

# CORSA

[www.revistacorsa.com.ar](http://www.revistacorsa.com.ar)



# SCHUMMYY

CAMPEON



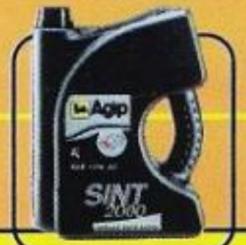
# DI PALMA

PRIMERO

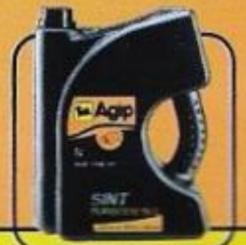
01784  
9 770328 551003

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

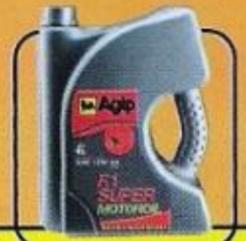
Nueva línea de lubricantes **Agip.**  
Líderes en Europa,  
ahora en Argentina.



**SINT 2000**  
Aceite multigrado con tecnología sintética para motores nafteros de última generación.



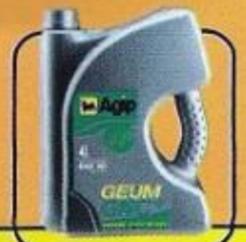
**SINT TURBODIESEL**  
Aceite multigrado con tecnología sintética para motores diesel y turbodiesel de última generación.



**F.1 SUPER MOTOROIL**  
Aceite multigrado de máxima performance para motores nafteros.



**SUPER DIESEL 1**  
Aceite multigrado de alta calidad para motores diesel.



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



**Agip**

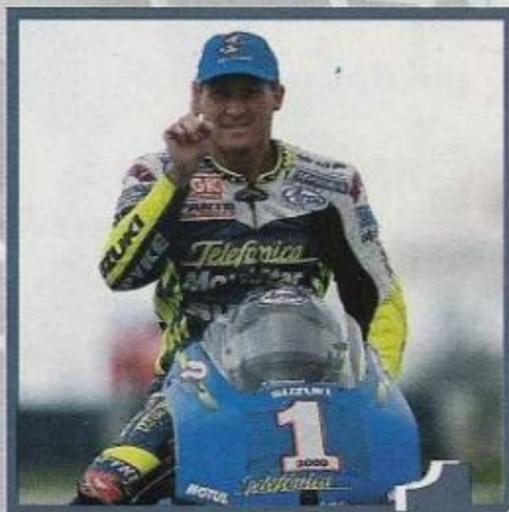
**Elegí  
cambiar  
por Agip**

# SUMARIO

# CORSA

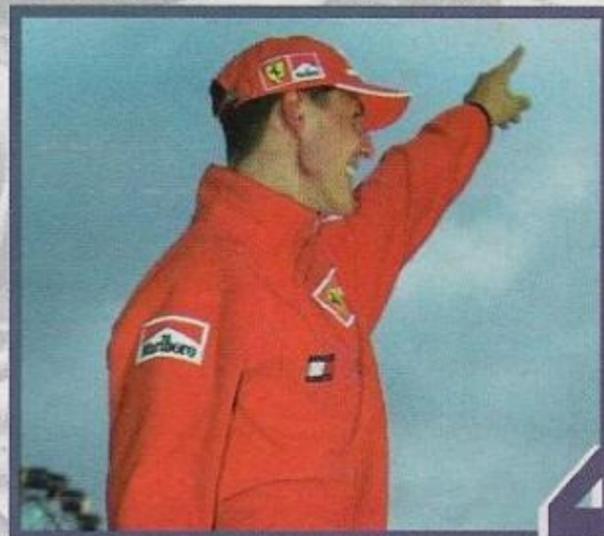
NÚMERO 1784

- 4 Fórmula 1 en Japón
- 14 Motos Mundial en Brasil
- 16 Rally Nacional en Misiones
- 18 Fórmula 3 Sudamericana
- 21 El próximo fin de semana
- 23 TC2000
- 27 Salón de París
- 32 Circuito Urbano News
- 35 Recuerdo: R. L. Di Palma
- 51 Cruci Corsa
- 52 Correo del Lector
- 54 Corsificados
- 56 Siete Días-Mundo Corsa
- 58 Coche a la Vista!..
- 63 Copa Mégane
- 64 Fórmulas Renault
- 67 Sport Prototipo en Bs. As.
- 68 TC en Rafaela
- 76 Fuera de pista
- 79 Turismo Int. en Bs.As.
- 80 Fórmula Honda
- 81 Motorfax



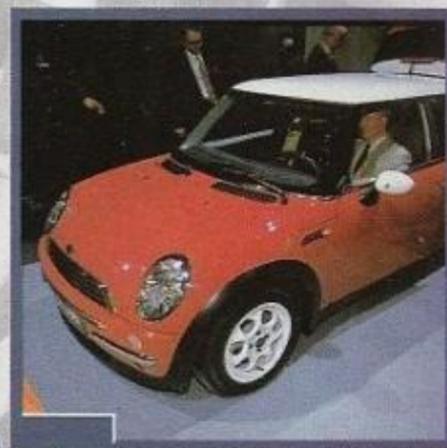
Motos Mundial en Brasil

14



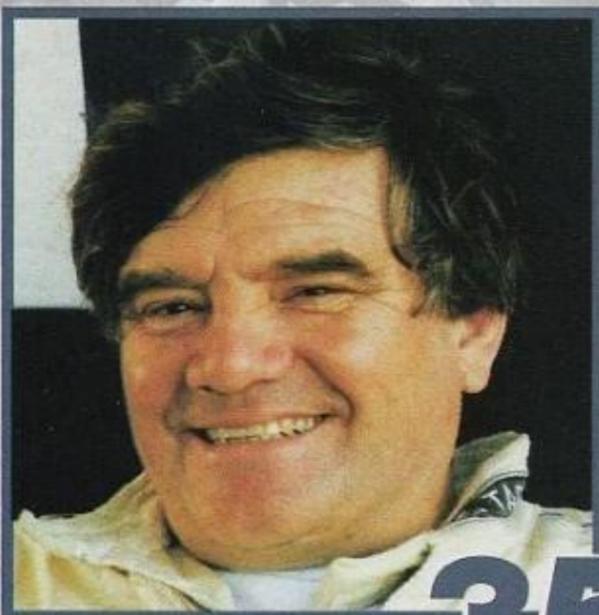
Fórmula 1 en Japón

4



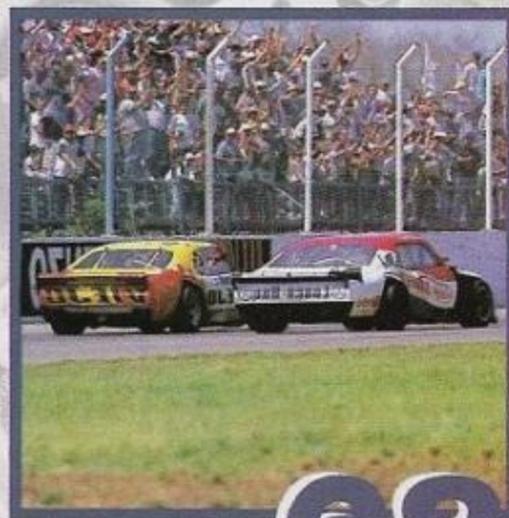
Salón de París

27



Nuestro recuerdo: Rubén Luis Di Palma

35



TC en Rafaela

68

REVISTA SEMANAL DEL DEPORTE MOTOR,  
DEL AUTOMOVILISTA Y DEL MOTOCICLISTA  
DIRECTOR GENERAL 1992-Julio 2000:  
Domingo Cutuli

### REDACCIÓN:

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

### DIRECCIÓN:

Amalia Cutuli

### COORDINACIÓN GENERAL:

Gastón Chaumet

### CONSEJO A LA DIRECCIÓN:

Graciela Cutuli

### CIRCUITO URBANO:

Pierre Dumas

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

**Colaboraron en este número:** E. Angelucci, G. Arsuaga, Bellido, D. Caro, D. Camarda, H. Castro Rey, A. De Giacomio, D. Durruty, M. Egozcue, L. Gutiérrez, M. Ingaramo, J. Marchesin, A. Parga, A. Rivas y W. Togneri.

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

**Fotografía:** DPPI, AFP, The Associated Press y Allsport (UK) Ltd.  
**Fotocromía:** Pequi-Graf S.A., Colombres 493, Buenos Aires.

Tel.: 4982-8914 - Magallanes 1342 Buenos Aires. Tel.: 4301-2346.  
**Impresión:** Instituto de Publicaciones y Estadísticas S.A., Magallanes 1315, Buenos Aires. Tel.: 4303-2305/10.

Año XXXIV - Número 1784 -  
del 9 al 15 de octubre del 2000

Revista CORSA Nº 1784. Derechos de propiedad intelectual Nº 914.525. Registrada con el ISSN 0328-5510. Propietario: DOMINGO CUTULI. EDITORIAL VER S.A. Director General: DOMINGO CUTULI. Colombres 493 (1218) Capital Federal. Tel.: 4981-1483/4982-1885/5511. Telefax: 4981-1483/4924-1666. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en castellano como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA esté de acuerdo, necesariamente, con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o empresas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores, productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaocaró Hnos. S.A. Av. Entre Ríos 919 1º Piso (1080) Capital Federal. Tel.: 4305-3854/3908. Distribuidor en el interior: D&S S.A., Santa Elena 375, (1279) Capital Federal. Tel: 4303-2866. Octubre de 2000. EJEMPLARES ANTERIORES: Recorra a su proveedor habitual; el precio de venta será igual al de la última edición publicada. IMPRESO EN LA ARGENTINA.



# Ferrari

# La fiesta



La larga espera de 21 años llegó a su fin: un piloto volvió a ser Campeón con Ferrari. Michael Schumacher cumplió su promesa y la legendaria marca, además, va rumbo a una nueva Copa.

Entre grandes dosis de euforia y emoción, **Michael Schumacher** finalmente puso fin a una sequía de **Ferrari** que ya llevaba 21 años y se convirtió en el primer pilo-

to de Maranello que obtiene el Campeonato Mundial desde Jody Scheckter, en 1979, con una brillante victoria en **Suzuka**.

Este domingo, Schumacher no sólo

derrotó a **Mika Hakkinen** en una lucha leal y abierta, sino también surgió triunfante en su batalla personal contra el muy motivado finlandés y obtuvo su tercer Campeonato de Pi-

# no olvidable

lotos, luego de los dos que ganó con Benetton en 1994 y 1995.

El **McLaren-Mercedes** de **David Coulthard** y la otra Ferrari de **Rubens Barrichello** terminaron tercero y cuarta, mientras **Jenson Button** agregó otra excelente performance en su año de debut con un quinto puesto para Williams-BMW, seguido por el BAR-Honda de **Jacques Villeneuve**, que completó el sexteto de pilotos con puntos.

## ENTRENAMIENTOS Y CLASIFICACIÓN

También la clasificación en este maravilloso y exigente circuito de 5.864 metros fue una batalla entre los dos contendientes por el título. Ferrari había trabajado la semana anterior en Mugello y Fiorano con las gomas para Suzuka, las Bridgestone de compuesto medio que, cosa rara, no estaban acompañadas por una opción alternativa de emergencia.

Ferrari también se benefició de un nuevo alerón frontal que fue probado en los tests de Mugello, un desarrollo del utilizado por primera vez en Spa. Schumacher también comenzó su trabajo de puesta a punto sobre la obtenida en Mugello.

La sesión de una hora en la tarde del sábado mostró una lucha electrizante con Hakkinen y Schumacher alternándose con tiempos velocísimos al frente del pelotón. Aunque Coult-

Terminó la carrera, empezó la fiesta: saltan y bailan, Corinna (la mujer del Tricampeón), Michael, Todt y Barrichello.





Michael Schumacher "ensaya la diagonal" sobre la posición de Mika Hakkinen, que largó mejor y tomó la punta.

hard marcó un aparentemente insuperable 1m36s633, 8/10 por debajo de la pole de Schumacher en 1999, el alemán voló sobre la pista con un 1m36s094 en su primera vuelta.

Hakkinen contestó casi enseguida con un 1m36s168, que lo colocó segundo y luego piso a fondo para marcar 1m36s075 y ponerse adelante. Sin embargo, seis minutos más tarde, la Ferrari de Michael apareció en la calle de boxes, saltó al circuito, y rompió todas las barreras para registrar 1m35s900.

Michael fue aún más rápido cuando faltaban seis minutos, y llegó a 1m35s825, mientras su Ferrari lucía asombrosamente estable, además de buena tracción de salida hasta en las curvas más cerradas, una envidiable calidad de manejo remarcada por todos los comentaristas.

Finalmente, a 28 segundos de la bandera a cuadros, Mika lanzó su último intento para lograr su primera pole en un GP japonés. En la mitad de la vuelta tuvo que superar al Arrows de **Jos Verstappen**, que se mantuvo fuera de su camino, pero en el segundo sector del circuito se alejó de la posibilidad de mejorar su tiempo. Con una aceleración increíble a la salida de la chicana final, Hakkinen se lanzó a fondo hacia la línea pero falló por 9/1000 de segundo. Esto representó una diferencia de 55 cm en términos de distancia recorrida entre los dos autos y ambos pilotos quedaron obviamente muy satisfechos por sus actuaciones. Inevitablemente hubo muchas especulaciones sobre si McLaren se había visto afectada por la falta de un compuesto más blando.

"Los tiempos de clasificación muestran que estas nuevas gomas de especificación media son realmente más blandas que los compuestos también blandos que trajimos el año pasado", dijo el gerente técnico de Bridgestone, **Yoshihiko Ichikawa**. "De todos modos, es obvio que si hubiéramos traído las gomas blandas aquí, todos hubieran elegido el compuesto mediano". Este punto de vista no fue compartido por el director técnico de McLaren, **Adrian Newey**. "Las gomas son buenas, aunque un poco más duras de lo que nos gustaría. Las de compuesto mediano son comparables a las duras que Bridgestone trajo aquí en 1998 y en ese momento, corrimos con gomas blandas", dijo.

Coulthard logró el tercer tiempo y admitió que no pudo andar más rápido para estar entre los líderes. "La estabilidad del auto estuvo bien, pero la adherencia fue el problema", explicó. David probó por poco tiempo una sección de trompa y alerón diferentes durante las pruebas libres del sábado, en un esfuerzo por mejorar la capacidad de viraje de su auto, pero no le dio mucho resultado. Después de que Barrichello hundiera su Ferrari en una cama de leca el sá-

El equipo Prost sigue en la mala. A Jean Alesi se le rompió el motor en la curva 130R, hizo un trompo espectacular y quedó cruzado antes de la chicana Casio.



bado, el director técnico **Ross Brawn** llamó a Maranello para que trajeran a Japón una tercera trompa nueva en caso de que el equipo se quedara con pocas piezas de reserva. De hecho, Barrichello había dañado el alerón delantero, pero hizo otro trompo el sábado y logró el cuarto lugar en la grilla de partida.

Button no sólo obtuvo un excelente quinto puesto en la salida, sino que su mejor tiempo de 1m36s628 superó al de su compañero de equipo **Ralf Schumacher** por 1/10 de segundo, y ambos compartieron la tercera fila de la grilla. "Es uno de los mejores momentos de la temporada para mí, es algo hermoso", comentó Jenson entusiasmado.

**Eddie Irvine** podría haber recibido el primer premio por ser el "mejor del resto" con el **Jaguar R1**. Los autos con motores Cosworth lucieron más convincentes que nunca con Irvine que obtuvo el séptimo puesto y **Johnny Herbert** tres puestos detrás. "Tal vez una vuelta perfecta me hubiera dado un par de décimas de segundos menos, pero aquí es imposible. Las gomas más blandas literalmente transformaron el auto. No podíamos esperar andar mejor", dijo Irvine, que celebró en Suzuka el séptimo aniversario de su debut en la F.1.

En el campo de los **BAR**, Jacques Vi-



**Ralf Schumacher saluda a su hermano y piensa: "Ya me va a tocar a mí..."**.

**Ileneuve** clasificó noveno, contento con la estabilidad de su auto con motor **Honda**, pero preocupado como Coulthard por la falta de adherencia de las cubiertas.

"No puedo lograr el mejor rendimiento con estas gomas, tienen una característica diferente para andar y me cuesta mucho adaptarme a ellas", dijo el canadiense.

#### **LA CARRERA**

Desde el principio pareció que **Hakkinen** podía ir contra la corriente y los pronósticos y prolongar la batalla

por el título hasta el Gran Premio de Malasia, el 22 de octubre. Aunque superado por la "pole position" de Schummy, el referente del equipo McLaren Mercedes logró un rápido liderazgo en la largada y se negó a ser intimidado ante la arremetida de Schumacher contra él con su típica acelerada en diagonal a la salida de la grilla de partida.

Unos segundos antes hubo un momento de suspenso mayúsculo cuando el McLaren de Hakkinen comenzó a largar un humo azul en la grilla y podía verse una mancha líquida



**Jenson Button dobla fuerte la chicana, seguido por Herbert, Jacques Villeneuve y De la Rosa. El británico de Williams anduvo muy bien todo el fin de semana, para llegar quinto y ser el mejor detrás de Ferrari y McLaren. Villeneuve, por su parte, cerró el marcador puntable.**

**MICHAEL SCHUMACHER:** "Es difícil encontrar palabras para expresar cómo me siento. Es similar a lo de Monza, pero no esperen que llore... Cuando crucé la meta me emocioné mucho. La carrera fue difícil y la temporada tuvo sus altos y bajos. Trabajamos para esto durante cinco años y tres veces estuvimos cerca. Es diferente esta vez porque gané el Campeonato con Ferrari, y eso lo hace distinto a los otros títulos. Me imagino cómo estarán en Italia... En la largada Mika fue más rápido y me robó el primer lugar. En la primera parada en boxes hicimos algunos ajustes que ayudaron bastante. Cuando Mika ingresó para su segunda detención yo seguí en pista durante dos vueltas. Un Benetton hizo un trompo justo delante de mí cuando me preparaba para ingresar... Hacia el final de la carrera deseaba que nada se rompiera y que no sufriera ningún despiste".

**MIKA HAKKINEN:** "Obviamente estoy decepcionado, pero felicito a Michael. Tuvimos una gran batalla este año, con distintas alternativas para cada uno, que la hicieron muy divertida... Tuve una buena largada y tomé la punta. Hasta la segunda parada todo iba bien. Los mecánicos hicieron un buen trabajo, pero cuando regresé a la pista me encontré con mucho tránsito. Además, empezó a llover y con las gomas nuevas la pista se hizo muy resbaladiza... De todas formas, creo que para ser un buen ganador uno tiene que ser un buen perdedor. Ahora nos concentraremos en terminar bien este torneo y para el próximo Campeonato".

**DAVID COULTHARD:** "Tuve una carrera muy tranquila y no estuve involucrado en luchas directas. Sólo me concentré en mantener el auto en la pista, ya que las condiciones del piso eran muy cambiantes. En una vuelta el asfalto estaba sucio y en la siguiente se limpiaba. Ahora pensamos en el próximo torneo".

**RUBENS BARRICHELLO:** "Estoy feliz por estar aquí y por ser parte de un momento tan especial. Pero el hombre más feliz del mundo en este instante debe ser Michael. Creo que con todo el trabajo que hice en las carreras y en las pruebas junto a los ingenieros colaboré en parte para que Ferrari hoy tenga un gran día. Ahora me concentraré para que el equipo gane el Campeonato de Constructores en Malasia... Realicé una buena largada, pero Coulthard me bloqueó y perdí algunos puestos. Después, el tránsito me complicó la carrera".

**JENSON BUTTON:** "Mi largada fue bastante mala, ya que partí quinto y quedé séptimo. Pero Ralf tuvo un problema, lo pasé y después volví al quinto lugar. El auto estaba bien balanceado y me permitió marcar buenos tiempos. Creo que es fantástico que Michael Schumacher sea Campeón Mundial porque lo ha deseado por muchos años. Seguro que hoy a la noche lo festejará, así que trataré de estar ahí".

**JACQUES VILLENEUVE:** "Hicimos un buen trabajo este fin de semana. El auto fue bastante rápido en mitad y final de la carrera. No largué bien, pero me dediqué todo el tiempo a atacar. Es muy importante estar entre los cinco primeros equipos del Campeonato, pero nuestro objetivo ahora es superar a Fisichella en el torneo de Pilotos y a Benetton en el de Constructores".



**Así concluyó Pedro Diniz una de las sesiones de entrenamientos. En carrera le fue un poco mejor pero no mucho. Llegó undécimo.**

sobre el asfalto debajo de su caja de cambios.

En la calle de boxes, el jefe **Mario Illien** caminó para examinar la telemetría, pero el problema no era nada más que un exceso de líquido hidráulico que se había quemado. El monoplaza había sido cargado de más y, desde ese momento, los McLaren, como la victoriosa Ferrari, no tuvieron ningún problema.

Mika lideraba por 8/10 de segundo al final de la vuelta inicial, y desde entonces fue una carrera de dos. Ante esto, podía perdonarse a Coulthard por manejarse con demasiado cuidado en el tercer puesto, con lo que revelaba que una de sus prioridades era mantener alejado a Barrichello. Pero su carrera en general fue desilusionante y el escocés, que luchó en busca de adherencia todo el fin de semana, simplemente no pudo ofrecerle ninguna asistencia táctica a Hakkinen.

El finlandés pasó con éxito la primera parada de aprovisionamiento, pero perdió la punta en la agitación de la segunda mientras el circuito se lavaba con una ligera lluvia. Primero había sido malamente tapado por el **Arrows A21** de **Pedro de la Rosa**, pero nada había que hacer con el

hecho de que perdió cinco segundos a la salida de su segunda parada, en la vuelta 36, frente al dinámico Schumacher.

¿Cuál fue el problema? Básicamente, su McLaren patinaba por toda la pista, sin adherencia, con su tercer juego de gomas. Fue el momento que definió la carrera y el Campeonato, porque en ese entonces, cuando la pista estaba resbalosa, Schumacher andaba muy fuerte con sus neumáticos en muy buen estado, ya que había puesto las Bridgestone en su segunda parada, en la vuelta 40.

Desde ese momento, todo lo que Schumacher tuvo que hacer fue mantenerse tranquilo, aunque admitió luego que Hakkinen no le dio respiro. "**Mika podría haberlo hecho más fácil para mí, pero tuve que andar a fondo todo el tiempo hasta la curva final. Sabía que iba a haber dos vueltas cruciales cuando Mika ingresara a boxes (para la segunda parada) y por eso anduve realmente a fondo. Pero justo en ese momento uno de los Benetton (Würz) hizo un trompo frente a mí y mientras entraba a boxes pensé que no iba a poder salir adelante —expresó Michael—. Sin embargo,**

mientras aceleraba para volver a la pista Ross (Brawn) me dijo por la radio 'se ve bien, muy bien, se ve maravillosamente bien' y me encontré en la punta", concluyó el flamante Tricampeón.

La carrera demostró que Schumacher y Hakkinen estaban en un nivel superior al resto e igual al de los grandes pilotos contemporáneos. En lo que toca a Michael, aunque no tiene un gran sentido de la historia o la tradición, no dejaría de estar impresionado ante el hecho de que se ha convertido en el octavo piloto en 50 años que gana un Campeonato Mundial con uno de los famosos autos rojos.

Para el equipo McLaren-Mercedes, el resultado de la carrera fue claramente desilusionante. Ron Dennis y el director técnico Adrian Newey observaron impasibles cuando Hakkinen cruzó la línea final a 1s8/10 de la Ferrari ganadora. "El próximo Campeonato Mundial comienza en Malasia", dijo el director deportivo de Mercedes, Norbert Haug, con evidente gesto duro.

De vuelta a la carrera, Williams asumió el papel de ser "el mejor del resto" con Button luego de una mala partida con una excelente carrera y la obtención del quinto puesto. "Mi largada fue un desas-

tre. Era quinto en la grilla, pero pasé al séptimo lugar, aunque desde ahí anduve fuerte. El auto tenía buena estabilidad y trabajaba muy bien. Marqué buenos tiempos, aunque naturalmente no tanto como los de Ferrari y McLaren", admitió el piloto británico.

Por el contrario, Ralf Schumacher perdió mucho tiempo con tres salidas de pista en carrera, la última de ellas finalizada en la cama de leca. Cuando corría a la par del Minardi de Marc Gené, el español frenó demasiado fuerte y descolocó la marcha del piloto de Williams. "Valoro que haya venido a disculparse después de la carrera", dijo Schumacher.

Después de su aceptable performance en clasificación, los Jaguar no anduvieron tan bien en carrera. Irvine logró un buen quinto puesto en la largada, pero una tuerca trabada en la rueda trasera derecha en su primera parada de aprovisionamiento le costó tres cruciales segundos que lo dejaron muy atrás. Esto provocó que Herbert saliera delante de él al regresar a la pista. De todos modos, los dos autos verdes llegaron muy cerca uno del otro a la bandera a cuadros. Irvine se lo tomó con filosofía. "Nuestras paradas en boxes fueron muy malas, y así lo han sido todo el año, con cuatro vueltas para asentar las gomas nuevas mis tiempos cayeron casi un segundo por vuelta y la cola estaba muy floja. Tenemos que ajustar todo. Si hubiéramos tenido una buena primera parada, podríamos haber terminado delante de Button", explicó el irlandés.

Doce meses atrás, Irvine terminó segundo muy cerca en el Campeonato cuando se suponía que Michael Schumacher iba a ser el ganador. ¿Cómo se sentirá ahora que su antiguo colega de Ferrari finalmente llegó al éxito? "Brillante, él se lo merece, del mismo modo que se lo ha merecido todos estos años. Básicamente es el

Jacques Villeneuve venía exigido en entrenamientos. Se fue de pista y eligió esta segura posición para ver pasar los autos.

## LA TRAYECTORIA DE SCHUMMY

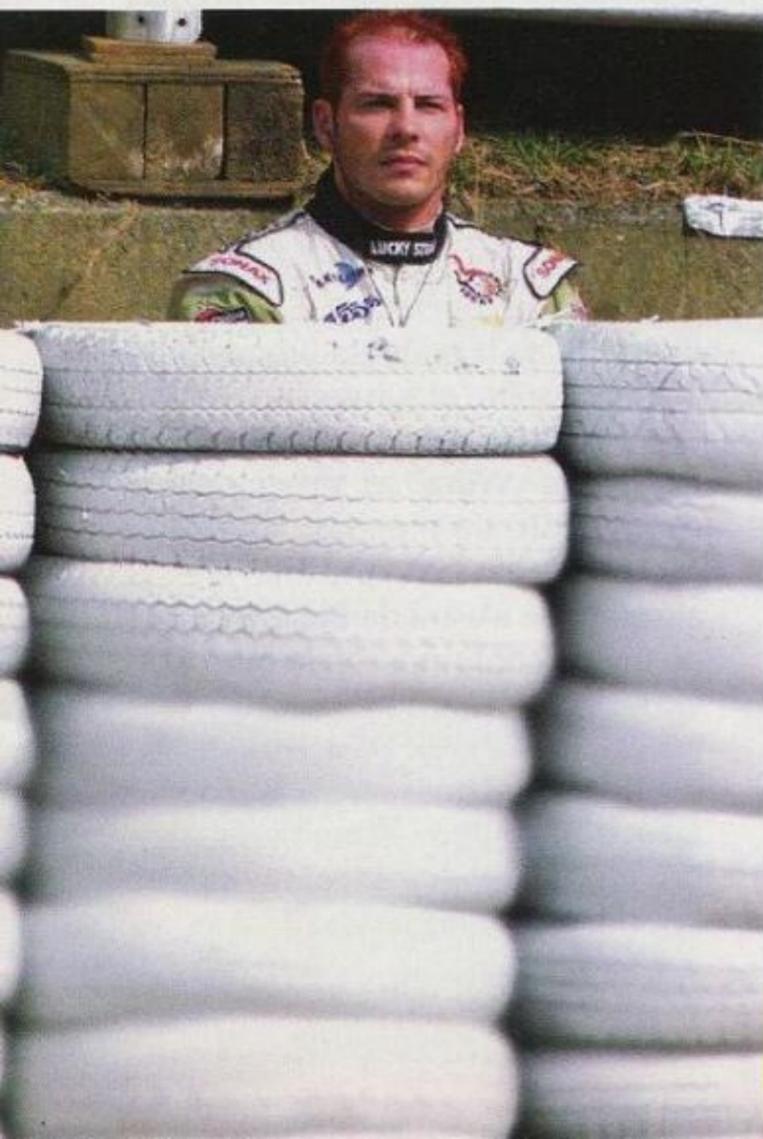
Michael Schumacher nació el 3 de enero de 1969 en Hurt Hermulheim, Alemania. Actualmente reside en Suiza, donde vive junto a su esposa y sus dos hijos. Se inició deportivamente en Karting y en 1987 se consagró Campeón Alemán y Europeo. Al año siguiente debutó en automovilismo y terminó cuarto en el torneo Alemán y segundo en el Europeo de la Fórmula Ford 1.600. En 1990 ganó el título de la Fórmula 3 Alemana y el Gran Premio de Macao, y fue piloto Sauber-Mercedes-Benz en el Mundial de Sport Prototipo (Grupo C, donde obtuvo una victoria). En el '91 volvió a correr en SP con el mismo equipo y consiguió otro triunfo.

Debutó en Fórmula Uno el 25 de agosto de 1991, en Spa, Bélgica, sobre un Jordan-Ford. En la carrera siguiente, el Gran Premio de Italia, pasó al equipo Benetton y sumó sus primeros puntos al arribar quinto. Consiguió su primera victoria en Bélgica '92 y marcó su primera pole position en Mónaco '94. Ese año se consagró campeón con Benetton-Ford y en 1995 repitió con Benetton-Renault. En 1996 fue contratado por el equipo Ferrari, donde tras varios intentos consiguió el título en esta temporada 2000. De esa forma, Schumacher cortó la racha negativa que persiguió a Ferrari durante 21 años e ingresó al grupo de tricampeones mundiales que también integran Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda, Nelson Piquet y Ayrton Senna.

En total, hasta esta última fecha en Japón, Schumacher corrió 143 Grandes Premios, obtuvo 43 victorias (ocho en 2000, lo que lo ubica a sólo una del récord de Nigel Mansell en 1992) y 31 pole positions. Además, subió 82 veces al podio, marcó 41 records de vuelta y sumó 590 puntos.

## LOS CAMPEONES DEL CAVALLINO

Con el que obtuvo Michael Schumacher, Ferrari suma diez Campeonatos de Pilotos, uno más que Williams, que se ubica segundo en la tabla. Los anteriores campeones de la escudería de Maranello habían sido Alberto Ascari ('52 y '53), Juan Manuel Fangio ('56), Mike Hawthorn ('58), Phil Hill ('61), John Surtees ('64), Niki Lauda ('75 y '77) y Jody Scheckter ('79).



## PODRÍA RETENER EL TÍTULO DE CONSTRUCTORES

Tras el Gran Premio de Japón, Ferrari encabeza el Campeonato de Constructores con 156 puntos, seguido por McLaren-Mercedes con 143 (trece de diferencia). En la próxima y última fecha, donde habrá un máximo por equipo de dieciséis unidades en juego, la escudería italiana puede conquistar su **décimo título** y convertirse en la escudería **más ganadora** de la historia de la F1 en forma absoluta, ya que ahora empata la tabla con Williams con nueve torneos cada uno.

mejor", dijo Irvine, quien además fue el primer piloto en ir a felicitarlo cuando Schumacher se bajó emocionado de la Ferrari.

### COPITAS DE SAKE

■ **¿CIERRA SUPERTEC?** Según rumores, la empresa Supertec cerraría sus puertas a fin de año. Como la mayoría de sus operarios e ingenieros han sido contratados por Renault, que desde 2001 motorizará a Benetton, Supertec se quedaría sin empleados para desarrollar sus actividades. Si eso se concreta, el equipo Minardi estaría en graves problemas, ya que su objetivo es contar en 2001 con los impulsores que actualmente usan Arrows y Benetton.

■ **GENÉ A PROST.** Marc Gené manejará para el equipo Prost en la temporada 2001, según publicó el diario económico "Expansión" de España. El acuerdo se concretó du-



Ferrari es el equipo con mayor hinchada. Japón, país incondicional de Ayrton Senna se ha pasado a apoyar a la célebre escudería de Maranello.

rante el Gran Premio de Estados Unidos y el español, de 26 años, llevaría con él el apoyo económico de la empresa de telecomunicaciones Telefónica. Por su parte, el español Fernando Alonso, piloto tester de Minardi, cuenta con óptimas posibilidades de acompañar a Gastón Mazzacane en el equipo italiano durante el próximo año.

■ **CALENDARIO 2001.** Tras la reunión que el Consejo del Deporte Motor mantuvo en Sevilla, España, la semana pasada, se confirmó el calendario 2001 de la Fórmula Uno, que presentó algunas modificaciones con respecto al provisional, publicado meses atrás. El definitivo es el siguiente: 4 de marzo, Australia; 18

de marzo, Malasia; 1 de abril, Brasil; 15 de abril, San Marino; 29 de abril, España; 13 de mayo, Austria; 27 de mayo, Mónaco; 10 de junio, Canadá; 24 de junio, Europa (Nürburgring); 1 de julio, Francia; 15 de julio, Gran Bretaña; 29 de julio, Alemania; 19 de agosto, Hungría; 2 de septiembre, Bélgica; 16 de septiembre, Monza; 30 de septiembre, Estados Unidos; y 14 de octubre, Japón.

■ **MUGEN-HONDA NO SE IRÍA.** Cuando el equipo Jordan anunció que desde 2001 utilizará motores Honda (los mismos que impulsan a los BAR), la empresa Mugen anunció que se retiraría de la categoría al término de este torneo. Sin embargo, en las últimas semanas circuló la versión de que su alejamiento finalmente no se concretaría. En Malasia, directivos de la empresa prometieron anuncios sobre el futuro.

■ **WÜRZ, PROBADOR DE McLAREN.** Alexander Würz se desempeñará como piloto de pruebas del equipo McLaren a partir del próximo año. El austríaco se alejará de Benetton, que no quedó conforme con lo que el piloto produjo en esta temporada.

■ **ZONTA, TESTER DE JORDAN.** Ricardo Zonta, que dejará el equipo BAR a fines de la temporada, será piloto de pruebas de Jordan durante 2001. El brasileño, de 24 años, ya

Honda exhibió una colección de sus autos históricos de F1. Adelante, dos de la década del 60 sobre los que vemos a John Surtees y Sir Jack Brabham.



Una de las modelos del Grupo Sushi muestra sus atributos en Suzuka.

había ocupado ese puesto en la escudería inglesa en 1997, año en el que ganó el título de la **Fórmula 3000 Internacional**.

■ **ADIÓS TABACALERAS.** Desde la temporada 2006 se prohibirá realizar publicidad de cigarrillos en todas las competencias automovilísticas de carácter internacional, según anunció el Consejo del Deporte Motor tras su reunión en Sevilla.

■ **VENDEN UN PROST.** Desde el 19 de octubre, un chasis **Prost** será subastado vía Internet. Se trata de un auténtico monoplaza (sin motor) de la escudería del tetracampeón **Alain Prost**, que fue utilizado en el Gran Premio de Japón por **Jean Alesi**.

*Alan Henry, especial para CORSA*  
Fotos: A.F.P.; D.P.P.I.; RaceAccess y Sutton Images



#### MAZZACANE EN LA F.1

### “Creo que fue un buen resultado”

“Largué bien pero no pude mantener el ritmo de los autos que me precedían. El primer juego de gomas tenía poco grip. El auto era subvirante y difícil de llevar en las curvas lentas, sobre todo cuando empezó a llover. Lo importante en esta carrera era ver la bandera a cuadros, y creo que fue un buen resultado”, fueron las palabras de **Gastón Mazzacane** al término del Gran Premio de Japón, donde finalizó **decimoquinto** a dos vueltas del ganador, último entre los clasificados.

El fin de semana japonés fue complicado para el piloto argentino, que corrió por primera vez en el circuito de Suzuka. En las pruebas libres del viernes, Gastón casi no pudo girar como consecuencia de un problema eléctrico y quedó a más de siete segundos de la punta. El sábado, en clasificación, Mazzacane volvió a ocupar el 22° y último lugar, a 4s637/1000 de la pole position y a 490 milésimas de **Marc Gené**, que clasificó 21°. “No estoy contento con mi posición de largada y tampoco con el tiempo que registré, porque habíamos trabajado mucho para recuperar el tiempo que perdimos el viernes”, manifestó el argentino al término de la clasificación.

En carrera, el platense no pudo hacer mucho con un auto que se manifestó inestable. Su vuelta más rápida, que lo ubicó 22° en la tabla, fue 1s182/1000 más lenta que la de Gené, quien resultó 21°. En la decimotercera vuelta sufrió un despiste que le hizo perder mucho terreno. Luego, beneficiado por algunos abandonos, ascendió al decimoquinto lugar final y sumó su undécimo arribo.

En la próxima fecha, en Malasia, Mazzacane volverá a encontrarse con un circuito desconocido. Será la última carrera de su primera temporada en la Fórmula Uno y la oportunidad de finalizar otra carrera para cerrar satisfactoriamente su paso inicial en la categoría, donde acumular experiencia y conocer el auto y los circuitos fueron los objetivos trazados al comienzo del torneo.



## Voces del paddock

“Esto es especial porque se dio con Ferrari. Este título es distinto y significa mucho más para mí que los otros dos que gané antes.”  
**Michael Schumacher**

“Para ser un buen ganador hay que ser un buen perdedor. Felicito a Michael por el título.”  
**Mika Hakkinen**

“Estoy feliz y orgulloso de trabajar con un equipo tan fantástico y con un piloto excepcional como Michael. Pero no tenemos que olvidarnos de agradecerles a Rubens Barrichello y Luca Badoer por la contribución que realizaron.”  
**Jean Todt (Ferrari)**

“La diferencia de puntos entre los dos equipos top y el resto demuestra lo cerrada e intensa que fue la batalla por el título. Es difícil pensar en forma positiva ahora, pero toda la compañía hizo un gran trabajo. No fue una temporada perfecta pero tampoco mala.”  
**Ron Dennis (McLaren)**

“Estoy muy contento por mi hermano. Este año ganó el mejor piloto en el mejor auto y con el mejor equipo.”  
**Ralf Schumacher**

“Tanto Michael como Mika han sido excelentes y muy limpios deportistas. Esta carrera significó un gran show para la F.1. La batalla entre los equipos top mostró el gran nivel que tienen.”  
**Gerhard Berger (BMW)**

“La carrera fue dura porque no tuvimos el nuevo diferencial hidráulico que nos permitía ser dos décimas más rápidos por vuelta. Fue una pena que se haya roto el motor, pero estoy contento porque demostramos que estamos a la altura del resto en carrera.”  
**Marc Gené**

“Marc hizo una carrera muy respetable y marcó tiempos muy buenos. Aunque Gastón no pudo hacer una buena carrera, en la parte final y con pista resbaladiza igualó los tiempos de parte del pelotón.”  
**Giancarlo Minardi**

"Pole position": Michael Schumacher, 1m35s825/1000 a 220,301 km/h

1: M. Schumacher  
2: Hakkinen a 0.009  
3: Coulthard a 411  
4: Barrichello a 505  
5: Button a 803  
6: R. Schumacher a 963  
7: Irvine a 1.074  
8: Frentzen a 1.418  
9: Villeneuve a 1.442  
10: Herbert a 1.504  
11: Würz a 1.523  
12: Fisichella a 1.654  
13: De la Rosa a 1.827  
14: Verstappen a 1.849  
15: Trulli a 1.854  
16: Heidfeld a 2.316  
17: Alesi a 2.384  
18: Zonta a 2.444  
19: Salo a 2.665  
20: Diniz a 2.751  
21: Gené a 4.147  
22: Mazzacane a 4.637

Así largaron

### LOS TIEMPOS

Nº	Piloto	Entrenam. viernes	Entrenam. sábado	Clasific. sábado	Pruebas libres
1	Hakkinen	2º)1m38s339/31	1º)1m37s037/21	2º)1m35s834/12	2º)1m38s526/13
2	Coulthard	4º)1m39s010/31	6º)1m37s503/28	3º)1m36s236/12	4º)1m38s820/13
3	M. Schumacher	1º)1m37s728/26	2º)1m37s176/27	1º)1m35s825/9	1º)1m38s005/12
4	Barrichello	3º)1m38s537/19	4º)1m37s260/21	4º)1m36s330/10	3º)1m38s758/12
5	Frentzen	7º)1m39s529/28	17º)1m38s872/17	8º)1m37s243/12	19º)1m40s835/13
6	Trulli	6º)1m39s261/26	12º)1m38s471/13	15º)1m37s679/11	6º)1m39s626/13
7	Irvine	11º)1m40s014/26	8º)1m37s893/24	7º)1m36s899/11	11º)1m40s171/13
8	Herbert	18º)1m40s824/27	14º)1m38s590/29	10º)1m37s329/12	14º)1m40s330/11
9	R. Schumacher	12º)1m40s166/24	5º)1m37s493/25	6º)1m36s788/11	7º)1m39s844/14
10	Button	5º)1m39s111/37	3º)1m37s244/28	5º)1m36s628/11	5º)1m39s620/8
11	Fisichella	16º)1m40s520/30	7º)1m37s739/28	12º)1m37s479/12	12º)1m40s201/14
12	Würz	19º)1m40s985/10	9º)1m38s257/25	11º)1m37s348/12	17º)1m40s646/15
14	Alesi	20º)1m41s014/24	19º)1m39s225/33	17º)1m38s209/12	15º)1m40s332/19
15	Heidfeld	14º)1m40s403/37	15º)1m38s758/29	16º)1m38s141/11	20º)1m41s231/12
16	Diniz	13º)1m40s328/30	20º)1m39s960/6	20º)1m38s576/12	10º)1m40s089/12
17	Salo	15º)1m40s431/31	18º)1m38s921/31	19º)1m38s490/6	9º)1m40s053/13
18	De la Rosa	8º)1m39s547/26	11º)1m38s438/31	13º)1m37s652/11	18º)1m40s651/13
19	Verstappen	17º)1m40s523/28	13º)1m38s578/21	14º)1m37s674/11	13º)1m40s264/14
20	Gené	21º)1m41s670/26	21º)1m40s185/25	21º)1m39s972/9	21º)1m41s272/11
21	Mazzacane	22º)1m45s238/16	22º)1m41s210/29	22º)1m40s462/12	22º)1m42s110/6
22	Villeneuve	9º)1m39s669/34	10º)1m38s422/20	9º)1m37s267/11	8º)1m39s957/14
23	Zonta	10º)1m39s887/37	16º)1m38s868/22	18º)1m38s269/9	16º)1m40s341/12

Ref: los números ubicados a la derecha de la barra indican la cantidad de vueltas completadas por cada piloto.

### DETENCIONES EN BOXES

PILOTO	VUELTA	T. en BOXES	T. ACUMULADO	PILOTO	VUELTA	T. en BOXES	T. ACUMULADO
Diniz	13	27s515	27s515	Coulthard	24	27s310	27s310
Trulli	15	27s180	27s180	Trulli	28	30s445	57s626
Irvine	16	29s829	29s829	Diniz	29	29s546	57s161
Mazzacane	16	29s197	29s197	Irvine	34	29s312	59s141
Herbert	18	28s858	28s858	Salo	34	29s480	56s731
Würz	18	33s871	33s871	R. Schumacher	35	28s947	57s800
Salo	18	27s251	27s251	Herbert	36	29s809	58s667
Heidfeld	18	29s814	29s814	Mazzacane	34	28s980	58s177
R. Schumacher	19	28s853	28s853	Villeneuve	36	29s109	57s662
Villeneuve	19	28s773	28s773	Hakkinen	37	27s683	54s773
Frentzen	19	28s149	28s149	Gené	36	29s034	58s264
De la Rosa	19	29s679	29s679	De la Rosa	37	33s089	1m02s748
Fisichella	19	33s384	33s384	Barrichello	38	28s659	55s542
Gené	19	29s230	29s230	Button	38	28s568	56s886
Barrichello	20	26s783	26s783	Coulthard	39	28s132	55s542
Button	20	28s318	28s318	Heidfeld	38	28s906	58s720
Hakkinen	22	27s090	27s090	M. Schumacher	40	26s030	53s186
Zonta	22	27s802	27s802	Zonta	39	28s213	55s815
M. Schumacher	23	27s158	27s158	Heidfeld	40	40s735	1m39s455

### LA CARRERA EN TRES PARTES

Vuelta	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
13	HAKK	MSCH	COUL	RSCH	IRVI	BARR	BUTT	VILL	HERB	TRUL
26	HAKK	RSCH	COUL	BARR	RSCH	BUTT	VILL	IRVI	HERB	FREN
39	RSCH	HAKK	COUL	BARR	BUTT	RSCH	VILL	HERB	IRVI	ZONT

### CLASIFICACIÓN FINAL

Pos.	Piloto (País)	Marca	Tiempo
1º)	Michael Schumacher (D)	Ferrari F1-2000	1h29m53s435
2º)	Mika Hakkinen (FIN)	McLaren MP4/15-Mercedes	a 1s837
3º)	David Coulthard (GB)	McLaren MP4/15-Mercedes	a 1m09s914
4º)	Rubens Barrichello (BR)	Ferrari F1-2000	a 1m19s190
5º)	Jenson Button (GB)	Williams FW22-BMW	a 1m25s694
6º)	Jacques Villeneuve (CDN)	BAR Reynard FB02-Honda	a 1 vuelta
7º)	Johnny Herbert (GB)	Jaguar R1-Cosworth CR2	a 1 vuelta
8º)	Eddie Irvine (GB)	Jaguar R1-Cosworth CR2	a 1 vuelta
9º)	Ricardo Zonta (BR)	Reynard FB02-Honda	a 1 vuelta
10º)	Mika Salo (FIN)	Sauber C19-Petronas	a 1 vuelta

Luego clasificaron: 11º) Pedro Diniz (BR/Sauber C19-Petronas); 12º) Pedro de la Rosa (E/Arrows A21-Supertec); 13º) Jarno Trulli (I/Jordan EJ10-Mugen Honda); 14º) Giancarlo Fisichella (I/Benetton B200-Playlife) a 1 vuelta; 15º) Gastón Mazzacane (RA/Minardi M02-Fondmetal) a 2.

Promedio del ganador: 207,316 km/h. **Récord de vuelta:** Hakkinen en la 26ª, en 1m39s189/1000 a 212,830 km/h.

**Líderes sucesivos:** Vuelta: 1-31: Hakkinen; 22-23: M. Schumacher; 24: Coulthard; 25-36: Hakkinen; 37-53: M. Schumacher.

**Nota:** todos los autos utilizaron neumáticos Bridgestone.

## LA VUELTA MÁS RÁPIDA

Piloto	Tiempo	Vuelta	Piloto	Tiempo	Vuelta
Hakkinen	1m39s189	26	Frentzen	1m41s185	15
M. Schumacher	1m39s443	27	Herbert	1m41s226	17
Coulthard	1m40s058	26	Salo	1m41s634	26
Barrichello	1m40s218	26	De la Rosa	1m41s079	26
Button	1m40s699	23	Heidfeld	1m42s356	25
Villeneuve	1m40s739	18	Fisichella	1m42s416	14
R. Schumacher	1m40s900	23	Alesi	1m42s737	19
Trulli	1m40s967	12	Verstappen	1m42s786	8
Zonta	1m40s980	26	Würz	1m42s795	15
Diniz	1m41s002	25	Gené	1m42s815	17
Irvine	1m41s154	18	Mazzacane	1m43s997	15

## LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vuelta	Piloto (País)	Marca	Causa
46	Marc Gené (E)	Minardi M02-Fondmetal	Motor
41	Ralf Schumacher (D)	Williams FW22-BMW	Despiste
41	Nick Heidfeld (D)	Prost AP03-Peugeot	Rotura suspensión trasera
37	Alexander Würz (A)	Benetton B200-Playlife	Trompo
29	Heinz H. Frentzen (D)	Jordan EJ10-Mugen Honda	Problema hidráulico
19	Jean Alesi (F)	Prost AP03-Peugeot	Motor
9	Jos Verstappen (NL)	Arrows A21-Supertec	Caja de cambios

## CAMPEONATO MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

(Disputadas 16 carreras de 17)

Pos.	Piloto	AUS	BR	RSM	GB	E	EUR	MON	CDN	F	A	D	HUN	B	I	EE.UU	J	MAL	Puntos
1º	Ferrari	16	10	13	4	6	13	6	16	4	4	10	9	6	10	16	13	-	156
2º	McLaren-Mercedes	-	-	10	16	16	10	11	3	16	10	10	14	13	6	2	10	-	143
3º	Williams-BMW	4	3	-	5	3	-	-	-	2	2	3	2	6	4	-	2	-	36
4º	Benetton-Playlife	2	6	-	-	-	2	4	4	-	-	-	-	-	2	-	-	-	20
5º	BAR-Honda	4	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	1	4	1	-	18
6º	Jordan-Mugen Honda	-	7	-	1	1	-	-	1	1	-	-	1	1	-	4	-	-	17
7º	Arrows	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	7
8º	Sauber-Petronas	-	-	1	-	-	-	2	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	6
9º	Jaguar-Cosworth	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

## CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

Pos.	Piloto	AUS	BR	RSM	GB	E	EUR	MON	CDN	F	A	D	HUN	B	I	EE.UU	J	MAL	Puntos
1º	M. Schumacher	10	10	10	4	2	10	-	10	-	-	-	6	6	10	10	10	-	98
2º	M. Hakkinen	-	-	6	6	10	6	1	3	6	10	6	10	10	6	-	6	-	86
3º	D. Coulthard	-	-	4	10	6	4	10	-	10	6	4	4	3	-	2	4	-	67
4º	R. Barrichello	6	-	3	-	4	3	6	6	4	4	10	3	-	-	6	3	-	58
5º	R. Schumacher	4	2	-	3	3	-	-	-	2	-	-	2	4	4	-	-	-	24
6º	G. Fisichella	2	6	-	-	-	2	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
7º	J. Villeneuve	3	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	1	-	15
8º	J. Button	-	1	-	2	-	-	-	-	-	2	3	-	2	-	-	2	-	12
9º	H.-H. Frentzen	-	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	4	-	-	11
10º	J. Trulli	-	3	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	M. Salo	-	-	1	-	-	-	2	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	6
11º	J. Verstappen	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	5
12º	E. Irvine	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	R. Zonta	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	3
13º	A. Würz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
	P. de La Rosa	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2

## LOS GANADORES ANTERIORES

AÑO	PILOTO	MARCA	POSICIÓN FINAL
1993	Ayrton Senna	McLaren-Ford	Subcampeón
1994	Damon Hill	Williams-Renault	Campeón Mundial
1995	Michael Schumacher	Benetton-Renault	Campeón Mundial
1996	Damon Hill	Williams-Renault	Campeón Mundial
1997	Michael Schumacher	Ferrari	Excluido
1998	Mika Hakkinen	McLaren-Mercedes	Campeón Mundial
1999	Mika Hakkinen	McLaren-Mercedes	Campeón Mundial

Promedio del ganador: 207,316 km/h

Causas de abandono: 207,316 km/h

1: M Schumacher

2: Hakkinen

3: Coulthard

4: Barrichello

5: Button

6: Villeneuve

7: Herbert

8: Irvine

9: Zonta

10: Salo

11: Diniz

12: De la Rosa

13: Trulli

14: Fisichella

15: Mazzacane

Gené

Heidfeld

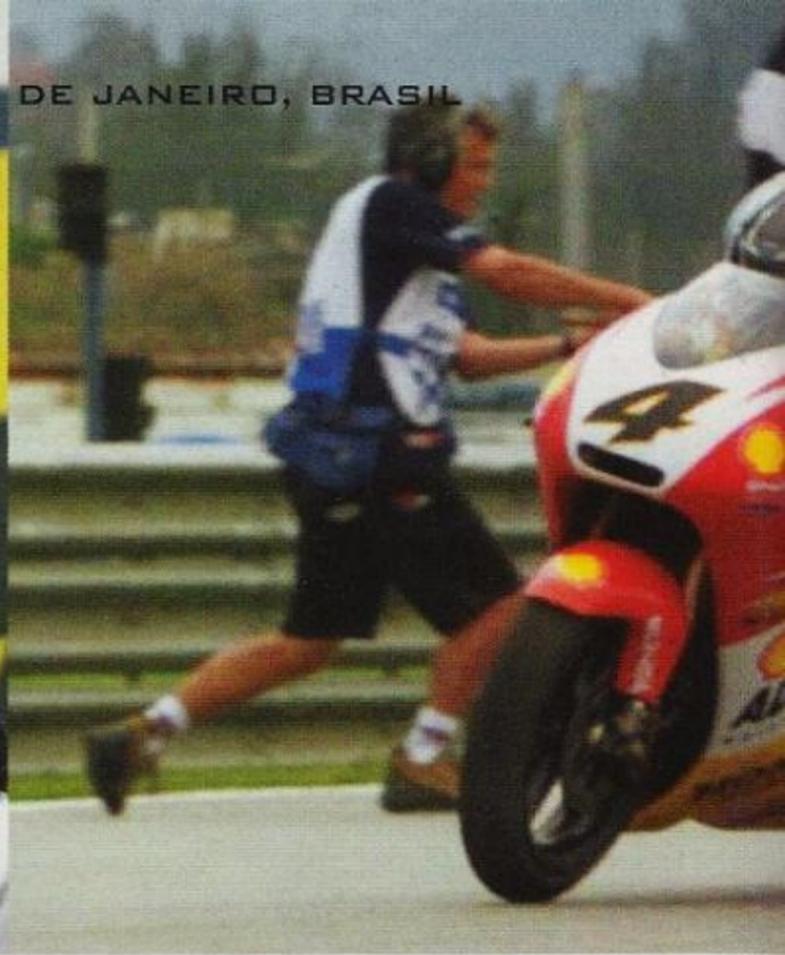
Frentzen

Verstappen

R Schumacher

Würz

Alesi

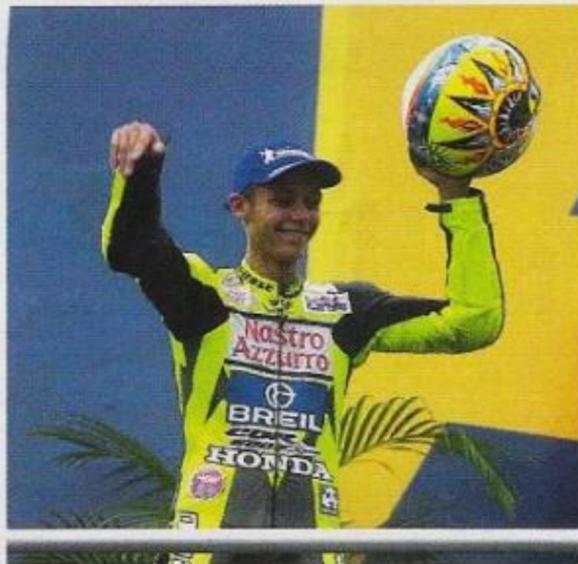


# Kenny Jr., con sa

Consagración de Kenny Roberts Jr. en 500, quien se convirtió en el primer hijo de un Campeón Mundial de Motociclismo en coronarse. La carrera fue ganada por Valentino Rossi y Roberts Jr. fue sexto. En 250 triunfó Daijiro Katoh por milésimas sobre Ukawa y Melandri, y Sebastián Porto (8º) saltó al noveno puesto del Campeonato. En 125, venció Simone Sanna, que se impuso a Azuma también por la mínima diferencia. En las dos divisiones menores sigue la lucha por el título.

**V**einte años después que su padre lograra su tercer Campeonato Mundial de 500 cm<sup>3</sup> consecutivo, **Kenny Roberts Jr.** alcanzó el sábado la consagración en la clase reina con dos pruebas de anticipación. El texano de 28 años, con una **Suzuki**, necesitaba un sexto puesto para lograrlo, y a pesar de sufrir problemas mecánicos lo consiguió. La de Río fue una de las más lindas carreras del año por su intensidad emotiva.

"De chico mi sueño era ganar el título de 500 cm<sup>3</sup>, y si estoy aquí en el motociclismo profesional de competición es una decisión que tomé gracias a mi padre... En mi primera temporada en Suzuki debí acostumbrarme a la moto y a desarrollar mi estilo de conducción; la segunda fue una temporada de consagración", señaló Roberts Jr. el viernes. La carrera estuvo peleada entre **Valentino Rossi** (Honda), **Gary McCoy** (Yamaha) y **Alexandre Barros** (Honda), pero se impuso aquél. Rossi resaltó la importancia de su triunfo en Río delante del

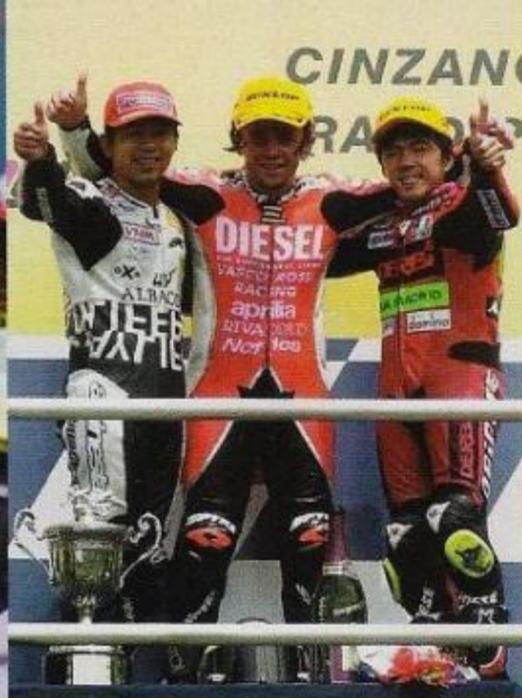


Segundo triunfo para Rossi en 2000. Se perfila como subcampeón en 500.

favorito local Barros, con lo que ha logrado su segundo éxito de la temporada, el primero había sido bajo la lluvia en Donington. "Es mucho más significativo ganar con pista seca. Tuve aquí una carrera difícil, ya que la rueda delantera no se adhería bien al asfalto, pero supe controlarla y mantenerme bien delante de Barros y McCoy. Estoy feliz", indicó Rossi. El brasileño Barros lamentó otra vez la

mala suerte, que no le permite ganar en su país, "aunque es un resultado que nos permite sacar fuerza para atacar este final de temporada", señaló. **Carlos Checa** (Yamaha) estaba quinto pero sufrió una caída.

En la **Clase 250** la lucha por la punta estuvo entre los japoneses **Daijiro Katoh** y **Tohru Ukawa** (ambos con Honda) y el italiano **Marco Melandri** (Aprilia). Entre los candidatos al título, el puntero del torneo, **Olivier Jacque** (Yamaha), no sumó puntos, su escolta y coequiper **Shinya Nakano** llegó cuarto y se le acercó, cosa que también hicieron Katoh y Ukawa. Pero debe destacarse lo hecho por el argentino **Sebastián Porto**, quien con la Yamaha del equipo italiano Edo Racing llegó octavo a 31s87/100, y con los ocho puntos sumados ascendió al noveno puesto en el Campeonato y pasó a liderar la Copa IRTA para pilotos y equipos privados. "Por suerte todo volvió a la normalidad. Ya en las pruebas libres de la mañana el motor recuperó el rendimiento



Extremo izquierda: Los Roberts en plena celebración. Entre ambos suman cuatro títulos. Izquierda: La fantástica llegada de 250 con Katoh y Ukawa separados por milésimas. Arriba: La consagración de Sanna y el podio de 125 compartido con Azuma y Ui.

# ngre de campeón

del jueves, por lo que encaramos la carrera con otras expectativas... Me acomodé bien desde la largada y en la primera vuelta quedé sexto, muy cerca del lote puntero. Con el correr de las vueltas no pude contener el avance de Waldmann y Nakano—ambos habían largado mal—, así como tampoco pude unirme a la 'rueda' de los que me precedían para avanzar con la succión. Tiré solo casi todas las vueltas pero pude controlar la situación, ya que desde atrás tampoco me apuraron. Con el abandono de Jacque fuimos la segunda mejor Yamaha clasificada y las chances para lograr una moto oficial se mantienen. Sólo nos falta confirmar el apoyo", expreso "Sebas" en los boxes del "Nelson Piquet" carioca, poco antes de partir hacia Japón.

En la **Clase 125**, tal como sucedió en la división intermedia, el puntero del torneo no sumó puntos. En efecto, el italiano **Roberto Locatelli** (Aprilia), que de las tres últimas carreras había ganado dos y logrado un segundo puesto y una ventaja de 24 puntos en el Campeonato, debió abandonar por la rotura de su moto. El italiano **Simone Sanna** (Aprilia) obtuvo una magnífica victoria imponiéndose sobre los japoneses **Masao Azuma** (Honda) ¡por apenas 34/1000! y **Youichi Ui**

(Derbi). Cuarto y quinto fueron los italianos **Gianluigi Scalvini** (Aprilia) y **Lucio Cecchinello** (Honda). En el Campeonato, Locatelli sigue como líder aunque sus escoltas, también con

chances por el título, se le acercaron: Ui y el español **Emilio Alzamora** (quien llegó octavo).•

G.C.A.

CLASIFICACIÓN - GRAN PREMIO DE BRASIL - CIRCUITO "NELSON PIQUET", JACAREPAGUÁ, RÍO DE JANEIRO - 4.933 METROS - 7 DE OCTUBRE DE 2000.

## CLASIFICACIÓN FINAL

### CLASE 125 cm<sup>3</sup> (22 VUELTAS - 108,526 KM)

1°) Simone Sanna (I/Aprilia), 42m14s265/1000 a 147,156 km/h; 2°) Azuma (I/Honda) a 34/1000; 3°) Ui (J/Honda) a 5s646; 4°) Scalvini (I/Aprilia) a 14s597; 5°) Cecchinello (I/Honda) a 14s890; 6°) Ueda (J/Honda) a 15s056; 7°) Borsoi (I/Aprilia) a 16s677; 8°) Alzamora (E/Honda) a 17s033; 9°) De Puniet (F/Aprilia) a 17s566; 10°) P. Nieto (E/Derbi) a 18s043; 11°) A. De Angelis (RSM/Honda) a 20s526; 12°) Goi (I/Honda) a 20s695; etc. **Récord de vuelta:** Giansanti (I/Honda) en la 3ª, 1m59s368/1000 a 148,773 km/h.

**CAMPEONATO:** 1°) Locatelli, 205 puntos; 2°) Ui, 197; 3°) Alzamora, 170; 4°) Azuma, 138; 5°) Giansanti, 129; 6°) Ueda, 128; 7°) Vincent, 124; 8°) Sanna, 110; 9°) Borsoi, 104; 10°) Cecchinello, 91; etc.

### CLASE 250 cm<sup>3</sup> (22 VUELTAS - 108,526 KM)

1°) Daijiro Katoh (J/Honda), 42m14s822/1000 a 154,130 km/h; 2°) Ukawa (J/Honda) a 64/1000; 3°) Melandri (I/Aprilia) a 190; 4°) Nakano (J/Yamaha) a 13s788; 5°) West (AUS/Honda) a 19s087; 6°) Waldmann (D/Aprilia) a 19s236; 7°) Battaini (I/Aprilia) a 24s786; 8°) Porto (RA/Yamaha) a 31s874; 9°) Vincent (GB/Aprilia) a 41s546; 10°) Boscoscuro (I/Aprilia) a 45s904; 11°) F. Nieto (E/Yamaha) a 55s630; 12°) Matsudo (J/Yamaha) a 55s670; etc. **Récord de vuelta:** Jacque (F/Yamaha) en la 2ª, 1m54s394/1000 a 155,242 km/h.

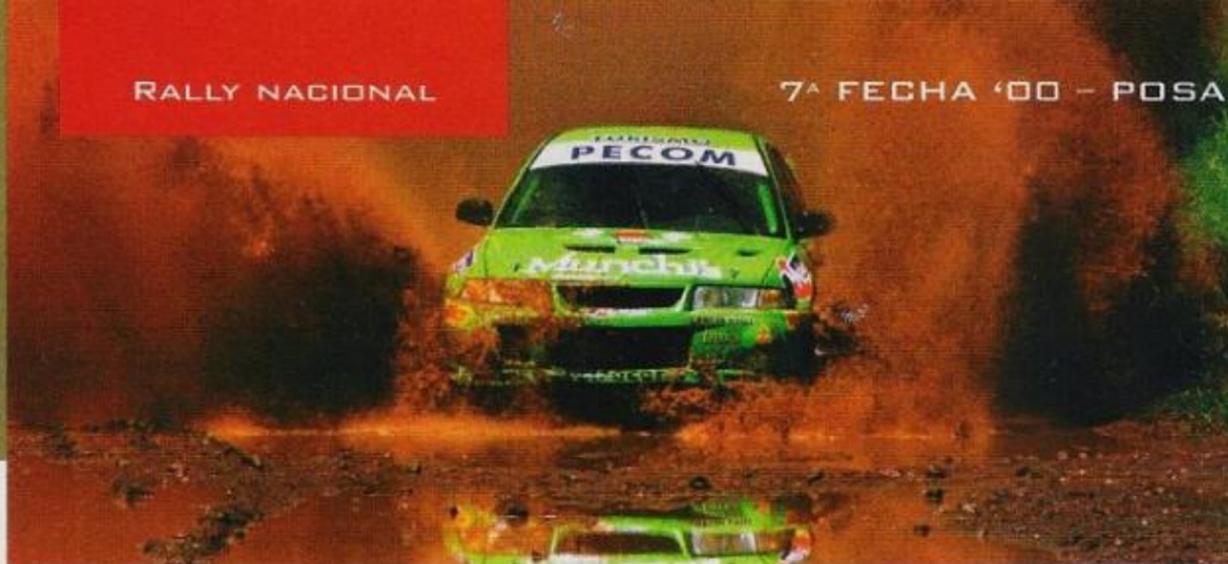
**CAMPEONATO:** 1°) Jacque, 241 puntos; 2°) Nakano, 232; 3°) Kato, 218; 4°) Ukawa, 218; 5°) Melandri, 132; 6°) West, 127; 7°) Waldmann, 121; 8°) Battaini, 96; 9°) Porto, 78; 10°) Matsudo, 75; etc.

### CLASE 500 cm<sup>3</sup> (25 VUELTAS - 118,392 KM)

1°) Valentino Rossi (I/Honda), 45m22s624/1000 a 156,544 km/h; 2°) Barros (BR/Honda) a 970/1000; 3°) McCoy (AUS/Yamaha) a 3s446; 4°) Abe (J/Yamaha) a 3s568; 5°) Biaggi (I/Yamaha) a 3s709; 6°) Roberts Jr. (USA/Suzuki) a 7s778; 7°) Gibernau (E/Honda) a 8s260; 8°) Laconi (F/Yamaha) a 8s518; 9°) Okada (J/Honda) a 17s506; 10°) Van den Goorbergh (NL/TSR Honda) a 23s254; 11°) Crivillé (E/Honda) a 28s802; 12°) N. Aoki (J/Suzuki) a 34s134; 13°) Harada (J/Aprilia) a 54s359. **Récord de vuelta:** Rossi (I/Honda), 1m52s667/1000 a 157,622 km/h.

**CAMPEONATO:** 1°) Roberts Jr., 224 puntos (Campeón Mundial); 2°) Rossi, 173; 3°) McCoy, 150; 4°) Checa, 142; 5°) Barros, 141; 6°) Biaggi, 129; 7°) Abe, 126; 8°) Capirossi, 126; 9°) Crivillé, 112; 10°) Aoki, 103; 11°) Laconi, 96; 12°) Okada, 94; etc.

**Próxima competencia:** 15 de octubre, GP del Pacífico en Motegi, Japón.



Raies en un vado rumbo a su primera victoria del año. Primera "chanchada" con el Mitsubishi...

# Raies, el estratega

El multicampeón cordobés volvió a lograr la victoria absoluta, primera suya con el Lancer.

**"L**a verdad que más allá de ser una carrera apretada hasta el final y por la que me siento muy feliz de haber ganado, termino por darle la razón a mi hermano Juan Pablo quien me hizo cambiar la estrategia por el impresionante ritmo del comienzo; él me recomendó atacar el segundo día y ahora le doy la razón; ya en la Manzana me lo había dicho y no le hice caso", sentenció "Satanás" Raies al bajar de la rampa ante el delirio de los misioneros.

Marcos Ligato, veloz y temible como siempre, marcó el rumbo en los cinco tramos iniciales del sábado, seguido al inicio por un sorprendente **Carlos Malarczuck** hasta que el motor se averió en el final del especial tres. Ligato incrementó su ventaja hasta el 5º, pero en el tramo 6 encontró su final con un semieje roto.

De ahí en mas, Roberto Sánchez cerró el primer día con una exigua ventaja de 3s3 sobre Raies y de 25s2 sobre Jorge Recalde, lo que dejaba la lucha abierta para la segunda etapa.

El inicio del día encontró a los dos aspirantes en dura lucha; de arranque el cordobés atacó al tucumano y pasó a doblegarlo por 1s8 después del primer sector, diferencia que logró ampliar hasta los 8s6. Sánchez redujo distancia hasta 3s7 a un tramo del final donde todo quedó a favor de "Satanás" Raies por 3s9.

**Jorge Bescham** ubicó su Renault Maxi Mégane en el podio, en una carrera donde los caminos le sentaron bien y el Gringo manejó como siempre: "Estoy feliz por muchos motivos, tuve

un auto bárbaro con un motor tremendo y manejar rápido es lo que más me gusta".

Jorge Recalde salió a dar lucha como siempre a bordo de su Ford Escort en la categoría mayor. Se le rompió un palier en la primera etapa y en la segunda jornada, se perforó el radiador de agua de su auto y llegó a duras penas a disputar el último tramo, tras el que quedó cuarto en la clasificación general final.

Se destacaron en el **Grupo/Clase N-4** **Oscar Chiaramello** al conseguir su primer podio nacional, el local Vidal Rodríguez (Subaru), Ariel Dutto y Se-

bastián Beltrán entre los que se llevaron puntos. Sorprendieron a todos los muy buenos registros conseguidos por Esteban Goldenhersch (Subaru), que largó desde atrás por problemas en la caja de velocidades.

El cordobés **Ricardo Luna**, con Renault 18, se llevó la victoria y la punta del Campeonato en la **A-7** en forma impecable; **Miguel Nonenmacher** volvió a llevar al Clio al primer puesto en la **N-3**, mientras que los locales festejaron también con la inobjetable victoria de **Alejandro Rodríguez** con su Gol 1.6 de la clase **A-6**.

*Marcelo Ingaramo*

Rally de Misiones – Posadas, Misiones – 12 pruebas especiales (153,600 km) – Recorrido total: 500,40 km – Dos etapas – 7 y 8 de octubre de 2000.  
Clasificación general

POS.	PILOTO/NAVEGANTE	MARCA	GR.-CL.	TIEMPO
1º	Gabriel Raies/José Volta	Mitsubishi Lancer Evolution VI	N-4	1h15m4s
2º	Roberto Sánchez/Santiago García	Subaru Impreza WRX	N-4	a 3s9/10
3º	Jorge Bescham/Guillermo Piazzano	Renault Maxi Mégane	A-7	a 1m36s6
4º	Jorge Recalde/Diego Culetto	Ford Escort RS Cosworth	A-8	a 2m14s4
5º	Oscar Chiaramello/Rubén Quiroz	Mitsubishi Lancer Evolution VI	N-4	a 4m14s5
6º	Rodríguez Vidal/Marcelo Cantero	Subaru Impreza WRX	N-4	a 4m33s9
7º	Ariel Dutto/Alberto Dutto	Mitsubishi Lancer Evolution V	N-4	a 4m35s9
8º	Sebastián Beltrán/Ricardo Kember	Subaru Impreza WRX	N-4	a 5m32s
9º	Esteban Goldenhersch/Daniel Gait	Subaru Impreza WRX	N-4	a 9m18s1
10º	Alejandro Rodríguez/Jorge Bohn	Volkswagen Gol 1.6	A-4	a 11m09s3

Promedio del ganador: 122,171 km/h.

## CAMPEONATOS

**Absoluto:** 1º Recalde, 49 puntos; 2º Raies, 32; 3º Sánchez, 28; 4º Ligato, 14; 5º Preto, 10; 6º Villagra, 7; 7º Goldenhersch y W. Suriani, 6; 9º Sas, Bescham y Chiaramello, 5; etc.

**Grupo-Clase A-8:** 1º Recalde, 60 puntos; 2º Malarczuck, 6. **Grupo-Clase A-7 (\*):** 1º Bescham, 70 puntos; 2º Ortiz, 10; 3º Alonso y Quattrocchio, 6; etc. (\*): localmente lo llaman "A-7 FIA". **Grupo-Clase A-7:** 1º Luna, 36 puntos; 2º Ledesma, 24; 3º Posse, 20; 4º Padín y Salem, 10; 6º Luna, Laucero y Rochetti, 6; etc. **Grupo-Clase A-6:** 1º Schmid y Racca, 29 puntos; 3º Rodríguez, 22; 4º Avaca, 21; etc.

**Grupo-Clase N-4:** 1º Raies, 46 puntos; 2º Sánchez, 33; 3º Ligato y Goldenhersch, 18; 5º Chiaramello, 12; 6º Preto, 11; 7º Villagra, 10; etc. **Grupo-Clase N-3:** 1º Koppousshian, 36 puntos; 2º Germani, 26; 3º Nonenmacher, 20; 4º Cancio, 18; 5º Ruiz y Castro, 12; 6º Felipe, 11; etc.

Próxima competencia: 28 y 29 de octubre en Bariloche.

1.900 cm<sup>3</sup>, 125 CV, 190 Km/h.



## Clase A 190. Edición no limitada.

► Mercedes presenta su nuevo Clase A 190. Con toda la potencia de un motor 1.9 y la fuerza de 125 CV. Además de un sistema de inyección electrónica multi-punto secuencial y un coeficiente aerodinámico de Cx 0,31 que asegura una excelente performance.

► Pero no se trata sólo de potencia y velocidad. Porque el Clase A 190 está pensado para que lo mejor suceda adentro. Mucho espacio interior, aire acondicionado, radio con CD y todo el confort y seguridad Mercedes-Benz: ABS, BAS, EBD, ASR, Doble Airbag y el exclusivo ESP, Programa Electrónico de

Estabilidad. Para que cuando quieras parar a ver algo, frenes justo en el lugar que vos elegiste, y no un poco más adelante.

► Clase A 190. Lo único limitado es el camino.

CLASE A 190: US\$ 25.650\*.-



**Mercedes-Benz**  
El futuro del automóvil



Furlan, octavo en la prueba del sábado, recorre las calles de Piriápolis. A la derecha, el uruguayo Cánepa festeja el título en la Light.

# Dos campeones

## y una incógnita

Cánepa se llevó el título en la clase Light, el Amir Nasr Racing se consagró entre los equipos y en la división mayor no hubo definición. Werner, el mejor argentino.

El Gran Premio "Gonzalo Rodríguez", desarrollado en un circuito callejero de la pintoresca ciudad balnearia de Piriápolis, fue testigo de dos consagraciones en el XIV Campeonato Sudamericano de Fórmula 3. En la clase Light, destinada a autos de menor potencia, el uruguayo Martín Cánepa se asegu-

ró el título al ganar la carrera del sábado. El piloto local emocionó a los quince mil espectadores que se dieron cita para alentarle al superar al brasileño Karlos Fernández y a la argentina Ianina Zanazzi, quien se aseguró el subcampeonato de la división. Por su parte, el equipo Amir Nasr Racing alcanzó en esa carrera

el título de equipos gracias al tercer puesto del brasileño Vitor Meira y al quinto de su compatriota Juliano Moro. Gabriel Furlan resultó el mejor argentino en la primera carrera. El actual campeón de la categoría debió ingeniárselas para llevar adelante al chasis Dallara F398, que no se adaptó bien a las características del trazado. En tanto, el brasileño Thiago Medeiros logró su primer triunfo tras treinta y una carreras en la categoría.

El domingo la atención estuvo centrada en la definición del título de la clase mayor. El brasileño Joao Paulo de Oliveira se llevó la victoria y estiró la definición del torneo hasta la última fecha, a desarrollarse en Cascavel entre el 4 y el 5 de noviembre. El piloto del equipo Cesario venció de punta a punta y, gracias al segundo lugar que había conseguido el sábado, acertó de 45 a 22 puntos la diferencia que lo separa de Meira, líder del torneo. Con cuarenta unidades en juego (dos carreras), la corona aún no tiene dueño. Con respecto a los argentinos, esta vez fue Werner quien obtuvo el mejor resultado al finalizar quinto. Por último, Cánepa estrenó su título al lograr otra victoria en la clase Light. ●

Gran Premio Gonzalo Rodríguez - Campeonato de F.3 Sudamericana,  
8ª Fecha - Circuito de Piriápolis (Uruguay) de 2.600 metros  
Finales a 32 vueltas (83,200 km) - 8 de octubre de 2000.

### 1ª CARRERA

#### Pruebas de clasificación

Medeiros, 1m25s112/1000 a 109,972 km/h; De Oliveira a 23/1000; Meira a 174; Moro a 474; Uva a 603; Ebrahim a 804; etc. (Clasificaron 18 autos)

#### CLASIFICACIÓN FINAL

1º) Thiago Medeiros (Br/Dallara-Honda), 46m10s663 a 108,104 km/h; 2º) Joao de Oliveira (Br/D-H) a 1s249; 3º) Vitor Meira (Br/D-H) a 9s390; 4º) Luiz Uva (Br/D-H) a 12s447; 5º) Juliano Moro (Br/D-H) a 16s981; 6º) Wagner Ebrahim (Br/D-H) a 37s986; 7º) Gastón Fraguas (Br/D-H) a 50s358; 8º) Gabriel Furlan (Arg/D-Mitsubishi) a 1m02s581; 9º) Gabriel Werner (Arg/D-M); 10º) Martín Cánepa (Urg/L/D-H); 12º) José Alexandre (Br/D-H) a 1 vuelta; 13º) Giordano Hernández (Urg/L/D-Opel); 14º) Ianina Zanazzi (Arg/L/D-M); 15º) Martín Di Cola (Arg/L/D-H) a 2. No clasificados: Franco Coscia (Arg/L/D-O), 10 vueltas; Karlos Fernandes (Br/D-O), 3. Récord de vuelta: no fue suministrado.

Diferencia métrica: Del 1º al 2º): 36,01 metros; al 3º): 279,83 metros.

### 2ª CARRERA

#### Pruebas de clasificación:

De Oliveira, 1m23s929/1000 a 111,522 km/h; Medeiros a 927/1000; Uva a 941; Ebrahim a 1s144; Moro a 1s214; Meira a 1s224; etc. (Clasificaron 18 autos)

#### CLASIFICACIÓN FINAL

1º) De Oliveira, 46m26s227/1000 a 107,500 km/h; 2º) Medeiros a 14s601; 3º) Moro a 20s270; 4º) Uva a 24s583; 5º) Werner a 46s068; 6º) Fraguas a 51s646; 7º) Alexandre a 1m08s057; 8º) Cánepa (1ºCl.L); 9º) Ebrahim; 10º) Zanazzi a 1 vuelta; 11º) Di Cola a 2. No clasificados: Pamplona, 23 vueltas; Meira, 22; Furlan, 21; Coscia, 11; Fernandes, 10; Hernández, 9. Récord de vuelta: Medeiros en la 6ª, en 1m25s226/1000 a 109,910 km/h.

Diferencia métrica: Del 1º al 2º): 434,65 metros; al 3º): 601,82 metros.

#### CAMPEONATOS

(Disputadas 16 carreras)

Meira, 229 puntos; de Oliveira, 207; Uva, 150; Moro, 134; Pamplona, 98; Medeiros, 86; Werner, 62; Altuna, 61; Furlan, 59; Ebrahim, 51; etc.

#### Clase Light

Cánepa (campeón), 265 puntos; Zanazzi, 188; Coscia, 136; Rocha, 95; Di Cola, 70; etc.



**Nuevo Seat Cordoba. El auto ideal para una familia tipo.  
Tipo los Schumacher.**

El Nuevo Seat Cordoba es la perfecta combinación entre confort y agilidad. Confort para toda la familia y agilidad para el que maneja. Un auto con un diseño aerodinámico único y con un gran espacio interior. Equipado con todo lo que usted espera de un auto familiar. CD Player de serie, aire acondicionado, dirección asistida, espejos y levantavidrios eléctricos. Un auto potente, veloz y con toda la seguridad.



Doble Airbag, barras de protección contra impactos laterales, inmovilizador antirrobo. Motores nafta 1.6 Mi de 100 cv y diesel de inyección directa 1.9 SDi de 68 cv y 1.9 TDi de 90 cv. Nuevo Seat Cordoba. Prestaciones para usted. Confort y seguridad para su familia.

**Seat es una marca de Volkswagen Group.**

Equipamiento según versiones.

E-mail: [seat@vw.com.ar](mailto:seat@vw.com.ar)



RED DE CONCESIONARIOS SEAT: **CAPITAL FEDERAL:** ESPASA S.A. Tel/Fax 4514-6690/92 - e-mail: [seat.athomas@espasa.com.ar](mailto:seat.athomas@espasa.com.ar) / ESPASA S.A. Sucursal J. B. Justo Tel/Fax 4672-2615 - e-mail: [seat.jbjusto@espasa.com.ar](mailto:seat.jbjusto@espasa.com.ar) / JORGE FERRO Tel/Fax 4576-4650/51 - e-mail: [admin@ejferro.com.ar](mailto:admin@ejferro.com.ar) / ADRIANO AUTOMOTORES Tel/Fax 4504-9600 - e-mail: [adrianoauto@arnet.com.ar](mailto:adrianoauto@arnet.com.ar) / **GRAN BUENOS AIRES:** BRIQUELL S.A. (Vicente López) Tel/Fax 4797-7101 - e-mail: [brique@ciudad.com.ar](mailto:brique@ciudad.com.ar) / NORTHWADEN S.A. (La Lucila) Tel/Fax 4790-4437 - e-mail: [northwaden@sonria.com](mailto:northwaden@sonria.com) / LUXCAR S.A. (Moreno) Tel/Fax 0237-4635710 - e-mail: [luxcar@acara.org.ar](mailto:luxcar@acara.org.ar) / **BUENOS AIRES:** CATENARO AUTOMOTORES S.A. (La Plata) Tel/Fax 0221-4255832 - e-mail: [seat7y71@satlink.com.ar](mailto:seat7y71@satlink.com.ar) / GELARDI S.R.L. (Bahía Blanca) Tel/Fax 0291-4564800 - e-mail: [gelardi@infovia.com.ar](mailto:gelardi@infovia.com.ar) / SEVILLANO HNOS. S.A. (Azul) Tel/Fax 02281-424161 - e-mail: [sevhnos@infovia.com.ar](mailto:sevhnos@infovia.com.ar) / DEL SOL (Pergamino) Tel/Fax 02477-430150 - e-mail: [delsol@acara.org.ar](mailto:delsol@acara.org.ar) / **CORDOBA:** MAIPU EXCLUSIVOS S.A. (Córdoba) Tel/Fax 0351-4859510 - e-mail: [maipuseat@arnet.com.ar](mailto:maipuseat@arnet.com.ar) / **SANTA FE:** PESADO CASTRO S.A. (Rosario) Tel/Fax 0341-4265050 - e-mail: [pecasaut@acara.org.ar](mailto:pecasaut@acara.org.ar) / **SALTA:** HORACIO PUSSETTO S.A. (Salta) Tel/Fax 0387-4314323 - e-mail: [pussetto@acara.org.ar](mailto:pussetto@acara.org.ar) / **MENDOZA:** GOLDSTEIN (Mendoza) Tel/Fax 0261-4253400 - e-mail: [goldstein@acara.org.ar](mailto:goldstein@acara.org.ar) / **NEUQUEN:** LEDDA AUTOMOTORES S.R.L. (Neuquén) Tel/Fax 02994-423068 - e-mail: [leautos@acara.org.ar](mailto:leautos@acara.org.ar) / **TIERRA DEL FUEGO:** BRIDGE S.R.L. (Ushuaia) Tel/Fax 02901-423511 - e-mail: [seat@impsat1.com.ar](mailto:seat@impsat1.com.ar) / BRIDGE S.R.L. (Río Grande) Tel/Fax 02964-432220/21 - e-mail: [info@bridgesrl.com.ar](mailto:info@bridgesrl.com.ar) / **TUCUMAN:** LEON ALPEROVICH DE TUCUMAN S.A. (S.M. Tucumán) Tel/Fax 0381-4221331 - e-mail: [lalperovich@acara.org.ar](mailto:lalperovich@acara.org.ar) / **ENTRE RIOS:** HAIMOVICH Hnos. y Cia. S.R.L. (Paraná) Tel/Fax 0343-4203600 - e-mail: [haimovichvw@acara.org.ar](mailto:haimovichvw@acara.org.ar)

# NUEVA CONQUISTA DEL RIO DE LA PLATA.

Trabajamos para recolectar y depurar los líquidos pluvio-cloacales que contaminan la costa de Buenos Aires. Inauguramos la planta depuradora más moderna del país en San Fernando, hemos modernizado la de La Matanza y proyectamos construir dos nuevas plantas para recuperar los ríos y sus costas.

COSTA DEL RIO DE LA PLATA



*El Agua no se evapora.*

LA REPARACION DEL MEDIO AMBIENTE QUEDA PARA SIEMPRE.

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



**Aguas Argentinas**

Un compromiso permanente con la vida.

## Fórmulas Renault en Rosario

Las Fórmulas Renault y Súper Renault desarrollarán las novenas fechas de sus calendarios en el autódromo Juan Manuel Fangio de Rosario, Santa Fe. La actividad oficial comenzará el sábado, con entrenamientos y pruebas de clasificación, y finalizará el domingo con las carreras. La **Copa Mégane**, que irá por la sexta fecha, completará el espectáculo. **CAMPEONATOS:** FR, Guerrieri, 83 puntos; Pezzini, 73; Jarne, 61; Savino, 59; Graciosi, 59; etc. FSR, Bainotti, 100 puntos; Moro, 69; Soto, 63; Iglesias, 56; Carducci, 40; etc. **Mégane**, Valsagna, 64 puntos; Funes, 56; Chiozzi, 55; Kern, 45; Tita, 44; etc.



## Superbikes en Brands Hatch

El **Mundial de Superbikes** desembarcará en el circuito inglés de Brands Hatch para desarrollar la decimotercera y última presentación de la temporada. El estadounidense **Colin Edwards** (Honda) encabeza las posiciones con 367 puntos, seguido por el japonés **Noriyuki Haga** (Yamaha) con 315. Como es habitual, se correrán dos mangas y la clase **Supersport 600** completará el espectáculo. Televisará la señal de cable Fox Sports en horarios a confirmar al cierre de esta edición.

## Rally Federal en San Luis

Entre el sábado y el domingo se llevará a cabo el Rally de Villa Mercedes, competencia que transitará por caminos de la provincia de San Luis y que será válida por la octava fecha del **Campeonato Federal de Rally**. **Alberto Desimone** lidera el torneo de la Clase A6, **Máximo Del Villar** hace lo propio en la A7 y **Norberto Penelo** y **Hernán Kim** mandan en la N4 y la N3, respectivamente.

## Karting en Buenos Aires

El kartódromo porteño será escenario de la décima fecha del **Campeonato Buenos Aires 2000**. La actividad comenzará el sábado con entrenamientos y clasificación y terminará el domingo con las series y las finales. El espectáculo incluirá a las categorías **Sudam Seniors**, **Sudam Juniors**, **Sudam Pre Juniors**, **Promocional Stihl** y **125 Mecánica Nacional**.



## CART en Surfers Paradise

Los Championship Cars se presentarán en el trazado callejero de Surfers Paradise, Australia, por la decimovena y penúltima fecha del torneo. El brasileño **Gil de Ferran** (Reynard-Honda del equipo Penske) se consagrará campeón si logra aumentar en cuatro puntos más la ventaja que le lleva al segundo del torneo. La carrera se iniciará a la 1:00 de la madrugada del domingo (hora argentina) y será televisada en directo por ESPN. **CAMPEONATO:** De Ferran, 153 puntos; Tracy, 134; Moreno, 131; Andretti y Fernández, 127; Montoya, 122; Bräck, 118; Castro Neves y Vasser, 117; Da Matta, 100; etc.

## ALMS en Laguna Seca

La categoría de prototipos **American Le Mans Series** correrá en el trazado estadounidense de Laguna Seca por la décima ronda. El británico **Allan McNish** (Audi R8R) lidera la tabla con 210 puntos, cinco de ventaja sobre el holandés **Jorg Müller**.

## Continental Circus en Motegi

El **Campeonato Mundial de Motociclismo de Velocidad** disputará la decimoquinta y penúltima ronda de su calendario en el trazado japonés de Motegi. El argentino **Sebastián Porto** montará la **Yamaha** del equipo **Edo Racing** en la división 250 cm<sup>3</sup>. Las carreras de las tres clases serán televisadas en diferido por ESPN el domingo desde las 9:30 de la mañana.

## IRL en Texas

La **Indy Racing League** irá al trazado de Texas por la novena y última fecha del certamen. El estadounidense **Buddy Lazier**, quien lidera el torneo con 258 puntos, se consagrará campeón con sólo arribar decimotercero. De esa forma, no podrá ser alcanzado por su compatriota **Scott Goodyear**, quien suma 220 unidades.

## Nascar en Talladega

Los potentes autos de la **Nascar Winston Cup** –la categoría más popular de los Estados Unidos– se presentarán en el circuito de Talladega por la trigésima fecha del calendario.



**Más rápido que en boxes.**

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

[www.lacaja.com.ar](http://www.lacaja.com.ar)



<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



# Sobran candidatos

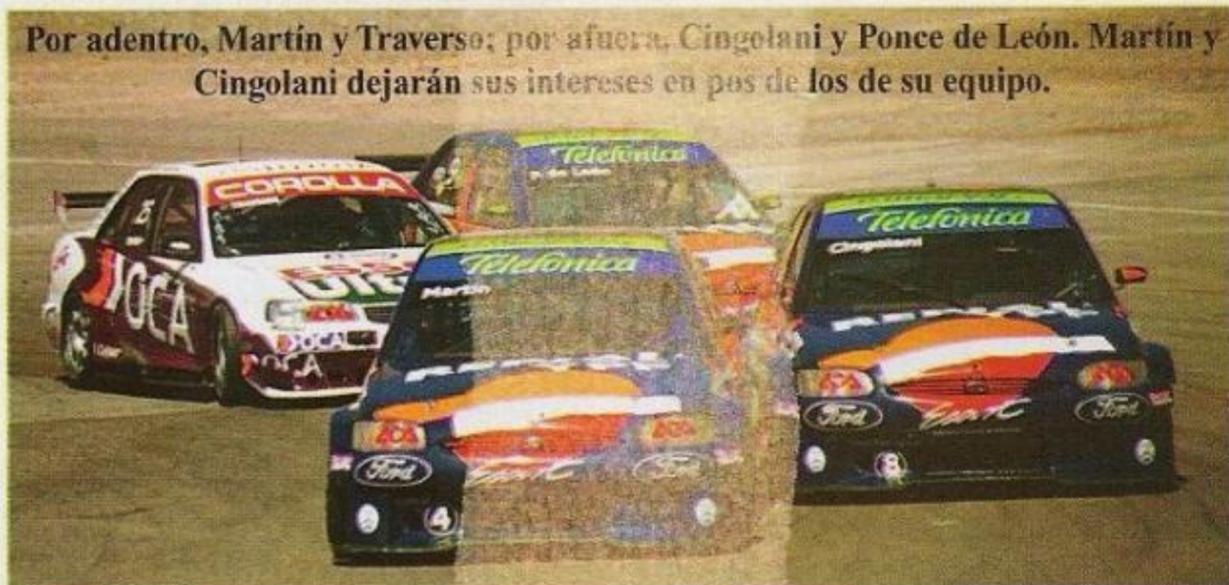
Los kilos de lastre le dieron a este Campeonato una fisonomía atípica. Así que de lo único que se puede hablar en función de las tres carreras que faltan es de trabajo.

Ninguno descuida a sus rivales. Los equipos que luchan por el título realizaron la semana pasada una serie de ensayos exhaustivos en el autódromo de Río Cuarto, el mismo escenario donde se disputará la próxima carrera, un filtro depurador de las verdaderas chances del futuro Campeón. Hasta allí llegó el equipo Honda con cinco pilotos: Juan Manuel Silva, Omar Martínez y Rubén Derfler el jueves; Aníbal Zanirato y Marcelo Bugliotti el viernes. A juzgar por las caras de los protagonistas, la gente del equipo que defiende el título se retiró conforme con el resultado obtenido por las variantes aerodinámicas y por los cambios en la suspensión y los amortiguadores. En suma, se trabajó para contrarrestar los 50 kilos. "El coche es competitivo pero con más de 100 kilos es imposible. El mayor problema es cuando el auto supera esa cifra", se resigna Silva, quien afirmó que para seguir con la marca se negocia con los patrocinantes y los responsables del equipo, léase Bugliotti y Víctor Rosso.

Para todos en el equipo, la situación es clara: ningún auto de la marca pudo imponerse con ese lastre. Martínez matizó: "El auto lleva muchos kilos de más, y si bien se han registrado tiempos de vuelta nunca antes logrados, eso tiene que ver más con el clima primaveral de la jornada. La carrera será dura, muy peleada; un buen resultado o una victoria nos vendría bien en función del Campeonato". A priori, se supone que el más castigado para la carrera va a ser el segundo auto del Campeonato. El que conduce Bu-

gliotti correrá con 75 kilos de lastre (125 en total más los cincuenta fijos por reglamento). En cambio, los de Silva y Martínez llevarán 115. Las voces del equipo apelan también a la inseguridad que la carga puede generar. La caja de velocidades y los frenos sufren un desgaste superior. La modificación del reglamento para el año próximo es casi una seguridad. No se sabe cuánto, pero la letra podría cambiar, sobre todo en función de los autos que obtengan el Campeonato y de los campeones salientes. De todos mo-

Por adentro, Martín y Traverso; por afuera, Cingolani y Ponce de León. Martín y Cingolani dejarán sus intereses en pos de los de su equipo.



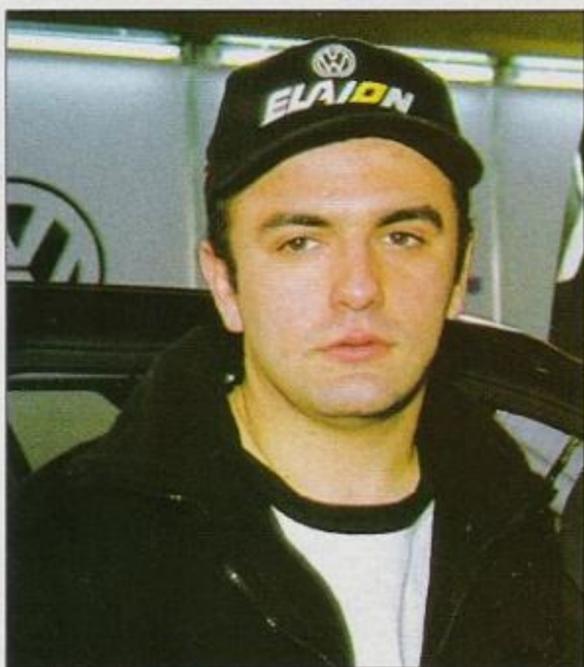
dos, las partes relacionadas con la categoría seguirán con las conversaciones en privado para dejar que el presente torneo finalice sin manchas. "La impresión que me da es que a Ford y VW, por nombrar terminales con autos competitivos, se les ha dado un beneficio reglamentario que les permitió mejorar bastante y a nosotros no. Entre ese castigo que tendremos y la mejora de ellos, fue más productivo esto último", señaló Mario D'Angelo, uno de los directores deportivos en las carreras. El auto mejoró en las curvas y en velocidad pero, nuevamente, el límite son los 100 kilos. "Ahora hay que pensar en un nue-



Omar Martínez y Marcelo Bugliotti. Los Honda siguen mortificados por el lastre que deben llevar.

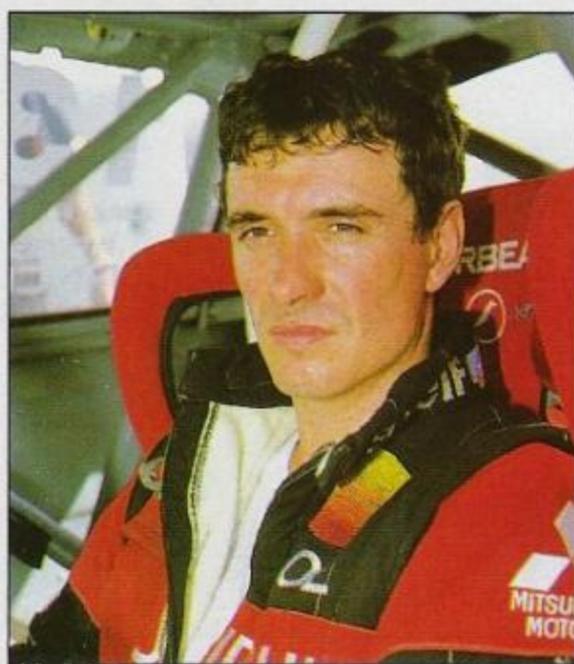
con una unidad similar para la carrera del 22 de octubre. Esa fecha es clave para Volkswagen, porque puede ser la última oportunidad para que alguno de sus dos pilotos dé un paso decisivo en la pelea por el título. Walter Hernández

triumfo en la próxima competencia, a la que llegó con el auto liviano", resumió Walter. Y es verdad: con 55 kilos de lastre su Polo es el más liviano de todos los que lo preceden. Con los mismos kilos aparece Gabriel Furlan, el piloto que en las últi-



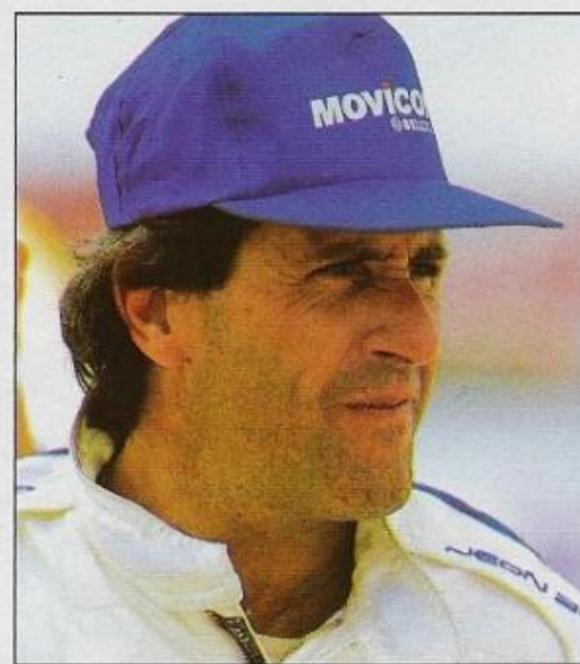
Esteban Tuero mantiene sus chances de lograr buenos resultados.

vo desarrollo de motor y con más potencia. Por encargo nuestro se hace un trabajo en Inglaterra, pero no hay un tiempo tope para determinarlo", concede D'Angelo. Por ahora, una evolución de esos motores ya fue utilizada por Bugliotti en San Juan, y no sería extraño que algunos de los otros pilotos cuente



Gabriel Furlan, el de mejor rendimiento en las últimas carreras.

ganó la primera carrera del año en esta misma pista. "Este es un circuito clave para el Campeonato. Todos ponen sus fichas y yo me veo con muchas posibilidades de ganar. Probamos un nuevo tipo de puesta a punto y suspensión delantera. Noté que anduvo muy bien en los mixtos y con el buen rendimiento del motor, también en la recta. Será una carrera muy pareja. Todavía tengo posibilidades de obtener el Campeonato si consideramos un



Ernesto Bessone es el piloto con menos posibilidades en el torneo.

mas dos carreras sumó más puntos. "Hemos progresado con los motores. Hay un poco de fragilidad pero es algo normal con las evoluciones. De hecho, hay uno que tiene un rendimiento mucho más importante comparado con el que corrimos es San Juan. Lo probamos en Paraná pero todavía no nos animamos a usarlo, aunque no lo descarto para la próxima carrera", señaló Gabriel. La agenda de esta semana también es nutrida. La pista de Río Cuarto verá a los Ford Escort, al Toyota de Juan María Traverso (Lucas Armeilini probó el viernes pasado, como Esteban Tuero con el VW Polo) y al equipo Chrysler con Ernesto Bessone y Pablo Peón. Como se ve, pruebas sobran. Y candidatos también.●



Walter Hernández con su VW Polo confía ganar en Río Cuarto.

Piloto	difer. Kg.	Kg.
D. Cingolani	-	85
M. Bugliotti	12	75
H. Martin	14	70
J.M. Silva	21	65
O. Martínez	21	65
E. Tuero	21	70
W. Hernandez	24	55
G. Furlan	24	35
E. Bessone	30	65

Domingo Camarda  
Fotos: Archivo CORSA



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



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

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

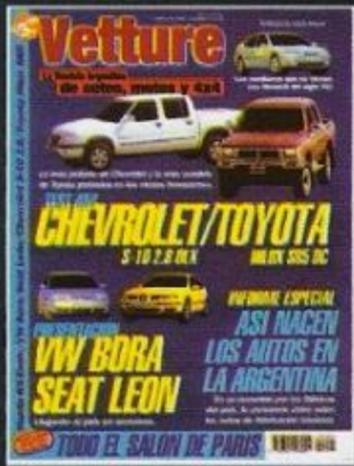


**TU PROXIMO CAMBIO DE ACEITE TE PUEDE COSTAR LA MITAD.**

Desde \$ 29,90



**PARA...Y ARRANCA CON PENNZOIL.**



33<sup>90</sup>  
31

# Vetture

La Revista Argentina  
de autos, motos y 4x4

La mejor revista de  
autos al mejor precio

Todos los meses  
en su kiosco



La más potente de Chevrolet y la más vendida  
de Toyota probadas en las sierras bonaerenses.

## TEST 4X4 CHEVROLET/TOYOTA S-10 2.8 DLX HILUX SR5 DC

Anticipos exclusivos



LOS MEDIANOS QUE SE VIENEN  
LOS RENAULT DEL SIGLO XXI

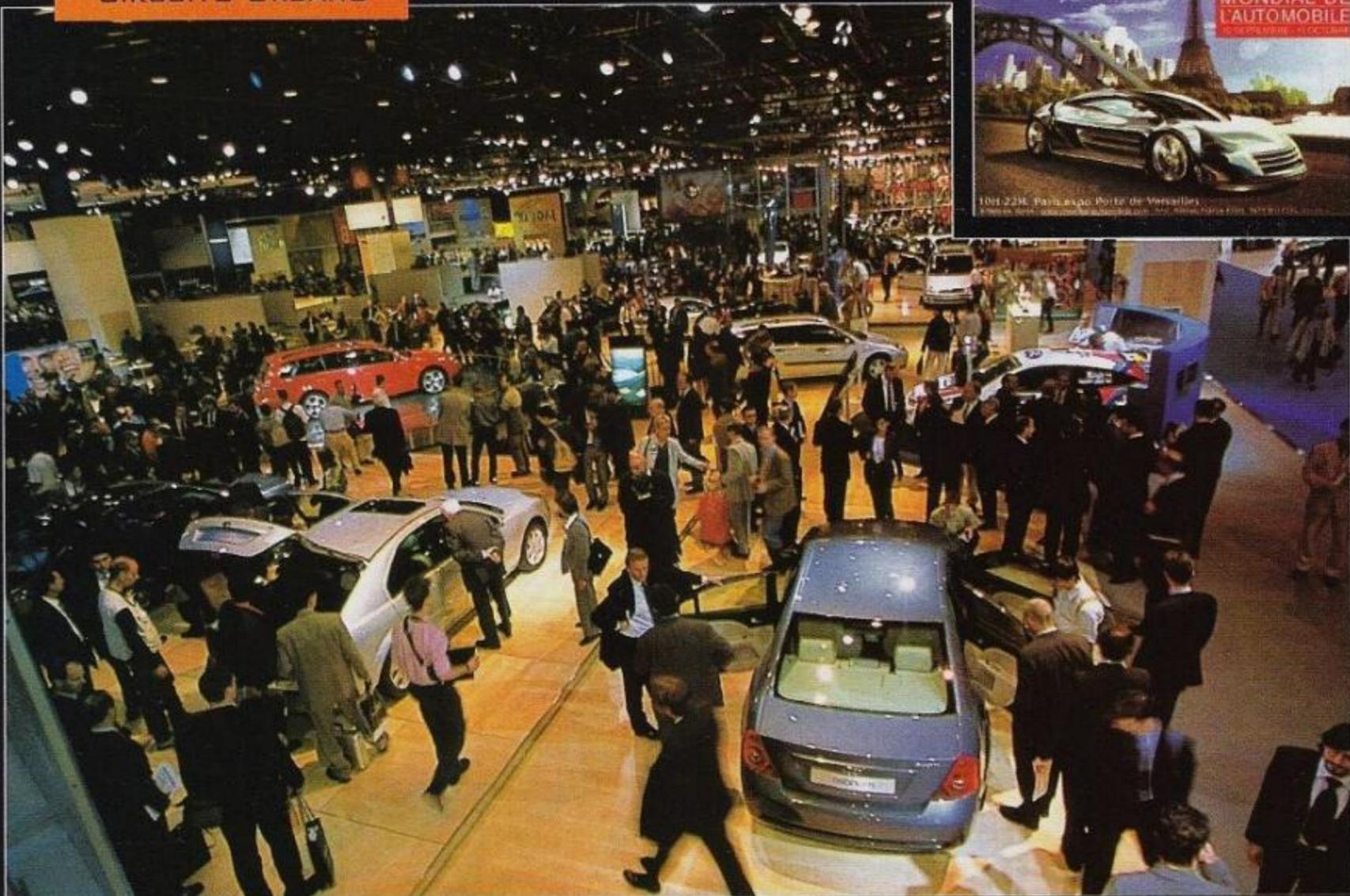
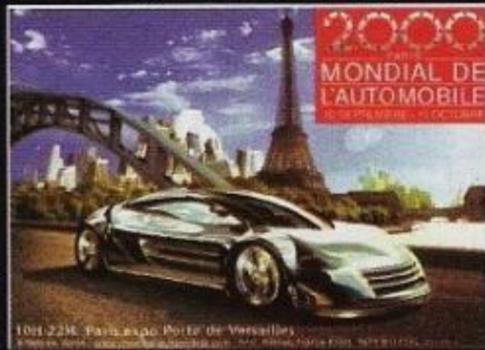


INFORME ESPECIAL  
ASI NACEN  
LOS AUTOS EN  
LA ARGENTINA

PRESENTACIÓN  
VW BORA  
SEAT LEON

Llegarán al país en semanas.

En un recorrido por las fábricas  
del país, le contamos cómo salen  
los autos de fabricación nacional.



Hasta el 15 de octubre, el Mundial del Auto en París espera recibir a más de un millón y medio de visitantes. Esta foto del Hall Uno da una simple idea del tamaño de esta exposición, que cuenta con diez pabellones que cubren más de 250.000 metros cuadrados. Todas las marcas europeas y japonesas están presentes, así como también las principales de Estados Unidos (Cadillac, Chrysler y Chevrolet), aunque su mercado en Francia y en el resto de Europa sea muy reducido.

Más de cuarenta novedades se presentan este año en el Mundial del Auto en París, entre prototipos, primicias mundiales y presentaciones europeas. Entre tantos lanzamientos, se confirman grandes tendencias hacia un culto por el diseño y un verdadero compromiso de todas las marcas por la ecología. Por tanto, se trasluce un equilibrio de fuerzas entre equipos de diseño y equipos técnicos a la hora de lanzar a la producción en serie modelos que derivan de prototipos exhibidos meses atrás. Este salón no se restringe sólo a la presentación de modelos. La sección organizada por Michelin, con los vehículos que participaron en el Challenge Bibendum, es muy interesante: una competición dedicada a las energías alternativas. También se destina un pabellón entero a las nuevas comunicaciones, y se ha creado un Cyber@ll con presencia de autos "comunicantes". Como para recordar que, al fin y al cabo, se trata del Salón 2000...

Pierre Dumas, especial desde París.  
Fotos: Pierre Dumas, D.P.P.I. y archivo CORSA.

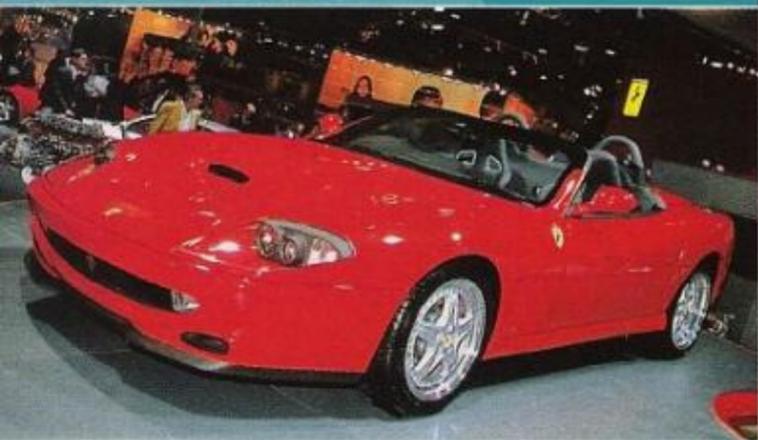


## La maxi estrella: el Mini

Fue uno de los "Autos del Siglo" y es la verdadera estrella de este salón. Después de 41 años, la mítica pequeña inglesa vuelve gracias a BMW. Más que un retorno a la nostalgia, como sucedió con el New Beetle (tan ausente de las calles de Europa como de las de Buenos Aires), es la versión actualizada de una solución que sigue vigente a la hora de elegir un auto urbano. Además viene con tecnología y equipamiento BMW. Se pueden encontrar más datos en la nota que CORSA publicó la semana pasada.

# Los primeros del milenio

## Rojo vivo



### Ferrari 550 barchetta

Es una primicia mundial. Ferrari muestra en este salón su último modelo: una versión "barchetta" de su 550, ya presentada como la cabriolet más rápida del mundo. Se prevé la fabricación de 390 ejemplares de este auto, que será producido en los talleres de Pininfarina. También están presentes en el stand los otros modelos de la gama Ferrari: el 550 Maranello, los 360 Spider y Modena, y el 456 GT.



### Pininfarina Rossa

Ferrari no se limitó a ser noticia una sola vez. En el stand del carroceros más famoso del mundo, el italiano Pininfarina mostró el que, sin duda, es uno de los autos más lindos de este salón: el Rossa. Se trata de un ejercicio de estilo para festejar los setenta años de la empresa. El Rossa, una Ferrari que por ahora no será comercializada, utiliza un poderoso motor de doce cilindros en ve a 65° con cuatro válvulas cada uno, tiene una capacidad de 5.5 litros y una potencia máxima del orden de los 485 CV que le permiten desarrollar una velocidad final de 300 kilómetros por hora.

# De toda Europa

## Mercedes-Benz CS

Es la gran novedad de Mercedes-Benz: una cupé deportiva que completa la gama de la Clase C para hacer frente a sus rivales de BMW y Audi. Sorprende con su estructura en dos volúmenes, algo muy raro entre los modelos de la marca. Se comercializará a principios de 2001 con motores nafteros 2.0/219 CV, 2.0 kompresor/163 CV y 2.3 kompresor /197 CV, y un diésel 2.2 CDI/143 CV.



## Ford Mondeo

Esta nueva versión del Mondeo está a mitad de camino entre el Focus y el



Passat por su diseño interior y exterior. El nuevo Mondeo se construirá sobre una plataforma compartida con la Mazda 626 y la Jaguar T Type. En el stand de Ford también se presenta el Maverick, un sport utility, y el Th!nk, un auto eléctrico que se comercializará en Europa a fines de 2001.

## Alfa Romeo 147

Ya mostrado en el Salon de Turín, el sucesor de los 145 y 146 es el último auto que diseñó Walter Da Silva, antes de irse a Seat. Se comercializará a fines de este mes, por ahora en su versión tres puertas y con tres motorizaciones nafteras: 1.6/105 CV, 1.6/120 CV y 2.0/150 CV. Habrá que esperar al año próximo para que aparezcan los modelos de cinco puertas y motor diésel 1.9 JTD.



## Fiat Doblò

Única novedad para el generalista italiano: el Doblò peleará un lugar para Fiat en el mercado lucrativo creado por Renault con el Kangoo hace unos años, y seguido por PSA con el Partner y el Berlingo de Peugeot y Citroën, respectivamente. Mucho más interesante, el ya visto Ecobasic se perfila cada vez más como la posible base para un sucesor del exitoso Panda.



## Seat Arosa



Este restyling del pequeño Arosa completa el rejuvenecimiento de la marca española, bajo el estricto mando de VW. De esta forma, el Arosa comparte más elementos con su hermano alemán, el Lupo, incluso el tablero. A la gama se le agrega un motor 1.4 16V que desarrolla 100 CV.

## Volvo S60



Bajo el mando de Ford, la marca sueca acaba de renovar su gama, con el S60, que reemplaza al S70, el último Volvo que tiene esos ángulos tan particulares, que hicieron al carácter de la marca a la par que sus atributos vinculados con la seguridad que le dieron renombre. Paradójicamente, el S60 fue presentado como un deportivo que rivalizará con los alemanes de su mercado: un anuncio inédito para una marca que siempre habló de seguridad pasiva.

## VW Passat III



Si bien la novedad en el stand de VW es el New Beetle Rsi, el nuevo Passat se lleva todas las atenciones del público y de la marca. Se trata de la tercera versión de un modelo que quiere por fin entrar de pleno en su mercado. Para esto se le dio un diseño a mitad de camino entre las Audi y el Concept D presentado el año pasado en Francfort. Viene con tres motores: 1.9 Tdi/100 CV y 150 CV, y V5 de 170 CV.

## Los deportivos



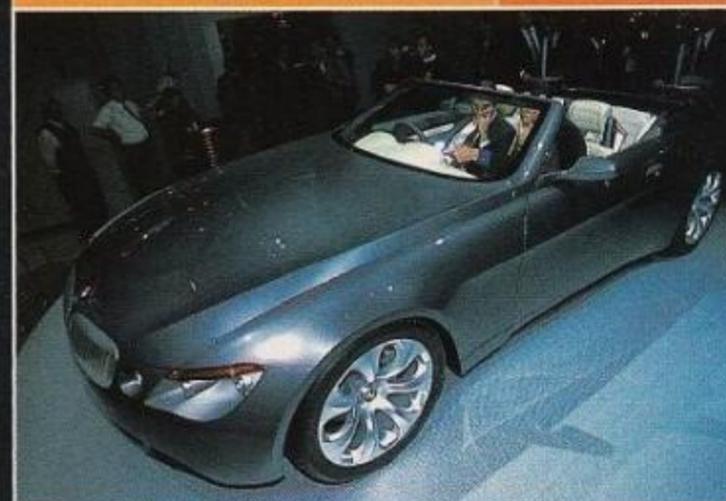
### Porsche Carrera GT

La noticia fue guardada hasta último momento. A las 6.00, Porsche convocó a la prensa en el Louvre para presentar su último modelo, un prototipo llamado Carrera GT, que podría entrar en producción en breve tiempo, según las reacciones de los clientes de la marca.



### BMW M3

La próxima semana presentaremos en detalle este nuevo modelo de BMW, un deportivo que viene con todo, y ha sido presentado simultáneamente en el salón y en las rutas de Jerez de la Frontera, en España. Sin duda, un laurel para el título de deportivo del año.



### BMW Z9

Otro secreto que fue guardado hasta último momento. Antes del salón se hablaba del misterio del Z "x". En realidad, este prototipo se llama Z9 y lo presentaremos también en esta sección en breve.

# Nuevos franceses

## Citroën Osmose

Se trata de un concept estudiado para la circulación urbana en el futuro. Con proyectos de este tipo y más audacia en su gama, Citroën quiere recuperar la imagen y los volúmenes de ventas que tenía en otras décadas, cuando su marca era sinónimo de vanguardia.



## Citroën C5

La nueva gran Citroën reemplazará a partir del primer trimestre de 2001 a las Xm y la Xantia, y tratará de volver a colocar a la marca en este segmento. Se rumorea que su papel será transitorio antes de la llegada del C6 en 2003.

Tal vez por eso su presentación fue muy discreta y su gama cuenta con sólo dos motores: un V6 de 210 CV y un 2.2 Hdi de 136 CV.



## Peugeot Vroomster

Este simpático concept es uno de los cuatro City Toyz, proyecto ideado por los diseñadores de Peugeot, que sirve de base para el lanzamiento del concurso de diseño que la firma presenta por Internet. Si quiere participar y tal vez ver su proyecto realizado por Peugeot, puede consultar las bases en el sitio [www.peugeot.com](http://www.peugeot.com)



## Renault Laguna II

Es otra de las principales estrellas de este salón. El nuevo Laguna está listo para enfrentar a sus rivales, sin ningún temor: la lista de equipamiento es impresionante y se ubica como uno de los mejores autos de su segmento. Se comercializa ya en estos días, y su gama se complementa con una versión rural disponible a partir de los próximos meses. También aparecen en el stand de Renault, el Avanti-me, cuya comercialización parece estar más cerca que nunca, y el concept 4x4 Koléos, ya visto en Ginebra. También se agregaron nuevos motores en las gamas Mégane y Scénic, mientras el Twingo presenta algunos retoques.



## Peugeot Prométhée

El stand de Peugeot, como el de Renault, es un verdadero catálogo de novedades. Este concept prefigura el 307 que se presentará en marzo del año próximo. Habrá que esperar aún más para verlo por aquí, ya que el 306 se venderá durante varios trimestres más.



## Peugeot 206 CC

Es la verdadera estrella del stand de Peugeot. Por su techo rígido, este cabrio se transforma en cupé cuando el techo no está replegado. Este modelo reforzará el éxito que conoce el 206 en el mundo entero: primero en ventas en la Argentina, y entre los más destacados en Europa por estos meses.



# Clásicos y modernos

## Honda Civic

Fue presentado mundial y virtualmente por un robot humanoide, como para mostrar que habrá que contar con el Civic en el futuro. Se trata de un auto enteramente renovado, que Honda usa para darse una imagen menos conformista y tener un mayor mercado en Europa.



## Audi Steppenwolf

Audi fue uno de los polos de atracción de este salón, con varias novedades: el nuevo diseño del A3, nuevos motores para la gama A8 (un W12 de 6 litros) y A6, y especialmente el todo terreno Steppenwolf, un prototipo 4x4 de lujo.



## Bugatti Veyron

Este prototipo está a la altura del renacimiento de una de las marcas más prestigiosas de autos deportivos. Gracias a VW, el renacimiento de Bugatti ya se concretó con varias presentaciones de estudios. Este modelo podría estar en la calle en 2003.



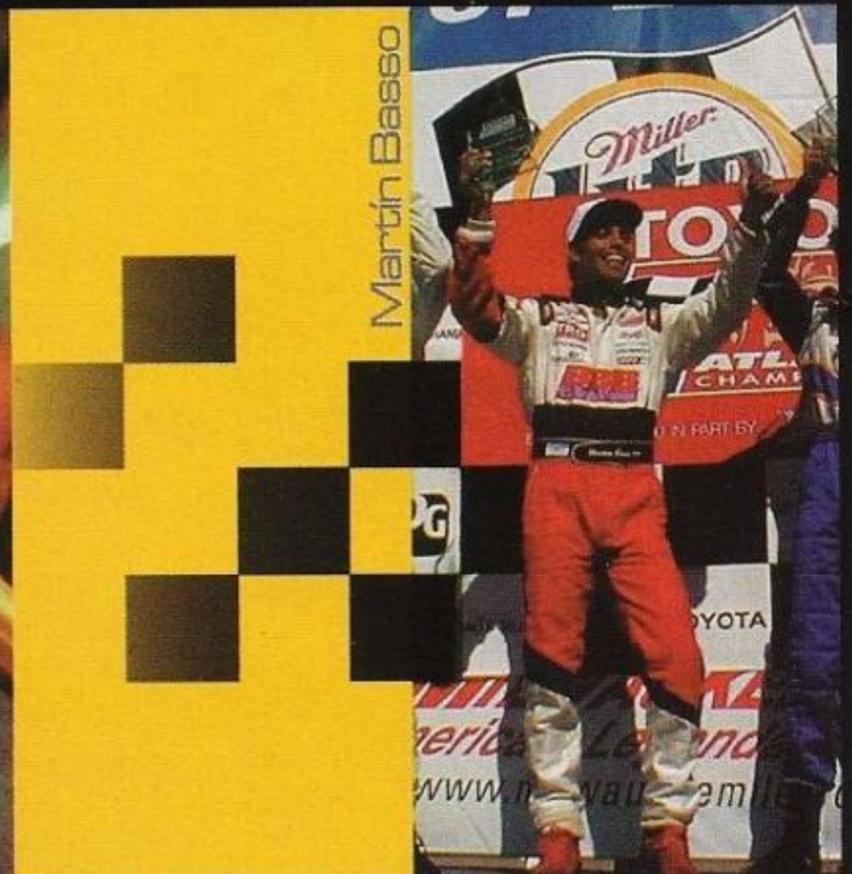
www.basso.com.ar



**BBB**  
Válvulas 3b

**MPI** Racing Valves

En el alma de los motores



Martin Basso



**BASSO S.A.**

En la sangre de los que ganan

# París fue, más

## Festejos

Muchas fueron las marcas que mostraron sus nuevos modelos a la prensa internacional con espectáculos. **Citroën** presentó su concept **Osmose** con un show basado en canciones populares de Francia, **Honda** utilizó un robot para presentar su nuevo **Civic** y **Suzuki** dio a conocer el **Ignis** con actores que parodiaron a **Austin Power**.



## Michelin

El gran constructor francés de neumáticos, que no sólo ha anunciado su regreso a la **Fórmula 1** sino que ya ha comenzado su programa de pruebas, estuvo presente con un stand. En él presentó un auto de con un fondo de color blanco sobre cuya parte trasera se dibujó un **Bibendum**, el muñeco característico del fabricante de **Clermont-Ferrand**.



## Secretos

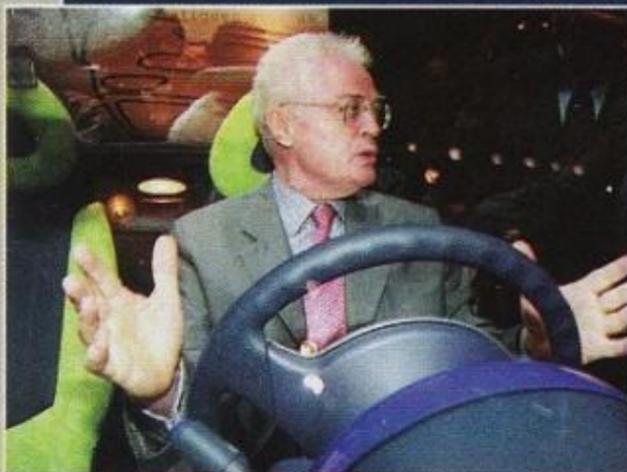
El **Carrera GT** fue uno de los secretos mejor guardados de este salón. Hasta ingresar al Museo del Louvre, a las 6 de la mañana del día 28, no se sabía que el motivo de la convocatoria a la prensa era la presentación del prototipo **Carrera GT**, en la foto con el **Dr. Wiedking**, presidente de **Porsche AG**.

## Presidentes

El salón recibió a varios visitantes ilustres en el día de su inauguración. Los franceses jugaron de locales: los señores **Folz** y **Schweitzer** estuvieron en sus stands; también lo hicieron **Jack Nasser**, de **Ford**, y el **Dr. Milberg**, presidente de **BMW**, quien exhibió dos novedades: el **Mini** y el **M3**.



## Presencia oficial



El Primer Ministro francés **Lionel Jospin** posa al volante de un **Smart** del constructor germano estadounidense **DaimlerChrysler**, fabricado en Francia el 2 de octubre de 2000 durante su visita al Salón Mundial del Automóvil de París. Derecha: **Jacques Chirac**, el presidente de Francia, fue otro de los distinguidos asistentes al Salón de París en donde observa el interior de un **Renault**.



**FR1 PERFORMANCE**  
 POTENCIACIÓN PARA EL 1/4 DE MILLA  
 MOTORES TURBOS Y ASPIRADOS  
 EQUIPOS DE OXIDO NITROSO  
 Santa Fe 6680 Carapachay Tel.: 4735-6876

Mecánica Integral **"CARUSO"**  
**AMC COMPETICION**  
 AUTOS STANDARTS Y DEPORTIVOS  
 ALMAFUERTE 1060 - V. LUZURIAGA - CEL.: 15-5804-6424

**WSS**  
 "Powers the Winners"  
 de SILVA SPORTS S.R.L.  
**TODO LO QUE NECESITAS PARA TU TAPA DE CARRERAS**  
 Desarrollos - Reparaciones - Mantenimientos  
 ARIAS 367 - VILLA LYNCH - SAN MARTIN  
 (1672) TEL./FAX: 4753-6257

**ROSSI**  
 competición  
 PROYECTO, ALQUILER Y PREPARACION DE MOTORES Y AUTOS DE COMPETICION  
 Ruta 197 N° 1938 Troncos Del Talar (1648) Tigre - Tel. 4-715-9271

**PECHONS** TURBOS  
 POTENCIACION  
**KIT IHI TURBO**  
 TOYOTA - HILUX - 105 HP  
 KIT DE TURBOS - MOTORES DIESEL Y NAFTEROS  
 VENTA DE ACCESORIOS Y TURBINAS  
 Av. Díaz Vélez 525 - R. Mejía - Tel. 4657-6223

**SOUND R HOLE**  
 MAXIPOWER SOUND  
 AUTORADIO-POLARIZADO  
 ESPECIALIDAD EN SISTEMA DE AUDIO DE ALTA CALIDAD  
 PERSONALIZACION DE INTERIORES  
 TEL.: 15-4072-5161  
 AV. SANTA MARIA 2103 - SAN JUSTO (1754)  
 RIVADAVIA 14902 - RAMOS MEJIA

**Ferjo**  
 Max Power  
 PREPARACION PARA EL 1/4 de MILLA NAC. e IMP.  
 Equipos de Turbo y Oxido Nitroso  
 Reguladores de Presión de Nafta  
 Volantes de Acero - Chips y Filtros Especiales  
 Encendidos de Alta Potencia - Turbo Timers - etc.  
 ENVIOS AL INTERIOR  
 Fray Cayetano Rodriguez 1092 - Cap. Fed.  
 E-mail: Ferjo@ciudad.com.ar - ferjojo@yahoo.com

**SAENZ**  
 BANCOS DE PRUEBAS DE MOTORES, FLUJOMETROS, BANCOS DE RODILLOS PARA COMPETICION Y PARTICULARES  
 ENTREGA INMEDIATA - FINANCIACION  
 TOTALMENTE COMPUTARIZADOS  
 26 AÑOS EN EL MERCADO  
 LOS MAS IMPORTANTES EQUIPOS DE COMPETICION SON NUESTROS USUARIOS  
 ORENGIA Y CONFORTI ICSA  
 Labarden 2300  
 Tel/Fax 0223 - 4650100  
 Web: http://www.saenzdynos.com.ar  
 Ing. Domingo Saenz  
 Celular 0223 156807513  
 E-Mail: saenz@statics.com.ar

**ROTULAS DE COMPETICION GRANZELLA**  
 TORRETAS REGULABLES  
 PORTA ROTULAS • CONOS  
 BARRAS ROSCADAS  
 REFORMA DE PARRILLA  
 ANCLAJE • CUCHILLAS  
 Reparación de convertidores p/cajas automáticas  
**TRABAJOS ESPECIALES TODO TIPO DE MODIFICACIONES SOBRE PEDIDO**  
 Fabricadas por: IND. METALURGICA SANDUCERA S.A.  
 J. A. CABRERA 5126 - CAPITAL (1414) - TEL/FAX: 4773-0842  
 TEL.: 4773-3119

**DAVICOM**  
 comunicaciones  
 REPRESENTANTE EXCLUSIVO EN ARGENTINA  
**RACETECH** RACING COMMUNICATIONS  
 RADIOCOMUNICACION PARA AUTOS DE COMPETICION  
 KIT DE RALLY  
 ALQUILER DE EQUIPOS  
 BGH MOTOROLA 4701-4423

**Levas COSMA**  
 Levas y Tapas de Cilindro para Categorías Zonales y Nacionales  
 NUESTRA TRAYECTORIA Y EXPERIENCIA ES SU MEJOR GARANTIA.  
**HACE 21 AÑOS GANABAMOS NUESTRA PRIMERA CARRERA DE TURISMO NACIONAL EN EL AUTODROMO DE BALCARCE.**  
 DESDE ENTONCES HEMOS EVOLUCIONADO JUNTO AL AUTOMOVILISMO NACIONAL Y MERCOSUR, OBTENIENDO UN SINFIN DE VICTORIAS Y TITULOS EN CATEGORIAS ZONALES, NACIONALES E INTERNACIONALES. LLEGARES DURO, MANTENERSE ES REALMENTE LO DIFICIL. SEGUIREMOS TRABAJANDO PARA HACERLO  
 Jujuy 1941 - (5001) CORDOBA - Tel.(0351) 4719123 / 4739340  
 e-mail: levacosma@powernet.com.ar

PARMA PSE Alpha DISTRIBUIMOS TODAS ESTAS MARCAS  
**AUTOSLOT ARGENTINA**  
 AUTOMODELISMO • SCALETRIC  
 Importador directo de las mejores marcas del mundo  
**VENTAS POR MAYOR Y MENOR**  
 Todos los artículos que vendemos tienen repuesto.  
**GRACIAS POR NOMBRARNOS**  
**PARMA PSE** DISTRIBUIDOR DE TODA LA LINEA DE PRODUCTOS PARMA PSE  
 CONTINUAMOS CON TODA LA LINEA CHAMPION Y MURA COMPLETA  
 NUEVAS CARROCERIAS LE MANS  
 PULSADORES PARMA STD - TURBO Y ELECTRONICOS  
 PLANES DE PAGO-TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR  
 CONDE 745 CAPITAL FEDERAL TELEFAX: 4551-2977 TEL.: 4555-6193  
 (A mts. de Fco. Lacroze 3200) Horario: Lu. a VI. 10 a 13 y 15 a 19:30 hs.  
 Sá. 10 a 13 hs. E-mail: autoslotargentina@ciudad.com.ar  
 Visitanos en la web // [www.autoslotargentina.com](http://www.autoslotargentina.com)

GUSTAVO ROSSO Producciones Tel./Fax: 4443-1737 - Cel. (15) 4974-3598

### CHISPITA

CHASIS Y MOTORES PARA 1/4 DE MILLA  
Calle 108 entre 10 y 11 - Berazategui - Tel.4275-8147



### CIRCELLI LEVAS PERFORMANCE

Competición

LEVAS PARA TODAS LAS CATEGORIAS

ENVIOS AL INTERIOR ESPECIALIDAD 1/4 DE MILLA  
PEDERNERA 580 - VILLA MADERO - TEL. 4652-6755



### ESCUELA TECNICA DE AUTOMOTORES MARTIN GÜEMES

39º Aniversario

Mecánica Automotor - Competición  
Motores Diesel y Nafteros  
Electricidad y Carburación  
Encendido Electrónico  
Sistemas Inyección - A.B.S.  
Chapa y Pintura - Soldadura  
Escuela de Pilotos - Computación  
Mecánica de Motos y Karting

Presentando este aviso matricula SIN CARGO

ADENAS CURSOS POR CORRESPONDENCIA

Ing. Amoretti 3704/3722 - Tel.Fax: 4653-4062 - Ciudadela

### RACE CAR

TODO PARA AUTOMOVILES ESPECIALES Y COMPETICION



ENVIOS AL INTERIOR Auto Meter TODAS LAS CATEGORIAS  
Emilio Lamarca 857 - Capital  
Tel.:154 083 5080 - 154 057 3779

ENVIOS AL INTERIOR VENTAS POR MAYOR Y MENOR

### Marrapodi COMPETICION

C. Larralde 4003-V.Dominico-(011)4227-1469  
e-mail: marrapodi@ciudad.com.ar



● Balanceadores de Competición. ● Engranajes Correctores.  
● Bombas de Aceite Cicare. ● Weber - Simpson - Mallory - AP600.

### Franzoni Hnos. PPG

TRABAJOS ESPECIALES

Standart y Competición  
BANCADA DE ENDEREZADO AUTOMOTOR - CABINA DE PINTADO PRESURIZADA - LABORATORIO COLOR  
SACABOLLOS DE MICROSPOT SIN DAÑAR PINTURA ORIGINAL  
Junto a sus pilotos: Julio Catalán Magni  
Luis Belloso - M. A. Guerra - Cristian Ledesma  
S. Guarnaccia - "Tavo" Verna  
Omar Bonomo - Gabriel Prestefelipe  
AV. GAONA 5523 (V. TESEI) - TEL.FAX:(011)4459-0196  
www.franzonihnos.com.ar

### PISTONES FORJADOS WISECO

PERFORMANCE PISTONS IMPORTADOS DE EE.UU.

PERNOS CONICOS Y ESPECIALES 16-18-19-20-21-22-23, 17-25 mm. Diversos largos  
HUMBOLDT 57 (1414) - CAP. FED. - TEL/FAX 4857-3840 / 4856-4348/8750

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

### AROS de COMPETICION

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

### BARCELO COMPETICION

### RM Competición

CALLE 33 Ex Emilio Mitre 8206/10 J. L. SUAREZ BS. AS. (1655)  
TEL.: 4729-2744  
e-mail: rm\_competición@yahoo.com  
www.rm-competición.com.ar

Soportes  
Bomba de Aceite.  
Balancín Compet.  
Tren de Poleas.  
Tornillos de Bielas.  
Guía de Válvula.  
Botadores.  
Platillos/válvulas.  
Balanceador Armónico.  
SERVICIOS FINES DE SEMANA  
(15) 4083-8405



### AUTOSPORT Racewear

Automovilismo & Karting  
CNK / ACA 98 005  
BUZOS-CAPUCHAS  
BOTAS-GUANTES  
CUELLERAS-CHALECOS

Envios al Interior

BUTACA-ARNES  
REJILLAS-PADS  
CRONOMETROS  
CARTEL DE TIEMPOS

TACOMETROS-BOBINAS-BUJIAS  
RESORTES-ENGRANAJES  
BOMBA NAFTA-FRENO-ACEITE  
RAD de ACEITE-FILTROS  
CONEXIONES-MANGUERAS

CASCOS REPLICA & DISEÑOS EXCLUSIVOS

Larrea 1592 Quilmes (1879)  
(011) 4224-4895  
E-Mail: autosport@sinectis.com.ar

Todo lo que necesita en competición...!!

### RH COMPETICION

lo tiene... Racing Parts

CONSULTE Y COMPARE:  
CALLE 41 N° 815 entre 11 y 12 (1900) LA PLATA - TEL.FAX (0221)4244296  
www.rh-competicion.com.ar

### Nick COMPETICION

TARJETAS DE CREDITO

- \* REDES DE VENTANILLAS \* BOBINAS
- \* BUZOS ANTIFLAMA (F.I.A.)
- \* LINEA Auto Meter \* PINTURAS VHT
- \* CAPUCHAS \* GUANTES \* CUELLERAS
- \* CASCOS \* ARNESES SIMPSON.

ENVIOS AL INTERIOR

Bdo. de YRIGOYEN 491 (1712) CASTELAR - Tel. 4627-5042  
CAP. FED. Tel. 4682-5016 www.butacasnick.com.ar  
Representante: RH, Calle 41 N° 815 (1900), La Plata, Tel/Fax:0221-4244296

### ACCESORIOS DOCA COMPETICION

ACCESORIOS • Cerrajería • Llantas Deportivas y de Competición • Partes de Carrocería

ENVIOS A TODA LA ZONA

Alvear 160 - Comodoro Rivadavia - Pcia. Chubut - Telefax:0297-4473088  
e-mail: acc.doca@impsat1.com.ar

### Santoro high performance parts

DISTRIBUIDOR OFICIAL

### FERODO RACING

### brembo

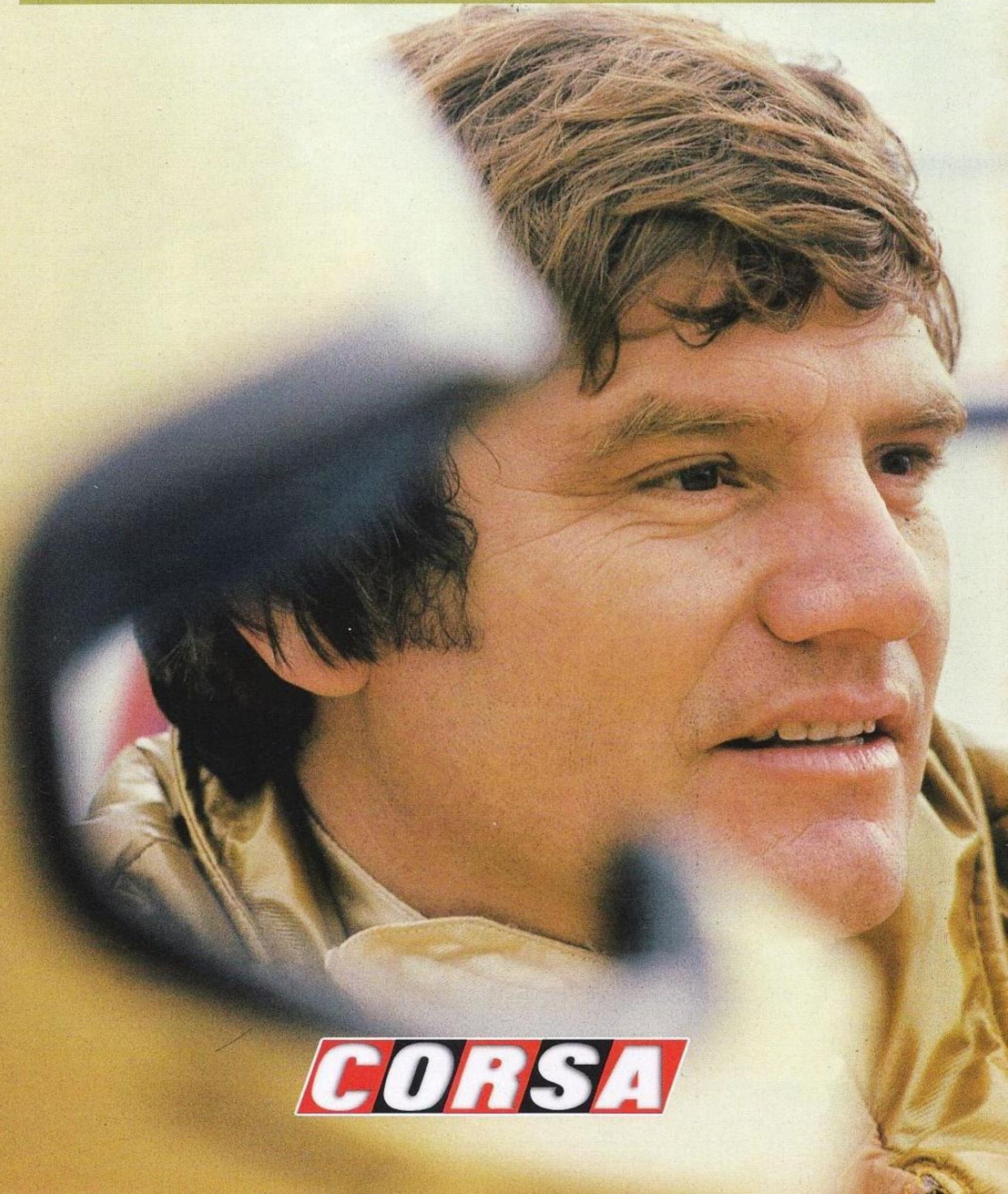
PASTILLA FERODO RACING P/CALIPER TORINO \$ 129+ IVA

- Equipos y Repuestos Brembo: TC3000-TC2000 Turismo 2 y 3-F3-Super Renault-etc.
- Kit Freno Brembo Delantero: Alfa-Megane-Laguna-Volvo-Gol.
- Kit Completo Kart Brembo.
- Pastillas Ferodo Racing para: Brembo-AP-Alcon- como también para Pinzas Standard y de Categorías Zonales.
- Nuevo: Pastillas Ferodo Racing Kart.
- Services de: Brembo-AP-Alcon-etc.
- Zonas Disponibles para Distribución.

Santoro High Performance Parts  
Andrés Lamas 9251  
(1655) José León Suárez - Argentina  
Tel/fax 011-4766-6596 - Cel. 011-15-4473-8616  
E-mail: santorohighparts@ciudad.com.ar

# Di Palma

Nuestro recuerdo



**CORSA**

# Rubén Di Palma

Rubén Luis Di Palma tuvo una trayectoria inigualable en las principales categorías nacionales, además de diversas incursiones a nivel internacional. Una "carrera" de 37 años en la que se hizo ídolo por derecho propio.



LA PRIMERA. La victoria llegó el 31 de mayo de 1964 con Chevrolet ¡en Arrecifes!

**E**l próximo 30 de noviembre se cumplen 37 años del debut de Rubén Luis Di Palma en el automovilismo grande. Un ámbito en el que tuvo presencia permanente y en el que supo representar tanto a la vieja época de hazañas al borde de la ruta como a los tiempos modernos, en los que supo sobrevivir incólume. Tiempos mediáticos en los que su figura llegó en directo a miles de espectadores. Y si los números dicen que antes ganaba más carreras que ahora ¿cuántos pocos elegidos en el mundo lograron triunfar a menos de un mes de cumplir 54 años? Lo que no cambia es el sabor de la victoria. Para conseguirla, Di Palma se mantenía siempre actualizado ante la evolución técnica constante de los autos. Pero eso sí, en carrera "muñeaba" tal como en los '60. Sin desesperarse. Sin volverse "Loco" por

ganar, porque era consciente de su capacidad tanto en la pista como en la vida. Esa vida en la que dejó huella con gestos como la donación de alguno de sus trofeos para hacer una rifa a beneficio. O la entrega de la recaudación de un homenaje organizado por amigos a algún taller de niños carenciados. La consigna era la misma, simplemente ayudar a la gente. "Sí, yo estoy viejo pero tengo cuatro hijos con mi sangre, con el apellido Di Palma, que darán lucha por mucho tiempo en el automovilismo. Eso me basta para sentirme satisfecho y orgulloso. Pero a mí todavía no me den por vencido, ya que el año próximo volveré con el Torino de TC", prometía no hace mucho, cuando se le preguntaba sobre su regreso al Turismo Carretera. ¿Qué vuelta, Luis? Si nunca te fuiste...

Año  
**1944**

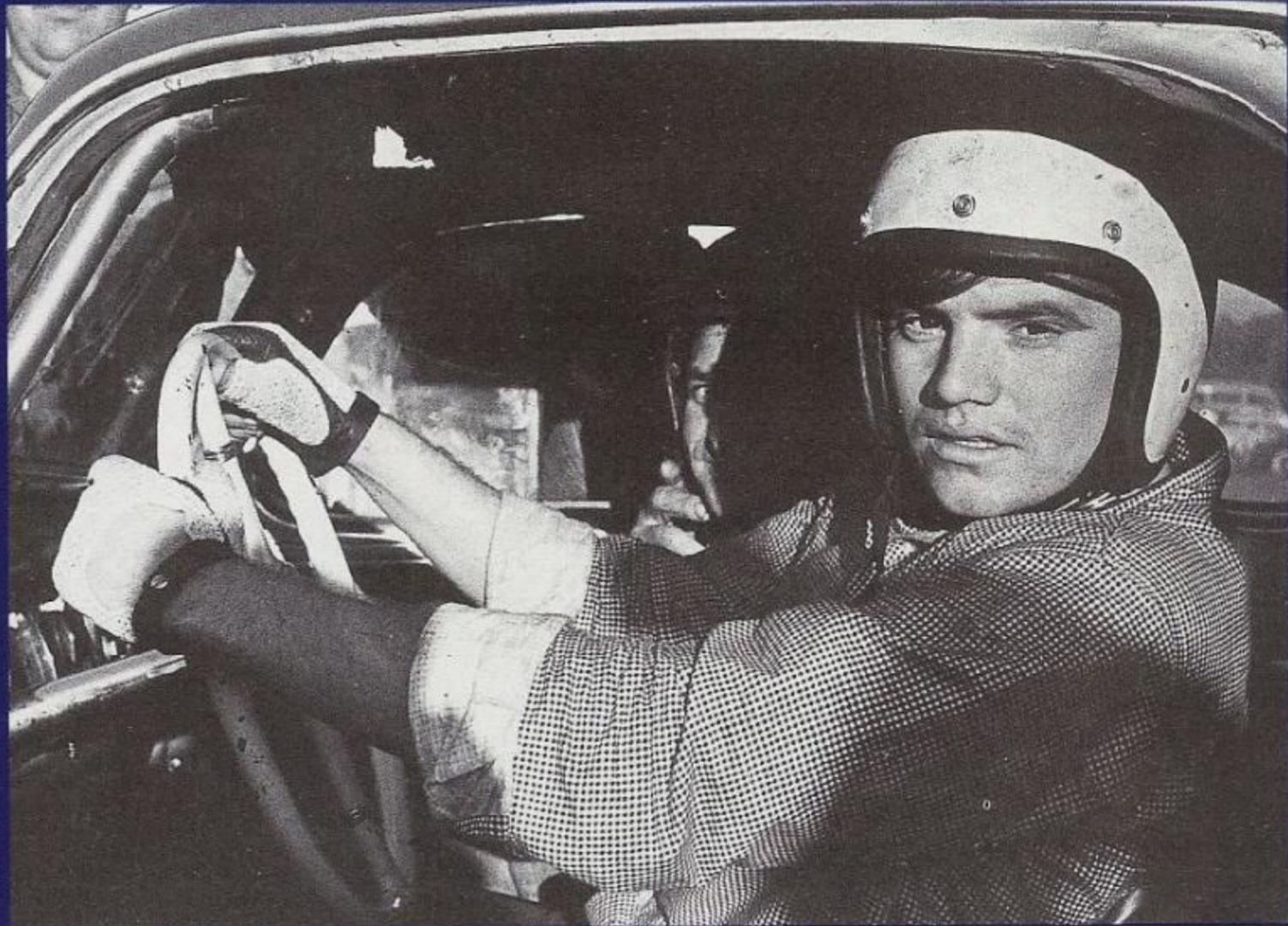
Primer gobierno de Juan Domingo Perón.

Nace en Arrecifes, un 27 de octubre. Alerta nacional por el terremoto de San Juan.

Año  
**1961**

Alemania Oriental comienza a erigir el Muro de Berlín.

Obtiene la licencia de piloto civil. Pasa por debajo del puente del balneario de Arrecifes con un avión.



CONCENTRACIÓN. Antes de largar en el Autódromo, el 30/4/66, cuando fue cuarto.

# Turismo Carretera

Con apenas **19 años**, la Peña El Gato Negro le dio a **Rubén Luis Di Palma** la posibilidad de correr en **Turismo Carretera**. No tenía ni para comer, y el automovilismo era sólo un sueño. Pero de un día para otro se encontraba en la largada de una carrera y a bordo de un **Ford** con el

DEBUT. En el GP de TC de 1963.



VERSÁTIL. Eximio piloto, también sobresalió en la montaña. Aquí con el Torino de TC.



Año  
**1963**

El presidente de EE.UU., John F. Kennedy, es asesinado en Dallas.

Debuta en TC con un Ford en el Gran Premio Mercedes-Santa Rosa.

Año  
**1964**

El presidente de nuestro país es Arturo Illia (UCR).

Primer triunfo en TC un 31 de mayo con Chevrolet, en la Vuelta de Arrecifes.



DESPEDIDA. ¿Quién hubiera creído que iba a ser el 28 de mayo, en el Autódromo?



ESPECTACULAR. Demostró su vigencia al ganar en Rafaela, en 1996, con la Chevy.

número 107. En ese Gran Premio corrían además figuras de la talla de Oscar Gálvez, Oscar Cabalén, Marcos Ciani, Carlos Pairetti, Dante Emiliozzi y Carlos Menditeguy, entre otros. "En realidad la situación me preocupaba poco. No es que fuera un irrespetuoso hacia todos esos nombres, pero sobrepasarlos en carrera no significaba nada, solo era una experiencia más". Di Palma ganó su primera carrera en su ciudad y ese fue el puntapié para su gran trayectoria. 20 años después, y 2 cam-

peonatos logrados con Torino, volvía a confesar: "Realmente no me pasaba nada, pero podría asegurar que era bastante inconsciente de todo lo que me sucedía". Hinchas de Ford, se despidió con un triunfo para la marca en TC. Dos años antes, en 1996, atravesaba una vez más un mal momento económico y los amigos le alquilaron un auto de punta a Alberto Canapino con motor de Jorge Pederoli. Pero fue una empresa que empezó y terminó con aquella recordada competencia de Rafaela.



PRIMER TITULO. El Torino con el que ganó su



Año  
**1966**

Se publica el primer número de **CORSA**.

Gana con **Dodge** en TC, en el Autódromo de Buenos Aires.

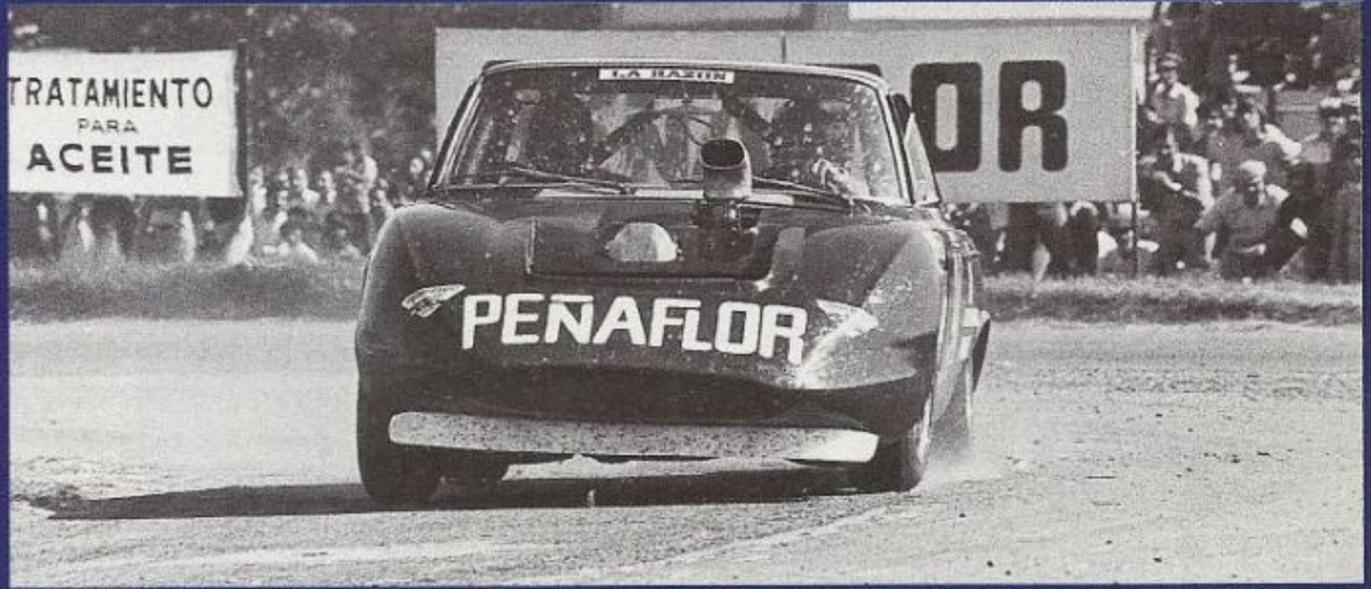


Primer Campeonato, el de TC "A" en 1970.

Año  
**1967**

Murió el "Che" Guevara.

Primer triunfo con **Torino** en la Vuelta de Junín con un promedio récord para ese año: 216,348 km/h.



**VICTORIA**. Su último triunfo con el Torino fue en Mercedes, el 20 de abril de 1975.



**ÚLTIMA**. Su éxito póstumo lo logró con Falcon. Fue en TC, en Buenos Aires, el 13 de septiembre de 1998.

Año  
**1970**

Se separan The Beatles.

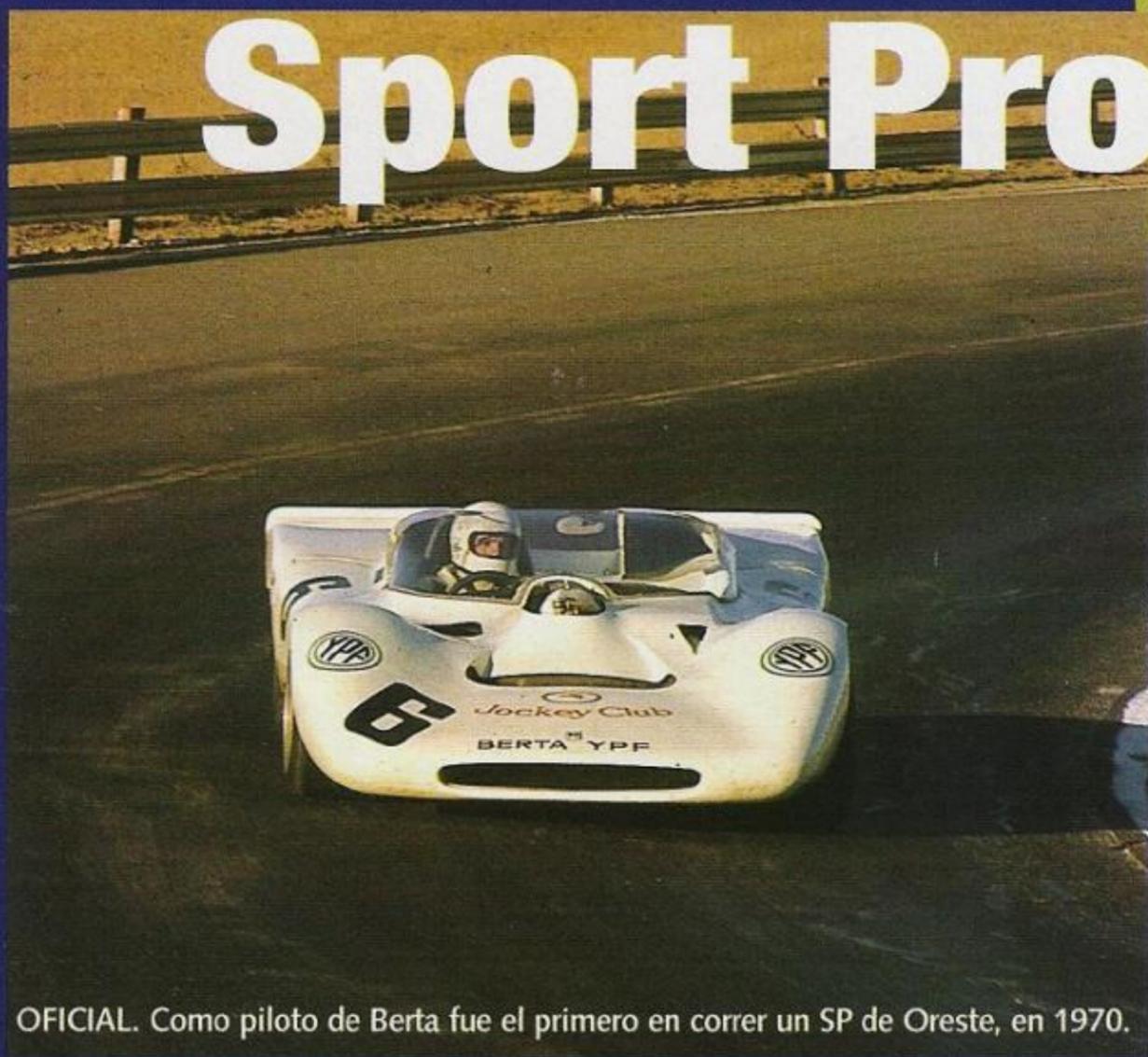
Puntea las dos primeras vueltas en las 200 Millas de Buenos Aires con un Berta LR de Sport Prototipo.

Año  
**1970/1**

Egipto y la URSS inauguran la represa de Asuán.

Campeón de Turismo Carretera con Torino.

# Sport Prototipo



OFICIAL. Como piloto de Berta fue el primero en correr un SP de Oreste, en 1970.

Rubén Luis Di Palma pudo demostrar en SP todo su enorme talento. Fue uno de los pocos que compitió en las cinco temporadas de la categoría, siempre con motor Tornado con fierros de Oreste Berta, o como integrante oficial de su equipo. En 1969 y 1970 corrió una Liebre IIB muy modificada con el que participó además en el desaparecido TC Fórmula B. Ganó con el Berta-Tornado de motor delantero pero fue con el prototipo de motor en popa que ganó con amplitud los Campeonatos de 1971 y 1972, y algunas carreras de 1973. También brilló con el Berta LR-Cosworth en la temporada internacional de 1970.

NOTABLE. Fue su actuación con el Berta LR.

TALENTO. En El Zonda, con el Berta de motor delantero, también en 1970.



Año  
**1971/2**

Lanusse anuncia las elecciones y retorna Perón.

Campeón de Sport Prototipo.



DOMINIO. Lo exhibió con el Berta símil F.5000 entre 1974 y 1976.

Año  
**1974**

Carlos Reutemann gana su primer Gran Premio De F.1.

Campeón de la Mecánica Argentina Fórmula Uno.



LIDER. Con el Berta-Torino, en 1977, en el Autódromo.

# M.A. Fórmula 1

Debutó en los poderosos monoplazas de Mecánica Argentina Fórmula 1 en 1967 con una Maserati-Tornado en las 500 Millas Argentinas, con un tercer puesto. En 1971 y 1972 volvió a utilizar un Berta-Tornado, dominó las 500 Millas pero debió abandonar. En 1972 logró en Concordia su primera victoria. En 1973 formó con Néstor Jesús García Veiga un team muy poderoso, pero hubo desavenencias y este siguió con Berta y fue campeón. Siempre con Berta-Tornado, Luis debió esperar hasta 1974 para obtener su primer título. En 1975 alcanzó su anhelada victoria en las 500 Millas de Rafaela, que repitió en 1976. En 1978 corrió con Pianetto-Dodge. Entre 1979 y 1982 lo hizo en Mecánica Argentina Fórmula 2 con un Berta-Dodge y ganó seis veces. Fue uno de los pocos pilotos de gran habilidad para manejar mucha potencia, desde los 320 HP de un SP Nacional, hasta los 550 de la Ferrari 512S.



EL SEGUNDO. Con el Pianetto-Dodge fue Campeón en 1978. Detrás, M. García.

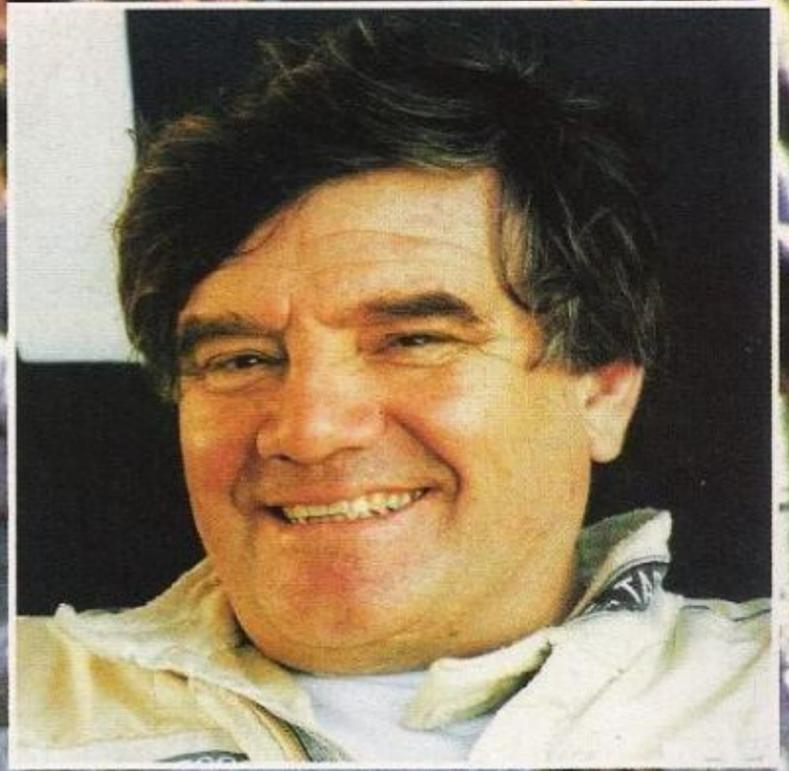


GANADOR. Con este Berta-Tornado logró su primera victoria en M.A. Fórmula 1.



ÍDOLO.

De todas las tribunas, más allá de las marcas, con el Torino de Nürburgring.



**CORSA**

Año  
**1978**

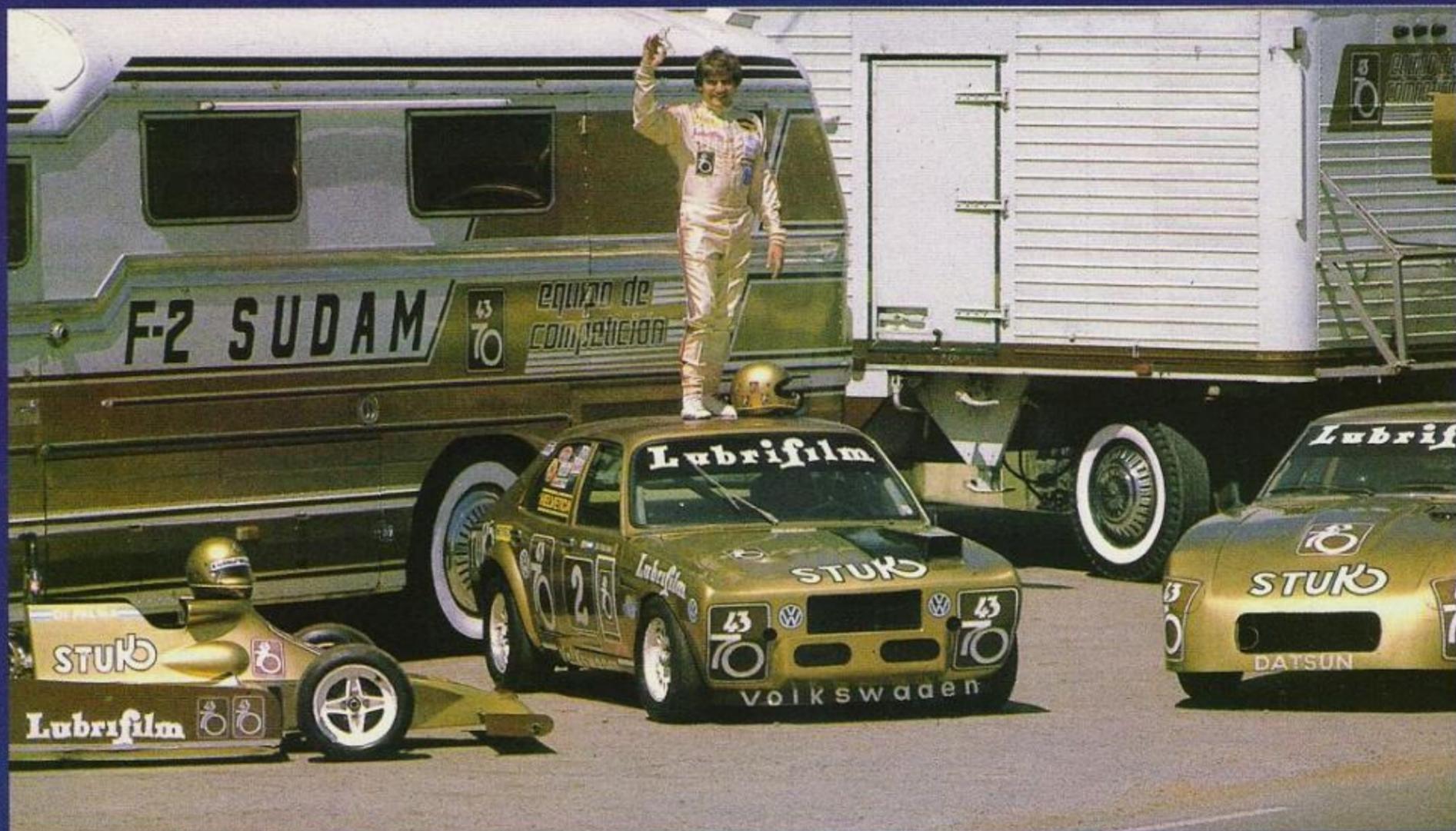
Argentina gana como local su primera Copa Mundial de Fútbol.

Logra el **segundo Campeonato** de Mecánica Argentina F.1.

Año  
**1980**

Lorenzo Sigaut, dijo: "El que apuesta al dólar pierde."

Corre y gana en la **Fórmula Dos Nacional** y en el primer **Campeonato de TC2000**.



**DIRECTOR.** De su propio equipo, en 1983, luce satisfecho el Berta F.2, el VW 1500 de TC2000 y el Datsun 280 ZX del CAP.

**MONOPOSTISTA.**

Se destacó con el Berta-Dodge en M.A.F.2 y F2 Codasur.



**FIGURA.** En todas, y también del CAP, donde ganó ocho.

## Días dorados

Precursor en eso de correr en varias categorías en una sola temporada, lo hizo en TC2000, en F.2 Codasur y en el **Club Argentino de Pilotos**. En las dos primeras corrió con VW. Por entonces daba el visto bueno para que **Guillermo Maldonado** trabajara con la marca, con quien además compartió su pasión por las motos y las aeronaves. ¿Cuántos se hicieron hinchas de VW por entonces?



**TC2000.** Sobresalió y logró un título muy anhelado en 1983.

Año  
**1982/3**

Estalla la Guerra de las Malvinas.

Subcampeón del Club Argentino de Pilotos con Datsun 280 ZX.

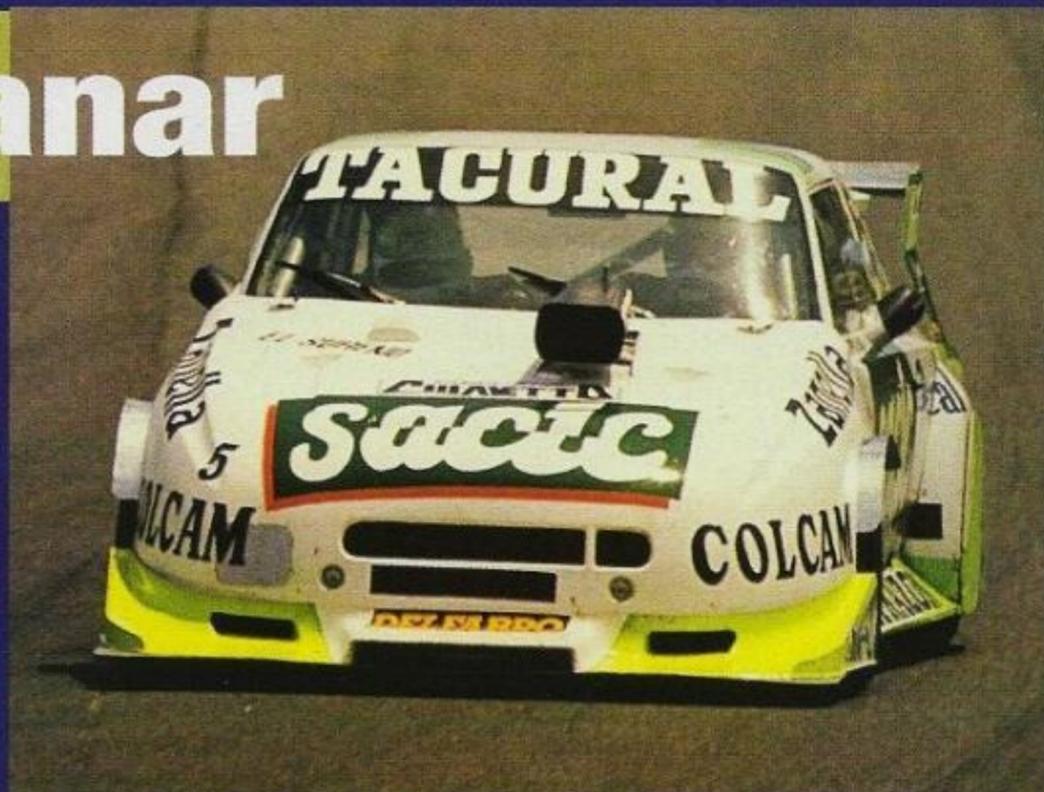
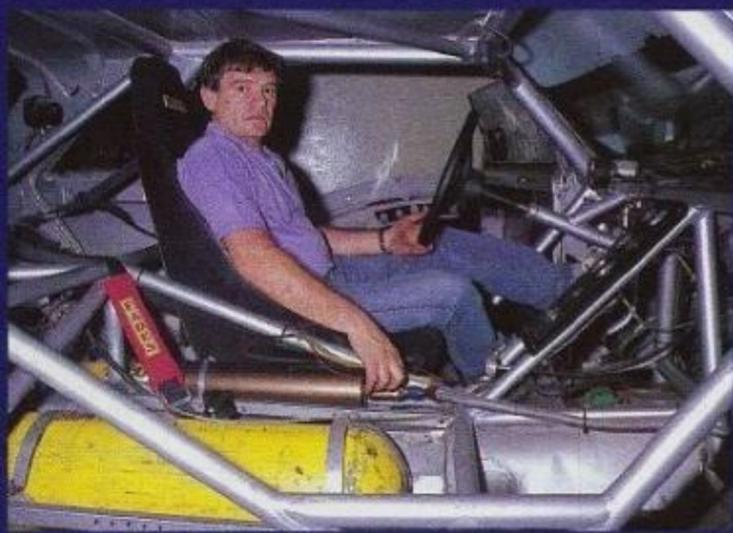
Año  
**1983**

Raúl Alfonsín gana las elecciones.

Campeón de TC2000 con un Dodge 1500. Participa en una competencia de Rally Mundial en Bariloche.

## Volver a ganar

UN PRECURSOR. En Stock Car, categoría predecesora del Supercart, con un Torino a gas.



DEFINICIÓN. "Es una linda categoría que en su momento mostró cosas interesantes, pero nada que ver con el TC", repetía Luis.

El Supercart le devolvió brillo deportivo tras lo que quizá hayan sido sus años de menos exposición deportiva, entre 1987 y 1991. Construyó el Torino con sus propias manos y la categoría lo vio correr con sus hijos Marcos y

Patricio, mientras que su primogénito Luis José se abrió paso en Europa. Años más tarde, con el renunciamiento de la categoría, transformó ese auto y fue su regreso al Turismo Carretera.

## El ecléctico Luis



UN TODO TERRENO. Con un Audi Quattro del Grupo B, Bariloche lo vio correr por el Mundial de Rally.

ACCIÓN. La versatilidad para dominar lo que le pusieran entre manos. Corrió en Karting y a los dieciséis años empezó a ser conocido con una Tehuelche Zanella Secatto en los escarpados circuitos locales. Nadie podía olvidar

aquel chico de flequillo rubio haciendo acrobacias con su bicicleta en los recreos de sus años escolares. Después llegaron los autos con techo, los biplazas, los monopostos y hasta intentó en el Rally.

Año  
**1986**

Argentina gana la Copa del Mundo de Fútbol en México.

Ultima victoria en TC2000. Sobrevuela los Andes con el Aero Di Palma DP1 de su construcción.

Año  
**1987**

Rebelión militar de Semana Santa.

Participa en el **Desafío de los Valientes** en Córdoba, una carrera del tipo Rally.

SU EXPERIENCIA INTERNACIONAL

## Unos pocos intentos aislados

Estas fueron las actuaciones internacionales de **Rubén Luis Di Palma**. La falta de continuidad le impidió demostrar el verdadero potencial al arrecifeño insinuado por sus resultados parciales.

- **21/8/69 - 84 HORAS DE NÜRBURGRING:** integró con Carmelo Galbato y Oscar Fangio una de las tripulaciones de los tres **Torino**. Fue el primero en abandonar.
- **11/1/70 - 1.000 KM DE BUENOS AIRES (SP Mundial):** corrió el **Berta LR** con Carlos Marincovich. Clasificó 3º y con Di Palma al volante peleó los primeros lugares en las vueltas iniciales. Abandonó en la 28ª por problemas de tenida.
- **18/1/70 - 200 MILLAS DE BUENOS AIRES (SP):** volvió a correr el Berta LR y **punteó fugazmente** en el inicio de la primera serie. Terminó 3º detrás del Alfa 33-3 de Andrea de Adamich y el Porsche 908 de Masten Gregory. El despiste de Marincovich en la 2ª serie le impidió una buena ubicación en la suma de tiempos.
- **31/5/70 - 1.000 KM DE NÜRBURGRING (SP Mundial):** fue la **tercera incursión** con el Berta LR y la única en **Europa**. Volvió a compartirla con Marincovich. Se ubicó **13º en clasificación** y en carrera ocupaba esa misma posición cuando debió abandonar al romperse un caño de agua en la 5ª vuelta.
- **10/1/71 - 1.000 KM DE BUENOS AIRES (SP Mundial):** participó con una **Ferrari 512-S** del equipo de Sam Posey, que también manejaron este piloto estadounidense y Néstor García Veiga. Abandonó por un problema de motor.
- **9-10/6/73 - 24 HORAS DE LE MANS (SP Mundial):** corrió la **Ferrari GTB-4-365** de Francisco Mir junto a Néstor García Veiga. **Clasificaron terceros** en la clase Gran Turismo y en plena lucha por el triunfo en su clase abandonó a mitad de carrera al romperse una placa de embrague.
- **14/9/75 - 21/9/75:** corrió sobre un **Ford Maverick** dos carreras que enfrentaron a pilotos argentinos y brasileños. En la primera, en **Interlagos**, fue **15º**, tras salir 19º en la serie inicial y ganar la segunda. A la semana siguiente, en **Brasilia**, terminó **11º** la competencia que tuvo como vencedor a Carlos Pace.
- **12/10/75 - FÓRMULA 5000:** participó en **Laguna Seca**, EE.UU., en la penúltima fecha del Campeonato, con un **Berta-Chevrolet** integrado al equipo de Bill Simpson. Por fallas en el motor clasificó 28º. Abandonó al trabársele el acelerador cuando estaba 12º en la carrera que ganó Mario Andretti.



Su única chance en monopostos la tuvo en Laguna Seca. El pobre motor del F-5000 fue su martirio.



La primera aventura internacional. Fue con el Torino en Nürburgring y terminó con un despiste.



El retorno al circuito alemán para correr el Berta de SP. Hasta los chicos se acercaron a verlo.



Con este Maverick ganó una serie de Interlagos, en uno de los duelos con los pilotos brasileños.

Año  
**1993**

Se inaugura el túnel bajo el Canal de la Mancha.

Campeón en Supercart con Torino.

Año  
**1995**

Carlos Menem es reelecto Presidente.

Regresa al TC con Torino. Rescata a muchas víctimas de las inundaciones en Pergamino con su helicóptero.



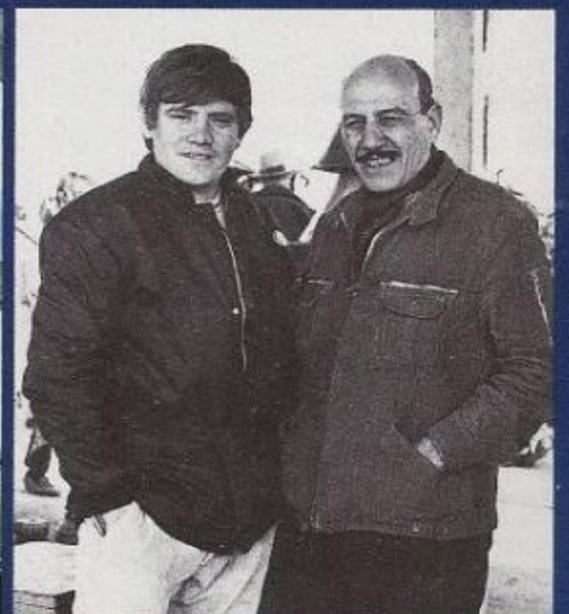
DESTREZA. Una de sus locuras preferidas, pasar debajo del puente de Arrecifes.

## Su fervor

Luis era un dotado para las actividades que exigieran velocidad de reflejos e intuición. Su primer **Beechcraft Bonanza** lo tuvo a los 26 años. Y las obvias comparaciones: "En el avión el piloto es un engranaje más en el mecanismo. A 320 km/h se toma el rumbo y listo. En el aire hay mucho más espacio que en tierra. El auto demanda más atención, y a esa velocidad hay que saber manejarlo. El avión no te permite errores, pero el auto es peor en ese sentido y te exige más, aunque el piloto es más importante", decía hace más de una década. Su padre fue quien le dio la oportunidad de ser piloto civil. Se recibió a los 16 años con un **Piper PA 11**. Luis amaba volar más que nada.



PILOTO. De avión, desde muy joven. Aquí con el Beechcraft a principios de los 80.



JUNTOS. Con su padre, Américo, en Maggiolo, en 1969.

ULTRALIVIANO. Tuvo uno, se dio el gusto de fabricarlos y hasta cruzó la Cordillera de los Andes.



Año  
**1996**

En Escocia realizan la clonación de dos ovejas.

Después de 21 años, Rafaela y el TC vuelven a verlo triunfar con Chevrolet.

Año  
**1998**

Muere la Madre Teresa de Calcuta.

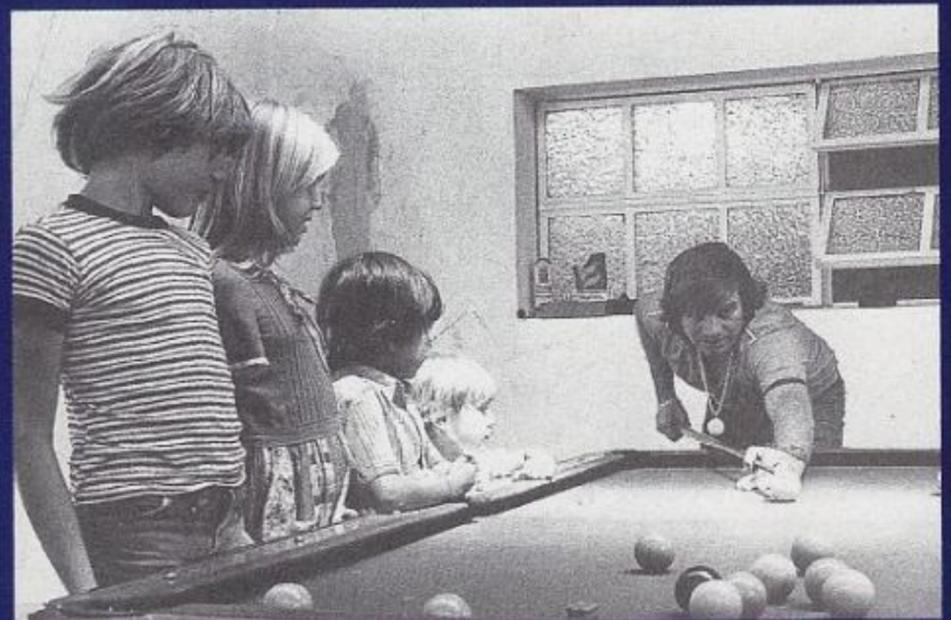
El 13 de septiembre es el último triunfo en TC sobre un Ford Falcon. Cierra el círculo de victorias con las 4 marcas.



Ayer y hoy, como siempre, unidos ante la adversidad externa.

## Un sello

Una familia que lleva el vértigo en la sangre, que vive nutriéndose de velocidad pura, no puede dejar de ser auténtica por más que el mentor de todas esas artes con los au-



Los chicos crecieron imitando en casi todo al padre.

De gra

## El ídolo

■ Luis, Déjame decirte que no te fuiste. Te imagino corriéndolos a Oscar en la llanura, al "Cabezón" Soto en la montaña, al "Toro", al "Pato" y a todos aquellos pilotos que fueron número uno, como vos. **Diego Micolini, Córdoba.**

■ Luis fue un ejemplo de perseverancia y de trabajo, algo que en estos tiempos es poco frecuente. El siempre decía: "Yo soy joven, ustedes son viejos". Estaba convencido de que le faltaba mucho para que se bajara de un auto de carreras y el

tiempo le dio la razón. Todavía debe estar probando algún auto. **Jorge Luis y Héctor Eduardo Velázquez Santa Rosa, La Pampa.**

■ Si hay algo que nos queda de Luis son las grandes derrapadas en la ruta para deleite de sus espectadores; su estilo de rebeldía que, a pesar de los años, no dejaba de persistir; su calor y sus victorias que siempre fueron fuente de grandes emociones como aquella vez en el Gálvez que volvió a ganar luego de 25 años. **Aldo Canzian Motta di Livenza, Treviso, Italia.**

Cientos de mensajes llegaron durante la última semana a nuestro sitio en la web, con el homenaje de los lectores al gran ídolo.

■ Todos los que amamos al automovilismo, al igual que su pueblo, lo recordaremos siempre con una sonrisa y tal cual era: un tipo frontal y respetado dentro y fuera de las pistas, que nos deja cuatro hijos corredores tan queridos y también respetados como él. **Santiago Alabart.**

■ Una vida cargada de gloria no muere nunca. Lo más importante es que deja buenos herederos que sabrán seguir todos los deseos inconclusos que le faltaban cumplir. **Carlos Suárez San Andrés de Giles, Buenos Aires.**

Año  
**1999**

Fernando De La Rúa  
es electo Presidente.

Es precandidato a Intendente por su ciudad,  
pero el aparato político lo derrota en internas.

Año  
**2000**

El 28 de mayo corre la última carrera de su vida con  
un Ford Falcon de TC. Llegó 16°.

## familiar

tos de carrera, ultralivianos, aviones y helicópteros, haya cegado su vida en un accidente. Cuando la estoica "Tana" (apodo que no le viene de italiana, sino de su segundo nom-

bre, Cayetana), vio aterrizar en su casa a Marcos sobre un helicóptero, apenas un par de días después del accidente de Rubén Luis, habrá pensado que realmente no hay nada que hacer contra la naturaleza de los seres humanos. Por eso ahí lo tenemos a Luis José (no José Luis) y Marquitos arriba de los Turismo Ca-

rretera. A Patricio dándole los últimos toques al Torino que había empezado a construir el "Viejo" Di Palma: la "Tana" sabe que la familia continuará abrazándose a la velocidad con total naturalidad, como aprendieron del padre. Con ese mismo amor que todos heredaron del "Loco" Di Palma.



des, Marcos y Patricio, en plena actividad. Igual que Luis...



Con el mayor de sus hijos, enseñándole los secretos de las carreras.

■ Me imagino el domingo en que, por coincidencia, el "Loco" gane en el cielo y Marquitos en la tierra. Estrofa de una poesía de **Darío Monti-rón, Villa Ramallo, Buenos Aires.**

■ A Di Palma lo vamos a extrañar mucho. De todas maneras, estamos seguros de que se hará un lugar en la butaca de acompañante de sus chicos para decirles "Marcos, José, Patricio... ¡Así no se maneja, che! (y le dará un beso a Andreíta)". Aguante don Luis, usted sabe que lo queremos mucho. **Guillermo Hoffmann, Olavarría, Buenos Aires.**

■ Creo que junto a Fangio, Rubén fue uno de los pilotos más talentosos de nuestro país, en cuanto a conducción. Hoy está en una dimensión diferente a la de la nuestra, pero per-

manece en el brillo de los ojos de su familia y en cada maniobra o pasada de una carrera. **Horacio Colantonio, Bahía Blanca, Buenos Aires.**

■ De chiquito armaba carreras con autos de plástico rellenos con monedas. Siempre ganaban aquellos dorados, decorados con recortes de cigarrillos 43/70. Hoy los desempolvé de los estantes. Volví a hacer una carrera. Picó en punta, Luis; después se despistó por una locura, pero volvió a ganar. Aunque no lo creas "Loco", con 56 años a punto de cumplir todavía ganás carreras. **Alejandro Strazzere, La Plata, Buenos Aires.**

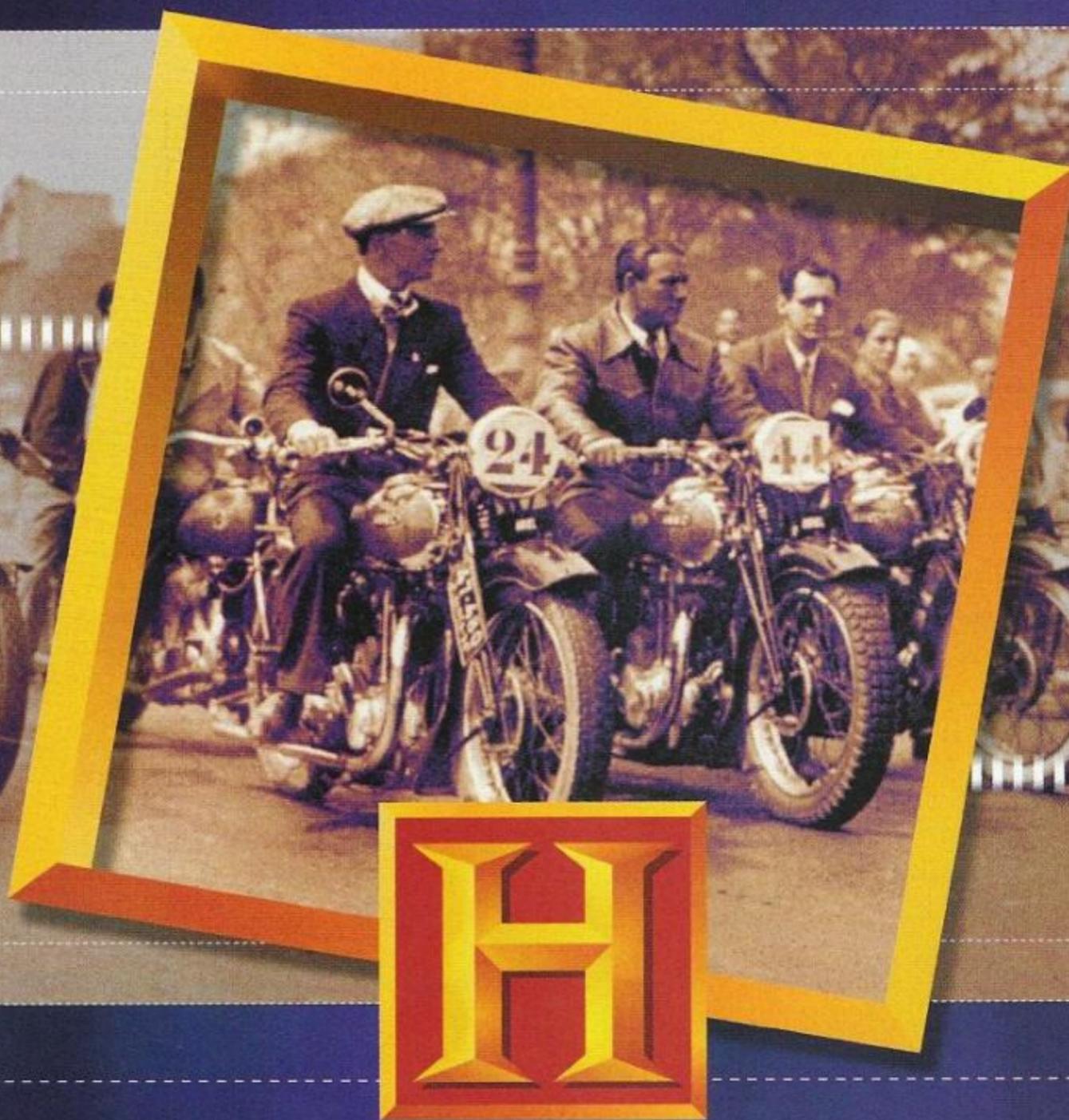
■ Llevo treinta años de leer **CORSA** página por página, la que me motivó a visitar muchas pistas. Di Palma,

Reutemann, James Hunt y muchos otros recordados pilotos forman parte de esta historia, en la que se alternaron alegrías y tristezas como baldosas blancas y negras de un patio. La entrada del "Loco" Luis a boxes para siempre es parte de estas últimas. **Alberto Keresztes, Montevideo, Uruguay.**

■ Casi no me salen palabras frente a la computadora. Sólo me llegan recuerdos de banderas a cuadros, de festejos en el podio, "picadas" a fondo, en fin, de todo aquello vinculado con Rubén Di Palma. La noticia me cayó como un balde de agua fría. No podía creerlo. Cayó del cielo, adonde voló con sus locuras, para seguir animando la fiesta de muchos domingos. **Héctor Sapiente, Bahía Blanca, Buenos Aires.**

# Donde el Pasado cobra Vida

Grupo Yentorno



Geneiza del Archivo General de la Nación Argentina



**THE HISTORY CHANNEL™**  
LATINOAMÉRICA

todos los días   todos los días

EXCLUSIVO DE



TV QUALITY

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

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

# CRUCICORSA

## Juego Combinado

Resuelva el esquema de la derecha de acuerdo a las referencias dadas. En la columna indicada con la flecha se leerá el nombre de una peligrosa curva del circuito de Laguna Seca. Luego tache en el panel de letras (abajo) las nueve palabras que encontró; su lectura puede ser en sentido horizontal, vertical o diagonal, de arriba hacia abajo, de izquierda a derecha o al revés, y superponerse sus letras. Con las letras restantes se leerá, en sentido horizontal, el nombre de un ex piloto de TC, campeón en 1972, 1974, 1975 y 1976.

### REFERENCIAS

1. (Jarno -) Piloto de F.1, italiano, corre para Jordan.
2. (Fernando -) Piloto de TC; conduce el Ford N° 24.
3. (Eduardo -) Piloto de TC; conduce el Ford N° 12.
4. (Claudio -) Piloto de TC2000; conduce un VW Pointer.
5. (Luis -) Piloto de TC2000; conduce un Ford Escort Zetec.
6. (Alfredo -) Ex Piloto de F.1, uruguayo, que debutó en 1955.
7. (Ricardo -) piloto de F.1, brasileño, corre para British American Racing .
8. (Silvio -) Piloto de TC2000, ya fallecido, campeón en 1987 con un Renault Fuego.
9. (- Magny-Cours) Circuito de Francia; allí se corrió la novena prueba de F.1 de este año.

1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							

S	A	I	S	E	L	G	I
H	L	R	E	C	T	O	R
I	O	A	A	A	L	N	U
L	N	M	T	R	I	E	S
L	S	O	N	T	G	V	R
U	O	S	O	L	L	E	B
R	A	D	Z	O	A	R	S
T	S	A	I	R	U	S	I

## solución del número anterior

1. Pau
2. Alonso
3. Rafaela
4. Andretti
5. Bancada
6. Océanos
7. Laguna
8. Irwin
9. Cingolani
10. Alesi

"Parabólica"  
"Ernesto Bessone"

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



#### MUJER FIERRERA

**Celeste Alteiro** (Río Gallegos, Santa Cruz) comentó en la carta que envió a la redacción: "Tras un tiempo sin comunicarme con la revista, ahora vuelvo a escribir para felicitarlos por el trabajo que realizan cada semana. Quiero pedirles que no dejen de publicar notas sobre técnica, ya que esa clase de artículos es muy valiosa para quienes quieren aprender de mecánica. En mi caso me sirven mucho, porque mis hermanos varones no me dejan entrar al taller... Igualmente, ellos son hinchas de Chevrolet y yo de Ford, con lo que no quedan dudas acerca de lo acertada que fue mi elección. Gracias al óvalo por todas las alegrías que nos brinda".

#### TURISMO PATAGÓNICO

**Alejandro Collazo** (Neuquén) escribió a la sección para contar que en su provincia existe una categoría denominada Turismo Patagónico. "Es zonal —explica el lector— y cuenta con un parque muy interesante. La última fecha se desarrolló en el autódromo de Bahía Blanca y el ganador fue el cabezón Alberto Pérez Nonnenmacher. Les aclaro que soy lector fanático de CORSA y que la compro todas las semanas. Espero que sigan así y les mandamos muchos saludos desde el sur."

#### EXTRANA A TRAVERSO

**Omar Gontero** (Villa Elisa, Entre Ríos) envió una carta al Correo del Lector para expresar sus sentimientos hacia Juan María Traverso. "Como hinchas fanático del Turismo Carretera no pierdo la esperanza de que el 'Flaco' regrese a la categoría. No puede estar ausente el mejor piloto de las últimas décadas del automovilismo argentino. Desde que se alejó del TC las carreras perdieron algo de emoción, y eso se nota en la concurrencia de público a los autódromos, que si bien es

alta, disminuyó un poco en relación con la temporada pasada", aseguró.

#### DEFIENDEN A GASTÓN

**Daniel Weiss** (Hurlingham, Buenos Aires) envió una carta en la que defendió a Gastón Mazzacane de las críticas que recibió por parte de Mika Hakkinen en el Gran Premio de Estados Unidos de Fórmula Uno, donde el finlandés declaró: "No entiendo por qué me obstaculizó así; fue verdaderamente estúpido lo que hizo". El lector sostuvo que "la de Indinópolis fue una carrera que difícilmente pueda olvidar Mazzacane. Llegó a estar tercero durante algunas vueltas y logró mantener a sus espaldas al actual bicampeón mundial. El argentino manejó como si fuera un piloto muy experimentado. Ese momento fue grandioso para el joven de Minardi".

#### HINCHA ENTUSIASTA

**Laura Grillo** (Olivos, Buenos Aires, 13 años), nos hace llegar sus preferencias. "Para mí, la mejor categoría es la F.1, además, estoy enamorada de Ralf Schumacher y les pido por favor

Responde Alfredo Parga

#### ABRUMADOR

**Carlos A. Romano Iturbide**, de la avenida Carlos Pellegrini, de Rosario, no se anda con chiquitas. En su envío incluye tres cartas y una con anexos. Se ocupa de Jorge Orduna hasta en la fotografía, agrega también un anecdotario, confirmando el envío de otro material por encomienda, que llegó a destino. Finalmente se preocupa por Lalo De Estéfano: "... Supe que era un taxista muy querido en el barrio Pichincha... en el campo de mi abuela se levantaba un monolito dentro del perímetro del circuito de Venado Tuerto que recordaba su memoria... nadie sabe nada de él; el monolito desapareció por efectos del tiempo, con robo de placas... debe haber sido entre 1927 y 1935...". Como postre acompaña una pieza inédita: el folleto sobre el GP Argentino

1939. Planilla de control que incluye hasta datos de los pilotos Cassey Rourke, Jorge Newbery, Vicente Garbarino, Vicente Morelli y Rubén T. Carelli".

Estimado Romano Iturbide: hay que desandar mucho archivo en procura de una respuesta que por ahora queda pendiente. Gracias por todo lo suyo.



El documento: Jorge Orduna y su acompañante en la Santa Fe del '49.

que publiquen una de sus fotos. Tengo tres hermanos (dos mayores, uno menor), son fanáticos de TC2000 y de la Top Race, entre otras, y siempre compran la revista CORSA. Bueno, espero que publiquen mi e-mail. Les mando muchos besos". Como verás Laura, cumplimos. En cuanto a la fotografía, seguramente publicaremos alguna de Ralf antes de fin de año.

#### "FANA" DE LOS SP

**Gustavo Cioccolanti** (Comodoro Rivadavia, Chubut) cuenta que era fanático de la categoría Sport Prototipo



de la década del '70, en la que se destacaron figuras como Rubén Luis Di Palma, Gastón Perkins, Carlos Pairetti y Néstor García Veiga, entre otros. "Una de las intrigas que tengo es saber cuál era la velocidad máxima que desarrollaban esos vehículos... Por otra parte, creo que fue una lástima que haya desaparecido una categoría como el SP. Pienso que su deceso se debió al escaso apoyo institucional que recibió y, fundamentalmente, a los elevados costos de mantenimiento de los autos", comentó el lector, a quien le contamos que aquellos prototipos alcanzaban los 300 km/h, por ejemplo, al final de la recta de Ascari del Autódromo de Buenos Aires.

#### EL TC NO DA RESPIROS

**Rubén Dall'Occhio** (Acevedo, Buenos Aires) se siente desilusionado con la forma en que se maneja el Turismo Carretera. "... Entiendo que Ortelli tiene que salir campeón en la última fecha, pero podrían ser más prudentes en la manera de frenar el inevitable desenlace; la gente no se olvida de lo que pasó en Balcarce cuando pararon una vuelta antes de la carrera. ¿Invasión de público para que gane el Gurí? Sin desmerecer a las demás escuderías, ¿por qué castigan a un equipo y su piloto que laburan desde hace mucho tiempo y hacen las cosas bien. Espero que se den

cuenta a tiempo. ¿O por qué creen que ya no va tanta gente a los circuitos? No es solamente por un problema económico".

#### CAMPEONATOS, AQUÍ VA...

Nos escribe **Raúl Bécaas**, quien no especificó desde dónde pero nos dice: "Quisiera saber la cantidad de campeonatos ganados en Turismo Carretera por Ford, Chevrolet, Torino y Dodge. Muchas gracias". Esta es la respuesta: 34 campeonatos ganó Ford; 10 Chevrolet, 7 Dodge y 5 Torino. De yapa te decimos que en la categoría también corrieron otras marcas menos conocidas: Plymouth (una carrera en 1935, un año antes del caprichoso comienzo oficial del campeonato de Turismo Carretera), Hudson (una carrera en 1936) y Volvo (también una, en 1965).

#### ACUSAMOS RECIBO

La redacción sigue repleta de cartas y de e-mails. Por eso, les agradecemos por escribir a la sección a **Jorge Grisakan** y **Mario Morelli** (Bahía Blanca); **Carlos Gatti** (Rafaela, Santa Fe); **María Alvanesi** (Nueve de Julio, Buenos Aires); **Eduardo Colazo** (Córdoba); **Ernesto Garzón**, **Marcelo Ruiz**, **Carlos Miñones**, **José Luis Mingari**, **Carlos García**, **Eduardo López** y **Alejandro Uhía** (Capital Federal); **Marcelo Pinna** (El Palomar, Buenos Aires); **Cristian Servetti** y **Eduardo Castex** (Santa Rosa, La Pampa); **Raimundo Fontana** (Paraná, Entre Ríos); **Carlos Saluzzi** (Necochea, Buenos Aires); **Guillermo Lacroix** (Rosario, Santa Fe); **Mario** (no detalló su apellido pero vive en Trelew, Chubut); **Gabriel Di Martino** (Río Cuarto, Córdoba) y **Raimundo Alemparte** (Chile).



**RUBRO 1**

**128 C.2. Turismo Promocional. Alma o categorías del interior. Totalmente listo. Gabriel Rodríguez. Cortina 2437. Cap. Fed. Tel.: 4642-9280.**

Vendo Kar-Mini. Nuevo. Motor Parilla 0 Km. Listo para correr. Tel.: (15) 4419-1223.

Vendo chasis CRG de kart. Nuevo. Motor Parilla 0 Km. Listo para correr. Tel.: (15) 4945-2009.

Vendo Falcon TC, TCP con trailer Empadron. \$ 38.000. Riobamba 824. Beccar.

Vendo o alquilo Ford para TC o TC Pista. Listo para largar. Tel.: (15) 5314-1441.

Vendo o alquilo coupé Dodge para TC Pista. Lista para largar. Tel.: 4756-7097.

Vendo coupé Chevy TC Regional. Lista para largar. De punta. Tel.: (15) 5665-8498.

Vendo cascos Chevy '78. Falcon con jaula TC, TCP, TCA. Tel.: 4742-1102.

Vendo lo último en chasis '00. Competición 50 cm<sup>3</sup>. Excelente estado. Tel.: (03492) 496076 desde las 15.

Vendo Gol TP C.3. Listo para largar. Con trailer. \$ 7.500. Tel.: (15) 4060-4858 / 4571-6779. Oscar.

**Alquilo Fórmula Renault. Atención en pista. Equipo Casalins. Tel.: 4439-8635.**

Chevy Procar 4000, sin mecánica. Fierros de primera. Tel.: 4241-4707. Tito Russo.

Vendo o alquilo VW Senda Clase 3. T. Promocional. Sub Campeón '96/97. Listo para largar. Ricardo. Tel.: (15) 4423-4256.

Vendo o alquilo Gol AB9 para TN. Completo y trasladado. C/repuestos. Tel.: 4571-4108.

Vendo carrocería completa. Fórmula Renault Mégane. Excelente estado. Sr. Ricardo. Tel.: (15) 5404-1551.

Balne vende casco con motor y caja Fiat Uno 1.6. Tel.: 4687-3540. Urgente.

Vuolo vende Gacel Turismo Promocional Clase 3. Listo para largar. Urgente. Tel.: 4635-6385.

Alquilo Sport Prototipo. Auto de punta. Tulia 25R. Atención en pista. Tel.: (15) 5404-1551.

Vendo 128 T. Promocional o Zonal. Listo p/largar. Barato. Al mediodía. Tel.: 4911-7177.

TC Regional, chasis Clase "A". Motor Ford. Tel.: 4201-9195 / (15) 4156-0634.

Vendo-alquilo F.1000 Tulia XXV y XXIV. Equipo cam-

peón. Tel.: 02255-462089 / 02267-15-528228.

Vendo Polo Turismo C.3. Chasis Ibáñez. Brembo y caja Graf. Motor Cosma. Tel.: (15) 4539-3084.

**Vendo Fórmula Renault por renovación de equipamiento. Caja Meriggi. Equipo Casalins. Tel.: 4439-8635.**

Alquilo Sport Prototipo Crespi 25. Con atención en pista. Tel.: 4738-8303 / 15 4416-0508. Roberto.

Christian Dose vende Gol Turismo Nacional. Auto de punta. Tel.: (15) 4539-3084.

Spinella Competición vende Dodge TC Convencional. Ideal TC o TCP. Tel.: (15) 4470-2168.

Sport Prototipo N° 5. Crespi 23. Vendo, alquilo. Muy bueno. Tel.: 4734-0997.

Spinella Competición vende Chevy TC Ex Satriano. Ideal TCP. Tel.: (15) 4470-2168.

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

Spinella Competición vende Dos Nissan 300. Para Top Race. Muy buenas. Tel.: (15) 4470-2168.

Gol 1.6 Rally. Preparación DZ Competic. Vendo. Tel.: (0351) 4255245 / 4892796. Cba.

Rally Gol A/7. Nuevo. 2 carreras. Espectacular. Armado Barattero. Repuestos. Tel.: (0358) 4930452 / (0358) 4930084 / 156004961.

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

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

Sport Prototipo Crespi 25. Vendo. Joya. Tel.: 4734-0997.

**RUBRO 2**

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

Vendo o permuta T. Promocional. Clase 3. VW

Senda. Listo para largar. Basurto. Tel.: 4567-9280.

Titular vende Renault Express 1.9 TN diésel. Año 1999. Excelente estado. Tel.: 4768-6473.

Sport Prototipo Crespi 23. Motor Ramini. Paliari. Pozzi. Alquilo. Vendo. Permuta. Tel.: 4755-9582 / 4753-3704.

Vendo Tulia XXIII, XXIV y Karting Vara Motor 125. Financio-permuta. Tel.: (0385) 4222685.

**Permuta Jeep, muy bueno, 4x4, caja ZF, dos motores (Ctal. y 250), dos amortiguadores y freno a disco en las cuatro ruedas, ref. caja dirección s/hidráulica, carrocería plástico, lona y barral, puertas, llantas y gomas, papeles al día, titular, por R.18 de rally o TN. Muy buen estado y funcionando. Roberto. Tel.: 4751-6019 (horario de comercio).**

**RUBRO 3**

Vendo Chevrolet Sedan 1937. Muy bueno. Papeles al día. Mendoza 253. San Francisco. Pcia. de Cba. Tel.: (03564) 432623.

Mercedes Benz 280 SE, 1971 AA. L-V. \$ 4.500. Tel.: (03547) 420356.

Vendo Ford 1940 en Chivilcoy para restaurar. Funciona. Detalles de interior. \$ 600. Sin 08. Tel.: 4952-9186.

Fiat 1500 coupé amarillo. Positano. V. Del Pino 2269. Cap. Fed.

Eclipse V6. 3000 cm<sup>3</sup>. 2000 L. Nueva. 215 HP. 2 airbag. Particular. Liquido. Urgente. Tel.: (15) 4998-7153.

Mercedes Benz 280 CE. Mod. '80. Titular. Full. Equip. Para entendidos. \$ 11.000. Tel.: 4737-9233.

Vendo Fiat 600S, 1981. Titular. Al día. Sin deuda. Muy bueno. Un fierro. \$ 2.200. Tel.: 4626-6800. Jorge. De 15:00 a 22:00.

**RUBRO 5**

Vendo amort. Louzao. Pista. Turismo. 4 llantas. 13x7". Ruedas Argentina. OK. Tanque. Tel.: 4745-4754.

Vendo carburador original de fábrica Holley. 32 mm de difusor. Tel.: (03446) 15632199 / 422174.

Vendo motor completo TC2000. Berta. Con varios repuestos. Oportunidad. Tel.: (02322) 430192.

ZF, 5ª de 125. T. Cilindro m/admisión. Sprint. M/adm. IAVA. Después de las 20:00. Tel.: (15) 5323-4689.

Vendo motor Renault 1400. Preparación Ramini. De punta. Barato. Juanma. Tel.: (03400) 474791.

Vendo Chevrolet Súper mod. '68. Restaurado. Muy bueno. Blanco. Original. \$ 6.500. GNC. Tel.: (02362) 15643764.

Vendo motor Renault 1400. Para SP. Preparación Gonella. Completo. Sr. Carlos. Tel.: 4662-3408.

Tapa cilindros Chevrolet trabajada. Stock Car Pro Car. 4201-9195 / (15) 4156-0634.

Vendo carburador Weber 40x40. Horizontal con múltiple para SP. 1050. \$ 350. Sr. Carlos. Tel.: 4662-3408.

**RUBRO 6**

**Alquiler y venta de Motorhomes. Para 6 y 8 personas. Mercedes Benz 1114. Totalmente equipados. Alquiler con y sin chofer. Consultas e informes Sr. Alberto. Tel.: 4657-1458 / (15) 4189-0310.**

Vendo Motorhome Mercedes Benz. Cap. 7 personas. Carpa 9x5. Tel.: (0223) 4723400/4730094.

Vendo trailer OK, moto de agua, cuatriciclo, motos, 700 kg. Carga. Rod. 13. Tel.: 4745-4754. 600 U\$S.

Vendo Motorhome Dodge Frontal. Capacidad 6 personas. Con carpa 6x4. Permuta. Tel.: (03400) 474791.

**Alquilo Motorhome cinco estrellas. Mercedes-Benz turbo diésel. Con chofer. Ideal competición. Capacidad ocho personas cómodas. Consulte por viajes al interior. Sr. Fulvio. Tel.: 4661-1392.**



Vendo Motorhome Volvo. Especial para equipo de

competición. \$ 12.000. Tel.: 02234-425070 y 15653080 en Olavarría.

Vendo Motorhome Ford 350/1997. Perkins 6. 0 Km. 7 personas. Frontal. Muy lujoso. \$ 45.000. Tel.: 4702-7108.

Vendo Motorhome para 12 personas. Mecánica Fiat 619. Gomas nuevas. Tel.: (15) 4539-3084.

Vendo Motorhome Mercedes 1114. P/Nueve personas. Excelente estado. 40.000 km. \$ 28.000. Tel.: 4253-8886 / 9448.

Micro Mercedes Benz 0317. Casa rodante. Furgón taller. Unico dueño. Vende. Tel.: 4856-8751.

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

Vendo Motorhome 608. 8 camas. Heladera, estufa, motor 0 Km. Av. Mitre 1119. Florida.

**RUBRO 7**

**Prácticas intensivas de Fórmula Renault en Autódromo. Adrián Espacia. Tel.: 4439-8635.**

Vendo revistas A Todo Motor. N° 48 al 69 c/CD'S. \$ 22. Tel.: (0345) 422-3572 / (0345) 156-251257. Urgente.

Vendo CORSA, Parabrisas, Auto Mundo, Roadtest, Velocidad, Coche a la Vista. Años '50 al '80. Oscar. Tel.: (0220) 4824926.

Vendo CORSA años '60 al '80. N° 0 incluido. Tel.: 4454-5918.

Vendo avión a escala, acrobático c/control y arrancador. Completo. Nuevo. \$ 650. Tel.: 4281-6764 de 9 a 19.

Vendo Mundo Ford años 24/32. Total 73. Mendoza. Rivadavia. Tel.: 02623-442400.

Revistas mecánica popular (60 ejemplares). Parabrisas Automundo. Magazine. Road Test. Urgente. Tel.: (15) 4940-9497.

**RUBRO 8**

Busco videos Club Argentino de Pilotos años '82 al '90. Tel.: (0220) 2441679 / 1541702631.

**COMPRAS, VENTAS Y PERMUTAS**

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

**IMPORTANTE**

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



Para publicar gratuitamente en avisos clasificados


**RUBRO**

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

**GRATIS**

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

**NO SE TOMAN AVISOS POR TELÉFONO**

# Autocosas

## COMPETICION Y STANDARD

### COGLIANDRO

POTENCIACION DE MOTORES - INYECCION Y TURBO - INSTALACION DE KIT  
J. D. PERON (ex Córdoba) 529 - QUILMES - TEL: 4253-9040

www.tc-replicas.com.ar  
**TC-REPLICAS**  
T/FAX (011)4754-1190

TODO PARA LA PUBLICIDAD  
GORROS F1 \$ 1.30  
Iva incluido  
www.lavillette.com.ar

### RD

Competición

### CATEGORIAS MAYORES



CHARLONE 839 - LAVALLOL - TEL. 4231-7351

## FERRAZZI

### COMPETICION CABLES PARA BUJIAS

Fuimos los primeros en:

- 1º Fabricar un cable de Comp. Totalmente Argentino
- 1º Fabricar un cable de Competición Antiparasitario en el País
- 1º Numerar los cables
- 1º Obsequiar un peine pasacables
- 1º Obsequiar un sachet de silicona lubricante
- 1º Tener una página en Internet
- 1º Fabricar cables para autos antiguos
- 1º Fabricar cables para aviación
- 1º Fabricar cables c/malla protec. de Fibra de Vidrio
- 1º Incorporar Código de Barras en los envases



**HOY** 1º EN TENER UN CATALOGO INTERACTIVO DIGITAL EN CD ROM

AUTOMOVIL S.R.L. Av. Directorio 5176/80 (1440) Cap.Fed.- 4682-5474 / 4683-1351  
http://www.auto-movil.com.ar e-mail:ferrazzi@auto-movil.com.ar

**Tutto** FIA APPROVED

sparco \$45.-

BELL MAG 4 \$350.-

BELL SPORT II \$400.-

sparco SPRINT 2 \$378.-

Buzo KART \$ 55.-

Juan B. Justo 3606 Cap. Te 4586-0326 - 4567 6286

sparco BELL SHOW ROOM www.tutto-sp.com.ar www.prova.com.ar

PROVA OMP

E-mail: ventas@naonis.com.ar  
Web site: www.naonis.com.ar  
4750-3942/ 4734-4863

## naonis

Simil Tapa de Nafta

Fuelle Palanca Cambio

Volante F50 Tapizado

Butaca de Competición

# IASA

## PISTONES FORJADOS

### TODAS LAS CATEGORIAS

BUENOS AIRES 17-9-2000



1  
RAFAEL VERNA  
Preparación Johnny De Benedictis



3  
DIEGO AVENTIN  
Preparación Johnny De Benedictis

TC PISTA: Marcelo La Manna - Preparación Johnny De Benedictis

Gracias por confiar en nuestra tecnología

CON LA EXPERIENCIA DE 25 AÑOS EN BUXTON  
Barragán 948 (1702) Ciudadela - Telefax:(011)4653-3051/4488-6931  
iasapistons@arnet.com.ar

**Joseph** EL PODER DE LA EXPERIENCIA

E-mail: joseph@elsitio.net

SCHAPIETRA 1469 (1468) TIGRE Bs. As. ARG. TEL/FAX 4749-4983/4467

TRABAJOS EN TAPAS DE CILINDRO PARA LAS TRES-MARCAS

GUSTAVO ROSSO Producciones Tel/Fax: 4443-1737 - Cel. (15) 4974-3598

## Altuna prueba el F.3000

Este domingo, **Mariano Altuna** viajará a Europa para probar un auto de la **Fórmula 3000 Internacional**, en el marco del proyecto del **Lincoln Sports Group** para proyectar pilotos al exterior. El chico de Lobería se subirá a un monoplaza del equipo **Nordic** en Jerez de la Frontera, España, el martes 17 y el miércoles 18. "Seré el único piloto que manejará el auto, aunque habrá seis equipos en los ensayos", explicó Altuna, quien viajará junto a **Hugo Cuervo**, responsable del proyecto, y el cordobés **José María López**. Por otra parte, la semana pasada comenzaron los ensayos con los pilotos candidatos a acompañar a "Pechito" en la **Fórmula Renault Europea** en 2001. En el "Oscar Cabalén" giraron con un Fórmula Súper Renault **Esteban Guerrieri** (1m04s10/100), **Ezequiel Baldinelli** (1m04s20) y **Martín Ponte** (1m04s30).

## El "Toto" pega la vuelta

**Miguel Ángel Etchegaray** regresará al **Turismo Carretera** en 2001. El piloto de Mercedes, quien este año decidió bajarse del auto y desempeñarse como Director Deportivo de su equipo (con **Pablo Rafú** como piloto), terminará de armar un **Falcon** en unos cincuenta días. "Aún no decidí qué motores utilizaré, pero los de 'Johnny' De Benedictis son una posibilidad", comentó el "Toto".

## Novedades de TR

La **Top Race** ya piensa en la temporada 2001 y en la posibilidad de implementar algunos cambios en el reglamento técnico. Uno de ellos es liberar las cajas de velocidades, ya que actualmente son fijas y cada piloto debe elegir las relaciones al principio del torneo. Además, se incorporarán limitadores de r.p.m. adaptados a cada modelo. Por otra parte, días atrás se creó una Comisión de Pilotos integrada por **Carlos Boni**, **Fabián Hermoso**, **Pedro Doumic**, **Julio Catalán Magni**, **Ángel Monguzzi** y **Gabriel Raies**, que cada dos semanas se reunirán en la sede de la ACTC para interiorizar a dicha institución sus inquietudes. Por último, y con respecto al resto del calendario, se dispuso que la próxima fecha se corra en Pigüé este domingo, junto a las Pick-ups y al GTA. El 5 de noviembre la TR y el GTA irán a Salta (las Pick-ups no viajarán) y el 26 de noviembre, en Santa Rosa, se realizará el Premio Coronación de las tres categorías.



## TC del ayer

A partir del próximo **8 de noviembre** se realizará el **5° Gran Premio Ciudad de San Fernando "Vuelta de Mar del Plata"**. Con el apoyo del Sr. intendente, **Gerardo O. Amiero**, e importantes empresas, la competencia se desarrollará desde las 20:00 y se dará inicio en la calle Santa Marina de la Victoria. El Gran Premio recorrerá **Mar del Plata, Miramar, Necochea, Balcarce, Tandil, Rauch** y finalizará en la plaza Mitre de San Fernando el domingo 12 a las 18:00.

## Coronación del Endurance

Con los "4.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires", que se desarrollarán este fin de semana en el Autódromo porteño, finalizará el **1° Campeonato Argentino de Endurance**. La cuarta y última fecha del certamen se correrá en el circuito N° 12 de 5.200 metros. La prueba comenzará a las 10:00 del sábado y finalizará cuando se cumplan 773 vueltas o 26 horas de carrera (a las 12:00 del domingo). El parque estará dividido en dos clases según la potencia de los vehículos. En esta oportunidad también competirán los **Tico**, en una carrera de dos horas de duración que se largará a las 10:00 del domingo (a esa hora ingresará el Auto de Seguridad y los Daewoo se sumarán al parque del Endurance). El equipo oficial **Alfa Romeo**, integrado por **Oswaldo López**, **Oscar Larrauri**, **José Bianchi** y **Cristiano Ratazzi** lidera el torneo con 900 puntos. Tras la carrera, completará el espectáculo el **Turismo Argentino 4000**.



## Mazzacane, Gené y Minardi

Gastón Mazzacane a bordo de un Austin Healey, Marc Gené sobre un Institec Justicialista y Giancarlo Minardi con un Jaguar XK 150 correrán en la quinta edición de las Mil Millas de la República Argentina, que se realizará entre el 1 y el 5 de noviembre con epicentro en Bariloche, Río Negro.

Otros que aseguraron su participación son los italianos Giuliano Cané-Lucia Galliani (Lancia B20 de 1957) y Luciano Viaro-Rosella Lavatte (Alfa Romeo Giulietta Sprint de 1957), ganadores de las tres últimas ediciones. Por último, se destacará la presencia de los ex F.1 Clay Regazzoni, René Arnoux y Roberto Mieres.

## Ortelli espera

Finalmente, Guillermo Ortelli no ingresará al TC2000 por esta temporada, aunque sí confirmó que lo hará en 2001 sobre un Toyota Corolla del equipo oficial. La decisión la tomó el piloto en conjunto con Gustavo Ramonda, responsable de la escuadra, debido a que por integrarse a la categoría una vez iniciado el torneo su auto debía cargar cinco kilos de lastre por cada fecha disputada (55 kilos en total). "Por esa razón decidimos esperar hasta el próximo año y arrancar desde la primera fecha. Igualmente, el auto ya está listo, el presupuesto quedó confirmado y en lo que resta del año voy a probar el Corolla junto con Traverso y Armeilini", aseguró el líder del TC.

## Presentan a Brea

Pablo Brea, ex presidente de la CDA del ACA, se incorporará a la ATC2000 para trabajar en temas relacionados con la categoría. Este martes, en una conferencia de prensa a desarrollarse en el ACA, se brindarán más detalles.

## Sugerencias en Competición

Para publicar:  
Tel. 4312-1490  
Tel. 4921-8476

diseño de

- avisos
- logos
- folletos
- carpetas

4312-1490

levitpublicidad@arnet.com.ar

## CHASSIS de KARTING para todas las categorías



KART S.A. Av. Gral. Paz 13929 V. Insuperable  
Bs.As. Tel/Fax 4652-7937 / 4454-8245

# VARA

Alquiler - Indoor

REPUESTOS  
ACCESORIOS

ENCENDIDO  
ELECTRONICO



ANICETO GOMEZ S.A.  
RESORTES DE SUSPENSION



CONSULTE SOBRE  
AGENTE MAS CERCANO  
Tel.: 4734-1710  
Fax: 4734-1724  
www.anicetogomez.com.ar

## JOSE V. BIANCHI ESCUELA DE PILOTOS

Cursos realizados: 1500    Años de trayectoria: 18    Escuelas como esta: 0



Profesionalismo

Experiencia

Dedicacion

Cordialidad

Calidad

Eficacia



FUNDADA EN 1982

### Cursos personalizados

que se ajustan a las condiciones y objetivos de cada alumno.



Personalmente: Lunes y Miércoles de 9 a 13 hs - Autódromo Internacional de Buenos Aires  
Tel: 4604-0038 (Centro Alfa Romeo "Guida Sportiva") - InfoFax: 4785-2699 (de 9 a 18hs)  
www.jbianchirac.com.ar

PERFORMANCE FRICTION Carbon Metallic

Pastillas de Freno



## AUTOPARTES COMPETICION

REPRESENTANTE EN ARGENTINA DE:

ISKY RACING CAMS

Resorte de válvulas



Rótulas Japonesas y Americanas



Resortes de Suspensión



Bulones ARP



Líquido para Frenos



Radiadores de aceite



Mangueras y Conexiones



Setrab

Cojinetes de biela y bancada



Casafoust 691(Alt. Warnes 1300) Capital • Tel./Fax: 4584-2136 / 4582-6430

# COCHE ALA VISTA!...



Tempone dobla en la Carlos Casares del '64, mientras un mundo de gente observa. Un documento fotográfico que responde a los más modernos dictados en la materia. Le pertenece a Armando Contreras.

## Eso de tenerle miedo al número 13 (4)\*

Esta vez, el famoso número me permite recrear una vieja crónica y encontrarme con un promedio que no pudo ser. Sin embargo, parece que en aquel entonces podía pasar...

*Escribe Alfredo Parga. Ilustran los mejores fotógrafos*

\* Eso de tenerle miedo al número 13 (3) se publicó el 27/3/2000.

**E**l número tiene su atractivo, inquestionablemente. Y la fotografía que abre la nota, lo suyo. Con ese clásico TC sacando la cola, andando como si tal cosa sobre un piso que de bueno no tenía nada, más el oportunismo tradicional de Armando Contreras para registrarlo al bueno de Antonio Tempone. Y la gente del fondo, hecha multitud en blanco y negro. Todo contribuía para exhumar la crónica de aquella II Vuelta de Carlos Casares, disputada el domingo 27 de septiembre de 1964, ganada finalmente por Juan Manuel Bordeu. Se anotaban 82 pilotos; se ponían en marcha 54 y se clasificarían 12. La largada tenía lugar sobre la ruta 5, "a la altura del kilómetro 313", según permite la lectura del reglamento que orienta que desde allí se viajaría por Unzué, Bolívar, Hortensia,

Ordoque y Cardet, para retornar al punto de partida y completar en tres

oportunidades un circuito mixto de 228,670 km (686,010 km), y exten-



La Chevy en el Autódromo, cuando Cupeiro llegaba segundo, detrás de Pena. (Contreras)



Ernesto Petrini, en una escena que entonces era para la publicidad.



La máquina de Héctor Rey dobla impecable; ganaba Cupeiro. (Contreras)



También se puede levantar tierra en un puente. Lo demuestra Bertolotto. ("Quique" Bianco)

derse la tierra durante 94,1 km. En buen romance, tierra por 282,3 km. El apunte formal recuerda que "el primer tramo, sobre pavimento, se hizo a toda velocidad; por Unzué, a 126,1 km de la salida iba primero Facchini, empleando 22m59s. Lo seguían Bordeu a 21s, Emiliozzi a 30s, Pairetti a 52s, Caparrós a 1m y "Larry", a 1m7s".

Iba a continuar con la lectura y me detuve. ¡Caramba! Si Facchini, con partida detenida, había llegado -pongamos- a Unzué en media hora, su máquina tenía que haber corrido por arriba de los 300 km/h. ¡Mucho más! (y saqué la cuenta exacta: 329,717 km/h!) No quise pensar más y deduje: o no había tantos kilómetros a Unzué desde el punto de lanzamiento o el tiempo no era el que se suministraba por control. Prefería dejar eso tranquilo; total, había pasado hacía 36 años... Le digo. La primera vuelta la ganaba Bordeu, seguido de Facchini, Casá y Emiliozzi; la segunda seguía con el mismo líder (después de un corto sobresalto a cargo de Facchini hasta que este piloto, tras un trompo y el consecuente despiste renunciaba a continuar en carrera) con Emiliozzi, Casá y "Sandokán" atrás.

El remate fue a todo vapor. Con Emiliozzi atacando hasta el abandono. Con Emiliozzi en la persecución y a último momento, adelantándose "Larry" a Tempone, quien concluiría cuarto. En la columna india final se escalonaban "Sandokán", Caparrós, Jorge Sanese, Galbato, Juan C. Perna, Gougy, de Alzaga y Cayetano Saladino. Entre los participantes figuraba Julio Faustino, un hombre al que todos -empezando por la ACTC- le debemos homenaje...

#### UN DESFILE DEL 13

Es bueno ver correr a la Chevy de los primeros tiempos, cuando todavía era bien semejante al auto de calle, en el Autódromo Municipal, llevado de la mano de Jorge Cupeiro, mientras la rueda trasera izquierda se quejaba a más no poder. Ernesto Petrini, con su tradicional TC y toda la publicidad que podía conseguir quien siempre era sinónimo de espectáculo.

En Arrecifes del '65 se puede ver a Héctor Rey en plena curva, quien terminaría entonces en el 7º puesto de la clasificación final. Eso sí; si uno repara en el momento fotográfico,

constataría que el organizador ponía esmero en la colocación y terminado del número; bien armado, visible en un coche donde la sencillez no estaba reñida con el buen gusto. Y la performance, por supuesto.

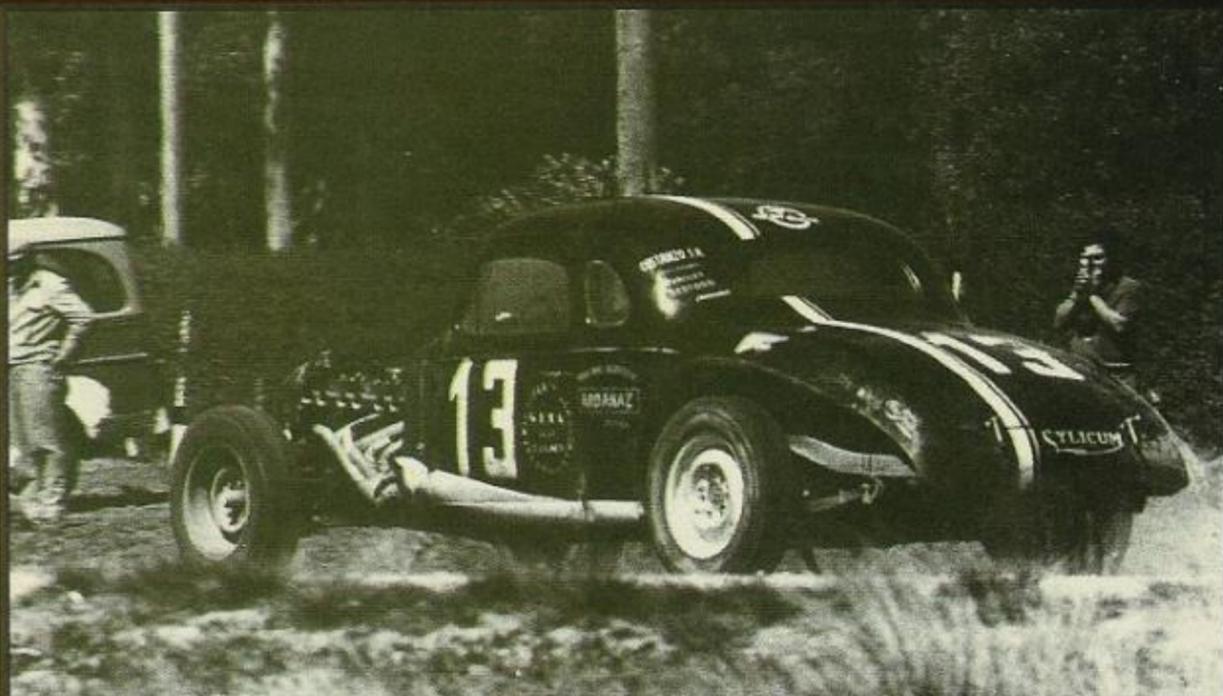
Otro auto bien hecho era el de Antonio Bertolotto, que corre en Salto y se lleva la tierra hasta el mismo puente, con público colocado -extrañamente- bastante lejos del camino.

Por los pagos de Tres Arroyos encontraremos más adelante a Armando J. Ríos, que muestra el motor al aire. ¿Adónde habrá ido a parar el capó del coche? Gastón Perkins llevó el número de nuestro episodio, en la interminable reunión que iba del 17 al 20 de agosto de 1967.

El final está que echa chispas. Ahí tiene usted un Chevrolet cruzando la vía del tren. Según los pocos datos del archivo, se habla de "coches de TC" y con lápiz GP. Ahora es cuando entrará en acción el lector de **CORSA**. A partir del modelo que nuestro hubo coches Chevrolet con el número 13 en el GP '39, con Juan Antonio López-Federico Herrera; en 1948 con Luciano Murro-Enrique Costa y en 1949, con Daimo y Santiago Bojanich.

Hay un detalle sugestivo; si este coche fuera de GP, el sello del ACA hubiera sido bien visible. Y aquí no se descubre el sello del ACA.

Pregunto: ¿a quién pertenecerá este hermoso TC? Dejo planteada la duda. Estoy seguro que todos conoceremos la respuesta. Seguro.●



Ahí lo tiene a Ríos en Tres Arroyos y sin capó. ("Quique" Bianco)



Gastón Perkins en la convocatoria gigante de YPF 1967, terminaba sexto. (Contreras)



El coche de nuestra duda. ¿A quién le corresponde este Chevrolet? (Diego Salaberry)

### ANDREO CARDANES

WARNES 1996 - (1416) CAPITAL FEDERAL - TEL/FAX 4581-5334



INSTALACION DE EQUIPOS DE INYECCION ELECTRO MOTIVE- MARELLI-MOTEC BANCO DE PRUEBA

Sta. Marta 2135- 1650 Villa Maipú - S. Martín - Pcia. Bs. As.-Tel.4754-8901/4753-3531

### REPUESTOS DE CALIDAD

PARA TODOS LOS CARBURADORES

- ★ ASIENTOS Y AGUJAS
- ★ SURTIDORES
- ★ CONEXIONES



VENTAS POR MENOR

VENTAS POR MAYOR

Fábrica: MUÑOZ 2376 SAN MIGUEL  
Tel.: 4664-0619 \*4667-1756  
Fax: 011-4664-4518

Av. MITRE 802 - SAN MARTIN  
Tel. 4664-6896 \*4667-0933

### Carmas Composites S.A.



- Fibra de carbono
- Kevlar® para blindajes
- Tejidos de vidrio
- Honeycomb (panel) Original HEXCEL USA
- Resinas EPOXI ARALDITE
- Adhesivos especiales

Cnel.Pagola 3880 C.F.-Tel: 4911-4404



FABRICANTES

Botadores y Balancines a rodillo - Poleas dentadas  
Frentes distribución a correas dentadas  
Soportes Eje Balancín - Mazas Porta Balanceador  
ATENCIÓN A CATEGORIAS ZONALES EN TODO EL PAIS  
AV. URQUIZA 447 (1878) QUILMES - TEL/FAX(54-1)4257-2172  
saglimbeni@sinctis.com.ar

### TUBOS PARA JAULAS ANTIVUELCO

TRAFILADO EN FRIO según normas F.I.A.

Para todas las categorías  
Tubos para Karting

**Luis Dobao**

EN DIAMETROS  
38 x 2 - 40 x 1,7  
Otras medidas  
CONSULTAR

CANADA 2969 - LANUS OESTE TEL/FAX 4262-7116/7098  
luisdobao@uol.com.ar



DESARROLLOS EN CHASIS SPORT PROTOTIPO - TC - TURISMO TRABAJOS ESPECIALES EN MATERIALES COMPUESTOS - MATRICES ALERONES - ETC.

AV. CHICLANA 3975 - TEL. 4924-3300/3301 - TEL.FAX 4923-1228



Cajas de Velocidad para Autos de Competición Nacionales e Importados

- Correctores de Levas todas las Marcas
- Autoblocantes • Adaptaciones y reformas

Naón 3914 esq. Alsina Tel./Fax: 4844-1490/1349  
Billinghurst - San Martín - 1650 - Pcia. de Buenos Aires

### Competición LEVAS BOSCH

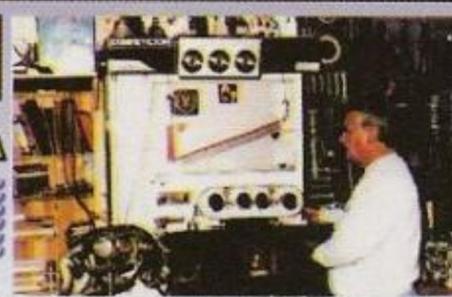
TARJETAS DE CREDITO

Pastor Luna 7957 - Villa Bosch  
Tel.: 4842-0663  
E-mail: levasbosch@uol.com.ar

### INYECCION ELECTRONICA

Alfredo López

ALTA CARBURACION  
AV. E. SANTAMARINA 429 (1842) MONTE GRANDE  
TEL.FAX:4296-0536 TEL.4281-5943  
Internet: alfredo.lopez@ciudad.com.ar



PREPARACION Y REPARACION de Carburadores  
\*TC \* TC 2000  
\*TURISMO PISTA  
\*RALLY Y ZONALES  
Afinación de Motores con Equipos Programados

POTENCIA PURA CON EQUIPOS DE OXIDO NITROSO  
AGENTE AUTORIZADO WEBER - SOLEX - MICKUNI - MAGNETI MARELLI

### Genoud

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

La Legítima Tapa Azul



FAREA S.R.L.

FABRICA ARGENTINA DE REPUESTOS ELECTRICOS PARA AUTOMOTORES

Cnel. Lezica 3860 - San Justo - Bs. As. - (1754) - Tel/Fax 4691-0058 / 3402 e-mail: fareagenoud@ciudad.com.ar



### REPUESTOS de ENCENDIDO ELECTRICIDAD GENERAL

Bombas de Nafta - Agua - Carburación Inyección Electrónica

Junto a Oscar Finerchi en TC!!

- Repuestos de Nueva Generación Nac. e Imp. Standard y Competición
- ACCESORIOS • PIEZAS ESPECIALES ENVIOS AL INTERIOR
- EQUIPOS PARA PILOTOS Linea Automotor
- REPUESTOS DE NUEVA GENERACION Tarjetas de Crédito

O'HIGGINS 1573 (1878) QUILMES - BS.AS. - TEL.4254-4372 TEL/FAX 4257-4469

VENTAS-COLOCACION-REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA MOTORES TURBOS Precios Especiales-Entregamos a Domicilio

BIELAS-RESORTES-LEVAS ESPECIALES  
Tel.: 4253-8809  
Av. La Plata 550/80 Quilmes  
www.traxpowered1@uol.com.ar - www.spaturbo.com.br

### SCALEXTRIC

PISTA DE MADERA 2 VIAS COMPLETA CON AUTOS, PULSADORES Y FUENTE REGULABLE DESDE \$95

4 VIAS COMPLETA PARA ALQUILER \$ 649 o 12 cuotas de \$ 71



1966 - 2000  
34 Años en el Automodelismo

CHIVILCOY 781 (Alt. Av. J. B. Justo 6700)  
1407 - Bs. As. - TEL./FAX:(011)4636-2504  
automundo@ciudad.com.ar



Chasis Turbo  
Motores 12-15-20  
Motores 12-15-20  
Carbones Big Foot II  
Pulsador Turbo Electrónico  
Pintura Faskolor  
Ruedas Piraña

LINEAS COMPLETAS



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

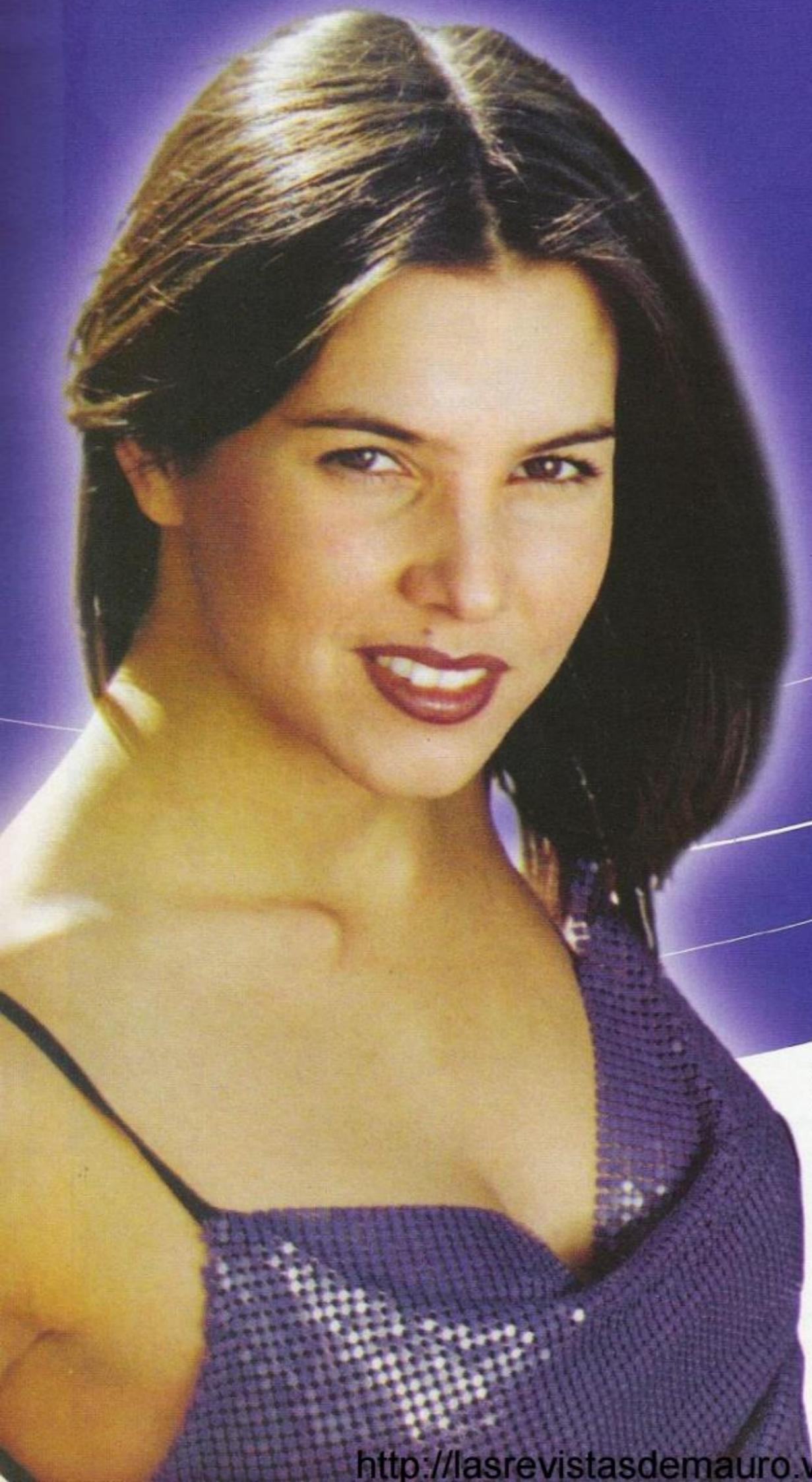
### CAMPEONATO METROPOLITANO 2000 DE AUTOMODELISMO

18 de Noviembre: Circuito del Cerro, J. P. Tamborini 6157, Bs.As.

GRANDES PREMIOS!

Informes al (011) 4672-8617  
amaslot@yahoo.com.ar  
UNA TV COLOR A SORTEAR ENTRE TODOS LOS PARTICIPANTES

# EL GARAGE



DOMINGOS  
14Hs.

Conducción:  
Ursula Vargues



# Sin repetición



Julio Paschetta trataba de escaparse de Oscar Perotti. Lo consiguió y llegó cuarto, en tanto que Perotti se retrasó y culminó 14°.

En su primera temporada la **Copa Mégane** no ha tenido ganadores reiterados. Cinco fechas disputadas y cinco ganadores distintos: **Gustavo Funes, Rubén Valsagna, Fernando Chiozzi, Gustavo Tita** y el último en Olavarría, **Nicolás Kern**. Un hecho para destacar sin duda, por el nivel de competitividad que muestra la especialidad que también trajo alguno que otro roce en pista a la hora de disputar un puesto. Los muchachos no aflojan en ningún lado y para ello vaya como muestra lo sucedi-

do en la carrera anterior disputada en Paraná, donde varios fueron los autos que quedaron en el camino, producto del "fragor de la lucha". Se vio que para **Olavarría** los ánimos estaban mas calmos pero no por ello menos aguerridos.

En otro orden cabe destacar el buen trabajo de **Julio Paschetta**, quien en clasificación fue tercero y en carrera logró la cuarta colocación, luego de ardua lucha, entre otros, con **Oscar Perotti**. Un resultado que demuestra su avance dentro de la categoría. Los

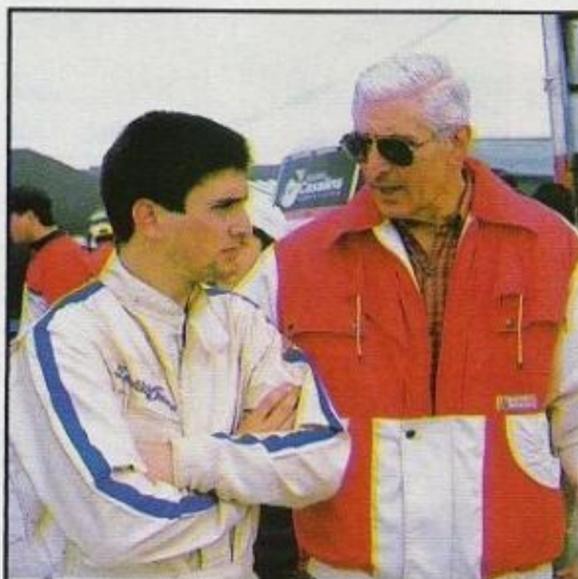
debutantes **Gabriela Crespi** y **Marcos Franco** cumplieron en la medida de sus posibilidades y arribaron 13° y 11°, respectivamente. En la medida que vayan teniendo "más horas de vuelo" seguramente aparecerán los resultados que ellos buscan.

Todavía falta bastante para que finalice el certamen de este año. Pero es evidente que de seguir con este ritmo, la **Copa Mégane** seguirá ofreciendo entretenidos espectáculos. ●

*Texto y fotos: Duilio Caro*



Sonriente Gabriela Crespi en su primera carrera en la categoría. Continuará todo el año con el auto del equipo de Fabián Malta.



Marcos Franco antes de largar, junto a su padre Oscar. Los consejos de "Cacho" fueron muy importantes para el novel piloto.

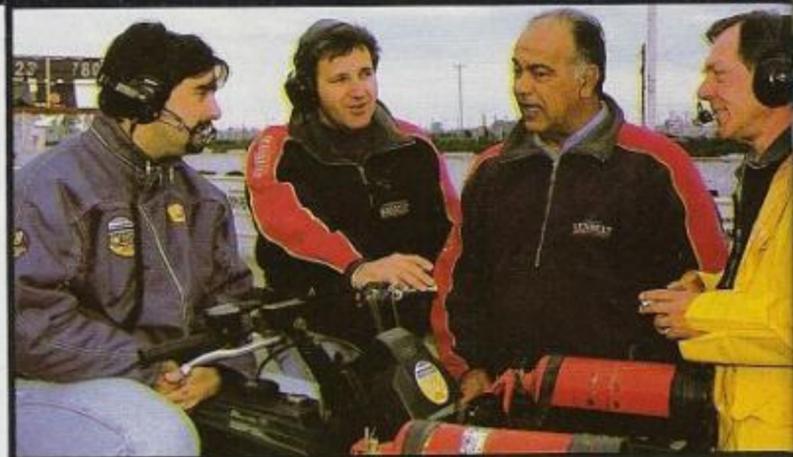


Nicolás Kern y Gustavo Funes, primero y tercero en la Final de Mégane en Olavarría.

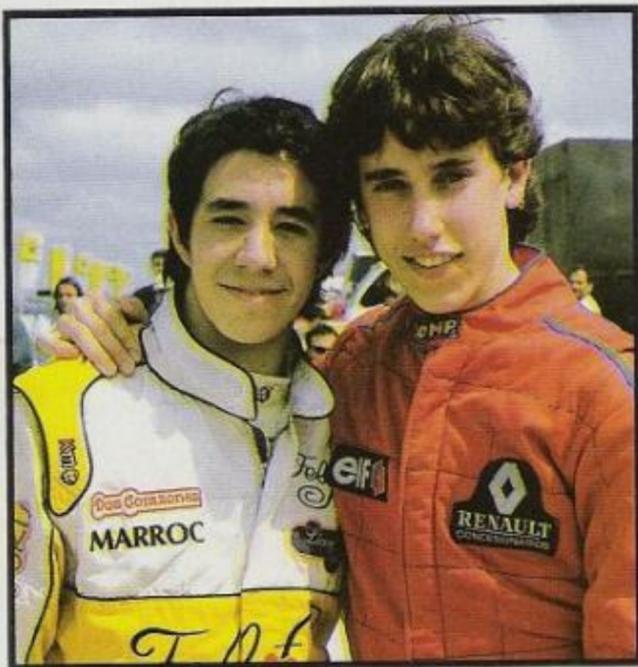


**SIEMPRE ES MEJOR SER SOCIO**

Vista del parque cerrado en Olavarría con los autos de la Fórmula Renault, luego de la carrera que afortunadamente se disputó con sol después de un sábado lluvioso.

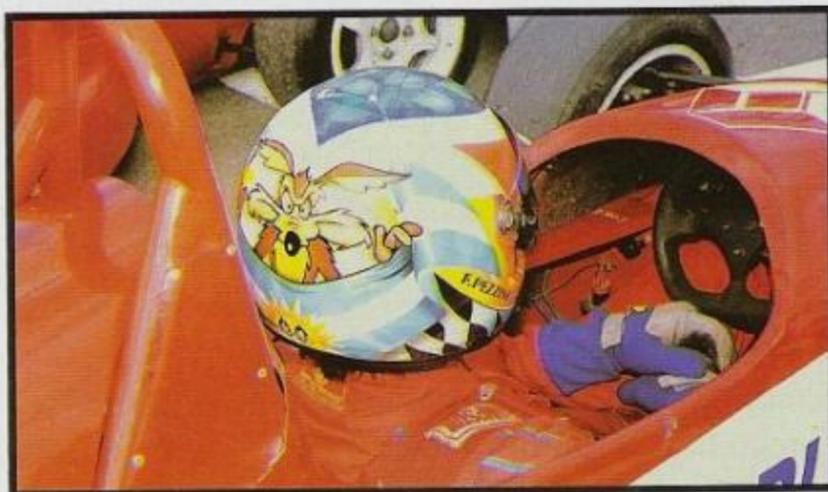


Diego Mesa, "Pipa" Anselmo y Jorge Rondo, todos oficiales deportivos de la CDA del ACA, escuchan atentamente los sabios consejos de Oscar Islas, decano de los oficiales deportivos del ente fiscalizador.

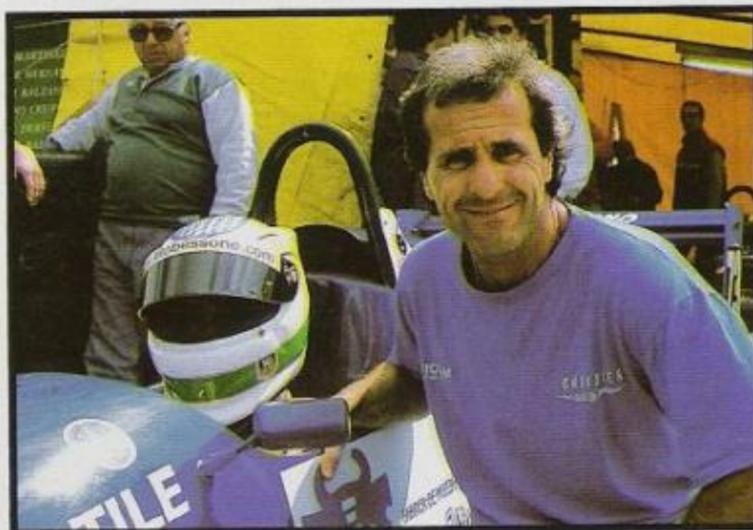


Agustín Cancio, ganador en Fórmula Super Renault, y Esteban Guerrieri, líder del certamen de la FR. Los dos se perfilan como los más promisorios de las categorías del rombo.

Fabrizio Pezzini, ganador de la octava fecha de la Fórmula Renault, luce en su casco un simpático coyote con la bandera argentina.



Emilio Satriano, Mariano Bainotti y Tullio Crespi en los boxes olavarrrienses de la FSR, casi como en una carrera de TC. Bainotti también corre en TC Pista con un auto del hombre de Chivilcoy.

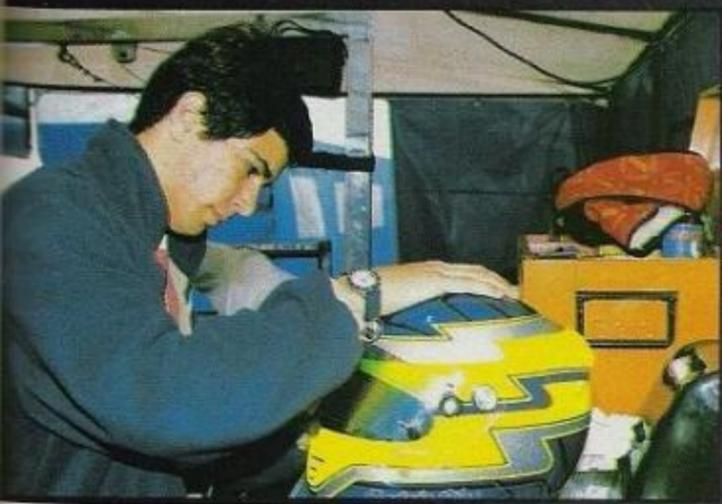


Tito Bessone junto a su hijo Juan Pablo, quien también se afirma en la FR. Largó en 26° lugar y superó rivales hasta llegar a un honroso 12° puesto. Es evidente que Tito está muy bien representado.

El debutante Facundo Zarracán en pleno diálogo con "Juani" Rímola. Facundo cumplió con su primera carrera, mientras que Rímola, tercero tras ardua lucha con Bessone (h), muestra notables progresos en la FR.



López y Planes 2857  
San Vicente - Córdoba  
C.P. (5006)  
Tel: 55-7622  
FAX: 55-1502



Andrés Ríos fue el más rápido en las pruebas de clasificación de la FSR.

Aquí lo sorprendimos mientras alistaba su casco para la Final, en la que arribó en séptimo lugar.



Así quedó el auto de Cristian Pérez luego de la piña contra el paredón en la clasificatoria de la FR. Por suerte no hubo consecuencias para el piloto, pese a la violencia del impacto.

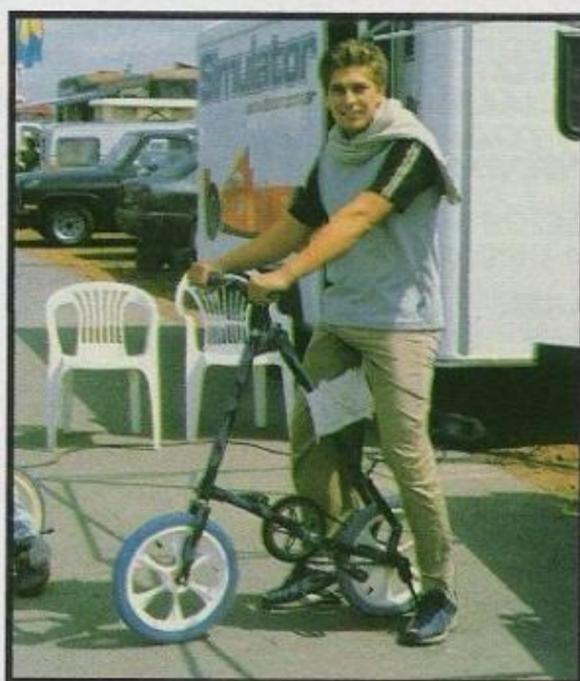


Alejandro Ortelli tuvo un buen fin de semana en Olavarría. Resultó séptimo en FR pero en clasificación había logrado el mejor registro. Bien por el pibe de Salto.



Mariano Acebal, Leandro Carducci y Lucas Dionisi, mimosos buenos amigos de la FSR.... Cabe aclarar que el más contento era el pampeano Acebal por el quinto puesto logrado en la Final.

José "Coyote" Savino, en el cockpit de su Tulia, recibe indicaciones del popular Ivo, mecánico del equipo joven: "Tenés que ir siempre a fondo...". Savino hizo lo que pudo ya que muy pronto debió abandonar.



Mauro Fartuszek, inactivo por ahora, de visita por Olavarría a bordo de una simpática bicicleta plegable que hizo furor en los boxes; el propio "Fartu" las vendía.



Rafael Moro y Pablo Redolfi, sonrientes antes de la carrera de FSR.

El primero de ellos abandonó por rotura de una llanta, mientras que el otro arribó tercero.



El auto de Miguel Bergadas, desarmado para una exhaustiva limpieza. Como se ve, en los boxes nunca hay descanso. El esfuerzo dio sus frutos ya que Miguel entró noveno.

# ROJO 7000

ATC Domingos de 11hs. a 13.30hs.  
 América Sport Martes de 21hs. a 23hs.  
 Multicanal Martes de 22hs. a 23hs.

**BUZOS ANTIFLAMA** Homologado por F.I.A.

**BELL** \$ 380

**MOMO** \$ 390

**SIMPSON** \$ 660

**J&S** www.j-s.com.ar

**A PARTIR DEL 17 DE OCTUBRE**

**WARNES 1007**  
esq. J.B. JUSTO  
CAP. FED.

Butaca Homologada \$270

VENTAS TELEFONICAS - ENVIOS AL INTERIOR - TARJETAS DE CREDITO

Juan B. Justo 2901 (esq. Murillo) Tel./Fax: 4855-6548 Cel. (15) 4945-3446 - Cap. Fed.  
Brandsen 1123 - (1646) Tel. 4744-2583 - San Fernando Bs. As. (Frente Estación)

**PASTILLAS PARA FRENOS**

**FERODO RACING**

ENVIOS AL INTERIOR

COMPETICION Y STANDARD

AMPLIO STOCK PARA VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS

Importador y Distribuidor en Argentina **fimpex** fimpex@fimpex.com.ar

COSTA RICA 4073 (1176) - CAP. FEDERAL - ARGENTINA  
TEL. (011) 4864-5829 - FAX: (011) 4867-1624

AMORTIGUACION

**HORACIO** COMPETICION

VENTA Y SERVICIO A TODAS LAS CATEGORIAS

Miller 3464 - Cap. Fed. (1431) Tel. 4542-1533 4543-9489

E-mail: amortiguacionhoracio@hotmail.com

**M3** REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS

MECANICA ESPECIALIZADA

REFORMAS Y SUSPENSIONES DEPORTIVAS

CARLOS PELLEGRINI 668 - RAMOS MEJIA - TEL. 4488-7988

**EMILIANO TOBIO**

Plástico reforzado con Fibra de Vidrio

DISEÑOS ESPECIALES PARA TODAS LAS CATEGORIAS

TROMPAS PASARRUEDAS ALERONES SPOYLERS CAPOTS

GUARDABARROS PARAGOLPES CANALIZADORES TOMAS DE AIRE FONDOS PLANOS

TRABAJOS EN FIBRA DE CARBONO

ENVIOS AL INTERIOR

MIRAMAR 270 (1688) CIUDAD TESEI - BS. AS. TEL. (011) 4459-6041 CEL. (15) 4183-2524 FAX 4450-5989

¿Porqué será que los equipos oficiales eligieron la tecnología de...

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

La tecnología del siglo XXI al servicio del

TURISMO CARRETERA - TC PISTA TC2000 - TURISMO NACIONAL RALLY - ZONALES - ETC.

PLANTA MODELO UNICA EN EL PAIS

Calle 54 (Mitre) N°1742 (1650) - Villa Maipú San Martín (Buenos Aires) Argentina

Tel. 0054-11-4755-2874 / 4752-0038 - Fax 0054-11-4752-6105

VISA MasterCard

**MONIAL** SERVICIOS & REPUESTOS

FRENOS Y EMBRAGUES

600 Modelos de Pastillas de Freno en permanente stock

TODAS LAS MARCAS

AV. ASAMBLEA 117 (1424) CAPITAL FEDERAL

ENTREGAS A DOMICILIO

TEL. (011) 4924-1821 TEL. FAX: 4922-8115

**CAJAS AUTOMATICAS** CONTROL COMPUTARIZADO

DIRECCIONES HIDRAULICAS

**ZANESE**

40 AÑOS DE EXPERIENCIA BRINDANDO UN SERVICIO DE ALTA CALIDAD

Reparaciones Service Importador Directo de Repuestos

ENVIOS AL RESTO DEL PAIS TARJETAS DE CREDITO

MIEMBRO ATSG

AV. DE LOS INCAS 5423 (1427) BS. AS. - TEL. 4522-7669 TEL. FAX: 4522-5826

www.cajasautzanese.com.ar E-mail: informes@cajasautzanese.com.ar

Representante exclusivo en Argentina

**Auto Meter** COMPETITION INSTRUMENTS

**L'ELECTRICFIL S.A.** VISITE NUESTRA PAGINA WEB www.lelectricfil.com

VENTAS POR MAYOR UNIGAMENTE

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

Representante exclusivo en Argentina

**Longacre** RACING PRODUCTS

Representante exclusivo en Argentina

**NGS**

**HAWK** PERFORMANCE PASTILLAS DE FRENOS

**MSD** IGNITION

**WEBER** **SIMPSON**

**AGCEL** **Holley**

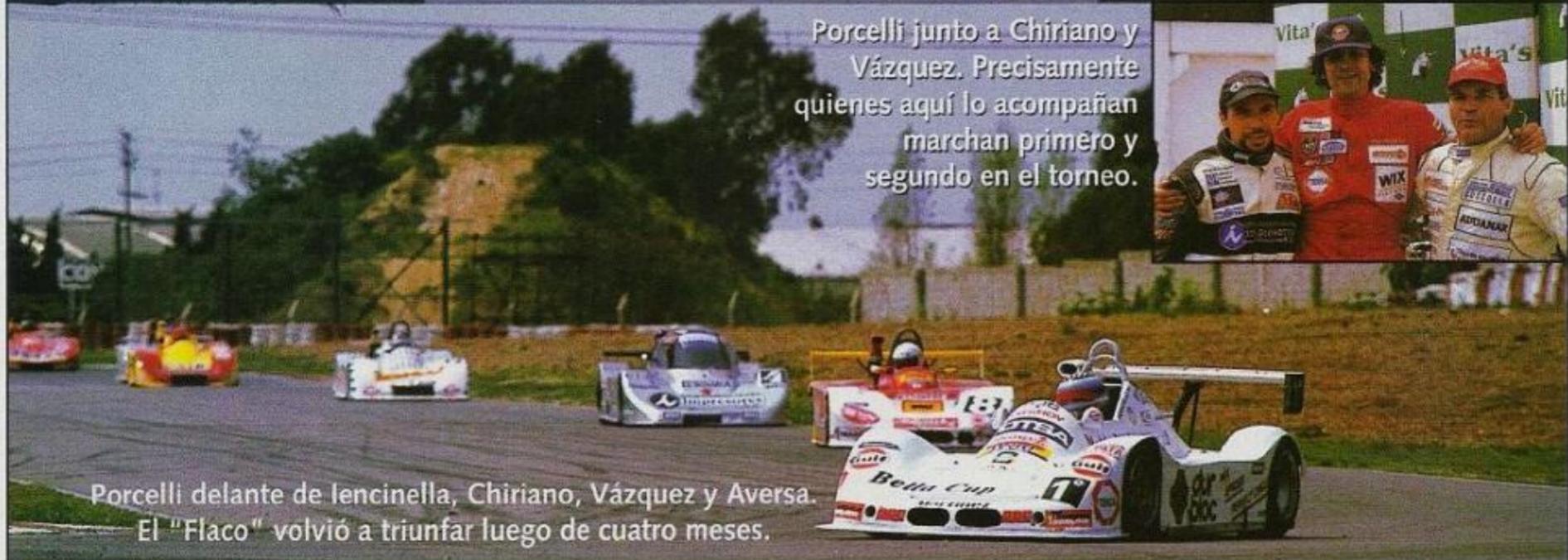
**Setrab** Oil Coolers **ISKY** **EARL'S** **VITALONI** **MSD** **WEBER** **SIMPSON**

**AGCEL** **Holley** **WEBER** **SIMPSON**

ADQUIERA ESTOS PRODUCTOS EN:

**MONSTER** RACING PARTS

AV. CONGRESO 3481 - CAP. FED. (1430) TEL/FAX: (011) 4546-0252



Porcelli junto a Chiriano y Vázquez. Precisamente quienes aquí lo acompañan marchan primero y segundo en el torneo.



Porcelli delante de lencinella, Chiriano, Vázquez y Aversa. El "Flaco" volvió a triunfar luego de cuatro meses.

# Porcelli volvió a dominar

Luego de cuatro meses sin conseguir un triunfo, **José Porcelli** se dio el gusto de lograrlo en la novena fecha del certamen en la carrera **Premio Homenaje a Rubén Luis Di Palma**. El trazado utilizado en esta ocasión es considerado uno de los más exigentes del escenario porteño y bien lo certificó Porcelli, quien a pesar de haber logrado la "pole position" tuvo que trabajar bastante para mantener la punta. "En un momento se me complicó más de lo esperado cuando un rezagado me ensució el visor...", nos comentaba. Pese a su comentario el "Flaco" se las ingenió para mante-

ner la punta a salvo de Diego lencinella, quien luego se retrasaría. Ante esa alternativa, **Adrián Chiriano** se colocaba segundo en inteligente tarea con el claro objetivo de sumar

puntos, y **Daniel Vázquez** hacía lo propio en el tercer puesto al escaparse de Sebastián Aversa. Mientras Porcelli dominaba la situación, había quienes padecían con roturas, tal el

caso de Andrés D'Ambrosio que venía en el lote de los que sumaban puntos pero debió abandonar por rotura del impulsor. Sin sorpresas llegó el banderazo para Porcelli quien con este tercer triunfo en el año espera dar lucha por la corona; claro que para ello deberá verse-las con Chiriano, Vázquez y D'Ambrosio, que están muy firmes en la pelea por el Campeonato. •

Texto y fotos: Duilio Caro



Av. Wernicke 543 - Ciudad Jardín - Palomar  
Tel. 4751-3557 - Fax 4758-6636  
E-mail: [ispc@sinectis.com.ar](mailto:ispc@sinectis.com.ar)  
[www.elshul.com.ar](http://www.elshul.com.ar)

## LA CARRERA EN NÚMEROS

"Homenaje a Rubén Luis Di Palma" - Autódromo Oscar A. Gálvez -  
Circuito de 3.345,50 metros - 8 de octubre de 2000.

### PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN

Porcelli, 1m20s875/1000 a 148,919 km/h; lencinella a 32/1000; Chiriano a 243; Aversa a 354; D'Ambrosio a 406; etc. (Clasificaron 16 autos)

CLASIFICACIÓN FINAL (18 vueltas - 60,219 km) 1º) José Porcelli (Crespi), 24m40s124/1000 a 146,466 km/h; 2º) Adrián Chiriano (ADA) a 3s590; 3º) Daniel Vázquez (C) a 9s060; 4º) Sebastián Aversa (C) a 10s016; 5º) Rodolfo Urriticoechea (C) a 10s416; 6º) Esteban Piccinin (Dragón) a 27s872; 7º) Sergio Yasbik (A); 8º) Bruno Bosco (A); 9º) Alejandro Cignetti (C) a 1 vuelta; 10º) "El Negro" (C); 11º) Ricardo Passerotti (A) a 2; 12º) Walter Álvarez (C); 13º) Matías Pardo (D) a 4. No clasificados: D'Ambrosio (C), 9 vueltas; Vuolo (C), 8; lencinella (C), 7; Treglia (A), sin vueltas. **Récord de vuelta:** Porcelli en la 1ª, en 1m20s140/1000 a 150,285 km/h. **CAMPEONATO** (Disputadas 9 carreras) Chiriano, 121 puntos; Vázquez, 99; D'Ambrosio, 81; Porcelli, 79; Aversa, 48; lencinella, 47; Piccinin, 45; Treglia, 42; Cediaga, 36; Centurión, 27; etc. Próxima competencia: el 22 de octubre en Buenos Aires.

Ahora  
puede  
ser  
Bachiller  
en 3 años

## BACHILLERATO PARA ADULTOS

Con orientación en Gestión y Administración

Duración: 3 años

Requisitos: Mayor de 16 años

Horario: Lunes a viernes de 19 a 22 horas



"El Shul"

EL INSTITUTO SUPERIOR  
PALOMAR DE CASEROS

Consultas e Informes: Av. Wernicke 543 - Ciudad Jardín - Palomar Tel. 4751-3557 - Fax 4758-6636

E-mail: [ispc@sinectis.com.ar](mailto:ispc@sinectis.com.ar)

[www.elshul.com.ar](http://www.elshul.com.ar)

Seguramente la carrera no será recordada por lo espectacular de sus acciones. En cambio pasará a la historia por la carga emotiva que le impusieron los hermanos Marcos y José Luis Di Palma batallando por la victoria en homenaje a su padre. Tercero y casi Campeón se clasificó Guillermo Ortelli.



# Tribu



Los hermanos sean unidos. José Luis Di Palma y Marcos corrieron con lealtad y homenajearon de la mejor forma la memoria de su padre.

**A** tono con una semana que extendió el duelo a todos los talleres de la categoría, la carrera se puso el traje de la emoción. El mejor que le quedaba después de todo. Durante estos últimos días, las tareas practicadas sobre los autos en los talleres de **Supertap**, en Chacabuco y de **Pablo Satriano**, en Chivilcoy, contaron con el valor agregado de la fuerza espiritual. Esa que pusieron todos los hombres y mujeres responsables que hay detrás de cada auto, para que los hijos de Rubén Luis Di Palma se despidieran definitivamente del "Viejo" con el más profundo, sentido y justo homenaje. Como sucede siempre en estos casos, los estados de ánimo cambian de acuerdo a como pasan las horas. Ambos protagonistas de la carrera acordaron no pronunciar ningún mensaje previo, ni manifestar ninguna señal del duro momento por el que atraviesan. Como si se los guardaran para ellos y sus íntimos, con todas sus fuerzas, para soltarlos al final de la carrera. **Marcos Di Palma** estuvo cabizbajo el viernes; se recuperó un poco el sábado y el domingo, después de ganar la tercera serie, empezó a mostrar las primeras emociones fuertes. **José Luis** iba y venía. Se lo veía más inquieto que su hermano, recibía bien las mues-

#### FICHA GENERAL

**Denominación de la prueba:** Gran Premio Tarjeta 500 Millas; Trofeo "Rubén Luis Di Palma".

**Ubicación del escenario:** a cuatro kilómetros del centro de la ciudad de Rafaela, Santa Fe.

**Autoridades de la prueba:** Comisario Deportivo, Armando Vivacqua; Adjunto, Raúl Rodríguez; Jefe de Largada, Héctor Petruccelli; Comisario Técnico, Carlos Marchese; Adjunto, Remo Ríos; Jefe de Seguridad, Hugo Giatti; Departamento Deportivo, Enrique González; Jefe de Boxes, Ángel Nomdedeu; Jefe de Banderilleros, Sergio Garone; Coordinador, Héctor Ríos.

**Participantes:** 42 en clasificación; 14, 13 y 15 en cada una de las series; 42 en la Final.

**Infraestructura del escenario:** muy buena.

**Organización:** muy buena.

**Condiciones climáticas:** templado y soleado.

**Espectáculo:** muy bueno.

**Público:** 20 mil personas, aproximadamente.

# Auto



**El Falcon de Catalán Magni otra vez entre los primeros. Ahora sexto.**

tras de cariño de la gente que había sacado su entrada para vivir la competencia cerca de sus preferidos. Convengamos que ambos seguían (y siguen) profundamente conmovidos por la muerte de su padre. Pero si en algo puede ayudar este asombroso **uno-dos** es a descargar tensiones, a sentirse un poco más alivia-

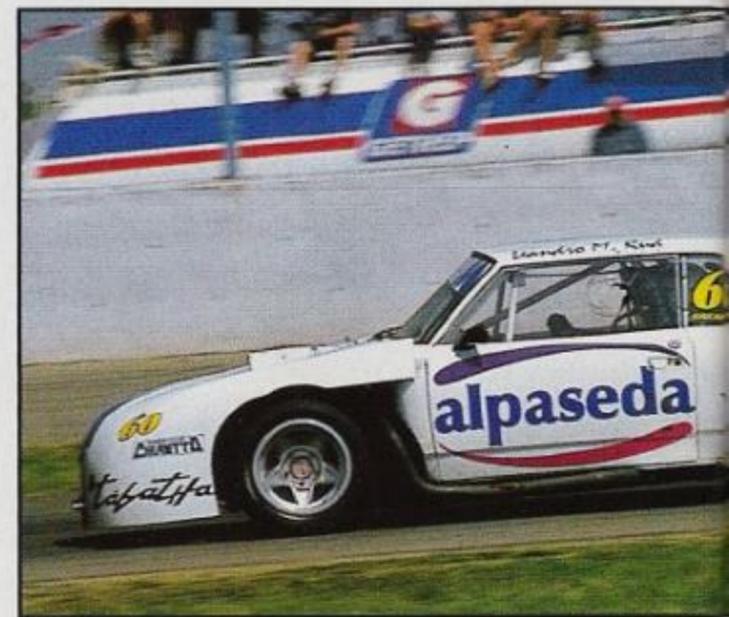
unieron y sumaron para una sola causa. Esta vez no se atormentaron y cumplieron el objetivo que habían imaginado antes de la carrera. Con ese plus especial de mística impregnada en el apellido, aferrados más a las reservas espirituales que al volante de sus Chevrolet, se alejaron de **Guillermo Ortelli** desde que los au-

prueba, sumaron siete. El único momento en el que aparecieron complicados sucedió a poco del final, cuando alcanzaron al rezagado Nelson Guidi. Allí se les acercó Ortelli, testigo privilegiado de un momento tan especial, pero sin intentar forzar la marcha. A Ortelli le sobran puntos en la lucha por el Campeonato, y con sus rivales por el título controlados detrás de él no iba a arriesgarse a imponerle 1500 rpm más al motor, en pos de una victoria que para su objetivo no tenía sentido. Pero además no le sobraban ganas de romper ese momento tan mágico que vivían Marcos y José Luis. La última incógnita se develó en las dos últimas vueltas. Después de recuperar la diferencia que le quitaron los rezagados, se encontraron solos frente a la definición. La verdadera carrera duró dos vueltas. En esos metros finales pusieron de manifiesto el caudal de virtudes de cada uno: **la experiencia** de José Luis; **la garra** de Marcos. Fue cuando los integrantes del equipo de Satriano vivaron a su piloto por primera vez en las 20 vueltas de carrera. Habían visto por los monitores de

**"Esta carrera se la dedico al Viejo. No la esperábamos: el motor nos posibilitó ganarla. El equipo también se merece este premio" José Luis Di Palma.**

dos. Sirve para elaborar mejor el duelo y sacarse de la cabeza los fantasmas, las supuestas deudas y las culpas que siempre afloran en los seres humanos después de un trance tan doloroso como el vivido por la familia Di Palma. Lo que hicieron sobre la pista durante la Final los reconcilió con su propia historia, con sus orígenes, con su padre... No se vio, por primera vez desde que comenzaron a compartir las pistas del Turismo Carretera, ese grado de competencia que siempre los caracterizó. Esta vez los hermanos se

tos se movieron en la largada. Enseguida fabricaron ese juego de equipo perfecto que tan solo puede refrendarlo la misma sangre. Sin egoísmos, con las palpitaciones del corazón expuesto a la vista del otro, aplicaron en su propio beneficio la circulación apretada. Viajaron en succión por las largas rectas del circuito y fabricaron la diferencia. En diez vueltas de carrera los separaban tres segundos del siempre peligroso ritmo de Ortelli. Al promediar la carrera, habían intercambiado la punta en cuatro ocasiones. Al término de la



**Rafael Verna era el rival más peligroso de Ortelli: pero se diluyó en la serie y en la Final no pudo avanzar más que al decimoquinto puesto. Ahora va por el subcampeonato. Aquí, en la lucha con Tadei.**





La lucha por el Campeonato.  
Ortelli, Martínez y Bessone.  
Completa el ascendente Ciantini.

TV cómo Marcos exigió el auto en la segunda chicana para lograr ponerse a la par de su hermano. Pero José Luis resistió bien. Hubo un par de maniobras de verdad, a todo o nada, pero muy leales. Marcos condujo como un verdadero caballero. Se jugó al límite, pero se cuidó de no cometer un error que echara a rodar la ilu-

**Oscar Rama y su Torino se asociaron al tributo. Buen 13° puesto para la marca que le dio dos campeonatos a Luis.**



#### CUADRO DE HONOR

"POLE POSITIONS"	VICTORIAS EN SERIES	VICTORIAS EN FINALES
Chevrolet: 8	Chevrolet: 20	Chevrolet: 8
Ford: 5	Ford: 19	Ford: 5
Dodge: 1	Dodge: 3	Dodge: 1
Torino: 0	Torino: 0	Torino: 0

#### RETRASOS Y ABANDONOS

Larroudé, despiste; Verna, despiste; Fineschi, despiste; Del Bo, choque con Bisceglia (ab.); Bisceglia, choque con Del Bo (ab.); Satriano, motor (ab.); Rafú, despiste (ab.); Ledesma, presión de nafta (ab.); Tadei, trompo y manguera rota (ab.); Arrausi, motor (ab.); Guarnaccia, despiste y temperatura (ab.); Oyhanart, caja de velocidades (ab.); Sinelli, temperatura (ab.); Silva, temperatura.

#### ASÍ FUE LA FINAL

**Largada:** Marcos Di Palma toma la punta, seguido por su hermano José Luis y Ortelli, que partía desde la primera posición.  
**Vuelta 2:** José Luis supera a Marcos en el ingreso de la primera chicana. Durante las vueltas siguientes, los arrecifeños se intercambian la punta constantemente, gracias a lo cual logran escaparse de Ortelli, Martínez y Ciantini.  
**Vuelta 18:** José Luis y Marcos se encuentran con Nelson Guidi y Juan Carlos Di Marco, que giraban con vueltas menos. Los punteros pierden valiosos segundos y Ortelli se acerca considerablemente.  
**Vuelta 20:** Ortelli cuida su auto y los hermanos Di Palma vuelven a alejarse en la punta.  
**Vuelta 21:** por primera vez en la carrera, Marcos y José Luis pelean por la punta. El mayor ingresa primero a la última chicana y cruza la meta con Marcos casi a la par (finaliza a 036/1000). De esa forma, el "Jose" obtiene su **segunda victoria** en la categoría (la anterior había sido en Olavarría, el 5 de abril de 1998). Ortelli completó el 1-2-3 de Chevrolet y le sacó 39 puntos de ventaja a Bessone en el torneo cuando quedan cincuenta en juego.



# HUTCHINSON

ARGENTINA S.A.  
www.hutchinson.com.ar

*Equipo Original*

BURLETES  
COLISAS  
MANGUERAS  
CORREAS POLY-V®



El fervor de la gente en el podio, donde manifestó su apoyo a los Di Palma.

#### EL MEJOR REGALO QUE PUEDEN HACERLE

El Torino que Rubén Luis Di Palma preparaba para regresar al Turismo Carretera no quedará en el olvido. Porque su esposa, María Cayetana, y sus cuatro hijos —José Luis, Patricio, Andrea y Marcos— decidieron terminar su construcción para que el auto esté presente en la próxima fecha del TC, el 29 de octubre en Nueve de Julio.

“El auto va a correr ese día. El deseo de Luis era volver a la categoría con el Torino y nosotros vamos a rendirle homenaje poniéndolo en pista”, aseguró la “Tana”, quien aclaró que todavía no decidieron cuál de los hijos varones lo manejará. “Lo que sí puedo confirmar es que Andrea estará en la butaca derecha”, completó. Debido a que José Luis y Marcos tienen compromisos importantes con sus anunciantes, Patricio aparece como candidato a manejar el Torino, ya que, además, no tiene asegurada la continuidad con su Chevrolet por cuestiones económicas. Igualmente, no tiene demasiada importancia saber quién será el piloto y sí, en cambio, que el auto esté en pista. El martes 3 comenzaron los trabajos sobre el vehículo que descansa en el taller que la familia tiene junto a su casa. El motor Cherokee, preparado por el arrecifeño Daniel Pérez, quedó listo a mediados de la semana y ya fue colocado en el vehículo. “Sólo falta conectar las mangueras”, contó la esposa de Luis, quien luego explicó que “el trabajo más importante que hay que hacer es terminar de armar la suspensión delantera y pintar la carrocería”.

Di Palma había encarado la construcción del Torino —marca con la que ganó sus dos títulos en TC, en el '70 y el '71— en forma totalmente artesanal. El “Loco”, que utilizó un viejo casco que usaba en Supercart, había construido cada una de las piezas con sus propias manos y, bien precavido, fabricó dos de cada una para tener repuesto. Además, le colocó una trompa que respeta las líneas originales del “Toro”, algo que seguramente será muy bien recibido por el público.

Según contaron sus familiares y amigos, Di Palma estaba más que entusiasmado con la preparación del auto, e incluso había adelgazado doce kilos para estar en la mejor forma física posible.

Ahora, la tarea que el “Loco” dejó inconclusa será terminada por su familia. Y ese, por sobre todos los demás, será seguramente el mejor regalo que pueden hacerle.

M.E.



sión de un magnífico homenaje. La última vuelta provocó las lágrimas en algunos y anudó las gargantas de muchos. Gestos que se fundieron en la inmovilidad de todos. Gestos que homenajearon de la mejor forma, la memoria de Rubén Luis Di Palma. El traje hecho para la carrera, había calzado como hecho a medida.

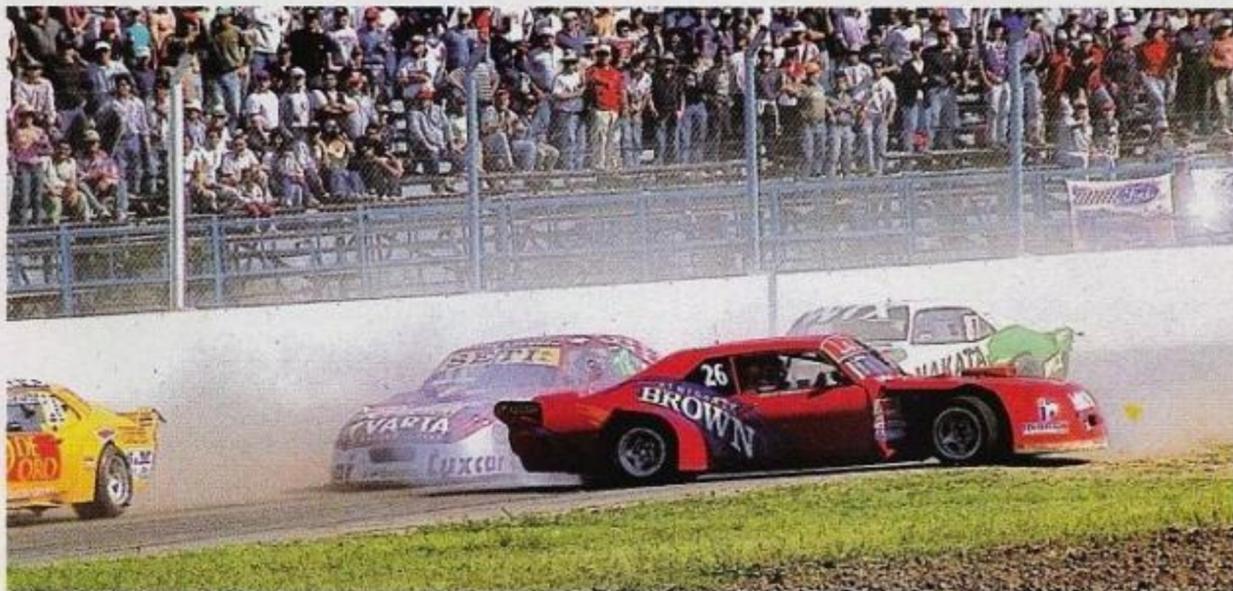
#### EL CAMPEONATO, CASI DEFINIDO

Sólo la fuerza incontenible de un milagro podrá torcer los miles de pensamientos que ya imaginan el segundo título de Ortelli en la categoría. Para impedirlo, Ernesto Bessone deberá ser capaz de descontarle a Ortelli, en las dos carreras que faltan, 39 puntos. Dicho de otra forma, si Bessone sumara los 50 en juego, al puntero del Campeonato le alcanzará con solo sumar 11 para asegurarse el merecido premio. El equipo trabajó con la seriedad de siempre. El viernes, Sandro Crespi se encontró con la pista más sucia de lo que había imaginado y el auto no rendía, pero bastaron unos cambios para que reaccionara. Los resultados que se obtienen a partir de este trabajo pueden parecer sencillos de lograr y, de hecho, en las carreras lo son. Pero lo importante es saber que no son toques mágicos, sino que responden a un sinnúmero de horas de ensayo que permiten descubrir las reacciones del auto según las variantes aplicadas. En suma, no hay misterios, hay trabajo. Este instrumento fue una constante que los hombres del equipo lograron volcar en el auto a lo largo de toda la temporada. De las once carreras en las que finalizó (incluida aquella en la que fue desclasificado en La Plata por un insignificante error en el ancho de la trocha), en diez lo hizo sumando más de 16 puntos. Toda una muestra del poderío del conjunto, que encima tiene a Ortelli como un excelente administrador. La idea no es adelantar lo que podría parecer un comentario de final de Campeonato, pero más allá de la muy remota posibilidad de que Ortelli no llegue a calzarse la corona, su gestión no va a cambiar en la consideración general. Si llegó al lugar que ocupa hoy en la categoría es porque sabe cómo exi-

gir lo mejor del conjunto. Comprende que él gana las carreras arriba del auto. Y también que su padre, los mecánicos, y que tanto Sandro Crespi como Jorge Pedersoli las ganan abajo, unas horas antes. En todos los casos disfrutan de lo que hacen, como mostrar el producto que juntos son capaces de conseguir. Si no ¿cómo se explica que haya salido a pista el sábado a buscar la pole position cuando podría haber especulado y no salir a gastar la coupé? Al mismo tiempo, discrimina con inteligencia los momentos que vale la pena arriesgar. "Salgo a correr con el objetivo de lograr lo que el auto me permite. Si está para salir octavo, no voy a desesperarme por tratar de ir más adelante", razona Ortelli, condición que el resultado de la carrera del domingo corrobora.

Sus oponentes cumplieron un digno papel. Cada uno con sus problemas y sus altibajos, defendieron su posición en el torneo. Bessone choca contra la pared que le impide avanzar en el desarrollo del motor Cherokee. Trata de compensar esa falta de

**Minervino trata de sacar la "Diabla" de esa incómoda posición en la serie. Al de Chacabuco le falta una manito de la suerte.**



### MADERO EN TC PISTA

Tras partir desde la pole position, Nicolás Madero se impuso en la decimotercera fecha del TC Pista, que acompañó al TC en Rafaela y presentó un parque de treinta y dos autos. Madero, con un Dodge, cubrió los 15 giros al trazado de 4.750 metros en 33m56s581/1000 a 129,116 km/h. De esta forma, el piloto del equipo Bessone Sport sumó su segunda victoria en la categoría, ya que se había impuesto en la fecha realizada en Paraná dos meses atrás. Juan Manuel Sosa (Chevrolet) y Alejandro Urtubey (Ford) completaron el podio. Emiliano González (Ford) marcó el récord de vuelta en 1m30s570/1000 a 188,802 km/h, en el decimocuarto giro. La próxima fecha se realizará el 29 de octubre en Nueve de Julio. **Clasificación final: 1° Nicolás Madero (Dodge); 2° Juan Manuel Sosa (Chevrolet); 3° Alejandro Urtubey (Ford), 4° Marcelo La Manna (Ford); 5° Alejandro Ramón (Chevrolet); 6° Emiliano González (Ford); 7° Enrique Candela (Ford); 8° Raúl Espinosa (Chevrolet); 9° Leandro Mulet (Ford); 10° Hugo Agliani (Chevrolet); etc. Campeonato (carreras 13 fechas de 16): Ramón, 123,5 puntos; Riva, 108,5; La Manna, 101; etc.**



potencia y aligera al máximo las cargas aerodinámicas de su Dodge para transitar las rectas sin perder contacto con la succión generada por Omar Martínez. Le deja el trabajo

sucio a su esforzada muñeca al momento de manejar el auto en las partes más lentas. Martínez, por su lado, apareció tonificado con el buen motor de Juan De Benedictis, después de sigilosos comentarios en carreras pasadas, cuando dudaba de su rendimiento. Faltan dos fechas para que finalice el Campeonato. Y quizá una para considerar a Ortelli camp...

### ESPIGUITAS

■ **CATALÁN.** El piloto oriundo de Ushuaia y radicado en Arrecifes se retiró nuevamente con la sonrisa en la cara. No es para menos. Julio Catalán Magni sostiene una elevada competitividad que lo muestra muy firme en las cinco o seis primeras posiciones. El sexto puesto en Rafaela no hace más que afirmar su lugar en el lote de punta.

**SABADOS**

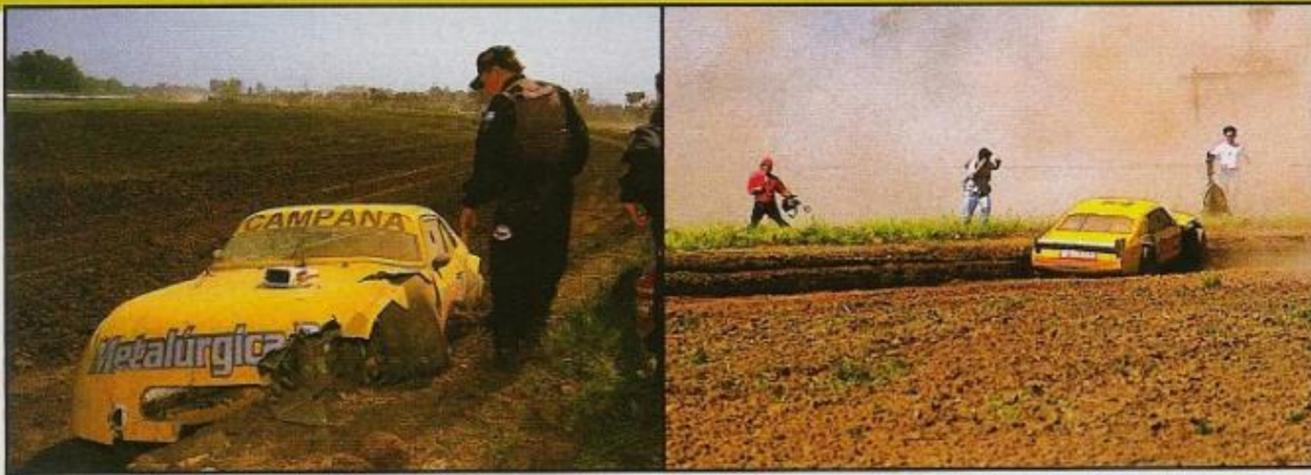
**Clasificaciones  
14 a 19 Horas**

**VUELTA**  
**PREVIA**  
**DOMINGOS**  
**14 a 15 Horas**

**LUNES A VIERNES**

**19 Horas**

**A.M. 550 - CW1 RADIO COLONIA**



**El Chevrolet de Javier Balzano se despistó en la primera chicana. El golpe contra el talud de tierra resultó fuerte y fue hospitalizado junto a su acompañante.**

■ **EL AUTO ESTÁ.** Otro que volvió a mostrarse a partir de la recuperación de su Chevy fue **Emilio Satriano**. Sandro Crespi trabajó muchas horas sobre él y al final aparecieron los resultados. Emilio y su hermano **Pablo**, hicieron el resto con los motores. Una lástima la defeción en la tercera vuelta de carrera...

■ **SINELLI.** A cuatro carreras de su regreso, **Raúl Sinelli** ya cosecha buenos parciales. En la serie peleó de igual a igual con Ortelli y José Luis. El mismo puntero del Campeonato se encargó de destacar su potencial, previéndolo como un duro rival en la Final. Cumplió con esas expectativas hasta que entró a boxes con sobrecalentamiento de motor.

■ **A IGUAL EQUIPO...** auto distinto, pensará el **Pato Silva**. Es que como Sinelli, comparte la atención de Walter Alifracó. El sábado, el chaqueño sufrió un desperfecto en el motor de carrera que tuvo que ser reemplazado. Lo bueno es que el Pato no pierde la confianza. "Quedate tranquilo, el año que viene peleo el Campeonato", nos despidió y al mismo tiempo confirmó que seguirá en TC.

■ **PASE DE TALLER.** **Claudio Bisceglia** contó con la atención de Alberto Canapino. El campeón '98 de la Clase Dos de Turismo consultó con sus patrocinantes la movida y estos aceptaron. "¿Quién no quiere estar con Canapino?", resumió cuando le preguntamos por la decisión. Bisceglia ocupó el lugar que dejó vacante Patricio Di Palma, y corrió con el Chevrolet que usó el arrecifeño en las primeras fechas del año. Juan

Manuel Sosa se subió al auto titular en TC Pista y fue segundo.

■ **PATITA.** **Luis Minervino** sigue en la lucha con su fervorosa pasión por los autos de carrera. En la serie tuvo un roce con Rubén Salerno y debió remontar desde el fondo. Lo bueno es que el auto puede ser competitivo. El sábado no pudo redondear una buena vuelta aunque si sumaba los mejores parciales hubiese estado cerca de **1m27**, un tiempo suficiente para ubicarse entre los diez primeros.

■ **PIÑA.** El ex campeón de FRE, **Javier Balzano**, sufrió un durísimo golpe tras un despiste en la primera chicana. Tanto el piloto como su acompañante, **Sebastián Abella**, no sufrieron daños neurológicos de gravedad, pero tras los primeros auxilios en el lugar fueron trasladados al Policlínico Rafaela donde se le practicaron tomografías computadas en la zona cervical y columna vertebral, zonas del cuerpo que quedaron bastantes resentidas por el golpe seco del Chevrolet contra el talud de tierra.



■ **VERNA y OCCHIONERO.** El piloto de capital se fue con las manos vacías y resignado a pelear por el subcampeonato (por más que todavía tiene esperanzas matemáticas de alcanzar el título). Los problemas comenzaron en la serie, con el bloqueo de la goma delantera derecha y un posterior trompo en un frenaje por esa misma causa. En la Final se enredó en un tumultuoso grupo de autos despistados tras la largada y, antes de cumplir una vuelta, realizó otro trompo. Terminó decimoquinto. **Alejandro Occhionero**, en cambio, pudo avanzar más: largó 38° y llegó 11°. Muy bueno para el de Necochea que había sido el tercero la última vez que el TC pisó Rafaela.

■ **NAFTA.** Por lo menos explotaron ocho motores en todo el fin de semana y varios pusieron el ojo en el tipo de combustible utilizado. Efectivamente esa puede ser una de las causas de las roturas. "Desde hace algunas carreras la nafta incorpora un aditivo oxigenante para bajar la temperatura de la cámara", nos explicó el carburista Alfredo López.

*Domingo Camarda  
Fotos: Armando Rivas y Jorge Marchesin*



**Occhionero se despistó en la serie, pero más tarde remontó 27 posiciones en la Final. Toda una proeza.**

# PREMIO POLE POSITION

RAFAELA



GUILLERMO ORTELLI

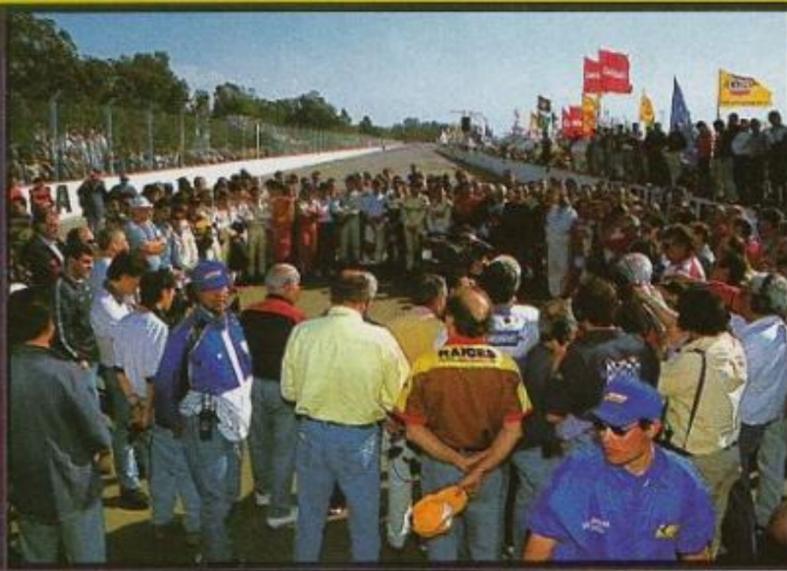
## *Para usted y para el primero en la clasificación:*

*Provincia Seguros premia a sus asegurados en cualquiera de sus coberturas para automotores con servicios adicionales sin cargo:*

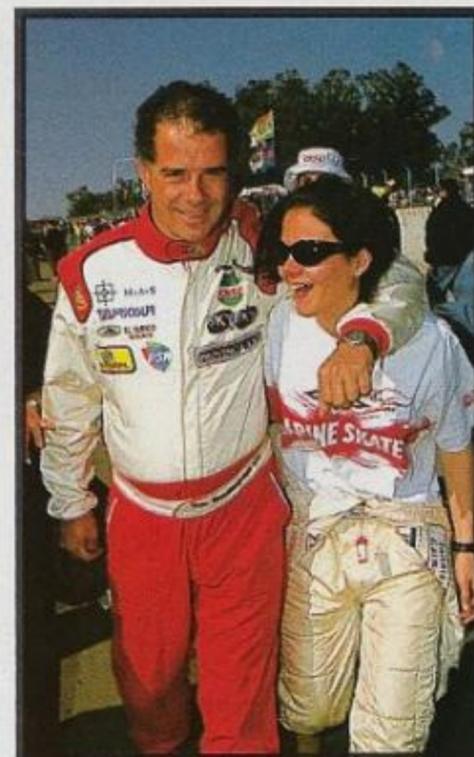
- *Asistencia al viajero,*
- *Asistencia al vehículo,*
- *Asistencia legal,*
- *Bonificaciones por no siniestralidad,*
- *Pago inmediato de siniestros*
- *Extensión de cobertura al exterior.*

**PROVINCIA Seguros**

**Los más seguros**



**EMOTIVO.** Antes de habilitar la pista, la gente del Auto Moto Club Rafaela, dirigentes y pilotos brindaron un justo homenaje a Rubén Luis Di Palma. De aquí en más una plaqueta recuerda al piloto en el paredón de boxes. Una iniciativa similar llevarán a cabo las autoridades del autódromo de Mar de Ajó, llamado justamente, Rubén Luis Di Palma. En ese caso, parte del homenaje se lo hicieron en vida. Oportuno.



**COMPAÑÍA.** Roberto Urretavizcaya se encontró con la menor de las hijas de Emilio Satriano en los boxes y caminaron varios metros. ¿De qué hablaron? De automovilismo, por supuesto.

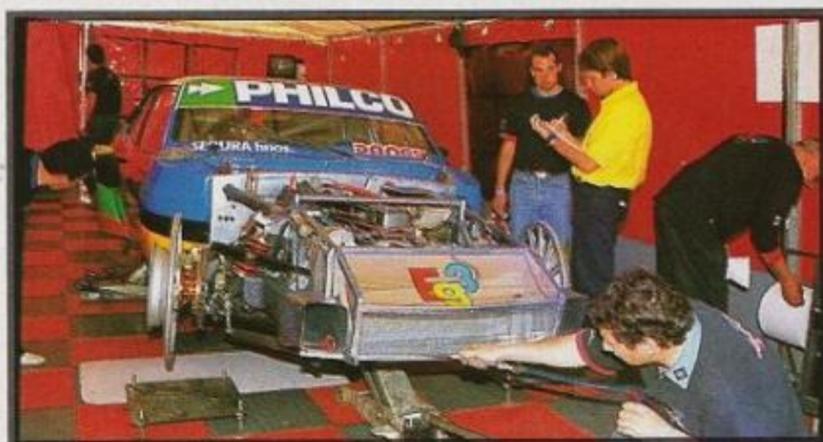


**CARTELES.** Como nunca, la gente pudo expresar su pesar por el ídolo caído. Algunos en la figura de Rubén Luis y otros con un claro apoyo por la vigencia del apellido en el automovilismo y el obvio ánimo a sus hijos.

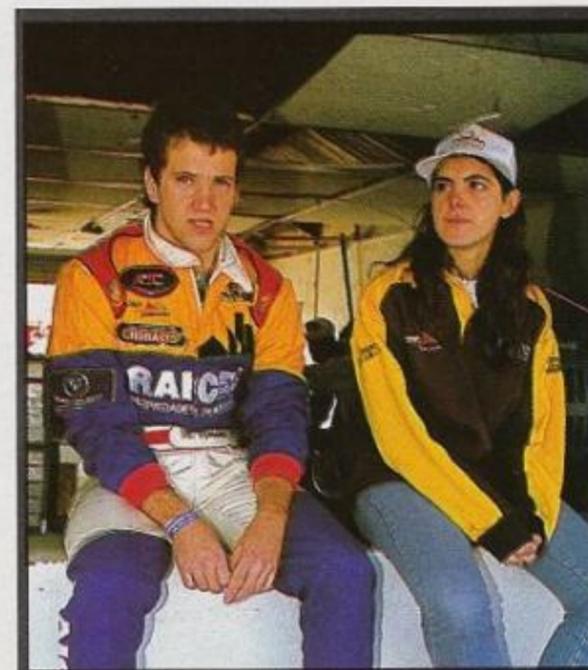


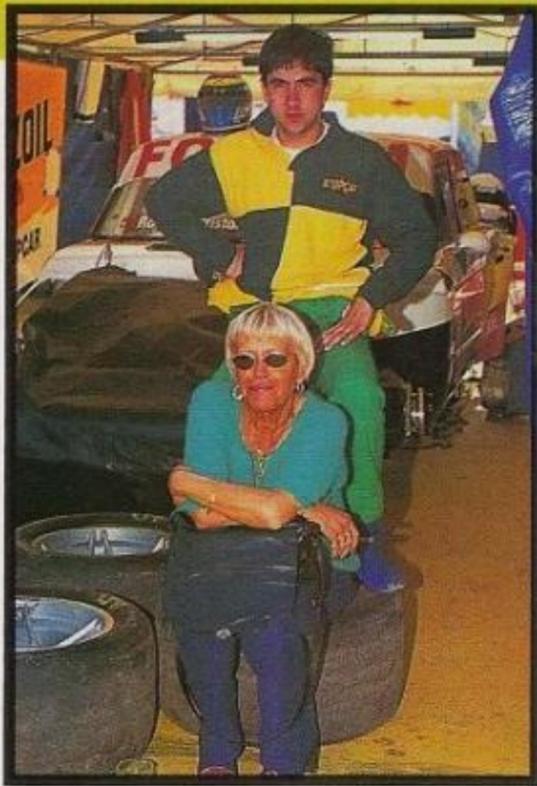
**CENA.** El viernes a la noche fue la presentación de la carrera con fuegos artificiales y todo, en el campo de golf del Country Jockey Club. En la mesa de oradores asistieron D. Aventin, O. Aventin, R. Urretavizcaya, C. Comabella, R. Verna y M. A. Guerra.

**TRABAJO.** El equipo de Fabián Acuña intenta plasmar el potencial del auto con buenos resultados. La mala racha no le permite volver a los primeros planos que supo tener durante la primera mitad del torneo, pero su vuelta está latente.



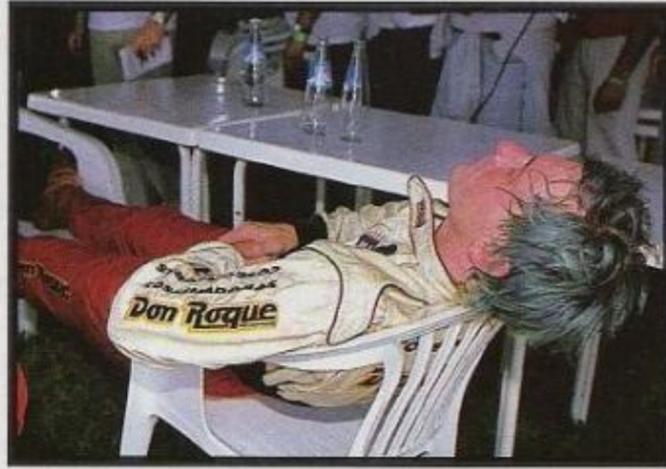
**RESULTADO.** Mariano Oyhanart anduvo muy bien acompañado el fin de semana. Y no lo decimos por quien está a su lado, sino por los resultados parciales con el Ford que prepara su padre, el querido Vasco. Fue tercero en la serie, antes de abandonar en la Final por rotura de la caja de velocidades.





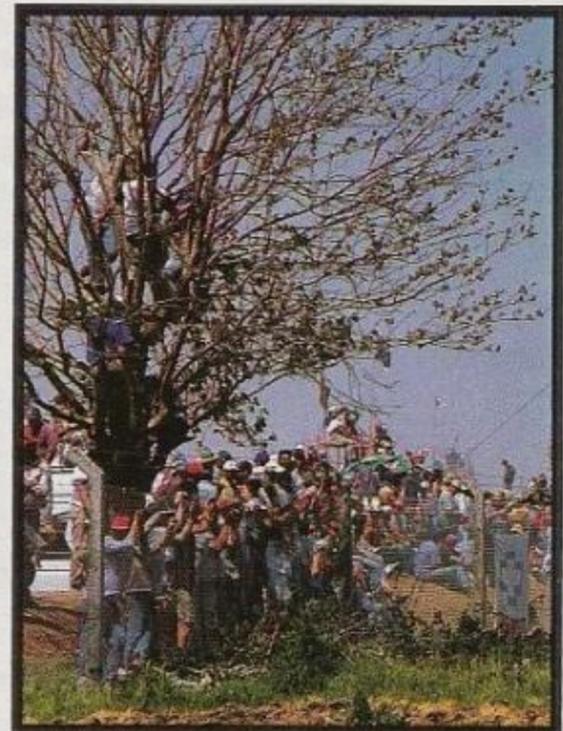
**INFALTABLE.** Desde que Diego Aventin pasó a integrar el plantel estable de pilotos de TC, su madre no faltó a ninguna cita. Siempre esta en los boxes, rodeada de otros familiares, y sigue muy atenta los pasos del nene por los monitores de TV.

**EN VUELO.** Marcos Di Palma llegó el viernes a Rafaela en un helicóptero, una de las pasiones heredadas de su padre. El domingo a la mañana lo puso en marcha y dio una vuelta para saludar al público.



**DESCARGA.** Las tensiones del fin de semana se aflojan a medida que Marcos Di Palma se relaja, después de decir en la conferencia de prensa: "Quiero dedicárselo a mi padre. Durante 27 años el 'Viejo' nos dijo que éramos un envase. Eso lo dejé enterrado en un cementerio. El está con nosotros este mediodía", exclamó muy emocionado.

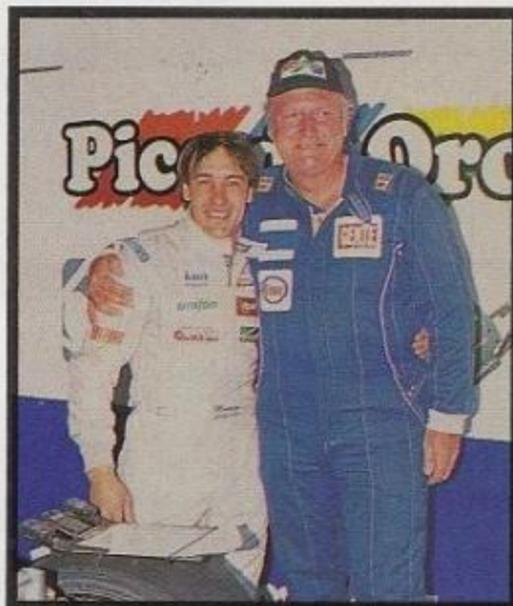
**ACOMPAÑANTES.** Mauricio Lupardo y Guillermo Juan Venema alternaron la butaca derecha del auto de Ortelli. Este último ganó un concurso y obtuvo el derecho de acompañarlo, pero voluntariamente se bajó el domingo. ¡Es que el lastre se siente!



**PÚBLICO.** El calor y la importancia de reservar el mejor lugar para seguir la competencia fueron algunas de las preocupaciones de la tribuna.

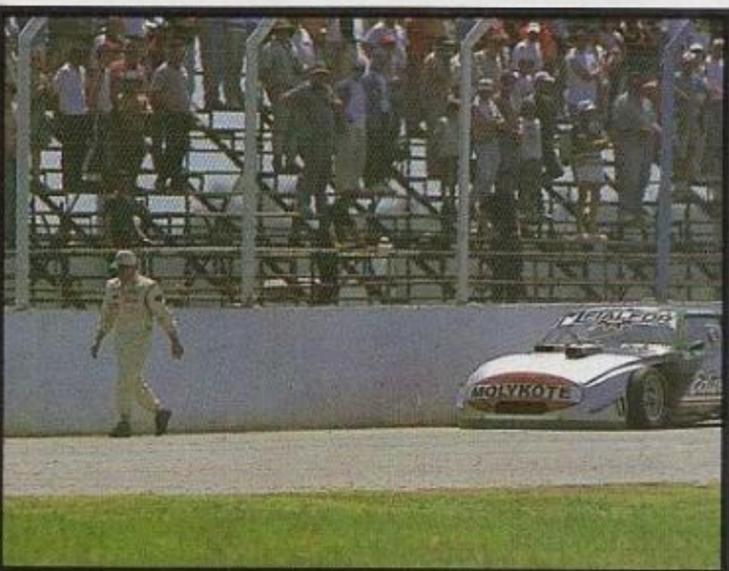
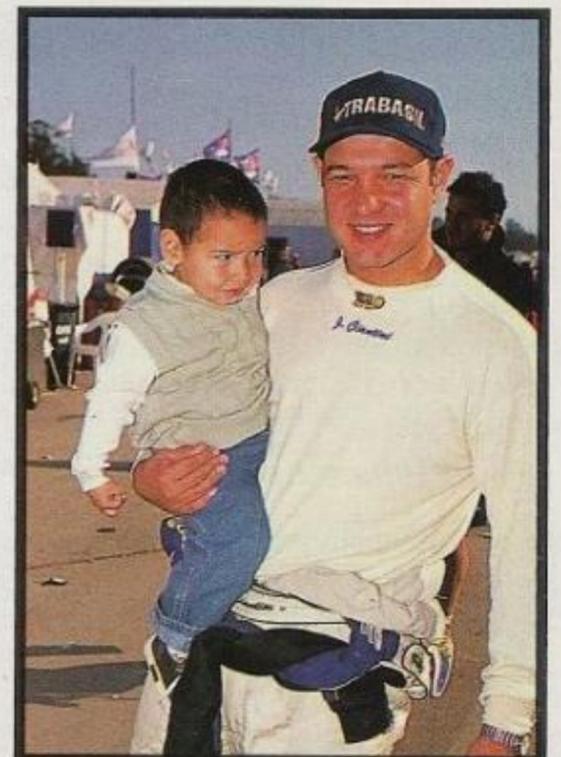


**MOTORES.** Hugo Cuervo se aseguró tres motores de Johnny De Benedictis para la próxima temporada. El preparador le aseguró la provisión a Fernando Iglesias y a Luis Belloso, y posiblemente a uno o dos de los autos de Walter Alifraco. ¿El Gurí? Todavía no está definido...



**ABANDONO.** Satriano estaba quinto cuando tuvo que abandonar por problemas de motor. De todos modos, el de Chivilcoy volvió a los primeros planos.

**LA FAMILIA AL TC.** José Ciantini y su primogénito, inseparables en boxes. Además, el Bocha se llevó la satisfacción de ganar en su serie y cumplir un brillante papel en la Final.



CLUB ATLÉTICO DE RAFAELA - AUTÓDROMO JUAN BÁSCOLO -  
CIRCUITO Nº 4 DE 4.750 METROS - TRES SERIES A 6 VUELTAS  
(28,500 KM) CADA UNA Y FINAL A 21 VUELTAS (99,750 KM) -  
8 DE OCTUBRE DE 2000.

### PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN

Ortelli, 1m26s406/1000 a 197,903 km/h; Verna a 150/1000; M. Di Palma a 290; Sinelli a 362; Bessone (h) a 383; Martínez a 440; J. L. Di Palma a 552; Ciantini a 606; Satriano a 641; Catalán Magni a 742; Oyhanart a 824; Zanatta a 872; Ramos a 883; Redolfi a 928; Lavari a 962; Aventin a 987; Ledesma a 1s002; Urretavizcaya a 1s010; Guerra a 1s112; Balzano a 1s130; Fineschi a 1s134; etc. (Clasificaron 42 autos)

#### 1ª SERIE

Ortelli, 8m49s327/1000 a 193,831 km/h; J. L. Di Palma a 307/1000; Sinelli a 770; Catalán Magni a 3s003; Ramos a 3s616; Aventin a 10s944; Iglesias a 12s551; Guerra a 13s008; Del Bo a 13s192; Salerno a 17s288; Minervino a 47s060. **No clasificados:** Acuña, 3 vueltas; Joseph (h) y Arrausi, 2. **Récord de vuelta:** Sinelli en la 6ª, en 1m27s056/1000 a 196,425 km/h.

#### 2ª SERIE

Ciantini, 8m57s033/1000 a 191,050 km/h; Bessone (h) a 865/1000; Oyhanart a 1s187; Belloso a 8s512; Tadei a 13s879; Guarnaccia a 14s853; Verna a 16s938; Alonso a 26s585; Gil Bicella a 33s720; Miserda a 41s992; Redolfi a 1 vuelta. **No clasificados:** Occhionero, 3 vueltas; Balzano, 1. **Récord de vuelta:** Verna en la 2ª, en 1m27s829/1000 a 194,697 km/h.

#### 3ª SERIE

M. Di Palma, 8m49s902/1000 a 193,614 km/h; Martínez a 4s416; Satriano a 7s136; Lavari a 9s968; Rama a 12s929; Bisceglia a 13s311; Fineschi a 13s419; Rafú a 14s322; Larroude a 15s168; Silva a 19s646; Ledesma a 20s516; Urretavizcaya a 20s841; Guidi a 30s255; Di Marco a 43s883. **No clasificado:** Zanatta, 3 vueltas. **Récord de vuelta:** M. Di Palma en la 2ª, en 1m27s614/1000 a 195,114 km/h.

### CAMPEONATO (disputadas 14 de 16 carreras)

PILOTO	M. de Ajó I	M. de Ajó II	Balcarce I	La Plata	Olavarría I	Rafaela	Bs. As. I	Nueve de Julio	Río Cuarto	Balcarce II	Paraná	Olavarría II	Bs. As. II	Rafaela II	TOTAL
1º Guillermo Ortelli	-	21	15.5	-	16	21	-	25	25	21	25	25	3.5	18	216.0
2º Ernesto Bessone (h)	7	14.5	17.5	25	10	6	15.5	6.5	21	10.5	17	10.5	1.5	14.5	177.0
3º Omar Martínez	3.5	8	25	15.5	25	-	2.5	18	5	18	4	21	11.5	15.5	172.5
4º Rafael Verna	11.5	4.5	5	2	12.5	13	25	15.5	-	25	14	8.5	25	5.5	167.0
5º Marcos Di Palma	25	4	-	6.5	-	25	21	6	0.5	5.5	9.5	10	16	21	129.0
6º Eduardo Ramos	9	6.5	3.5	4.5	13	10.5	14.5	21	3.5	15.5	2.5	8	20.5	3	135.5
7º Fernando Iglesias	20.5	18	11	13	5	7	4	10	12	4	9	4	2.5	5.5	125.5
8º Fabián Acuña	18	25	14.5	5	2	5	3.5	14.5	5.5	2	11	9	1.5	2	118.5
9º Miguel A. Guerra	3	15.5	1	11	17	4.5	17	6.5	1.5	8.5	1.5	12.5	9	6.5	115.5
10º José L. Di Palma	-	1	-	20.5	4.5	8.5	-	4.5	5	13.5	15.5	5.5	9	24.5	111.0

Luego se ubican: Belloso, 96,5 puntos; Silva, 96; Ciantini, 92,5; Urretavizcaya, 92; Catalán Magni, 91; Ledesma, 84,5; Aventin, 74,5; Larroude, 69,5; Satriano, 63,5; Salerno y Tadei, 62,5; Guarnaccia, 61,5; Occhionero, 52; P. Di Palma, 51; Lavari, 49; etc.

**Lastres:** los pilotos que superan los 20 puntos cargan similar cantidad de kilos, hasta un máximo de 120 kg.

**Próxima competencia:** el 29 de octubre en Nueve de Julio, Buenos Aires.

### ORDEN DE LARGADA

1º Ortelli (7)	2º M. Di Palma (5)
3º Ciantini (15)	4º J. L. Di Palma (4)
5º Martínez (2)	6º Bessone (h)(6)
7º Sinelli (17)	8º Satriano (16)
9º Oyhanart (30)	10º Catalán Magni (21)
11º Lavari (19)	12º Belloso (8)
13º Ramos (12)	14º Rama (60)
15º Tadei (34)	16º Aventin (22)
17º Bisceglia (40)	18º Guarnaccia (33)
19º Iglesias (24)	20º Fineschi (114)
21º Verna (14)	22º Guerra (88)
23º Rafú (25)	24º Alonso (100)
25º Del Bo (29)	26º Larroude (27)
27º Gil Bicella (45)	28º Salerno (18)
29º Silva (23)	30º Miserda (77)
31º Ledesma (11)	32º Minervino (26)
33º Urretavizcaya (20)	34º Guidi (47)
35º Di Marco (56)	36º Redolfi (99)
37º Acuña (3)	38º Occhionero (41)
39º Zanatta (10)	40º Joseph (h)(87)
41º Arrausi (83)	

### FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	José L. Di Palma	Chevy	31m08s158
2º	Marcos Di Palma	Chevy	a 36
3º	Guillermo Ortelli	Chevy	a 955
4º	Omar Martínez	Falcon	a 1s633
5º	Ernesto Bessone (h)	Dodge	a 2s369
6º	José Ciantini	Chevy	a 3s127
7º	Julio Catalán Magni	Falcon	a 4s666
8º	Luis Belloso	Falcon	a 21s528
9º	Diego Aventin	Falcon	a 21s942
10º	Miguel Á. Guerra	Chevy	a 30s946

Luego clasificaron: 11º Alejandro Occhionero (F) a 33s549; 12º Fernando Iglesias (F) a 33s664; 13º Oscar Rama (Torino) a 34s935; Claudio Alonso (F) a 38s393; 15º Rafael Verna (F) a 39s490; 16º Oscar Fineschi (F) a 42s365; 17º Fabián Acuña (Ch) a 45s269; 18º José Larroude (Ch) a 55s018; 19º Rubén Salerno (D) a 55s527; 20º Hugo Redolfi (D) a 1m13s337; 21º Ricardo Joseph (h)(Ch) a 1m13s578; 22º Carlos Miserda (Ch) a 1 vuelta; 23º Juan C. Di Marco (Ch) a 2; 24º Roberto Urretavizcaya (F) a 3; 25º Gustavo Tadei (F) a 4; 26º Nelson Guidi (F) a 5; 27º Carlos Arrausi (Ch) a 6. **No clasificados:** Sinelli y Silva (F) y Minervino (Ch), 12 vueltas; Gil Bicella (D), 11; Rafú (F) y Zanatta (Ch), 10; Ramos (F), 9; Guarnaccia (F), 7; Oyhanart (F), 6; Ledesma (F), 5; Satriano (Ch), 3; Del Bo (Ch), 2.

**Promedio del ganador:** 192,221 km/h.

**Récord de vuelta:** Marcos Di Palma, en 1m27s627/100 a 195,145 km/h, en la novena vuelta.

**Diferencia métrica:** Del 1º al 2º: 1,86 metros; al 3º: 50,44 metros.

# Kohler se llevó la doble



Rubén Compagnucci y Roberto Lago en su duelo de la Clase 1. Prevalció Compagnucci sin sorpresas posteriores.

**E**n una carrera que otorgó doble puntaje —a fin de poder cumplir con todas las fechas previstas en el calendario— los hombres y máquinas del TI volvieron a presentarse en el escenario porteño en una competencia que sirvió de homenaje al desaparecido ídolo arrecifeño Rubén Luis Di Palma.

Claudio Kohler tuvo la satisfacción de vencer en esta ocasión, luego de algunos sinsabores de la competencia anterior en la que debió abandonar. Si bien en el comienzo Adrián González y su BMW estuvieron en la vanguardia, Kohler se adueñó de la punta definitivamente en la 5ª vuelta, a la vez que González pade-

cía con la rotura del cable de acelerador. Pablo Tarlón y el retornado Carlos Saiz (con un BMW atendido por Osvaldo Iorio) se convirtieron en escoltas de Kohler y así llegaron al final. En la Clase 1, Enrique Porta no pudo ser de la partida por insalvables problemas mecánicos y la lucha en esta clase se centró entre Rubén Compagnucci y Roberto Lago. Finalmente Compagnucci se quedó con la victoria y el podio se completó con Edgardo Clementi.

En la Clase 2, esta vez Maximiliano Clementi no tuvo oposición y se quedó con el triunfo, el tercero en lo que va del año, seguido por los Citroën de Marcelo Ricca y Raúl Moreira.

La próxima del TI se disputará el 5 de noviembre en el "Roberto Mouras" de La Plata y también otorgará doble puntaje.●

Texto y Fotos: Duilio Caro



Marcelo Ricca, en primer plano, alcanzó un reconfortante segundo puesto en la Clase 2.



Kohler con su botella de champagne rota luego de chocar con la de Tarlón. Ello no impidió el festejo.

"GRAN PREMIO HOMENAJE A RUBÉN LUIS DI PALMA" - AUTÓDROMO OSCAR A. GÁLVEZ - CIRCUITO DE 3.345,50 METROS - 8 DE OCTUBRE DE 2000.

**PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN:**

Kohler, 1m32s941/1000 a 129,585 km/h; A. González a 848/1000; Tarlón a 896; Ávalos a 1s650; Saiz a 1s792; etc. (Clasificaron 17 autos)

**CLASIFICACIÓN FINAL (21 vueltas - 70,255 km):**

1º Claudio Kohler (M. Benz), 33m11s264 a 127,015 km/h; 2º Pablo Tarlón (BMW M3) a 17s577; 3º Carlos Saiz (BMW 325) a 31s409; 4º Rubén Ávalos (M.B) a 48s805; 5º Guillermo Rossotti (BMW 328) a 1m13s910; 6º Rubén Compagnucci (Cl.1/Alfa Romeo 155) a 1m31s175; 7º Roberto Lago (1/Toyota Celica) a 1m39s193; 8º Maximiliano Clementi (2/SEAT Ibiza); 9º Marcelo Ricca (2/Citroën AX); 10º Raúl Moreira (2/AX); 11º Sergio Lacava (2/VW Gol); 12º Edgardo Clementi (1/Ford Mondeo) a 1 vuelta; 13º Claudio Bustos (2/AX) a 2; 14º Adrián González (328) a 5. **No clasificados:** Garavaglio (2/Gol), 15 vueltas; Del Duca (2/AX), 7; Di Nizo (2/AX), 6; Zappani (2/AX), Porta (1/Peugeot 405) y Vergani (2/P.205), sin vueltas. **Récord de vuelta:** Kohler en la 5ª, en 1m33s223/1000 a 129,193 km/h.

**Nota:** esta carrera otorgó doble puntaje.

**CAMPEONATO (Disputadas 8 carreras):**

Clase Súper: Tarlón, 129 puntos; Kohler, 100; Ávalos, 62; González, 48; Saiz, 39; etc.  
Clase 1: Compagnucci, 82 puntos; Porta, 78; Lago, 67; E. Clementi, 59; Misiano, 44; etc.  
Clase 2: M. Clementi, 119 puntos; Moreira, 72; Del Duca, 69; Lacava, 68; Ricca, 38; etc.

# Iglesias por segunda vez



Iglesias delante de Carnevalino y Arias, cuando faltaba poco para el final. Fue el segundo triunfo consecutivo del piloto de San Pedro.

**E**n el "Roberto Mouras" de La Plata, **Juan Manuel Iglesias** se quedó con la victoria. En Buenos Aires, el hijo del "Pichi" Iglesias

volvió a imponerse con solvencia y ratificó lo demostrado en el escenario platense. Sin duda alguna, el pibe se viene con todo y desde los primeros aprontes que se vieron en las pruebas de clasificación quedaron claras sus intenciones. Le ganó la "pole" a **Federico Carnevalino** por 144 milésimas y al debutante **Ezequiel Baldinelli** por 226.

Si bien a la hora de la carrera el parque de la categoría no fue muy numeroso —diez autos—, la cantidad re-

sultó suficiente para brindar un buen espectáculo, con alguna entrada del auto de seguridad incluida. Durante toda la carrera Iglesias dominó la situación delante de Carnevalino y **Carlos Arias**, si bien en algún momento el ganador confesó que llegó a tener inconvenientes con los frenos y ello ayudó a que sus rivales se le acercaran bastante. Pese a ese inconveniente, Iglesias mantuvo su ritmo y contuvo los avances de Carnevalino, aunque este no pudo contener los de Arias, quien lo superó y se quedó con el segundo escalón del podio.

En suma, segundo triunfo consecutivo para Iglesias, lo que incentiva sus posibilidades para la pelea por el Campeonato. Por otra parte, se sabe que el chico sanpedrino trabaja con vistas a la próxima temporada y no oculta su deseo de ascender de categoría. "El año próximo quiero correr en la Fórmula Súper Renault", manifestó luego de bajar por segunda vez en el año del lugar más alto del podio.●

D.C.



Bloqueada del debutante Baldinelli a centímetros del auto de Mauro Fuster.

AUTÓDROMO "OSCAR ALFREDO GÁLVEZ" DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES - CIRCUITO Nº 5 DE 2.195 METROS DE RECORRIDO - FINAL A 20 VUELTAS - 8 DE OCTUBRE DEL 2000.
<b>PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN:</b>
Iglesias, 51s3347/1000 a 153,989 km/h, Carnevalino a 0s144; Baldinelli a 0s226; Arias a 0s459; Decicilia a 0s999 etc (clasificaron 10 autos)
<b>FINAL:</b>
1º) Juan Manuel Iglesias, 19m57s912 a 131,978 km/h; 2º) Carlos Arias a 0s400; 3º) Federico Carnevalino a 0s634; 4º) Lucas Decicilia a 2s897; 5º) Cristian Martínez a 9s887; 6º) Pablo Apuzza a 11s678; 7º) Mauro Fuster a 16s888; 8º) Ariel Pellegrino a 3 vueltas. <b>No clasificados:</b> Nicolas Agud a 8 vueltas, Ezequiel Baldinelli a 12. <b>Récord de vuelta:</b> Iglesias en 1ª, en 51s367/1000 a 153,890 km/h.
<b>CAMPEONATO:</b> (disputadas 5 fechas)
Iglesias, 68 puntos; Carnevalino, 55; Arias, 50; Pellegrino y Martínez, 31; Crucio, 25; Decicilia, 22; Antúnez, 21; Fuster, 20; Moriceau, 18, etc.
<b>Próxima competencia:</b> fecha y escenario a confirmar.

## Comisión de Carreras de Concesionarios

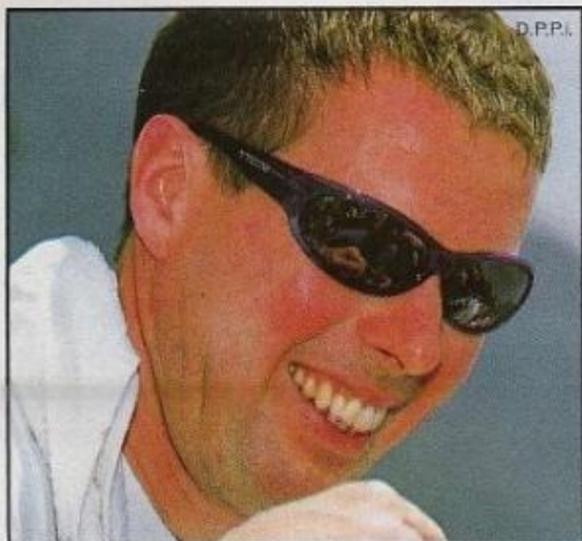


# HONDA



<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

## McRae regresará



El piloto escocés **Colin McRae** se repone satisfactoriamente del serio accidente que protagonizó hace una semana en el **Tour de Córcega** y en el que sufrió doble fractura del malar y un golpe en un pulmón. No obstante, hoy iba a ser operado en el **Hospital Murrayfield de Edimburgo** donde se le iba a practicar una cirugía menor para reubicar los huesos fracturados debajo de su ojo izquierdo.

A pesar del gran susto, McRae sigue firme en la idea de retornar a la acción en la próxima fecha del certamen, el **Rally de San Remo** en Italia, que se inicia el próximo 19 de octubre. Sin embargo, la decisión se tomará dentro de algunos días, de acuerdo a su evolución y el consejo de los médicos. "Los accidentes en carreras de Rally son frecuentes. Podría haber sido peor. Pienso regresar en San Remo aunque ahora, cuando me muevo un poco, siento dolor por las lesiones sufridas", comentó el piloto.

## Ford pide mayor seguridad

El máximo jefe de **Ford Motorsports**, **Martin Whitaker**, elevará una petición ante la **Federación Internacional de Automovilismo (FIA)** para que se mejoren las condiciones de seguridad en el **Campeonato Mundial de Rally**, luego de que en la última fecha de Córcega hubiera varios heridos en distintos accidentes. "Voy a hablar con la FIA sobre el accidente de **Colin McRae** y espero que saquemos conclusiones de ello. Trabajaremos juntos para mejorar las cosas en el futuro", afirmó Whitaker.

## El Rally Mundial tiene su calendario 2001

En su última reunión, realizada en Sevilla (España) la semana pasada, el **Consejo Mundial de la Federación Internacional del Automóvil (FIA)** aprobó el calendario 2001 del **Campeonato Mundial de Rally**. El mismo constará de catorce pruebas que comienzan en enero con el tradicional **Rally de Montecarlo** y finalizará en noviembre con el de **Gran Bretaña**. El **Rally de la Argentina** será la quinta fecha del certamen y se disputará entre el 3 y el 6 de mayo. El Consejo también aprobó un cronograma general para todas las pruebas, que se disputarán entre viernes y domingo.

### LAS FECHAS

18 al 21 de enero: Rally de Montecarlo, 8 al 11 de febrero: Rally de Suecia, 8 al 11 de marzo: Rally de Portugal, 22 al 25 de marzo: Rally de Cataluña (España), 3 al 6 de mayo: **Rally de la Argentina**, 31 de mayo al 3 de junio: Rally de Acrópolis (Grecia), 14 al 17 de junio: Rally de Chipre, 12 al 15 de julio: Safari Rally de Kenia, 23 al 26 de agosto: Rally de Finlandia, 20 al 23 de septiembre: Rally de Nueva Zelanda, 4 al 7 de octubre: Rally de San Remo (Italia), 18 al 21 de octubre: Tour de Corce (Francia), 1 al 4 de noviembre: Rally de Australia, 22 al 25 de noviembre: Rally de Gran Bretaña

## La F.3000 en Sudamérica

Otro de los calendarios que aprobó el **Consejo Mundial de la Federación Internacional del Automóvil (FIA)** para 2001 fue el de la **Fórmula 3000**. Este tiene importantes cambios con respecto al de los últimos años como el incremento de las pruebas: en la próxima temporada serán doce las fechas, en lugar de las diez que se realizaban hasta ahora. Pero lo más importante es que la categoría —que todavía comparte escenarios con la Fórmula 1— desembarcará en **Brasil** para disputar la primera prueba del torneo. Además, se agregará el veloz circuito italiano de **Monza**, donde la "3000" cerrará el torneo.

## Schneider se coronó en el DTM

A pesar de las dos victorias logradas en **Nürburgring**, el alemán **Manuel Reuter** (Opel) no logró evitar que su compatriota **Bernd Schneider** (Mercedes-Benz) se coronara Campeón del DTM. Schneider fue segundo en la primera carrera y cuarto en la segunda y eso le bastó para lograr la corona que ya había obtenido en 1995.

El podio de la primera carrera lo completó **Uwe Alzen** (Opel); mientras que en la segunda, acompañaron a Reuter, **Marcel Fässler** y **Thomas Jäger**, con sendos Mercedes. El Campeonato, cuando aún resta una fecha, el 29 de octubre en Hockenheim, tiene las siguientes posiciones: **Schneider (Campeón)**, 206 puntos; Reuter, 162; Klaus Ludwig, 122; Marcel Fässler, 108 y Joachim Winkelhok, 86.



## Vasser le regaló su casco a Zanardi

Cuando **Jimmy Vasser** ganó la última carrera de CART en 1998 en Fontana, California, entregó su casco a **Bobby Rahal**, que tras esa carrera se retiraba de la práctica activa del automovilismo. Algo similar sucedió cuando el italiano **Alex Zanardi** corrió su última carrera en CART y le obsequió su casco a Vasser, como un recuerdo. Jimmy le aseguró entonces que la siguiente vez que subiera a lo más alto del podio le retribuiría el gesto. Pasó más de un año y Vasser cumplió su promesa luego de la victoria en Houston, hace una semana. "Era un mal chiste entre nosotros", comentó Vasser con una sonrisa. "Yo le decía a Alex que nunca tendría mi casco", dijo al referirse a las 38 carreras que pasaron para que pudiera cumplir su promesa. "En mi mente, cerca del final de la carrera, pensaba que Zanardi comentaba la prueba para la televisión italiana y sabía que estaba feliz porque finalmente iba a recibir su casco", sostuvo. Vasser admite que estaba feliz por su amigo pero que también lo estaba por él: "Hacía mucho que no ganaba y volver a lo más alto del podio me hizo sentir realmente bien", dijo, quien así logró su noveno triunfo en CART.

## Bräck, el "Novato del año"

Aunque el próximo campeón del CART todavía no está definido, ya se sabe que el sueco **Kenny Bräck** del equipo Rahal, es el "Rookie of the Year" (Debutante del Año) en la temporada 2000, cuando aún restan dos carreras para que finalice la temporada. Bräck, que actualmente cuenta con 118 puntos, encabeza la batalla por este título en particular escoltado por el español **Oriol Serviá** de la escudería PPI Motorsport, que ha sumado 60 puntos y que ya no podrá darle alcance.

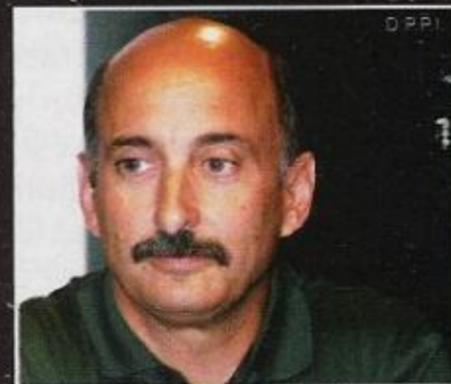
## Basso premiado en Estados Unidos

**Martín Basso** recibió el premio a "La Estrella en Ascenso" otorgado por la **CART Toyota-Atlantic** por su destacada labor en su primera temporada en esta importante categoría estadounidense. A la fiesta, realizada en las instalaciones del Wyndham Greepoint Hotel ubicado al norte de Houston, concurren alrededor de 500 invitados entre los que se destacaban **Les Unger**, gerente General de Deporte Motor de Toyota Motors Sales de EE.UU.; **Bobby Rahal**, presidente Interino del CART y futuro Director Deportivo de Jaguar en F.1; **Ned Wicker**, editor jefe de la Championship Racing Magazine; **Andy Deas**, director de Sports Marketing de MCI World Communications; **Jim Aust**, presidente de la división Carreras de Toyota en USA, y **John Slagle**, gerente de Deportes Motor de BBS de EE.UU. Este último le otorgó el premio al rafaélino. No sólo la gente de la especialidad felicitó al "Negro" por su trabajo durante el año, sino que luego de terminada la cena y la entrega de los premios, en el lobby del hotel, todos los integrantes presentes del "Basso Racing Team", encabezados por su presidente, el **Ing. José Luis Basso**, padre de Martín, tuvieron la oportunidad de compartir una charla con gente relacionada directamente con equipos de la categoría, de **Indy Light** y de **CART** que consultaron sobre el futuro del rafaélino. Sin dudas que este reconocimiento a la tarea realizada por el joven piloto le abre un importante futuro dentro del automovilismo de EE.UU., al que, si no cambia los planes, volverá antes de fin del corriente mes para comenzar a trabajar con vista a la próxima temporada, que casi con seguridad lo tendrá en la CART-Toyota-Atlantic con el objetivo de luchar por la corona.

## BREVES MUY BREVES

✓ **Peugeot Sport** anunció su regreso al **British Touring Car Championship (BTCC)**, una de las categorías de turismo más importantes del mundo. El constructor francés, que se había ido en 1998, pondría en pista el nuevo **307**, que reemplazará al 306 en el mercado europeo.

✓ Debido a algunos problemas con los encargados del circuito de **Vancouver**, los organizadores del **CART** piensan en dejar de correr en este trazado. **Bobby Rahal** confirmó que la misma se correrá en la próxima temporada, aunque alertó que es posible que en 2002 vayan al "Gilles Villeneuve" de **Montreal**.



✓ El equipo checo **Skoda** confirmó que para el Rally de **San Remo**, que se disputará entre el 19 y el 22 de octubre, presentará sendos **Octavia WRC** para el español **Luis Climent** y el alemán **Armin Schwarz**.

✓ **Renault** anunció su retiro de la **Fórmula 3 Británica**, en la que era proveedor de motores del equipo francés **Promatecme**. El motivo de la decisión, según dijo un responsable de la empresa, es que a partir de 2001 la firma quiere apoyar solamente a la **Fórmula Renault** y a la nueva **Copa Clio**.

✓ **Nicolás Filiberti** viajó el pasado fin de semana rumbo a Europa ya que probará esta semana en un circuito checo, un **F.3000** del equipo **Durango**. El objetivo de los tests es tomar nuevamente contacto con uno de estos monoplazas con vistas a las pruebas generales que la categoría realizará la próxima semana en Jerez de la Frontera, España.

# Castrol GTX Magnatec.



**Atracción Molecular Magnética.**

**El secreto de Castrol GTX Magnatec para proteger mejor al motor de tu auto.**

Castrol GTX Magnatec es el único lubricante que brinda protección continua. Su exclusivo éster molecular magnético se adhiere a las paredes del motor, incluso en los momentos críticos de arranque o bajo temperaturas extremas. De esta forma, la vida útil del motor se prolonga por mucho, mucho más tiempo.



Especialistas Mundiales  
en Lubricación.

Castrol Argentina S.A. Juramento 2059 Piso 9 - C1428DNG C.A. de Buenos Aires. Argentina.

T. (5411) 4 789 7900 F. (5411) 4 789 7950. [consultas@castrol.com.ar](mailto:consultas@castrol.com.ar) [www.castrol.com](http://www.castrol.com)

*Murray ST P2*



PEUGEOT

PEUGEOT, SPONSOR OFICIAL DE LOS PUMAS Y DE LA SELECCIÓN FRANCESA DE RUGBY.



PEUGEOT RECOMIENDA  LUBRICANTES