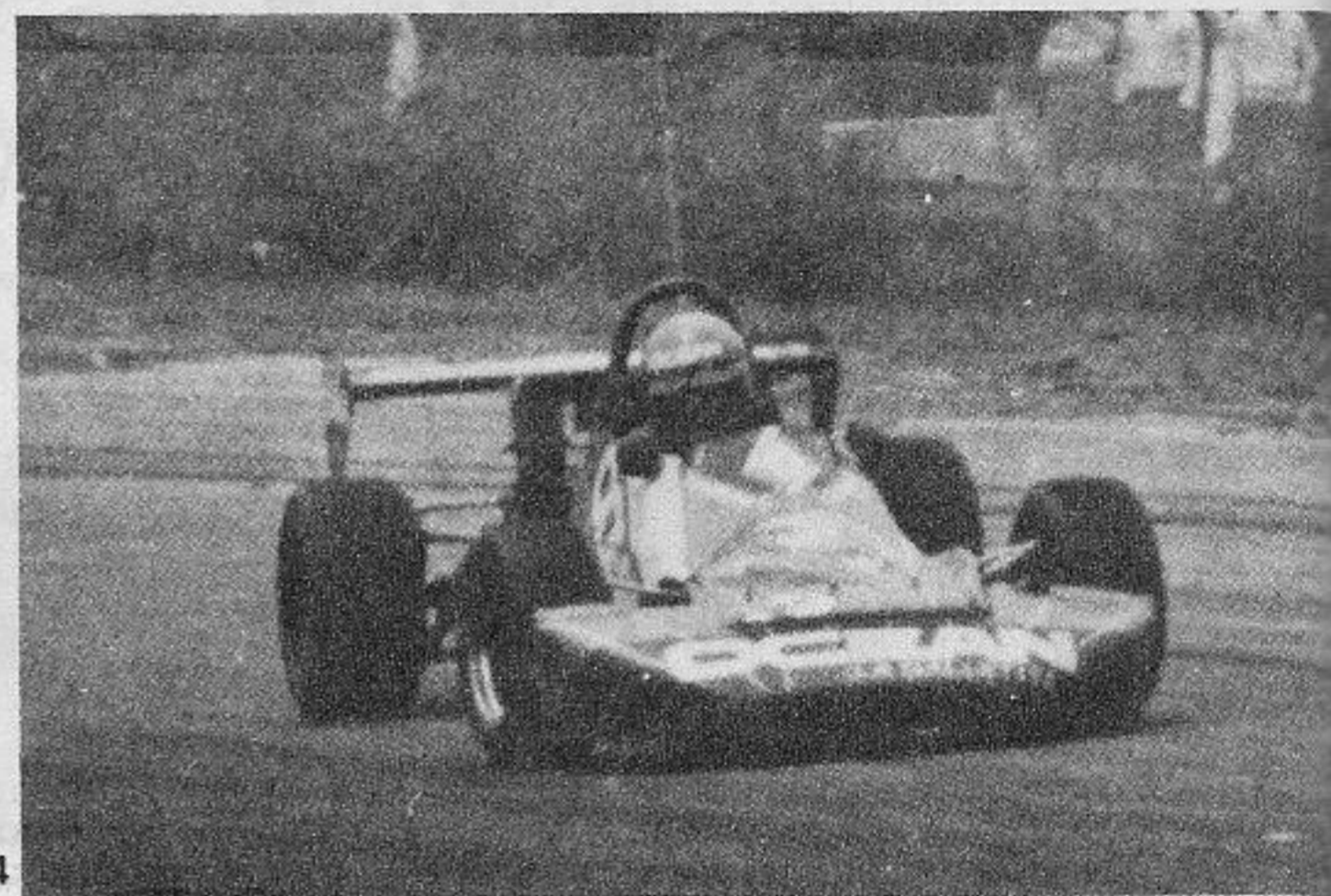


SUS TRIUNFOS

| | | | |
|---------|-------------------------------------|---------------|-------------|
| 7/10/84 | Autódromo Aldea Romana (B. Blanca) | Crespi | F. Renault |
| 12/5/85 | Autódromo General Güemes (Salta) | Crespi | F. Renault |
| 20/4/86 | Autódromo de Concordia (E. Ríos) | Berta Renault | F. Entrecor |
| 6/12/87 | Autódromo de Buenos Aires | Berta Renault | F-2 |
| 17/7/88 | Autódromo de Buenos Aires | Berta Renault | F-2 |
| 11/3/90 | Autódromo Oscar A. Gálvez (Bs. As.) | Chevrolet | TC |

CAMPAÑA DEPORTIVA

| | Disp. | 1º | 2º | 3º | 4º | 5º | 6º | Ot. | Ab. | Descl. |
|--------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| F. Renault | 30 | 2 | — | 2 | 3 | 2 | 3 | 11 | 6 | 1 |
| F. Entrecor | 10 | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | 8 |
| Fórmula Dos | 7 | 2 | 3 | — | — | — | — | — | 2 | — |
| T. Carretera | 26 | 1 | — | 1 | 1 | — | 1 | 14 | 8 | 1 |
| TOTAL | 73 | 6 | 4 | 3 | 4 | 2 | 4 | 25 | 16 | 10 |



dedor de 35.000 habitantes. En la calle Italia 84, el movimiento es incesante. Gente que pasa, entra, sale o se detiene a tirar un bocadillo sin apuro. Pasaron ya varios días desde que **Luis Oscar Minervino**, nuestro personaje de hoy, lograra su primera victoria en el Turismo Carretera. Sin embargo la euforia se prolonga y las felicitaciones se multiplican.

Inquieto, nervioso, Minervino no quiere que nada quede librado al azar... **"Che, acordate de traer el hielo. Flaco, mirá que a eso de las doce y media queremos comer. ¿A qué hora van a prender el fuego?..."**.

Un mate nos llega cordial, mientras Minervino sigue desgranando conceptos, apoyado en uno de los flancos del Chevrolet, que continuamente es objeto de una silenciosa devoción. **"Mirá, no sé... cierro los ojos y me parece que todavía estoy vivien-**

do un sueño. Creo ver a todo ese público maravilloso de Chevrolet agitando banderitas y gritando mi nombre. Recuerdo la manera en que lo pasé a Roberto Mouras y de todo lo que pensé cuando estaba en la punta, ganando nada menos que en el Autódromo de Buenos Aires y frente a los consagrados. No quería mirar a mi acompañante ni para afuera... tenía un miedo terrible a desconcentrarme y hacer una macana, como la que había hecho un rato antes y que me costó un despiste. Ni el vidrio de la ventanilla bajé. Quería esas pocas vueltas que faltaban para mí solo...".

Esa bandera triunfal que se abate poco después del mediodía de aquel glorioso domingo 11 de marzo. La vuelta de honor, el podio y luego la infernal alegría en su box, el reencuentro con todos los integrantes del equipo, con los chacabuquenses que habitualmente lo acompañan y algunas lágrimas que mojaron sus mejillas. 'Nunca pen-

sé que ganar una carrera me iba a brindar tanto. Ese domingo, cuando emprendí el regreso a mi casa, en el viaje pensé en un montón de cosas. Iba por la ruta 7 y antes de llegar a la entrada a Chacabuco empecé a ver gente y más gente. A cada kilómetro la caravana se estiraba, y cuando llegué al centro de Chacabuco no lo podía creer. Eran las doce de la noche y el festejo frente a la Municipalidad estaba en su apogeo".

En la Parrilla la leña se va convirtiendo en brasas. Sobre una gran tabla descansan kilos de carne. La larga mesa ya está tendida y los comensales empiezan a llegar, la mayoría de ellos portando un envoltorio que esconde los cubiertos y el plato. En un rincón, Don **Lorenzo Minervino**, padre de "Patita", está en otro mundo, ocupado en el auto de carrera, en el que **"siempre hay algo para hacer"**.

Por enésima vez suena el teléfono... Mi-



1. Con su padre Lorenzo, quien colabora entusiastamente en los trabajos sobre el Chevrolet. 2. Minervino flanqueado por Alejandro De Bello (izquierda), su acompañante, y por el ingeniero Mario Lalla, Intendente de Chacabuco. 3. En Balcarce el 27/6/88, cuando debutó con el Chevrolet "aplaudiéndose" con Elias Aversi. 4. En Río Cuarto con el F.R., en situación comprometida y corrigiendo. 5. En Concordia el 20/4/86, cuando ganó en la F. Entrecor su primera competencia, aun con la trompa del Berta-Renault deteriorada. 6. En la estación de ferrocarril de su ciudad, Chacabuco, que el día de la primera victoria de "Patita" en Turismo Carretera, lo recibió con bombos y platillos... en un festejo que se extendió hasta más allá de la medianoche.

nervino va a atender y vuelve. "Era el 'Tono' Constantino, me llamó desde Balcarce. ¡Qué gran tipo!... a él y a Tulio Crespi nunca voy a terminar de agradecerles todo lo que hicieron por mí. Y lo que es más importante, desinteresadamente. Yo soy una persona agradecida y tras esta victoria consideré casi una obligación retribuir todo lo que recibí para poder llegar a semejante halago. Y entre ellos están CORSA, Carburando y Campeones, quienes siempre me apoyaron".

El llamado a la mesa no se hace repetir... Cerca de cincuenta allegados silenciosamente comienzan a ocupar sus lugares en la larga mesa, mirando de reojo hacia la parrilla. Llegó la carne y entre costilla y costilla Minervino nos comenzó a dar detalles de su vida. "Nací aquí en Chacabuco, el 13 de noviembre de 1959... mi infancia fue tranquila y me recibí de Técnico Mecánico en 1978. Un año antes ya comencé a dar

mis primeros pasos en el automovilismo con un karting hecho por mí. Después vino el período de la conscripción y me tocó ir a Río Gallegos. Cumplido el servicio militar volví para seguir con el karting, pero después, en 1981 me fui nuevamente a Río Gallegos a trabajar -junto a mi padre- de mecánico. Mi viejo se volvió al poco tiempo y yo me quedé allí, ya que me había comprado un Fiat 600 y tenía que pagarlo. Regresé al año y medio y continué con el karting, hasta que en 1983 corrí en pareja con Gustavo Mancuso algunas carreras en Turismo Nacional con un Fiat 1300, y posteriormente, en ese mismo año arranqué en la Fórmula Renault, en la que debuté con el número 78. Después vino la Fórmula Entrecor, que más tarde se llamó Fórmula Dos Nacional y una serie de hechos culminaron con una suspensión del Automóvil Club Argentino. Estuve parado bastante tiempo, sin embargo en ningún momento pensé en dejar de correr. Me quedaba la opción de Turismo Carretera, aunque íntimamente pensaba ¿cómo me voy a sentir arriba de esos botes?... Fui a la A.C.T.C. para gestionar la licencia, pero me dijeron que ellos tenían un acuerdo con la C.D.A., y que yo era un tipo conflictivo. Luego, felizmente todo se solucionó y el 27 de junio de 1988 debuté con este Chevrolet en una carrera en Balcarce. Me acuerdo que tenía el número 168".

Vehemente, Luis Minervino se fue asimilando a la nueva especialidad. Autos de características absolutamente distintas a las de los pequeños "pur sang" que hasta no hace mucho había manejado. Con el tiempo se fue serenando, aunque no del todo. Sin embargo está en la senda y fundamenta su filosofía de manejo de esta manera: "Siempre quiero ser un poco más agresivo, y si me toca volver con el auto en una bolsa, mala suerte. Te confieso que desde que empecé a correr en T.C., arengaba a la gente de mi equipo para que trabajara diciéndole: 'en la próxima, ganamos'. Pero pasaban las carreras y el triunfo no llegaba, entonces me preguntaban '¿y, para cuándo, Patita?...'. Felizmente ahora se me dio y si bien a causa de ello tengo más responsabilidades, también es cierto que las presiones en ese sentido ya son menores".

A pedido de Bianco la foto familiar, con su esposa María Luján Conte y con Antonella, el pequeño retoño de apenas medio año de vida, y en los ojos de Minervino, vivaces, se adivina algo de chochera. La charla casi dejó de ser entre cronista y reportero. Varias sillas se ubicaron en derredor, y mientras alguien se encargó de que el vino no faltara, otro deslizó: "explícale por que te dicen 'Patita'...". "Ese apodo viene de cuando era chico. En la escuela me decían 'Patita de mixto puro nervio'... porque era inquieto, de piernas flacas, y siempre andaba a los saltos. Con el tiempo la frase se fue achicando y me quedó solo Patita... Sí, soy nervioso, lo reconozco. Cuando corro, bajo del auto todo dolorido, porque a pesar de que el acelerador tiene un tope y más de allí no va, igualmente hago fuerza con todo el cuerpo para pisarlo... Qué sé yo... soy así, temperamental, aunque en ese sentido creo que me estoy aplacando".

El sábado ya está pegando la vuelta, dando paso a las primeras sombras. Las calles de Chacabuco cobraban vida y el boliche de uno de los integrantes de la barra


MINERVINO DIXIT

- "Nunca duermo la siesta... paro a las doce para almorzar y vuelvo al taller a las dos de la tarde".
- "Ganar esa carrera en Buenos Aires me dio la tranquilidad necesaria como para encarar esta temporada de otra manera".
- "A partir de ahora voy en busca del uno... si no lo consigo me da lo mismo tener cualquier otro número".
- "Nunca me voy a cansar de agradecerle a Antonio Constantino y a Tulio Crespi todo lo que hicieron por mí. Al primero por la gran mano que me dio, y al segundo, porque desinteresadamente, me brindó todo tipo de consejos para tener un chasis impecable".
- "El auto lo hago íntegramente en mi taller".
- "Para mí, CORSA es la Biblia... gracias a ustedes pude conseguir varias publicidades".
- "En ningún momento pensé que podía ganar la carrera de Buenos Aires".
- "Los días siguientes al que gané, este taller fue la locura. Vino cualquier cantidad de gente, y ni te digo todos los que me llamaron por teléfono. Esa es la magia que tiene el Turismo Carretera".
- "Sí... aquí en Chacabuco predominan los hinchas de Ford. Pero yo corro con Chevrolet e igual tengo mi hinchada".
- "Mi padre es un león trabajando en el taller. Hace de todo".
- "Recién ahora me estoy acomodando económicamente".
- "Hay muchos que quieren que me pase a Ford, pero yo voy a seguir siendo fiel al 'Chivo'".
- "Yo también tengo un acompañante 'ultraliviano'... Pesa 47 kilos".
- "Cuando corría en Fórmula Renault, venía a pesar el auto a la balanza de la estación de ferrocarril".
- "Antes veía al Turismo Carretera bajo otra óptica. Pero hay que estar dentro de la categoría para apreciar todo lo que ella significa".
- "Estuve casi un año parado y jamás pensé en dejar de correr".
- "Aquí en Chacabuco se hace todos los años la Fiesta del Deporte Nacional. La organizan la Secretaría de Deportes y el Centro de Periodistas, y en la terna para elegir al mejor deportista, siempre hay un piloto".

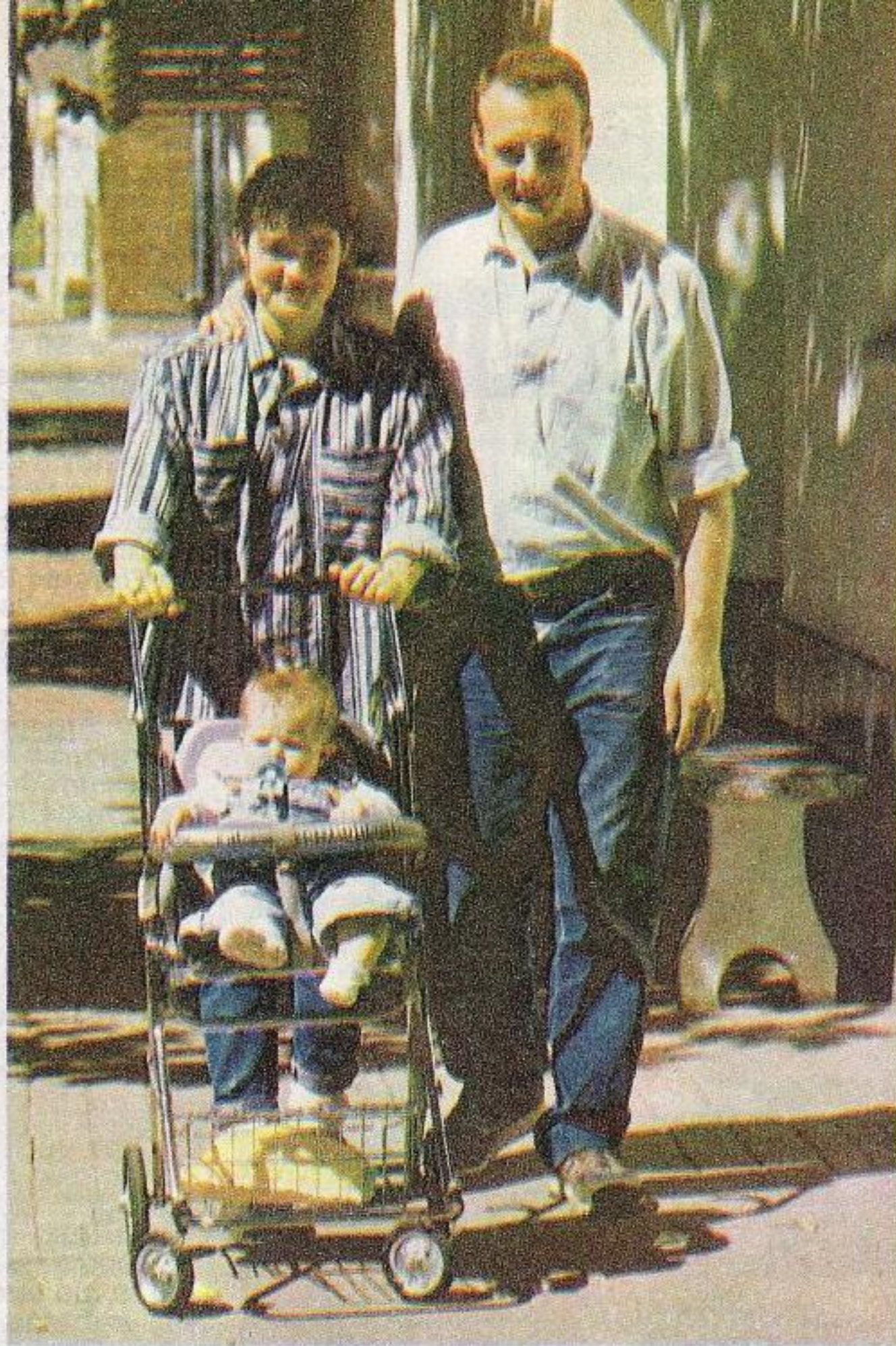
de Minervino sirvió para "la del estribo". Allí, entre el torbellino de palabras sobresa- le la voz del piloto. "A pesar de que Chacabuco es una ciudad 'fordista', yo soy hinchado de Chevrolet a muerte. ¿Otro deporte?... no. Jugué un poco al fútbol cuando iba al secundario y soy simpatizante de River, pero lo único que me gusta de alma es el automovilismo. Y si bien en Chacabuco abundan los corredores, ya que tenemos a Urretavizcaya, Mancuso, Espinosa y 'ex' como Arnoldo Ferraro o Elguea Román, también hay cultores de otros deportes, como los futbolistas Sergio Vargas, Sergio Dopazo, Jorge Yeber, Oscar Ortiz, Hugo Coscia, Daniel Passarella, el boxeador Sergio Liendo, el nadador discapacitado Pablo Videla, los hermanos Ross en paleta y el ciclista Isidro Cantoni".

Así es y así piensa Luis Oscar Minervino. El "Patita de mixto puro nervio" que en la

horquilla del Autódromo de Buenos Aires "acostumbrado al fórmula doblaba frenando" para pasar nada más que a Roberto Mouras y marchar hacia su primera victoria en el Turismo Carretera tras apenas veinticuatro participaciones. Ahora los hinchas del "Chivo" tienen un nuevo ídolo, y hasta los de Ford se alegraron y vivaron también aquella victoria, lograda casi sin medios económicos.

Indudablemente, Minervino encontró el vía libre para su tesón... 

Trabajando en el taller (abajo). Paseando con su esposa María Luján y su hija Antonella (derecha). El Chevrolet (foto mayor) que, tras la victoria, recuperó la publicidad que le estaba faltando. "Ahora tengo menos presiones".



TENGALO AQUI AL MISMO PRECIO QUE ALLA!

Y... LO QUE NO TENEMOS SE LO TRAEMOS.



FILTRO DE AIRE LAVABLE



ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTA Y DISTRIBUYE **LOFANO E HIJO** Yrigoyen 2011-Ciudadela Tel. 653-7480/2223 Exp. zona centro Uruguay 827 - Cap. Fed.

REVIGAL

EN LAS MEJORES CASA DEL RAMO

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



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

POT ESCAPE PARA POTENCIADOR PARA CICLOMOTOR

OKiller

J. B. JUSTO 3525. CAPITAL 582-5143

583-1961

ENVIOS AL INTERIOR

Alfa Romeo

SERVICIO Y REPUESTOS PRESENTA SU GUARDABARRO **GTV SIMIL ORIGINAL CON FIBRA VETRORESSINA**

ACCESORIOS NUEVOS Y USADOS

ZUFRIATEGUI 783 V. LOPEZ TEL: 795-6963

Ferrea

RACING COMPONENTS

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

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

Tato Ferrea atenderá su consulta personalmente **NUEVA DIRECCION**

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

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

Acoyte 915, Piso 6 "C" (CP 1405) Capital **TELEFONO: 982-5685**

LA CASA DE LAS BUJIAS

CHAMPION-BOSCH
LODGE-MOTORCRAFT-AC
NGK-NIPPONDENSO-GOLDEN LODGE



BUJIAS INCANDESCENTES S.P.A.C.O.

BUJIAS DE COMPETICION

AUTOMOTOR-KARTING
MOTOS-NAUTICA

MOTOSIERRAS-CORTADORAS DE CESPED
MOTORES ESTACIONARIOS-COMPRESORES-INDUSTRIAS

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

ENVIOS AL INTERIOR

POLARIZADO CON POLAR-CAR

5 BUENAS RAZONES PARA OBTENER 5 GRANDES VENTAJAS

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

EXIJA POLAR-CAR Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYRREDON

854-5926

corsa a fondo

FORMULA TRES SUDAMERICANA EN EL AUTODROMO

DE MENDOZA (15/4/90)

Por Néstor Carbia. Fotos: Juano
Fernández y N. C.

Shell



Shell



**ROLINEAS
ENTINAS**



Justamente en la tierra del buen sol y del buen vino, la categoría ofreció un espectáculo como para celebrar... y como para volver sobre él

DIGNO

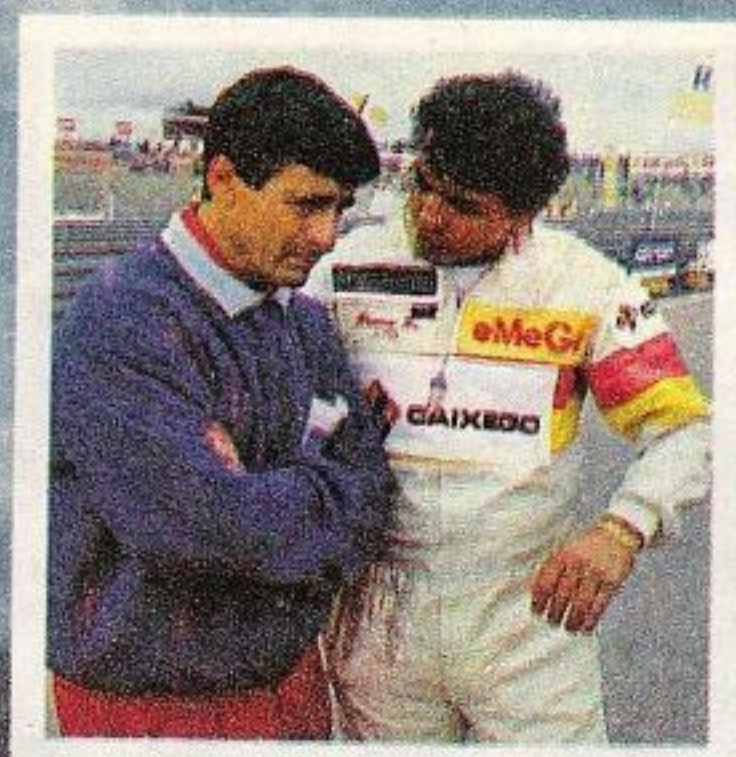
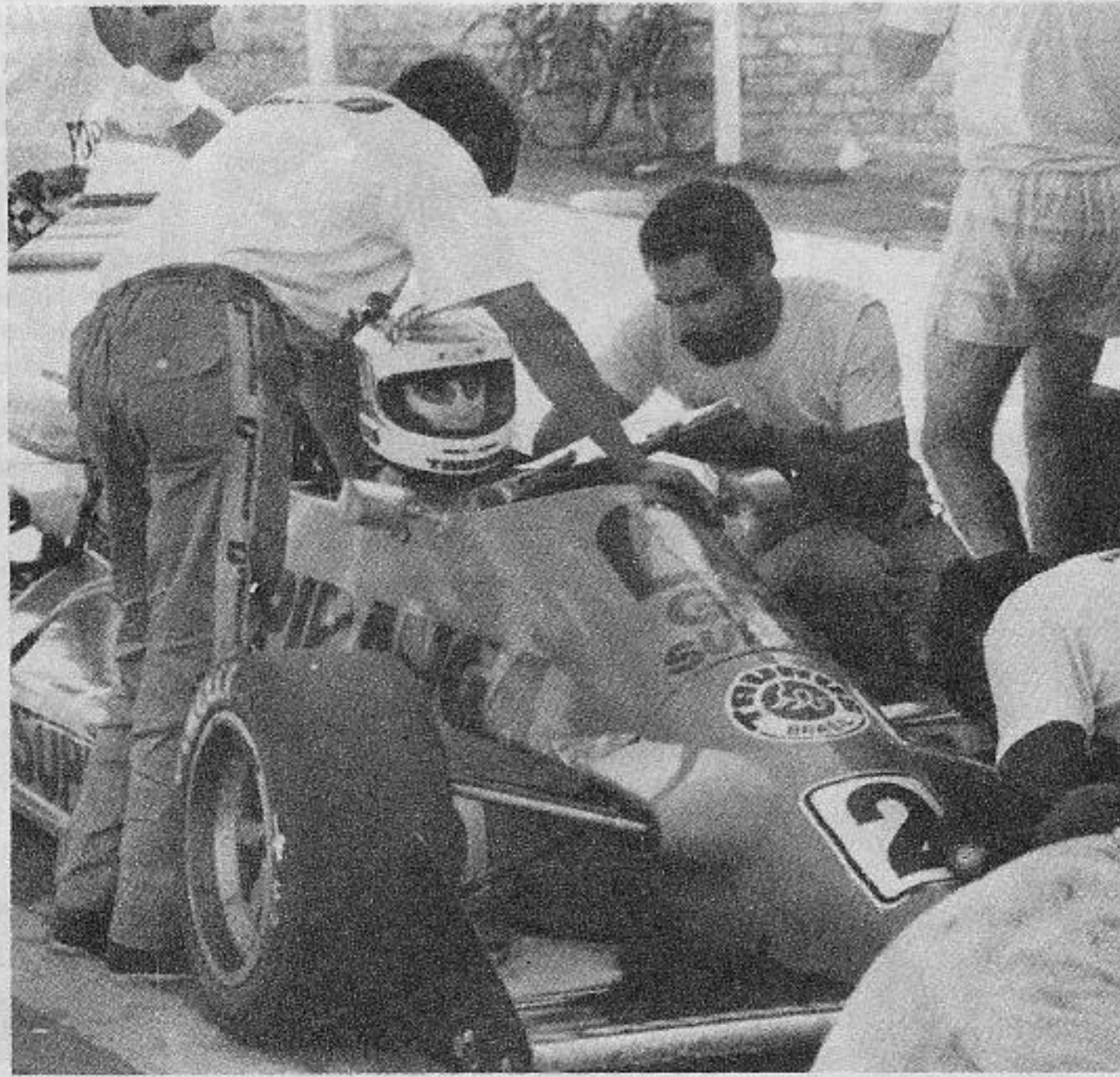


Foto mayor: Largada con Risatti por la derecha, buscando el radio de la primera curva. Más atrás ya se insinúan Néstor Gurini por el centro y, por la izquierda, "Alencar Jr." Arriba, izq.: Segunda presentación del Reynard de Kissling, coronada con un triunfo. Arriba, der.: "Alencar Jr." en diálogo con el jefe del equipo Sommi-YPF, Raúl Aparicio. El Dallara-Alfa Romeo del citado team le permitió al brasileño alcanzar el sexto puesto... aunque iba a más.



DE UN BRINDIS

1. Leonel Friedrich "chequea" junto a su nuevo "patrón" José Sabah, la planilla de tiempos durante la clasificación. Recién en las pruebas matinales del domingo el brasileño encontró el equilibrio de su Reynard. Un toque con Kissling frustró lo que pudo ser una interesante carrera. 2. Beloso al frente de un compacto lote. Detrás Gurini, ya con una vuelta menos, aventaja a "Alencar Jr.", quien posteriormente se quejaría de esta actitud de su coequipier.



a LUIS BELLOSO Y EQUIPO



Por la soberbia tarea realizada por ambos pese a perder la hora del 2º entrenamiento del viernes y parte de la primera sesión clasificatoria, a raíz de un cambio de motor. El sábado ya estaba a punto de ir a pelear por la vanguardia al quedar cuarto a 49/100 del "poleman" Gurini, quien declaró que uno de los rivales al que más temía era a Beloso. La tanda restante del sábado y los tanques llenos sirvieron para terminar de afinar todo. En carrera fue un torbellino, cuando se desembarazó del pelotón de los duros, buscó a "Alencar Jr." y Risatti con decisión, los pasó y se fue hacia una victoria inapelable. Sólo el acelerador trabado -su mayor rival- se la pudo quitar. Impecables él y el equipo.

Completando una muy buena tarea general del equipo de San Fernando, y llegando a la punta del toreo junto con el ganador de la carrera, **Guillermo Kissling**.

Tampoco puede pasar por alto lo realizado por **Leonel Friedrich**, quien llegó a estar a sólo 2 segundos de la punta tras haber partido muy atrás, hasta que tuvo el toque con Kissling y debió entrar a boxes para cambiar la trompa. Otra buena demostración técnica del piloto y del equipo uruguayo SPS. Al mismo nivel está lo realizado por quien fuera su subcampeón en 1977, **Fernando Croceri**. Después de revertir un fin de semana adverso, que por suerte para él y su gente, sólo duró hasta el domingo a la mañana y se enderezó para la carrera. Avanzó hasta el quinto lugar, quedó a 1.8s de la vanguardia y allí volvió la "mano negra" al pincharse el neumático T. D. y perdió la gran chance que tenía de ganar un puesto que ya estaba peleando en el pelotón de los "duros", que ya mencionamos con la excepción de Friedrich. "**Alencar Junior**" también hizo una carrera interesante. Aunque quizá se haya presionado mucho a sí mismo cuando alcanzó la punta y sobre todo cuando vio que podía doblegar a su coequipier Gurini y cometió entonces algunos pequeños errores que gradualmente lo retrasaron. Gurini estaba para una carrera impecable hasta el sábado, después de haber dominado en los entrenamientos y ambas sesiones de clasificación, luego de haber conseguido con un cambio en la convergencia y un acortamiento de la quinta

Afonso Giuffone: "Después de superados los problemas que tuvimos en la clasificación el auto quedó impecable, el equipo trabajó bien y eso me permitió hacer una de las carreras más disputadas de mi vida".

CORSA: ¿Cómo viste el nivel de la F. 3 Sudamericana ahora, desde dentro y peleando cada puesto?

A. G.: "Creo que tiene un solo problema en relación a las europeas. La diferencia de aportes económicos. Esta, con el dinero que hay en Europa, sería la mejor del mundo. Esta es más competitiva. Por lo menos es la mejor de las promocionales que yo vi allá donde corrí. Los pilotos no tienen el buen nivel general que hay aquí y los equipos sólo uno o dos por país".

El comentario anterior (sic) fue el final de un reportaje que hicimos al promisorio y juvenil piloto paulista ingresado al equipo INI. Quizá sus palabras sólo servirían para definir como fue la carrera de Mendoza. Y estamos hablando de quien llegó tercero y no de quien podía tener la euforia del ganador. También de un joven de 21 años a quien tal posición debería conformar totalmente. Pero es la síntesis de la competencia cuyana. Porque al comentario y a la carrera que hizo Giuffone -largó 9º, retrocedió hasta 12º en la largada y llegó 3º-, debemos agregar la soberbia faena de su compañero de equipo, el gaúcho **Cezar Pegoraro**, que hizo un trabajo espectacular, peleando todas las posiciones con "Alencar Jr.", Gurini, Kissling, Beloso, Friedrich y Stefani.



16 de los pilotos que protagonizaron la segunda fecha del torneo de F.3 Sudamericana, posando en los boxes del autódromo mendocino. **Abajo, izq.:** Néstor Gurini en una de las tantas paradas en boxes, en búsqueda de la ideal puesta a punto que le permitió lograr la "pole". En carrera un toque con Risatti torció el spoiler izquierdo de su Dallara. Posteriormente abandonó. **Abajo, der.:** Ricardo Risatti a punto de subir a su Reynard. El octavo puesto final, seguramente no refleja la gran labor realizada durante todo el fin de semana. El hombre de Laboulaye luchó por el primer lugar y se mantuvo en él hasta la vuelta 23.



marcha, una notable puesta a punto en su Dallara-Alfa Romeo. El domingo a la mañana probó andar detrás de otro en la succión, única circunstancia que desconocía del equilibrio de su auto. Aparentemente por la respuesta que nos dio, afirmativa en el final, parecía que le preocupaba mucho no largar en punta como para escaparse tras la partida. No lo consiguió, largó un instante después que Risatti, quien comandó con autoridad y le tapó todos los huecos. Quizás bloqueando excesivamente en los frenajes, pero según dijo era algo controlado para compensar lo que perdía en el retome donde no transitaba bien. Lo concreto es que el pelotón de atrás comenzó a acercarse, Gurini a impacientarse, y quizá cuando decidió intentar el "sorpaso", no


era el momento más oportuno. Conclusión, se fue a boxes con el spoiler dañado por el roce con Risatti y si bien volvió a pista lo hizo en el mismo lugar pero con una vuelta menos, y obviamente sin chance. Risatti siguió autoritariamente en la punta pero el auto se desequilibró en el toque y poco tiempo después comenzó a sobrevirar y a retrasarse gradualmente. Los últimos dos que nos quedan por resumir son los otros dos punteros. El de las segundas 15 vueltas de la carrera -**Belloso**- y el del ganador, **Kissling**. Lo de aquel queda reflejado en la Copa CORSA que le otorgamos, y esperando que las palabras de Berta antes de la carrera: "esta es la última", varíen en función de la decisión de los patrocinantes que puedan aparecer. Un proyecto tan ambicioso

como el del Berta-Renault de materiales compuestos, y un talento conductivo como el de Belloso no deberían quedarse sin apoyo o ser postergados por una cuestión de pocos dólares. ¿Es que no habrá ningún empresario que sepa ver la realidad y avizorar el futuro de ambos como para decidirse a invertir ya? ¿Se imaginan lo que sería que en Europa, Brasil, Japón se sepa que en Argentina un chasis y motor de esa nacionalidad, hechos por un argentino, le ganó carreras o el campeonato a los Reynard, Ralt-March y Dallara, y los Alfa Romeo, Toyota, Volkswagen Spiess? ¿Nadie pensó en ser el mecenas de una empresa de ese tipo? Demostraciones del poderío del trío y sin apoyo ya hubo muchas.

Kissling, el "eterno" Kissling. Ese que a

pesar del paso de los años sigue fiel a su estilo, al del trabajo y la pulcritud en el taller y boxes y del "cuchillo entre los dientes", "a lo indio" en la pista. Le da resultados cada tanto, pero cuando lo logra es impecable. Como en Mendoza. Ganando apoteóticamente, sin que nadie le regale nada, la mejor carrera en mucho tiempo de la categoría, y está todo dicho. Hasta aquí los 10 pilotos que tuvieron chances diferentes para ganar la carrera, quizá algo disminuidas en el caso de **Tom Steffani** por su prematuro abandono. Más allá de eso fue muy bueno lo suyo durante todo el fin de semana. Para tener en cuenta en el futuro.

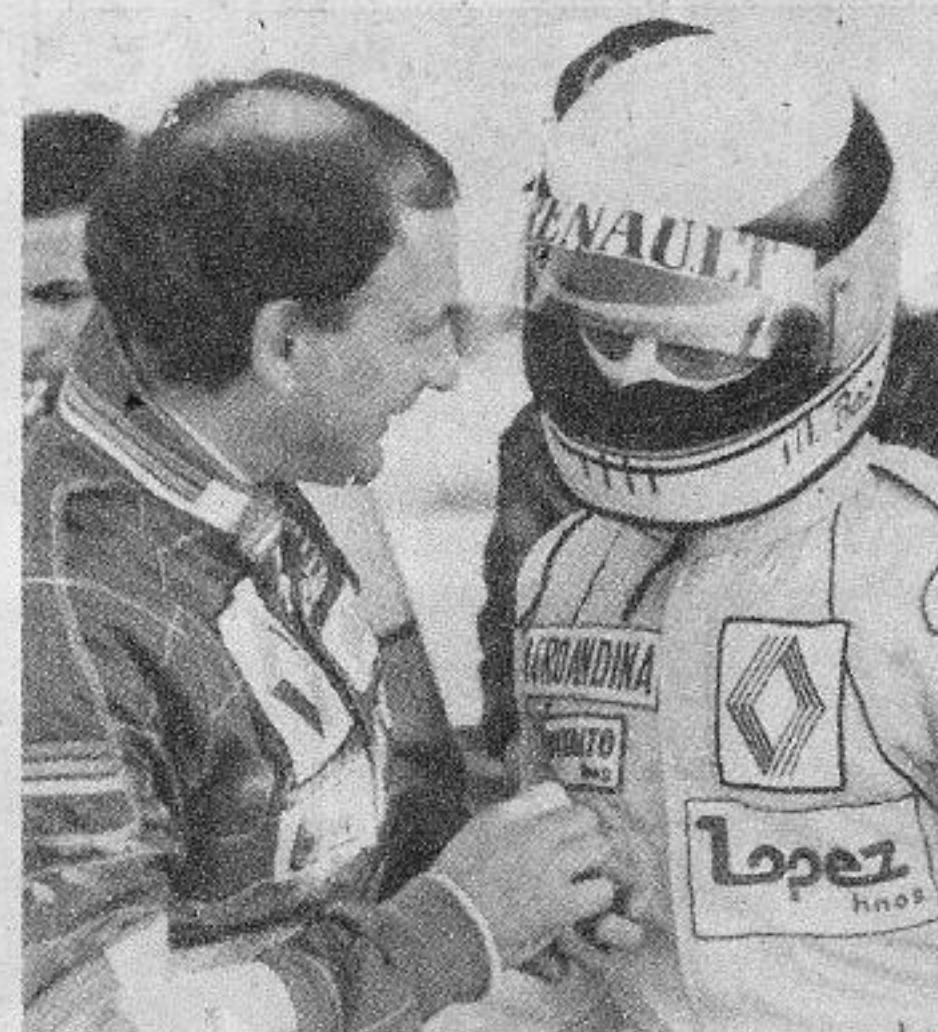
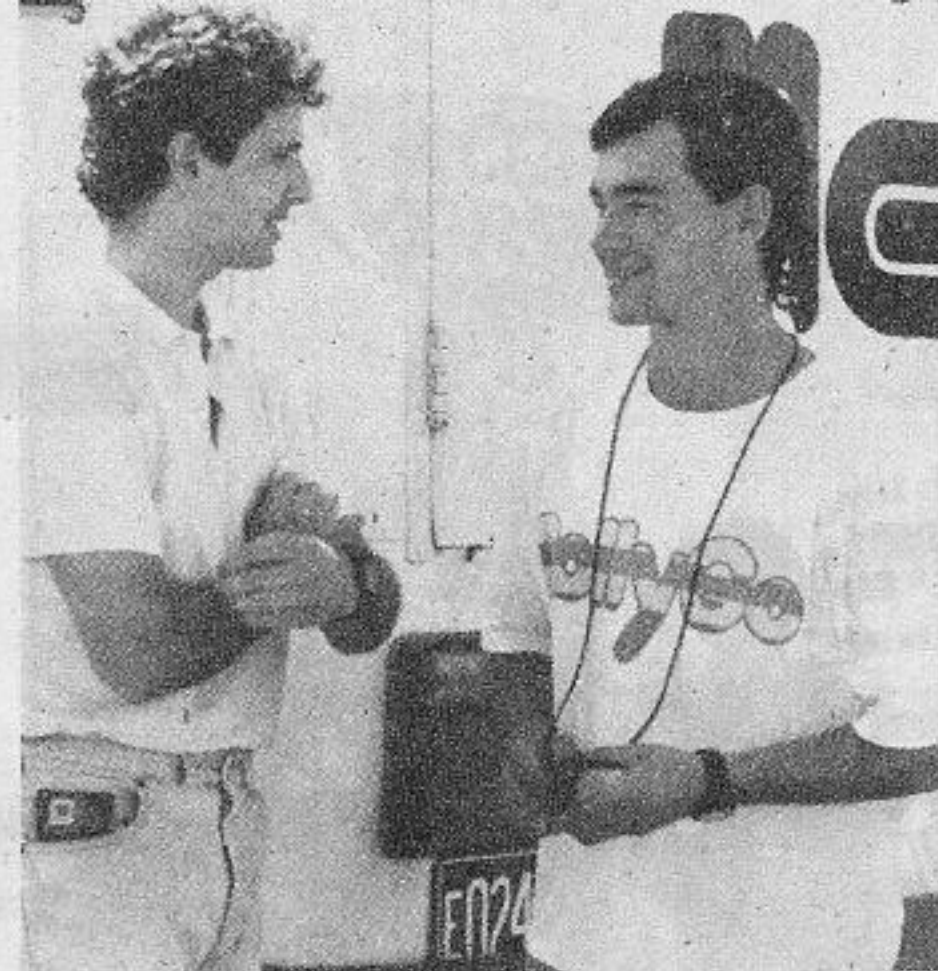
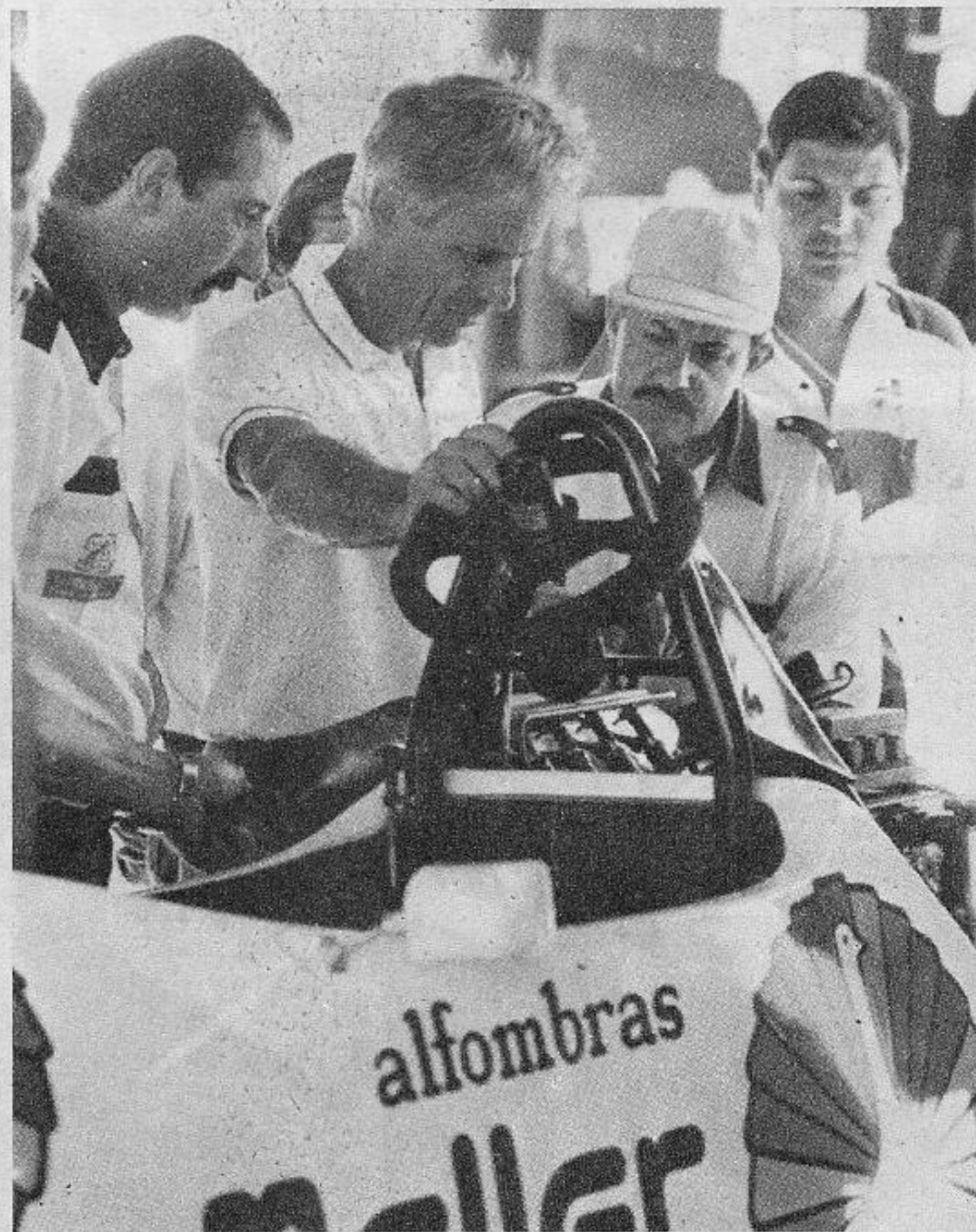
De los que no estaban para la vanguardia hay que rescatar las tareas de **Muffato**, **Fogaça** -quizá le encargue un motor Re-

nault a Berta para su Reynard-, **Bugliotti**, **Diniz** -no "encontró" el auto pero estuvo mucho más sobrio que en Cascavel- y completó la carrera, lo que es importante. Otra discreta pero efectiva presentación del chileno **Bunster** -ya arregló su continuidad con Tomalino para todo el año- y a su nivel, pero con muchos problemas que le impidieron girar para familiarizarse con el auto; el debut del local **Juan Manuel Basco**, de quien creemos que mientras estuvo en pista su accionar fue correcto. El como quienes lo acompañan, querrán revancha. A nosotros nos gustaría volver a verlo en la F.3. Tiene nivel. 

1. Oreste Berta observando el motor del auto de Ricardo Risatti. 2. El festejo de Guillermo Kissling tras recibir victorioso la bandera a cuadros. Una excelente tarea cumplió el piloto de Olivos. 3. Kissling aconsejando al mendocino Juan Manuel Basco, que debutó con el Berta-Renault de Willy. 4. Daniel Cingolani y Omar Martínez.

¿Habrá algún Fórmula Tres en sus respectivos futuros...? 5. Djalma Fogaça, flanqueado por Antonio Stefani y Elio Seikel, los jóvenes pilotos del equipo del argentino Carlos Funes, quien completa la escena. 6. Bloqueada y trompo de Pedro Muffato.

Pese a todo, el veterano brasileño volvió a llegar cuarto, al igual que en Cascavel, y sigue sumando puntos para el campeonato. 7. Imagen tomada de la transmisión televisiva de Telefé, del instante en que Néstor Gurini intenta el sobrepaso a Ricardo Risatti, provocando el toque que empezaría a darle otra característica a la carrera. 8. Luego Risatti se alejó, en tanto Gurini con el spoiler izquierdo delantero dañado, comenzaba a ser acosado por los demás.



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organización: Automóvil Club Mendoza.

Accesos: 3, todos en buen estado, salvo antes de llegar a los portones, donde está algo poceado, pero es externo al autódromo. 4

Controles: Excelentes. 5

Estado del circuito: Es el mejor piso del país. 5

Comodidades: Para el público sólo aceptables. Falta infraestructura. 2

Boxes (instalaciones): Siempre hay una mejoría pero todavía falta comodidad y confort, tal como buenos sanitarios, confitería y sala de prensa más amplia. 3

Boxes (condiciones de trabajo): Impecables por su amplitud y medios. 5

Seguridad: El viernes comenzó sin toda la infraestructura. Después cuando se completó fue muy buena. 3

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4

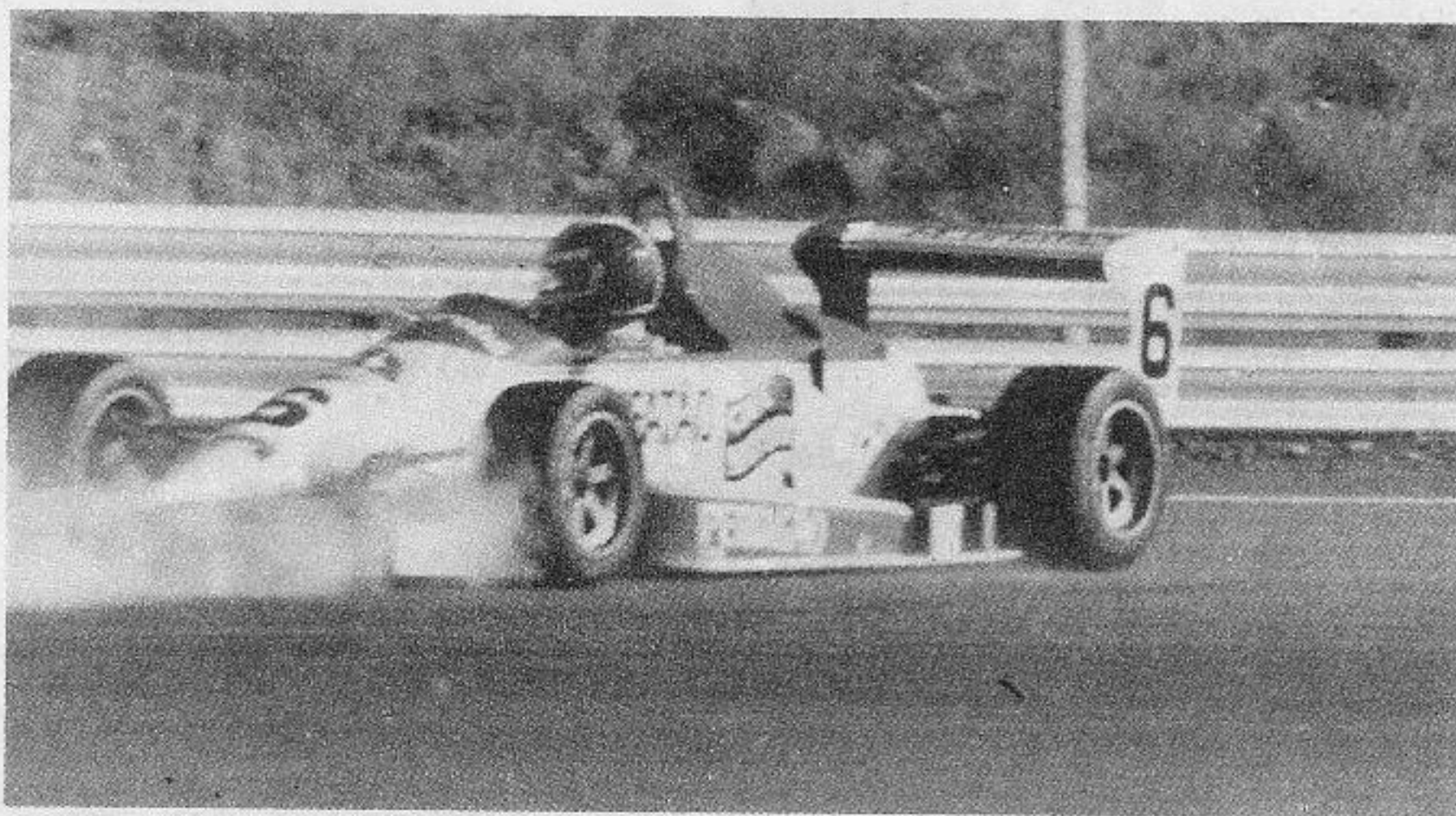
Servicio de prensa: Normal. Sólo bueno. Sin nada que lo destaque, además de la amabilidad de sus encargados. 3

Puntualidad: Regular. El viernes comenzó con 48 minutos de demora el primer entrenamiento. El sábado también hubo una demora -15 minutos- pero siempre por pequeñas impresiones como ser baterías descargadas para el equipo de control de tiempos de la CDA. 2

Total: 37 puntos (ideal 50).



5



6

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: lo demostrado en la pista el domingo y después del entrenamiento del sábado por el equipo INI con las tareas de Pegoraro y Giaffone.

Lo malo: la alimentación eléctrica insuficiente para las computadoras, lo que causó demoras.

Lo mejor: el trabajo paulatino de evolución que logró el equipo Sommi-Aparicio-Zanón ubicando a "Alencar Jr" en quinto lugar y a medio segundo de Gurini.

Lo peor: la ausencia de por lo menos cinco brasileños, perjudicando una de las pocas carreras en Argentina, sin razón válida conocida en algunos casos.

Lo positivo: la mejoría de su actitud en la pista, del juvenil y promisorio paulista, Pedro Paulo Diniz.

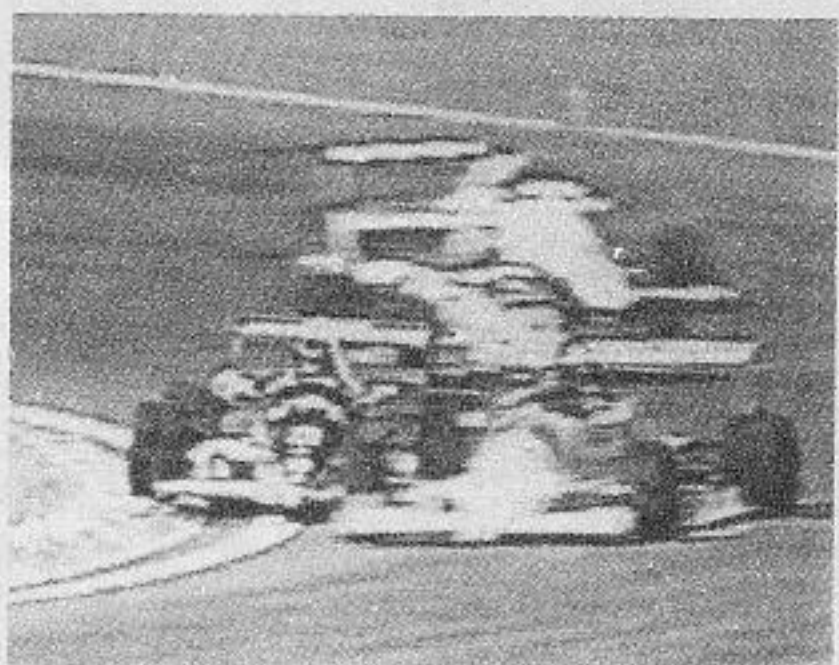
Lo negativo: que hayan desaparecido Gurini, Friedrich y Croceri de la lucha por la punta.

El debut decoroso: el de Juan Manuel Basco.

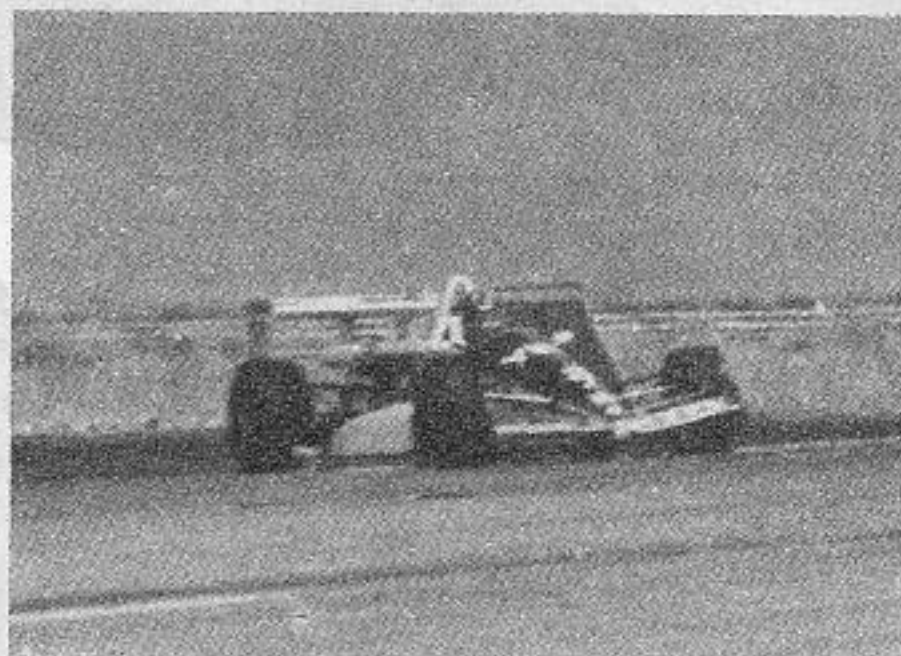
La frustración: la de Luis Belloso, Berta y su equipo, por haber perdido lo que era una victoria casi segura.

Las grandes escaladas: fueron tres: Croceri, de 14º a 5º cuando paró. Friedrich de 11º también a 5º y Giaffone de 9º -luego 12º- a 3º.

La frase: la de Kissling: "A Belloso, una vez escapado del grupo no había con que darle. Otra podía haber sido la cosa si hubiéramos podido ir con él".



7



8

rally paraguay

PREMIO APERTURA, EN SAN BERNARDINO

PENNER, A TONO CO

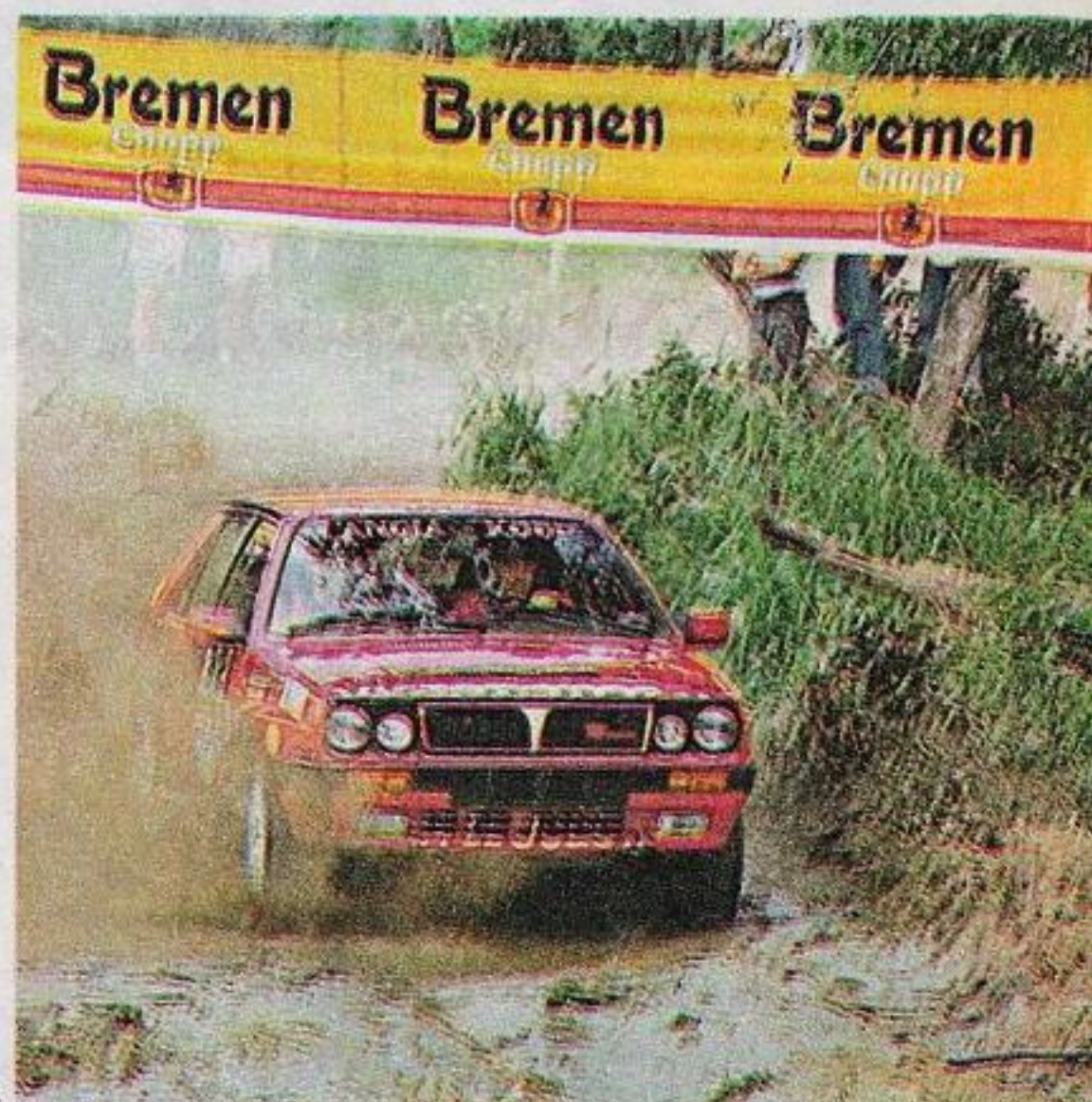
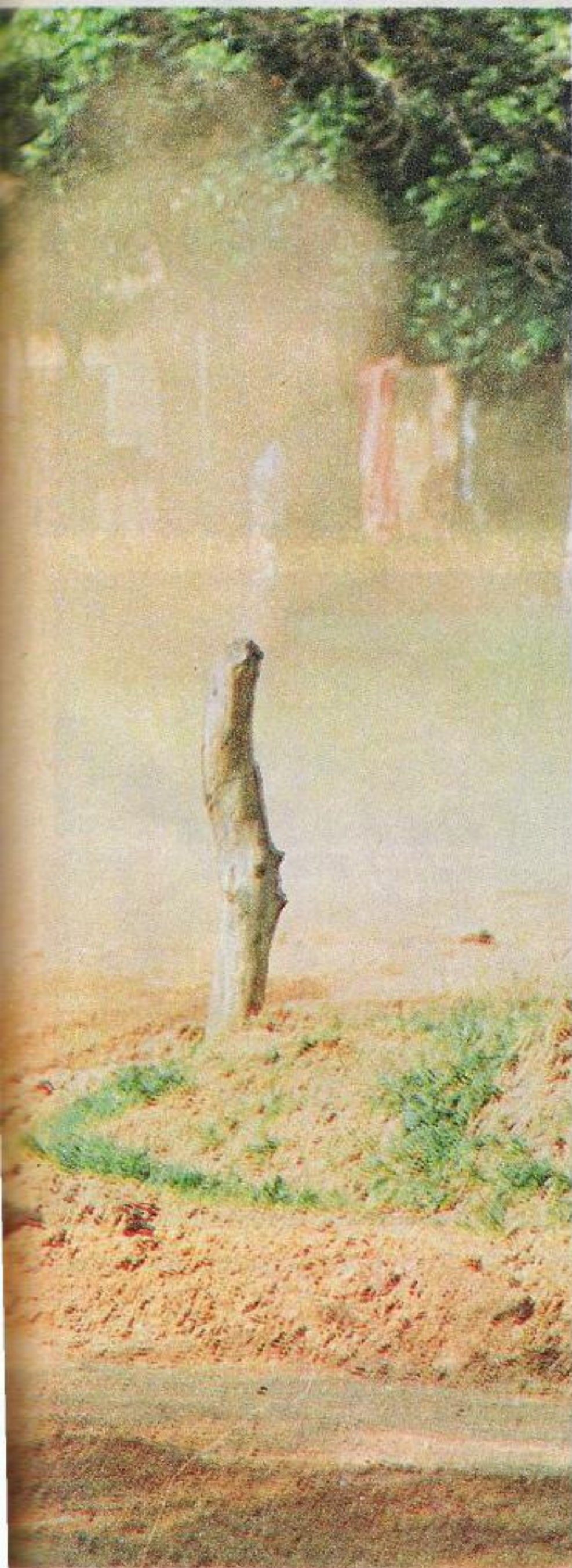
El chaqueño Orlando Penner navegado por el asunceño Eugenio Planás, con un VW Gol 1.6 se impuso en la general del Rally de Apertura paraguay, punto inicial de un campeonato nacional de cinco fechas -incluyendo el Trans-Chaco- que dará continuidad a lo largo de todo el año a la especialidad en la tierra guaraní



N LOS TIEMPOS



1. Orlando Penner-Eugenio Planás, con el Gol ganador de la general. El chaqueño apareció aplastando al final. 2. Vuela el Toyota Corolla Twin-Cam de los hermanos Oscar y Roberto Vielman, segundos. 3. Eduardo Chamorro y César Neumann sobre el techo del mejor "escarabajo". 4. El hermoso Lancia Delta Integrale 4WD de Raúl Cubas Grau, ganó la primera etapa y luego abandonó.



El rally que abrió la temporada paraguaya tiene trascendental importancia más allá de sus resultados. Marca el inicio de una actividad que saca a la especialidad de la exclusiva dependencia del Trans-Chaco, la tradicional (y muy particular) prueba que lleva ya una trayectoria de dos décadas.

La indudable influencia que recibió el rally paraguayo de la Argentina, a través de las incursiones de los guaraníes a las competencias misioneras y en menor grado a las chaqueñas y fomoseñas, hacen que hoy las pruebas de aquél país se pongan a tono con los tiempos que se viven en todo el mundo -incluida la Argentina- con

la adopción de una estructura de primes cortos y enlaces, en los que prima más el manejo y la preparación, que los recursos más propios de las carreras de resistencia o directamente de "off road".

También se efectuó una "limpieza" en el parque, adecuando las actuales clasificaciones por cilindrada y tipo de vehículo a la realidad. Es así que el Grupo "A" (el vigente en todo el mundo para los autos "preparados") contempla tres divisiones: la 1, hasta 1.600 cm³ es la más numerosa y prácticamente "todo Gol"; la Clase 2, tiene tope volumétrico en los 2.000 cm³ y la Clase 3 es para más de dos litros. En estas dos clases, sólo se anotaron en San Bernardino un au-



1



4



5

to en cada caso (el R-18 de Andrujovich-Morcillo de Argentina y el Lancia Delta Integrale de Cubas-Fariás, respectivamente) pero ineludiblemente tienen que crecer.

La **Clase 5** es de Grupo "N", es decir con preparación limitadísima, casi standard y queda para los VW Fusca (o escarabajo, como le decimos aquí) y algún Gol. La **Clase 4**, recibe a todos aquellos autos "veteranos del Trans-Chaco" como por ejemplo Toyota Celica, Nissan, Ford Escort, Mitsubishi, etc, y es la que por lógica va a perder fuerza con el correr del tiempo.

"JUNTO AL LAGO AZUL..."

...de Ypacaraí, como dice la guarania, se corrió el rally que constó de diez pruebas cronometradas, sin alejarse demasiado de la villa turística. El sábado se hicieron dos primers (debieron ser tres, pero uno se anuló) y de las cincuenta largadas, llegaron a parque cerrado 41 máquinas, encabezados en la general por el Lancia de Raúl Cubas, con Elizeche, Sandoval, Romero, Parats, Andrujovich, Penner, Sanabria, Masi, Barchini completando los primeros diez lugares. Es decir una retahíla de Gol 1.6 sólo

interrumpida en el sexto puesto por el obense con su R-18.

El domingo, esperaban cuatro tramos repetidos en dos oportunidades para completar las ocho PP. CC. de la jornada. Salvo el primero de ellos -muy recto y para colmo de piso muy roto- los restantes resultaron atractivos

La primera PC marcó una tendencia que sería constante: la "caída" de quienes estaban en la punta el sábado: en un vado se quedó el Lancia de Raúl Cubas; en la segunda fue Eduardo Elizeche el que cantó el "no va más"; luego se sumaron las desercio-



1. "Gregorio Romero" el seudónimo tras el que se esconde el ganador del Grupo "N", con atención de Marito Laterza. 2. Pinto-Vernón, con un viejo Escort RS 2000, los mejores de la heterogénea Clase 4, para los autos que han perdido la homologación. 3. Muy buena actuación de los oberenses Arturo Andrujovich-Felipe Morcillo, que desertaron. 4. Elizeche-Fadul abandonaron en punta. La calidad de siempre. 5. Encarnaceños Manuel y Luis Sarquis, de sólido desempeño. 6. Juan Carlos y Miguel Angel Serrano, rompieron el Regatta al caer tras este salto.

2

3



6

CLASIFICACION GENERAL

| POS. | Nº | PILOTO-NAVEGANTE | CL.-MARCA/PROCEDECENCIA | TIEMPO |
|------|----|----------------------------|---------------------------------|----------|
| 1º | 27 | O. Penner-E. Planís | 1-VW Gol 1.6/Filadelfia, PY | 1h04m13s |
| 2º | 42 | O. Vielman-R. Vielman | 1-Toyota Twin-Cam 1.6/Asu, PY | 1h06m44s |
| 3º | 61 | "G. Romero"-J. González | 5-VW Gol 1.6/Asunción, PY | 1h08m52s |
| 4º | 31 | F. Marret-M. A. Gamarra | 5-VW Gol 1.6/Asunción, PY | 1h09m08s |
| 5º | 38 | M. Sarquis-L. Sarquis | 1-VW Gol 1.6/Encarnación, PY | 1h10m23s |
| 6º | 55 | W. Pinto-R. Verón | 4-Ford Escort 2.0/Asunción, PY | 1h12m24s |
| 7º | 51 | E. Invernizzi-M. Angulo | 4-Toyota Corolla/S. Lorenzo, PY | 1h12m46s |
| 8º | 57 | R. Berdnson-P. Alderete | 4-Toyota Célida Asunción, PY | 1h13m56s |
| 9º | 65 | E. Chamorro-C. Naumann | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h14m44s |
| 10º | 43 | A. Barchini-J. Cruz | 1-VW Gol 1.6/Asunción, PY | 1h15m02s |
| 11º | 64 | R. Billar-R. Maillese | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h15m54s |
| 12º | 67 | A. Candia-C. Segovia | 5-VW Fusca 1.6/Encarnación, PY | 1h16m18s |
| 13º | 69 | D. Gosling-E. Chamorro | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h16m46s |
| 14º | 63 | M. Molina-C. Maciel | 5-VW Gol 1.6/Asunción, PY | 1h18m58s |
| 15º | 72 | R. Herrera-M. Paniagua | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h19m02s |
| 16º | 41 | "Pavilo"-Tungu | 1-VW Gol 1.6/Asunción, PY | 1h19m42s |
| 17º | 35 | K. González-E. Cárdaras | 1-Toyota Corolla/Asunción, PY | 1h20m11s |
| 18º | 62 | D. González-J. Nuñez | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h28m52s |
| 19º | 46 | D. Instrán-H. Instrán | 1-VW Gol 1.6/Asunción, PY | 1h32m29s |
| 20º | 76 | Ch. Velázquez-R. Velázquez | 4-Fiat 128 1.1/Formosa, RA | 1h32m54s |
| 21º | 73 | J. A. Rivas-J. B. Arce | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h33m09s |
| 22º | 50 | M. Iborra-R. Starcevic | 4-VW Gol 1.8/Asunción, PY | 1h34m13s |
| 23º | 71 | "Gero"-Cocolo | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 1h37m54s |
| 24º | 58 | M. A. Bordas-H. Silvera | 4-Mitsubishi Lancer/Asu. PY | 1h44m48s |
| 25º | 66 | E. Pozzo-C. Nuñez | 5-VW Fusca 1.6/Asunción, PY | 2h14m44s |

Ganaron PP. CC.: en la general, "G. Romero", 1; R. Cubas, 1; Paals-Silva (VW Gol 1.6), 1; Elizeche-Fadul (VW Gol 1.6), 1; Masi-Acuña (VW Gol 1.6), 1; Sandoval-Sandoval (VW Gol 1.6) 1 y Penner, 4. **Clase 1:** Elizeche, 3; Paals, 1; Masi, 1; Sandoval, 1; Penner, 4. **Clase 5:** "G. Romero", 3; Marret, 1; Billar, 1; Gosling, 1; Candia, 1. **Clase 4:** Invernizzi, 3; Pinto, 4; Velázquez, 1; Berdnson, 3.

nes del "Pibe" Paats; Sandoval rompió la caja; Andrujovich un semieje y en el último sector, abandonó también Nelson Sanabria, quinto hasta ahí en la general.

El chaqueño (de Filadelfia, en el corazón del Chaco Boreal, tierra de menonitas) Orlando Penner, con una labor de menor a mayor, como lo atestigua el hecho de sus consecutivos triunfos en las cuatro últimas pruebas, terminó imponiéndose por dos minutos y medio a Oscar Vielman quien con su Toyota Twin-Cam Corolla había tenido un opaco comienzo. "Gregorio Romero" fue tercero en una relevante tarea, ganando el

Grupo "N" tras encarnizada lucha con Francois Marret. Tras ellos llegó Manuel Sarquis y luego el ganador de la **Clase 4, Walter Pinto** quien tuvo dura guerra por parte del sanlorenceño Edén Invernizzi, aunque ambos muy alejados de los tiempos de la punta. Pudo más el Escort que la Toyotita y ganó por 18 segundos.

De Argentina habían ido también los misioneros "Tim" Muniaguria (Gol) y los hermanos Serrano (Regatta 85, ex Grasso). Aquél venía muy bien y éste razonablemente. Ambos abandonaron. Para destacar lo hecho por los formoseños Chacho y

Roberto Velázquez, que hicieron lo que pudieron -incluso ganaron una prueba mientras el auto estaba entero- quienes dieron mucha ventaja con el pequeño Fiat 128 (ex Ricardo Ambrosig) de apenas 1.100 cm³.

Una felicitación para el **Centro Paraguayo de Volantes**, brillante organizador que ya anuncia la segunda prueba del torneo, a fines de mayo y también con cabecera en San Bernardino, aunque por distintos caminos, situados al Norte de la población.



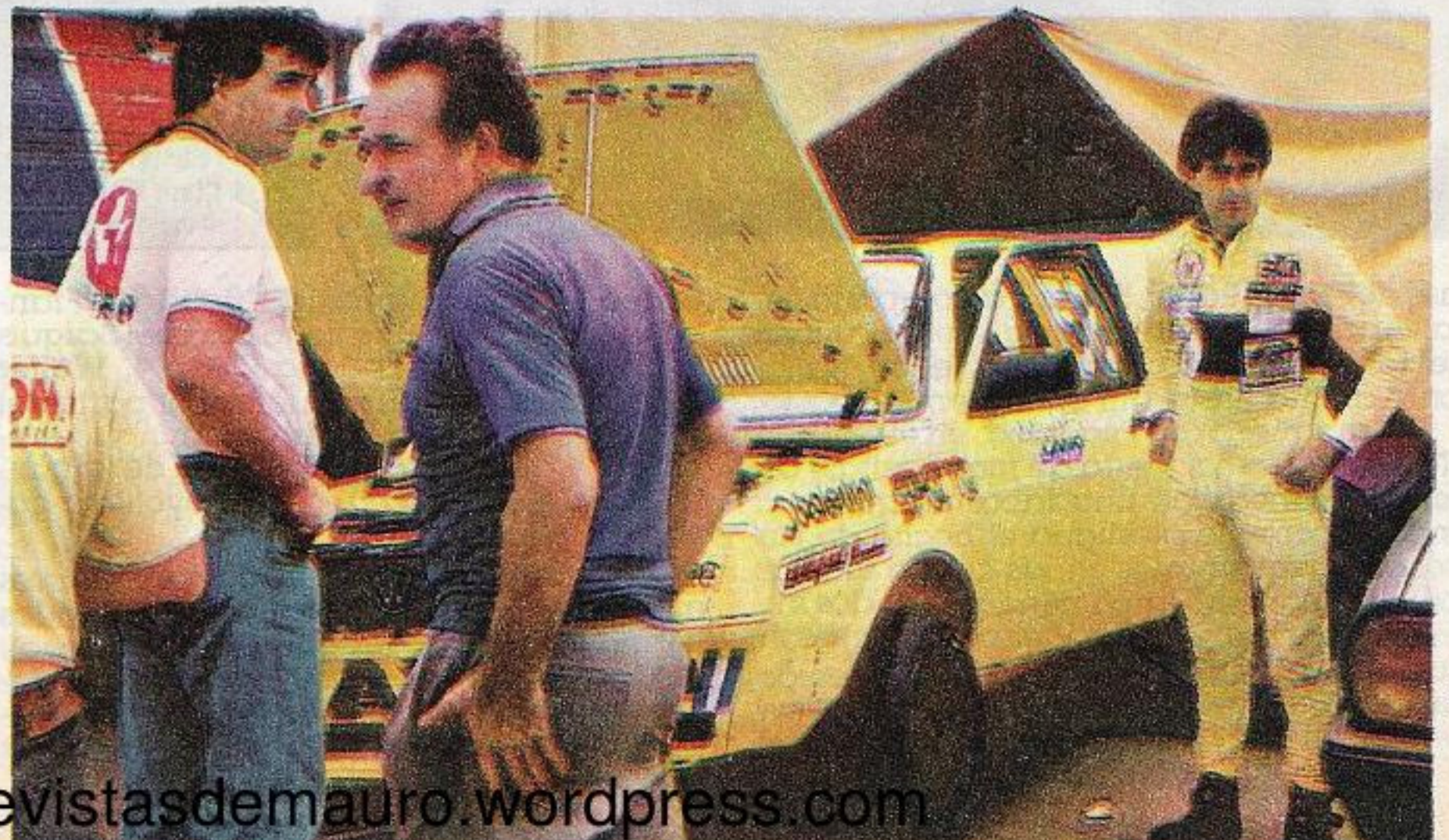


1



2

1. Mario Gayraud hizo una de sus aisladas pero exitosas incursiones en el Turismo Pista, como para despuntar el vicio. Acá lo vemos precediendo al vallista Jorge González, quien luego perdería el segundo puesto ante el avance de Verna. 2. Julito Catalán Magni y Pirulín Delgado, los que hicieron la punta al comienzo de la carrera de Clase 3. Luego aquel se fue retrasando al quedarse su caja trabada en quinta, mientras que Delgado apenas podía llevar derecho a su auto por la degradación del caucho. 3. Susto de Zanatta y del "Tano" Gava (dueño del Gacel) a quien vemos en el centro de la foto. Sucedió en clasificación, cuando el rafaelino se fue afuera y se quedó sin tiempo. Luego reclasificó y en la final fue cuarto.



3

PEÓN LOS TIENE EN JAQUE

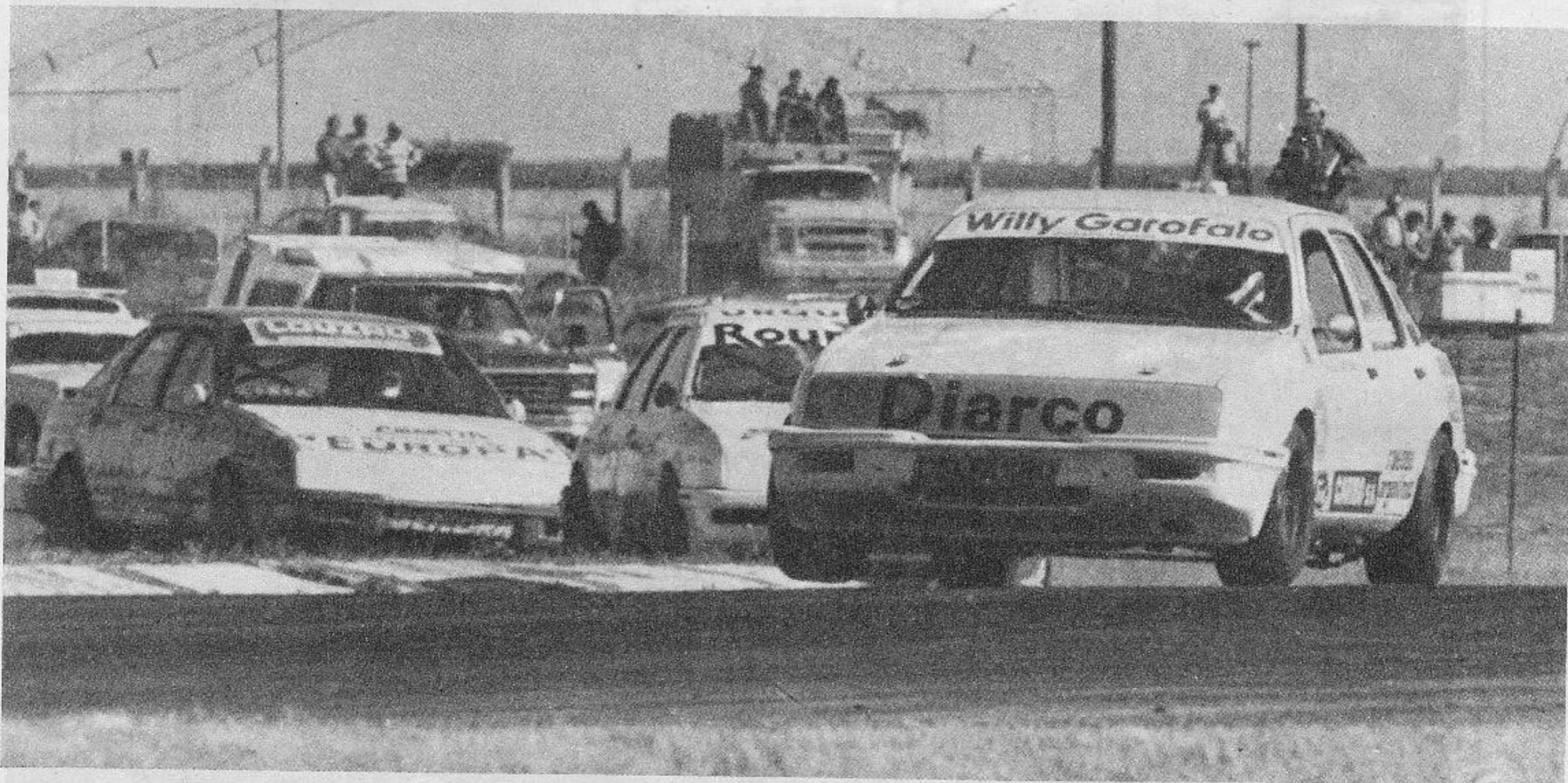
Como en un juego de ajedrez, Peón fue dando pasos para una victoria que para él —por lo ocurrido tres semanas antes en Buenos Aires— tiene sabor a revancha. Fue la de las tres, la más interesante de las carreras de Pigüé, ya que muy poca batalla se les presentó a Gayraud y Gerardo del Campo, los otros victoriosos

Podemos decir que el Turismo Pista pasó por primera vez por Pigüé, ya que desecharemos como antecedente el de 1985 que detallamos en una apostilla de esta nota. Pese al feriado largo de las Pascuas y a la presencia de algunos pilotos de la región en el staff de los pisteros (Gambini, Fabi, Harriet más la estrella local Gayraud) no fue cuantioso el marco de público.

Fue como si hubieran olido que esta espectacular (en el más estricto sentido de la palabra) TP de 1990, no iba a entregar en la radiante mañana del domingo 15, más que un treinta y tres por ciento de lo esperado. Porque fue así: ni la final de la clase 2 ni la de Sierra tuvieron la emoción de la lucha por la vanguardia, esa que tiene en vilo al soberano y que se alivia con la caída de la bandera a cuadros. En cambio la Cla-



Texto y fotos:
Carlos R. Neira

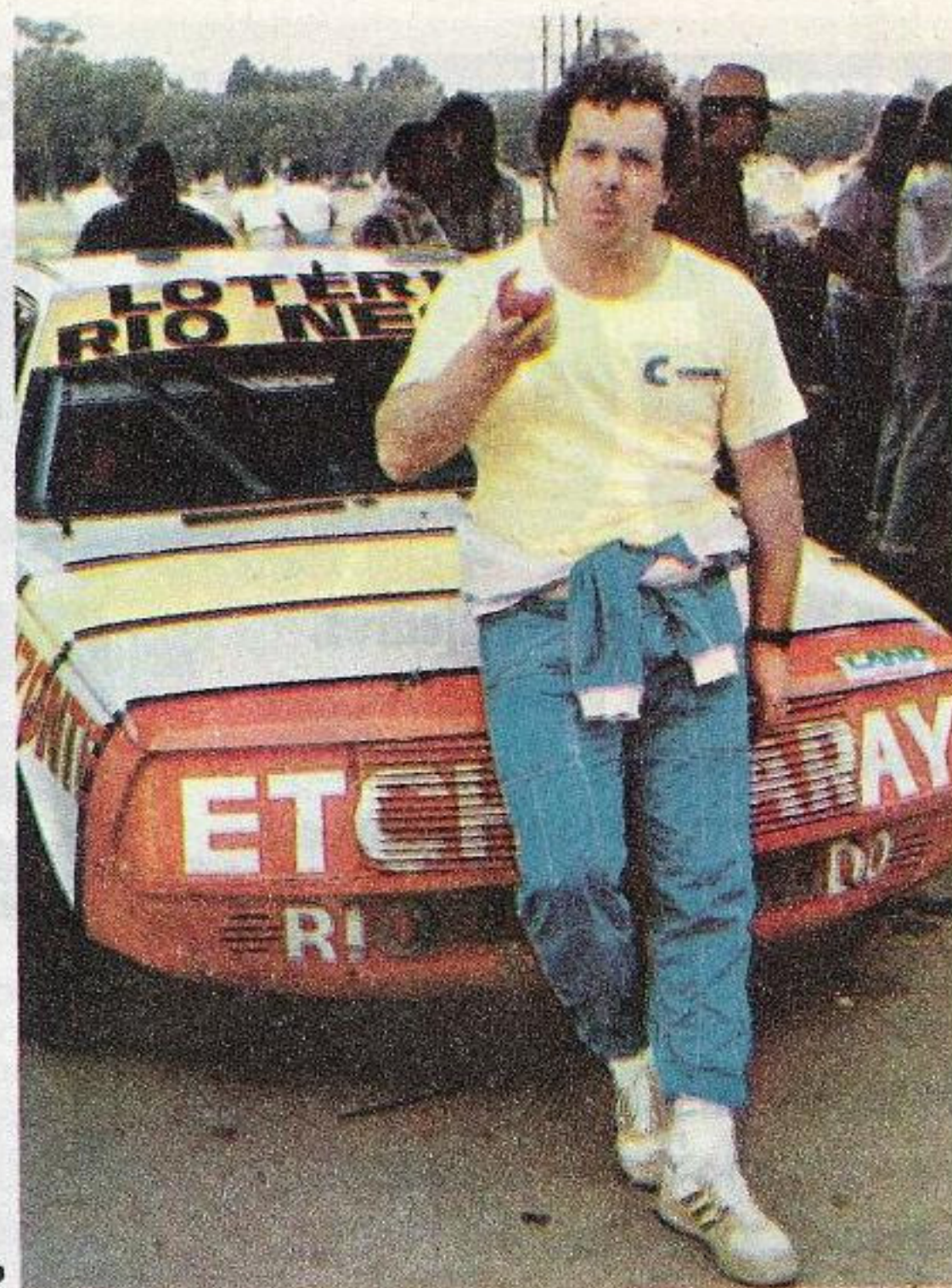


"¡Esta vez nadie nos quita lo bailado!", parece decirle el gordo Clavel a Pablo Peón. Así fue. Abajo, Gerardo Del Campo, en las primeras vueltas cuando corrían muy cerca de él Raúl Sinelli y Hugo Fierros. Carrera tranquila.

1. De derecha a izquierda, en el podio de la Sierra, Fierros, Gerardo Del Campo y Eidilstein, quien sumó doce puntos a los logrados en Buenos Aires y encabeza el torneo 1990.
 2. Con el motor de Etchegaray, Alberto Pérez Nonnenmacher estuvo entre los más veloces de Pigüé. Largó décimo, se puso cuarto y en la segunda vuelta estaba segundo, para abandonar en la quinta, salvando el impulsor.
 3. Humberto Krujoski (ya no más ni "Alex" ni "El Austríaco"...) encabeza el segundo lote de la Fórmula Sierra. Lo más divertido estuvo allí.



1



2



3

se 3, justamente ubicada ahora al fin del programa, fue la que salvó la plata, con todos los ingredientes que el aficionado va a buscar tras el alambrado de un autódromo. Tuvo varios líderes (Catalán, Delgado y Peón), una atropellada fenomenal (la de Valenti, que de último terminó segundo), en algún momento un pelotón de cinco autos adelante (Catalán, Delgado, Lamponi, Fabi y Peón) y también hubo buenas tenidas por la lucha de los punteros secundarios.

Pablo Peón, el sábado a la noche, se lamentaba con Nonnenmacher de largar tan lejos de la "pole" ya que a ambos un imprevisto y rápido cambio de la temperie los había descolocado con la carburación. Pero el pibe se había hecho el firme propósito de avanzar con precaución para poder tomarse una revancha del "affaire" de tres semanas antes en Buenos Aires cuando la técnica lo dejó sin los 20 puntos del ganador. Claro, lo favorecieron algunas defeciones, pero eso forma parte de este negocio y nadie discute la legitimidad de un triunfo, por más "monos" que se hayan caído adelante.

Es para resaltar lo de Valenti, con el motor (by Prato) más potente del parque de los dos litros, que en gran parte de la carrera avanzó ganando un puesto por vuelta. También la concreción de la acertada idea de Julio Catalán de escaparse de entrada aprovechando la "pole" para evitarse ulteriores. Lamentablemente, la caja lo mandó para atrás y apenas pudo salvar dos puntos. Queda también el gran gasto hecho por Delgado que lideró la mayor parte de la carrera y tuvo que resignar po-



1. Julito Pardo (izquierda) y Juan Carlos Roma, su cuñado, dos que más allá de las limitaciones de sus autos van para adelante.

2. El prematuro desgaste de las cubiertas impidió que Jorge Delgado concretara una faena de primera. Puntó casi siempre.

3. La pista se "ensancha" en la horquilla: Carlos Costilla por el pasto, adelante, Martínez Parra y atrás semitapados, "El Suizo", Pedro Harriet y "Jackie", en abigarrado pelotón.

4. El "todo Berta" de Pablo Peón es uno de los mejores autos en cuanto a presentación en una categoría que no tiene autos malos.



CLASE DOS a PEDRO HARRIET

Porque el bahiense -campeón zonal con los 128 1100- llegó el jueves a Pigüé como espectador, se entusiasmó, le alquiló el VW Gacel a Serravalle y -aún con una falla en los mixtos del impulsor Cosma- consiguió un quinto puesto final que dice a las claras de su calidad de piloto, además de su inmediata adaptación a potencias muy superiores a las habituales en él.



FORMULA SIERRA a RAUL SINELLI

Desde el viernes estaba entre los cuatro más veloces en todas las instancias. En carrera mantuvo el segundo puesto casi hasta el final, siendo el único que logró inquietar al ganador Del Campo, a quien le mostró el auto en varias curvas, para luego retrasarse en las dos últimas vueltas con la caja de velocidades trabada en quinta. Llegó cuarto empero y sumó bien.



CLASE TRES a HORACIO VALENTI

Realmente fue una carrera increíble la del temperamental porteño. tras un fin de semana opaco, arrancó la final en la octava fila, hizo un trompo en la primera vuelta y desde ahí inició la memorable escalada que lo llevó al segundo lugar. Para eso, necesitó un motor como el de Miguel Angel Prato y una puesta a punto como la que le dio el Ing. Raúl Saley en el chasis. Con esa actuación, le "robó" la Copa CORSA al casi debutante Guillermo Fabi.



siciones cuando faltaba muy poco. Y lo de Fabi, que encontró su destino en los "con techo" después de muchas frustraciones con los fórmula. Y el exitoso regreso de "Tim" Pairetti y el paulatino asentamiento de Eduardo Grecco, con el "diez y ocho" que le hace Carlos Caliano con leva de Antelo.

La **Clase 2** había abierto el programa y ni por asomo tuvo tantos matices. Gayraud picó en punta y cuando se llegó al tercio inicial, eran tres los segundos que llevaba de ventaja sobre Verna (que había desplazado a Jorge González del puesto de escolta). Seguían entonces en la fila Zanatta y Harriet, y no hubo modificación en el orden de los cinco primeros hasta el final. El sexto, que era Martínez Parra sí retrocedió; Ernesto Rodríguez, el mejor tiempo de la clasificac-



ción, quedaba afuera pronto por el cable del acelerador y Carlos González, otro de los que pretendió mucho, se detuvo tras pegar contra el auto de Pelagagge, que reingresaba al camino después de un trompo.

En la **Clase Sierra** se repitió el liderazgo exclusivo, en este caso el de Gerardo Del Campo. Nada hacía prever esa absoluta superioridad del quilmeño tras un somero análisis de lo que había ocurrido en los pasos previos de viernes y sábado, en los que sin bien Gerardo había estado siempre adelante, el resto se apretaba en cuestión de centésimas.

Pero Gerardo se fue y sólo le siguió el tren Sinelli, que se le puso muy a tiro sobre el final e incluso lo midió un par de veces como para superarlo. El ritmo del líder ya no era

RETRASOS Y ABANDONOS

CLASE 2: Baldinelli, temperatura; Ernesto Rodríguez, cable de acelerador cortado; Tyskiewicz, motor; Joseph, toque con Vázquez Ramis, que llevaba una goma rota; Carlos González, se llevó por delante a Pelagagge, que reingresaba a pista; "El Suizo", trompo; Harriet, falla en mixtos; Zanatta y Verna, sendos trompos.

FORMULA SIERRA: Ognibene, caja; Gambini, embrague; Nelson García, temperatura. Krujoski, chasis indócil; Kruse, goma desinflada; Palmero, goma; Lorca, temperatura; Sinelli, caja trabada en quinta; Fierros, bomba de nafta.

CLASE 3: Soppelsa, frenos; Pérez Nonnenmacher, motor; Fabián Antelo, motor; Giovanetti, se llevó por delante a Giorgi; Rubén del Campo, manguera de agua rota; Olaz, radiador; Druetta, despiste; Espósito, trompo; Muscio, toque con Enderlay; Catalán, caja trabada en 4º; Delgado, desgaste excesivo de neumáticos; Valenti, trompo.

Arriba, Valenti llega a parque cerrado. Con él (al medio) Miguel Angel Prato, que vuelve a los primeros planos del TP. Abajo, el campeón Eidilstein precede en la foto a Roberto Bailo, un valor sumamente promisorio. Aquel hizo una carrera conservadora, testeando una serie de mejoras en su Sierra.



CLASIFICACION

Premio "1ª Conscripción Argentina" - Autoclub Pigüé - Autódromo de Pigüé - Circuito de 2.298,84 metros - Finales a 27 vueltas cada una - Recorrido total: 62.06 km. - 15 de abril de 1990

CLASE DOS PRUEBAS DE CLASIFICACION

J. González, 1m10s168/1000 a 117,943 km/h Gayraud, 1m10s259; E. Rodríguez, 1m10s293; Zanatta, 1m10s372; Verna, 1m10s537; C. González, 1m10s692; Harriet 1m10s825; Martínez Parra, 1m10s886; Tyskiewicz, 1m11s053; "El Suizo", 1m11s179; Baldinelli, 1m11s295; Costilla, 1m11s347; Losada, 1m11s414; De Giusti, 1m11s444; Benamo, 1m11s520; R., Joseph (h), 1m11s760; Isoldi, 1m11s763; Ferreyra, 1m11s818; Basualdo, 1m11s914; Badaracco, 1m11s917; Paoletti, 1m12s021; Cubero, 1m12s075; Vázquez Ramis, 1m12s294; C. Orliz, 1m12s966; Gaggino, 1m13s106; J. Pardo (h), 1m13s204; Roma, 1m13s393; Pelagagge, 1m13s473.

PRUEBAS LIBRES

E. Rodríguez, 1m10s222/1000 a 117,852 km/h Verna, 1m10s281; Gayraud, 1m10s482; Zanatta, 1m10s865; Isoldi, 1m10s946; Harriet, 1m11s313; "El Suizo", 1m11s460; De Giusti, 1m11s487; J. González, 1m11s520; Martínez Parra, 1m11s563; Benamo, 1m11s657; C. González, 1m11s883; H. Costilla, 1m11s906; Vázquez Ramis, 1m11s954; Badaracco, 1m12s033; "Jackie", 1m12s264; Tyskiewicz, 1m12s301; Ferreira, 1m12s384; Paoletti, 1m12s615; J. Pardo (h), 1m11s910; Gaggino, 1m12s981; R. Joseph (h), 1m13s535; Cubero, 1m14s887; Roma, 1m15s094; C. Orliz, 1m15s694; Losada, 1m16s937.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO-MARCA | TIEMPO VTAS. |
|------|----|------------------------------|--------------|
| 1º | 60 | Mario Gayraud-VW G | 31m51s016 27 |
| 2º | 1 | Rafael Verna-VW G | 31m57s762 27 |
| 3º | 26 | Jorge González-VW G | 31m58s240 27 |
| 4º | 58 | René Zanatta-VW G | 32m09s178 27 |
| 5º | 63 | Pedro Harriet-VW G | 32m19s345 27 |
| 6º | 28 | Ricardo De Giusti-VW G | 32m24s873 27 |
| 7º | 35 | Enrique Benamo-VW G | 32m25s269 27 |
| 8º | 4 | Ricardo Lozada-VW G | 32m26s121 27 |
| 9º | 30 | Norberto Martínez Parra-VW G | 32m27s385 27 |
| 10º | 59 | Guillermo Badaracco-VW G | 32m44s278 27 |

| | | | | |
|-----|----|-----------------------|-----------|----|
| 3º | 1 | Jorge Eidilstein | 31m52s334 | 27 |
| 4º | 3 | Raúl Sinelli | 31m55s722 | 27 |
| 5º | 31 | Roberto Bailo | 31m58s044 | 27 |
| 6º | 4 | Nicolás Comito | 32m10s994 | 27 |
| 7º | 20 | Roberto Patti | 32m12s307 | 27 |
| 8º | 11 | Rodolfo Lorca | 32m13s559 | 27 |
| 9º | 12 | Daniel Stambul | 32m13s351 | 27 |
| 10º | 36 | Oscar Palmero | 32m36s547 | 27 |
| 11º | 5 | Federico Kruse | 32m29s365 | 27 |
| 12º | 29 | Edgardo Salse | 32m30s284 | 27 |
| 13º | 28 | Eduardo García Blanco | 32m32s515 | 27 |
| 14º | 17 | Humberto Krujoski | 32m47s465 | 27 |
| 15º | 27 | Nelson García | 26m00s597 | 22 |
| 16º | 6 | Jorge Guiral | 26m14s265 | 22 |
| 17º | 7 | Oscar Pentecoste | 25m08s752 | 21 |
| 18º | 8 | Antonio Barletta | 23m44s152 | 18 |

No clasificaron: Rodolfo Gambini (10 v.); Héctor Ognibene (3 v.); Antonio Abiusi (2 v.); **Promedio del ganador:** 117,210 km/h. **Récord de vuelta:** Gerardo del Campo en la 15ª, en 1m09s665 a 118,195 km/h. **Nota:** todos participaron con Ford Sierra Ghia S.

CLASE 3 PRUEBAS DE CLASIFICACION

Catalán Magni, 1m09s282/1000 a 119,451 km/h Delgado, 1m09s621; Lamponi, 1m09s848; Fabi, 1m09s950; Giorgi, 1m09s955; Carlos Pairetti (h), 1m09s979; Giovanetti, 1m10s031; F. Antelo, 1m10s134; Peón, 1m10s074; Pérez Nonnenmacher, 1m10s202; Soppelsa, 1m10s245; A. Sinelli, 1m10s269; Olaz, 1m10s508; R. Del Campo, 1m10s537; Druetta, 1m10s566; Valenti, 1m10s614; Grecco, 1m10s733; Muscio, 1m10s882; Espósito, 1m10s942; Antonino, 1m11s138; Enderlay, 1m11s198; Pace, 1m11s420; Romero, 1m11s688; Lustig, 1m11s758; Talone, 1m13s403.

PRUEBAS LIBRES

Giorgi, 1m09s438/1000 a 119,185 km/h Peón, 1m09s666; Pérez Nonnenmacher, 1m09s675; Fabi, 1m09s861; Pairetti (h), 1m09s912; Antelo, 1m10s054; Romero, 1m10s242; Valenti, 1m10s247; Giovanetti, 1m10s383; Lamponi, 1m10s491; Soppelsa, 1m10s572; Espósito, 1m10s817; Olaz, 1m10s932; Grecco, 1m10s937; Pace, 1m11s027; R. Del Campo, 1m11s239; Lustig, 1m11s455; Enderlay, 1m11s489; Muscio, 1m11s554; Druetta, 1m11s610; Catalán Magni, 1m11s967; Talone, 1m12s134; A. Sinelli, 1m13s731; Delgado, 1m25s827.

tan consistente y el cambio de puntero podría haber sido una realidad, pero... Sinelli se quedó con la caja trabada en quinta (ni siquiera es directa en los Sierra, que utiliza la caja original con quinta desmultiplicada) y el de Urquiza debió pensar entonces en perder lo menos posible, que fueron cinco puntos, ya que lo pasaron Fierros y Eidilstein. Más atrás llegó Roberto Bailo (coequipier de Sinelli en el equipo de los Solmi de Urquiza) de quien cabe esperar mucho y que logró distanciarse del pelotón -donde se peleó sin tregua- y en el que Nicolás Comito ganó la tenida sobre Roberto Patti (el faraónico), Lorca y Stambul.

Una prueba de lo mucho que cabe esperarse del Turismo Pista '90, es el apuro de Alberto Vallasciani, una vez terminado el programa, para contactarse con Julio Pardo, presidente de APAT. El motivo de Beto, claro: llevar el espectáculo a Bahía Blanca, que integra con Roca, Allen y Rafaela, la cuarteta de opciones con las que cuenta el TP para la próxima fecha.

COLIMBITAS DE FIGÜE

COMPUEBLANOS. Carlos Gallicchio, aunque vive en Buenos Aires, es de Pigüé -a la que reiteramos como una de las ciudades más lindas del interior de Buenos Aires, tanto ediliciamente como por paisaje- y por supuesto tiene una larga amistad con **Mario Gayraud**. De ahí, a que el preparador le ofreciera uno de sus autos hubo sólo un paso y así el ex campeón de TC2000 se sentó en el auto que dejó vacante la ida de **Verna** del equipo, el que fue el mismo con el que Tabo se consagró campeón en 1989. De todos modos, esta actuación de Marito debe considerarse como un hecho aislado, como aquella -también triunfal- de Allen en 1988.

VERNA-PASCUAL. Y Verna se separó de **Gallicchio** y pasó a las filas de **Pascual Bonomo**, quien hasta que esté listo el auto que está construyendo para el campeón utilizó el dejado por **Merched Abdala**, -suspendido por el asunto de la nafta hasta mitad de este año. Pascual, pese a no ganar estaba contento con la actuación de sus pollos: segundo Verna y tercero **Jorge González**. El llegado **Lozada** fue octavo y no largó **Alberto Ferreyra**, los otros dos del equipo de Gacel. El auto corrido por Verna (que es de **Miguel Entel**) tenía puesto el viernes un motor de prueba que resultó un cañón: cuando el piloto -que hizo los mejores tiempos de entrenamiento el viernes y sábado- se enteró de que se lo iban a cambiar por uno mejor, dijo: "Dejalo, que más que esto no necesito...". ¿Y si lo hubieran dejado?

FRIO, FRIO... En Córdoba, Soppelsa es el nombre "del" helado. Cálido y simpático es sin embargo **Luis Soppelsa**, compinche de Pablo Peón que debutó en Buenos Aires con un auto gemelo del ganador de Pigüé. Tiene 26 años e hizo motocross desde los 16 acá, en Estados Unidos e Italia, y corrió las pruebas mundiales de Salta y de Cosquín, en el '85 y '88, respectivamente.

BONOMO Y EL CARAT. La Clase 3 volvió a ser absolutamente monomarca. Estaba **Omar Darío Bonomo** en Pigüé e intentaba hacer entrar en la porfía al **Carat dos litros**, pero no pudo ser. No por el auto, que aunque aún poco competitivo por lo visto, podría haber hecho experiencia en pista, sino porque una tremenda otitis, muy dolorosa, provocó la apurada retirada del equipo del fino piloto el sábado por la mañana. La expectativa crece...



Pascual Bonomo, Tabo Verna y Papá Verna

LOS PROTAGONISTAS

Gerardo del Campo: "Al principio mi auto era aplastante y así pude hacer una diferencia como para ponerme a cubierto de cualquier contratiempo, que sí se presentó al final, ya que al tocar el freno en las últimas vueltas se bloqueaba. Hasta ahí, todo había sido demasiado tranquilo..."

Jorge Eidilstein: "No me puedo quejar. Se están probando nuevos elementos y el tercer puesto es muy aceptable, ya que largué sexto y se me fueron los más rápidos. Me conforma que estoy primero en el campeonato; nunca le pido al auto más de lo que puede dar, por respeto a quienes me acompañan y me apoyan".

Rafael Verna: "Fue una carrera muy tranquila porque una vez que lo pasé a Jorge González no tuve presiones atrás; me fui a buscarlo a Gayraud, pero cuando estaba por llegar a él hice un trompo, que sin embargo no me hizo perder el segundo puesto. Me dije entonces 'hasta aquí llegaste' y me quedé en el molde..."

Pablo Peón: "Es una satisfacción muy grande. Largué de muy atrás y me preocupaba llegar a la punta, pero ello sucedió sin apurarme. Cuando 'Pirullín' siguió derecho en la horquilla comprendí que la carrera era para mí".

| | | | | |
|-----|----|----------------------------|-----------|----|
| 11º | 6 | "El Sulzo"-VW G | 31m52s246 | 26 |
| 12º | 48 | Julio Pardo (h)-F R 100 | 32m03s585 | 26 |
| 13º | 88 | Héctor Isoldi-VW G | 32m10s519 | 26 |
| 14º | 49 | Domingo Vázquez Ramis-VW G | 32m12s520 | 26 |
| 15º | 31 | Juan Carlos Roma-F SE 1.5 | 32m13s215 | 26 |
| 16º | 10 | Angel Cubero-VW G | 27m50s144 | 23 |
| 17º | 11 | Diego Pelagagge-VW G | 28m11s276 | 23 |
| 18º | 8 | Carlos González-VW G | 28m15s141 | 23 |
| 19º | 15 | Carlos Costilla-VW G | 21m39s955 | 18 |

No clasificaron: "Jackie"-VW G (15 v.); Ricardo Joseph (h)-F D (14 v.); Christian Tyskiewicz-VW G (12 v.); Ernesto Rodríguez -VW G y Alberio Baldinelli-FR 85 (11 v.); Marcelo Gaggino -VW G (4 v.). **No largaron:** Hugo Paoletti-VW G; Roberto Basualdo-VW G y Carlos Ortiz-VW G. **Recargo** (incluido): Costilla, con 10 segundos por adelantarse en la largada. **Promedio del ganador:** 116,926 km/h. **Récord de vuelta:** Verna en la 8ª, 1m10s051 a 118,195 km/h. **Ref.** (por marcas): VW G, Volkswagen Gacel; F R, Fiat Regatta 85; F R 100, Fiat Regatta 100S; F D, Fiat Duna SCV; F SE 1.5, Fiat Supereuropa 1.5

FORMULA SIERRA PRUEBAS DE CLASIFICACION

Fierros, 1m09s215/1000 a 119,567 km/h. G. Del Campo, 1m09s271; N. García, 1m09s478; Patti, 1m09s494; R. Sinelli, 1m09s571; Eidilstein, 1m09s671; Bailo, 1m09s820; Pentecoste, 1m10s010; N. Comito, 1m10s175; García Blanco, 1m10s188; Barletta, 1m10s195; Kruse, 1m10s476; Lorca, 1m10s503; Krujoski, 1m10s577; Guiral, 1m10s578; Estambul, 1m10s834; Gambini, 1m10s870; Palmero, 1m10s977; Salse, 1m11s114; Ognibene, 1m12s741; Abiusi, 1m13s646.

PRUEBAS LIBRES

G. Del Campo, 1m08s938/1000 a 120,047 km/h; R. Sinelli, 1m09s863; Bailo, 1m09s872; N. García, 1m09s977; García Blanco, 1m10s072; Salse, 1m10s185; Eidilstein, 1m10s230; Lorca, 1m10s304; N. Comito, 1m10s335; Palmero, 1m10s556; Patti, 1m10s552; Barletta, 1m10s653; Guiral, 1m10s899; Fierros, 1m11s009; Kruse, 1m11s032; Gambini, 1m11s037; Estambul, 1m11s350; Krujoski, 1m11s644; Ognibene, 1m12s044; Pentecoste, 1m12s138; Abiusi, 1m16s685.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO | TIEMPO VTAS. |
|------|----|-------------------|--------------|
| 1º | 16 | Gerardo Del Campo | 31m46s382 27 |
| 2º | 9 | Hugo Fierros | 31m51s959 27 |

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO-MARCA | TIEMPO VTAS. |
|------|----|--------------------------|--------------|
| 1º | 12 | Pablo Peón-R 18 | 32m02s216 27 |
| 2º | 52 | Horacio Valenti-R 18 | 32m10s174 27 |
| 3º | 48 | Guillermo Fabi-R 18 | 32m11s828 27 |
| 4º | 4 | Jorge Delgado-R 18 | 32m12s403 27 |
| 5º | 41 | Carlos Pairelli (h)-R 18 | 32m12s676 27 |
| 6º | 34 | Eduardo Grecco-R 18 | 32m18s615 27 |
| 7º | 3 | Carlos Romero-R 18 | 32m23s005 27 |
| 8º | 10 | Julio Catalán Magni-R 18 | 32m28s724 27 |
| 9º | 18 | Alfredo Sinelli-R 18 | 32m36s634 27 |
| 10º | 2 | Juan Carlos Pace-R 18 | 32m38s541 27 |
| 11º | 23 | Emilio Enderlay-R 18 | 32m46s301 27 |
| 12º | 15 | Roberto Lustig-R 18 | 32m46s596 27 |
| 13º | 42 | Francisco Talone-R 18 | 33m03s929 27 |
| 14º | 40 | Leonardo Lamponi-R 18 | 31m13s197 26 |

No clasificaron: Marcelo Muscio-R 18, Edgardo Espósito-R 18, Luis Druetta-R 18 y Ramón Olaz-R 18, (13 v.); Jorge Giorgi-R 18 (10 v.); Rubén Del Campó (6 v.); Ariel Giovanetti-R 18, Fabián Anlelo-R 18 y Alberto Pérez Nonnenmacher-R 18 (5 v.); Luis Soppelsa-R 18 (1 v.). **Promedio del ganador:** 116,245 km/h. **Récord de vuelta:** Pérez Nonnenmacher, en la 2ª. **No largó:** Luis Antonino-R 18. **Ref** (por marcas): R 18, Renault 18 GTX.

CAMPEONATO

(Disputadas Buenos Aires y Pigüé)

CLASE DOS

Zanatta, 30 puntos: J. González, 27; Gayraud, 20; Verna, 15; Paoletti, 12; "Jackie", 10; R. Joseph (h) y Harriet, 8; Pelagagge y De Giusti, 6; Trejo, Benamo y Martínez Parra, 4; Ortiz y Lozada, 3; Gaggiro y Badaracco, 1 punto.

CLASE TRES

Valenti, 25 puntos: Giorgi y Peón, 20; Bonomo, 15; Fabi, 14; Muscio, 12; Delgado y Romero, 10; Rubén Del Campo y C. Pairelli (h), 8; Grecco, 7; F. Anlelo, 4; Lamponi y Catalán Magni, 3; A. Sinelli, 2; Pace, 1 punto.

FORMULA SIERRA

Eidilstein, 32 puntos: Gerardo Del Campo, 26; Raúl Sinelli, 22; Barletta y Fierros, 15; Stambul, 12; Kruse y Bailo, 8; N. Comito, 6; N. García, Patti y Lorca, 4; Salse, 3; Gambini, 2; Palmero, 1 punto.

Próxima competencia: el 29 de abril, en circuito a designar.

FIGÜE 1985. La categoría tenía un antecedente en Figüé 1985, aunque casi olvidable. Fue cuando acompañaba al Club de Pilotos y apenas entre las dos clases -la Sierra no existía- lograron juntarse veinte autos. Corrieron por separado y Don Ernesto Bessone consiguió su primera victoria sobre el Alfa Romeo, superando por mucho a los Fiat 128 de Pernía, Zabala, Lamas y el uruguayo Antúnez, éste a cuatro vueltas. La Clase 3 terminó con escándalo, porque al pesarse los autos estaban todos fuera del kilaje reglamentario, desclasificándose a todos. Para comparar: Olmi, para la pole, necesitó sólo 1m13s69/100 a más de tres segundos de Jorge González, que marcó ahora en esa instancia 1m10s168/1000.

CARAS NUEVAS. Entre la carrera de Buenos Aires y éstase anotaron algunos de-



Al lado, Julio César Catalán Magni, quien se escapaba hasta que la caja le dijo basta trabándose en cuarta. abajo, feliz retorno de "Tim" Pairetti con el auto alquilado a Pace. Lo sigue Lamponi, uno como para tener en cuenta.

buts y reincorporaciones, a los que se agregaron el aporte de consagrados como Benamo, Zanatta y Gayraud. **Daniel Espósito**, de San Lorenzo, Santa Fe, hizo su segunda carrera con el R-18 ex Konjuh, ahora propiedad del San Lorenzo A.C. que tiene motor Bini y atención de Espósito padre. El diminuto volante viene del Grupo 2 santafesino, donde fue campeón '89. El voluminoso **Guillermo Badaracco** fue varias veces campeón en el importante zonal pistero de su provincia, Misiones. Es de Eldorado y piensa insistir. **Guillermo Fabi**, corrió desde 1983 intermitentemente en la FRA y con el R-18 motorizado por un Antelo consiguió el primer podio de su historial personal. **Leonardo Lamponi** le compró el auto del '89 a Pirulín Delgado; es de Sarandí y fue subcampeón '89 de Fórmula 3 Bonaerense, una de las categorías de Estancia Chica. Roberto Bailo es de Gahan (cerca de Salto) y fue campeón del TC Zonal (con epicentro en Pergamino). Se incorporó al equipo de Eduardo Solmi, con el auto que corriera el "Tano" Alvarez, es decir un Sierra. **Oscar Palmero**, de Rosario, tiene un Sierra y valiosa experiencia en la FRA, donde brilló. **Rodolfo Gambini**, bahiense hizo varios años de la competitiva monomarca Fiat 128 1.1 pistera del SO bonaerense y también tiene un Sierra. **Enrique Oliver**, que no largó, corrió en la misma que Gambini y alquiló uno de los Gacel de Gallicchio. A ellos hay que agregar los regresos del santafesino Héctor Ognibene, Tim Pairetti, Luis Druetta y el tucumano Lalo Olaz.

EQUIPO CHICO. El del comodorense **Carlos Costilla**. Sólo llegaron a Figüé él y su preparador **Alberto Salvá** ("Maker") quien hace todo en el Sur con leva de Balestrini. El auto está permanentemente allá, por lo que van y vienen cada vez que hay carrera. Ahora tiene el apoyo de una pujante petrolera.

VELOCIDADES. Las máximas en la recta -entre los Renault 18- fueron las de **Valenti** (166 km/hora), Catalán, Antelo y Rubén Del Campo (162); Giorgi, Giovanetti, Peón, Nonnenmacher, Fabi y Enderlay (161); Muscio, Pairetti, Druetta y Antonino (160). Los más lentos fueron los autos de Talone y Pace (156) y Bobby Lustig (sólo 155 km/h).

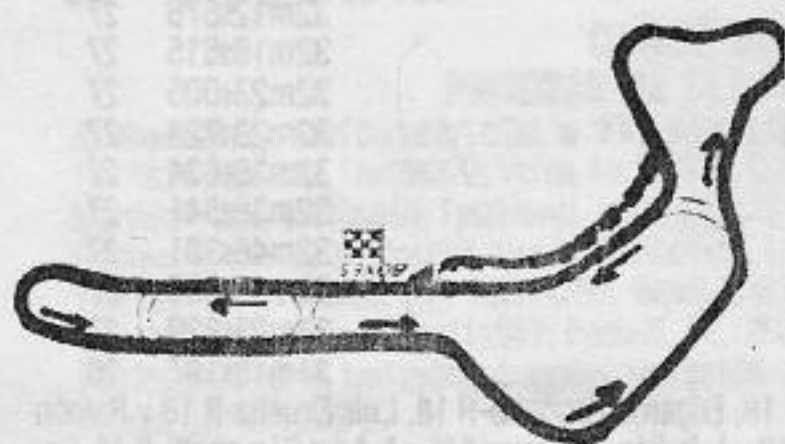
SIN ABANDONOS. Se mantiene el equipo de **Juan Carlos Pace**, cuyo segundo auto ahora corre **Tim Pairetti**. Ya van dos años sin que el italiano de Flores conozca lo que es desertar.

SUIZO ENOJADO. El veterano piloto hizo un trompo y quedó 19º desde donde recuperó algo... "El motivo de mi dibujo fue que me quedé sin visibilidad por la nafta que tiraba por la boca de carga del tanque el auto que iba adelante; esto es muy común que ocurra y debería intentarse una solución, mejorando las tapas de los tanques en su hermeticidad...".

PARENTESIS. Es el que piensa hacer el equipo de **Rickie Joseph**, hasta mitad de año. "El auto va, pero nos falta potencia para luchar con el Duna contra los Gacel. Paramos hasta que se pueda utilizar el motor que equipa al Duna SCX, con nuevas homologaciones en accesorios y otra leva. Creo que Baldinelli va a hacer lo mismo...".



FICHA GENERAL



Fecha: 15 de abril de 1990.
Denominación de la prueba: Premio "Primera Conscripción Argentina", segunda fecha del Campeonato Argentino de Turismo Pista.
Lugar: Autódromo de Figüé.
Ubicación: a 1 Km de la ciudad de Figüé en el SO bonaerense.
Organizador: Autoclub Figüé.
Autoridades: Comisario Deportivo, Jorge González; Director de la prueba: Juan C. Magallanes; Comisarios Técnicos: Rubén Flores, Daniel Rial y Angel Portela.
Condiciones climáticas: Buen tiempo, 18°C, presión normal.
Participantes: 30 en clase 2; 21 en F-Sierra; 27 en clase 3.

Público: 4.000 personas.
Infraestructura del escenario: Muy buena.
Espectáculo: Bueno.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Accesos: Varios, todos en muy buen estado. 5 puntos.
Controles: Eficientes. 5
Comodidades: Bastante completas. 4
Estado del circuito: El piso es bueno, pero presenta ondulaciones y hasta un salto en la crítica zona del tobogán. 2
Boxes (instalaciones): Buenos, aunque insuficientes. 3
Boxes (condiciones de trabajo): Buenas (remitimos a ítem anterior); buen suministro de corriente eléctrica a los equipos. 3
Seguridad: Muy buena en lo pasivo; buena en lo activo (había sólo dos bomberos para el día de la carrera). 3
Promoción del espectáculo: Buena, a nivel regional. 3
Servicio de prensa: Eficiente, cordial y oportuno. Excelente. 5
Puntualidad: Muy buena en los días previos, absoluta (aunque se adelantó una hora el programa) el domingo. 4.
Total: 37 puntos (ideal, 50 puntos)

EJES • TRAVESAÑOS • BOMBAS DE AGUA • AMORTIGUACION
REINDUSTRIALIZADOS



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

SISTEMAS HIDRAULICOS
INDUSTRIALES
SAN MARCO
STD y COMPETICION



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

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

Parabrisas
LANUS



• CRISTALES PARA AUTOMOTORES

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

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

**PROBLEMAS EN SU COCHE
IMPORTADO**

**OSCAR AUTOMOTORES
LO SOLUCIONA**

Servicio Técnico Automotor
ex Mecánico de Embajada

JUAN D. PERON 3448

CAPITAL - TEL. 87-4448

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

FRENOS DOPPLER

PARA COMPETICION

- Caliper de 4 y 2 pistones
Ø 48-45-40 y 34 mm.
- Discos • Masas • Bombas
- Fundición de aluminio
en matriz

ALSINA 1669 - Luján - Bs.As.

Tel. 0323-21-220

**ESCAPES
ESPECIALES
COMPETICION**



COLOCACION EN EL ACTO

Roosevelt 3641. Caseros.
Tel. 759-3810

**W W W
car**

RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPANIA AMERICANA
DE RESORTES

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

**CASA
ZAGAGLIA
S.A.
BUTACAS**

Para todo modelo
de autos.

Envíos
al Interior



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

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

ROJAS 1901
Esq. J.B. Justo

Capital JUAN B. JUSTO
3395

**CASA CARPE
PEUGEOT**

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

FIAT KAR S.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

- Motores completos • Cajas • Diferenciales • Partes Carrocerías

ESPECIALIDAD

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

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

JOSE MASCIOTRA

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

- * AUTOPARTES DE COMPETICION
- * BALANCINES * VARILLAS
- * PERNOS * EJES DE BALANCIN
- * BOTADORES PLANOS
- * ENGRANAJES CORRECTORES

*ruedas
argentinas*



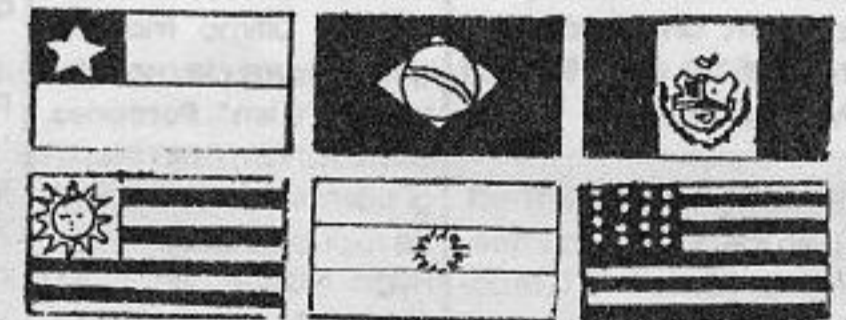
COMPETICION

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

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS
• COMBIMETROS • BALANCEADORAS • BALANZAS Y DISCOS DE ALINEADO
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

*el elegido
de América...*

**VARA
KART**



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

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

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



CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso tiene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envío por correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494, Correo Central o depositarlo personalmente en Belgrano 1580 1º Pto. Capital Federal.

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

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

CORSA
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Rubro

Usar cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOM. COMPET. -VENTA-

Vendo-permuta coupé Dodge Turismo Carretera sin mecánica. Casco 0 Km con los últimos avances. Butacas, vidrios, suspensión. Una joya. Soler N° 5305 Tel. (023) 82-5239 Mar del Plata.

Vendo chasis Bravi mod. 1985 ideal Fórmula Entrerriana, Fórmula 3 Cordobesa. Motor Peugeot 1800-1600, caja T.C.M., listo para largar. También alquilaría. Tratar: Rubén Perico Pérez, (043) 213451, 243302, Paraná.

Vendo-permuta por auto particular Fiat 600 07. Faltan detalles de armado. Urgente, con trailer, regalo. Gaona 3196 Haedo, Automotores Rial. 650-7260. U\$S 1000.

Fórmula Renault. Chasis Depac, último modelo, dos carreras de uso. Motor Pou "0 km". Pontones, doce llantas, caja Merigi completa. Otro chasis de repuesto desarmado. Hugo Nanzer, tel.: (051) 225049/80-6554, Córdoba.

Jorge Mager subcampeón 1989 vende Libres 850 mecánica LAR, listo para

largar con trailer, gomas muy buenas. Alem 1768 Dock Sud, Avellaneda. 205-1430.

Vendo Fórmula Dos Nacional. Chasis Berta MKIII, dos motores Volkswagen, caja TCM, autoblocante Hewland, listo para largar. También alquilaría portemporada con atención. Tratar: Perico Pérez, (043) 213451, 243302. Paraná.

Puddlo Competición por cambio categor. vende chasis Vara Kali 1990, motor PCR, 0 Km, listo para largar, chasis Vara Center, motor Parrilla, coronas, carbur. escape, oportun. Llamar al 0552-28268, 803-4870.

Renault 18 de Rally, listo para largar. Caja arrimada, equipo extintor de Halon, butacas Fades, una caja más, una tapa, un puente trasero, llantas, cubiertas, etc. Casco sin golpes. Tel.: 793-2297 ó 743-6030.

F.R.E. Tulla 24, motor Reybet, caja Genari y Paleoret con relaciones completas. Listo para largar o en permuta por auto de rally. (0316) 2325 (Daireaux).

Renault 12 Rally, modelo '88; motor a asentar, caja corta, autoblocante. Es un auto de punta, a toda prueba, para ganar. Impecable. Daniel (01) 252-2046 (taller). Oportunidad: U\$S 5.000.-

Gacel GS de Rally, caja arrimada, autoblocante,

motor Goncálvez, a entrenar, vende "Tata" Malneri (0314) 7283.

Renault 12 excelente, casco 1986, autoblocante, caja de 4ª corta, ideal para Clase 7 bonaerense, santafesino o entrerriano. Leva Balestrini, tapa Goncálvez. Vende Alejandro Cisneros, de Bolívar. Tel.: (0314) 60346 7283.

Fiat SE 1.5 de rally vende. Casco '83, motor '88. Motor desarmado, falta árbol de levas y carburador. Por viaje a Italia, casillo regalo: U\$S 2.500. Tel.: (01) 256-3901.

Pata Sánchez alquila VW Gacel Clase Dos Turismo Pista y Fiat 147 Monomarca A.C.T.C. Los dos autos 0 km. Únicamente para entendidos. Miranda 5150. Cap. Fed.

Vendo o alquilo. Coupé Dodge T.C. N° 109 en el ranking. A probar en el autódromo. Lista para correr. Roberto Oubiña. Tel.: 240-8940.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE

Vendo arenero estructura "Saltaduna". Suspensión independiente, freno a disco en las cuatro ruedas, llantas de magnesio, todos nunca visto. Albariños 3511, Cap. Fed. Aunque no lo compres, vení a verlo.

Vendo coupé mod. 1938 motor 250 con toda la música Chevrolet 10 puntos. Tratar Yiyo. Te. (0783) 23448 Corrientes

3.0 CAMIONES -VENTA-

Vendo colectivo/casa rodante Deutz. Capacidad 8 personas. Ideal para equipo de competición u otros usos. Hablar a Alfredo Altamirano. Te. (0571) 25259/21779

Micro Mercedes-Benz, motor a nuevo, 20.000 km., cubiertas nuevas, línea nueva, vigia para motor y cubiertas, totalmente equipado, taller rodante, ex-Pepe Scioli Llamar astillero Tarrab (01) 749-0929/73

5.0 MOTOCICLETA -VENTA-

Vendo Honda CB 400N modelo 82 rodada 87 20.000 Km. originales. Recibo enduro buen estado. Tratar (0564) 24616, San Francisco, Córdoba.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS

JAULA FADES para Fiat Uno (desarmable, ex Desafío) y otros accesorios. También una tapa de cilindros Balestrini (para Fiat 128 1.3) completa. Llamar al (01) 793-2297 ó 743-6030

LANCIA APRILIA para restaurar. Carrocería y mecánica (motor V4, puente de Dion, etc) completas. Gran oportunidad. TE (01) 201-0797

Motor armado FRE. Ex-Mazzini. Llamar 743-7216

FORMULA 2 NACIONAL, chasis Berta Mk III, dos motores Volkswagen, caja TCM, autoblocante Hewland, listo para largar. Tratar, por teléfono en Paraná (043) 21-3451 ó 24-3302

CHASIS BRAVI, ideal para Fórmula Entrerriana, F-3 Cordobesa, F-2 Bonaerense. Motor Peugeot 1600 ó 1800, caja de velocidades TCM. Llamar a Rubén Perico Pérez (043) 21-3451 ó 24-3302.

SEMI-ARMADO 0 km. Caja y diferencial. Ford TC 2000 553-0745

Vendo repuestos varios Fiat 132-2000 originales Italianos. Tratar tel.: 72-0876, Armenia 2324 3º D, Capital Federal.

Vendo tapa de cilindros John Deere 3 cilindros y otros elementos, para motores diesel, de primera línea. Tel.: 91-8006.

Vendo dos tapas de cilindro Renault 18 para Fórmula Dos Nacional. Monteagudo 473 Capital Federal.

Vendo OPEL K-180 TC 2000 muy bueno, excelente preparación oportuna categorías zonales con o sin dos motores blocks, platonet, bielas, caja Sáens 5V, carburadores Weber 48-48 etc... T.E. 0463-2704 Canals (Cba.)

10.0 VARIOS

Importación NG. Jorge Guiral 24 horas el fierro especial que Ud. necesite. Oficinas en Miami. Líquido de frenos FAGF, pastillas Textar originales R-18, Sierra y Gacel; bujías Champion BN57R y N63Y y todo lo que se le ocurra. Teléfono (01) 795-8238.

Vendo colecciones de revistas con faltantes: Parabrías-Corsa, del N° 0 al 734, Velocidad, del N° 31/32 al 234 (año 53 al 71), Quattroruote, del año 1960 al 1978. Mecánica Popular, del 1948 al 1974. Escucho ofertas. Tel.: 655-0453.

"El archivo costístico". Consigalos números atrasados que le faltan de CORSA, Parabrías, Automundo y extranjeras. También notas, recortes, prensa y difusión. De mañana llame al (01) 792-7895.

11.0 AUTOMODELISMO

Vendo colección Matchbox 96 autos impecables (1970 a 1980) mas dos volúmenes para 48 una ciudad A-1, también Matchbox. 792-7895 U\$S 230 de 10 a 12 hs.

Revista CORSA N° 1242. Director: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1990 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580 - 4º piso (C.P. 1093) Capital Federal. Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de toda 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° 109681. Material Periódico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: RYELA S.A., Francisco Acuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180). Tel. 862-4022/4010/0736. Télex: 22630 RYELA-AR, URUGUAY, Ripolaza S.A.C. Juan M. Blanes 1078, Montevideo PARAGUAY. Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción, PERU: Edic Zeta S.C.R., Paquetahuac 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en talleres Gráficos de Editorial S.A. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Abril de 1990. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 297, 25/4/90

Edición y Coordinación Carlos R. Neira

Fiat 600 SM, T. Promocional, SP y Sport APAS en Buenos Aires

PASETTI, INTRIAGO, ARIAS Y DELLEPIANE

La Asociación Standard Mejorado organizó el domingo 15 de abril en el circuito N° 8 (3.435,45 mts) del autódromo Oscar Alfredo Gálvez de Buenos Aires, la segunda fecha del campeonato de su categoría Fiat 600, la segunda para Turismo Promocional y Sport Prototipo y la primera para Sport APAS.

Fiat 600 Standard Mejorado

Veinte autos largaron la final, mostrándose en la primera mitad de carrera, una intensa lucha por el primer puesto entre Pasetti, Alfaro, Mauricio Gómez, Vuolo, Norberto Gómez y Rivara; sobre el final, la punta se definía entre Pasetti y Alfaro, quedándose este último cuando sólo faltaba una vuelta. El segundo lugar se definió entre los dos Gómez, ganando Mauricio por solo 32 centésimas a Norberto. El cuarto lugar logrado por Choury, merece un párrafo aparte ya que tras pasar en el primer lugar al principio, un espectacular trompo en el curvón lo dejó en último lugar y a partir de allí remontó marcando el récord de vuelta.

Final, 12 vueltas: 1° Luis Pasetti, 23m01s49/100 a 107,428 km/h; 2° Mauricio Gómez, 23m09s92; 3° Norberto Gómez, 23m10s24; 4° Angel Choury, 23m12s40; 5° Juan Rivara, 23m12s59; 6° Jorge Guardia, 23m19s62; 7° Juan Sánchez, 23m53s89; 8° Reynaldo Barbuto,

23m55s46; 9° Mario Feltrin, 23m57s59; 10° Eduardo Cortese, 23m57s75. Campeonato: Pasetti, 40 puntos; Vuolo, Barbuto y M. Gómez, 15; Guardia, 14.

Turismo Promocional

Nuevamente esta categoría cumplió una final con las clases "A" y "B" en conjunto, presentando la nueva clase nueve autos en su segunda actuación. La carrera presentó diferentes alternativas a la anterior donde dominaron los de la clase tradicional. En esta oportunidad hicieron la punta dos de los "nuevos", aunque sobre el final sólo quedó el Fiat 125 de Intriago y aunque se impuso en la general, sólo superó al segundo, Hugo Díaz, por 59 centésimas. El espectáculo corrió también por cuenta de Spandel, Castro y Cano, quienes con Fiat 600, Renault y Citroën respectivamente, demostraron la paridad lograda en el reglamento para las tres marcas. Sobre el final se distanciaron Spandel y Castro de Cano, definiéndose sobre la misma línea de sentencia a favor del representante de Banfield.

Final, 10 vueltas: 1° Osvaldo Intriago (Fiat 125/El Palomar), 19m10s05/100 a 107,539 km/h; 2° Hugo Díaz (Renault/Remedios de Escalada), 19m10s61; 3° Máximo Spandel, (Fiat/Banfield), 19m12s67; 4° José Castro (Renault/Buenos Aires), 19m12s82; 5° Carlos Cano (Citroën/Pablo Podestá), 19m22s14;

6° Néstor Martínez (Renault/Buenos Aires), 19m30s51; 7° Alejandro Tangreti (Fiat 125/Tigre), 19m32s59; 8° Adrián Iglesias (Fiat 125/Buenos Aires), 19m55s74; 9° Roberto Elías (Renault/Buenos Aires), 20m28s51; 10° Carlos Nicieza (Renault/Buenos Aires).

Sport Prototipo

Con 21 participantes se cumplió esta segunda fecha del campeonato, donde se impuso cómodamente Gustavo Arias, luego de medir en las primeras vueltas a Czizik, quien a pesar de contar con un auto intenable en lo trabado, se las ingenió para mantener el segundo lugar y de esa forma encaramarse a la punta de la tabla de posiciones. La carrera había perdido en el inicio el aporte del ganador anterior Diego de Rossi. El podio lo completó Daniel Ortega, destacándose también la tarea de Ernesto Gonella, que remontó desde el fondo con un auto indócil que circuló toda la carrera con la barra trasera suelta y aún con este inconveniente llegó en el sexto puesto final.

Final, 16 vueltas: 1° Gustavo Arias (Sergio/Florencio Varela), 25m25s01/100 a 129,757 km/h; 2° José Czizik (Crespi-Sena/Buenos Aires), 25m31s52; 3° Daniel Ortega (ADA/Buenos Aires), 25m33s97; 4° Crispín Beitia (Crespi/Posadas, Misiones), 25m56s30; 5° Oscar Martirelli (Crespi/Caseros), 26m03s58; 6°

Ernesto Gonella (Gonella/Buenos Aires), 26m10s63; 7° Marcelo Biasoli (Crespi/Ciudad Evita), 26m11s29; 8° Hugo Hovsepian (Crespi/Olivos), 26m15s68; 9° Juan Magré (Muñoz/Ituzaingó), 26m24s22; 10° Diego Borra (Crespi/Buenos Aires), 26m51s20. Campeonato: Czizik, 24 puntos; Arias, 17; De Rossi, 16; Tardito y Ortega, 9.

Sport APAS

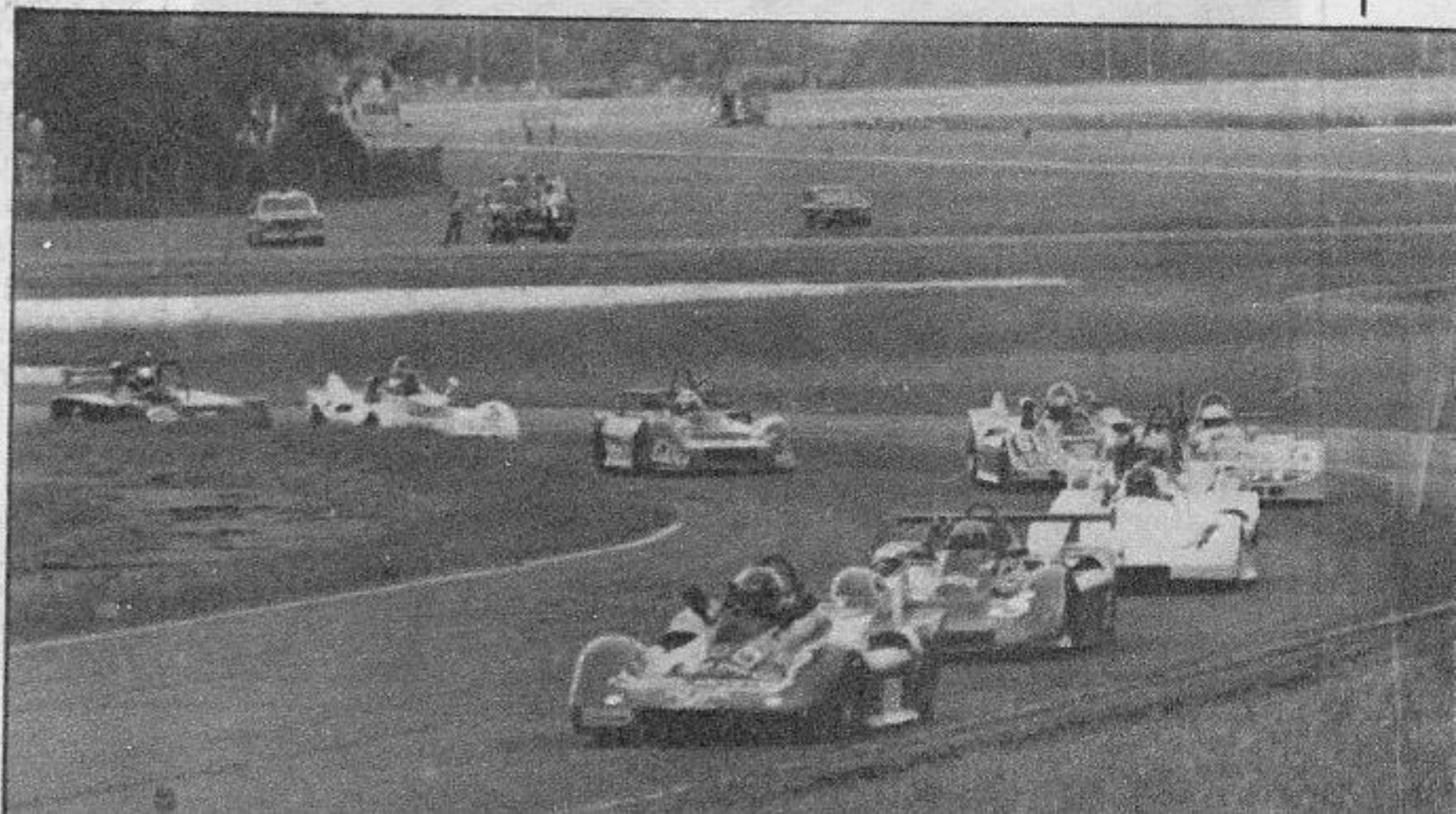
Con un parque muy pobre, apenas nueve autos, se presentó esta categoría a la primera carrera del año. Sin embargo esto alcanzó para brindar un muy buen espectáculo, al formarse un apretado grupo en la lucha por la punta, del que formaron parte el Jaguar de Gaggino, la Maserati de Dellepiane, el Lotus de Colombo y su similar de Alvarez. Faltando pocas vueltas para el final sólo quedó Dellepiane, ya que Colombo se detuvo con problemas de motor y Alvarez se tocaba con Gaggino quedando allí todo definido.

Final, 12 vueltas: 1° Miguel Dellepiane (Maserati-Gacel), 19m47s39/100 a 125,412 km/h; 2° Jorge Alvarez (Lotus-Fiat), 20m17s99; 3° Héctor Hormaeche (Lotus-Renault), 20m59s26; 4° Claudio Ibañez (Lotus-Dodge), 21m16s09; 5° Daniel Biemie (Lotus-Dodge); 6° Héctor Dellepiane (Maserati-Fiat).

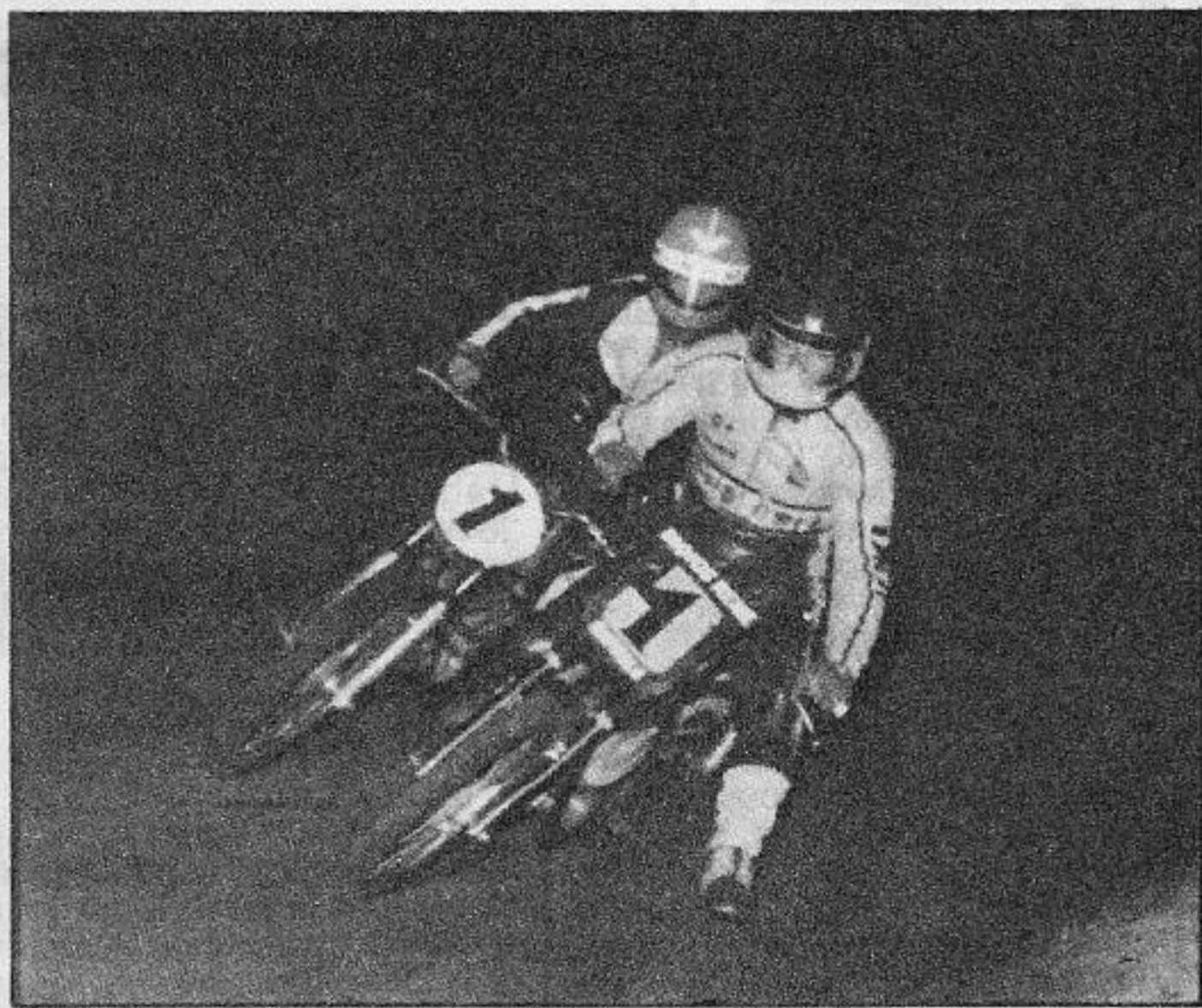
(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Luis Pasetti, comenzó el año con todo: ganó en las dos fechas de Fiat 600 SM.

Pelotón de Sport Prototipos, donde se impuso Gustavo Arias por seis segundos.



Motociclismo en Miramar, Córdoba

FONTANINI CON TODAS LAS LUCES

Córdoba - El sábado 8 de abril, en horario nocturno, se disputó la fecha final del campeonato de motociclismo organizado por el Instituto Modelo Secundario de la localidad de Miramar, ubicada en la margen Sur de la laguna de Mar Chiquita, al Norte de la provincia de Córdoba. Excelente el circuito oval de 450 metros, perfectamente iluminado, el que fue rodeado en la oportunidad por 2.200 personas. Participaron 81 pilotos, en las cinco divisiones: 50 cm3 Centrifugos, 50 cm3 con Caja, 108 cm3 Promocional, 108 cm3 Graduados y 125 cm3 Libre Preparación.

En la clase mayor, el consagrado esperancino Sergio Fontanini pudo doblar al final a Marcelo Echániz y al veterano cordobés Miguel Mejías, ganando por muy ajustado margen.

Estos son los resultados de las finales y las posiciones finales de cada uno de los campeonatos.

50 cm3 Centrifugos, 8 vueltas: 1º Cristian Baldrich (Zanella/Las Varillas, Cba), a 61,200 Kms/hora; 2º Sebastián Porco (Z/Rafaela, SF); 3º Damián Armando (Z/San Francisco, Cba); 4º Cristián Bustos (Z/Las Varillas, Cba); 5º José Cuello (Pumita/Córdoba). **Campeonato:** Campeón, Damián Armando; 2º Sebastián Porco; 3º Cristian Baldrich.

50 cm3 con Caja, 15 vueltas: 1º Diego Cuffia (Zanella/Rafaela, SF) a 64,912 Kms/hora; 2º Cristián Armando (Z/San Francisco, Cba); 3º Raúl Moticoni (Z/Rafaela, SF); 4º Diego González (Z/El Tío, Cba); 5º Lucio Macagno (Z/Rafaela, SF). **Campeonato:** campeón, Diego Cuffia; 2º Cristián Armando; 3º Ariel Moticoni.

108 cm3 Promocional, 15 vueltas: 1º Gustavo Juncos (Sachs 98/Miramar, Cba), a 67,976 Kms/hora; 2º Mauricio Gigli (Sa-

chs/Justiniano Posse, Cba); 3º Oscar Rodríguez (Sachs/Villa Nueva, Cba); 4º Fabio Piedrabuena (Sachs/Rafaela, SF); 5º Antonio Sosa (Sachs/Esperanza, SF). **Campeonato:** campeón, Gustavo Juncos; 2º Mauricio Gigli; 3º Omar Rodríguez; 4º Antonio Sosa.

108 cm3 Graduados, 18 vueltas: 1º Fabián Moscatello (Sachs 98/Bell Ville, Cba) a 69,437 Kms/hora; 2º Rodolfo Martínez (Sachs/El Tío, Cba); 3º Oscar Rodríguez (Sachs/Villa Nueva, Cba); 4º Juan Verdolia (Sachs/Las Varillas, Cba); 5º Pablo Ruppens (Sachs, Clucellas, SF); 6º Gustavo Imoff (Sachs/Rafaela, SF). **Campeonato:** campeón, Fabián Moscatello; 2º Oscar Rodríguez; 3º Rodolfo Martínez y 4º Pablo Ruppens.

125 cm3 Libre Preparación, 18 vueltas: 1º Sergio Fontanini (Zanella-Sosa/Esperanza, SF) a 71,250 Kms/hora; 2º Marcelo Echániz (Z-Ferrero/Rafaela, SF); 3º Miguel Mejías (Kawasaki-Mejías/Córdoba); 4º Fabián Moscatello (Zanella-Huppi/Bell Ville, Cba); 5º Daniel Rosotto (Zanella/Ramona, SF); 6º Oscar Riva (Zanella/San Francisco, Cba); 7º Héctor Bertoli (Zanella/San Francisco, Cba); 8º Sergio Rivodino (Zanella/San Francisco, Cba). **Campeonato:** campeón, Marcelo Echániz; 2º Santiago Albano (San Francisco, Cba); 3º Omar Beléndez (Rafaela); 4º Fabián Moscatello y 5º Sergio Fontanini.

Tras las competencias, se realizaron homenajes -los organizadores dispusieron plaquetas para ello- a hombres que en el pasado fueron figuras de importancia para este deporte, como el rafaelino Jorge "Nene" Ternengo, los cordobeses Roque Sherma y Roberto Obregón y el sanfranciscuense Luis Villareal.

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)

Foto 1: El campeón de Libre Preparación, Marcelo Echániz. Lo sigue Santiago Albano.

Foto 2: Los chicos de 50 cm3 Centrifugo. Con el Nº 17 el ganador de la última fecha, Cristian Baldrich.

Foto 3: Fabián Moscatello, ganador y campeón de 108 cm3 Graduados.

La F-07 y la primera parte del torneo '90

HUGO ORTIZ SE CORTO EN LA NOCHE

La Asociación de Pilotos **Fórmula 07** inició el año con una serie de seis reuniones nocturnas en el autódromo municipal de Buenos Aires, utilizando allí el circuito N° 17 (el que transcurre entre las dos horquillas) con un desarrollo de 950 metros.

Esas primeras seis fechas serán seguidas de por lo menos diez más, las que se realizarán no sólo en el autódromo porteño, sino también en otros circuitos, como por ejemplo el de Francisco Carlos, de la localidad de Presidente Derqui.

Hasta ahí, habían surgido cuatro ganadores: Claudio Ferlito, con Citroën, el binomio "Blanco-Stanciola", que ganó dos veces (una en carrera de dos pilotos); Viñas y Núñez (que ganaron la otra de dos pilotos compartiendo un auto) y Hugo Ortiz, triunfador en las dos últimas, que sumó además un segundo puesto, un quinto y un sexto con lo que lideró hasta el fin de la parte nocturna con una diferencia de 19 puntos a su favor sobre "Blanco-Stanciola".

La categoría logra un promedio de 24 autos por reunión, de los cuales la mayoría son Fiat 600, a los que se suman los mejores autos de la IES 3CV y algún aislado Renault Gordini. El público, hasta ahí, promediaba las mil personas, con una afluencia máxima de 1400. Estos fueron los tres primeros en cada una de las fechas:

1ª Fecha: 1º Claudio Ferlito (Citroën/San Martín); 2º Hugo Ortiz (Fiat 600/Isidro Casanova); 3º "Carreira-Carreira" (Fiat 600/Buenos Aires).

2ª Fecha: 1º "Blanco-Stanciola" (Fiat 600/Buenos Aires); 2º Natale-Bianco (Fiat 600/Villa Tesei); 3º "Perosi-Asprella" (Fiat 600/Buenos Aires).

3ª Fecha: 1º "Blanco-Stanciola" (Fiat 600/Buenos Aires); 2º Diego López (Fiat 600/Lanús); 3º Oscar Villamor (Citroën/San Martín).

4ª Fecha: 1º Hugo Ortiz (Fiat 600/Isidro Casanova); 2º José Natale (Fiat 600/Villa Tesei); 3º Luis Abra (Fiat 600/Ramos Mejía).

5ª Fecha: 1º Viñas-Núñez (Fiat 600/Buenos Aires); 2º Natale-Bianco (Fiat 600/Villa Tesei); 3º Selles-Cordioli (Fiat 600/Buenos Aires).

6ª Fecha: 1º Hugo Ortiz (Fiat 600/Isidro Casanova); 2º Juan Carlos López (Fiat 600/Buenos Aires); 3º "Perosi-Asprella" (Fiat 600/Buenos Aires).

El campeonato, cumplidas las

seis fechas iniciales estaba así en sus principales posiciones:

1º Hugo Ortiz, 69 puntos; 2º "Blanco-Stanciola", 50; 3º José Natale, 45; 4º Diego López, 41; 5º "Perosi-Asprella", 33; 6º Claudio Ferlito, 30; 6º Roberto Bianco, 30; 8º "Carreira-Carreira", 22; 9º Ángel Selles, 21 y 10º Oscar Villamor, 18 puntos.



El subcampeón del '89, Viñas, precede a José Natale y Diego López (Foto Alberto).

Para ganar, salir primero cuenta...

Nosotros salimos hace 50 años y seguimos compitiendo por la salud e higiene de usted y su familia.

- Toalla de papel intercalada y en rollos
- Papel higiénico intercalado
- Jabones soportados e individuales

Una línea de productos concebidos para la higiene personal, que además brinda el confort necesario para mejorar nuestra calidad de vida, tanto en la empresa como en el hogar, a un costo accesible.

LAFINUR 3190 - (1425) CAPITAL FEDERAL TEL. 802-0240/7618/801-3699



VERTIGO

UNA TEMATICA DIFERENTE EN AUTOMOVILISMO

Conduce:

ALBERTO

HUGO

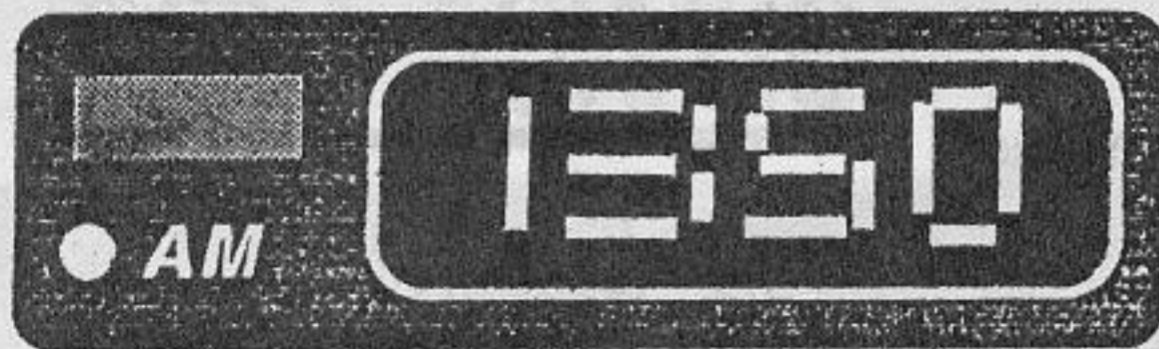
CANDO...

Y USTED,
DE COPILOTO!

Producción ejecutiva:

JUAN CARLOS CANDO

SABADOS 19.30 HS.
DOMINGOS 20 HS.



RADIO BUENOS AIRES

Otra buena
propuesta...



ACTIVIDAD ZONAL

TC del SE, Promocional 850
y Fiat 1100 en Mar del Plata

SPAMPINATO, LOSADA Y SCENNA

Mar del Plata, BA - En el autódromo local, circuito "chico" de 2.950 metros, se llevó a cabo la fecha inicial de los campeonatos zonales de la Federación 3 del Atlántico, es decir para las categorías **TC del Sudeste, Promocional 850 y la Monomarca Fiat 128 1100**. La reunión se realizó el domingo 15 de abril ante una más que aceptable cantidad de espectadores, con la organización del Mar del Plata Automóvil Club.

TC del Sudeste

Catorce máquinas, en su mayoría impulsada por motores Chevrolet, formó el parque de esta categoría. En la carrera final, el campeón Omar César Losada tuvo en José Di Vicenzo un duro adversario, hasta que éste abandonó hacia el final de la carrera.

Final, 12 vueltas: 1º Omar César Losada (Chevrolet/Mar del Plata) a un promedio de 137,390 Kms/hora; 2º Raúl Chabert (Mar del Plata); 3º Jorge Diorio (Balcarce); 4º Alfredo Viganó; 5º José Mario Piccinini; 6º Fernando Peláez; 7º José Di Vicenzo; 8º Walter Cazaliyi; 9º Antonio Brión y 10º Omar Abrasiano.

Promocional 850

Muy bueno fue el espectáculo brindado por los 28 autos de esta categoría, en la cual una mayoría de Fiat 600 se opone a algunos Renault Gordini. En la final, el local Antonio Scenna superó en muy emotiva llegada al tandilense Julio Barbería, a tal punto que la diferencia entre ambos fue de apenas 270 milésimas; el tercero en la pista fue el ayacuchense Juan Carlos Cabrera que muy apurado en la largada recibió por ello una penalización de cinco segundos, lo que hizo que en el cómputo lo pasaran Marcelo Landeras y Luis Silva.

Final, 12 vueltas: 1º Antonio Scenna (Mar del Plata) a un promedio de 114,460 Kms/hora; 2º Julio Barbería (Tandil); 3º Marcelo Landeras (Mar del Plata); 4º Luis Silva (Necochea); 5º Juan C. Cabrera (Ayacucho); 6º Eduardo Castelo; 7º Cristián Castellano; 8º Mario Grevecoeur; 9º Mario Gómez y 10º Angel Díaz.

Fiat 128 1100

La más poblada de las categorías fue ésta, con 32 automóviles y un gran trabajo del experimentado Enrique Spampinato



"Quique" Spampinato, "El Santo" de otras épocas, ganó la carrera de la Monomarca Fiat 128 1100.

(aquél que en la Clase 2 del Turismo Pista nacional utilizaba el seudónimo "El Santo"). Spampinato aventajó también al segundo -Luis Regine- por exigua diferencia: 391/1000.

En esta carrera se produjo carambolesco accidente del que quedaron muy abollados tres autos: uno fue el de Marcelo Scenna, cuya máquina tras tocarse con la de Daniel D'Onofrio tomó vuelo y cayó sobre el lateral del Fiat de Pedro Ingrassia. Afortunadamente los tres pilotos salieron ilesos.

Final, 15 vueltas: 1º Enrique Spampinato (Mar del Plata) a un promedio de 124,144 Kms/hora; 2º Luis Regine; 3º Eduardo Zapata; 4º Julio Quintana; 5º Héctor Marcozzi; 6º Juan Carlos Scenna; 7º Gustavo López; 8º Gustavo Roman; 9º Nicolás Zapotocznyj; 10º Juan Pablo Gorostidi.

(Nota de la Redacción: el informe no incluye procedencias, marcas ni tiempos).

(Informe de Irigoyen/A. D. García)



EL CABLE DE BUJIA USADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL MUNDO

8 mm
SPARKPLUG
HI-TENSION
SPRINT WIRE

COMPETICION

BOBINAS PRO MASTER MALLORY Nº 29440

Especialmente diseñadas
para COMPETICION
ENTREGA 60.000 VOLTS
a un régimen de 10.000 RPM.
MADE IN USA

**IMPORTA
Y GARANTIZA:
F.LUCIUS e HIJOS**



Zonas disponibles para distribuidores

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

LAVA-AUTOS "LA BARRERA"

- LAVADO MANUAL
- LAVADO MOTOR
- LIMPIEZA TAPIZADO
- LUSTRADO

CADA 5
LAVADOS 1 **GRATIS**
VIDEO BAR

Lun. a Sab: 8 a 20 hs. Domingos: 8 a 13 hs.

Avda. SANTA FE 5354 • Cap. Tel. 774-4267

NEUMATICOS

- PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
- ALINEACION Y BALANCEO
TREN DELANTERO



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

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

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

R.11-12-18 - FUEGO - TURBO

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES E IMPORTADOS

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

Tarjetas
de créditos

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales.

OSVALDO MACEIRA
COMPETICION

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

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

JORGE OMAR DEL RIO

Escuela de Pilotos



la escuela que forma Campeones

Sea Ud. uno de ellos

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.



REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT
REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES

Ventas por mayor y menor Tarjetas de crédito

Avda. ASAMBLEA 627 (1424). CAP. 923-6695

CASAROLI
E HIJOS

CHASSIS para KARTING

FOX-TRAK

COMPETICION

• ALQUILER • REPUESTOS • ACCESORIOS •

JUAN B JUSTO 2230 • TEL. 795-9300 (1636) • OLIVOS BS.AS.



TALLER SERVICIO DESTACADO
POR VOLKSWAGEN ARGENTINA
DIAGNOSTICO Y PRESUPUESTO SIN CARGO

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

AUTOPENTA S.A.

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



REPARACIONES CHAPA Y PINTURA CON AMPLIAS FACILIDADES

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

Gaceta Abril

Una comunicación de Abril Comercial S.A.

RENAULT Y CHRYSLER PRODUCEN

Mediante los acuerdos firmados en septiembre de 1989, y luego de haber formado la firma ARCAD S. A., las firmas francesa y americana, pondrán en marcha la fabricación de un vehículo de cuatro ruedas motrices que se denomina actualmente, con el código "JJ".

La nueva empresa, determinó luego del estudio de factibilidad correspondiente, que el nuevo emplazamiento industrial sentará sus reales en la localidad de Valladolid, España.

Dentro del plan de reestructuración industrial del aparato europeo de Renault, la firma FASA Renault, filial de la empresa francesa, había anunciado, que a mediados de 1991, la planta FASA 1 cesaría en sus funciones. Es-

ta sería la planta de montaje que tomaría Arcad, para la producción del "JJ", al cual ambas empresas automotrices pretenden comercializar a partir del segundo semestre de 1992.

Una parte importante de este nuevo proyecto, sería confiada a sub-contractistas que emplearían, al igual que Arcad, un total de 350 trabajadores.

Actualmente, se continúa con el desarrollo de los diferentes acuerdos firmados por Chrysler y Renault que establecen que Arcad S. A. -establecida en Francia- formará su capital con el 50% de la filial Renault, Sodevi, mientras que el otro 50% será integrado por la firma americana.

Al mismo tiempo, Arcad Inc., establecida en Livonia (EE. UU.) estará formada por otra filial de Renault, Renault U.S.A. y por Chrysler. La primera de estas firmas tendrá a su cargo la coordinación del desarrollo de los estudios del pequeño vehículo y supervisará la fabricación en Valladolid, en

tanto la segunda, estará encargada de la concepción y el desarrollo del mismo.

El emplazamiento de la firma americana aún no fue definido pero se ha previsto que sea una planta de Chrysler ya existente.

SEVEL EXPORTA

Sevel Argentina continúa con su plan de exportaciones iniciado en 1989. En esta oportunidad, se realizó un importante envío a Chile y Paraguay de unidades Peugeot 504 en sus modelos pick-up y berlina.

En la operación realizada con el país guaraní, se incluyó un importante lote de pick-ups especiales que serán utilizadas por ANDE (Administración Nacional de Electricidad), que ya posee una dotación móvil de 135 unidades de este utilitario de producción nacional.

Una vez más, la firma Sevel, pone de manifiesto el elevado nivel de calidad, equipamiento y tecnología de sus productos, que le permiten ingresar en el competitivo y exigente mercado internacional.

RESULTADOS DEL CONCURSO AUTOLATINA

Días pasados, Autolatina Argentina, informó sobre los diferentes resultados de sus concursos, para propietarios Ford y Volkswagen, que se publicitaron bajo el lema "Llene la ficha y gane" (Volkswagen) y "¿Tiene un Ford? Gane un Ford" (para los propietarios de vehículos Ford).

El sorteo se realizó el pasado 21 de marzo, con la fiscalización del escribano Eduardo Bolo Bolaño, y la presencia del presidente de la Comisión de Concesionarios Volkswagen, Sr. José Migali, el presidente del Consejo Consultivo de Concesionarios Ford, Sr. Graciano Estévez; concesionarios de todo el país y funcionarios de la firma.

Los ganadores de la marca Volkswagen fueron los siguientes: Héctor Marinsalda, Juan Bauser, Pollitzer S. A., Flor Fabres, Laura Zaccagnini, Dante Mendoza y GM Electrónica S. A.. Por parte de la marca Ford los favorecidos resultaron: Oscar Ferreiros, Rafael Cocha, Ofelia Arce, Amaldo Paoletti, Héctor Romero, Carlos Houriet, Teng Hung Huang, Avelino Arce, Gregorio Badeni y Mabel Covi.

¡DI-FE-REN-TE!



Su ESCORT O SIERRA GL con la
PREPARACION



Potenciamos su motor con los componentes originales de fábrica:

**MAS PIQUE-MAYOR VELOCIDAD-
MENOR CONSUMO.**

EQUIPAMIENTO ESPECIAL
PARA UNIDADES 0 KM Y USADAS:

Levanta vidrios eléctricos en las cuatro puertas -
Traba eléctrica de puertas - Limpia vidrios trasero -
Llantas deportivas - Espejo derecho - Bajos paragolpes
y laterales-Alerón trasero con luz de stop incorporada
"Diseño exclusivo original."

SOLAMENTE EN:



San Telmo S.A.



Del Sur Motors S.A.

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

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

SANT'ELIA Y TEXACO



Durante el presente y pasado año, Franco Humberto Sant'Elía -acompañado por José Bordas- ha participado con asiduidad y éxito, en certámenes de offshore, dentro y fuera del país.

El piloto, que participa en la Clase III -6 litros-, utiliza el catamarán Texaco que cuenta con motores Mercury que le suministran una potencia de 500 HP. La embarcación, posee una eslora de 8,60 metros en tanto que la manga es de 2,35 metros y el puntal mide 1,26 metros. Por tercera vez, esta dupla, trajo al país el título de Campeón Mundial -logrado en Fomia, Italia- y al mismo tiempo, en Argentina, estableció un nuevo récord mundial de velocidad con una marca de 170,440 km/h, superando la anterior de 166 kilómetros por hora. Durante la presente temporada, y sobre un total de -hasta el momento- cinco competencias, este binomio obtuvo cuatro triunfos.

LRI486TV

Canal 8

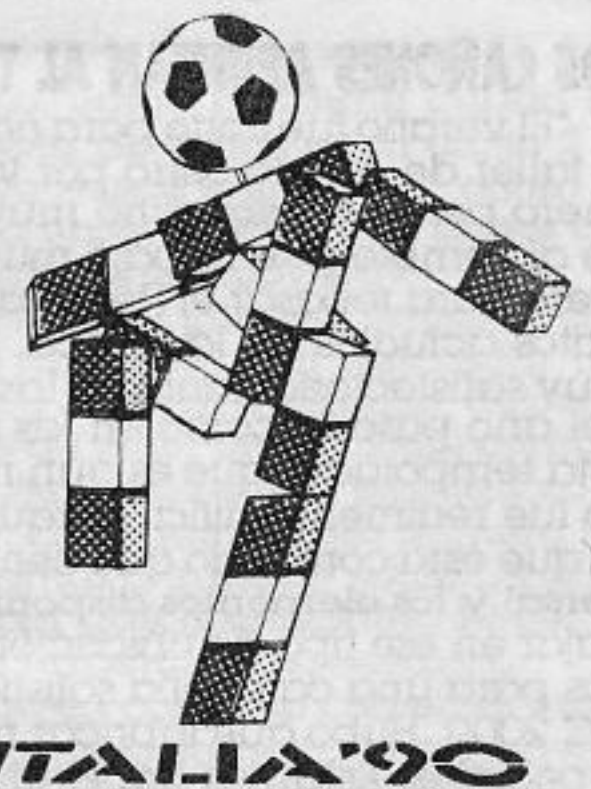
MAR DEL PLATA
BUENOS AIRES/ARGENTINA

presenta, junto a su excepcional
programación para este año

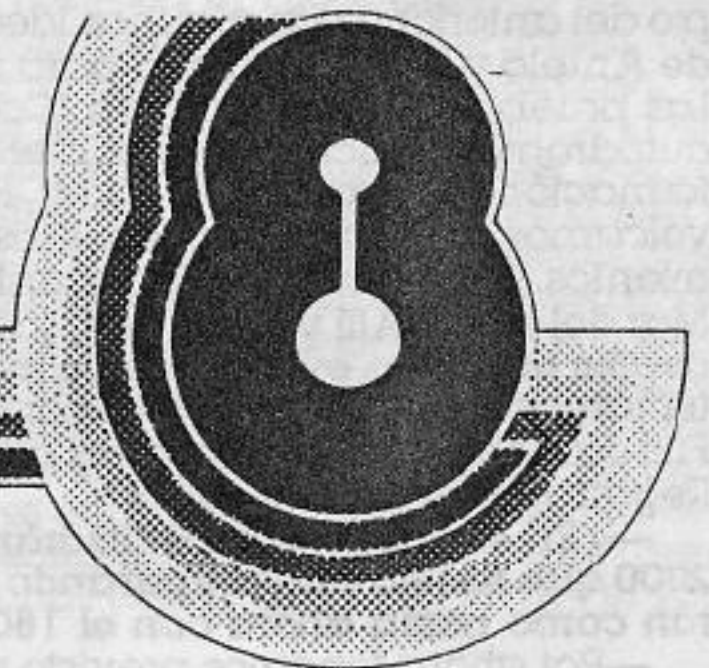
LOS DOS EVENTOS MAS IMPORTANTES
EN EL COMIENZO DE LA
ULTIMA DECADA DEL SIGLO

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

del:
CAMPEONATO MUNDIAL DE FUTBOL
Y
CAMPEONATO MUNDIAL DE BASQUET



Canal 8 Mar del Plata



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

Representante en Buenos Aires: INTERMEDIOS S.A.

ESMERALDA 762-5to.PISO-T.E.322-1574/2674-T.X.24022 INTME-FAX:322-3374

PRIORIDAD CLASIFICACION OBJETIVOS MULTIPLES

De los responsables de las marcas que participan de manera oficial en el automovilismo nacional, sin dudas que Jackie Forrest Greene es el que mayor tiempo de vinculación tiene con la actividad deportiva. Es casado, tiene cuatro hijos y a pesar de su nombre y apellidos es argentino, tiene 58 años y 36 en el deporte motor. Comenzó su actividad trabajando con el británico Reg Parnell, como mecánico de una Maserati 4 C.L.T. con la cual Parnell participaba por entonces en lo que sería la Fórmula 1 futura. Corría el año 1948, y ello ocurría en el condado de Derby, Inglaterra, donde Jackie estaba radicado. El jovencito tenía 16 años y simultáneamente estudiaba. Después volvió a la Argentina. Se hizo piloto junto a su padre y pese a retirarse siguió, participando en Sport y se dedicó a la dirección deportiva. Fue hombre de Peugeot, hoy lo es de Fiat, con las dos marcas cobijadas bajo la sigla de Sevel.

LOS CAÑONES APUNTAN AL T.C.2000

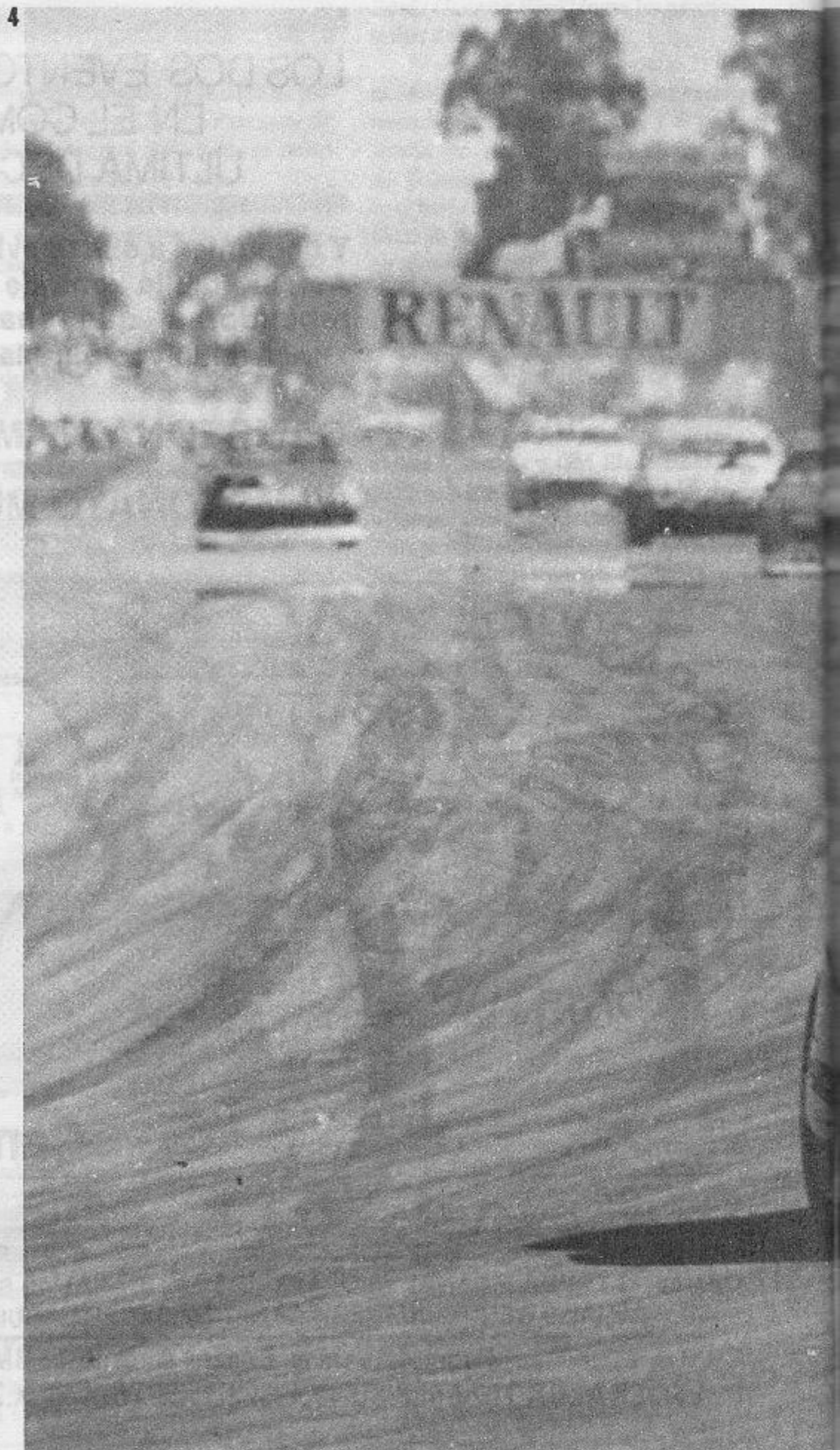
“El verano fue corto para nosotros porque el taller de Antelo cerró por vacaciones en enero pero se aprovechó muy bien el final de diciembre y se trabajó muy fuerte en febrero para repasar el Regatta y llegar a los éxitos actuales de la marca. El balance es muy satisfactorio, tanto de las siete carreras del año pasado como en las que llevamos esta temporada, que es aún mejor. El desafío fue realmente difícil porque el único auto que está corriendo que tiene motor transversal y los elementos disponibles para trabajar en ese tipo de ubicación son muy pocos para una categoría sofisticada como el T.C.2000. Hubo que fabricar muchas piezas especiales. Estamos haciendo un segundo auto que en realidad es una pasada en limpio del anterior y con algunas ideas nuevas de Antelo y Donadío como para mejorarlo. Las pruebas que hicimos con “Cocho” en el autódromo en diciembre nos dieron una información de excelente nivel. En febrero volcamos lo compilado en esos entrenamientos y volvimos a probar antes de ir a Mar del Plata. Allí ya supimos, salvo que los rivales hubiesen evolucionado mucho, que teníamos el auto para pelear por la victoria. Fundamentalmente logramos balancear el Regatta entre ambos ejes”.

—¿En el nuevo auto utilizarán el motor 2000 que Antelo está preparando o trabajarán como hasta ahora con el 1800?

—Por ahora tenemos previsto seguir con el 1800 cm3 ya que los resultados son excelentes con esa combinación. De cualquier manera Osvaldo continúa trabajando so-



1. Jackie Greene. 2. Juan José Reybet preparará motores Fiat para la Fórmula Dos Nacional, especialidad en la que hasta ahora los impulsores de Sevel no se destacaban. 3. Jorge Bescham, pilar de la empresa en el rally nacional, verá aumentado el apoyo que recibe. 4. El Fiat Regatta conducido por Osvaldo “Cocho” López está logrando muy buenos resultados en el principio de temporada, tras una labor veraniega intensa.



PETICION

RA TIPILES



Ligado por décadas con Peugeot, este experimentado ex piloto y director de equipo comanda las triunfantes acciones de Sevel en el automovilismo nacional. Así explica los éxitos en T.C.2000, al tiempo que habla de sus proyectos y de los dos motores que Fiat estudia para el futuro: el Regatta 2000 y el Tipo 1600.



bre el desarrollo del 2000 y lo vamos a probar próximamente en el dinamómetro. No obstante nosotros no tenemos como meta la utilización de ese impulsor.

—¿Cuando esté listo el nuevo casco correrán con los dos autos o seguirán con uno solo?

—Si debiéramos opinar sobre la base de la economía argentina de este momento te diría que vamos a seguir sólo con uno. De cualquier manera, cuando el otro esté listo, será cuestión de ver como están las cosas en el país. Si tenemos la posibilidad, como hasta ahora, de pelear el campeonato, quizá sería importante tener otra unidad que apoye la tarea de "Cocho" en la pista.

NOS VAMOS AL RALLY

—¿Cuál será la política de este año en Sevel para esta especialidad que les ha reportado tantos éxitos?

—Los seis títulos que logró Bescham en la clase 2 son muy valorados por la empresa y nos merecen el mayor de los respetos. A pesar de haber trabajado muy solo llegó a esos logros. Somos conscientes de que no le hemos dado todo lo que merecería por lo bien que Jorge trabaja. Pienso que este año lo vamos a apoyar en mayor medida; quizá no en dinero, pero sí con muchos más elementos de los que recibió hasta ahora.

—¿Y los pilotos que trabajaron en Rally con el Duna en el lugar del Regatta, caso Stillo, Gianre y Degiovanni, entre otros?

—Bueno, primero debo aclarar que el año pasado estuvimos algo lejos del Rally porque yo dediqué mucho tiempo al proyecto de T.C.2000. Ahora que está en marcha y a buen nivel, creo que voy a poder ir a los rallies, seguramente no a todos y ver de qué manera podemos apoyar a los pilotos particulares que corren con la marca, tanto en el aspecto técnico como en la entrega de "fierros" que les resulten necesarios; sobre todo teniendo en cuenta que los autos de Rally corren con muchos elementos originales.

—Los pilotos de carreras viven de desafío en desafío. Jorge Bescham cubrió con creces su cuota de éxitos en la clase 2 del Rally, y ahora busca uno mayor, como ir a la clase 3 con un Regatta 2000 y correr contra los R.18 ¿Sevel lo apoyará?

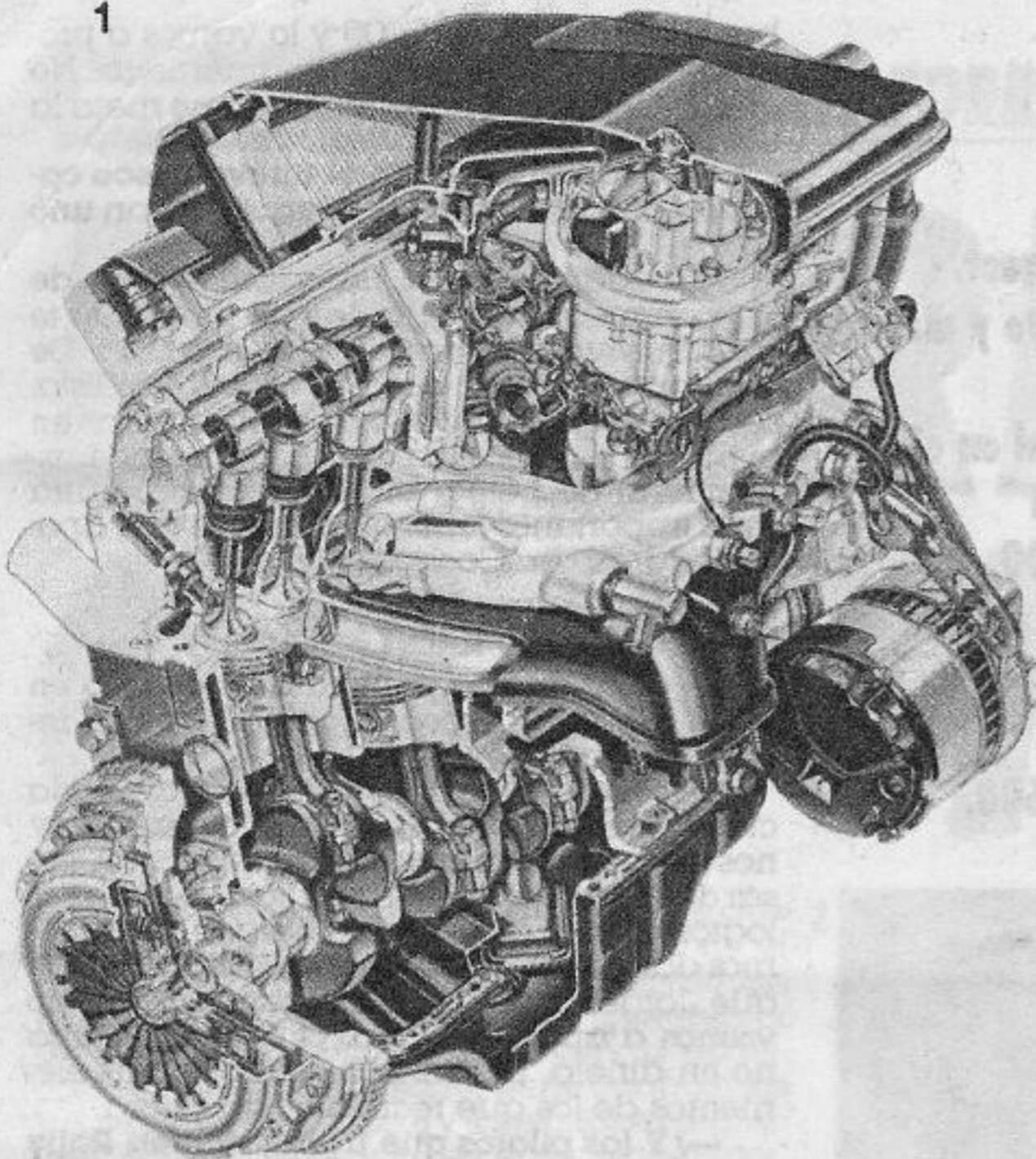
—A nosotros nos interesa entrar a competir en esa categoría, sin descuidar a la dos. Pero para encarar el desafío, debemos estar seguros de tener un vehículo competitivo. No es cuestión de entrar en ella sólo para participar. Diría que en esta primera parte del año vamos a trabajar sobre un dos litros para saber qué prestaciones tiene.

—¿Van a trabajar en el desarrollo ustedes o lo harán en conjunto con el "Gringo"?

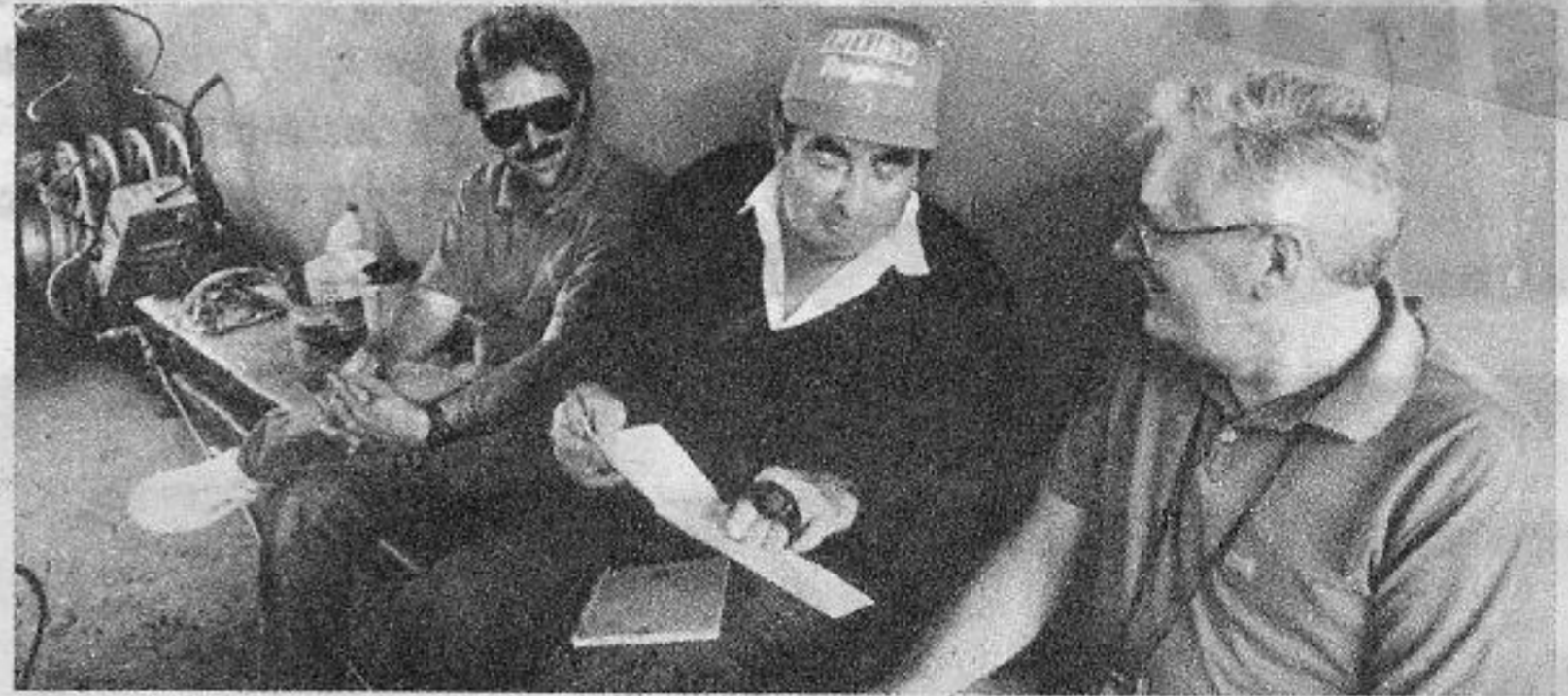
—Yo diría que lo vamos a apoyar a él en firme para que lleve adelante el proyecto como lo hizo con el 1500. Cuando estemos en condiciones de pelear, no de ganar, creo que será el momento de salir a correr. De cualquier manera, y ya hablando de la clase 2, debo decir que vamos a tener que hacer otro desarrollo más, ya que va a salir el motor Tipo con 1.600 cm³ equipando nuestros vehículos de la franja intermedia del mercado. Con este impulsor vamos a dejar de dar la ventaja de los 100 cm³ que dimos hasta ahora en la clase 2, pero no sabemos como va a andar en competencia, es decir que ese es otro flanco que no debemos descuidar. Quizá a partir de junio puedan cambiar algunas cosas, ojalá sea en Sevel y en el país.

DE LA TIERRA A LA PISTA

—¿La salida del motor de 1.600 cm³ so-



1. El motor Tipo de casi 1.600 cm³ será una de las grandes novedades que Sevel presentará en esta temporada. En efecto, el impulsor equipará a buena parte de la gama media de los autos Fiat. El de la cilindrada mencionada es especialmente apto para competir con mejores posibilidades aún en la Clase Dos del Grupo A. 2. Claudio Lombardi, "capo" de Abarth. 3. Gustavo Donadio, Osvaldo Antelo y Greene. El trío técnico-deportivo en que se sustenta el Fiat Regatta de T.C.2000. Gracias a ellos, "Cocho" posee una máquina competitiva en cada largada.



bre el Regatta, el Duna y el Uno puede implicar que una categoría como la clase 2 de pista, antes prácticamente monomarca de Sevel, y ahora lo es de Volkswagen, vuelva a tener lucha de marcas?

—Creo que puede ser así. Si bien no hemos desarmado ningún motor Tipo aún, creemos que con los cien centímetros más no deberíamos tener problemas para llegar a un buen rendimiento, si bien hay que tener en cuenta que esa planta impulsora está concebida de acuerdo a la tecnología moderna de los automóviles de calle para cumplir con las exigencias del bajo consumo y el menor índice de polución, y eso no es favorable para hacer autos de carrera. Vamos a ver si nos podemos arrimar a los Gacel.

—Ricardo Joseph y Alberto Baldinelli, con Duna y Regatta respectivamente fueron los dos pilotos de la marca que más firmemente trabajaron el año pasado intentando pelear con los VW en la clase 2 de pista. ¿Respaldará Sevel la tarea de esos pilotos?

—La política en ese sentido será la misma que marcaba antes para el Rally. Los pilotos que siguieron fieles a la marca serán los primeros en recibir nuestro reconocimiento, pero será con elementos y no con dinero. No hay dudas que tanto Ricardo como Alberto merecen nuestro apoyo y reconocimiento.

—¿Pensaron en la alternativa de un Regatta 2000 para la clase 3 de pista?

—No lo mehos analizado ni previsto por ahora. Aún no tenemos la experiencia necesaria sobre el motor de 2 litros. Veremos más adelante, en unos 60/90 días, cuando Antelo termine el desarrollo del 2 litros para T.C.2000, qué potencia logra y qué elementos pueden ser utilizados para el Turismo. En ese momento habrá un panorama mucho más claro. Por ahora sólo es una incógnita.

¿Y LA FORMULA DOS?

—No puedo negar que hay interés por gente de la categoría en correr con motores de nuestra marca. Es una alternativa que estamos evaluando, pero todo gira en torno al rendimiento del nuevo motor 1600".

—¿Y quiénes son los interesados en trabajar con la marca?

—No quiero dar nombres porque todo está en una etapa embrionaria y sólo fueron conversaciones. Hay varios interesados pero todo está en una etapa muy embrionaria.

—¿Hablaron con pilotos o con preparadores?

—Con los dos, tanto con pilotos como con preparadores que ya están en la categoría, y que en algún caso ya trabajaron con nuestra marca.

—¿Entonces estás hablando de Juan José Reybet?

—Sí. Reybet es uno de los interesados en hacer un 1600 para la fórmula Dos Nacional. Por ahora comenzará a trabajar sobre dos motores 1500 que utilizará Henry Martin en la categoría. Después vendrá la evolu-

ción.

—Cuando Gastón Perkins manejaba el área de competición de Sevel preguntó a Claudio Lombardi, de Abarth, sobre el desarrollo del motor Fiat Regatta para T.C.2000, pero el italiano descartó ese impulsor para la categoría. Tiempo después, y en nuestro país, nos entregó la misma respuesta, aunque menos terminante. ¿Qué reflexión merece el hecho, ahora que el Regatta es ganador en el T.C.2000?

—Yo no viví la circunstancia y tampoco participé del diálogo con el ingeniero. Desconozco qué parámetros tenían pero quiero suponer que ellos deben haber pensado que el desarrollo del motor debía tener la mayor cantidad posible de elementos standard y no los especiales que el reglamento permite para la categoría. En el T.C.2000 lo único que queda original en el motor son el block y la tapa de cilindros. Todo el resto se fabrica especialmente. Por otra parte, estoy más seguro de que hay gente como Antelo, que tiene una capacidad técnica, de dedicación e ingenio realmente asombrosa. No tengo ninguna duda que no sólo Osvaldo, sino que hay unos cuantos preparadores argentinos que están a la altura de los europeos

Jackie Forrest Greene estaba convencido de que sería un año exitoso para Sevel, por lo menos en lo deportivo. Esa idea la percibimos a pesar del tacto con que manejó cada respuesta. El tiempo le está dando la razón.

CORSA

Año XXI Nº 1242
Del 25 de abril al 1º de mayo 1990
Avda. Bepiano 1580 - 4º p. (C.P. 1093) Cap. Fed.
Teléx: 22630 RYELA AR - 38-2136 - 37-8063

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué

Director: Oscar Daniel Filippaldi
Secretaría General de Redacción:
Eduardo Enrique Neira

Secretaría de Redacción: Oscar Alberto Izzo

Diagramación: Eduardo César González (Jefe de Área), Enrique Giovannetti (Diagramador)

Secretaría: María Delia Cedrés de Mango

Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldberg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobos y Anselmo P. Chiappi

En el exterior: Franco Lini y Giorgio Pella (F-1), Martín Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartoni (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa)

Servicios Editoriales
Fotografía: Armando Piro (Jefe), Erico Carra (Coordinador), A. Calasione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Cantón, P. M. Algarraz y Carlos Campos (Fotógrafos Especiales)
Servicios Externos: Mariño Oquín (Jefe)
Archivo: Francisco Forcinizi (Jefe)

editorial abril sa

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Directores de Coordinación: Erico Carra y Berg

Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial), Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico), Rubén Conzatti (Jefe de Medios)

ABRIL COMERCIAL S.A.
Gerente General
Jorge A. Augé Bacqué

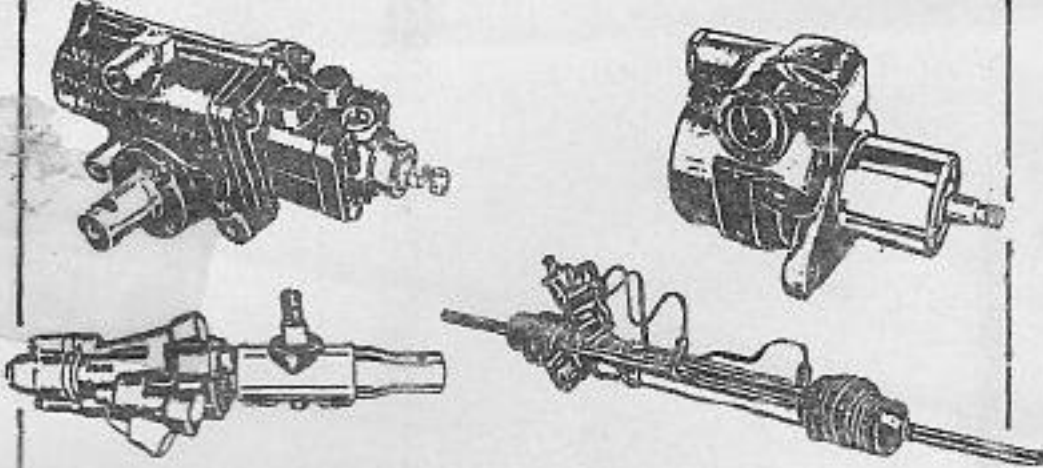
Área Industrial
Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

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



techo
hidráulica
s.r.l.

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

AMORTIGUADORES

COLOCACION
Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.



24 H. AMORTIGUACION 24 H.
HORACIO

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

PROVA



- BITE-ARTING
- BITE-ART-JAM
- CABLES
- CAPUCHAS
- BULTOS
- PISO Y RAM
- GUANTES
- ANTIFUMO
- CINTURONES
- CARTELES
- DE SEÑALES
- INTERCOMUNICADORES
- BOTAS
- TABLA CRONOMETRO



BOX 21

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



TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES
 EN ARBOLES DE LEVA PARA
 CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
 Calle 14 nº 3829/29 San Esperito 1667 TEL.
 VILLA LYNCH (cp. 1670)
 SAN MARTIN. TEL. 755-3829 y 753-3229

CÚPULAS con toda la fibra

WORLD CAR



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

SERVICE DIESEL BARRACAS



REPARACION DE BOMBAS
 E INYECTORES

Banco de Prueba Bosch

JORGE 2371

(cp. 1275) • Tel. 28-9032

BUTACAS



- ★ BOTAS
- ★ CINTURONES DE SEGURIDAD



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

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

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

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI

Mendoza 363 • VENADO TUERTO (STA FE)
 Tel. 0462-25960

ZONA NOROESTE, CUYO Y SANTA FE:
HECTOR ANGELINI:

Sarmiento 451. Tel. (0465) 90122-90119
 Carreras (Sta. Fe)

ZONA MENDOZA:
LA CASA DE DODGE 1500

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

ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cód. 8300)
 Tel.: (0943) 23516

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:

Chile 250 • BAHIA BLANCA
 Tel.: (091) 28 191-44588-24733

CAPITAL FEDERAL:
DISTRISILENS

Juan B. Justo 3565
 Tel.: 581-4492

ZONA CORDOBA:
E. PABLO GANGOSO

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

ESCAPESSILENS

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

sobre ruedas todo

Para Avisos A.B. PRODUCCIONES SRL. Corrientes 3782, 4° B. TEL. 862-7734

IMPERMEABILIZADOR



EL TODOUSO!

- PARA EL AUTOMOVIL:**
 TECHO VINILICO • CUBIERTAS • ALFOMBRAS • TABLERO • PARAGOLPES
 TAPIZADOS • BAGUETAS • BOBINAS • DISTRIBUIDOR
- PARA EL HOGAR:**
 MESADAS DE MARMOL Ó GRANITO • ALACENAS DE FORMICA
 Ó MADERA • AZULEJOS • CORLOK • COCINAS •
 LAVARROPAS • ESCRITORIOS •
 MUEBLES • PUERTAS •
 SILLONES DE MIMBRE •
 CAJAS PORTA CASSETTES •
 RADIOS • T.V. • AUDIO •
- PARA CUEROS:**
 CAMPERAS • ZAPATOS • BOTAS •
 CARTERAS • VALIJAS •
 PORTAFOLIOS •
- PARA METALES:**
 BRONCE • NIQUELADO •
 CROMADO • ANODIZADO



SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

WOODLAND® COMPETITION LINE

BOX 21
 San Blas 5165 y Lope de Vega. CAP. Tel. 567-6286

SAGAL
 COMPETICION
 San Martín 2569 ROSARIO

ANEXO J
 Juan B. Justo 4300. Cap.



J&S
 Brandsen 1123. SAN FERNANDO 744-257

Nick
 Av. B de Yrigoyen 100 MORON Tel. 628-5155

Adamoli
 COMPETICION
 Av. SAN MARTIN 376 Cap. Tel. 501-0262

PESO NETO: 550 Grs. EL PAR

MODELO ESPECIAL IDEADO PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
 2 MODELOS: TURISMO - FORMULA - ZONALES - ETC.
 1 MODELO: KARTING (niños)



Vélez Sársfield N° 3135
 (1640) Martínez ☎ 798-9328



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, AUSTIN MINI, ALFA ROMEO, GRV, ALFETTA, COUPE FUEGO GTA., MERCEDES BENZ 190

Avda. del LIBERTADOR 14072. (1640) MARTINEZ TEL. 798-0195/4110

¡AHORA SI!

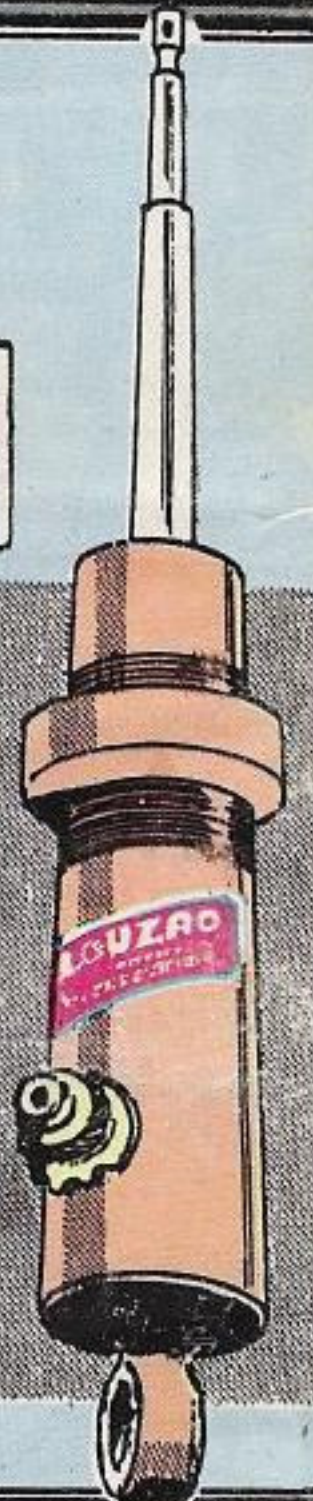
LOUZAO® COMPETICION AMORTIGUACION

PARA COMPETICION

- NUEVO AMORTIGUADOR PRESURIZADO REGULABLE A LA COMPRESION Y EXPANSION.

GARANTIDO

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



SI UD. POSEE UN RENAULT 18, COUPE FUEGO Ó REGATTA 100, EXCELENTES AUTOS. ¡DISFRÚTELOS! PERO SI TIENE PROBLEMAS DE ENCENDIDO, CONSULTE NOS



DULBECCO

ENVIOS AL INTERIOR
 MEXICO 3259

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

ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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