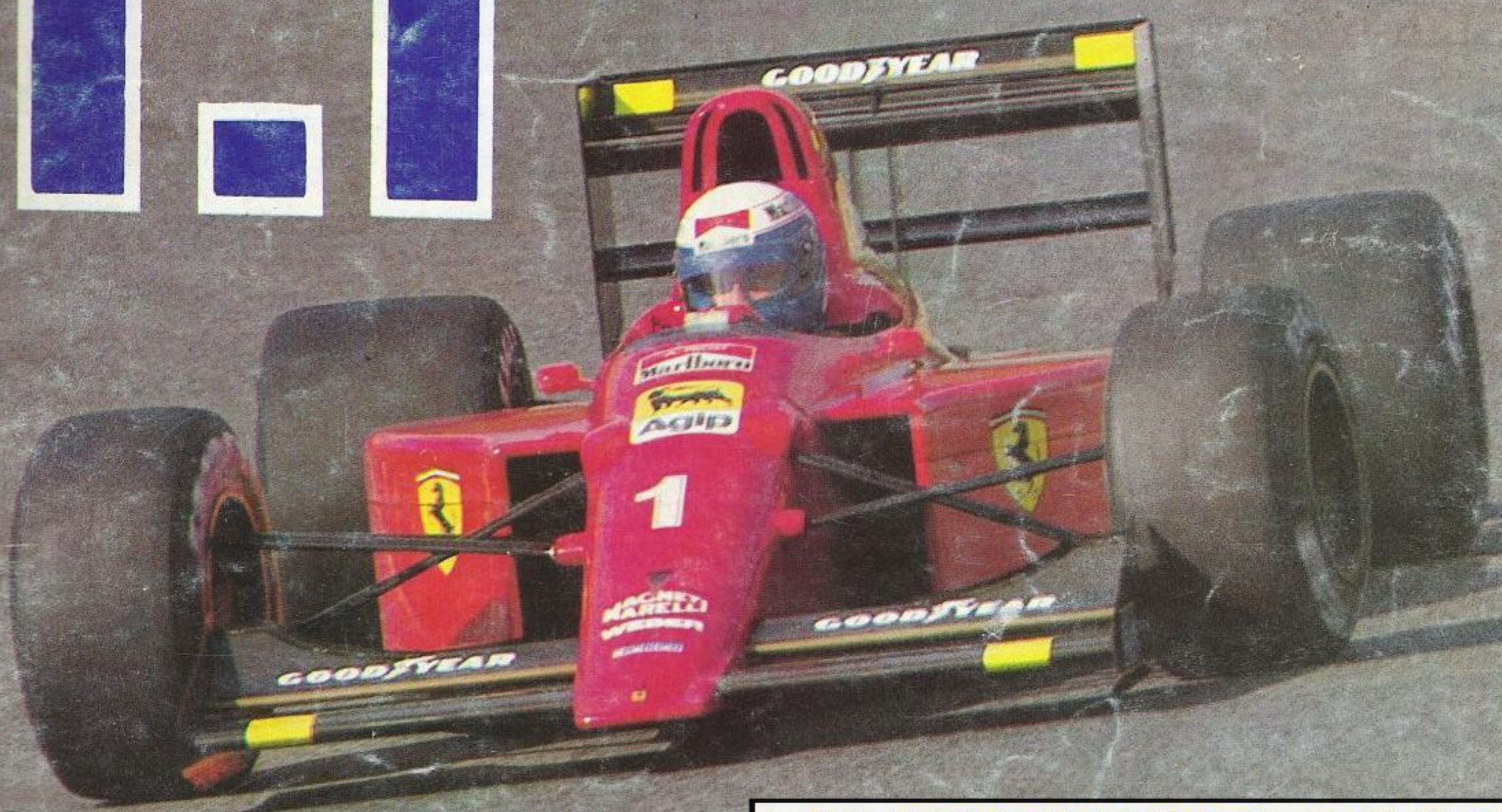


CORSA

Especial

POSTER
LEYTON H. Fórmula 1
A TODO COLOR

F1 '90 GUIA TOTAL



LAS REVISTAS DE MAURO

estadística general

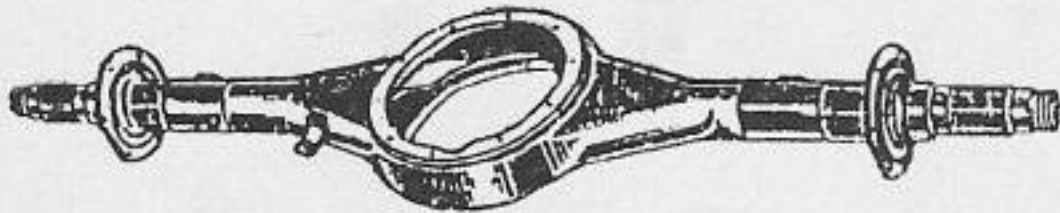
1950 - 1989

40 AÑOS DE FORMULA UNO

Av. del 7 de marzo de 1980, 1111, Montevideo, Uruguay. Tel. 48 8000.

Ramón Solar e Hijos S.A.

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



DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

AMORTIGUADORES

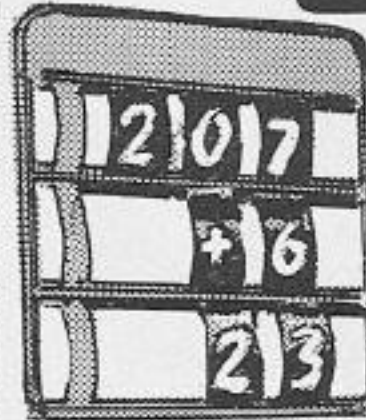
COLOCACION Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.



MILLER 3464 cp1431CAP
Tel. 542-1533 543-9489

PROVA



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



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

CÚPULAS con toda la fibra



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

SERVICE DIESEL BARRACAS



REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

Banco de Prueba Bosch

JORGE 2371

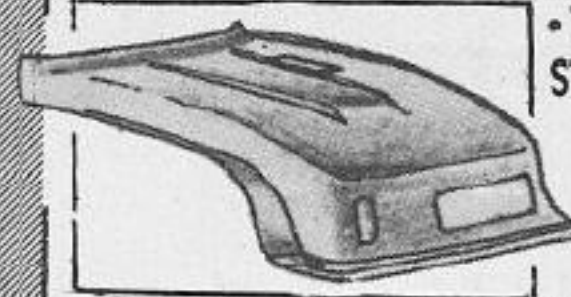
(cp. 1275) • Tel. 28-9032



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

BUTACAS

- CINTURONES DE SEGURIDAD • TANQUES DE NAFTA • RECUPERADOR DE ACEITE
- TROMPAS STOCK-CAR



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

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

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI
Merdoza 363 • VENADO TUERTO (STA. FE)
Tel. 0462-25960

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

ZONA MENDOZA:
LA CASA DE DODGE 1500
ESCAPES BRASIL
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
Tel.: (24) 6814

ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cód. 8300)
Tel.: (0943) 23518

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

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

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

ESCAPESSILENS

BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7. Km. 36,600 - MORENO - TEL.: 0228-21543-20356

<http://lasrevistasdemauto.wordpress.com>

EXIJA NUESTRO SELLO DE GARANTIA

el análisis EL MUNDIAL '90 DE F.1 SE INICIARA CON LAS
EXPECTATIVAS COLOCADAS EN LOS "TOP TEAMS" Y LAS RESPECTIVAS
MULTINACIONALES QUE RESPALDAN SU ACCIONAR

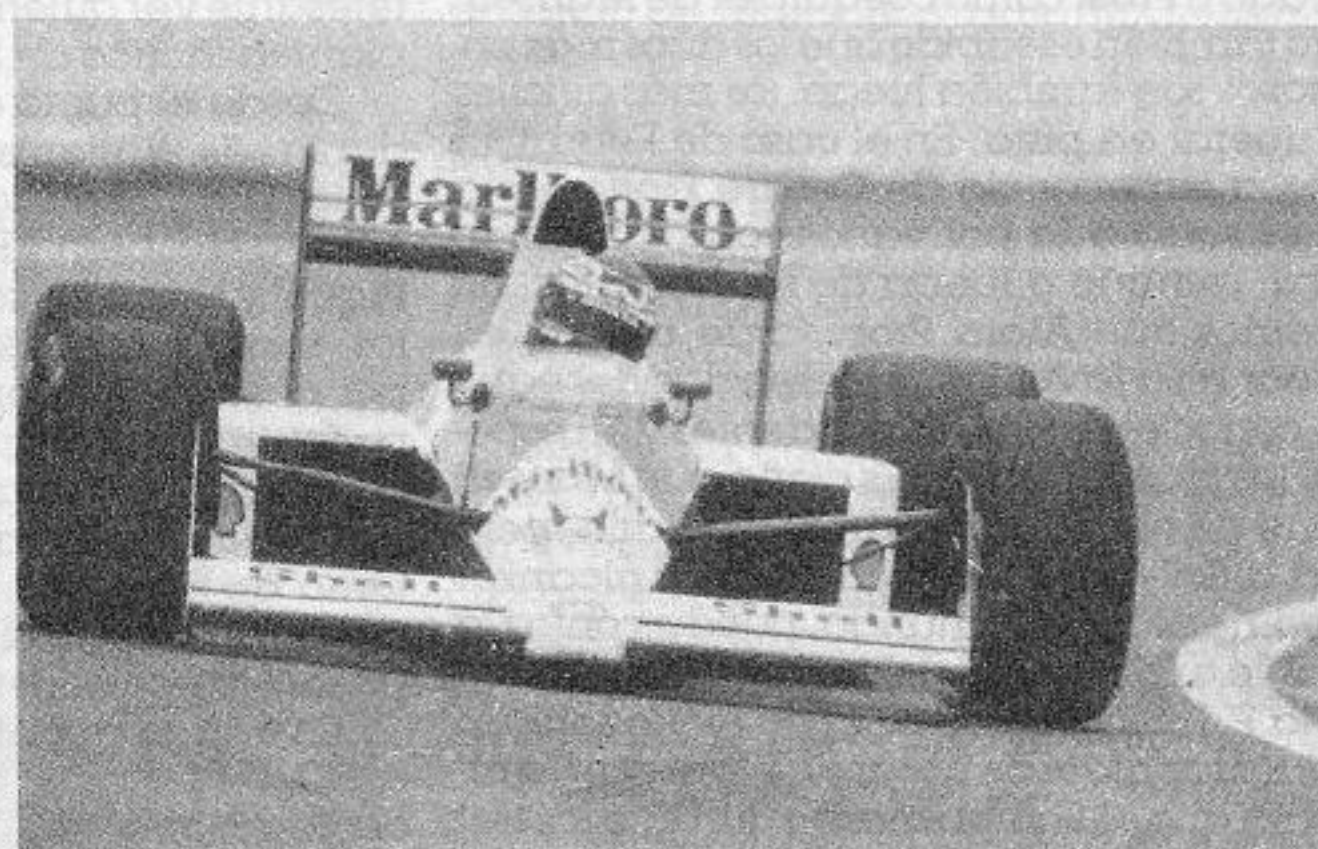
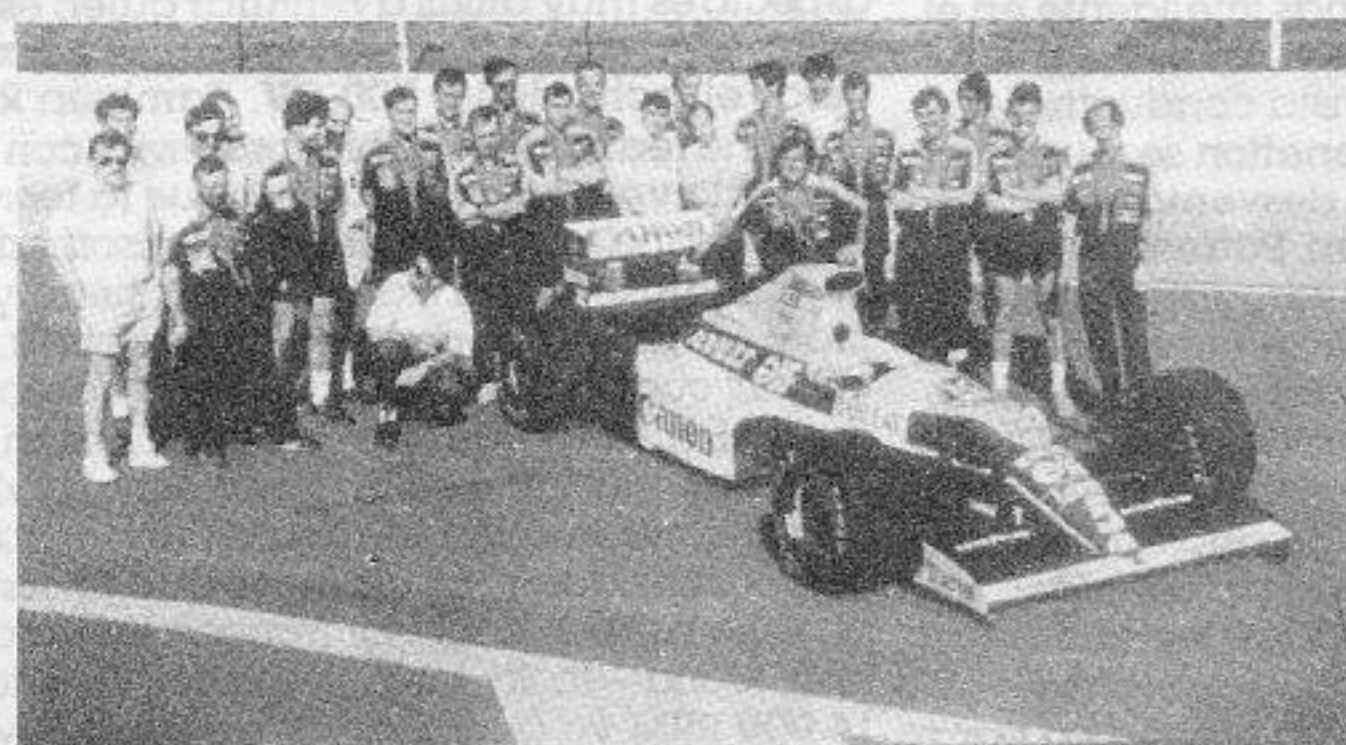


LOS CUATRO GRANDES



McLaren, Ferrari, Williams y Benetton son, a priori, los protagonistas principales de esta temporada; pero su confrontación será también la de Honda, Fiat, Renault y Ford dejando en el pasado a los equipos artesanales...

Por Néstor Palmetti



Izquierda arriba: Prost y Fiorio departiendo en boxes. El poderío de Ferrari estará respaldado por Fiat. **Izquierda centro:** El equipo Williams posa durante los ensayos de Estoril. Los motores Renault y la alta tecnología empleada por el team son sus cartas fuertes. **Izquierda abajo:** Nelson Piquet, primer piloto del Benetton-Ford. **Arriba:** Berger probó intensamente durante el receso. El nuevo auto fue modificado para contener su elevada temperatura.



Será un verdadero duelo de titanes este 41º Campeonato del Mundo de F. 1 que en pocos días más cobrará vida en Phoenix. Según los pronósticos, viviremos uno de los campeonatos más inciertos de los últimos tiempos, con un duelo 'cara a cara' entre cuatro grandes colosos de la industria automovilística mundial. El protagonismo, de **Fiat, Honda, Renault y Ford**, demuestran el gran cambio de filosofía que ha invadido a la F. 1 en estos últimos años.

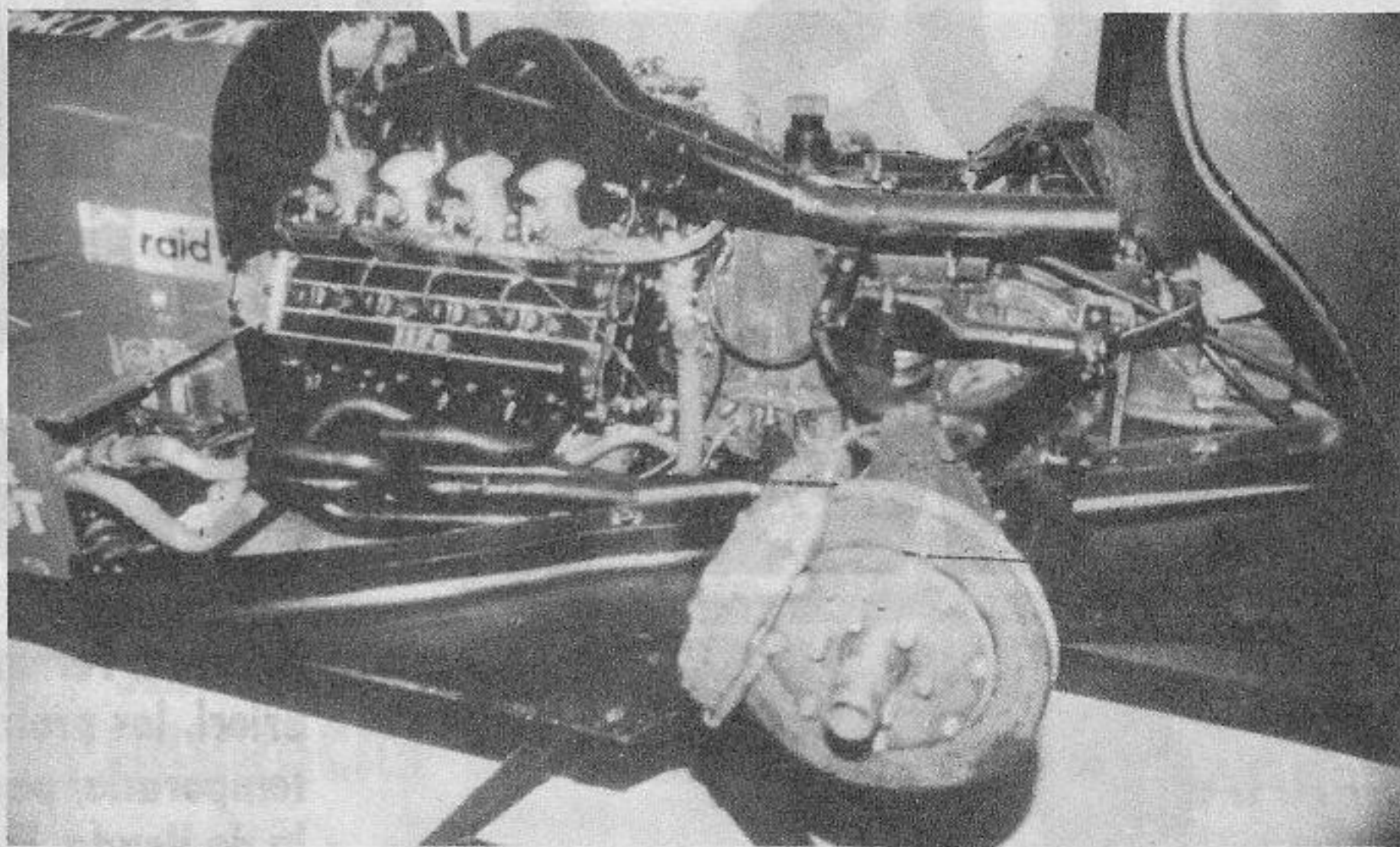
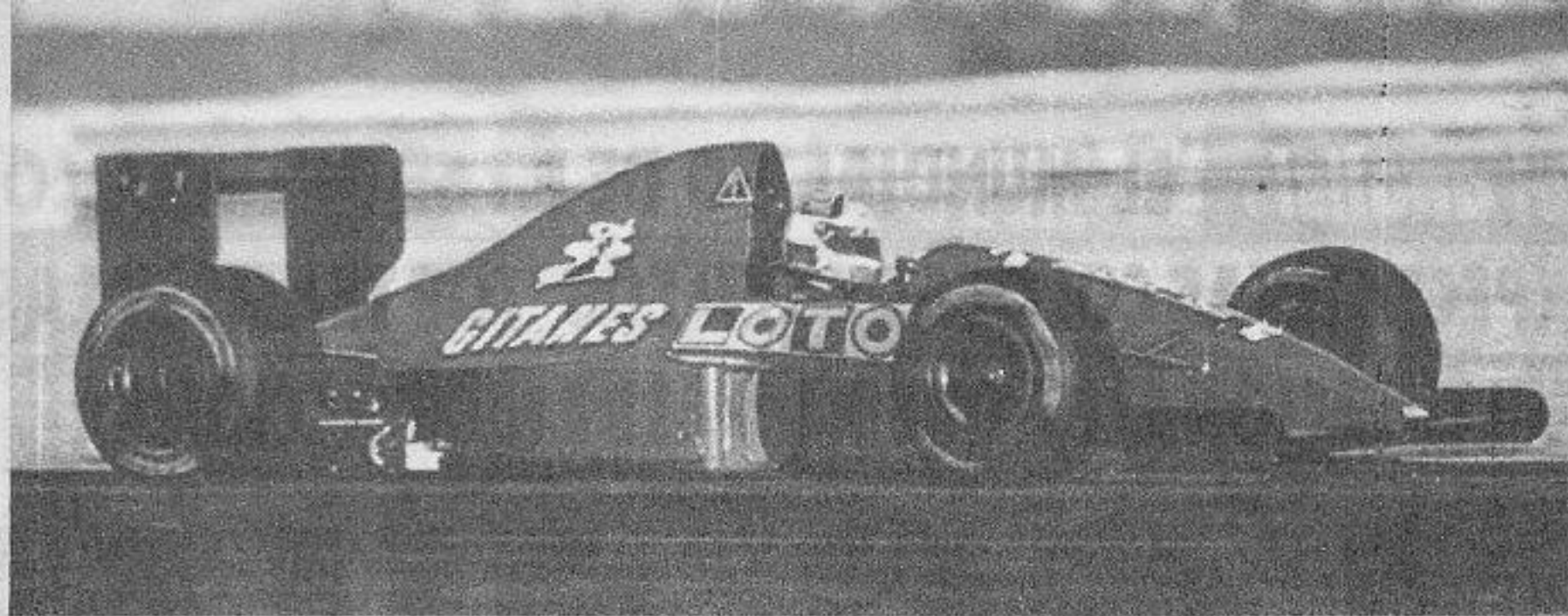
Las pequeñas estructuras artesanales han ido resignando el rol principal de los grandes complejos industriales. La flexibilidad y la fantasía de los ensambladores - otrora un punto de fuerza - hoy ya no cuenta. El éxito está del lado de los poderosos. De allí que **Ferrari, McLaren, Williams y Benetton** representan las organizaciones que mejor han sabido adaptarse para la F. 1 del nuevo decenio y sin duda alguna serán los protagonistas del apasionante duelo del '90.

Evidentemente, no es sencillo aventurar el vencedor de este desafío cruzado, pero lo cierto es que al menos McLaren no estará tan sola como en los recientes campeonatos. Los últimos movimientos del mercado de la F. 1 y las indicaciones emergentes de los test de pre-temporada, han mostrado que la competencia se ha movido en modo eficiente con el objetivo de interrumpir un monopolio que amenazó con perjudicar seriamente a la especialidad toda. Teniendo en cuenta que el próximo mundial será más que nunca un duelo de alto nivel, resulta interesante sondear cuál podrá ser el elemento determinante en el balance final. Pilotos, motores, proyectistas y presupuestos tendrán el rol protagónico en este desafío a cuatro caras que será el próximo torneo. Veamos rápidamente ítem por ítem con la esperanza de poder valorizar el potencial de los protagonistas.

PILOTOS

Sin duda que **Ferrari** parte en este aspecto con la dupla más fuerte, tras haber incorporado a **Prost** como coequipier de **Mansell**. Pero también es sabido que los dúos más poderosos son también luego, los más difíciles de operar en pista. En el caso de Ferrari, la escasa experiencia de **Cesare Fiorio** en la F. 1 es sindicada por varios como un punto débil, aunque a fuerza de ser honestos, no creemos que **Alain Prost** tarde mucho en volcar a su favor las preferencias del equipo, conociendo sus antecedentes y en especial los más recientes. Es cierto que **Mansell** viene de hacer una gran temporada, pero será difícil que su motivación por alcanzar el primer título del mundo, pueda contra la terrible experiencia del tres veces monarca de la F. 1. Sin duda que para Fiorio será un arduo trabajo el de tratar de mantener la armonía que el equipo mostró durante los test de pre-temporada.

En tanto la partida de Prost de **McLaren** parece clarificarles el panorama al brasileño **Ayrton Senna** y también a **Ron Dennis**. Si bien **Gerhard Berger** está frente a su "temporada de la verdad", nada parece impedir un año de revancha para el piloto sudamericano, quien iniciará el campeonato tratando de borrar en pista las secuelas del desgastante conflicto con la **FISA**. Berger,



en cambio, deberá jugar todas sus cartas para demostrar su real valor sobre el auto campeón del mundo. Sin haber entusiasmado en las fórmulas promocionales, el austríaco adquirió brillo tras doblegar a **Alboreto** cuando llegó a Ferrari. Pero el año pasado -por cierto condicionado por el impresionante accidente de Imola- no salió airoso de la confrontación con Mansell. Berger arriesga quedar opacado por el brasileño, aunque sobre la velocidad pura será interesante ver quién es más inteligente en el planteo táctico de los GG. PP.

Desde el punto de vista conductivo, las duplas de **Williams y Benetton** se muestran en los papeles en ligera desventaja con respecto a McLaren y Ferrari. **Patrese, Boutsen, Piquet y Nannini** -con diversidad de estímulos- seguramente se verán condicionados por el stress que originará el mantener el puesto en cada escuadra para el '91. De los cuatro, Patrese aparece como el más sólido y afiatado, mientras es una incógnita el retorno de Piquet al primer plano, más que nada por las posibilidades técnicas que pueda ofrecerle Benetton.

En tren de aventurar un pronóstico para el '90, nada mejor que tener en cuenta las declaraciones de **John Barnard** que días pasados, refiriéndose a Prost, dijo: "**Prost será el gran punto de fuerza de Ferrari, será Alain el auténtico 'turbo' que empujará a la escuadra en dirección a un suceso que no me parece nada lejano. Creo que los de McLaren aún no se han dado cuenta qué representaba Prost para el equipo. Aún no han entedido lo que será no tenerlo en sus filas y en cambio tenerlo en la vereda de enfrente**".

MOTORES

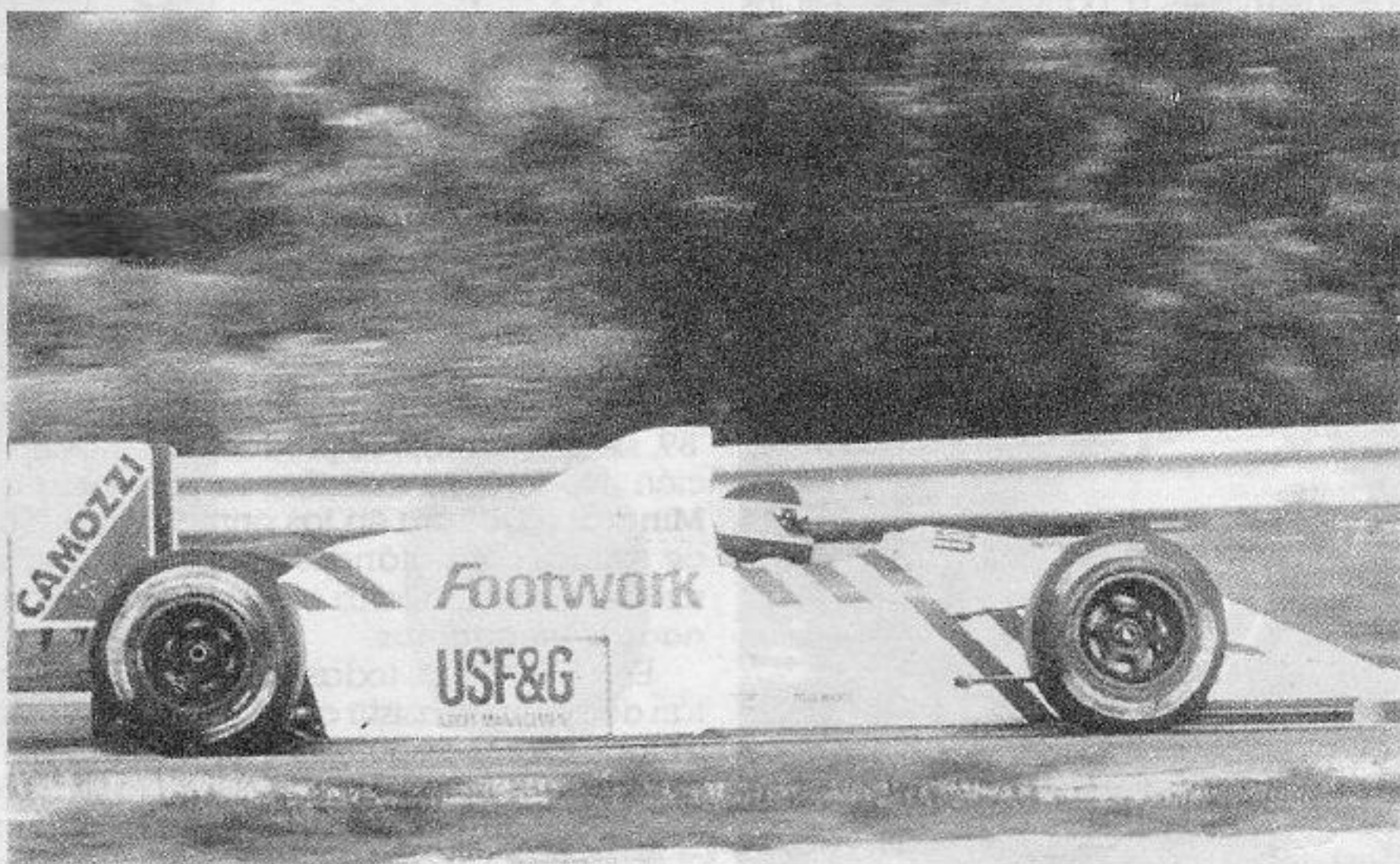
En este aspecto, tampoco **Ferrari** parece estar detrás de **Honda**. Los progresos de los técnicos italianos han permitido reducir -según el juicio de los pilotos- aquella ventaja de que disponían los japoneses, sobre todo en la erogación de la potencia. Aunque sin mostrar todas las cartas en los test invernales, también los japoneses han continuado su metódico trabajo y en definitiva en este aspecto es muy difícil aventurar quien está delante en esta desesperada carrera por superar el techo de los **700 CV**. También **Renault** ha realizado notables progresos con la segunda versión del V10, aunque la teoría sigue estando de parte de los defensores del **12 cilindros**. No en vano Honda tiene ya pronto un impulsor con esta arquitectura, a utilizar cuando las circunstancias lo obliguen. Sin embargo, las prestaciones que **Williams** consiguió en Estoril en simulación de GP, confrontadas con las de Ferrari, obligan a considerar las chances que en este aspecto tiene el impulsor francés. Fuera de esta lucha -en la cual la barrera de las **14.000 RPM** ya quedó atrás- aparece el V8 de Ford, que pese a las evoluciones en electrónica, lleva consigo el handicap de la arquitectura que le impide alcanzar mayores regímenes de rotación. Por ello, en EE. UU. están trabajando aceleradamente sobre el V12 en base al cual Barnard está proyectando su nueva "criatura".

PROYECTISTAS

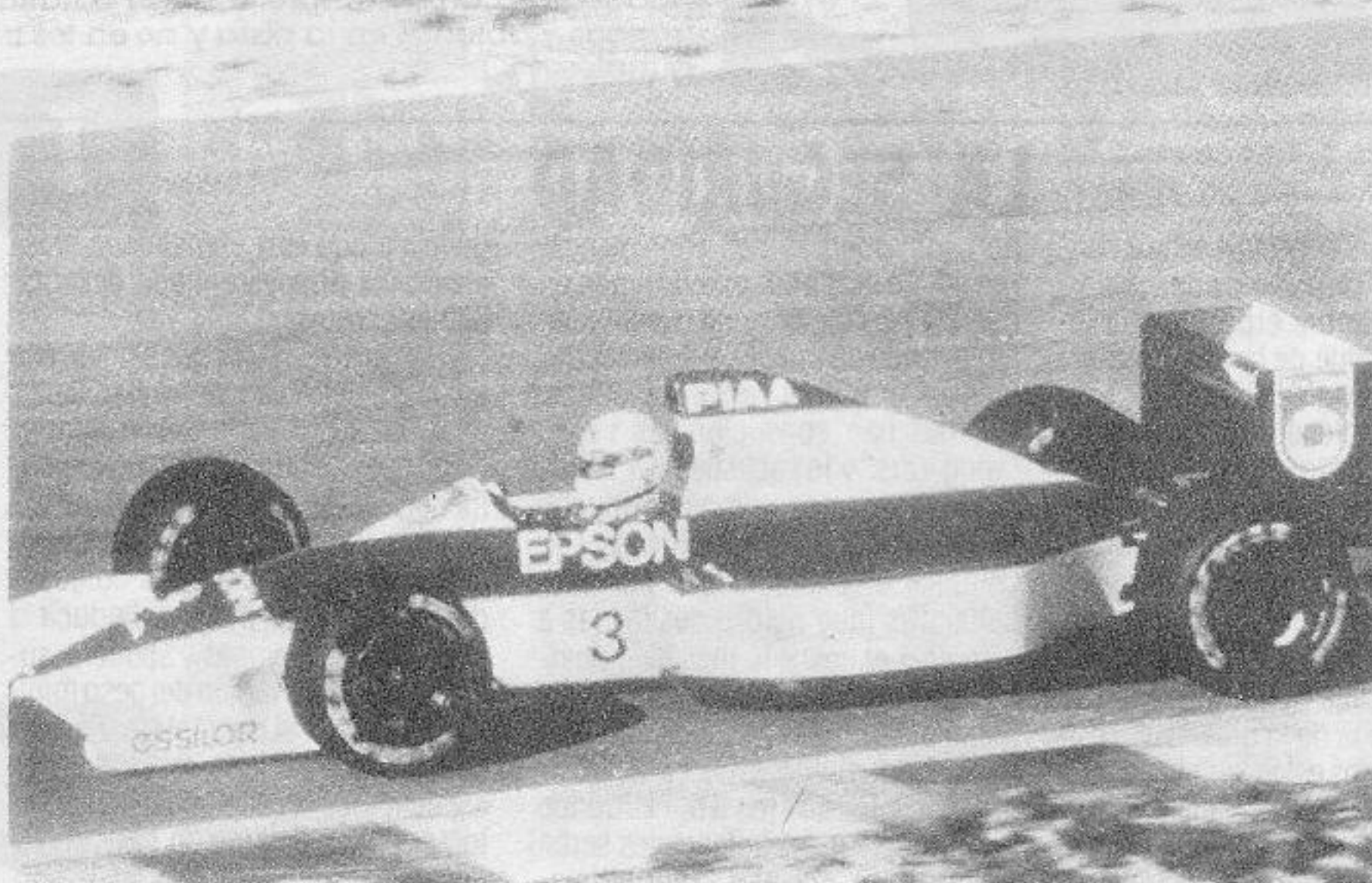
Este ha sido el sector donde se han visto cambios notables a fines del '89. Benetton se ha asegurado el concurso de **John Barnard**,



5



6



El Ligier fue modificado. El equipo trata de mejorar para conseguir un motor oficial próximamente. 2. Parte trasera del Life. En primer plano el disco de freno de carbono. En los últimos tests cambió los radiadores y agregó una toma dinámica central superior. 3. Descanso durante las pruebas. Conversan Dalmás, Larini y Tarquini (este vestido con campera Ligier). 4. Mientras Donnelly se mantiene dentro del habitáculo, lo asisten dos técnicos de Lotus y su propio coequipier, Derek Warwick (a la izquierda). 5. El Arrows cambió su decoración. En 1991 recibirá el nuevo motor Porsche. En la toma, conduce Alboreto. 6. Satoru Nakajima sobre el Tyrrell 018 con nueva decoración. El japonés sufrió un violentísimo despiste en Jerez al desprenderse el alerón trasero.

pero los resultados de este "matrimonio" recién podrán advertirse en el '91 dada la reorganización que debe realizar la escuadra anglo-italiana y la imposibilidad de contar rápidamente con un motor acorde. Ferrari, por su parte, tras haber cerrado el traumático capítulo Barnard, ha optado por la política de la cooperativa técnica, sin primeras figuras. Sin embargo **Scalabroni** (chasis) y **Nichols** (pista) darán seguramente más satisfacciones que el anterior responsable absoluto de Maranello, garantizando además la generación de una verdadera escuela que desde hace tiempo no existía en la escuadra.

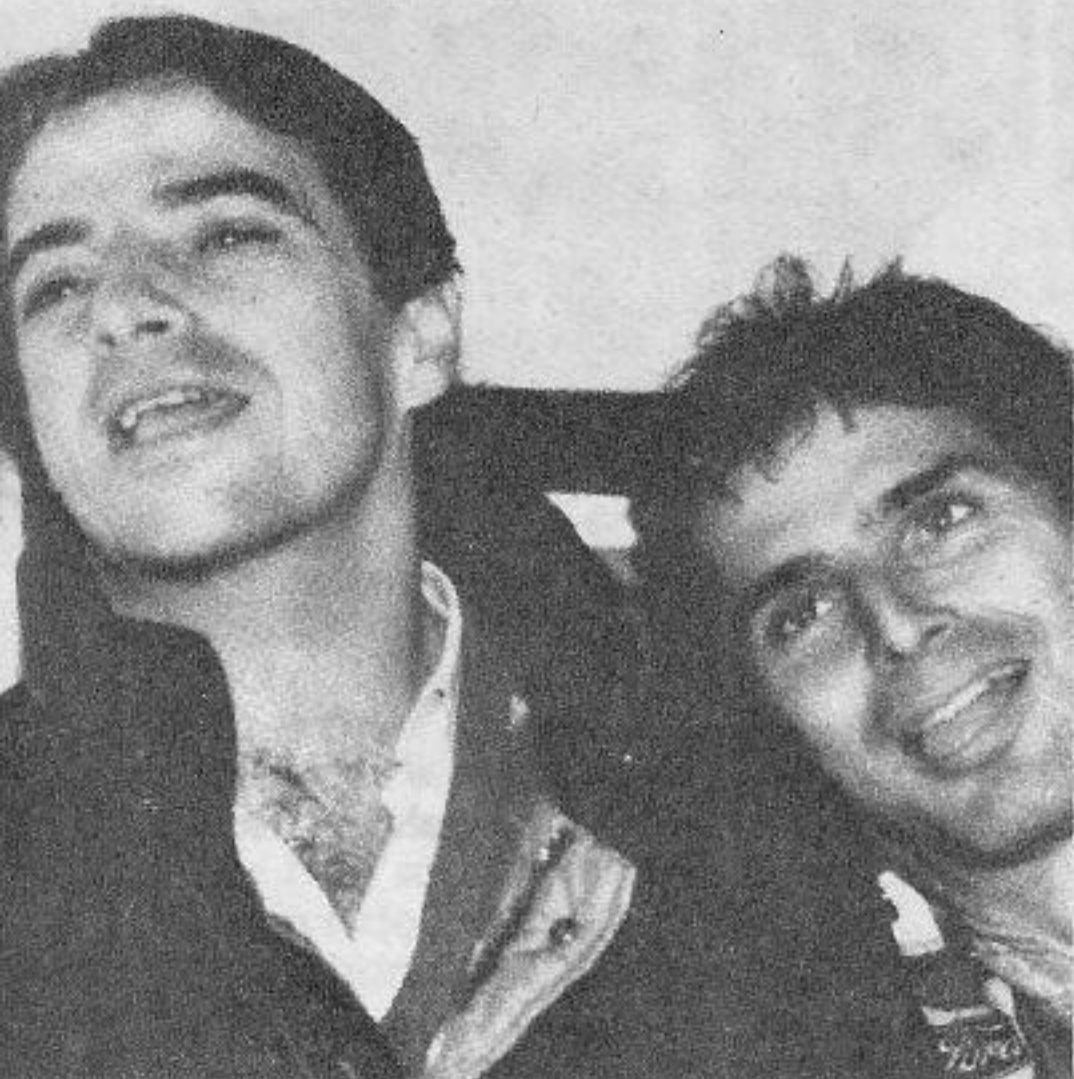
Williams y McLaren, en tanto, aparecen en los pronósticos como las más debilitadas desde este punto de vista, ya que tras varias fugas de importancia, ambas estructuras técnicas necesitarán nuevos valores.

Oatley ha quedado como responsable en McLaren, no habiendo sido su proyecto del '89 ciertamente uno de los mejores autos de la marca en los últimos tiempos. Con Murray en el proyecto del auto de Gran Turismo y **Nichols** pasado a Ferrari, será Oatley el responsable del coche '90.

Patrick Head, por su parte, continuará llevando adelante los destinos técnicos de Williams, jugando la carta de las suspensiones activas y esperando no repetir los errores -no sólo tácticos- del año pasado.

PRESUPUESTOS

Por último, a nivel económico ninguna de las grandes fábricas escatimará esfuerzos, ya que están en juego los prestigios de las respectivas marcas. Así está ocurriendo en **Ferrari** si se tiene en cuenta la construc-



ción de casi 100 motores para la temporada '90 y la utilización de toda la estructura experimental del Grupo Fiat. Con más de 300 personas afectadas al programa de Maranello y casi 200 en Woking que siguen los chasis **McLaren** -a quienes debe adicionarse la plantilla de Honda para los motores- se aprecia claramente la magnitud de este fuego cruzado entre colosos, quedando en segundo plano -si así pueden ser consideradas- estructuras como las de **Williams y Benetton** con más de un centenar de personas "full-time", excluidos siempre los "motoristas" que alinean **Renault y Ford** respectivamente.


En conclusión, entre los "cuatro grandes" de la F-1 nos aventuramos a pronosticar un gran año de Ferrari. Con un staff renovado y potenciado a todos los niveles, con mucha motivación y con un gran campeón como Prost, finalmente para el Cavallino el título no parece una utopía. Por supuesto que McLaren -y sobre todo Honda- seguirán siendo los rivales a batir, pues pese a los contratiempos ya en el '89 la escuadra de

Ron Dennis ratificó su superioridad, debida en gran parte al motor nipón; de todas formas este año será más difícil para el equipo campeón por el crecimiento de sus rivales. En el duelo McLaren-Ferrari seguramente Williams intentará convertirse en el tercero en discordia, naturalmente con mayores chances que Benetton.

EL RESTO

Por cierto que el Mundial '90 no será sólo integrado por los cuatro top-teams. Varios equipos intentarán pugnar por llegar al vértice -pese a los menores recursos disponibles-, haciendo en cambio uso de elementos favorables. Es el caso de **Lotus**, que ahora con un motor competitivo puede realmente aspirar a reverdecer viejos laureles, llegando al menos al podio. La confiabilidad y prestación del **Lamborghini** pueden ser definitivas, con la condición de que se resuelvan los problemas de compatibilidad denunciados en las primeras pruebas. Otros dos equipos que intentarán hacer un buen campeonato serán **Tyrrell y Arrows**, mientras esperan los motores **Honda y Porsche** para el '91, con los cuales podrán saltar al primer pelotón.

Párrafo aparte para los usuarios **Pirelli**, que gracias a los asombrosos resultados logrados por los técnicos italianos, podrán disponer de una verdadera ventaja con los neumáticos. A la espera de equipar al menos un "top-team" en el '91, la casa milanesa mejorará seguramente lo ya bueno del '89, siendo temible su producto de clasificación. No será de extrañar la presencia de **Minardi o Dallara** en las primeras filas de salida, constatándose también progresos de la casa italiana en el producto destinado a las carreras.

En conclusión, todas las condiciones están dadas para asistir a un campeonato del mundo de F. 1 disputado y de incierta definición. El fantasma Honda -siempre temible por cierto- parece este año tener rivales en condiciones de darle lucha. En los pilotos, las motivaciones sobran. Lo único deseable es que la administración deportiva no se interponga en este gran duelo que se iniciará el próximo domingo 11 en Arizona. El desenlace del torneo pasado está aún tristemente presente en la memoria de los aficionados que, como siempre, desean batallas francas y abiertas en la pista y no en los tribunales. 

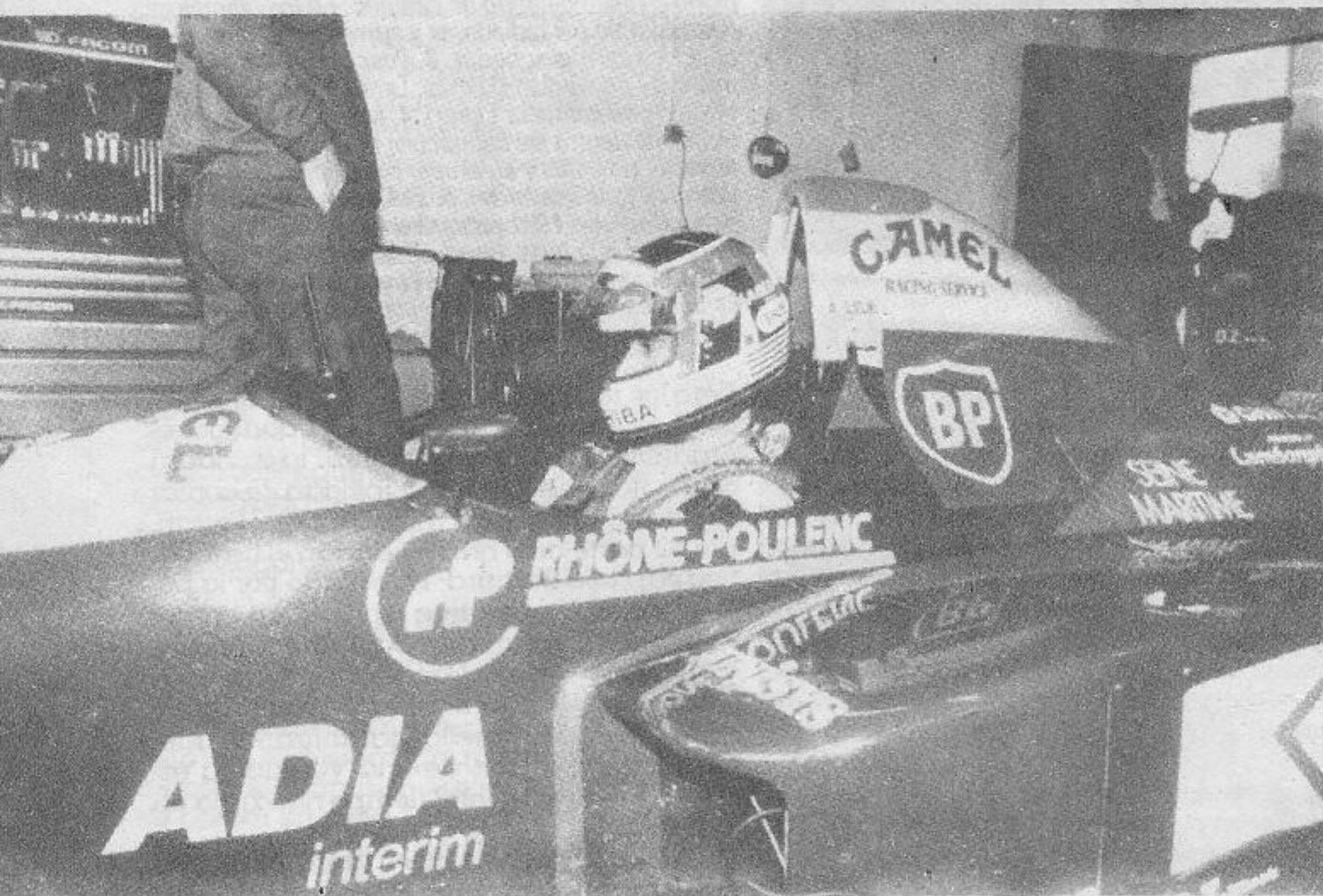


Foto menor: Alessandro Nannini y Nelson Piquet haciéndose los graciosos durante una sesión de ensayos del equipo Benetton.

El italiano, vestido normalmente en la toma, no tuvo gran trabajo durante las pruebas, que estuvieron protagonizadas principalmente por el brasileño. Foto mayor: El japonés Aguri Suzuki espera largar su primer GG. PP. en 1990 con este Lola-Lamborghini. Luego de los innumerables problemas del motor Yamaha -montado en el Zakspeed- el año pasado, en esta temporada que se inicia, el oriental tendrá más HP que nunca bajo su pie derecho.

LA SEGURIDAD

Será éste un aspecto a seguir con atención en el próximo campeonato. Como de costumbre, el progreso de la técnica va delante de la tutela reglamentaria del nivel de seguridad. Las increíbles velocidades en curva que están alcanzando los nuevos coches y las suspensiones con control electrónico, han sido dos aspectos preocupantes que dejaron ya huellas tangibles en los test invernales. Los actuales F. 1 están ya ejerciendo en curva valores de empuje lateral superiores a 5 veces la fuerza de la gravedad, con lo cual los pilotos están siendo sometidos a exigencias nunca antes vistas y que terminan repercutiendo en las prestaciones y en los resultados de-

portivos, además del consiguiente riesgo. Se está arribando al límite en que los pilotos, por una cuestión de límite físico no pueden extraer toda la prestación que el coche les ofrece. Quienes han conducido los viejos "wing-cars" y los actuales F. 1, coinciden en que estos últimos son mucho más extenuantes y difíciles de conducir, hecho agravado por suspensiones muy rígidas destinadas a mantener el coche lo más bajo posible en todas las circunstancias. La preparación física pasará a tener un papel fundamental en las prestaciones, sobre todo en los GG. PP. donde las consecuencias potenciales serán más trágicas. Además, la terrible exi-

gencia a que está sometida la masa encefálica, promete entregar desagradables sorpresas.

También las suspensiones con control electrónico se revelan causa de serios accidentes, aún en equipos "top" que desde hace tiempo experimentan el sistema. Realmente la FISA deberá definir rápidamente las futuras reglas técnicas, para evitar costosos desarrollos ya en marcha. Reducir la superficie de alerones y spoilers, sumados a una elevación del peso mínimo y un sistema para retornar a suspensiones con cierto recorrido, son aspectos que la Federación debería ya tomar en consideración para prever desgracias futuras.

CON MUCHOS CAMBIOS EN CUANTO A EQUIPOS, PILOTOS, MOTORES, DIRIGENTES DEPORTIVOS Y TECNICOS, EL TORNEO MAXIMO MUNDIAL ESTA A PUNTO DE COMENZAR. EN ESTE INFORME, TODOS SUS PROTAGONISTAS



F1 GUIA TOTAL '90



1

FERRARI

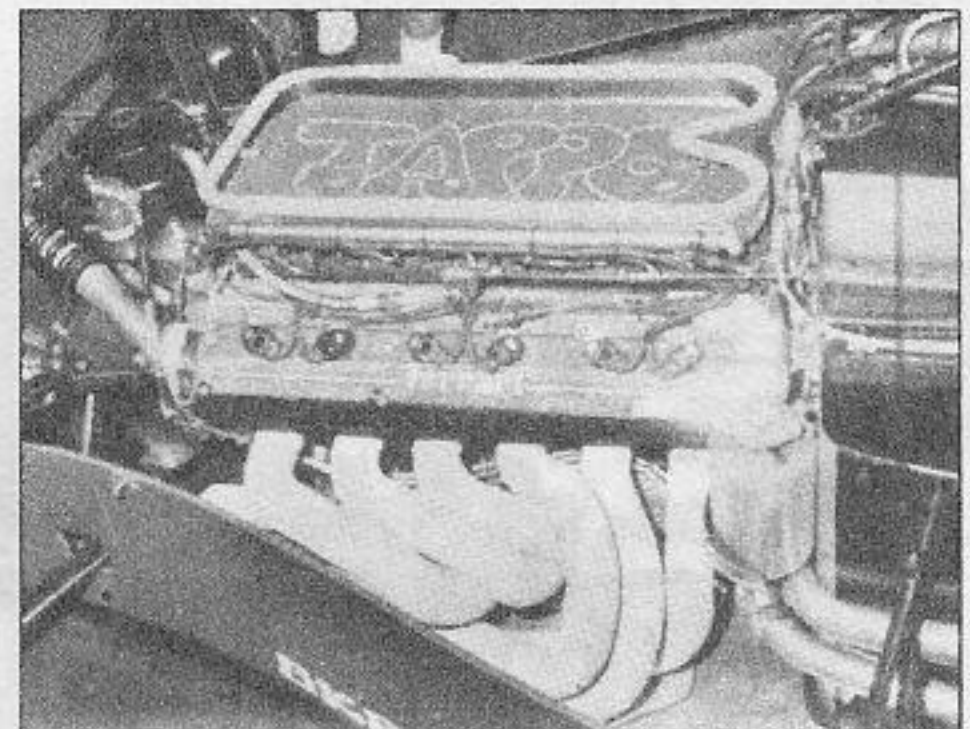
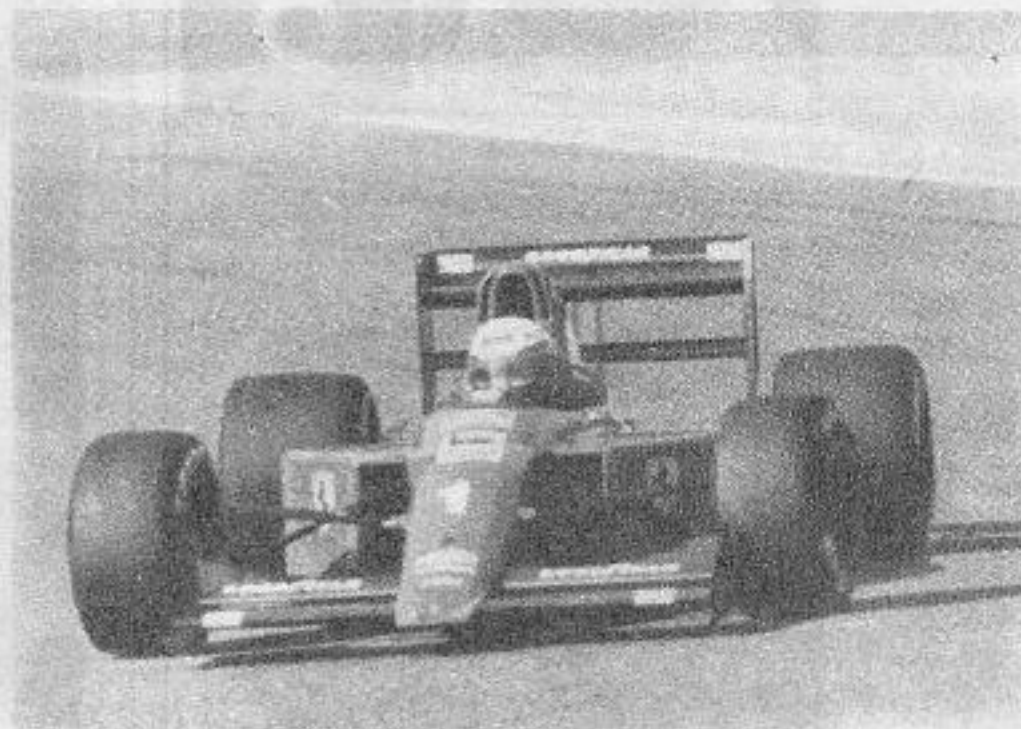
Dirección: Scuderia Ferrari, Cassella Postale 589, CP 41100, Modena, Italia.
Debut en F.1: Mónaco 1950.
Modelo: F. 1/90.
Motor: Ferrari 1/12.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Cesare Fiorio.
Director Deportivo: Cesare Fiorio.
Director Técnico: Pierguido Castelli.

1.- Alain Prost: Francés. Nació en Saint-Chamond el 24-2-55. Debutó en F. 1 en el G.P. de Argentina '80 con McLaren. Disputó 153 GGPP; ganó 39 (récord absoluto); 20 pole positions; 30 récords de vuelta. Campeón Europeo de F-3 en 1979, Campeón Mundial de F. 1 en 1985, 1986 y 1989, y Subcampeón Mundial 1988.
2.- Nigel Mansell: Inglés. Nació en Upton-on-Seven el 8-8-53. Debutó en F. 1 en el G.P. de Austria '80 con Lotus-Cosworth. Corrió 133 GGPP; ganó 15; 12 pole positions; 11 ré-

cords de vuelta. Subcampeón Mundial de F. 1 en 1986 y 1987.
Situación: ¿Será un presagio el número 1 que llevará este año el coche de Prost? Lo cierto es que el team italiano parte en este 1990 al menos a la par de McLaren. Potenciado en todos los aspectos y con mucha motivación, son los argumentos del Cavallino. Además, el arribo de Prost -secundado en pista por Steve Nichols- es una de las cartas de victoria más importantes del team.

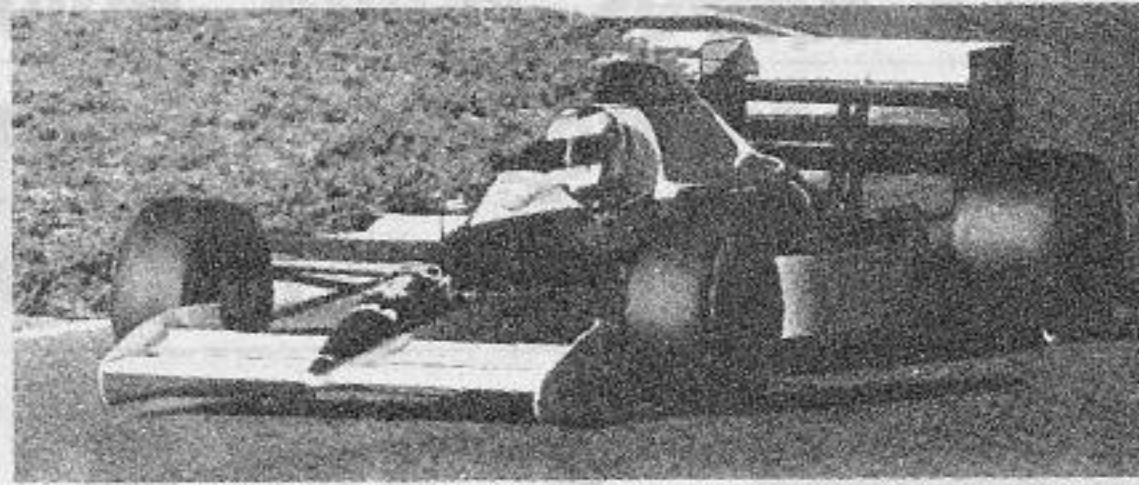


2



Tyrrell

3



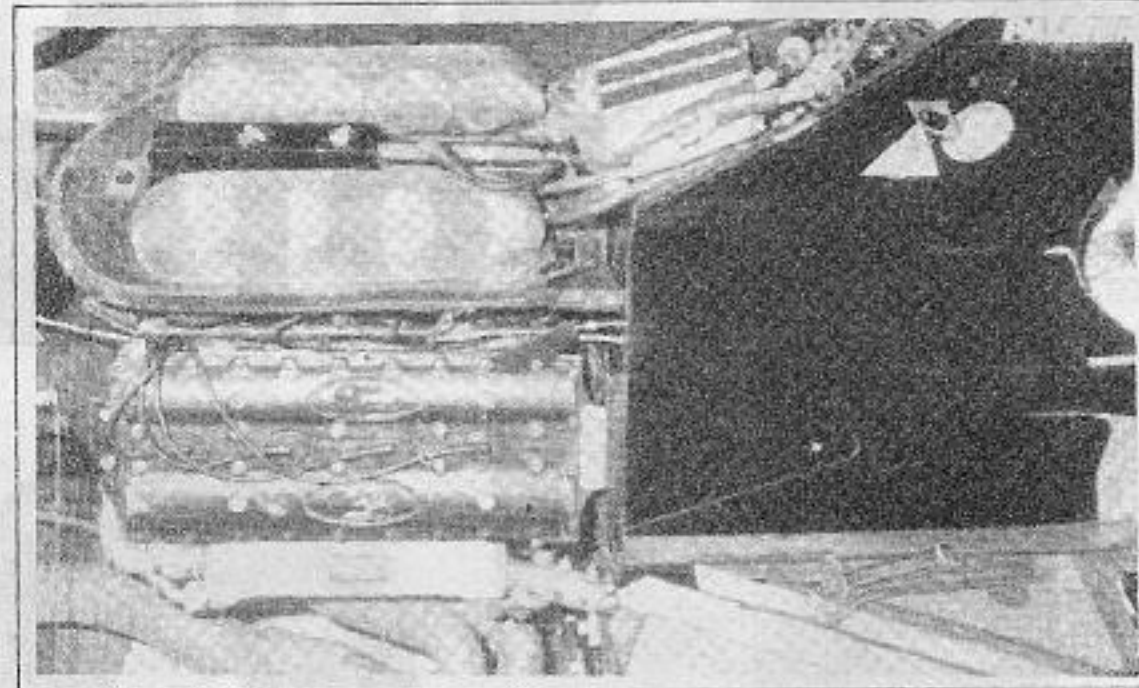
Dirección: Tyrrel Racing Organisation Ltd. Long Beach. Ockham, Woking, Surrey. Gu23 6 PE. Great Britain.
Debut en F. 1: Canadá 1970.
Modelo: 018, luego 019.
Motor: Cosworth V8.
Neumáticos: Pirelli
Director General: Ken Tyrrel.
Director Deportivo: Juan Villadelprat.
Director Técnico: Harvey Postlethwaite.

3.- Satoru Nakajima.- Japonés. Nació en Okazaki el 23-2-53. Debutó en F. 1 en el G.P. de Brasil '87 con Lotus. Disputó 43 GGPP; 1 récord de vuelta.

4.- Jean Alesi.- Francés. Nació en Avignon el 11-6-64. Debutó en F. 1 en el GP de Francia '89 con Tyrrell- Cosworth en lugar de Michele Alboreto. Corrió 8 GGPP.

Situación: Afirado y potenciado, el equipo inglés se apresta a mejorar lo ya bueno del '89, mientras llega el motor Honda. Seguramente volverá a ser la mejor escuadra entre las que no disponen de motores oficiales. La incorporación de patrocinantes permitirá mayores desarrollos e incrementos de estructura. Para Alesi promete ser un buen año en el cual consolidarse como futuro campeón.

4



Dirección: Williams Grand Prix Engineering, Basil Hill Road, Didcot, Oxon. Great Britain.

Debut en F. 1: Argentina 1975.

Modelo: FW 13.

Motor: Renault. RS 2. V 10.

Neumáticos: Goodyear.
Director General: Frank Williams.

Director Deportivo: Mike Cane.

Director Técnico: Patrick Head.

5.- Thierry Boutsen: Belga. Nació en Bruselas el 13-7-57. Debutó en F. 1 en Bélgica '83 con Arrows. Disputó 105 GGPP; ganó 2.

6.- Riccardo Patrese: Ita-

liano. Nació en Padova el 17-4-54. Debutó en F. 1 en Mónaco '77. Con Shadow-Cosworth. Disputó 192 GGPP; ganó 2; 3 pole position, 4 récords de vuelta. Campeón mundial de kart 1974, campeón europeo de F 3 en 1976.

Situación: Persistente en la solución del diez cilindros, Renault juega sus cartas a la nueva versión de su motor. Arma del equipo es su consolidación y el no haber sufrido grandes variantes y que ha trabajado sin interrupciones sobre el coche del '90. El desarrollo paralelo de las suspensiones activas tal vez sea un as en la manga.

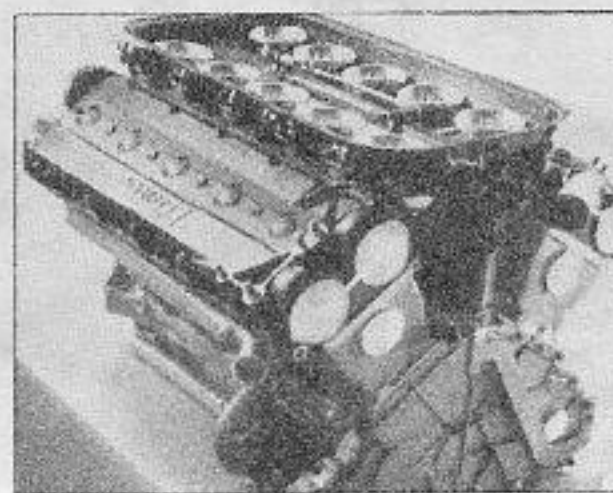
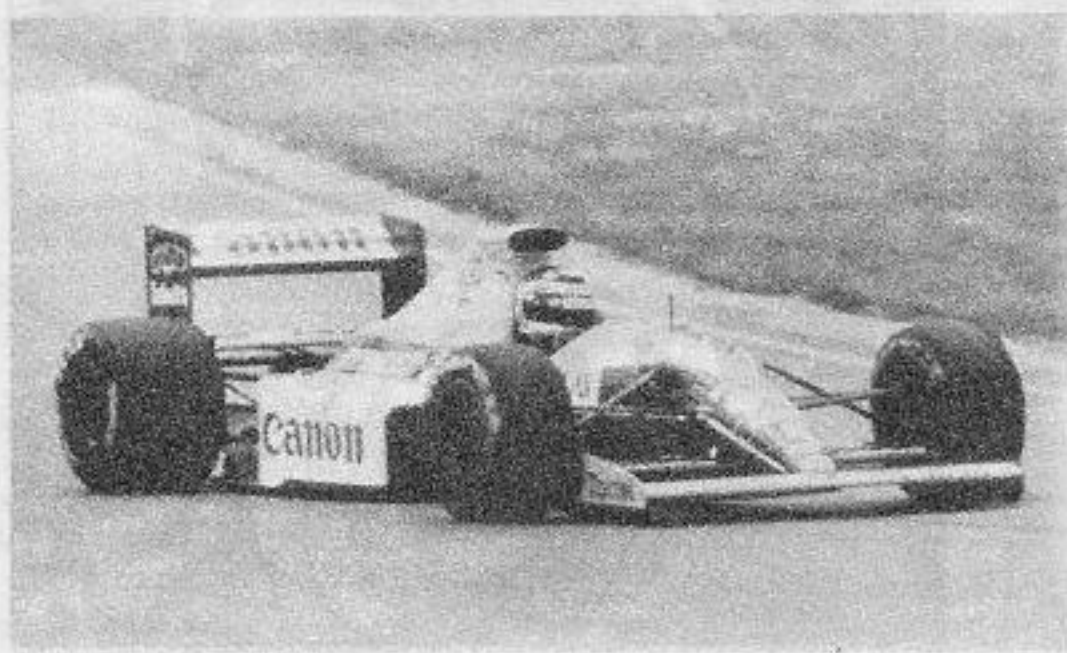
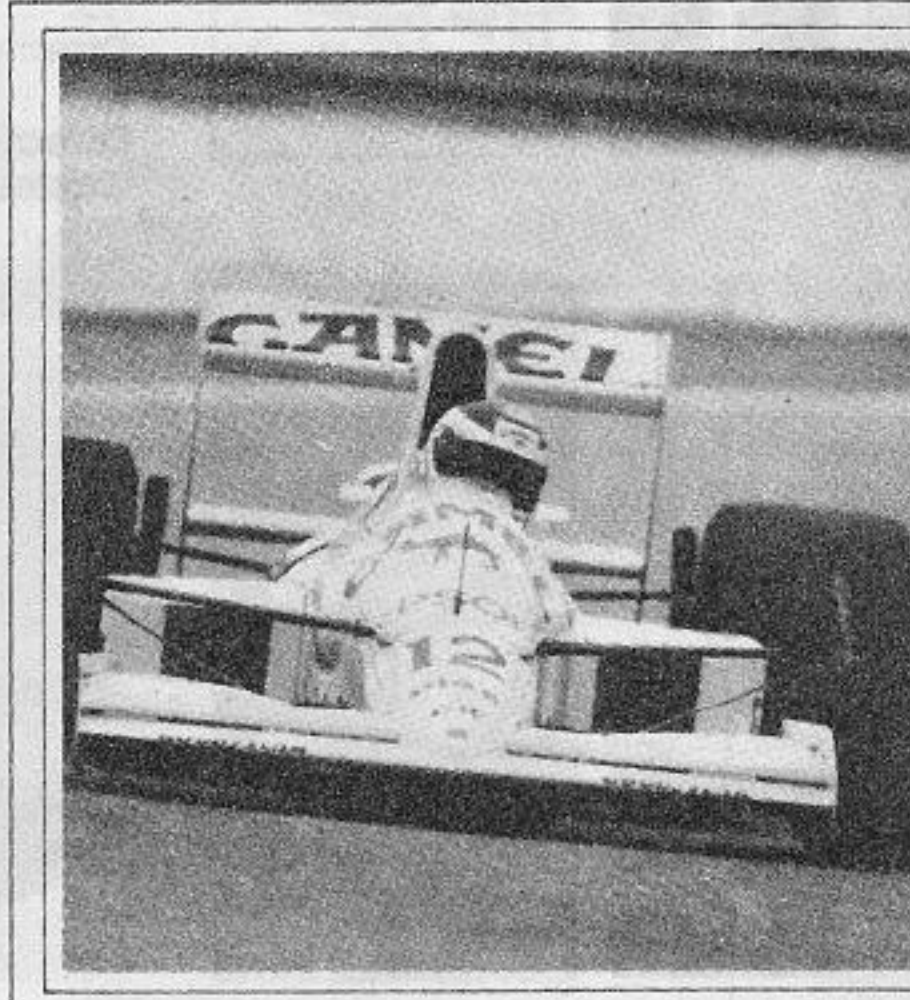
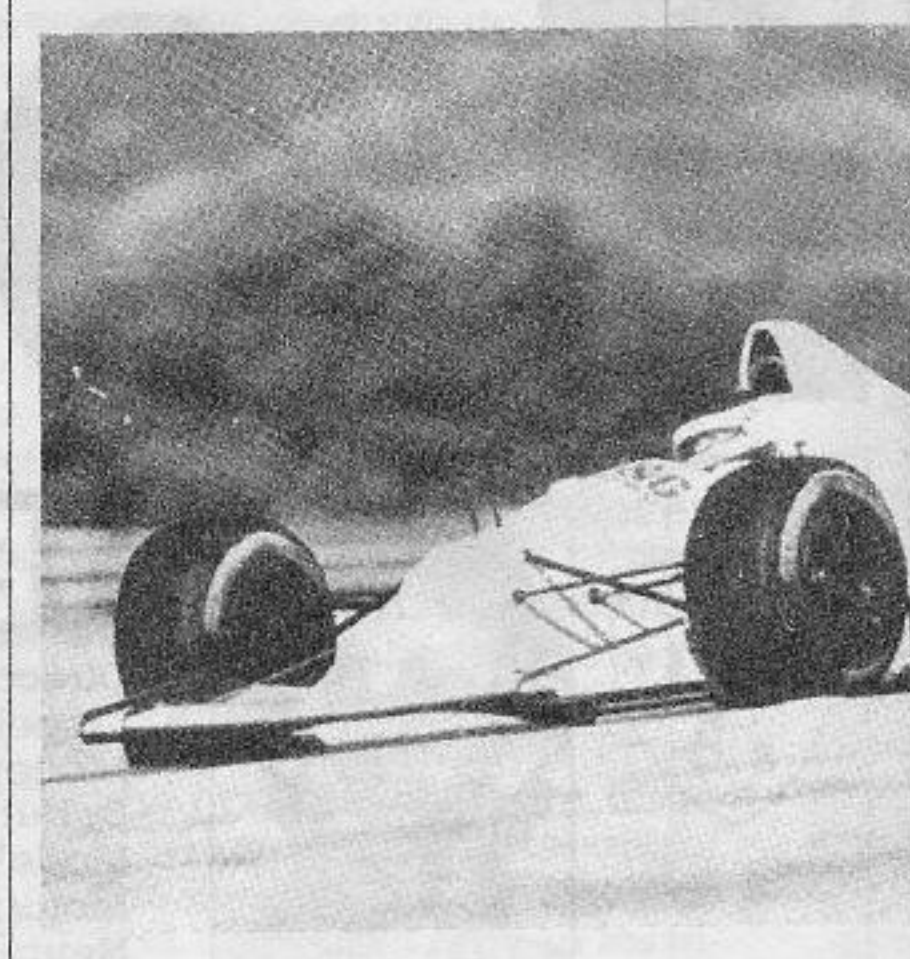
W WILLIAMS



5



6

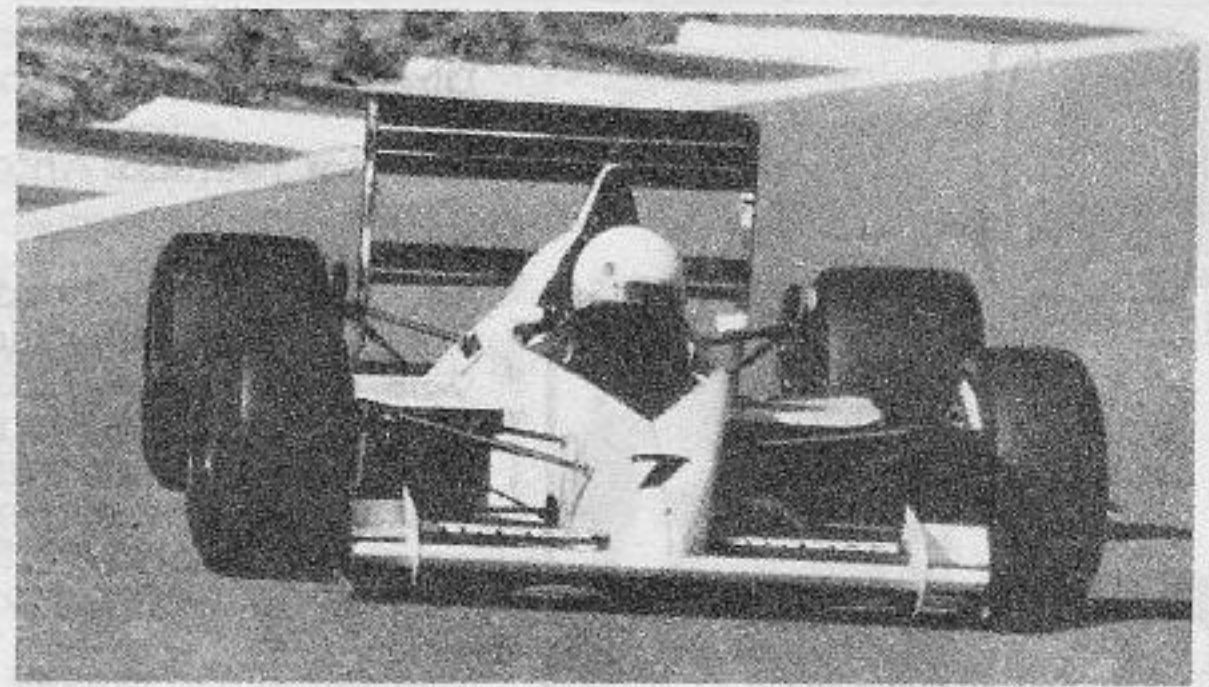
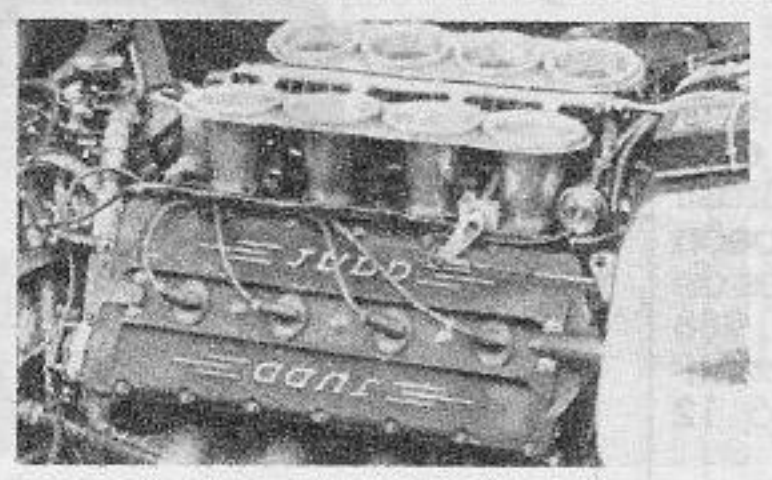




7



BRABHAM



7.- Gregor Foitek: Suizo. Nació en Zurich el 27-3-65. Campeón suizo de F-Ford 2000 en 1985 y de F-3 Suiza en 1986. Participó en 1989 con Eurobrun en 11 oportunidades y con Rial en una, no pudiendo pasar en diez ocasiones la etapa preclasificatoria, y en las dos restantes, la clasificación.

8.- Stefano Modena: Italiano. Nació en S. Próspero (Modena) el 12-5-63. Debutó en F 1 en Australia '87 con Brabham-

BMW. Disputó 26 GGPP.
Situación: Después de un buen '89, el '90 se presenta lleno de incertidumbres para el renacido team británico. Los problemas legales amenazan con asfixiar a la escuadra que aún no ve claro el horizonte. Tienen en construcción un nuevo coche con el motor Judd "angosto" y la caja transversal promete mejorar lo hecho el año pasado, pero todo dependerá de la resolución de la situación judicial.

8



Dirección: Brabham Motor Racing Developments, LTD. Roebuck House, Cox Lane, Cheshington, Surrey, KT9 1DG, Great Britain.
Debut en Fórmula 1: Alemania 1962.
Modelo: BT 59.
Motor: Judd V8 a 75°.
Neumáticos: Pirelli.
Dirección General: Romeo Costole.
Director Deportivo: Mike Earle.

Dirección: Arrows Racing Team Ltd. 39, Barton Road, Water Eaton, Industrial State, Bletchley, Milton Keynes, Bucks MK2 3HV, Great Britain.

Debut en F. 1: Brasil 1978.

Modelo: A-11B.

Motor: Cosworth V8.

Neumáticos: Goodyear.

Dirección General: John Wickham-Jackie Oliver.

Director Deportivo: Alan Rees.

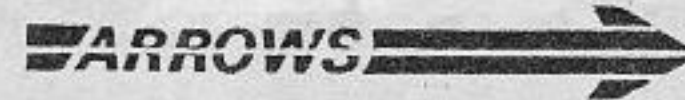
Director Técnico: Paul Stewart.

9.- Michele Alboreto: Italiano. Nació en Milán el 23-12-56. Debutó en F. 1 en San Marino con Tyrrell. Disputó 131 GGPP; ganó 5; 2 pole position, 3 récords.

10.- Alex Caffi: Italiano. Nació en Rovato, Brescia, el 19-3-64. Debutó

en Italia '86 en lugar de Berg, con Osella. Comió 44 GGPP. Subcampeón '83 de Fórmula Abarth, ganador de la Copa de Europa de F-3 en 1985.

Situación: El ingreso de los japoneses de Footwork en la propiedad del team será el punto de partida del relanzamiento del team inglés. La firma del contrato con Porsche para el '91 es otro elemento que consolidará el paso del equipo al selecto grupo de los "Top-Teams". Misión del '90 será mejorar aún las prestaciones del '89 y desarrollar el nuevo coche con el 12 cilindros alemán.



9



10



Dirección: Team Lotus, Wymondham, Norfolk NR18 9 RS, Great Britain.

Debut en F. 1: Mónaco 1958.

Modelo: 102.

Motor: Lamborghini V 12.

Neumáticos: Goodyear.

Director General: Tony Rudd.

Director Deportivo: John Mainwaring.

Director Técnico: Frank Dernie.

11.- Derek Warwick: Inglés. Nació en Alresford el 27-8-58. Debutó en F. 1 en Las Vegas '81 con Toleman. Disputó 115 GGPP, 2 récords de vuelta.

12.- Martin Donnelly: Irlandés. Nació en Belfast el 26-3-64. Debutó en F. 1 en el GP de Francia '90 con Arrows. Comió 1 GP.

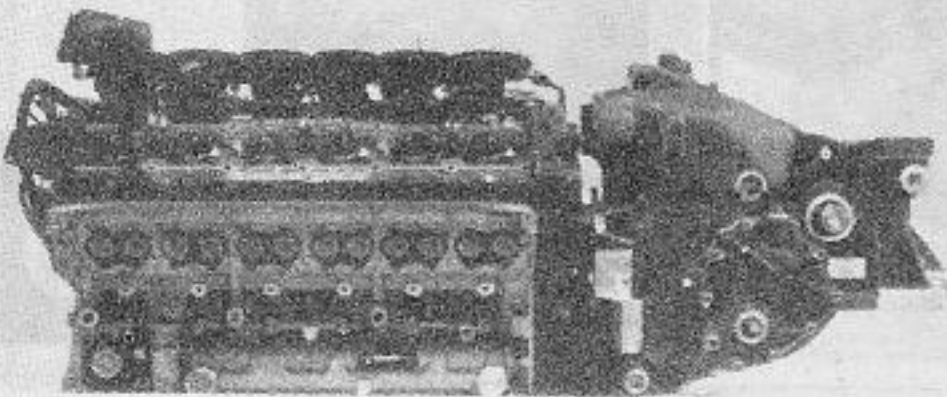
Situación: La falta de potencia era la justificación de las mediocres prestaciones del equipo. Ahora, con los motores Lamborghini -confiables y potentes hacia el final del '89- las posibilidades son nuevas para Lotus, solucionados los problemas de adaptación que denunciaron los tests invernales. Conducivamente todo quedará en la espalda del experimentado Warwick.



11



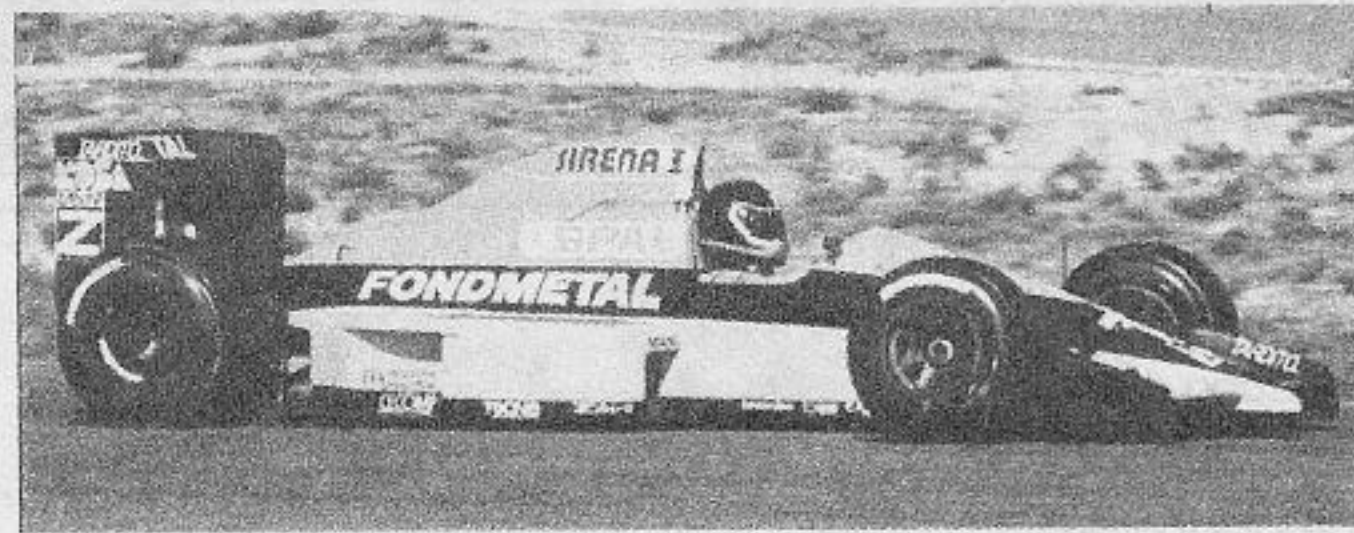
12





14

Dirección: Osella Squadra Corse. Via di Brandizzo 245. CP 10088 Volpiano (Torino) Italia.
Debut en F. 1: Sudáfrica 1971.
Modelo: FAlm
Motor: Cosworth 1/8.
Neumáticos: Pirelli.
Director General: Gabriele Ru-



mi.
Director Deportivo: Enzo Osella.
Director Técnico: Antonio Tomani.

14.- Olivier Grouillard: Francés. Nació en Frenoy-lez-Compiègne el 2-9-58. Debutó en F. 1 en Brasil '89 con Ligier. Subcampeón en el campeonato francés de F-3, y subcampeón en 1988 en el Campeonato Intercontinental de F-3000. Corrió 12 GGPP.

Situación: La nueva propiedad del equipo parece moverse en la justa dirección. Concentrando los esfuerzos sobre un solo coche, el team de Volpiano promete mejores resultados en el '90, llegando a los puntos. Al estar calzado con gomas Pirelli, no debería tener problemas en la preclasificación, mientras que la nueva adquisición, Olivier Grouillard, parece estar perfectamente afiatada a la escudra.



LEYTON HOUSE FORMULA ONE



15

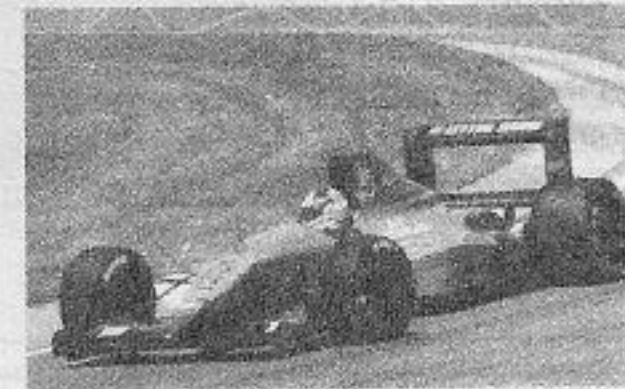
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Akira Akagi.
Director Deportivo: Ian Phillips y Tyler Alexander.
Director Técnico: Adrián Newey.

15.- Mauricio Gugelmin: Brasileño. Nació en Curitiba el 20-4-63. Debutó en Brasil '88 con March-Judd. Disputó 31 GGPP; un récord de vuelta. Campeón RAC 1600 en 1982. Campeón europeo de FF-2000 en 1984.

16.- Iván Capelli: Italiano. Nació en Milán el 25-5-63. Debutó en F. 1 en el GP de Europa '85 con Tyrrell. Disputó 50 GGPP. Campeón europeo de F-3 en 1984. Campeón Intercontinental de F-3000 en 1986.



16



Dirección: March Engineering Ltd. Unit 5 Thelford Road. Bicester. OX6 0TZ. Great Britain.
Debut en F. 1: Sudáfrica 1970.
Modelo: CG 901.
Motor: Judd LH. V8.

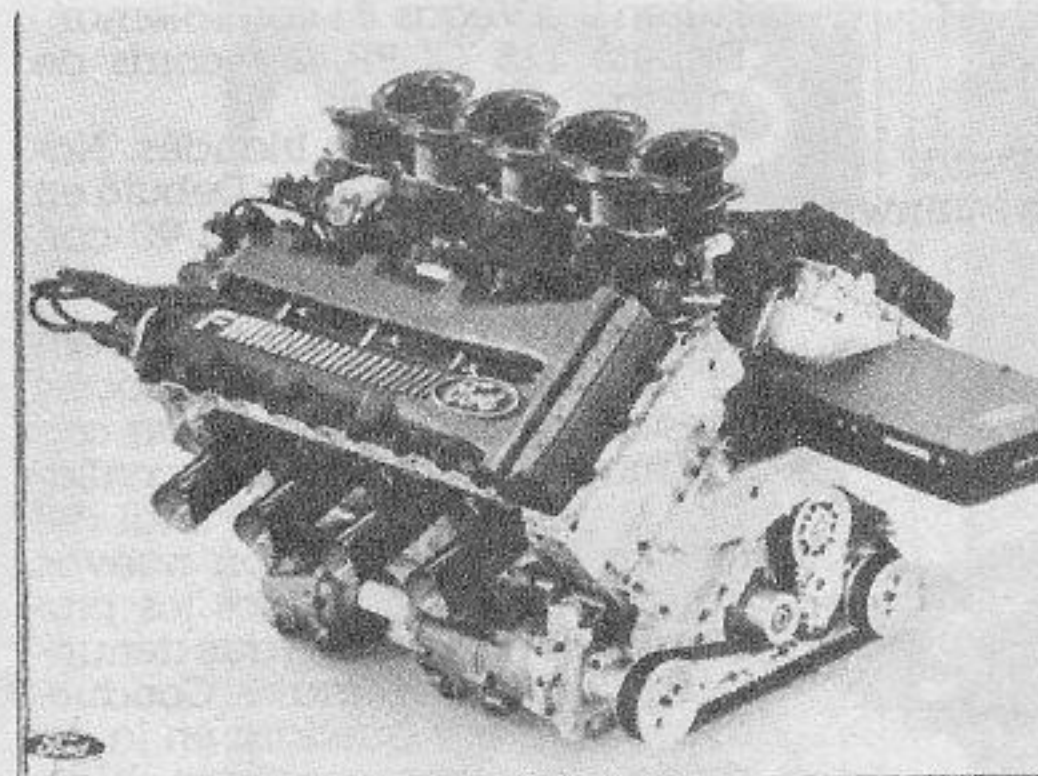
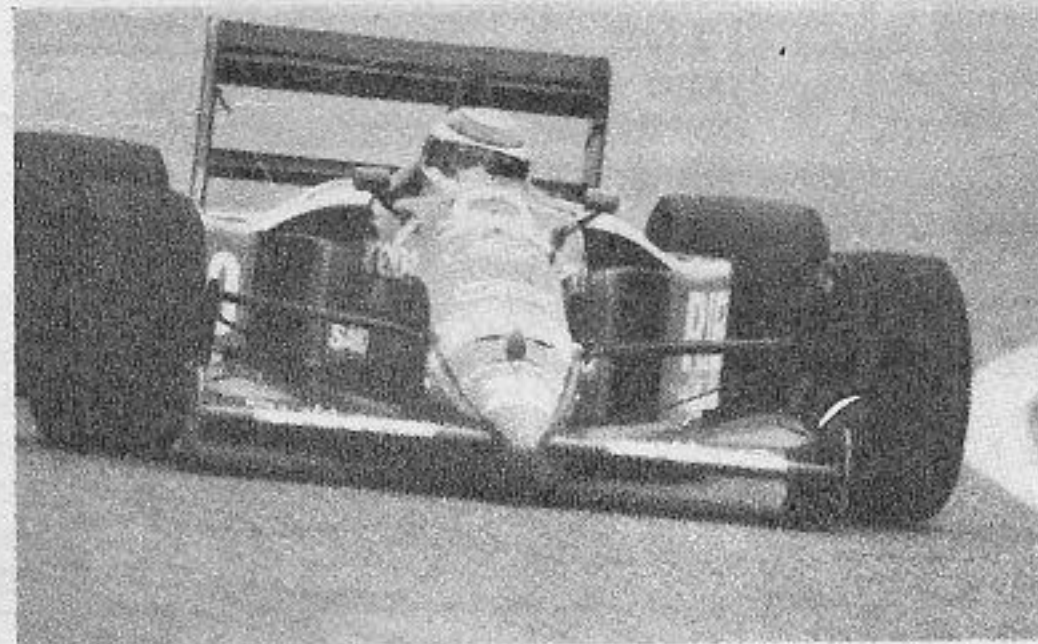
Situación: A juzgar por los primeros tests en pista, el nuevo coche proyectado en conjunto por Brunner y Newey no parece haber resuelto los problemas del catastrófico chasis del año pasado. El team necesita salir del cono de sombra, si pretende llegar a un motor oficial para el '91, único modo de consolidarse como el "Top-Team" que se insinuaba en el '88.

Dirección: Benetton Fórmula Ltd. Unit 9. Witney Trading Estate. Station Plane. Witney, Oxon OX8 6XZ. Great Britain.
Debut en F. 1: Mónaco 1986.
Modelo: B 189.
Motor: Ford V8 a 75°.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Flavio Briatore.
Director Deportivo: Gordon Message.
Director Técnico: John Barnard.

19.- Alessandro Nannini: Italiano. Nació en Siena el 7-7-59. Debutó en F. 1 en el GP de Brasil '86 con Minardi. Corrió 47 GGPP; ganó 1, 1 récord de vuelta.

20.- Nelson Piquet: Brasileño. Nació en Río de Janeiro el 17-8-52. Debutó en F. 1 en el GP de Alemania '78 con Ensign. Corrió 175 GGPP; ganó 20; 24 pole positions; 23 récords de vuelta. Campeón Británico BP de F-3 en 1978. Subcampeón Mundial de F. 1 en 1980. Campeón Mundial de F. 1 en 1981; 1983 y 1987.

Situación: Es el equipo que más promete con la llegada de Barnard y de Piquet, dos hombres de inmensa experiencia y talento que han encontrado la justa motivación en la escudra anglo-italiana. Sin embargo, el '90 será un año de transición, que se iniciará con el motor V8 y un proyecto de coche híbrido. De todos modos, mejorarán los resultados del '89 y eso significará más victorias.



19



20

scuderia italia

Dirección: Scuderia Italia SPA.
Via Stretta 8/G.-25.128 Brescia, Italia.

Debut en F. 1: Brasil 1988.
Modelo: BMS Dallara F1 90.
Motor: Cosworth V8
Neumáticos: Pirelli.

Director General: Giuseppe Lucchini.
Director Deportivo: Pierpaolo Gardella.
Director Técnico: Gianpaolo Dallara.

21

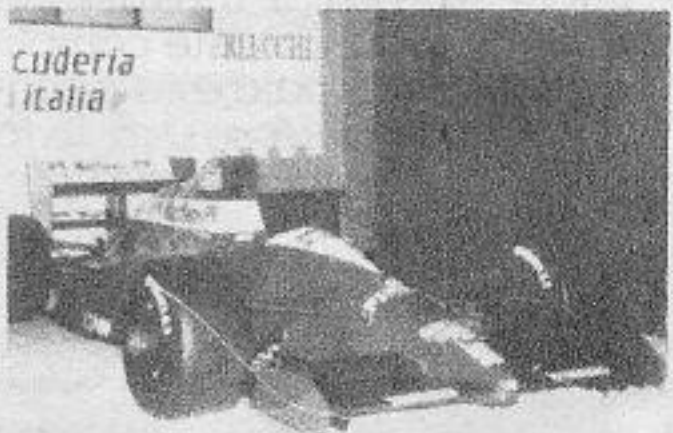


21.- Emanuele Pirro: Italiano. Nació en Roma el 12-1-62. Debutó en F. 1 en el GP de Francia '89 con Benetton. Disputó 10 GGPP.

22.- Andrea De Cesaris: Italiano. Nació en Roma el 31-5-59. Debutó en F. 1 en Canadá 1980 con Alfa Romeo. Disputó 135 GGPP, un pole position, un récord de vuelta. Campeón Mundial junior de karting en 1976. Subcampeón Británico BP de F-3 en 1979.

Situación: Corregidos los defectos del coche que complicaron en cierto momento la temporada '89, promete continuar la creciente carrera en la F. 1. Las fugas de fines del año pasado parecen haber sido resueltas con acierto. Nuevamente los neumáticos serán la carta decisiva para el team que sigue esperando un motor oficial para el '91.

scuderia italia



Dirección: Minardi Team SPA.
Via Spallanzani 21 - 48.018 Faenza, Italia.

Debut en F. 1: Brasil 1985.
Modelo: MN 190.
Motor: Cosworth V8
Neumáticos: Pirelli.

Director General: Giancarlo Minardi.
Director Deportivo: Jaime Manca.
Director Técnico: Aldo Costa.



23

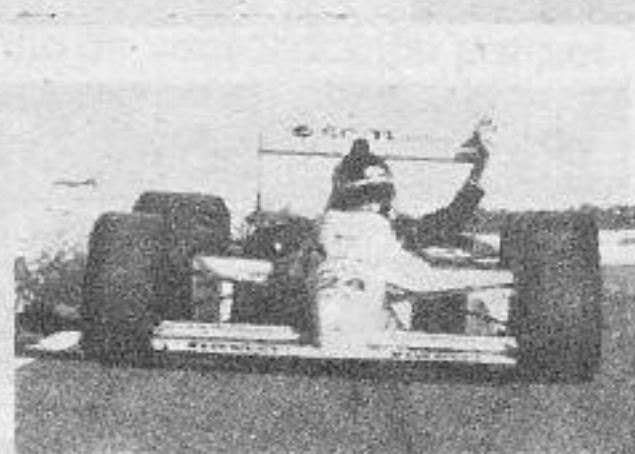


23.- Pierluigi Martini: Italiano. Nació en Lugo di Romagna el 23-4-61. Debutó en F. 1 en el GP de Brasil '85 con Minardi. Disputó 39 GGPP. Campeón Europeo de F-3 en 1983.

24.- Paolo Barilla: Italiano. Fue piloto de Minardi en 1989. Participó en Japón en lugar de Martini pero no dio una vuelta completa. Fue ganador de las 24 horas de Le Mans, con Porsche, en 1985.

Situación: Ha sido la sensación de los tests invernales con los récords conseguidos por Martini en Jerez y Estoril. El apoyo de Pirelli será fundamental en las prestaciones, aún motorizadas con el obsoleto Cosworth. Es otro de los equipos que buscará consolidarse entre los "Top-Teams" del mundial de constructores; a la espera de un motor oficial.

24



Dirección: Ligier Sport, 58.470 Magny-Cours, Francia.

Debut en F. 1: Brasil 1976.
Modelo: JS33B.

Motor: Cosworth V8.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Guy Ligier.
Director Deportivo: Danny Hindenock.
Director Técnico: Michel Beaulon.

25.- Philippe Alliot: Francés. Nació en Voves el 27-7-54 De-

butó en F. 1 en el GP de Brasil '84 con Ram-Hart. Disputó 79 GGPP. Campeón francés de fórmula Renault 1978.

26.- Nicola Larini: Italiano. Nació en Lido di Camaiore el 19-3-64. Debutó en F. 1 en el GP de España '87 con Coloni. Disputó 19 GGPP. Subcampeón de la F-Fiat Abarth 1984. Campeón italiano de F-3 en 1986.

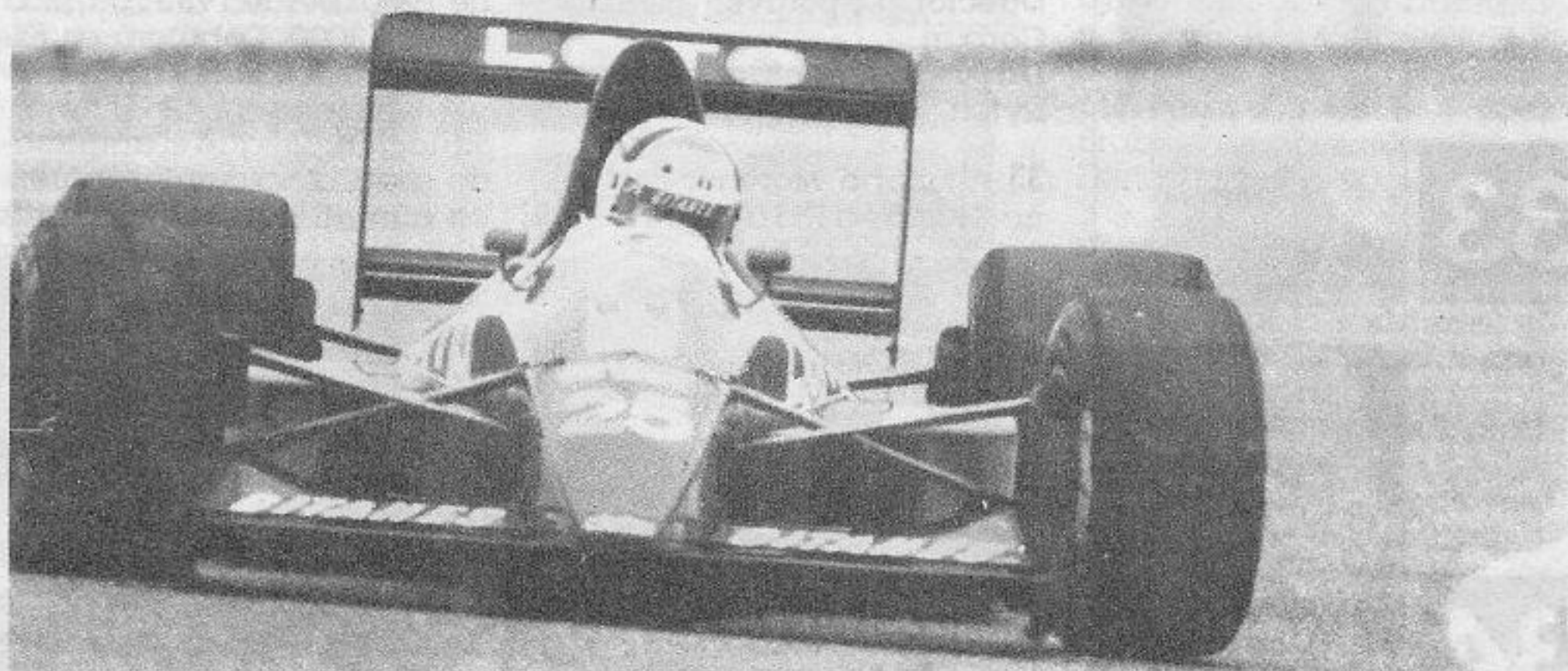
Situación: Es uno de los equi-

pos que seguramente más evolucionará con respecto al opaco '89. Gran renovación ha habido a todo nivel en el team galo, que decididamente se muestra mucho más agresivo y en condiciones de plasmar el salto de calidad que se impone si se pretende ser el segundo equipo Renault en el '91. Los dos pilotos pueden dar grandes satisfacciones este año.

25



26





Dirección: McLaren International Ltd. Unit 22. Business Park. Albert Drive. Shuerwater, Woking. Surrey GU21 EJY. Great Britain.

Debut en F. 1: Mónaco 1966.
Modelo: MP4/5B.

Motor: Honda V10.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Ron Dennis.
Director Deportivo: Jo Ramirez.

Director Técnico: Gordon Murray.

27.- Ayrton Senna: Brasileño. Nació en San Pablo el 21-3-60. Debutó en F. 1 en Brasil '84 con Toleman. Disputó 94 GGPP; ganó 20; 42 pole position; 13 récords de vuelta. Campeón Sudamericano de Kart en 1977. Campeón Inglés de Fórmula Ford 2000 en 1982. Campeón Inglés de F-3 en 1983. Campeón Mundial de F. 1 en 1988, y subcampeón mundial en 1989.

28.- Gerhard Berger: Austríaco. Nació en Worgl el 27-8-59. Debutó en F. 1 en Austria '84 con ATS. Disputó 73 GGPP; ganó 5; 4 pole positions, 9 récords de vuelta.

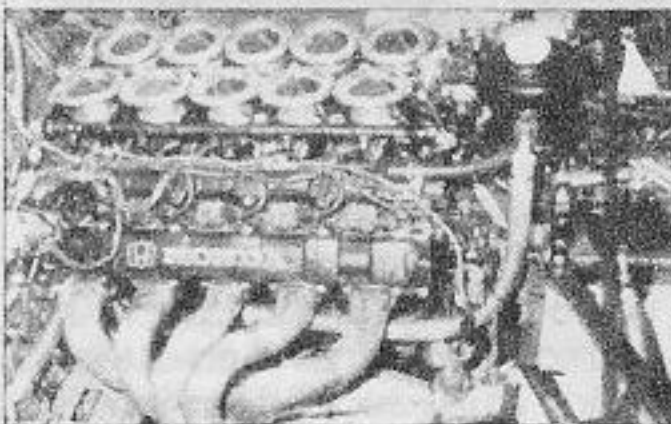
Situación: Por su estructura y sobre todo de los motores Honda, sigue siendo el candidato número 1 a ganar el campeonato, más allá del debilitamiento sufrido a nivel humano, los japoneses han trabajado todo el invierno para mantener la ventaja sobre la competencia. Ambos pilotos están muy motivados y sólo se espera que el nuevo auto sea superior al del '89.



27



28



1987.

Modelo: L90.

Motor: Lamborghini V12.

Neumáticos: Goodyear.

Director General: Gerard Larrousse.

Director Deportivo: Gérard Larrousse.

Director Técnico: Gerard Ducarouge.

29.- Eric Bernard: Francés. Nació en Stres el 24-8-64. Debutó en el GP de Francia '89 con Lola-Lamborghini. Corrió 2 GGPP.
30.- Aguri Suzuki: Japonés. Nació en Kyoto el 8-9-60. Debutó en F. 1 en el GP de Japón '88 con Lola. Corrió un GP. Campeón Japonés de F-3000.

Situación: Resueltos los problemas económicos, para el team francés queda este año la duda sobre los pilotos, único punto débil del team. La falta de experiencia de ambos en los circuitos de la F. 1 -más allá del talento- seguramente complicará las cosas para esta escuadra que deberá salir a toda costa de la amenazante preclasificación.



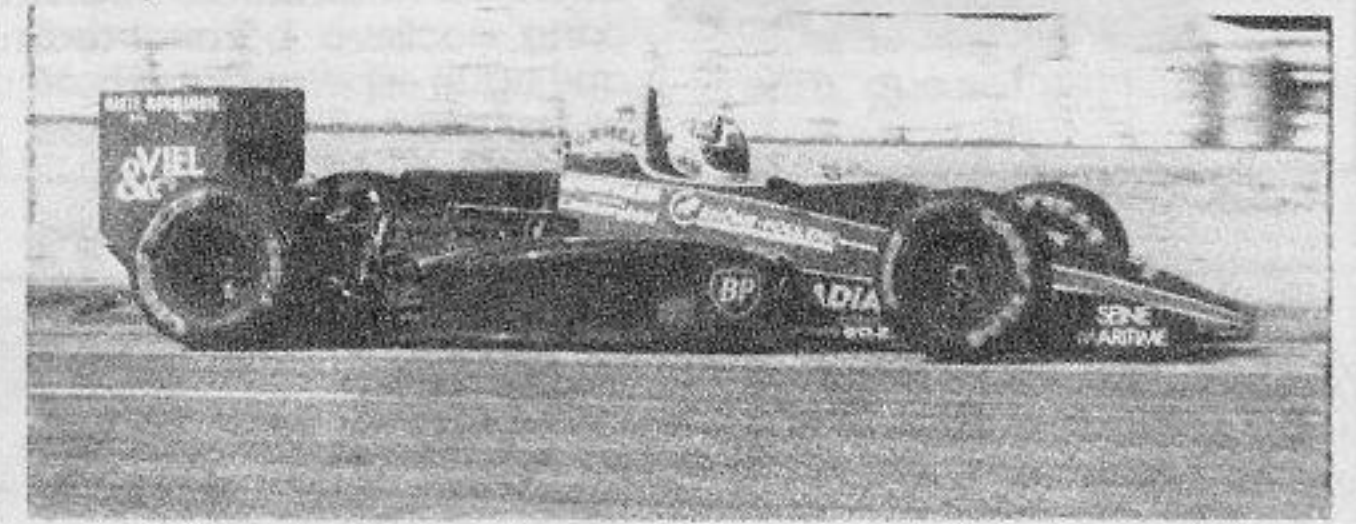
29



30

Dirección: Avenue Francois Sommer 12-92.160 Antony, Francia.

Debut en F. 1: San Marino



Dirección: EuroBrun Fórmula 1 Breitenweg 6. 370 Stans. Switzerland.

Debut en F. 1: Brasil 1988.

Modelo: ER190.

Motor: Neotech V12.

Neumáticos: Pirelli.

Director General: Walter Brun.

Director Deportivo: Pierluigi Corbari.

Director Técnico: George Ryton.

33.- Roberto Moreno: Brasileño. Nació en Río de Janeiro el

11-2-59. Debutó en F. 1 en el GP de Japón 1987 con AGS. Corrió 6 GGPP. Campeón de F-3 del Certamen Townsend Thorensen 1980. Campeón Intercontinental de F-3000 1988.

34.- Claudio Langes: Italiano. Nació en Brescia el 20 de julio de 1960. Desde 1985 compitió en la F-3000. Debutará en Estados Unidos '90.

Situación: Sin que el anunciado gran auspiciante aparezca aún, el equipo ítalo suizo

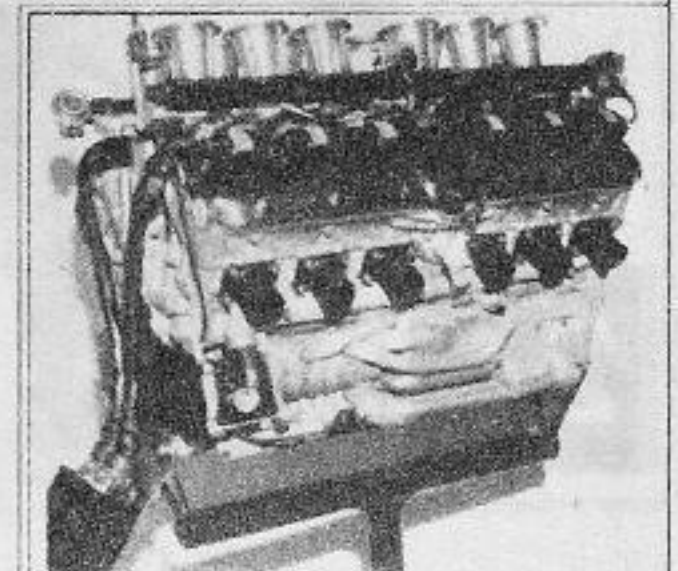
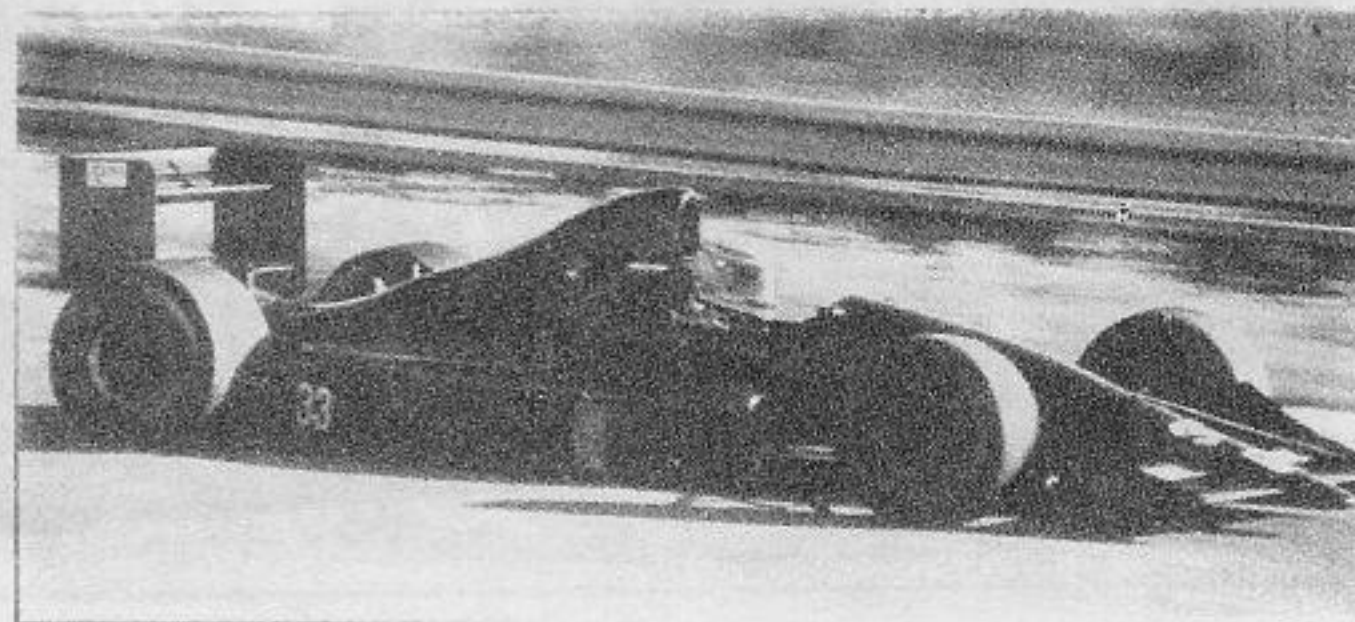
retorna a la discutible segunda máquina. Si bien las Pirelli serán una ayuda para intentar salir de la preclasificación y también jugará a favor la experiencia de Roberto Moreno, no está aún claro el rumbo técnico del equipo. Lo del motor Neotech aparece prematuro como elemento de refuerzo.



33



34

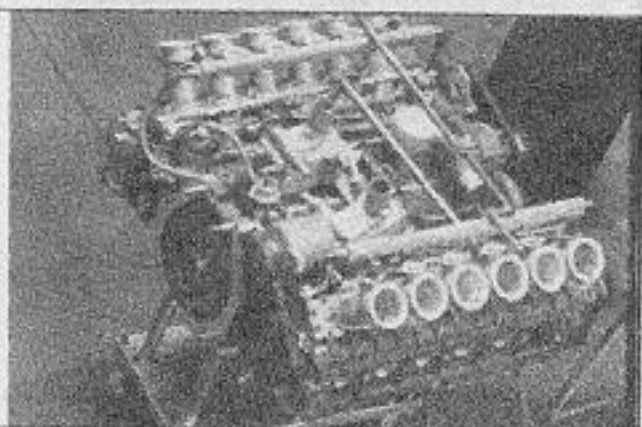
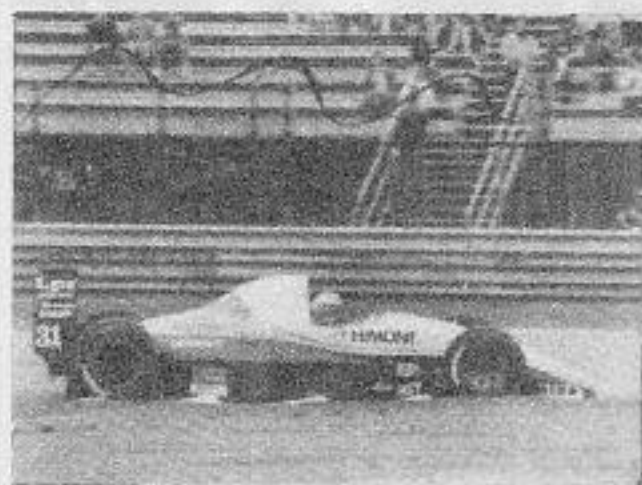




31



Dirección: Coloni SPA. Via dell'Industria, 5; 06065 Passignano Sull Trasimeno, Italia.
Debut en F. 1: España 1987
Modelo: C3B.
Motor: Subaru V12.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Yoshio Takaka.
Director Deportivo: Enzo Coloni.
Director Técnico: Demon Chandler.



31.- Bertrand Gachot: Belga. Nació en Luxemburgo el 22-12-62. Campeón inglés 1986 de F-Ford 2000. Campeón inglés de F-3 en 1987. Debutó en F. 1 en el G.P de Francia '89 con Onyx. Corrió 5 GG.PP.

Situación: El acuerdo con los japoneses seguramente permitirá el crecimiento sostenido del equipo de Perugia. Sin embargo, este año se presenta difícil, aun a pesar de la reducción del programa a un solo coche. El motor Boxer que se usará al inicio tiene poco rodaje y el V12 aún no ha nacido. En estas condiciones y sin las Pirelli, para Gachot será difícil pasar las "pre".

MONEYTRON ONYX
 F O R M U L A O N E

35



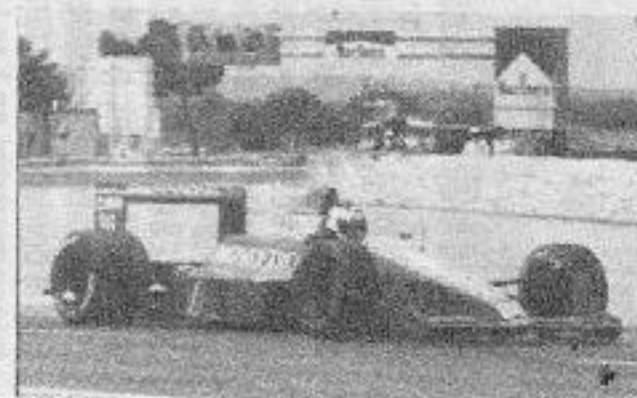
Dirección: Little Hapton, Sussex, Inglaterra.
Debut en F. 1: Brasil 89.
Modelo: ORE2
Motor: Cosworth V8.
Neumáticos: Goodyear.
Director Deportivo: Peter Reinhardt.
Director Técnico: Alan Jenkins.

35.- Stefan Johansson: Sueco. Nació en Vaxjo el 8-9-56. Debutó en F. 1 en el GP de Inglaterra '83 con Spirit-Honda. Disputó 78 GGPP. Campeón Escandinavo de Kart 1973. Campeón Inglés de F-3 en 1979.

36.- Jirky-Jarvi Lehto: Finlandés. Nació en Espoo (Helsinki) el 31 de enero de 1966. Debutó en F. 1 en España '89. Disputó 2 carreras. Campeón Británico y Europeo de F-Ford 2000 en 1987.

Situación: Pese a las recientes dudas por el alejamiento de Van Rossem, debería ser un año de consolidación para el nuevo team inglés. La estructura humana es consistente y ya ha demostrado en el '89 lo que puede. Resolviéndose la propiedad, debería ser un equipo en ascenso con la experiencia de Johansson y el talento de Lehto.

36



AGS

37



Dirección: Automobile Gonfaronaise Sportive, 2, Route Imperiale, 83.590.
Debut en F. 1: Italia 1986.
Modelo: JH25.
Motor: Cosworth V8.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Henry Cochin.
Director Deportivo: Hughes de Chaunac.
Director Técnico: Michel Costa.

37.- Gabriele Tarquini: Italiano. Nació en Giulianova el 2-3-62. Debutó en F. 1 en el GP de San Marino de 1987 con Osella. Disputó 15 GGPP.

38.- Yannick Dalmas: Francés. Nació en Le Beausset el 28-7-61. Debutó en F. 1 en México '87 con Lola. Disputó 17 GGPP. Campeón 1984 de la Fórmula Renault Francia.

Situación: De la suerte del nuevo coche proyectado por Costa, dependerá en gran parte la presentación que pueda esperarse este año de la pequeña escuadra francesa, que técnicamente parece haberse reforzado. Aún dentro de la preclasificación, Tarquini y Dalmas no contarán con gran ayuda ni del motor ni de los neumáticos para salir fácilmente de ella.

38



Life Racing

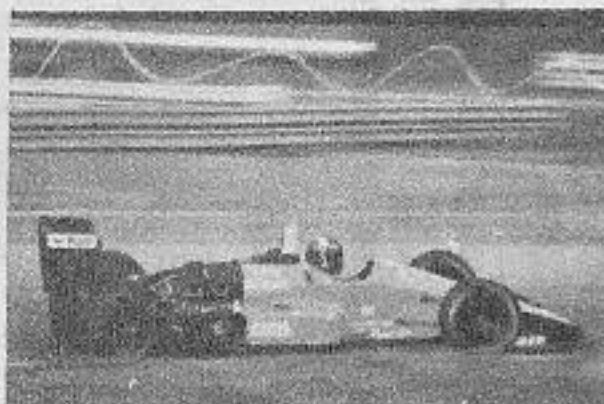
39



Dirección: Via Aldo Moro 16/28 41.043. Formigine (Modena).
Debutante en F. 1.
Modelo:
Motor: Life W12.
Neumáticos: Goodyear.
Director General: Ernesto Vita.
Director Deportivo: Sergio Barbasio.
Director Técnico: Franco Rocchi-Gianni Marelli.

39.- Gary Brabham: Inglés. Nació en Wimbledon el 29-3-61. Nacionalizado australiano. Campeón británico de F-3. Es uno de los tres hijos del triple campeón de F. 1 Jack Brabham. Debutará en F. 1 en Estados Unidos '90.

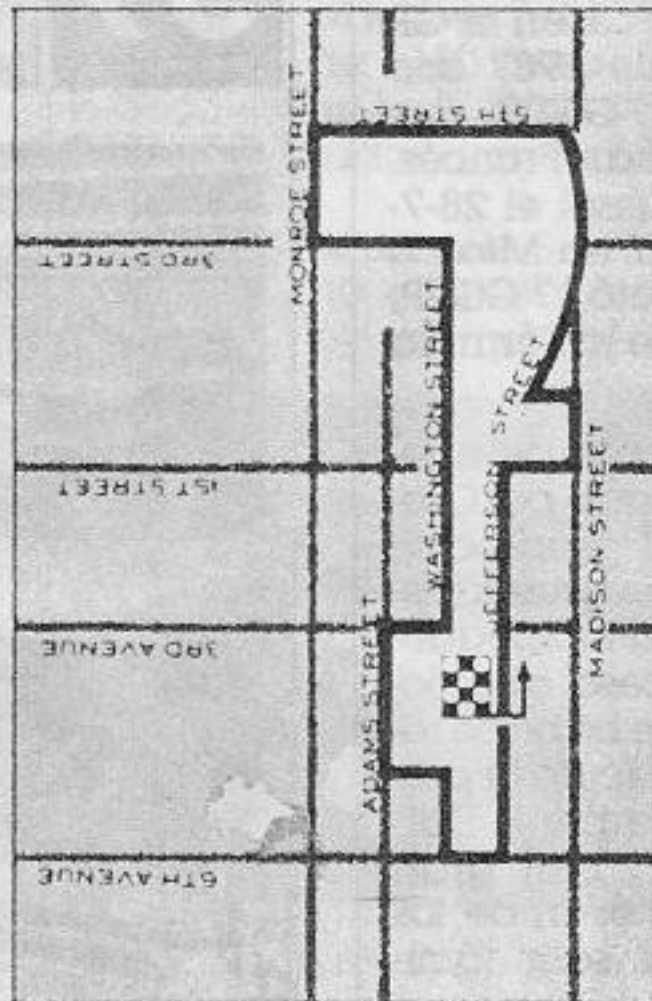
Situación: Es uno de los grandes signos de interrogación del mundial. El casi inexistente rodaje que han tenido chasis y fundamentalmente motor, no permiten esperar grandes cosas del último equipo llegado a la F. 1. Tras varios años de intentos; los ingenieros Rocchi y Marelli son las grandes esperanzas, que tampoco a nivel conductivo dispone de la necesaria cuota de experiencia.





LOS

G.P. DE ESTADOS UNIDOS



(11 de marzo). **Circuito:** Phoenix (callejero). **Dirección:** Sr. Jack Long, 835 Hopkins Way, suite 412, Redondo Beach, CA 90. 277. Estados Unidos. **Teléfono:** 001-213-3763406, telefax 001-213-3181623 (también boletería). **Ubicación:** Phoenix, Arizona. **Extensión:** 3.800 metros. **Antecedentes:** "pole-position": Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m,30s108/1000 a 151,740 km/h. **Distancia total en carrera:** Prost (McLaren MP4/5-Honda) en 2h01m33s133 para las 75 vueltas a 140,604 km/h. **Récord de vuelta:** Senna en 1m33s969 a 145,501 km/h. (Registros de 1988). **Cantidad de vueltas en 1990:** 75

G.P. DE BRASIL

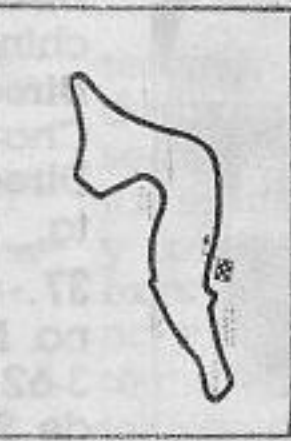
(25 de marzo). **Circuito:** Autódromo de Interlagos "José Carlos Pace". **Dirrección del organizador:** Mansell (Ferrari F1/89) y CBA, Rua da Gloria 290, 8º Andar, Grs 801/802, CEP 20241. **Rio de Janeiro Brasil. Teléfono:** 0055-21-2214895. **Télex:** 2123873, 0011-813-5775

(boletería). **Ubicación del circuito:** a 16 km. al SO de San Pablo. **Extensión:** 4.340 metros. **Antecedentes:** No hay, por que el circuito a utilizar es de nuevo trazado. En 1989 la "pole-position" fue para Ayrton Senna (McLaren MP4/5-Honda), la carrera para Nigel Mansell (Ferrari F1/89) y el récord de vuelta para Ricardo Patrese (Williams FW 12C-Renault). **Cantidad de vueltas en 1990:** 71.

G.P. DE SAN MARINO

(13 de mayo). **Circuito:** Autódromo del Imola "Enzo y Dino Ferrari". **Dirrección del organizador:** Sagis via Caloni 9/d, 40122 Bologna, Italia. **Teléfono:** 051-522075 fax 552518, télex 520639 (también boletería). **Ubicación:** 33 km al SE de Bolonia. **1990:** 58.

Extensión: 5.400 metros. **Antecedentes:** "pole-position": Senna, 1m25s050 a 213.333 km/h (Lotus 98T-Renault) (1986). **Distancia total en carrera:** Prost en 1h26m51s245 (McLaren MP4/5-Honda) para las 58 vueltas a 201,939 km/h (1989). **Récord de vuelta:** Prost en 1m26s795 (McLaren MP4/5-Honda) a 209,044 km/h (1989).



GRANDES PREMIOS

LOS HORARIOS: La actividad comenzará el viernes con los entrenamientos de 10 a 11,30 (hora local) para continuar ese día de 13 a 14 con la tanda inicial clasificatoria. El sábado se repetirá el esquema, para así dejar conformada la grilla que el domingo a las 12 hora local iniciará el certamen con la carrera sobre 75 vueltas al trazado de 3.798 metros.

SIN PILOTOS ESTADOUNIDENSES: Paradójicamente este Gran Premio no contará con la participación de ningún piloto estadounidense. Una característica que resultó la consecuencia del retiro de la categoría de Eddie Cheever, quien en los últimos años fue el único representante que el país norteamericano tuvo en la categoría mayor. Incluso el propio Cheever lo- gró en la última edición de este Gran Premio su mejor actuación de la temporada 1989 al finalizar en el tercer lugar.

OCHO ESCENARIOS OCHO: Son los que ha transitado la categoría durante su paso por territorio estadounidense a lo lar- go de su historia; si bien para el caso de los Grandes Premios de Estados Unidos, ya sea el de la Costa Este u Oeste, se em- plearon media docena, que a su turno fueron Sebring Riverside, Watkins Glen, Long Beach, Detroit y Phoenix, la lista se am- plía al considerar que también con Grandes Premios que llevaron la denominación de las ciudades hubo carreras por el cer- tamen mundial en Las Vegas y Dallas.

EL DOBLETE DE LOLE: Carlos Alberto Reutemann tiene muy buenos recuerdos de este Gran Premio especialmente por lo sucedido en la temporada 1978, en la cual sobre la Ferrari logró imponerse en las dos versiones efectuadas en Long Beach y Watkins Glen. Al año siguiente los autos italianos reiteraron sus buenas prestaciones en ambos trazados, dándole simi- lar halago a Gilles Villeneuve. Retornando a Lole, digamos que con anterioridad a este doblete, ya había inscripto su nom- bre como ganador en este Gran Premio en 1974, en la que alguna vez Lole consideró "la mejor carrera de mi campaña en la Fórmula Uno".

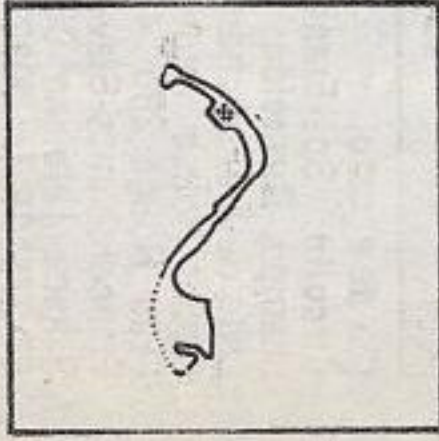
PROPICIO PARA NUEVOS GANADORES: Esta característica la tuvo esta carrera entre fines de la década del sesenta y principios del setenta. Así durante tres años sucesivos Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi y Francois Cevert vivieron la satisfacción de ganar su primer Gran Premio en Watkins Glen. Algo que sobresalió en el caso del brasileño por alcanzar dicho éxito en su cuarta carrera en la categoría y provocar con el mismo la automática consagración de Jochen Rindt como el primer campeón mundial post mortem.

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
12/12/59	Sebring	Bruce McLaren	Cooper-Climax
20/11/60	Riverside	Stirling Moss	Lotus-Climax
8/10/61	Watkins Glen	Innes Ireland	Lotus-Climax
7/10/62	Watkins Glen	Jim Clark	Lotus-Climax
6/10/63	Watkins Glen	Graham Hill	B.R.M.
4/10/64	Watkins Glen	Graham Hill	B.R.M.
3/10/65	Watkins Glen	Graham Hill	B.R.M.
2/10/66	Watkins Glen	Jim Clark	Lotus-B.R.M.
1/10/67	Watkins Glen	Jim Clark	Lotus-Cosworth
6/10/68	Watkins Glen	Jackie Stewart	Matra-Cosworth
5/10/69	Watkins Glen	Jochen Rindt	Lotus-Cosworth
4/10/70	Watkins Glen	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth
3/10/71	Watkins Glen	Francois Cevert	Tyrrell 002 C.
8/10/72	Watkins Glen	Jackie Stewart	Tyrrell 005 C.72D
7/10/73	Watkins Glen	Ronnie Peterson	Lotus D Cosworth
6/10/74	Watkins Glen	Carlos Reutemann	Brabham BT44 C.
5/10/75	Watkins Glen	Niki Lauda	Ferrari 312 T
28/3/76	Long Beach (0)	Clay Regazzoni	Ferrari 312 T
10/10/76	Watkins Glen (E)	James Hunt	McLaren M23 C.
3/4/77	Long Beach (0)	Mario Andretti	Lotus 78 C.
2/10/77	Watkins Glen (E)	James Hunt	McLaren M26 C.
2/4/78	Long Beach (0)	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-3
1/10/78	Watkins Glen (E)	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-3
8/4/79	Long Beach (0)	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T-4
7/10/79	Watkins Glen (E)	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T-4
30/3/80	Long Beach (0)	Nelson Piquet	Brabham BT 49 C.
5/10/80	Watkins Glen (E)	Alan Jones	Williams FW 07 B C.
15/3/81	Long Beach (0)	Alan Jones	Williams FW 07 C C.
4/4/82	Long Beach (0)	Niki Lauda	McLaren MP4B C.
6/6/82	Detroit (E)	John Watson	McLaren MP4B C.
27/3/83	Long Beach (0)	John Watson	McLaren MP4B C.
5/6/83	Detroit (E)	Michele Alboreto	Tyrrell 011-C.
2/4/84	Detroit	Nelson Piquet	Brabham BT538MMW
23/6/85	Detroit	Keijo Rosberg	Williams FW011 H.
22/6/86	Detroit	Ayrton Senna	Lotus 98 T-Renault
21/6/87	Detroit	Ayrton Senna	Lotus 99 T-Honda
19/6/88	Detroit	Ayrton Senna	McLaren MP4/4 H.
4/6/89	Phoenix	Alain Prost	McLaren MP4/5 H.

G.P. DE MONACO

93258008, telex 469008 (también boletería). Ubicación: a 18 km. de Niza. Extensión: 3.328 metros. Antecedentes: "pole-position": Prost (McLaren MP4/5-Honda) en 1m22s308 a 145,569 km/h (1989). Distancia total en carrera: Senna (McLaren MP4-5 Honda) en 1h53m33s251 para las 77 vueltas a 135,401 km/h. (1989). Record de vuelta: Prost (McLaren MP4/5-Honda) en 1m 25s501 a 140,125 km/h (1989). Cantidad de vueltas en 1990: 77.



(27 de mayo)
Circuito: Montecarlo (callejero). Dirección: Automobile Club de Monaco, 23 boulevard Albert 1er., BP 364, 980000 Mónaco. Teléfono: 0033-933033220. fax 0033-

G.P. DE CANADA

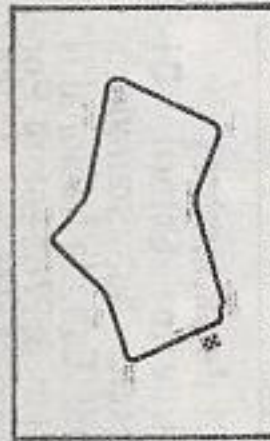
001-514-320000. Ubicación: 257 kilómetros al O. de Quebec. Extensión: 4390 metros. Antecedentes: "pole-position": Prost (McLaren MP4/5-Honda) en 1m20s973 a 195,176 km/h (1989). Distancia total en carrera: Senna (McLaren MP44/Honda) en 1h39m46s618 para las 69 vueltas a 182,152 km/h (1988). Record de vuelta: Senna (McLaren MP4/4-Honda) en 1m 24s973 a 185,988 km/h (1988). Cantidad de vueltas en 1990: 69.



(10 de junio)
Circuito: Ile Notre-Dame "Gilles Villeneuve". Dirección: Long Autosport Enterprise Ltd. Molson, 505 boulevard René Lévesque West, Suite 1520, Montreal, Quebec H2Z 1Y7. Canadá. Teléfono: 001-514-3924731, telefax 001-514-3920007, telex 05562216, boletería:

G.P. DE ALEMANIA

SO de Oxford. Extensión: 4.778 metros. Antecedentes: "pole-position": Piquet (Williams-FW11-Honda) en 1m07s110 a 256.308 Km/h (1987). Distancia total en carrera: Mansell (Williams FW11-Honda) en 1h19m11s780 para las 65 vueltas a 235,291 km/h (1987). Record de vuelta de Mansell (Williams FW11-Honda) en 1m09s 832 a 246,317 Km/h. (1987). Cantidad de vueltas en 1990: 64.



(15 de julio)
Circuito: Silverstone. Dirección: Silverstone Circuits Ltd. Nr Towcester, Northamptonshire, NN12 8TN. Teléfono: 0044-327-857271, fax 0044-327-857663, telex 311164 boletería 0044-327-857273. Ubicación: a 30 millas al

G.P. DE INGLATERRA



(29 de julio)
Circuito: Hockenheimring. Dirección: Hockenheimring Postfach 1106, 6832 Hockenheim, Alemania Federal. Teléfono: 0049-6205-7021, fax 0049-6205-14122, telex 465984 (también boletería). Ubicación: 85 km al S. de

G.P. DE ALEMANIA

Frankfurt. Extensión: 6.797 metros. Antecedentes: "pole-position": Rosberg (McLaren MP4/2B-Porsche) en 1m42s 013 a 239,864 Km/h (1986). Distancia total en carrera: Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1h21m 43s302 para las 45 vueltas a 224,566 km/h (1989). Record de vuelta: Mansell (Williams FW11-Honda) en 1m45s716 a 231,462 km/h (1987). Cantidad de vueltas en 1990: 45.

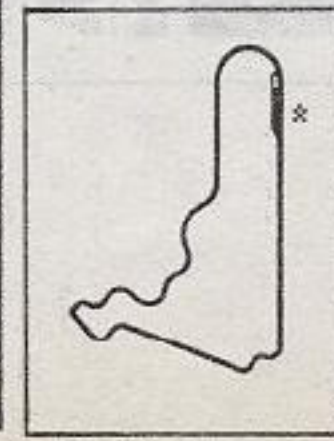


El japonés Nakajima y Jean Alesi se turnaron sobre el Tyrrell 018.



El equipo Williams fue uno de los que más ensayó en el receso.

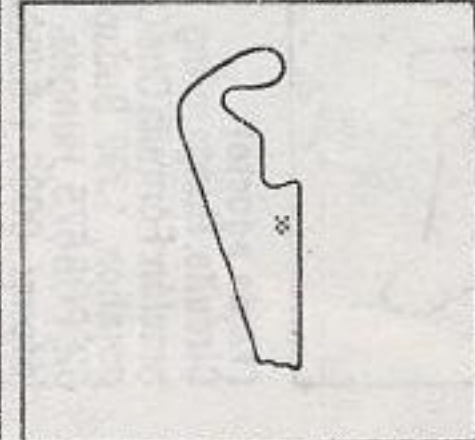
G.P. DE MEXICO



(24 de junio)
Circuito: Autódromo de Magdalena Mixhuca "Ricardo y Pedro Rodríguez". Dirección del organizador: Organización Mexicana del deporte automovilístico Internacional "Hermanos Rodríguez", Insurgentes 421 "Edif. C" Desp 208, Col Hipódromo

Condesa, CP 06170, México, DF, México. Ubicación: México, Distrito Federal. Extensión: 4.421 metros. Antecedentes: "pole-position": Senna (Lotus 98T-Renault) en 1m16s990 a 206,723 Km/h (1986). Distancia total en carrera: Prost (McLaren MP4/4-Honda) en 1h30m 15s737 para las 67 vueltas a 196,898 km/h. (1988). Record de vuelta: Prost (McLaren MP4/4-Honda) en 1m18s608 a 202,468 km/h. (1988). Cantidad de vueltas en 1990: 67.

G.P. DE FRANCIA



(8 de julio)
Circuito: Autódromo Paul Ricard. Dirección: ASA Paul Ricard, ruta Nacional 8, 83330 Le Beausset, Francia. Teléfono: 0033-94907490/94907427 (también sirve para el fax).

telex 400988 (también boletería). Ubicación: 34 km. al E de Marsella. Antecedentes: "pole-position": Mansell (Williams FW11-Honda) en 1m06s454 a 205,561 km/h (1987). Distancia total en carrera: Mansell (Williams FW11-Honda) en 1h37m03s839 para las 80 vueltas a 188,560 km/h (1987). Record de vuelta: Piquet (Williams FW11-Honda) en 1m09s548 a 197,372 km/h (1987). Cantidad de vueltas en 1990: 80.



Grouillard probando el Osella en los tests invernales.

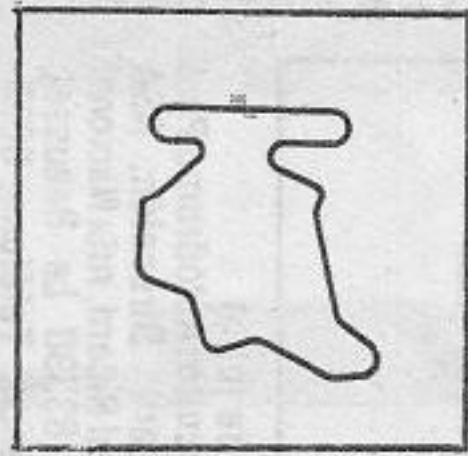
LOS GRANDES PREMIOS

16

FIA
FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

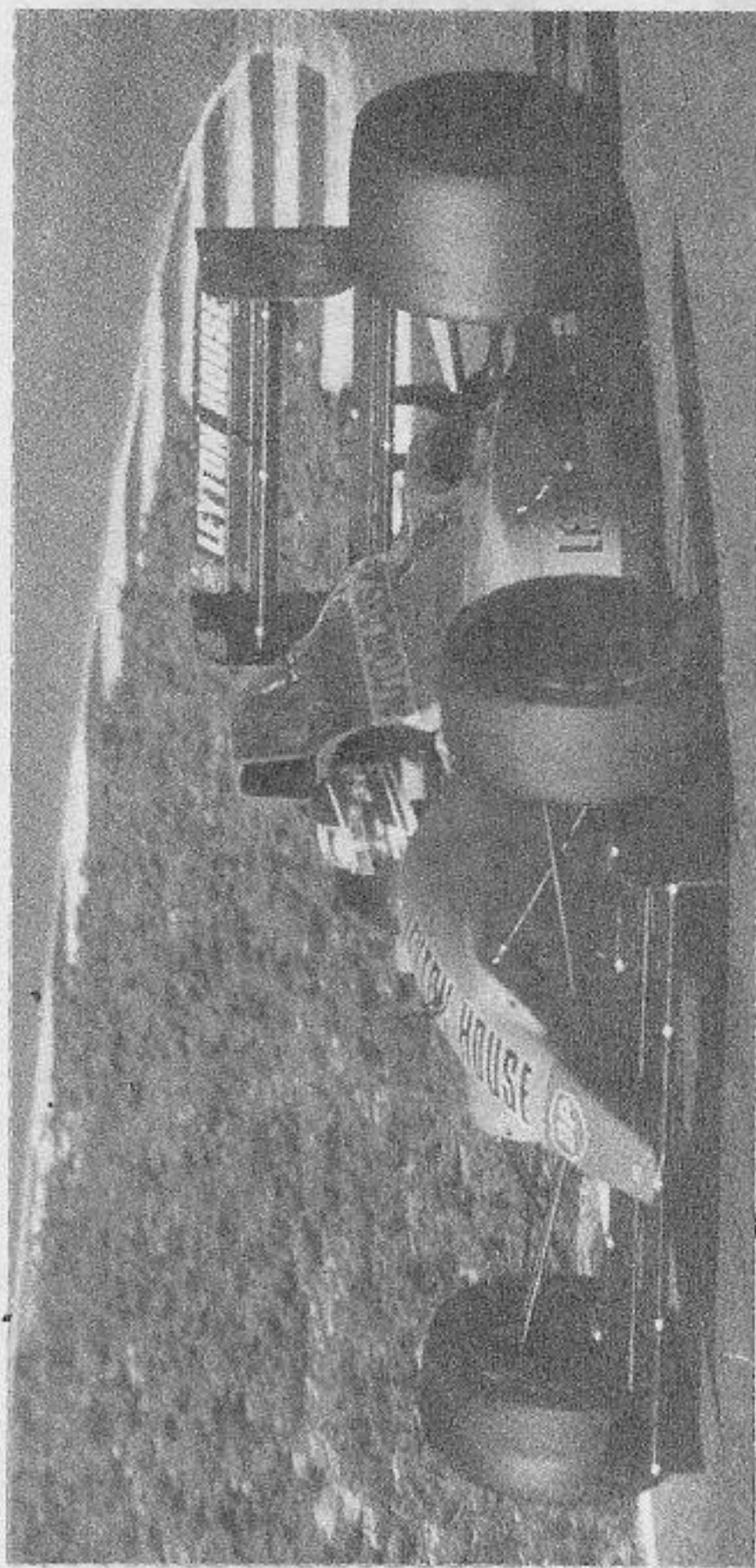
G.P. DE HUNGRIA

boletería 0036-1-837157 226074. Ubicación: 20 km. al NO de Budapest. Antecedentes: "pole-position": Patrese (Williams FW12C-Renault) en 1m 19s726 a 179,129 km/h (1989). Distancia total en carrera: Mansell (Ferrari F1/89) en 1h49m38s650 para las 77 vueltas a 167,197 km/h. (1989). Récord de vuelta: Mansell (Ferrari F1/89) en 1m22s637 a 172,862 km/h (1989).



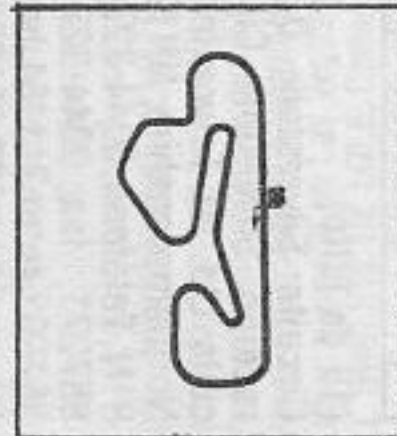
(12 de agosto) Circuito: Hungaroring. Dirección: Fórmula One Corporation, 1399 Budapest 62, POB675, Hungría. Teléfono: 0036-1-532640/533924, télex 223030.

Cantidad de vueltas en 1990: 77.



El nuevo Chasis Leyton House (desapareció la denominación March) no satisfizo en sus primeras pruebas

G.P. DE PORTUGAL



1-563931. Ubicación: 6,5 km. al N. de Estoril. Extensión: 4.350 metros. Antecedentes: "pole-position": Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m15s468 a 207,505 km/h (1989). Distancia total en carrera: Berger (Ferrari F1/89) en 1h36m48s546 para las 71 vueltas a 199,418 km/h (1989). Récord de vuelta: Berger (Ferrari F1/89) en 1m18s996 a 198,263 km/h.

(21 de septiembre) Circuito: Estoril. Dirección: Autódromo de Estrada Nacional Nº 9-km. 6, 2765 Estoril Portugal. Teléfono: 00351-2691442/2691362, telex 14219, boletería 00351-

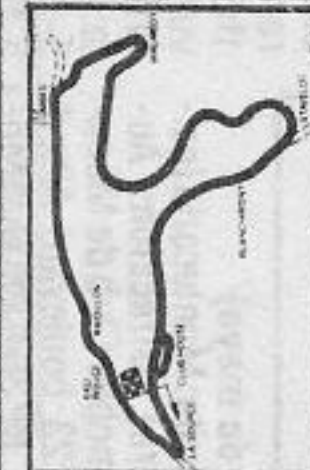
Cantidad de vueltas en 1990: 71.

G.P. DE ESPAÑA



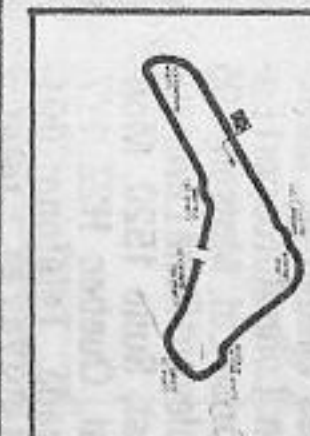
75145 (también boletería). Ubicación: a 100 km. de Sevilla. Extensión: 4.218 metros. Antecedentes: "pole-position": Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m20s291 a 189,122 km/h (1989). Distancia total en carrera: Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1h47m48s264 para las 73 vueltas a 171,374 km/h (1989). Récord de vuelta: Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m25s779 a 177,220 km/h (1990). Cantidad de vueltas en 1990: 73.

(30 de septiembre) Circuito: Jerez de la Frontera. Dirección: Circuito de Jerez, Cira. de Arcos - km. 10, Apdo 1709, Jerez de la Frontera, Cádiz España. Teléfono: 0034-56-349812/321755, fax 0034-56-320045, télex



(26 de agosto) Circuito: Spa-Francorchamps. Dirección: Circuito de Francorchamps, Circuit House, route de l'Eau Rouge 280, 4878 Francorchamps-Stavelot, Bélgica. Teléfono: 0032-87-275138, fax 0032-87-275296, télex 49271 (también boletería). Ubicación: 50 km. al S.E. de Lieja. Extensión: 6.940 metros. Antecedentes: "pole-position": Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m50s867 a 225,351 km/h (1989). Distancia total en carrera: Prost (McLaren MP4/3-Porsche) en 1h27m 03s217 para las 43 vueltas a 204,680 km/h (1987). Récord de vuelta: Prost (McLaren MP4/3-Porsche) en 1m57s153 a 213,260 km/h (1987). Cantidad de vueltas en 1990: 44.

G.P. DE BELGICA

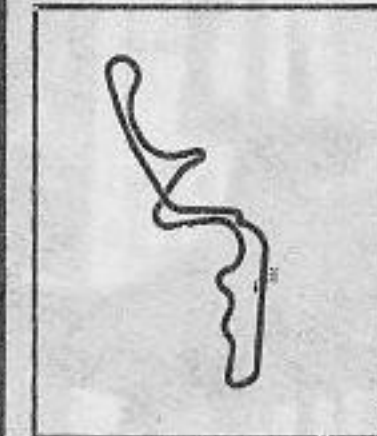


(9 de septiembre) Circuito: Autódromo Nacional de Monza. Dirección: AC Milano, Corso Venezia 43, 20121 Milán. Teléfono: 02-7745, fax 02-781844, telex 312047, boletería 039-329866.

G.P. DE ITALIA

Ubicación: 15 km. al N.E. de Milán. Extensión: 5.800 metros. Antecedentes: "pole-position": Piquet (Williams-FW11-Honda) en 1m23s460 a 250,180 km/h (1987). Distancia total en carrera: Piquet (Williams FW11-Honda) en 1h14m47s707 para las 50 vueltas a 232,636 km/h (1987). Récord de vuelta: Senna (Lotus 99T-Honda) en 1m26s796 a 240,564 km/h (1987). Cantidad de vueltas en 1990: 53

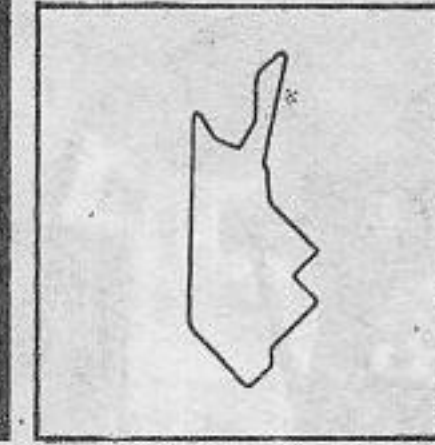
G.P. DE JAPON



(21 de octubre) Circuito: Suzuka. Dirección: Suzuka Circuit, 7992 In-cho, Suzuka-shi, Mie-ken 510-02, Japón. Teléfono: 0081-593-781111/701465, fax 0081-593-781111/701465, télex 4947416,

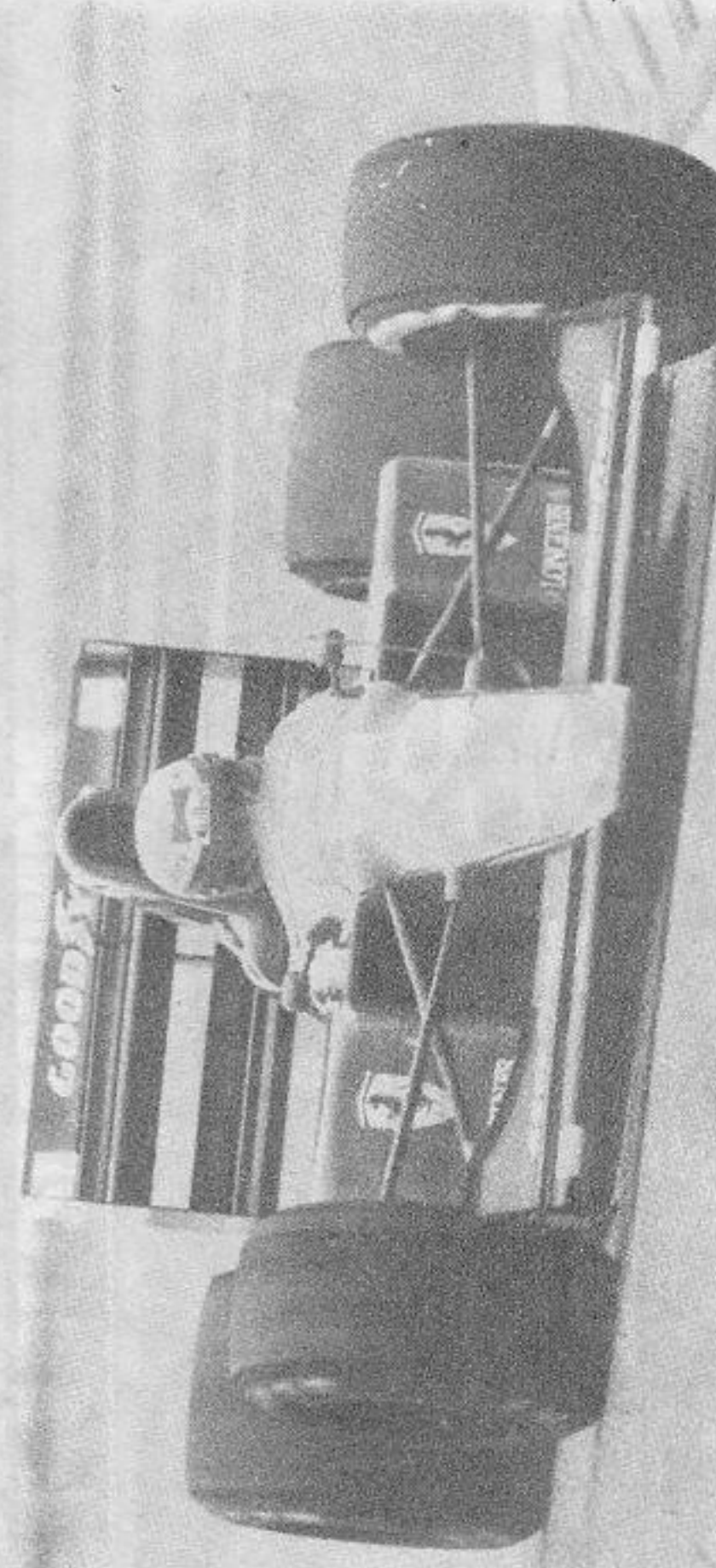
boletería 0081-3-5823221. Ubicación: 93 millas al O. de Osaka. Antecedentes: "pole-position": Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m38s041 a 214,331 km/h (1989). Distancia total en carrera: Nannini (Benetton B189-Ford) en 1h35m06s277 para las 53 vueltas a 195,907 km/h (1989). Récord de vuelta: Prost (McLaren MP4/5-Honda) en 1m43s506 a 203,779 km/h. Cantidad de vueltas en 1990: 53.

G.P. DE AUSTRALIA



(4 de noviembre) Circuito: Adelaide (callejero). Dirección: Adelaide Grand Prix Circuit, 134 Fullarton Road, Rose Park 5067, Adelaide, Australia. Teléfono: 0061-8-2231111, fax 0061-8-

3329505, télex 89811, boletería 0061-8-188014. Ubicación: en la ciudad de Adelaide. Antecedentes: "pole-position": Senna (McLaren MP4/5-Honda) en 1m16s665 a 177,449 km/h (1989). Distancia total en carrera: Berger (Ferrari F1/87) en 1h52m56s144 para las 82 vueltas a 164,674 km/h (1987). Récord de vuelta: Berger (Ferrari F1/87) en 1m20s416 a 169,220 km/h (1987). Cantidad de vueltas en 1990: 82.



Alain Prost, sobre la Ferrari. Debó acostumbrarse al heterodoxo sistema de cambios de velocidades.

informe general

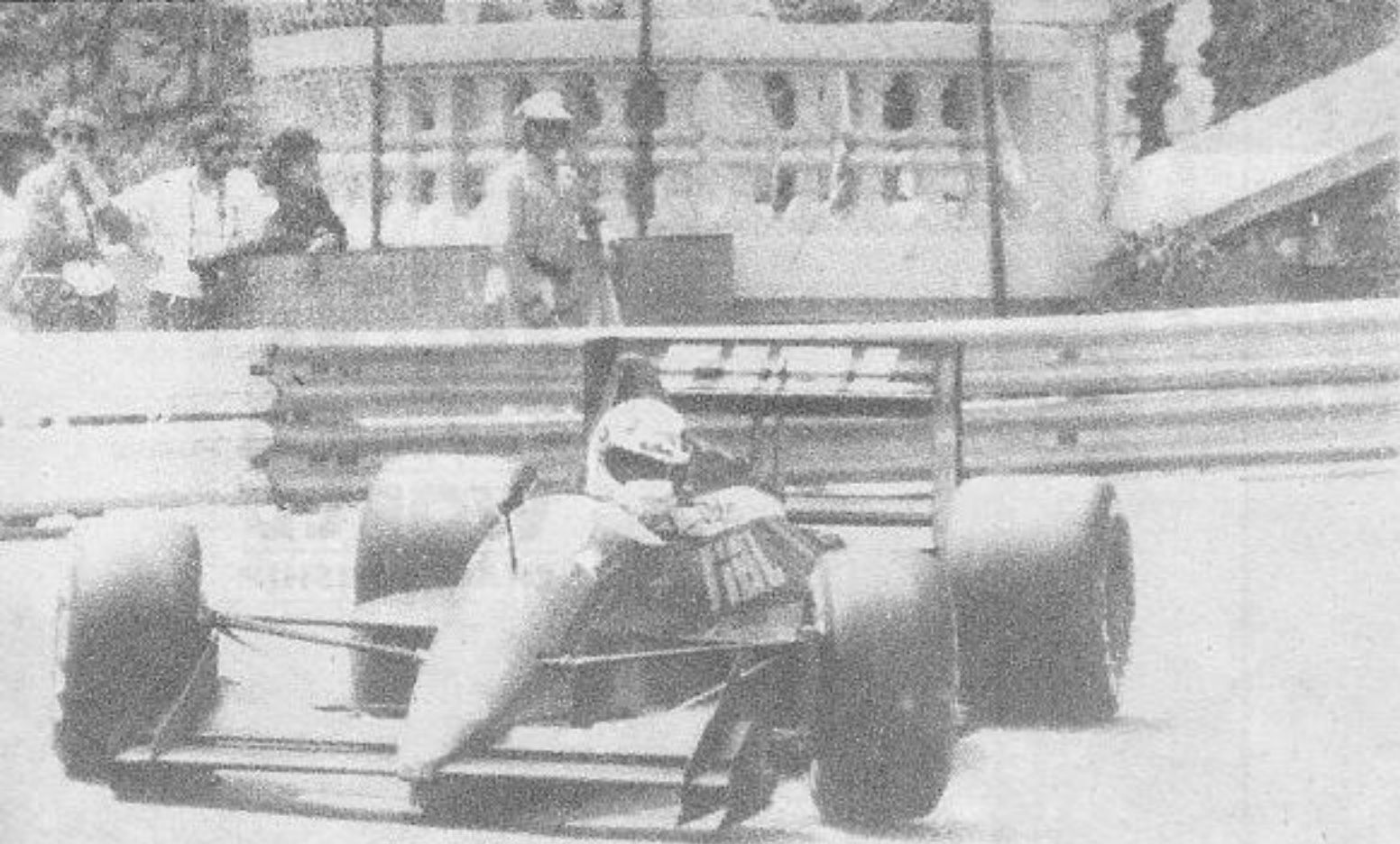
ESTADÍSTICA TOTAL
1950-1989

40 VECES FORMULA UNO

Senna seguido de Prost y el resto bajo la lluvia en Spa.

Por Miguel Angel Sebastián





LAS MISMAS DIECISEIS: Por sexta temporada consecutiva fueron dieciséis las carreras del calendario del Campeonato Mundial, y por segundo año seguido contaron con los mismos Grandes Premios. Como única novedad para anotar en este rubro podemos consignar el cambio de escenario del **Gran Premio de Estados Unidos**, que dejó atrás el callejero de **Detroit** para instalarse en el **Phoenix**, que de esta manera se convirtió en el octavo circuito utilizado por los norteamericanos para realizar su carrera.

ALGO MAS DE UN DIA: Fue lo que tardaron en el cómputo to-

tal los ganadores de los distintos Grandes Premios. Así, la suma de los tiempos empleados alcanza a **26h47m57s625/1000**, durante los cuales se recorrieron **4.775,233 Kms.** para completar un total de **1.039 vueltas** a los diferentes circuitos por donde pasó la categoría.

UNA CIFRA RECORD: Es la que surge al contabilizar la cantidad de pilotos inscriptos en las carreras y que alcanzó los **621**. De ésta, **414** fueron las largadas, **141** fueron las frustraciones de ser ya marginados en las preclasificaciones, **60** fueron las eliminaciones en las pruebas

LAS PRESENCIAS ARGENTINAS

Pasó una nueva temporada (van ocho) sin el **Gran Premio de la República Argentina** dentro del calendario del **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**. Una situación que especialmente por la economía, probablemente se prolongue por bastante tiempo más, por más que se proclame, aunque cada vez con menor insistencia, que la recuperación de la carrera está próxima. Ojalá así sea, pero la actual realidad muestra otra cosa.

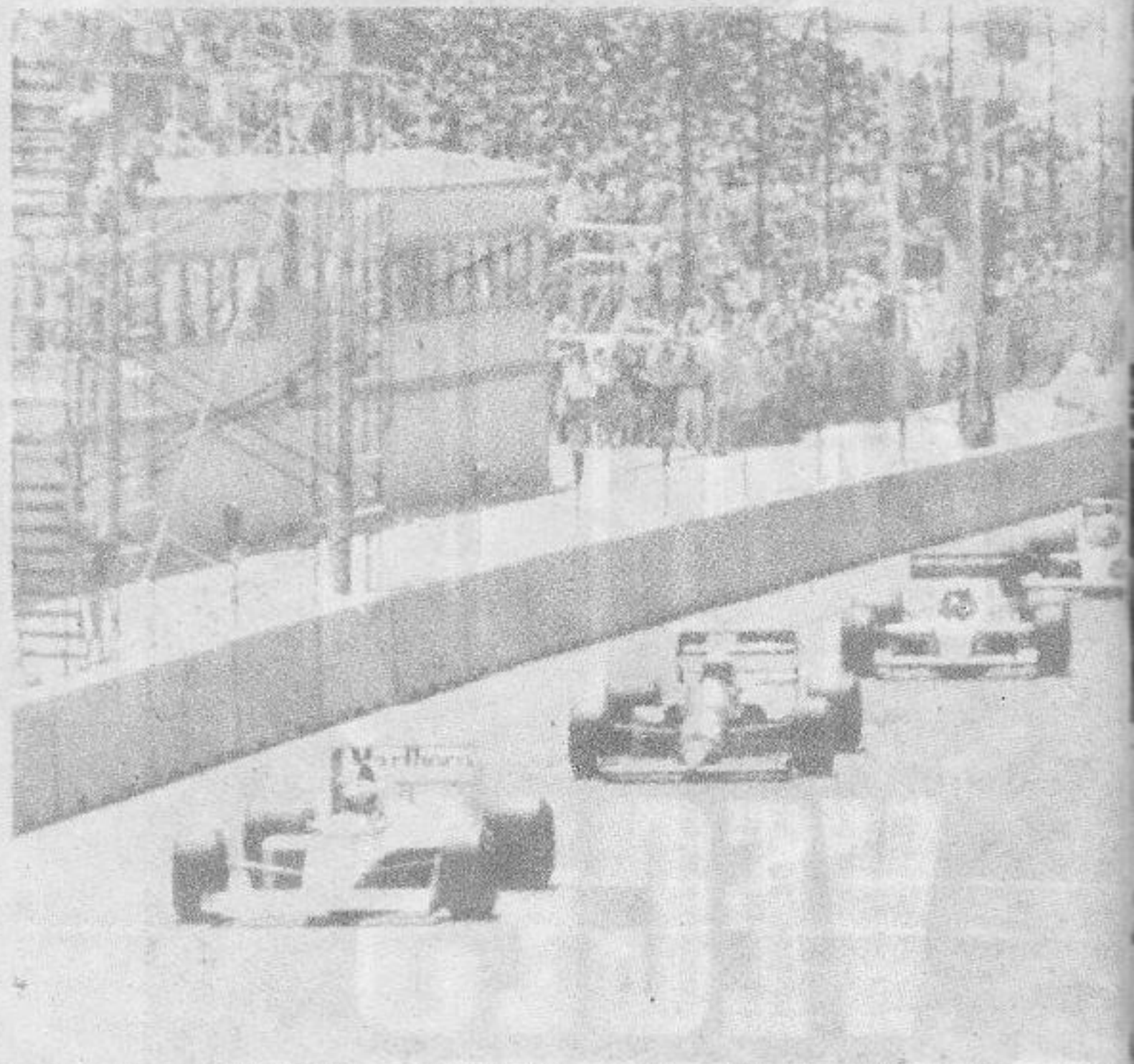
Por encima de esto, no faltaron las presencias argentinas en la pasada edición del Campeonato Mundial. Fueron en distintos rubros y con variada fortuna, como ocurrió con **Oscar Larrauri**, **Enrique Scalabroni** y **Sergio Rinland**, los tres compatriotas que se mezclaron con el nivel máximo del automovilismo mundial.

Vamos a empezar por lo de Larrauri, (foto inferior) pese a que lo suyo haya sido lo menos relevante, aunque no por culpa propia, sino por las lógicas limitaciones a que lo condenó el Eurobrun y que no lo dejaron superar las preclasificaciones que afrontó a partir de la carrera de Italia y hasta el final del torneo. Como importante consuelo para "Poppy", valga el hecho de la convocatoria que **Walter Brun** le hizo para subirse a su Fórmula Uno, tras las magras performances cumplidas por el suizo **Gregor Foitek** en la primera parte del año. Un llamado que resultó una confirmación del prestigio ganado por el argentino durante su primer década de actuación en el automovilismo internacional y que determinó su fugaz retorno a la categoría máximos.

Los casos de Scalabroni (foto central) y Rinland (foto superior) fueron distintos, ya que ellos cumplieron importantes funciones técnicas en equipos de primer nivel, como indudablemente lo son **Williams** y en menos medida **Brabham**. En hechos que constituyeron el lógico resultado y la merecida recompensa, para quienes emigraron de la Argentina en busca de mejores horizontes que con trabajo y perseverancia pudieron alcanzar de esta manera. Y entre ello resultó destacable el caso de Scalabroni, quien tras proyectar el FW-13 de Williams, fue convocado por **Ferrari** para sustituir a John Barnard y comenzar a dar vida al nuevo auto del equipo italiano. Así, un argentino se constituyó en protagonista principal de una de las mayores novedades que entregó la Fórmula Uno el año anterior. Una compensación para otras carencias que los argentinos tienen desde hace un tiempo en el Campeonato Mundial.



Arriba: Christian Danner en pleno viraje con su Rial. El piloto alemán fue el que tuvo más continuidad en este equipo, el cual produjo varios cambios de piloto a lo largo de la temporada. **En el centro:** Se pone en marcha el Gran Premio de Estados Unidos en Phoenix y de esta manera los norteamericanos incorporan su octavo circuito al Campeonato Mundial. Fue también la carrera que más duró y la que le permitió a Prost ganar por primera vez en EE.UU.



DOS GRAVES ACCIDENTES

Dos importantes accidentes se destacaron en 1989 en este ingrato rubro. Dos percances con características dramáticas como común denominador, pero con disímiles consecuencias para los pilotos a quienes les tocó el infortunio de protagonizarlos.

El primero ocurrió antes del inicio oficial del campeonato, en la sesión de ensayos extraoficiales, que a modo de aperitivo del Gran Premio, realizan habitualmente la mayoría de los equipos en Brasil. En este caso, el drama se desató cuando en la tanda matinal del miércoles **15 de marzo**, el **AGS** a cargo de **Philippe Streiff** se salió de pista en la curva Cheirinho del circuito de **Jacarepaguá**, cuando circulaba a 220 km/h. Tras deslizarse por el pasto, el auto impactó contra el guardrail, perdió una rueda (que hirió levemente a un bombero) y se dio vuelta, quedando destrozado. El infortunio y la imprevisión a la hora de cumplir cabalmente con las medidas de seguridad quisieron que cediese el "roll bar" y esto resultó determinante para la suerte de Striif, quien al golpear con su cabeza contra el suelo, sufrió serias lesiones en las vértebras cervicales que le provocaron la paralización de sus miembros superiores e inferiores. Trasladado a su país, la recuperación de Streiff se tornó lenta, al punto que la última referencia señala que apenas muestra una pequeña evolución en el movimiento de sus manos.

Más fortuna tuvo **Gerhard Berger**, actor del otro gran accidente de la temporada. Ocurrió durante las vueltas iniciales del **Gran Premio de San Marino**, realizado en el circuito de **Imola**, al despistarse e incendiarse la **Ferrari** conducida por el austríaco. La celeridad y eficacia de los servicios de seguridad fueron a la salvación de Berger, que rápidamente fue extraído del infierno en que se transformó su auto siendo trasladado a un hospital, con fractura de la clavícula izquierda, fisura de una costilla y quemaduras de segundo grado en el brazo izquierdo. Un saldo bien afortunado para Gerhard, que en su acelerada recuperación sólo sejó de correr en Mónaco.



clasificatorias; hubo 4 exclusiones por distintos motivos como ocurrió con **Volker Weidler** en **Alemania**, **Stefano Módena** en **Italia**, (en ambos casos en pruebas clasificatorias); **Yannick Dalmas** y **Nicola Larini** en **Portugal**, en estos casos en la preclasificación; y 2 no consiguieron largar como sucedió con **Phillipe Alliot** y **Yannick Dalmas** en la segunda partida del **Gran Premio de San Marino**. Asimismo entre las 414 participaciones en las distintas competencias, fueron 192 las llegadas, 217 los abandonos y 5 las desclasificaciones, siendo estas últimas de **Olivier Grouillard**

(**San Marino**), **Alessandro Nannini** (**Canadá**), **Nigel Mansell** (**Canadá y Portugal**) y **Ayrton Senna** (**Japón**).

MEDIA DOCENA DE GANADORES:

Algo más abierto que en 1988 estuvo el reparto de las victorias al punto de contabilizarse seis ganadores. Entre ellos prevalecieron los pilotos de McLaren, con 6 éxitos para **Senna** y 4 para **Prost**, en tanto que **Mansell** y **Boutsen** se anotaron con 2 cada uno. El lote de vencedores lo completaron **Gerhard Berger** y **Alessandro Nannini**, con un triunfo cada uno.

EQUIPOS, MOTORES Y GOMAS:

McLaren fue nuevamente el dominador entre las marcas con un total de 10 triunfos. Lo escoltó **Ferrari** con 3, quedando 2 para **Williams** y el restante para **Benetton**. Por el lado de los motores, **Honda** prevaleció con 10, seguida de **Ferrari**, con 3, **Renault** con 2 y **Ford** con 1. No hubo discusión en el terreno de las gomas, en el cual las **Goodyear** monopolizaron todos los éxitos de la temporada.

tas, dejándole sólo 2 a **Prost** y la restante a **Patrese**. Por lógica consecuencia el dominio de McLaren resultó apabullante entre los equipos con 15 logros contra el único de **Williams**. Algo similar podemos decir de los motores, rubro en que **Honda** impuso un contundente 15 a 1 contra **Renault**. Ninguna oposición tuvo en cambio **Goodyear** entre las gomas, al obtener la totalidad de las poles.

LAS POLE POSITIONS:

Entre los pilotos, **Senna** volvió a ser contundente con sus 13 conqui-



Como otra imagen espectacular, aunque por suerte sin consecuencias físicas, quedó la cabriola del **March** de **Mauricio Gugelmin** en la primera largada del **Gran Premio de Francia**. Fue asimismo esta carrera, una de las cuatro que tuvo una segunda partida a causa de distintas circunstancias. La acompañaron en dicha característica las de **San Marino** (despiste de Berger), **México** (salida de pista de Módena) y **Australia** (lluvia).



POR FIN NUEVOS GANADORES

Fue necesario esperar poco más de dos años y que pasasen 38 grandes premios para que la Fórmula Uno entregase un nuevo ganador. Esto ocurrió en 1989, y más precisamente el 18 de junio en el **Gran Premio de Canadá** con la victoria de **Thierry Boutsen**, que le puso fin a la larga espera del piloto belga y también a una situación que la categoría no conocía desde el triunfo obtenido el 12 de octubre de 1986 por **Gerhard Berger** en el **Gran Premio de México**.

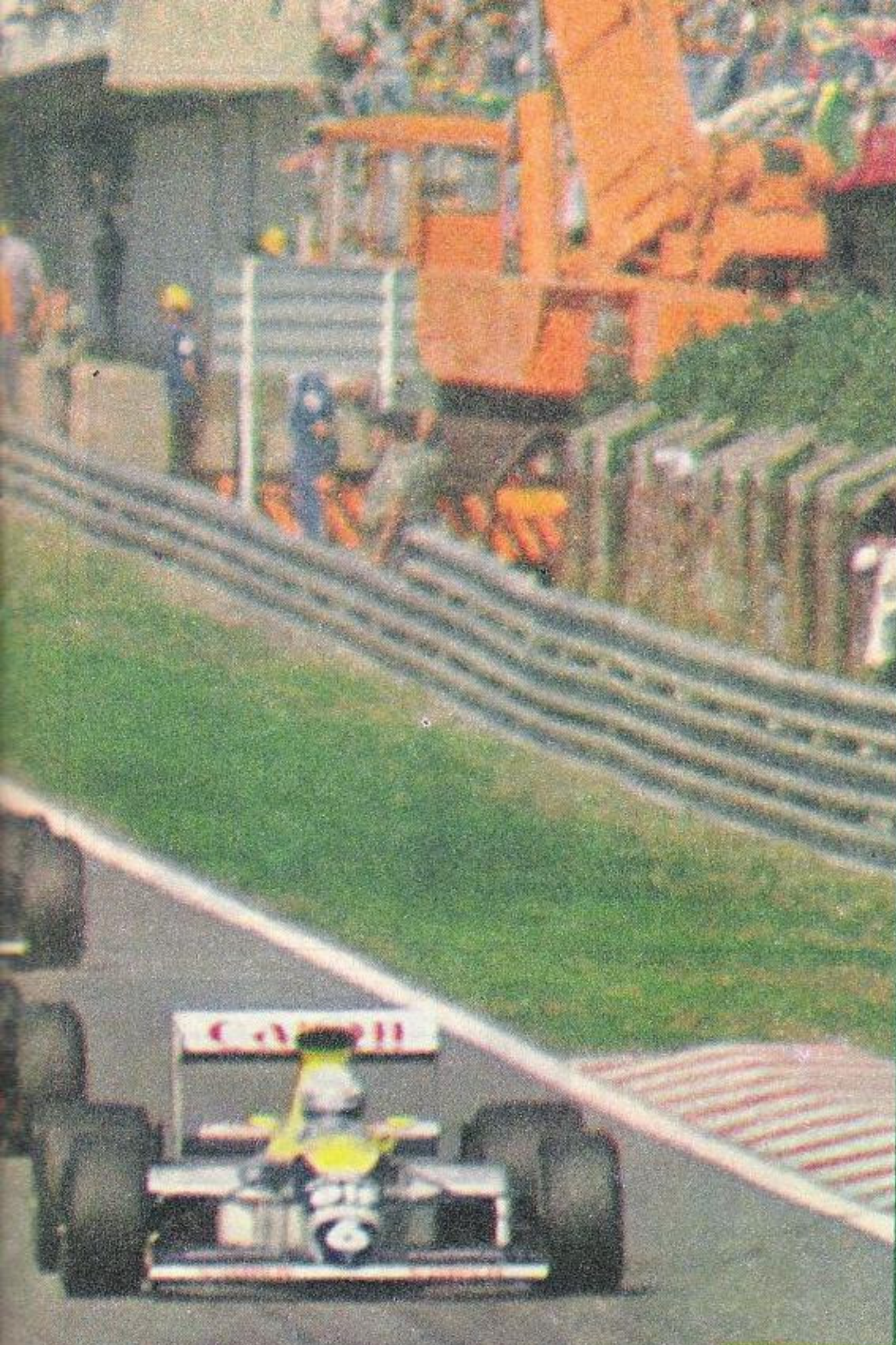
Por suerte Boutsen no resultó el único nuevo ganador de la pasada temporada. Casi sobre el final se unió a la lista **Alessandro Nannini** con su particular éxito en el **Gran Premio de Japón**, que llegó tras la polémica desclasificación de **Ayrton Senna** por el archicommentado toque con Prost. De todas maneras, a la hora del veredicto oficial el triunfo fue para el italiano, que de esta manera incorporó su nombre al selecto club de ganadores de Grandes Premios.

Hubo además otros pilotos que en 1989 vivieron la satisfacción "de una primera vez", aunque en otros rubros. Así tenemos los casos de **Jean Alesi**, **Olivier Grouillard**, **Emanuele Pirro**, **Johnny Herbert**, **Gabriele Tarquini**, **Stefano Módena**, **Luis Pérez Sala** y **Alex Caffi**, quienes conquistaron sus primeros puntos en el mundial en un hecho que se magnifica en su valor para los cuatro primeros por haberlo conseguido en el año de su debut y además se amplía en el caso de Alesi por llegar a tan meritoria situación en la primera carrera disputada —tal como hizo Prost en Argentina 1980— y luego repetir la hasta alcanzar la novena ubicación en las posiciones finales del torneo. En cuanto a los equipos hubo uno sólo que debutó en la anotación de puntos, y ese fue **Onyx**, gracias a los marcados por **Stefan Johansson** en el **Gran Premio de Francia**.

En cuanto a los records de vueltas, la temporada 1989 entregó tres nuevos hombres para consignar en el historial del rubro y ellos fueron **Jonathan Palmer** (**Canadá**), **Mauricio Gugelmin** (**Franca**) y **Satoru Nakajima** (**Australia**). También Gugelmin vivió la satisfacción de subir por primera vez a un podio y, por si fuera poco en el Gran Premio de su país, en un privilegio que en el certamen 89 compartió con **Stefano Módena**, quien llegó al tercer escalón, en Mónaco. A su vez, entre las marcas, fue **Onyx**, la única debutante en eso de colocar a uno de sus pilotos en el podio, como ocurrió con **Johansson** en **Portugal**.

Finalmente esta lista de primerizos lo completamos con los escenarios de **Grandes Premios**. Y en este caso tenemos que referirnos al trazado callejero de **Phoenix**, que por primera vez albergó una carrera puntuable de Fórmula Uno y además se convirtió en el octavo circuito utilizado en **Estados Unidos** por el **Campeonato Mundial**.





LOS RECORDS DE VUELTA: Fue este un terreno donde el campeón **Prost** superó a **Senna** entre los pilotos con 5 logros contra 3 del brasileño, que compartió el lugar de escolta con **Mansell**. Con uno por barba, el resto se lo repartieron **Berger**, **Gugelmin**, **Nakajima**, **Palmer** y **Patrese**. Por el lado de las marcas **McLaren** impuso las 8 de sus pilotos contra las 4 que ostentó **Ferrari**. Y cerraron la lista **Lotus**, **March**, **Tyrrell** y **Williams** con un record en cada caso. **Honda** dominó entre los motores con 8 conquistas, sobre **Ferrari** que cosechó 4, **Judd** que sumó 2 y **Cosworth** y **Renault** que alcanzaron 1. Tampoco entre los records tuvo contrincantes **Goodyear**, que se llevó todo.

LOS "WARM UP": **Prost** y **Senna**, con seis cada uno, se repartieron el privilegio en este ítem. **Mansell** logró 3, en tanto la restante quedó para **Pierluigi Martini**. Entre las marcas **McLaren** redondeó la docena, contra 3 de **Ferrari** y el solitario halago conseguido por **Minardi**. **Honda** dominó una vez más por el lado de los motores con 12, seguido de **Ferrari** con 3 y **Cosworth** con 1.

En neumáticos, **Goodyear** sumó 15 y le dejó el consuelo de uno para **Pirelli**, conseguido en **Bélgica** por **Pierluigi Martini**.

LOS MAS Y LOS MENOS: La tortuosidad del circuito callejero de **Phoenix** le dio al **Gran Premio de Estados Unidos** la ca-

racterística de ser la carrera que más duró con un total de **2h01m33s133/1000**, en tanto en la vereda de enfrente encontramos al **Gran Premio de Inglaterra**, que "sólo" le demandó a su ganador **Prost** un tiempo de **1h19m22s131/1000**. Para el **Gran Premio de Italia** quedó la mención al hablar de la competencia más veloz con su promedio de **232,119 Km/h**, mientras que el más lento, en gran parte debido a la torrencial lluvia, fue el **Gran Premio de Australia** con **131,981 Km/h**. Otra carrera corrida bajo la lluvia, el **Gran Premio de Bélgica**, entregó la menor diferencia entre el ganador y su escolta con las **304/1000** de segundo que separaron a **Senna** de **Prost**, y lo opuesto sucedió en el **Gran Premio de Francia** con los **44s017/1000** que **Prost** le sacó a **Mansell**. En cuanto a distancia recorrida, el **Gran Premio de Japón** entregó la mayor con **310,527 km**, y fue su contrapartida el **Gran Premio de Mónaco** que "apenas" demandó **256,256 km**.

LLEGADAS Y ABANDONOS: Para el **Gran Premio de Bélgica**, no obstante haberse disputado bajo una constante lluvia, quedó el ser el que tuvo mayor cantidad de autos al final, con un total de **16** que lograron clasificarse. La menor cantidad de coches arribados a la meta, la tuvimos en otras dos competencias "pasadas por agua" como lo fueron las de **Canadá** y **Australia**. Esta última resultó a



Foto mayor Pierluigi Martini encabeza con su Minardi un compacto lote en el **Gran Premio de España**. El piloto y el autor italiano progresaron notablemente en la temporada pasada. **Abajo Derecha**, Nigel Mansell con su Ferrari en acción al ganar en Hungría. El británico quebró el monopolio de victorias brasileñas en dicha competencia.



LOS RECORDS DE VUELTA

PILOTOS

También en este rubro fue desalojado el recordado **Jim Clark** de la marca tope que mantenía desde hace más de dos décadas. Algo que como se palpaba estuvo a cargo de **Alain Prost**, autor de 5 records en 1989 que llevaron su producción total a 32 y dejaron en el recuerdo el primado de 28 del escocés. **Nelson Piquet** no progresó de sus 26 tras una floja temporada y tampoco, aunque por obvias y conocidas razones, avanzaron **Niki Lauda** de sus 25, **Juan Manuel Fangio** de sus 23 y **Stirling Moss** de sus 20. También mantuvieron sus ubicaciones **Stewart y Regazzoni** con 15, en tanto **Senna y Mansell**, que lograron 3 el año anterior, pasaron a compartir el casillero de los 13 con Alan Jones, y dejaron atrás a Arnoux, con 12, a Surtees y Ascari, con 11, y a Mario Andretti, Jack Brabham y Graham Hill, que permanecieron con 10. Posteriormente se escalonan Berger, Hulme y Peterson con 9; Hunt con 8; Gurney, Laffite y Villeneuve con 7; Emerson Fittipaldi, González, Hawthorn, Phil Hill, Pironi y Jody Scheckter con 6; Pace y Watson con 5; Alboreto, Beltoise, Depailler, Reuteman y Siffert con 4; Patrese con 3; Amon, Brooks, Teo Fabi, Ginther, Jarier, McLaren, Rindt y Rosberg con 2; Atwood, Baghetti, Behra, De Cesaris, Gugelmin, Hallwood, Henton, Hermann, Ireland, Kling, Marimón, Mieres, Musso, Nakajima, Nannini, Oliver, Palmer, Pescarolo, Pedro Rodríguez, Scarfiotti, Surer, Taruffi, Trintignant y Villorisi con 1.

EQUIPOS

Con sus cuatro conquistas de la temporada anterior, **Ferrari** aumentó sus ventajas como líder, al sumar 112 records contra los 70 que muestra **Lotus**. Como ocurrió en otros ítems el mayor avance lo produjo **McLaren**, que llegó a 55 y consolidó así la tercera ubicación por sobre **Brabham** y **Williams** que totalizan 41. Mucho más abajo encontramos a **Tyrrell** con 20; Renault con 18; Maserati con 15; Alfa Romeo, BRM y Cooper con 14; Matra con 12; Ligier con 11; Mercedes Benz con 9; Benetton y March con 7; Vanwall con 6; Surtees con 4; Eagle, Honda, Shadow y Wolf con 2; Ensign, Gordini, Kesketh, Lancia y Parnell con 1.

MOTORES

Cosworth agregó una conquista en 1989 para si totalizar 136 y continuar holgadamente al frente de las posiciones, seguido de **Ferrari** con 112. Más reñida se muestra la lucha por la tercera ubicación que hasta ahora es de **Climax** con 47 aunque muy asediada por **Honda** con 45. A continuación se encuentra **Renault** con 22 y posteriormente la nómina incluye a **Porsche** con 17; **Maserati** con 16; **Alfa Romeo** con 14; **BMW** con 13; **Matra** con 11; **Mercedes Benz** con 9; **Vanwall** con 6; **Repsol** con 4; **Judd** con 3; **Hart** con 2; **Ford** y **Weslake** con 1.



1. Ricardo Patrese se convirtió en el piloto que disputó más Grandes Premios en el historial del Campeonato Mundial. Lleva 192 y seguirá sumando... 2. Johnny Herbert, uno de los rostros nuevos que en 1989 se asomó a la Fórmula Uno. También otro de los pilotos que cambió de equipo al pasar de Benetton a Tyrrell. 3. La imagen de Jean Alesi, indudablemente la gran revelación del certamen pasado. Ya en su primer Gran Premio, corrido en Paul Ricard, el francés sumó puntos. Un valor con gran futuro. 4. El Onyx, con Stefan Johansson al volante. El sueco le dio los primeros puntos a este equipo que en la temporada pasada se incorporó a la categoría.

su vez la causante del mayor número de abandonos, que en dicho caso llegó a los 18, en tanto tenemos que volver a mencionar al Gran Premio de Bélgica, con sus 10 deserciones, a la hora de la referencia a la menor cantidad de abandonos.

CUARENTA Y SIETE ACTORES: Esa fue la cifra de pilotos que participaron en el Campeonato Mundial. Pero sólo 40 corrieron, al menos una carrera, en

tanto los restantes 7 se vieron imposibilitados en distintas instancias. Cuatro, como ocurrió con Suzuki, Joaquín Winkelhock, Larrauri y Bertaggia, nunca pudieron superar la preclasificación; dos, como Weidler y Foitek, quedaron al margen en las clasificaciones y curioso resultó el caso de Yannick Dalmas, quien en la única carrera (San Marino) que consiguió entrar dentro del grupo habilitado para correr, no pudo largar por una falla mecánica en su Lola.



LOS GANADORES DE GRANDES PREMIOS

PILOTOS

La superioridad impuesta por McLaren le permitió a sus pilotos importantes avances. Así en el caso de **Alain Prost** (foto), sus cuatro victorias le posibilitaron llegar a un total de 39 y ampliar sus diferencias como líder de este rubro. Por el lado de **Ayrton Senna**, la media docena de triunfos sirvieron para proyectarlo al sexto puesto, que con 20 victorias comparte con su compatriota **Nelson Piquet**. Como objetivos próximos de Ayrton, además de Prost, se encuentran **Jackie Stewart** con 27, **Jim Clark** y **Niki Lauda** con 25 y **Juan Manuel Fangio** con 24. Detrás del dúo brasileño siguen Moss con 16, pero amenazado por Mansell, que luego de sus dos halagos, llegó a 15, y dejó atrás a Emerson Fittipaldi, Jack Brabham y Graham Hill, que se quedaron en 14. A continuación la nómina de ganadores se amplía con el siguiente ordenamiento: Mario Andretti, Jones y Reutemann con 12; Hunt, Peterson y Jody Scheckter con 10; Hulme e Ickx con 8; Arnoux con 7; Brooks, Laffite, Rindt, Surtees y Villeneuve con 6; Alboreto, Berger, Farina, Regazzoni, Rosberg y Watson con 5; Gurney y McLaren con 4; Collins, Hawthorn, Phil Hill y Pironi con 3; De Angelis, Boutsen, Depiller, González, Jabouille, Patrese, Revson, Pedro Rodríguez, Siffert, Tambay, Trintignant y Von Trips con 2; Baghetti, Bandini, Beltoise, Vittorio Brambilla, Cevert, Fagnoli, Gethin, Ginther, Ireland, Moss, Musso, Nilsson, Pace, Scariotti y Taruffi con 1.

EQUIPOS

Ferrari aumentó su haber a 97 y continúa adelante en este rubro, aunque cada vez tiene más cerca a **McLaren**, que suma 80 y ya dejó en el tercer lugar a **Lotus**, que no pudo avanzar de sus 79 éxitos. Un pequeño progreso tuvo **Williams** que ahora totaliza 42 y comanda el segundo grupo seguido de **Brabham** con 34, **Tyrrell** con 23, **BRM** con 17, **Cooper** con 16 y **Renault** con 15. Más abajo se escalonan **Alfa Romeo** con 10; **Maserati**, **Mercedes Benz**, **Matra** y **Vanwall** con 9; **Ligier** con 8; **March** y **Wolf** con 3; **Benetton** y **Honda** con 2; **Eagle**, **Penske**, **Porsche**, **Shadow** y **Hesketh** con 1.

MOTORES

Con sus 156 triunfos **Cosworth** mantiene y mantendrá por un largo rato su predominio. **Ferrari** lo escolta con 97 y también con comodidad, ya que el tercero que es **Honda** recién alcanzó las 52 victorias luego de la decena obtenida en el año anterior. Posteriormente aparece **Cooper Cilmax** con 40, y ya mucho más atrás encontramos a **Porsche** con 26; **Renault** con 22; **BRM** con 19; **Alfa Romeo** con 12; **Maserati** con 11; **Mercedes Benz**, **Vanwall** y **BMW** con 9; **Repsol** con 8; **Matra** con 3; **Weslake** y **Ford** con 1.



LAS POLE POSITIONS

PILOTOS

Como se esperaba, **Ayrton Senna** pasó a ser el nuevo monarca en este rubro. Las trece poles obtenidas en la temporada le alcanzaron con amplitud para desalojar a **Jim Clark** del lugar de privilegio que el escocés mantenía desde hace más de veinte años. Con semejante cosecha, Senna totaliza ahora 42 conquistas, y amenaza seguir incrementando, y que seguramente tardará mucho en ser batida. Detrás, a la distancia, quedó Clark con sus ya inamovibles 33 y más atrás **Juan Manuel Fangio** con 27, **Niki Lauda** y **Nelson Piquet** con 24 y **Alain Prost**, con las 20 que suma tras las dos poles conseguidas el año anterior. Posteriormente la nómina comprende a Mario Andretti y Arnoux con 18, Stewart con 17; Moss con 16; Ascari, Hunt y Peterson con 14; Brabham, Graham Hill e Ickx con 13; Mansell con 12; Rindt con 10; Surtees con 8; Laffite con 7; Emerson Fittipaldi, Jones, Jabouille, Reutemann y Rosberg con 6; Amon, Farina, Regazzoni y Tambay con 5; González, Hawthorn y Berger con 4; Brooks, De Angelis, Teo Fabi, Gurney, Jarier, Patrese, Pironi y Jody Scheckter con 3; Alboreto, Lewis Evans, Siffert, Villeneuve y Watson con 2; Bandini, Bonnier, Vittorio Brambilla, Castellotti, De Cesaris, Collins, Depailler, Giacomelli, Hulme, Pace, Parkes, Pryce, Revson y Von Trips con 1.

EQUIPOS

No hubo modificaciones en la primera posición, que pese a no agregar nuevos éxitos, en la pasada temporada, sigue compartida por **Ferrari** y **Lotus** con 107. Tampoco cambió el ocupante del tercer puesto, que continúa siendo **McLaren**, pero mostrando un notable avance ya que tras las 15 poles logradas suma ahora 55. Esto le permitió alejarse de **Brabham** que quedó en 39 y **Renault**, que tampoco se movió de sus 31 y de **Williams**, que con el halago obtenido por Patrese en Hungría llegó a 30. Ya en un nivel inferior se ubican **Tyrrell** con 14; **Alfa Romeo** con 12; **BRM** y **Cooper** con 11; **Maserati** con 10; **Ligier** con 9; **Mercedes Benz** con 8; **Vanwall** con 7; **March** con 5; **Matra** con 4; **Benetton** y **Shadow** con 3; **Lancia** con 2; **Arrows**, **Honda**, **Lola**, **Porsche** y **Wolf** con 1.

MOTORES

Cosworth se mantiene inalterable al frente con sus 131 logros, escoltado por **Ferrari** con 107. La gran novedad en este rubro la produjo **Honda**, que trepó al tercer puesto con sus 15 poles, que ahora le posibilitan sumar un total de 51 y compartir dicha posición con **Renault**, tras haber dejado atrás a **Cooper Cilmax** que se quedó con 44. La lista la completan **Alfa Romeo** con 15; **BMW** con 14; **Maserati** con 11; **Porsche** con 8; **Mercedes Benz** y **Vanwall** con 7; **Matra** con 4; **Lancia** con 3 y **Hart** con 1.



4

LAS NACIONALIDADES: Italia resultó el país con más representantes con un total de 14 pilotos. Lo siguieron Francia con 8, Inglaterra con 5, Alemania y Brasil con 4 entre los de presencia masiva. Por su lado Japón aportó 2, en tanto con un piloto cada uno completaron la nómina Austria, Argentina, Bélgica, España, Estados Unidos, Finlandia, Irlanda, Luxemburgo, Suecia y Suiza.

ASISTENCIA PERFECTA: Este es un orgullo que en el balance

de la temporada sólo pueden exhibir media docena de pilotos. Ellos son **Alain Prost**, **Ayrton Senna**, **Thierry Boutsen**, **Ricardo Patrese**, **Ivan Capelli** y **Alessandro Nannini**, quienes fueron los únicos que consiguieron largar en todas las carreras del



campeonato. El resto, por los más diversos motivos, no tuvo la misma suerte.

EL QUE MAS LLEGO: Fue nada menos que el campeón mundial **Aicín Prost**, quien seguramente en este mérito basó gran parte de su máxima conquista. En 13 ocasiones, el francés arribó a la meta y en todas ellas las hizo en puestos puntuables. **Gerhard Berger**, el piloto que ocupará su lugar en McLaren este año, protagonizó el caso opuesto, con un total de 13 abandonos. Como compensación, las tres veces que el austriaco llegó lo hizo en posiciones "de podio", con su triunfo en **Portugal** y sus puestos de escolta en **Italia** y **España**.

LOS NUEVOS NOMBRES: Fueron unos cuantos y más exactamente 13 los pilotos que se incorporaron a la categoría. De dicha cifra 9 tuvieron la satisfacción, al menos en una carrera, de poder largar, como sucedió con **Johnny Herbert**, **Olivier Grouillard**, **Bertrand Gachot**, **Jean Alesi**, **Emanuele Pirro**, **Eric Bernard**, **Martin Donnelly**, **Jirky Jarvi** **Leitho** y **Paolo Barilla**. En cambio, se quedaron con las ganas de debutar los alemanes **Joaquín Winkelhock** y **Volker Weidler**, el suizo **Gregor Foitek** y el italiano **Enrico Bertaglia**.

BUTACAS CON MAS DE UN DUEÑO: Tuvimos unas cuantas durante 1989 y en ese sentido se destacó **Rial** cuya dotación inicial integrada por **Christian Danner** y **Volker Weidler** resultó sucesivamente relevada por **Pierre Henri Raphanel**, **Gregor Foitek** y **Bertrand Gachot**. También hubo bastante movimiento en **Lola**, donde **Bernard** tomó temporarily en Francia el lugar de **Dalmas**, para luego dar paso a **Alboreto**; y en **Tyrrell** donde precisamente el alejamiento del italiano abrió la posibilidad para el ingreso de **Alesi**, quien posteriormente y por su participación en la F-3000 faltó en algunas pruebas y fue reemplazado por **Herbert**. Otros cambios producidos fueron los de **Dalmas** por **Winkelhock** en **AGS**; **Pirro** por **Herbert** en **Benetton**; **Bertaglia** por **Raphanel** en **Coloni**; **Larrauri** por **Foitek** en **Eurobrun** y **Leitho** por **Gachot** en **Onyx**. A su vez tuvieron especiales características el definitivo ingreso de **Tarquini** al equipo **AGS**, producido tras el accidente de **Streiff** en Brasil, y los fugaces pasos de **Martin Donnelly** y **Paolo Barilla** por **Derek Warwick** y **Pierluigi Martini** en **Arrows** y **Minardi** respectivamente. En estos últimos casos, los pilotos titulares estuvieron ausentes por distintas lesiones.



MCLAREN PUSO LA QUINTA. Y la referencia es para indicar la nueva conquista de la casa inglesa de la **Copa de Constructores** y que se suma a las logradadas en 1974, 1984, 1985 y 1988. De esta forma McLaren se acerca a las posiciones de privilegio, que encabeza Ferrari con sus 8 logros (1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982 y 1983), seguida de Lotus con 7 (1963, 1965, 1968, 1970, 1972, 1973 y 1978). Cuarto se encuentra Williams con 4 títulos (1980, 1981, 1986 y 1987) y luego se ubican Brabham (1966 y 1967) y Cooper (1959 y 1960) con 2 y Vanwall (1958), BRM (1962), Matra (1969) y Tyrrell (1971) con 1.

HONDA SIGUIÓ LA SERIE: Y esto le dio su tercer título consecutivo en el rubro de los motores. Sin embargo no modificó las ubicaciones de vanguardia, que muestran al frente a Cosworth con los 11 halagos cosechados en 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1974, 1976, 1978, 1980, 1981 y 1982 y como cercano escolta a Ferrari, con las 9 logradadas en 1952, 1953, 1956, 1958, 1961, 1964, 1975, 1977 y 1979. A continuación se escalonan Climax con 4 (1959, 1960, 1963 y 1965); la mencionada Honda y Porsche (1984, 1985 y 1986) con 3; Alfa Romeo (1950 y 1951); Mercedes Benz (1954 y 1955) y Maserati (1954 y 1957) con 2 y Lancia (1956); BRM (1962) y BMW (1983) con 1.

LOS NEUMATICOS: En este rubro Goodyear es el amplio dominador con un total de 216 triunfos conquistados a lo largo de los distintos campeonatos. A la distancia lo siguen Dunlop con 83 y más atrás se ubican Michelin con 59, Firestone con 49, Pirelli con 44, Continental con 10 y Englebert con 7.


EL QUINTO TRI: Con su nuevo título, Alain Prost se incorporó a la selecta galería de tricampeones mundiales. Ahora con el francés, los "tri" suman cinco, ya que la lista se completa con otros notables como Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda y Nelson Piquet. Delante de ellos únicamente está Juan Manuel Fangio, con sus cinco títulos y detrás una vasta lista que encabezan Graham Hill, Alberto Ascari, Emerson Fittipaldi y Jim Clark con 2 conquistas, seguidos de Giuseppe Farina, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Dennis Hulme, Jochen Rindt, James Hunt, Mario Andretti, Jody Scheckter, Alan Jones, Keijo Rosberg y Ayrton Senna con 1.

LA PRESENCIA DEL PUBLICO: Fue importante a lo largo de las 16 carreras de la temporada. Como pico máximo tuvimos al Gran Premio de Japón con 180.000 espectadores seguido del Gran Premio de San Marino

con 150.000. Con posterioridad las cifras conocidas mostraron las siguientes concurrencias para las restantes competencias: Italia (130.000); Brasil (110.000); Mónaco (110.000); Hungría (130.000); Inglaterra (100.000); Alemania (100.000); México (94.000); Australia (80.000); Bélgica (65.000); Portugal (65.000); Francia (55.000); Canadá (50.000); Estados Unidos (31.000) y España (30.000).

LOS UNO-DOS: No faltaron los dobles de los equipos en 1989. Exactamente fueron 5 y la mayoría de ellos, o sea 4, tuvieron por autores a los McLaren, quienes con el ordenamiento de Senna-Prost lo consiguieron en San Marino, Mónaco, Bélgica y Alemania. El restante uno-dos estuvo a cargo de la gente de Williams, que por intermedio de Thierry Boutsen y Riccardo Patrese vivieron tan feliz jornada en Canadá.

EL RECORD DE PATRESE: A partir del pasado Gran Premio de Brasil, Riccardo Patrese pasó a ser el dueño de un especial récord: ser el piloto que más participaciones cuenta en el historial del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Así, tras 13 temporadas (recordemos que debutó en el Gran Premio de Mónaco de 1977) el italiano ostenta un total de 192 competencias corridas y la posibilidad de seguir aumentando esa cifra ante su confirmada continuidad en la categoría y en el equipo Williams. Entre los contemporáneos, su más cercano perseguidor es Piquet, con 172, ubicado cuarto detrás de Graham Hill y Jacques Laffite, que se quedaron en 176.

EL PUNTO FINAL: Lo ponemos diciendo que el triunfo de Mansell en Hungría quebró la serie de victorias brasileñas en ese Gran Premio, que Thierry Boutsen se incorporó a los pilotos que superaron el centenar de carreras disputadas, que el triunfo de Nannini en Japón quebró un lapso de más de cuatro años sin éxitos de pilotos italianos, ya que el último lo había conseguido Alboreto en Alemania 1985, que Prost cumplió en Portugal su Gran Premio número 150, y que por primera vez en mucho tiempo un piloto recibió una fecha de suspensión como ocurrió con Mansell en España. 

Arriba: Aguri Suzuki aguarda en el habitáculo del Zakspeed, mientras trabajan sus asistentes. El japonés no pudo pasar la preclasificación en ninguna de las dieciséis carreras del torneo. **Abajo:** Otra floja temporada para Lotus y Nelson Piquet. El brasileño no logró ningún triunfo y la marca inglesa vivió por primera vez la ingrata situación de ver a sus dos autos eliminados en clasificación.



LA ACTUACION DE CADA PILOTO A TRAVES DE LOS 16 GG.PP.

LA TEMPORADA 1989

PILOTO	AUSTRALIA	JAPON	ESPAÑA	PORTUGAL	ITALIA	BELGICA	HUNGRIA	ALEMANIA	INGLATERRA	FRANCIA	CANADA	EE.UU.	MEXICO	MONACO	SAN MARINO	BRASIL
Ayrton Senna	11	1	1	1	A	7	A	A	1	2	1	A	A	1	D	A
Alain Prost	2	2	2	5	1	A	1	1	2	4	2	1	2	3	A	A
Jonathan Palmer	7	6	9	A	9	A	10	A	A	13	14	A	6	10	A	E
Michele Alboreto	10	E	5	3	A	A	—	—	A	A	A	A	11	EP	E	EP
Thierry Boutsen	A	4	10	A	6	1	A	10	A	3	4	3	A	A	3	1
Riccardo Patrese	A	A	15	2	2	2	3	A	4	A	A	4	A	5	2	3
Martin Brundle	A	A	6	9	A	EP	EP	A	8	12	A	6	8	A	5	A
Stefano Modena	A	A	3	10	A	A	A	A	11	A	EX	14	A	A	8	A
Derek Warwick	5	5	A	A	A	A	—	9	6	10	6	A	A	9	6	A
Eddie Cheever	A	9	7	7	3	A	7	E	12	5	A	E	A	A	8	A
Nelson Piquet	A	A	A	11	A	4	8	4	5	6	E	A	A	8	4	A
Saloru Nakajima	8	A	E	A	A	E	A	8	A	A	E	10	7	A	A	4
M. Gugelmin	3	A	A	E	A	A	A	A	A	A	7	A	10	A	7	7
Ivan Capelli	A	A	11	A	A	A	A	A	A	A	12	A	A	A	A	A
P. Ghinzani	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	A	EP	EP	EP	A	EP	A
Nicola Larini	A	12	EP	EP	EP	A	EP	A	EP	EP	EP	A	EX	A	A	A
A. Nannini	6	3	8	4	A	D	A	3	A	A	5	A	4	A	1	2
Johnny Herbert	4	11	14	15	5	E	—	—	—	—	A	—	E	—	—	—
Alex Caffi	EP	7	4	13	A	6	A	EP	A	7	A	11	A	A	9	A
A. de Cesaris	13	10	13	A	8	3	E	A	7	A	11	A	A	7	10	A
Pierluigi Martini	A	A	A	A	A	A	A	5	9	A	9	7	5	A	—	6
L. Pérez Sala	A	A	A	E	A	A	E	6	E	A	15	8	12	A	A	E
Rene Arnoux	E	E	12	14	E	5	A	E	11	E	A	9	13	E	E	A
O. Grouillard	9	D	A	8	E	E	6	7	A	E	13	A	E	A	A	A
Nigel Mansell	1	A	A	A	A	D	2	2	3	1	3	A	D	—	A	A
Gerard Berger	A	A	—	A	A	A	A	A	A	A	A	2	1	2	A	A
Yannick Dalmas	E	NL	E	E	E	E	—	EP	EP	EP	EP	EP	EX	EP	EP	EP
Philippe Alliot	12	NL	A	A	A	A	A	A	A	EP	16	A	9	6	A	A
Roberto Moreno	E	E	A	E	E	A	E	A	EP	EP	EP	EP	A	EP	EP	EP
P. H. Raphanel	EP	EP	A	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	E	E	E	E	E	E
Gregor Foitek	E	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	—	—	E	—	—
Aguri Suzuki	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP
B. Schneider	A	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	A	EP
S. Johansson	EP	EP	EP	A	A	A	5	EP	A	A	8	EP	3	EP	EP	EP
B. Gachot	EP	EP	EP	EP	EP	EP	13	12	E	A	A	—	—	—	E	E
C. Danner	14	E	E	12	4	8	E	E	E	E	E	E	E	—	—	—
Volker Weidler	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EX	E	—	—	—	—	—	—
J. Winkelhock	EP	EP	EP	EP	EP	EP	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G. Tarquini	—	8	A	6	7	A	A	E	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP	EP
Jean Alesi	—	—	—	—	—	—	4	A	10	9	—	5	—	4	A	A
E. Pirro	—	—	—	—	—	—	9	11	A	8	10	A	A	A	A	5
Eric Bernard	—	—	—	—	—	—	11	A	—	—	—	—	—	—	—	—
M. Donnelly	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E. Bertaggia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	EP	EP	EP	EP	EP	EP
O. Larrauri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	EP	EP	EP	EP	EP	EP
J. J. Letho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	EP	A	EP	A	—
P. Barilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	A	—

REFERENCIAS: Los números indican la distintas posiciones ocupadas en carrera: (A): significa Abandono; (D): Desclasificado; (NL): No Largó; (EX): Excluido; (E): Eliminado; (EP): Eliminado en Preclasificación.

LO QUE FALTABA.

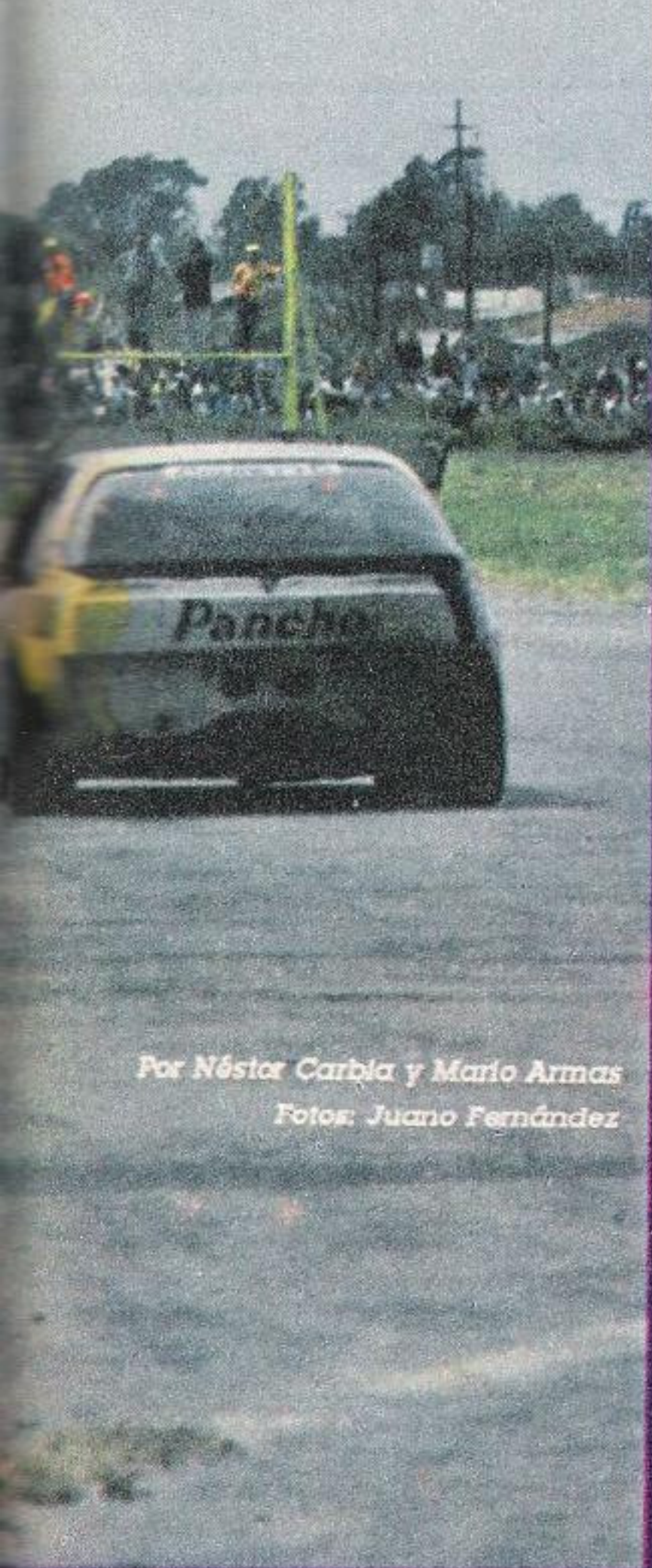


La victoria del Regatta insufla un aire renovador al carácter competitivo del T.C. 2000, concretando un advenimiento esperado. Pero la discusión reglamentaria no se agota en eso, ni mucho menos... En F.R.A., un valor en alza alcanzó la confirmación que necesitaba, aunque ensombreció el potencial de sus seguidores. Y en F.2 N., pronto arribó al tope de los novatos, pero en una "falsa actuación" de la categoría

LT EN MAR DEL PLATA, BUENOS AIRES (25/2/90)

...Y LO QUE FALTA

Foto mayor: "Cocho" lleva a la primera victoria al Regatta, después de sacarle la vuelta a Giacchino. Festejan Blanco Villegas y muchos más. **Derecha:** La experiencia de Carlos Giavedoni para ganar con la FRE; es vivo e inteligente el pampeano. **Extrema derecha:** Traverso en boxes y Scarazzini que no sólo dirige sino que trabaja, tiene futuro. **Abajo:** El espectáculo en la FRE. Se va el "Guri" del cuadro y en el pelotón de 13 autos que lo siguen está Bouvier, Ciantini (abierto), Dellasantina, Micheliní, Bovone, Neviani y Morgan entre otros. Así es la FRE.



Por Néstor Carbía y Mario Armas
Fotos: Juano Fernández

Los fríos números de los tiempos de clasificación carrera de cada auto elaborados por la computadora que opera Erwin Roque Terán (CDA) son terminantes para clasificar la victoria del Fiat Regatta de Osvaldo López. Los de la clasificación del sábado marcan que los mejores ritmos eran los de Cocho y Maldonado, pero el Regatta era un poco más rápido que el Volkswagen Gacel. Los de carrera no dejaron dudas. Para no abrumar con cifras al lector vamos a entregarle un solo dato. López superó a Traverso en la vuelta N° 9. Hasta allí la mayoría de los giros del auto de Sevel estuvieron por encima de los 76 segundos. Después que tomó la vanguardia, "Cocho" aceleró e hizo una vuelta en el orden de los 75 segundos. A partir de allí -vuelta 10- realizó 26 giros encerrados en 0.95 segundos. De ellos, 8 estuvieron los debajo de 1m16s. Un prodigio de regularidad y de talento para ganar una carrera impecable. Era invencible el auto de origen italiano en Mar del Plata. El dúo Antelo-Donadío comenzaba a cosechar los frutos de su trabajo; ahora con una victoria y bien me-



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Mar del Plata Automóvil Club.

Accesos: 2, uno de tierra y otro mixto, ambos en regular estado. **2**

Controles: En general buenos; quizá hubo demasiados sin coordinación entre sí. **3**

Comodidades: No existen. Malas. **1**

Estado del circuito: Un poco desperejo en varias zonas. Bueno **3**.

Boxes (Instalaciones): Fueron mejoradas pero todavía falta muchísimo. Regular. **2**

Boxes: (Infraestructura): Tiene un poco más que antes pero igual continúa sendo muy poco. Regular. **2**

Seguridad: Ese ítem se cuidó un poco más este año. Bueno. **3**

Promoción del espectáculo: Buena. **3**

Servicio de prensa: Fue bueno el debut del colega Roberto Carozzo como Jefe de Prensa de la APTC. 2000. En referencia a lo entregado por el club fue apenas bueno. Esta vez estuvo el teléfono, pero recién el sábado y a qué costo. Bueno. **3**

Puntualidad: Hubo demoras en los tres días y nunca la jornada terminó a horario. Mala. **1**

Total: 23 puntos (Ideal, 50)



Página enfrentada: arriba; el Volkswagen Gacel 1.8 de Guillermo Maldonado en boxes. **Abajo,** largada de F.2 Nacional. Puntea Massei, a su lado Mandrini, seguido por Suriani, Solmi, Basco, Zanatta y Osvaldo Massei. Esta página arriba: Urrutia y Zuain, dos pilotos privados que hicieron buenos trabajos sobre sendas coupés Fuego. **Centro:** pelotón de FRE en la partida. Adelante Dellasantina seguido por Michelini. **Foto Inferior:** Luciano Giacomini atiende el Fórmula Dos del marplatense Gorrini.

recida por cierto. El team Berta Sport demostró que es verdaderamente un equipo. Después de ver la planilla de tiempos no queda ninguna duda que Guerra, el campeón, perdonó a su "Teamate" Juan María Traverso. Veamos sinó. Entre el banderazo de largada y la vuelta N° 12, Guerra hizo 7 vueltas del órden de 1m 15s. Allí lo alcanzó a Juan María y se puso a su cola -0,56s-. En ese lapso el ex campeón sólo tuvo tres giros bajo 1m 16s. A partir del giro N° 12 Angel bajo una sola vez el minuto 16 y siempre estuvo a la cola de su coequiper. Para reafirmar el concepto vale comentarles que en la primera vuelta Guerra, fue 7º, es decir que mientras hacía 1m 15s por vuelta superó a Oltra, a Maldonado, a Bessone, a Del Río y alcanzó a Traverso. ¿Qué tal lo del campeón? Después se quedó allí. Pero esto no es sorpresa. Para el atento lector de CORSA quizá tampoco. Los memoriosos, seguramente recordarán que Guerra en nuestras páginas sostuvo que: "el uno del '90 sigue siendo Juan María". El análisis de los Sierra, Ford y los problemas de tracción ya fueron ampliamente tratados en

nuestra entrega anterior. Quizá lo que reste agregar sea que se probaron los neumáticos de diferentes construcción de Fate más blandos- que lo hicieron los propios pilotos oficiales del óvalo, y que Raies, Sáenz y Deguidi estuvieron la semana pasada en el ACA solicitando que se requiera información a F.I.S.A. sobre una categoría de Turismo Pista europea -presumiblemente alemana- que prevé el agregado de un peso extra para la marca de auto que gana en cada competencia, hasta lograr el equilibrio técnico de la misma. Esta fue una idea que lanzó Juan M. Traverso en una reunión realizada el viernes anterior a la carrera marplatense y de la cual participaron también Oltra, Del Río, Maldonado, Deguidi y Guerra, entre otros. El tema fue analizado luego en otra reunión, el sábado, en el mismo autódromo, entre propietarios, pilotos y preparadores, y allí se comisionó el trío mencionado para iniciar la investigación del tema tratado de igualar las posibilidades de las marcas, sin tener que cambiar el reglamento.

Volviendo a la carrera en sí es bueno señalar las tareas de



Fineschi, Urutia y Zuain. El primero tiene una de las coupés Ford Sierra más vieja del parque de la categoría y la llevó con autoridad y decoro al 5º lugar. El misionero y el rionegrino cumplieron bien con las Fuego que les entregaron Vitelli y Montegudo respectivamente. Quizá en Mar del Plata hayan sido un poco más los autos, que ellos mismos. El dúo Giacchino-Benavidez no tuvo el éxito que creyeron poder lograr, según lo admitió éste, pensaron que tenían un auto mejor equilibrado para la carrera. Individualmente Oltra, Del Río y Bessone, cumplieron bien como pilotos, hasta que la adherencia desapareció en el tren trasero de los Ford Sierra y retrogradaron posiciones. Del resto sólo quedaría



por destacar la evolución de Ariel Bakst y Jorge Serafini, el decoroso trabajo de Luis Di Palma y Pedro Comito y la frustración de "Yoyo" Maldonado por no poder pelear, por lo menos, la victoria a raíz de la rotura del tanque de combustible. Como lo prueban los resultados, el panorama que conocíamos del '89 no ha variado mucho.

LOS MONOPOSTOS

Para los monoplazas de la **Fórmula Dos Nacional** y la **Fórmula Elf**, Mar del Plata significó también el primer paso de la temporada 1990. Un paso que individualmente tuvo distintas características para cada categoría, pero que en ninguno de los dos casos anduvo por los extremos de la gloria o la decepción.

Tal vez haya dejado algo menos de lo esperado la **Fórmula Dos Nacional**. Algo que fue más notorio por las expectativas que la ascendente imagen mostrada por la categoría hacia fines del '89, había creado en torno a este comienzo, especialmente por la incorporación de un importante número de pilotos. Pero no pasó por allí la falta, ya que varios de ellos estuvieron, y con muy buenos resultados, como lo prueban el total monopolio del podio y la conquista de la pole position. Sí habrá que buscarla en ese día poco afortunado que tuvo la categoría, primero con la confusa y primera largada, y luego cuando la interrupción en la partida la condenó al fondo de la programación y quedar marginada de la televisación, con el prematuro toque entre **Gabriel Massei** y René Zanatta, que quitó a dos protagonistas de primer nivel, que se sumaron a las del pole **Rolando Gorriani** y a **Henry Martín**.

A esta segunda causa podemos tomarla como una contingencia de un día de esos no muy propicios que puede tener cualquier categoría. En cambio no acepta una justificación tan simplista lo sucedido en la frustrada largada inicial, especialmente por la forma en que se manejó su instrumentación por intermedio del semáforo. Por encima de que algunos pilotos afirmaron haber visto la luz roja, y otros la negaron, hubo coincidencia total en la falta de la verde. Esto refleja sin discusiones algún tipo de falla en el mecanismo o en su manejo, y éste no es un tema para dejar pasar por alto. **Habrà que darle la importancia que merece, y esto no sólo importa a la Fórmula Dos, porque la largada es uno de los momentos**




1) No es Florida y Corrientes a las 12 del mediodía de un día de trabajo. Es la calle de boxes de Mar del Plata después del T.C. 2000 y antes de la F.2 N. 2) Scarazzini y Guerra. Un ex y un campeón en diálogo. Lograron buen resultado. 3) La reunión de la Comisión de Concesionarios Ford. Fue el viernes en Mar del Plata y se habló de todo. 4) Gustavo Stefanini y Sergio Solmi. Ambos vienen de la FRE; debutaron en la F.2 y cumplieron de acuerdo a sus antecedentes. 5) La nueva trompa que Gustavo Donadio diseñó para el Fiat Regatta de "Cocho". Carga dinámicamente lo necesario. Anduvo muy bien. 6) El engendro que inventaron los marplatenses para pasear a los componentes del podio. Parece que Traverso, "Cocho" y Guerra no lo disfrutaron mucho.

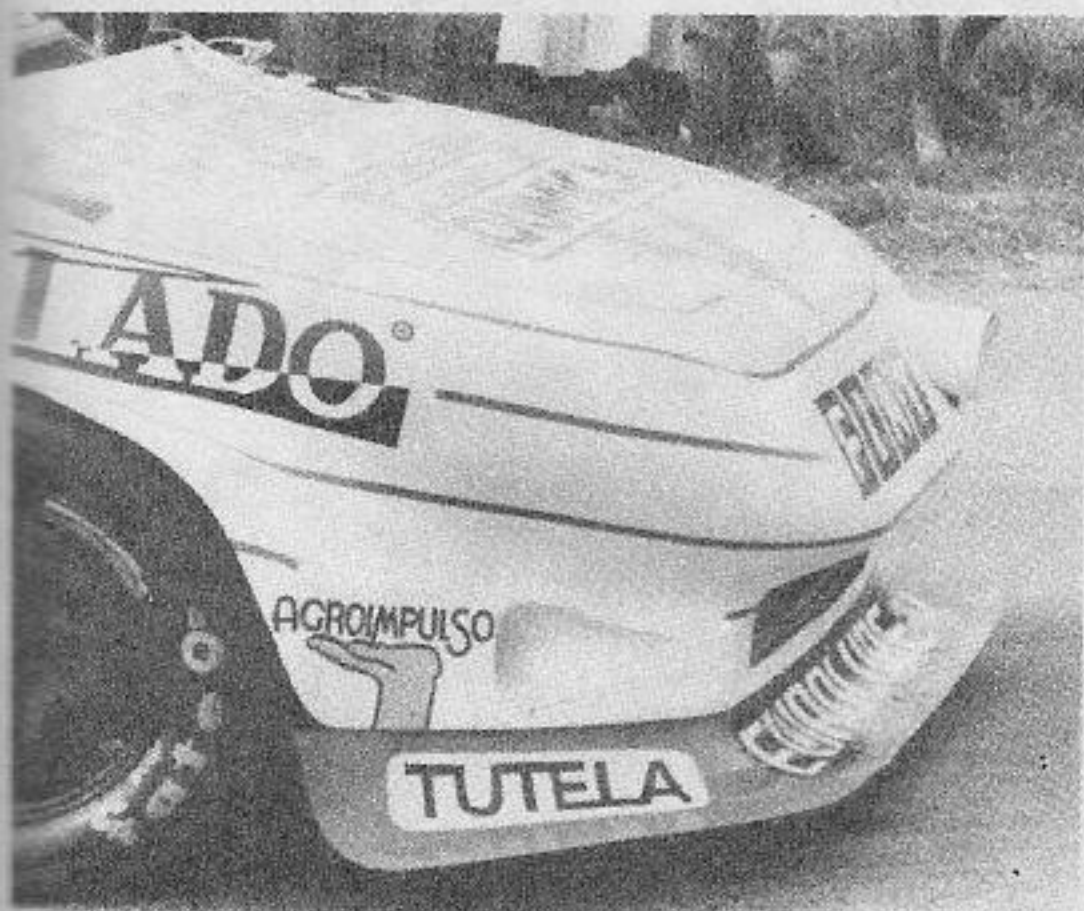
más delicados de la carrera, y por lo tanto no puede quedar librado al azar o a un improvisado. Que lo sucedido en Mar del Plata sirva de toque de atención. Las consecuencias de un nuevo error pueden ser muy serias y graves.

Ya en el plano estrictamente deportivo, no se puede decir que esta primera carrera de la Fórmula Dos haya dejado demasiadas cosas para recordar. Sin embargo como elemento más positivo nos quedó la importante presencia de la gente proveniente de la Fórmula Renault, que por lo insinuado y visto, seguramente complicará el camino que **Gabriel Massei** emprendió en busca de su cuarto título consecutivo. Es un buen síntoma como para pensar que la cantidad prometida por la categoría venga acompañada de la competitividad que se necesita para asegurar su interés.

Menos complicaciones hubo para la Fórmula Renault-Elf. Como es ya tradicional la categoría presentó un nutrido parque y sólo le faltó acompañarlo de un espectáculo algo más atractivo para lo que es su característica habitual. Pero esto tuvo un culpable principal, y se llamó **Carlos Giavedoni**, ese joven pampeano de 21 años que dominó con una contundencia tal desde los entrenamientos hasta la bandera a cuadros, que hace pensar muy seriamente en esas posibilidades al título, que el propio Giavedoni dijo tener como prioridad para esta temporada. También el halago representó la ratificación de la bondades de las plantas motrices de **Juan José Reybet**, quien así inició la búsqueda de un nuevo campeonato.

A la confirmación de **Omar Martínez**, que espera con ansiedad su pase a la **Fórmula**

Tres Sudamericana, esta cita inicial de la categoría, agregó meritorios trabajos de jóvenes como **Walter Hernández**, **José Ciantini**, **Marcelo Michelini** y **Sergio DiMaro** quienes paulatinamente van consolidando sus nombres dentro del grupo de punta, algo que vale y mucho para el lugar y la función que cumple la Fórmula Renault dentro del panorama del automovilismo nacional. 



T.C. 2000 a GUSTAVO DER OHANESSIAN

El rendimiento del auto atendido por Tito Vitelli y manejado por Gustavo fue impecable. Llegar del 8º al 4º lugar no es fácil en Mar del



Plata. Si además ello se logra encerrando 15 vueltas en 0,54 s de la mejor a la peor y además teniendo que superar al tandem Oltra-Maldonado, a Fineselú y Del Río estará todo dicho. Actuación de primer nivel.

FORMULA DOS NACIONAL

a JUAN MANUEL BASCO

Por haberse recuperado del inconveniente mecánico sufrido en la primera y frustrada largada y llegar a un segundo puesto, que por encima de algunas ausencias, resultó meritorio por el esfuerzo que le costó llevar a un auto bastante indócil.



FORMULA RENAULT ELF

a WALTER HERNANDEZ

Este joven de Otamendi redondeó en carrera todo lo bueno insinuado durante el fin de semana. Una correcta y criteriosa tarea que lo llevó a la posición de escolta y a dar un importante paso en busca de su consolidación en el grupo de punta de la categoría.



LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: El rendimiento que lograron el trío Pianetto-Bini-Oltra en la mejor coupé Sierra del fin de semana marplatense.

Lo malo: La pobreza del circuito de Mar del Plata para cobijar a tres categorías importantes como el T.C. 2000, la F.2 y la FRE. ¿Hasta cuándo será así?

¿Cómo se reparte el dinero de la recaudación y qué hace el Club con su parte?

Lo mejor: La impecable tarea de elaboración del Fiat Regatta realizada por Antelo-Donadio y llevado por "Cocho" López.

Lo peor: El clima que se está generando en la categoría por la desventaja reglamentaria que tienen las coupé Sierra.

Lo positivo: Que se busque la paridad a través de la propia categoría, ya que la CDA vedó esa posibilidad al promulgar el reglamento técnico el 12 de diciembre del año pasado. ¿O es que no se sabía que había muchos temas en el tintero aún para esa fecha? ¿Por qué tanta prisa?

Lo negativo: La falta de performance de los Ford Sierra. Del Río y Oltra estuvieron peleando en el grupo de punta hasta que sus neumáticos se fueron degradando y paulatinamente perdieron posiciones.

Las buenas tareas privadas: Las de Rodolfo Zuain y Enrique Urrutia.

El debut decoroso: El de Miguel Konjuh con la Sierra de Ernesto Oliva.

La frustración: La de Maldonado que tenía un auto para llevar al podio.

La frase: La del campeón Guerra: "El triunfo del Regatta le viene bien a la categoría."

FORMULA DOS NACIONAL

Lo positivo: Los debuts de varios pilotos provenientes de la Fórmula Renault y sus buenas actuaciones.

Lo negativo: La confusión en el momento de largar y que motivó una segunda vuelta previa y el posterior toque entre varios autos. Habrá que poner más atención en el tema, porque el episodio pudo haber tenido consecuencias graves.

Lo lamentable: El toque entre Gabriel Massei y Zanatta.

El desafortunado: Rolando Gorrini, que delante de su público, no pudo largar después de hacer la pole position.

El satisfecho: Gustavo Stefanini por haber llegado en su primer carrera en la categoría. "Ese era mi objetivo" comentó entusiasmado.

La esperanza: Que en la próxima se incorporen algunos de los restantes pilotos que anunciaron su participación en la categoría.

FORMULA RENAULT ELF

Lo auspicioso: Ver que la categoría sigue juntando un numeroso parque. Algo para destacar en la actual situación económica.

Lo que faltó: Indudablemente, lucha por la primera posición.

El reincidente: Omar Martínez, que tal como ocurrió el año anterior en Las Parejas sufrió un recargo de 10 segundos por adelantarse en la largada.

Aquella vez perdió el primer puesto, ahora el segundo.

El contundente: Carlos Giavedoni: hizo la pole, el récord de vuelta, el mejor tiempo en las pruebas matinales y ganó la carrera de punta a punta. ¿Qué más se le podía pedir?

BALANCE 1989

Textos y fotos: Néstor Palmetti

LOS MERCEDES-BENZ DOMINARON EL TORNEO DE

Foto mayor: Las nuevas "Flechas Plateadas" dominaron prácticamente a su gusto el torneo, e inclusive las 24 Horas de Le Mans, fuera del programa mundial. La toma corresponde a Dijon, donde puntúan Schesser-Mass, seguidos por varios Porsche 962C, un Nissan, un Jaguar y un Spice. *Derecha:* Los Toyota, que no se destacaron en el certamen.



sport prototipos

ENDURANCE, AL CUAL CONTINUAN ADHIRIENDOSE NUEVAS FABRICAS

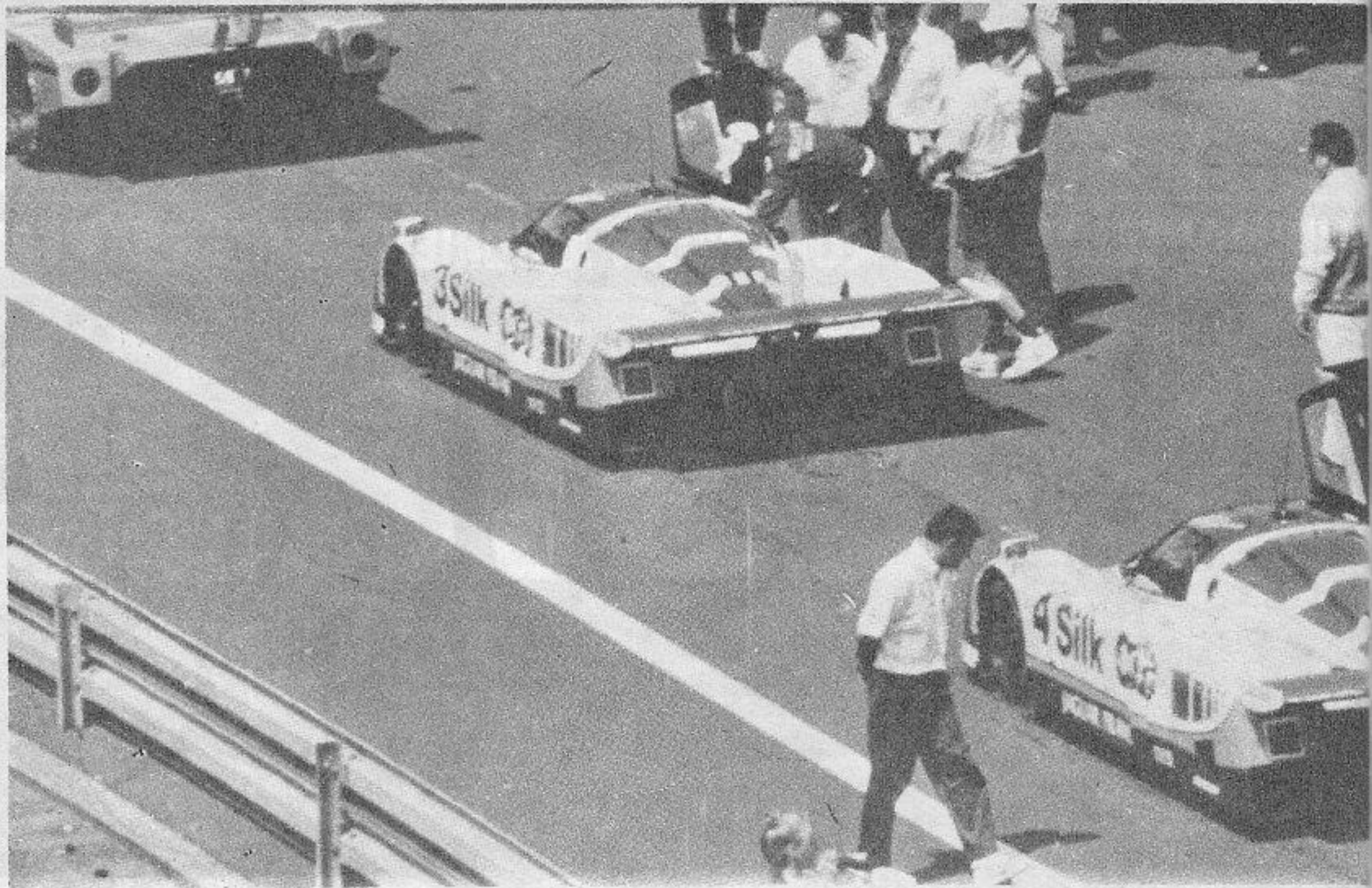
ESTRELLA EN ASCENSO



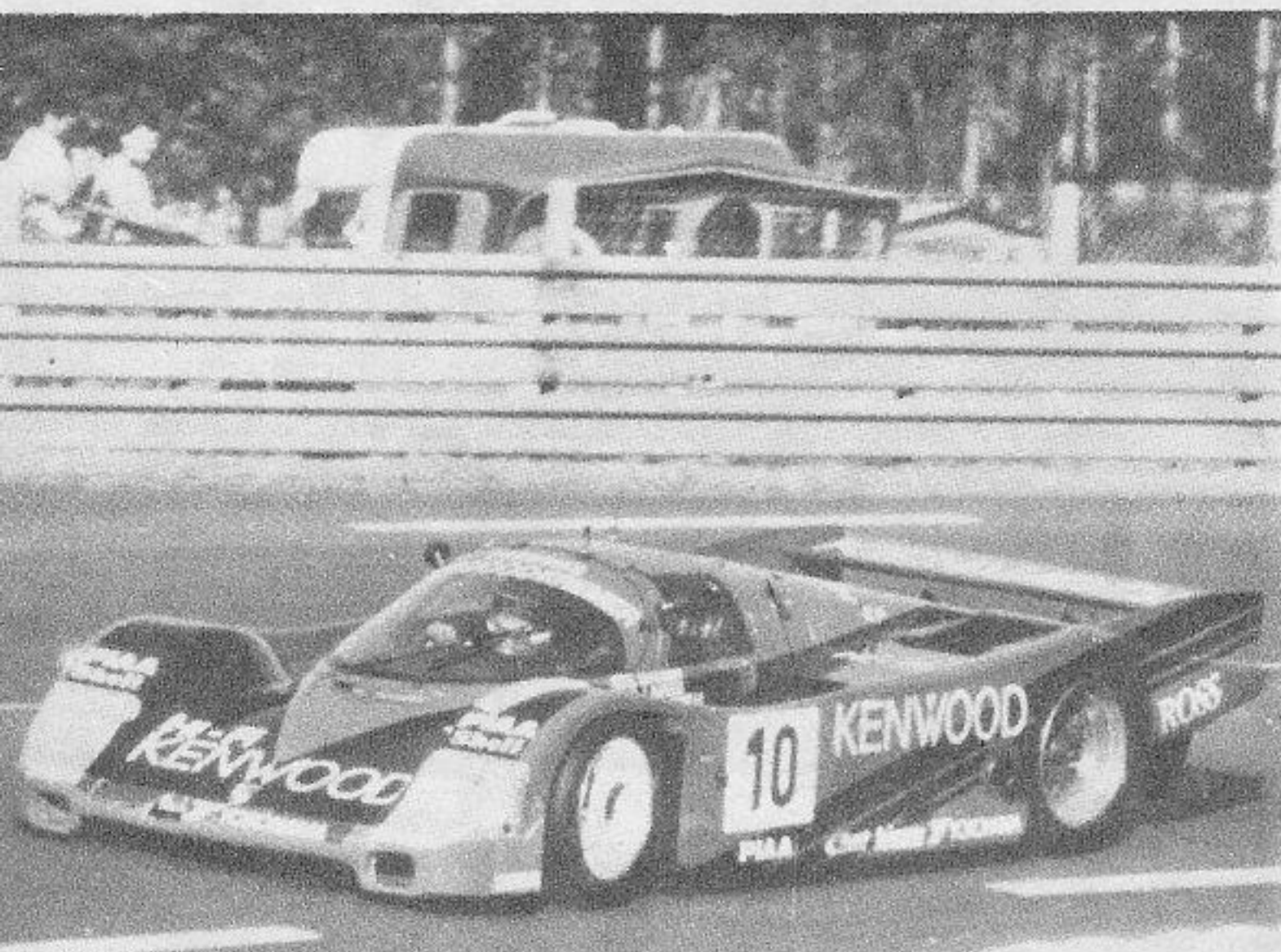
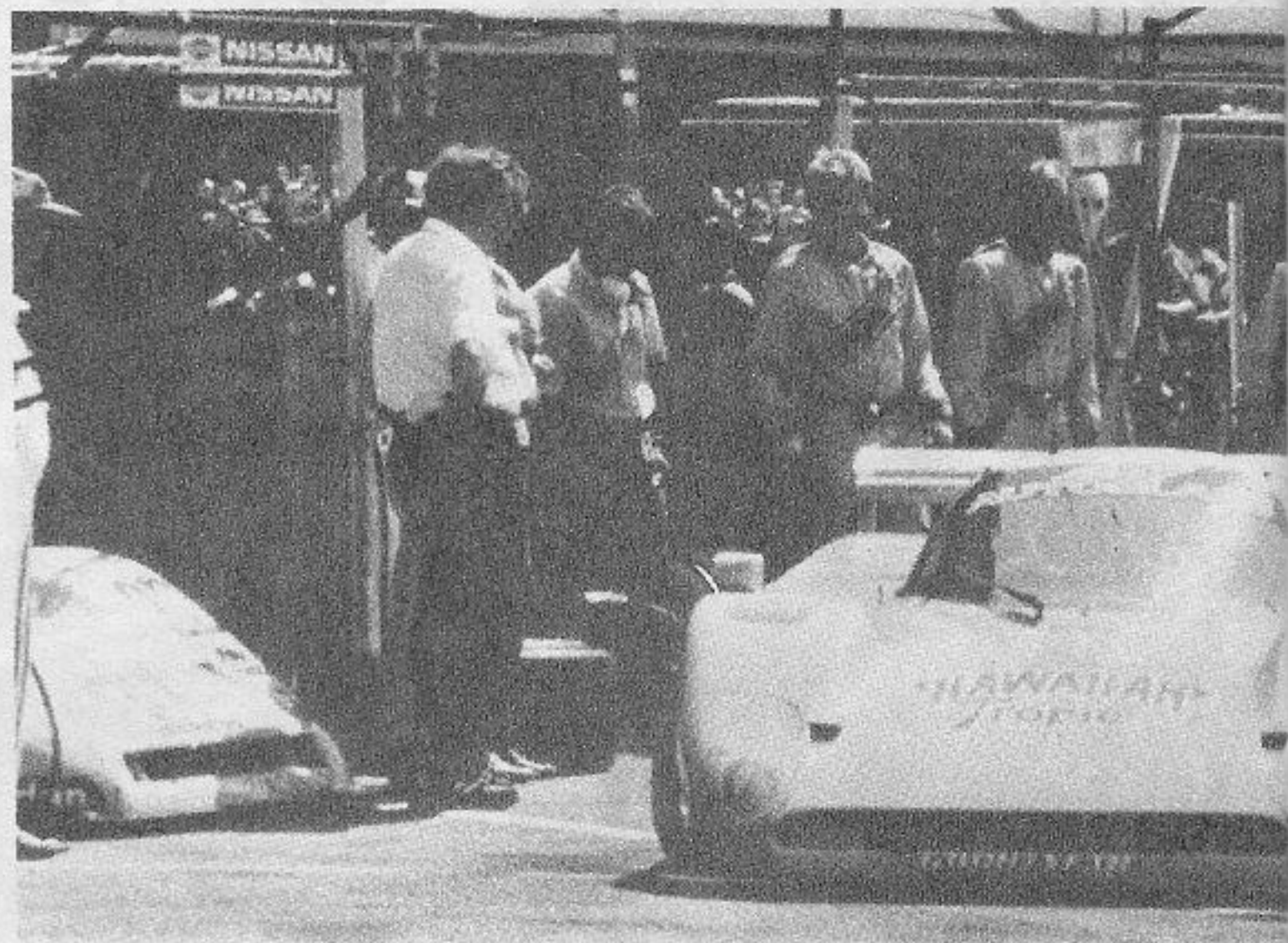
Significativo el paralelismo que se ha dado el año pasado entre las máximas categorías del automovilismo de pista. Tanto en F.1 como en SP el título se definió recién a último momento entre los integrantes del equipo dominador, pero con diferencias bastante apreciables.

Mientras en el mundial de monoplazas el duelo entre los pilotos McLaren desató todo tipo de polémicas, irregularidades, acusaciones y malestares, la disputa en los biplazas resultó mucho más caballeresca y leal. **Jean Louis Schlesser** y **Mauro Baldi** lucharon hasta la última fecha en un clima de respeto recíproco pero no por ello el resultado deportivo fue menos intenso y atractivo entre los conductores de **Mercedes**. Obviamente que la diferencia entre los dos títulos celebrados con la Marsellesa debe buscarse en la diversa cantidad de intereses comerciales en juego que existe entre la F.1 y los prototipos. Los biplazas mantienen por el momento una atmósfera menos tensa y mucho más deportiva en el más amplio sentido de la palabra, frente al mercantilismo crudo y exagerado que distingue a la F.1.

Lamentablemente el camino irreversiblemente ascendente que está recorriendo el mundial de SP, irá también enrareciendo el ambiente, pero a favor de los "protos" seguramente jugará la mayor cantidad de presencias oficiales de las casas constructoras que en los biplazas deben por fuerza empeñarse en primera persona, mientras que en la F.1 pasan a cumplir el rol de proveedores de los equipos profesionales de la categoría. El reciente anuncio de Jean Todt que reveló su programa oficial para el próximo mundial, sumado al replanteo de **Alfa Romeo**, no hace más que confirmar el crecimiento de la especialidad que al mismo tiempo deberá velar por un proporcional incremento en la difusión del torneo a nivel televisivo. En este aspecto, además de los



Arriba: la escuadra de Jaguar, completamente alistada para largar en Le Mans. Pese al despliegue, los "grandes gatos" no pudieron repetir su performance del '88. Derecha: los Spice fueron autos del tercer pelotón; en realidad, sus mejores performances las lograron en C2. En la toma, el de Bellm (no es un error de ortografía) y el propio Spice. Abajo, izquierda: Takahashi y Giacomelli compartieron el volante de este Porsche 962C del equipo Kremer. Abajo, derecha: las dos tripulaciones más efectivas de 1989: Acheson/Baldi y Mass/Schlesser.





intereses de los constructores directamente empeñados en la actividad, la F.I.S.A. por medio de Ecclestone se está ocupando del tema, habiendo solicitado para el próximo torneo la disponibilidad de los parabrisas de todos los coches, para ofrecerlo al patrocinante que solventaría los costos de la difusión de las imágenes de las distintas competencias a todo el mundo.

MUNDIAL 89: EL RETORNO DE LAS FLECHAS PLATEADAS

Título de equipo, título de piloto, siete victorias sobre ocho pruebas y como si esto fuera poco, un rotundo suceso en las míticas 24 Horas de Le Mans, carrera este año fuera del mundial a causa del político conflicto con la F.I.S.A.. Así de contundente ha sido el balance de la primera temporada oficial de Mercedes-Benz en los SP, como no podía ser de otro modo en la tradición deportiva de la marca de la estrella de tres puntas. Habiendo entrado en puntas de pie a la categoría de mano del team suizo de **Peter Sauber**, recién en el '89 y tras evaluar que el coche era realmente competitivo, los directivos de Stuttgart decidieron poner el color plata sobre los C9 del equipo helvético, que ya desde el '88 recibía una inyección tecnológica del centro de desarrollo germano.

Los resultados de la temporada hablan a las claras de la superioridad alemana coronada por el sensacional undécimo de Le Mans. Los desarrollos electrónicos que permitieron reducir el consumo del V8 sobrealimentado han sido una de las cartas ganadoras de Mercedes, que para los chasis se ha servido de dos conocidos especialistas como son **Gordon Coppuck** y **David Price**. Único punto incierto para los coches de Sauber han sido los neumáticos, que en ciertas ocasiones pusieron en crisis el dominio teutónico, siendo responsables de la única derrota —Dijon— y ha-

biendo puesto en peligro el triunfo de México. Para este año Mercedes ha decidido cambiar por Goodyear en la búsqueda de mayor confiabilidad. En el '90 Mercedes utilizará el C11, una evolución del coche campeón realizada durante el año pasado, mientras que ya en Stuttgart está trabajando en el motor aspirado de 12 cilindros destinado al coche C12 que deberá competir en el '91 cuando la eliminación del turbo sea total.

A nivel de pilotos, el último mundial de SP vivió bajo el duelo interno de Mercedes que animaron Schlessler y Baldi. Desde el comienzo se sabía que el francés —desde el inicio con **Sauber**— era el "predestinado" de la marca, sobre todo en función del desafortunado inicio de temporada del italiano, quien inexplicablemente decidió correr las 24 Horas de Daytona con un Porsche, sufriendo en la ocasión un espectacular accidente que lo marginó de los tests de pretemporada y que le significó un período sostenido de recuperación a nivel de los miembros inferiores. Baldi intentó lo mismo jugar su carta, pero habituales juegos de preferencia, sobre todo a nivel del consumo por vía de la electrónica, fueron afirmando la carrera de Schlessler al título. Sólo en las dos últimas pruebas se advirtió un absoluto equilibrio y fue precisamente en SPA que **Baldi** aprovechó el único paso en falso de la dupla **Schlessler-Mass**, para poder jugar la última carta en México. Pero en tierra americana el despiste de su coequipier Acheson lo privó de la posibilidad final. Este año los dos rivales del '89 compartirán el mismo coche y por tanto prometen dar vida a uno de los binomios más temibles de la categoría, mientras que en el segundo Mercedes, el "profesor" **Mass** tendrá la misión de "preparar" a jóvenes promesas de la F.3 alemana como **Prentzen**, **Wendlinger** y **Schumacher**.

Segundo entre los teams con **Joest**

y **Brun** y con cuatro pilotos —**Jelinsky**, **Wollek**, **Larrauri** y **Pareja**—, detrás del cuarteto Mercedes, **Porsche** merece sobradamente el título de subcampeón de SP. Los inoxidables **962** demostraron su perennidad nuevamente en el '89, beneficiados por desarrollos oficiales a nivel de electrónica que haciendo cuadrar el consumo, permitieron que la clásica confiabilidad de los "alma mater" del Grupo Caún fuesen protagonistas. En el caso de **Joest**, —verdadero brazo oficial de Stuttgart— el beneficio de los desarrollos fue evidente, mientras que **Brun** —molesto por tal situación de privilegio— debió buscar por su cuenta los necesarios avances en los chips para no perder el tren de la competitividad. Mientras que **Joest** apuntó a una dupla fuerte —**Jelinski/Wollek**— y a neumáticos confiables —**Goodyear**—, el team de **Brun** no tuvo una estrategia tan clara, jugando siempre la carta del solitario y cada vez más efectivo **Larrauri** y los aún no desarrollados del todo neumáticos **Yokohama**. Autor de varias prestaciones épicas, el piloto argentino hubiese necesitado un compañero más constante durante la temporada y tal vez así los resultados hubiesen sido muy distintos. Al menos para el '90 **Brun** se ha decidido a dejar en forma estable al noruego **Huysman** junto al santafesino, aunque el team helvético este año será



TODAS LAS CARRERAS

FECHA	CARRERA	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO	PRIMERO C2
ABRIL 9	Suzuka/480 Km	SAUBER-MERCEDES C9/89 Schlessler/Baldi	SAUBER-MERCEDES C9/89 Acheson	JOEST PORSCHE 962 C Wollek/Jelinski	NISSAN R88C Hoshino/Suzuki	CHAMBERLAIN SPICE-HART Adams/Velez
MAYO 21	Dijon/480 km	JOEST PORSCHE 962 Wollek/Jelinski	SAUBER MERCEDES C9/89 Schlessler/Mass	SAUBER MERCEDES C9/89 Baldi/Acheson	TOM'S TOYOTA 88CV Dumfries/Lees	CHAMBERLAIN SPICE COSWORTH Velez/Adams
JUNIO 10/11	Le Mans/24 Horas (Fuera del campeonato)	SAUBER MERCEDES C9/89 Mass/Reuter/Dickens	SAUBER MERCEDES C9 Baldi/Acheson/Brancatelli	JOEST PORSCHE 962 C Stuck/Wollek	SILK CUT JAGUAR XJR-9LM Lammers/Tambay/Gilbert-Scott	COUGAR PORSCHE C20 Andreuet/Farjon/Kasuya
JUNIO 25	Jarama/480 km	SAUBER MERCEDES C9/89 Mass/Schlessler	SILK CUT JAGUAR XJR-9 Lammers/Tambay	BRUN PORSCHE 962 C Larrauri/Pareja	SPICE COSWORTH 3.5 Thyrring/Taylor	CHAMBERLAIN SPICE COSWORTH Velez/Adams
JULIO 23	Brands Hatch/480 km	SAUBER MERCEDES C9/89 Baldi/Acheson	JOEST PORSCHE 962 C Wollek/Jelinski	SAUBER MERCEDES C9/89 Schlessler/Mass	ASTON MARTIN AMR-1 Leslie/Redman	CHAMBERLAIN SPICE COSWORTH Velez/Adams
AGO. 20	Nurburgring/480 km	SAUBER MERCEDES C9/89 Schlessler/Mass	SAUBER MERCEDES C9/89 Baldi/Acheson	KREMER PORSCHE 962C Fouche/Lavaggi	BRUN PORSCHE 962C Brun/Pareja	MAKO SPICE COSWORTH Shead/Surting
SEPT. 3	Donington Park/480 km	SAUBER MERCEDES C9/89 Schlessler/Mass	SAUBER MERCEDES C9/89 Baldi/Acheson	NISSAN R89C Bailey/Blundell	JOEST PORSCHE 962C Wollek/Jelinski	TIGA COSWORTH GC288 Nurminen/Trevor
SEPT. 17	Spa-Francorchamps/480 Km	SAUBER MERCEDES C989 Baldi/Acheson	JOEST PORSCHE 962 C Wollek/Jelinski	NISSAN R89C Bailey/Blundell	BRUN PORSCHE 962C Larrauri/Ratzenberger	MAKO SPICE COSWORTH Shead/Stirling
OCT. 29	Mexico/480 Km	SAUBER MERCEDES C9/89 Schlessler/Mass	BRUN PORSCHE 962 C Larrauri/Huysman	JOEST PORSCHE 962C Pescarolo/Jelinski	LLOYD PORSCHE 962C Bel/Needell	MAKO SPICE COSWORTH Aloi/Contreras

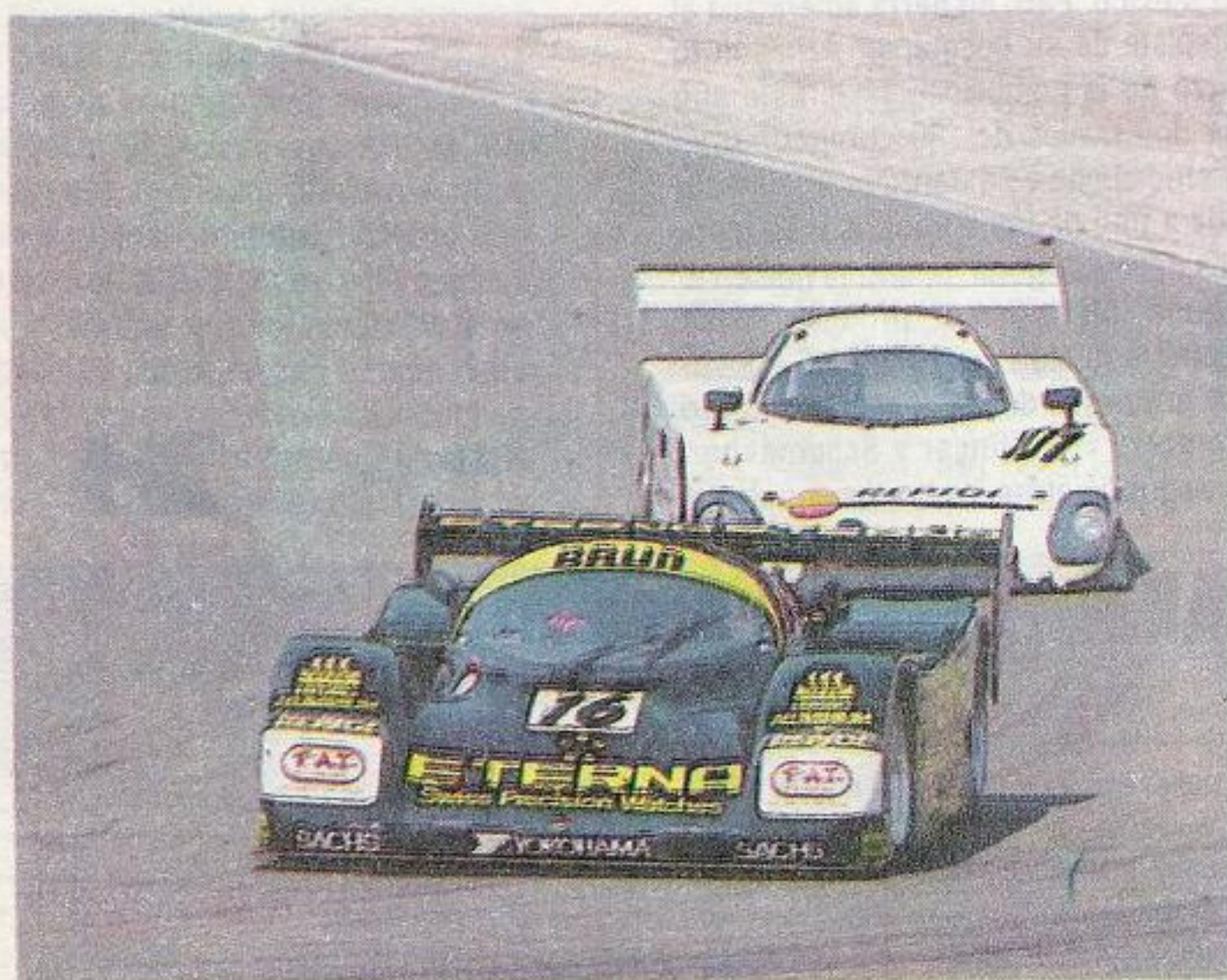
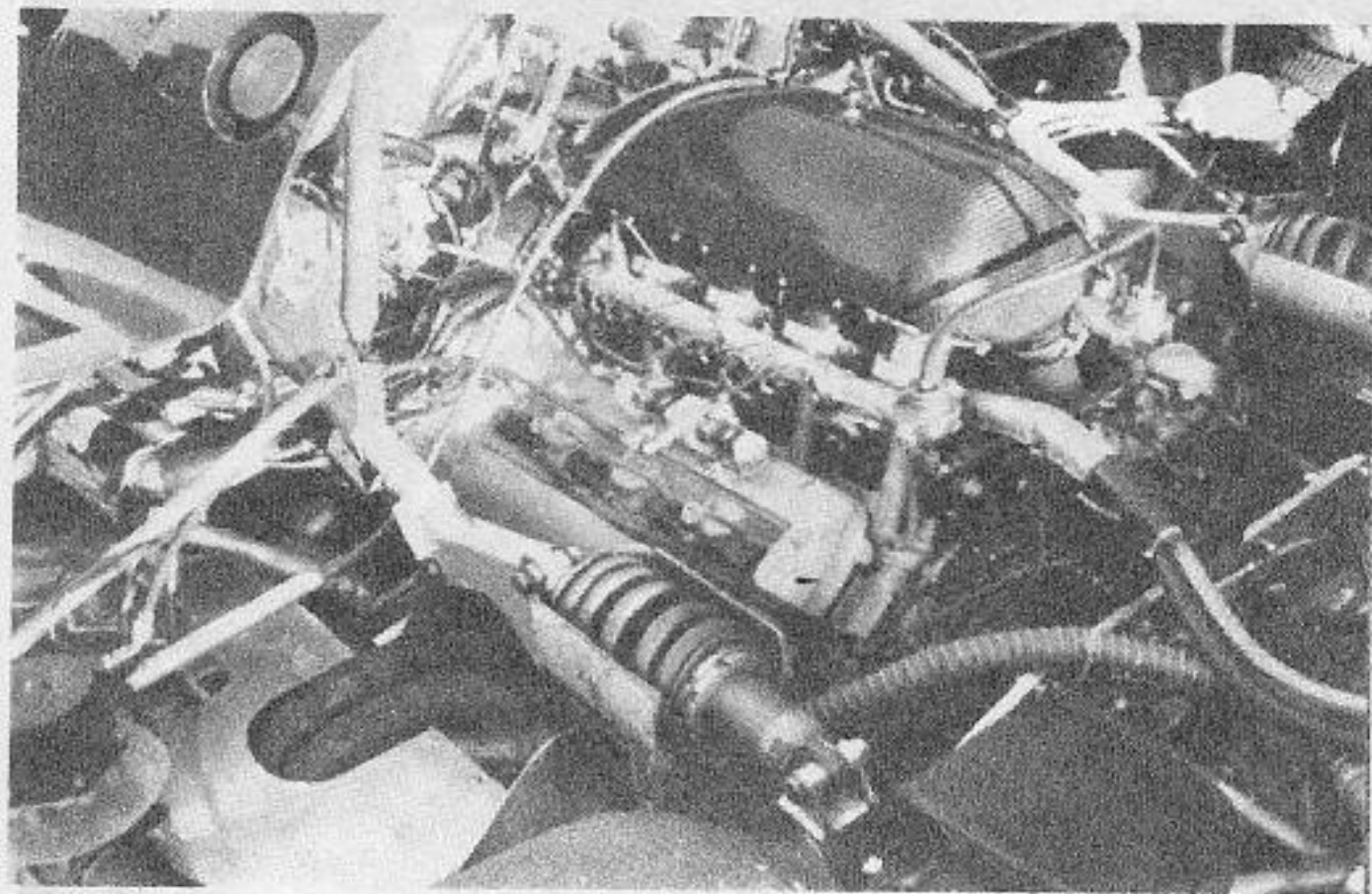
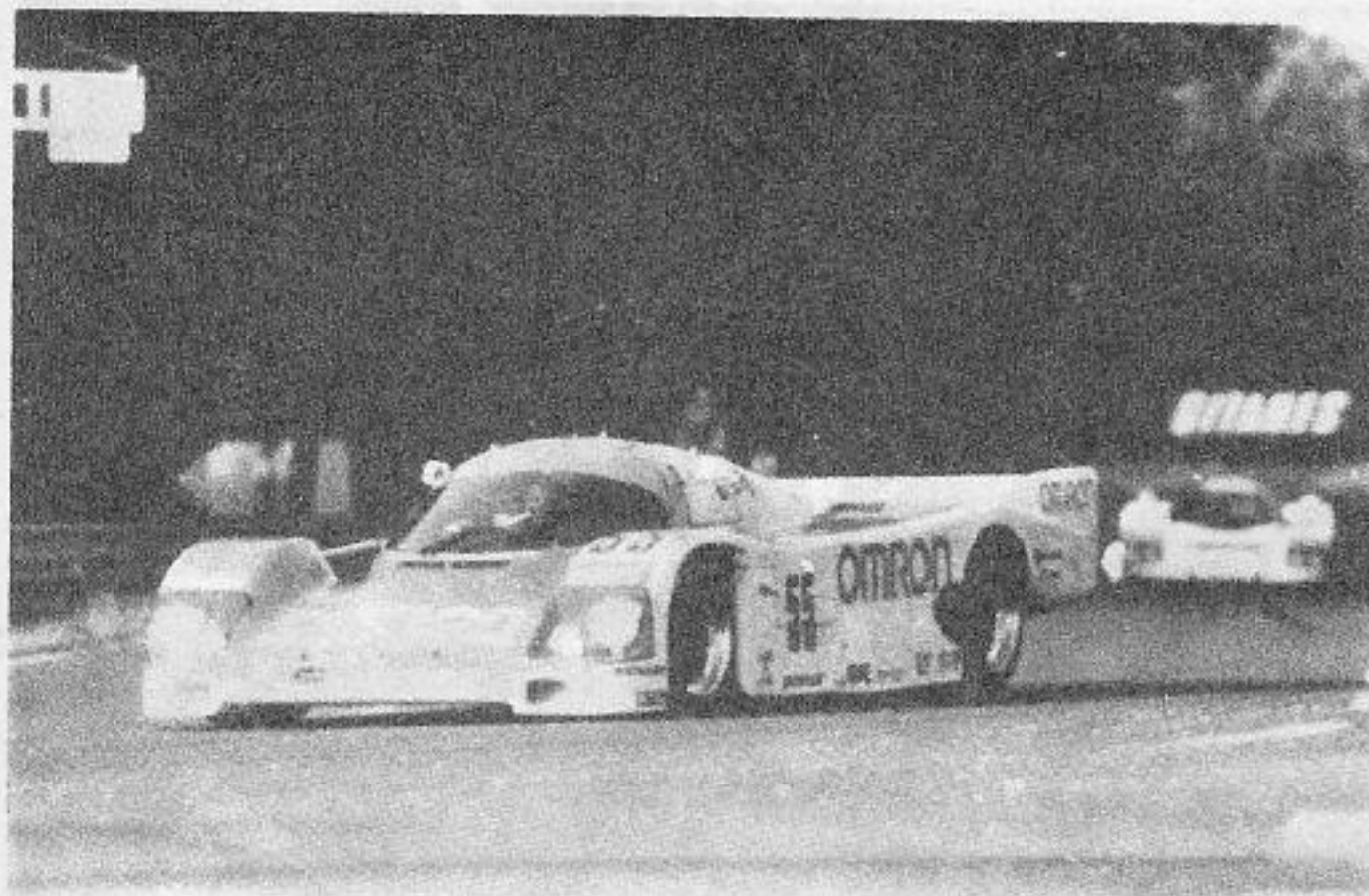


Foto mayor: la escuadra de Reinhold Joest es la más poderosa de las que representan a Porsche. En la toma, una detención del 962C de Wollek-Jeinski. **Arriba:** Adelante Larrauri; detrás, Fermín Vélez con el auto campeón de C2, en el último año mundial de esta división. **Arriba, derecha:** para el equipo Astrol Martín también 1989 fue su último certamen. **Página de enfrente, arriba:** el Porsche 962C de Elgh-Schuppan en Le Mans. **Abajo:** las entrañas del Sauber; el mismísimo motor Mercedes-Benz al descubierto. Tuvo dos versiones, de dos válvulas por cilindro (el M117 de 700 HP) y cuatro válvulas (720 HP).

una incógnita por vía del anunciado pase al motor aspirado **Neotech** y a un chasis de propia elaboración que está tomando cuerpo en la Brun Technics de Inglaterra. En tanto Joest será a todos los efectos la escuadra oficial Porsche en el mundial. La escuadra alemana se ha reforzado con el concurso de **Jonathan Palmer** y **Hans Stuck**, binomio que junto a un nuevo chasis que en Stuttgart están pensando para retirar definitivamente al histórico biposto alemán.

La gran decepción del campeonato han sido los **Jaguar**, víctimas de errores organizativos del otrora eficiente equipo **TWR**. El apuntar a un nuevo coche con motor sobrealimentado —una evolución del V6 que impulsará a los Austin Metro Grupo B de Rally— cuando están contados los días de los motores turbo, en lugar de desarrollar el viejo **XJR 9** que otorga ventajas de peso y consumo, puso en crisis a la escuadra de **Walkinshaw**. El uso simultá-

neo de uno y otro vehículo, sumado al empleo de los novedosos neumáticos **Dunlop** de kevlar, pusieron en crisis a los técnicos de **Tony Southgate** y dieron vida a una temporada para el olvido por parte de los "gatos" ingleses. Sin muchas alternativas, Walkinshaw ha tomado al Ing. **Ross Brawn** de Arrows para conducir las operaciones en pista en el '90, mientras Southgate intentará evolucionar el XJR 11 turbo, mientras se deberá gestar el impulsor aspirado



CAMPEONATO MUNDIAL DE SPORT PROTOTIPO

(Pilotos)

1. Jean-Louis SCHLESSER	20	15	20	12	20	20	-	20	155 (127)
2. Jochen MASS	-	15	20	12	20	20	-	20	107
3. Mauro BALDI	20	12	8	20	15	15	20	-	102 (110)
4. Kenny ACHESON	15	12	8	20	15	15	20	-	97 (105)
5. Frank JELINSKI	12	20	-	15	-	10	15	12	84
6. Bob WOLLEK	12	20	-	15	-	10	15	-	72
7. Oscar LARRAURI	3	-	12	-	6	8	10	15	54
8. Jesus PAREJA	-	-	12	6	10	-	-	4	32
9. Jan LAMMERS	-	-	15	8	1	-	-	6	30
Patrick TAMBAY	-	-	15	8	1	-	-	6	30
Andy WALLACE	8	-	6	-	8	-	-	8	30
12. Julian BAILEY	-	-	3	-	-	12	12	-	27
Mark BLUNDELL	-	-	3	-	-	12	12	-	27
14. Harald HUYSMAN	-	2	-	-	-	8	-	15	25
15. Henri PESCAROLO	-	3	-	-	-	3	6	12	24
Brian REDMAN	-	-	-	10	3	6	4	3	24
17. David LESLIE	-	-	-	10	3	6	-	3	22
19. Waller BRUN	-	-	-	6	10	-	-	4	20
20. Thorkild THYRRING	-	-	10	-	-	-	8	1	19
Johnny DUMFRIES	-	10	1	-	4	1	3	-	19
22. Wayne TAYLOR	-	-	10	-	-	-	8	-	18
Derek BELL	-	8	-	-	-	-	-	10	18
Till NEEDELL	-	8	-	-	-	-	-	10	18
25. Giovanni LAVAGGI	-	-	4	-	12	-	1	-	17
George FOCHE	-	-	4	-	12	-	1	-	17

CAMPEONATO MUNDIAL DE SPORT PROTOTIPO

(Equipos)

1. Sauber Mercedes	20	15	20	20	20	20	20	20	155
2. Porsche Joest Racing	12	20	-	15	-	10	15	12	84
3. Porsche B. Motorsport	3	2	12	6	10	8	10	15	66
4. Jaguar TWR	8	-	15	8	8	-	47	8	
5. Nissan Motorsport	10	-	3	-	-	12	12	-	37
6. Aston Martin	-	-	-	10	3	6	4	3	26
7. Toyota Team Tom's	6	10	1	-	4	1	3	-	26
8. Porsche Kremer Racing	2	-	4	-	12	-	1	2	21
9. Spice Engineering	-	-	10	-	-	-	8	1	19
10. Porsche Lloyd Racing	-	8	-	-	-	-	-	10	18
11. Courage Competition	-	6	2	4	2	2	-	-	16
12. Porsche Almeras	4	-	-	1	-	-	-	-	5
13. France Proteam	-	3	-	-	-	-	-	-	3
Chamberlain Engineering	-	-	-	3	-	-	-	-	3
Mazdaspeed	-	1	-	-	-	-	2	-	3
16. Porsche Obermayer	1	-	-	-	-	-	-	-	1

COPA C 2

(Pilotos)

1. Fermin Velez (E)	20	20	20	20	-	12	15	-	107
Nick Adams (GB)	20	20	20	20	-	12	15	-	107
3. Robbie Sterling (GB)	-	-	-	15	20	15	20	-	70
4. James Shead (GB)	-	10	-	15	20	15	20	-	65
5. Richard Piper (GB)	-	12	12	-	15	-	12	10	61
Olindo Locabelli (F)	-	12	12	-	15	-	12	10	61
7. Bernard Thuner (CH)	-	15	15	8	12	-	-	8	58
8. Jari Nurminen (SF)	-	8	10	-	-	20	-	4	42
9. Claude Ballot-Lena (F)	-	-	15	-	12	-	-	-	27
10. Don Shead (GB)	-	10	-	-	-	15	-	-	25
Pasquale Barberio (I)	-	-	-	3	-	-	10	12	25
Ranieri (Randaccio)	-	-	-	3	-	-	10	12	25
13. Gigi Taverna (I)	-	-	8	6	10	-	-	-	24
John Williams (GB)	-	-	8	6	10	-	-	-	24
Philippe De Henning (F)	-	-	-	12	-	-	6	6	24

COPA C 2

(Equipos)

1. Chamberlain Engineering	20	20	20	20	10	12	15	3	120
2. Team Mako	-	10	-	15	20	15	20	20	100
3. PC Automotive	-	12	12	-	15	-	12	10	61
4. France Proteam	-	15	15	8	12	-	-	8	58
5. Tiga Race Team	-	-	10	10	-	20	-	4	44
6. Porto Kaleo Team	-	8	-	3	-	-	6	6	33

de 3,5 litros para el '91.

Por último, una mención especial para la escuadra **Nissan**, una válida experiencia que los nipones han hecho en el categoría y que promete.

Reeditar a corto plazo los sucesos de la marca en el IMSA americano. Siguiendo la filosofía de Honda, Nissan decidió crear una escuadra completamente inglesa confiada en su conducción a **Howard Marsden** y **Keith Green**, pero propiedad de los japoneses: la **Nissan Motorsport Europe**. De este modo y con absoluta autonomía de de-

cisiones, el equipo británico ha generado una solución eficiente.

Enchasis, confiaron al avanzado proyecto de **Eric Broadley** que dio vida a un Grupo C con soluciones de vanguar-



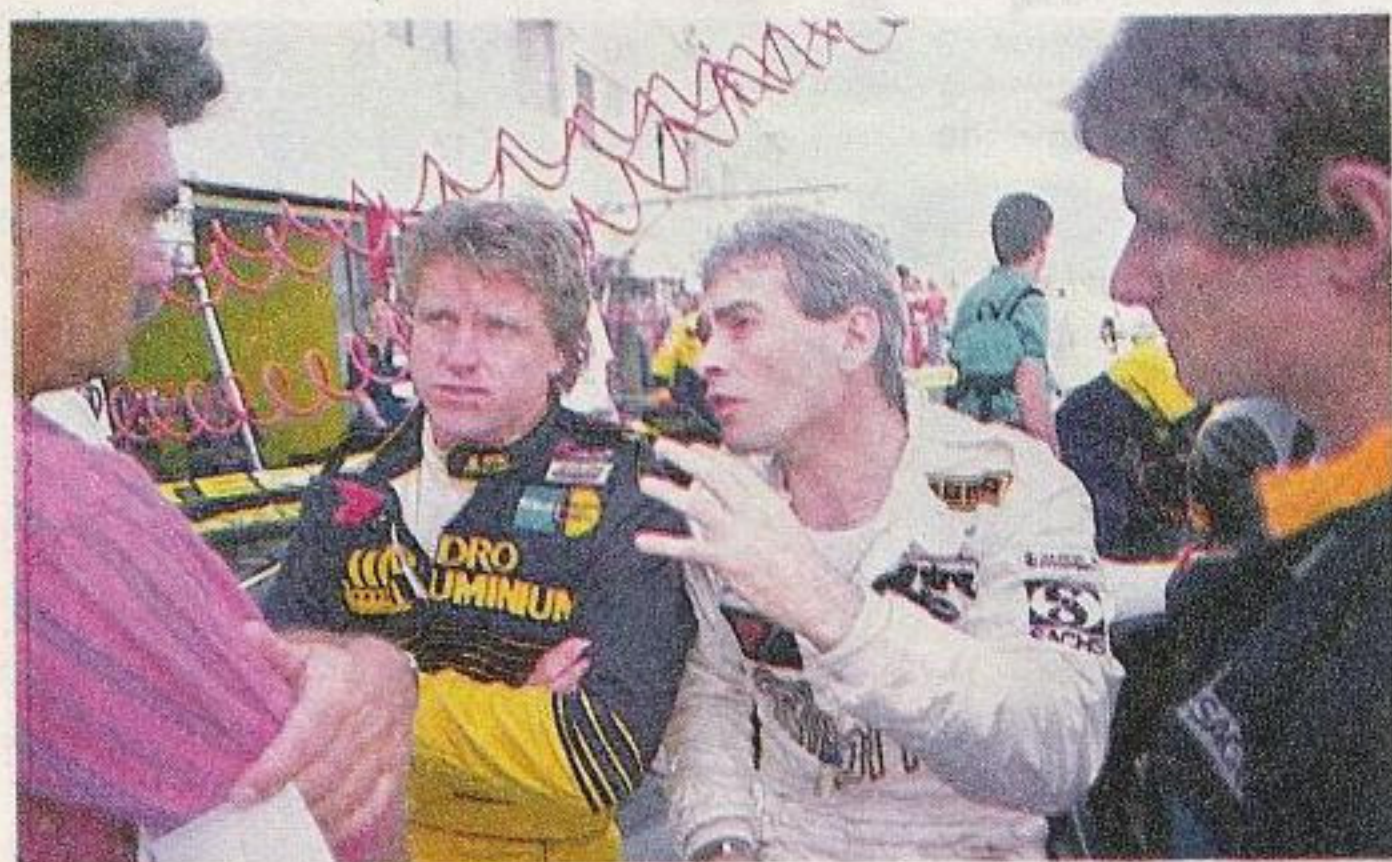



Foto mayor: Reaprovisionamiento en Le Mans para el auto de Baldi-Acheson-Brancaatelli. Notar que nadie molesta, ni siquiera los fotógrafos. Orden hermano. **Derecha:** Hasemi-Hoshino sobre un Nissan, otra de las marcas empeñadas en el certamen de Endurance. **Arriba:** Larrauri y Huysman charlando con técnicos del equipo Brun.

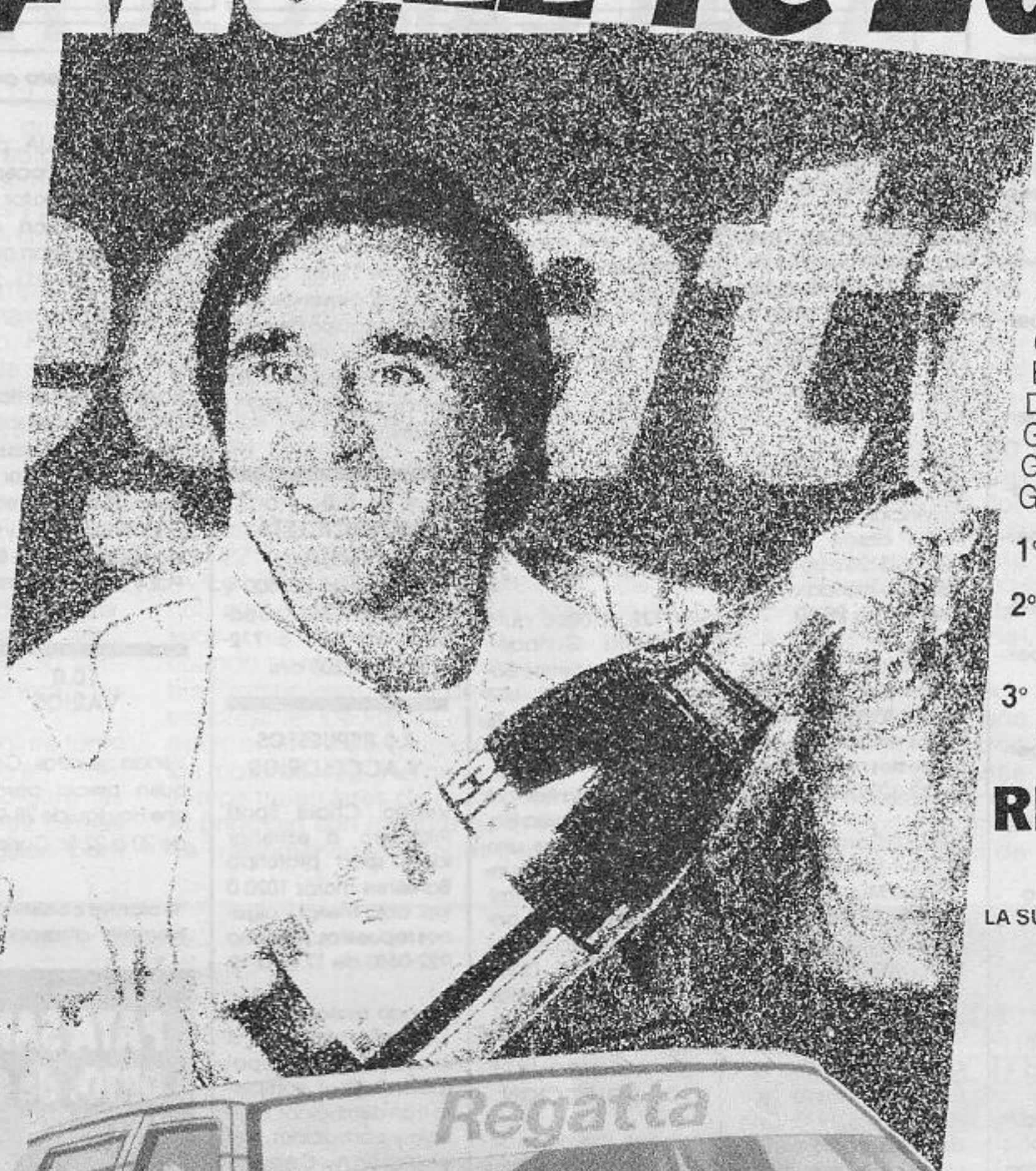
día, mientras que el motor —un V8 biturbo de 3,5 litros— es desarrollado directamente por los japoneses en la casa madre. Tal vez la utilización de pilotos jóvenes y velocistas —caso **Bailey, Blundell o Donnelly**— ha impedido mayores resultados por parte del eficiente coche anglo-nipón, pero seguramente las prestaciones fulmineas del Nissan no han sido un espejismo en el '89 y prometen ser una realidad este año con algún que otro refuerzo conductivo de experiencia.

A este quinteto de destacados del mundial '89, se suman obviamente otros equipos que apuntan a mejores resultados en el '90, como **Toyota** — que puede abandonar la gestión inglesa de Tom's, **Aston Martin**— que continuaría en función de la recuperación de Le Mans, **Cougar** escuadra francesa que busca disponer del Renault V10 de F.1 para el '91 o Mazda. Con una cuarentena de presencias fijas de temporada de **Peugeot 905**. Los SP no tendrán nada que envidiar a otras categorías,

tanto a nivel de cantidad de participantes como de calidad. Garantizada esta última a través del gran número de equipos oficiales. La presencia de todos los constructores de neumáticos y la gran diversidad de soluciones técnicas en juego, hablan a las claras de un gran momento de la categoría que parece querer volver a vivir aquella época dorada de los años '60 cuando su popularidad era superior a la de la F.1. 

GANÓ REGATTA. GANÓ EL TC 2000.

PROGRAMA FCB



Primera carrera del año.
Autódromo
Ciudad de Mar del Plata.
Triunfo de Fiat.
Triunfo de Regatta.
Conducido
por Cocho López.
Preparado por
Osvaldo Antelo.
Batiendo todas las marcas.
Demostrando su superioridad.
Ganó Regatta.
Ganó el TC 2000.
Ganó usted.

- 1° Cocho López - Regatta
- 2° Juan María Traverso
Cupé Fuego
- 3° Miguel Angel Guerra
Cupé Fuego

REGATTA
Edición II

LA SUPERIORIDAD DE UN GRANDE.



SEVEL

FIAT

AVISOS

CORSIFICADOS

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

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

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

CORSA Casilla de Correo N° 4494 Correo Central	1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.	CUPON
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Rubro	Llene cada casillero con una palabra o cifra.	

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

1.0 AUTOM. COMPET. -VENTA-

Fiat 600 Standard mejorado o T N auto de punta ganador. Armado y atendido con lo mejor. Peña "Italo Bizio" vende por cambio de categoría. Trailer repuestos con documentación 67-6687 o 431-1858. Capital Federal.

Fiat 600 Standard mejorado Turismo Nacional o 07 ganador Bs. As. a 143 Km de promedio (circ. 12) Vendo equipo completo auto de primer nivel trailer repuestos documenta-

ción 566-6454/568-4811 17 a 21 hs. Cap. Fed.

Vendo Fórmula Renault ELF, Tulia XXIII, Motor Reybet. Completo con Trailer y muchos repuestos. Vey tratar en Av. Constituyentes 5892 Cap. Fed. T.E 572-7329/571-2669

Compro Fiat 600. Hasta 1975 (anterior a) de buen estado general para categoría Promocional. Llamar a Sr. Arrate, teléfonos (0262) 23131 y 29482

Vendo Citroën de carrera. Excelente. Categoría Fórmula les 3 CV.

Módulo, 78, con papeles. Listos para largar. US\$ 2.300. T.E. 766-5031

Karting para niños Chasis completo c/gomas. Motor con embrague centrífugo, chasis, repuestos, motores. Alberti 420, Villa Lynch, 1 cuadra de Av. Gral Paz y Av. San Martín.

Vendo L28 de Rally clase 1 a estrenar, ideal provincial con todos los fierros casco italiano T.E. 665-3126 o permuta por auto standard después de las 20.30.

Vendo jeep Safari 4 cilindros standard, auto de punta, ganador de varios safaris con o sin repuestos muy completo 632-3229/0228-21185

Tulia XXI Completo, caja TCM todas las relaciones. Muy buen auto, estado impecable. Albéniz 1493, Hurlingham TE (01) 662-0589 (Hasta 10 horas o después de las 21) Alejandro Pracht

Fórmula IES 3 CV. Citroën de carrera vendido, modelo 1978. Con documentación perfecta y en excelente estado, listo para largar TE (01) 766-5031

R 12 Rally Mod. 82 con butacas y Jaula Fades Urg. US\$ 3500 Tel. 252-6876/37-7150-1897

Semi-armado 0km. cajay diferencial Ford T.C. 2000 Te. 553-0745

Fórmula 4 santafesina, vendo chasis crespí, completo con motor. Auto campeón de 1989 llamar a (0461)

22911 o 20064, Sr. Echániz.

Karting Motor Zanella 125 cc con cambios chasis nuevo, c/gomas listo para andar, repuestos Angel Pini 4647 Caseros, altura Av. San Martín 3900

Fiat 128/1100 cc dos autos, fierros Balestrini, Rep. Gomas, Trailer. Todo P/ Cambio de categoría US\$ 8500 -Esc. oferta- TE (023) 20936/790118 Sr. Néstor.-

Fiat 128, 1100cc auto de punta. Ganador. Mecánica y fierros Balestrini. Sin. Rep. US\$ 4000 -Esc. Oferta. TE 20936 (023) Sr. Néstor.-

A primer oferta Fiat 128 1100 cc Mecánica Balestrini, dos autos uno ganador bien de punta, otro Det. de terminación garantidos ganadores por camb. de categoría. TE (023) 20936/790118 Sr. Néstor.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION

Autos de colección deportivos sedanes coupés limousinas convertibles. Acepto pedidos. Informes: 791-6765; marcas e uropeas americanas. Señor Mario.

3.0 CAMIONES -VENTA-

Vendo micro casa rodante taller Leyland. Carrozado totalmente a nuevo, muy buen interior, excelente estado general. Verto en

Av. Constituyentes 5982 Cap. Fed. TE. 572-7329; 571-2669

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

5.0 MOTOCICLETA -VENTA-

Motos Jawa DT 500 y Weslake OL 500 Speedway 942-7235 o 772-9300 US\$ 2500 c/u

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS

Vendo: Chasis Sport Prototipo a estrenar ideal sport prototipo Bahiense motor 1020 0 km. caja Merigi y algunos repuestos. teléfono 922-0600 de 17 hs a 19

Vendo motor Renault 1400 apto para F.R.E. o sport prototipos. Preparación Reybet, completo con distribuidor, múltiple y carburador. Ver y tratar en Av. Constituyentes 5982 Cap. Fed. T.E. 572-7329 / 571-2669

Motor Fiat 600 Standard mejorado 0 km. Recién ablandado aros Kawasaki carburador Dulbecco fierros de Gonçalves para pelear la punta con o sin caja 0 km Calderón de la Barca 1305 esq. San Blas 67-6687. Cap. Fed.

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

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

Karting competición. Chasis con dos carreras. También chasis de paseo con motor Zanella-Televel. Aberdi y Azcuénaga V. Lynch, a 1 cuadra de Av. Gral. Paz y Av. San Martín.

10.0 VARIOS

Vendo revistas Corsa buen precio aproveche Hoy liquido 28-9439 de 20 a 22 Sr. Carlos

"El archivo corsístico": El ejemplar atrasado de

CORSA, Parabrisas, Coche a la Vista, Automundo y hasta Velocidad. También foráneas a pedido. Su pregunta no molesta: de 10 a 12. Tel: (01)-792-7895

Deseo adquirir manuales originales Mercedes Benz Período 1910-1940 además literatura referida Cadillac Willys, Packara, Chrysler, Dodge, Plymouth, Chevrolet, Mensajes Sr. Jorge 760-5923.

11.0 AUTOMODELISMO

Vendo colección 96 autos Matchbox impecables (1970 a 1980), dos valijas para 48 c/u, pista superfast y una pista-ciudad. Todo US\$ 250, de 10 a 12 (01) 792-7895

PATA SANCHEZ
DPTO. de COMPETICION
NECESITA

Para su nuevo local
1 Oficial Mecánico
1 1/2 Oficial Mecánico
1 Oficial Tapista
con experiencia
Inútil presentarse sin
antecedentes Miranda 5150

Revista CORSA N° 1235. Director: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1990 por Editorial Abril S.A., Avda Belgrano 1580 - 4º piso (C.P. 1093). Capital Federal. Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 109681. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ete, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryla S.A. Francisco Acuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180). Tel. 862-4022/4010/0736. Telex: 22630 RYELA-AR, URUGUAY: Ripiata S.A.C., Juan M. Bienes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 683, Asunción. PERU: Edic Zeta S.C.R., Pachacutic 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Marzo de 1990. IMPRESA EN ARGENTINA

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

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 290, 7/3/1990

Edición y Coordinación de Carlos R. Neira

Heraldo Medrano, Campeón de Fórmula 1 Pampeana

UN TITULO MAS PARA "CHICHIN"

Tres Lomas, BA - La **Fórmula 1 Pampeana**, que hoy conjuga a los grandes autos que ayer caracterizaron a la similar nacional con los más ágiles y pequeños motorizados por dos litros, tiene su área de influencia no sólo en la Provincia de La Pampa, sino también en el Oeste bonaerense y en el Valle de Río Negro. Precisamente de la región Oeste de Buenos Aires, de esta localidad de Tres Lomas, ubicada algo al Sur de Trenque Lauquen y a sólo 60 kms. de la frontera con la Pampa es **Heraldo Medrano**, el nuevo campeón de la Fórmula 1.

Heraldo "Chichín" Medrano tiene 44 años, está casado con María del Carmen y es padre de Natalia, Santiago y Nadia. Hace 24 años que corre en auto y este es su séptimo campeonato, títulos logrados en varias categorías.

En el torneo, "Chichín" se tomó revancha de lo sucedido en 1988, cuando lideraba con holgura las posiciones y por razones nimias se fue quedando relegado para

terminar tercero el año. Fue el desquite porque obtuvo el título de manera harto elocuente: sobre ocho fechas, ganó cuatro veces (dos veces en Centenario, Neuquén y dos en Gral. Acha) fue segundo en dos oportunidades, escoltando al subcampeón Gerardo Soler (en Saliquelló y Salazar) y fue el tercero en otra oportunidad. Siete podios en ocho presentaciones.

El auto que corre actualmente, y desde 1987, es de Horacio Bruno, de Bernasconi, La Pampa, quien lo atiende integralmente con la colaboración de su hijo Sergio. Se trata de un Bravi con motor Falcon 221" y caja Hewland.

La historia deportiva de Medrano, como dijimos, comenzó allá lejos y hace tiempo: fue en 1967 cuando se largó a correr en la Orbis Promocional, en la que se enseñoreaban los Ford "t". Fue campeón en el '70 y en '72, cuando ya los motores jeep IKA de cuatro cilindros traían aires de renovación. Al principio con un auto de la Peña Treslomense y después con la

de Capicúa. Fue además subcampeón en los años 67, 68, 71, 74 y 75.

Hacia 1977 la llegada de chasis más modernos con impulsores más potentes (los Bravi, Crespi, Berta, Avante, Marcos, etc con Fiat 125, Peugeot y Dodge) desembocó en la Fórmula 2 del Sudoeste, una de las más desarrolladas y sofisticadas del panorama regional de nuestro país. Fue Heraldo Medrano el primer campeón en 1977 título que repetiría en 1979 y 80, además de haber sido subcampeón en el 78 y 81, siempre con dos autos: uno para las de asfalto (un Berta-Dodge 1500) y otro para las de tierra (un Bravi con igual motor). La atención de los autos estaba a cargo de Castellani y Magnani.

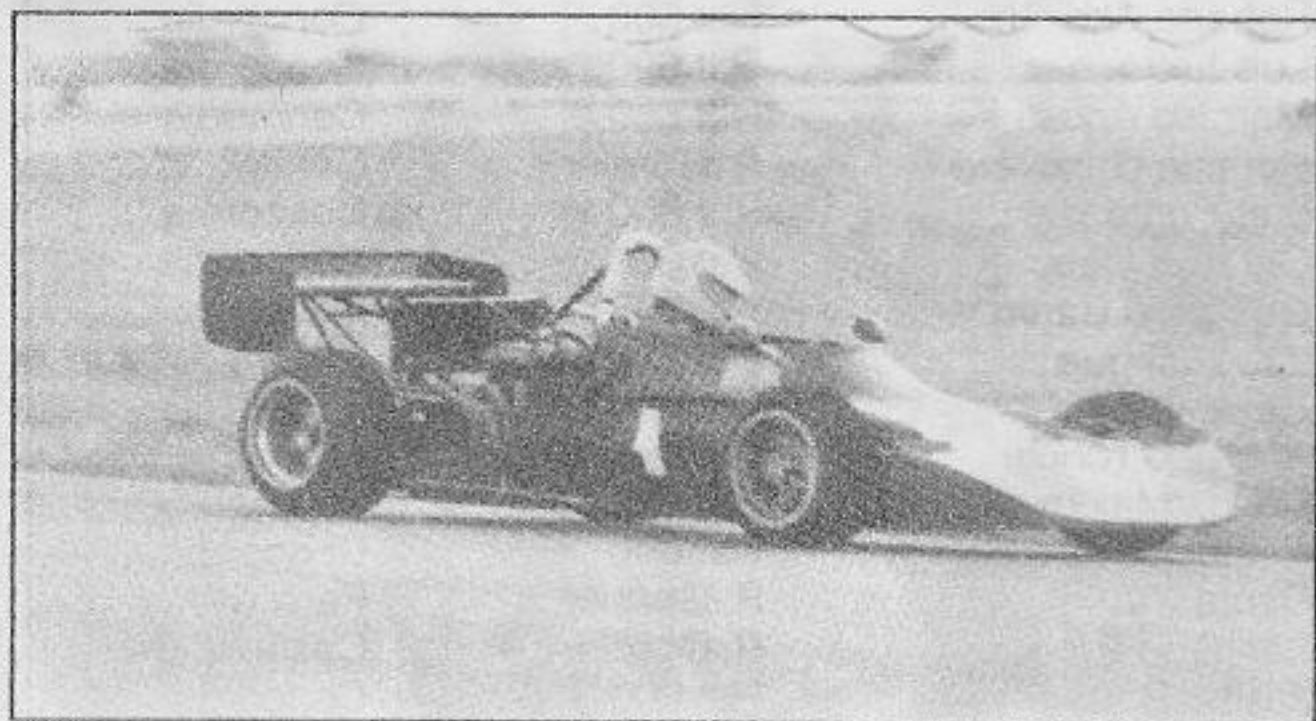
También había sido campeón en **Limitada del '87**, categoría en la que brillaron hombres como los hermanos Sotro, el bahiense Alfredo Coronel y Héctor Benito, de Nueve de Julio. Corrió esporádicamente en la F-1 Nacional de

los tiempos de Requejo, Piretti y Marito García y también, más recientemente en sport con un Lotus.

Una de sus etapas, la del **TC 2000** le dio cierto nombre pero pocas satisfacciones: que en 1985 y lo mejor fue un décimo puesto en Rafaela, el día de su debut y un octavo en el circuito semipermanente de Santa Fe. El auto era una Berlina Renault 18 de gente de Trenque Lauquen.

A principios de 1989 Chichín pensaba que este era su último año tras un volante. Parfraseando a Fangio, el pudo decir: "he logrado más de lo que había propuesto y dejo con satisfacción..." Pero el N° 1 obtenido una vez más lo obliga. Quizá la despedida sea a fines del '90, aunque -como es sabido- nunca fueron demasiado de fiar estos episodios de ponerle fecha al retiro.

(Informe de Jorge O. Santín, Motores y Pilotos)



Heraldo Medrano, con un número que le es conocido: el uno. La toma de archivo corresponde a los tiempos de la F-2 del SO.

RANKING DE F-1 PAMPEANA 1990

1- Heraldo P. Medrano	Bravi-Falcon	Tres Lomas, BA	15- Héctor L. Lamanna	Bravi-Renault 18	Pehuajó, BA
2- Gerardo Soler	Bravi-Dodge	Saliquelló, BA	16- Abel H. San Martín	Martos-Falcon	Doblas, LP
3- Juan J. Bongiovanni	Bravi-Chevrolet	Cnia. Barón, LP	17- Juan C. Martín	Brabham-Renault	
4- Hugo Espada	Porta-Renault	Pellegrini	18- Oscar Mata	Bravi-Renault	Pehuajó, BA
5- René C. Dosio	Martos-Falcon	Santa Rosa, LP	19- Enrique J. Verdenelli	Crespi-Peugeot	Gral. Acha, LP
5- Emilio Cimolai	Bravi-Falcon	Centenario, Nq	20- Rubén Mendive	Bravi-Falcon	
7- Omar Darío Conte	Martos-Chevrolet	Gral. Acha, LP	21- Juan C. Escala	Bravi-Dodge	
8- Juan E. Gaviot	Martos-Falcon	San Martín, BA	22- Julio A. Iraola	Crespi-Peugeot	
9- Rubén O. Cáceres	Bravi-Falcon	San Martín, BA	23- Ricardo O. Aiello	Bravi-Falcon	
10- Néstor H. Echevarri	Avante-Chevrolet	Centenario, Nq	24- Carlos J. Rur	Avante-Falcon	Gral. Acha, LP
11- Miguel González	Bravi-Peugeot	Gral. Acha, LP	25- Oscar Restoni	Restoni-Vailant	
12- Juan Fco. Scheubel	Bravi-Peugeot	Valle Daza, LP	26- Héctor Hugo Visena	Bravi-Dodge	
14- Rlicardo M. Ruiz	Avante-Falcon	Gral. Acha, LP			

Consolidada unión de categorías en Entre Ríos

FORMULA ENTERRRIANA Y COMPAÑIA

Paraná, ER- Tras el acuerdo que hacia fines de año establecieron la UVE (Unión Volantes Entrerrianos) y la FEDAC (Federación Entrerriana de Automovilismo Deportivo) ambas entidades rectoras (la primera con mayor peso en la costa del Río Uruguay, la segunda en la del Paraná) formaron la Comisión Ejecutiva de Fórmula Entrerriana, la que fiscalizará en lo sucesivo a la mayor categoría de esta provincia. Aún no está definido el calendario, pero se tratará de que las carreras se alternen en una y otra costa, utilizándose los autódromos asfal-

tados de Paraná y Concordia y los circuitos de tierra de Concepción del Uruguay, Viale, Colón, Villaguay y Nogoyá, en un torneo que tendrá de once carreras, incluido el Premio Coronación.

En **Fórmula Entrerriana** en 1989 hubo un campeón con historia: nada menos que **Reinaldo Vaccalluzzo** aquel que veinte años atrás, polarizara las preferencias de la multitudinaria afición teniendo como oponente a Próspero Bonelli (que también está corriendo) en la F-Entrerriana del gran boom. **Vaccalluzzo** mostró una rara efectividad, ya que

además de la victoria y un cuarto puesto, siempre estuvo presente en el podio, sin abandonos. Gustavo Grinóvero el subcampeón, en cambio ganó en tres oportunidades pero registró tres deserciones. En el '89 se corrieron diez carreras: dos en Villaguay, tres en Viale, dos en Concepción del Uruguay, una en Concordia, una en Paraná y una en San José.

El **TC 850 (o sea Turismo Competición 850 cm3)** acompañó a la F-E en el campeonato. Los pilotos de Concordia dominaron todo el torneo ganando en todas las fechas y obteniendo los

primeros cinco puestos del mismo. **Leonardo Osengar** fue campeón con cuatro carreras ganadas, repartiéndose las restantes Manduca, Nouqués y Koegle, que lo siguieron en el puntaje.

Por fin, la que completa el trío, **TC del Litoral**, también tuvo un dominador neto, y este fue el gualeguaychense **Gustavo Sánchez** ganador en cinco oportunidades (Luis María Romero, dos veces, y el correntino Marino Blanchard fueron los otros conocedores de la victoria en 1989).

**Informe José A. Zapata/
Jorge Deu)**

LOS RANKINGS 1990

FORMULA ENTERRRIANA

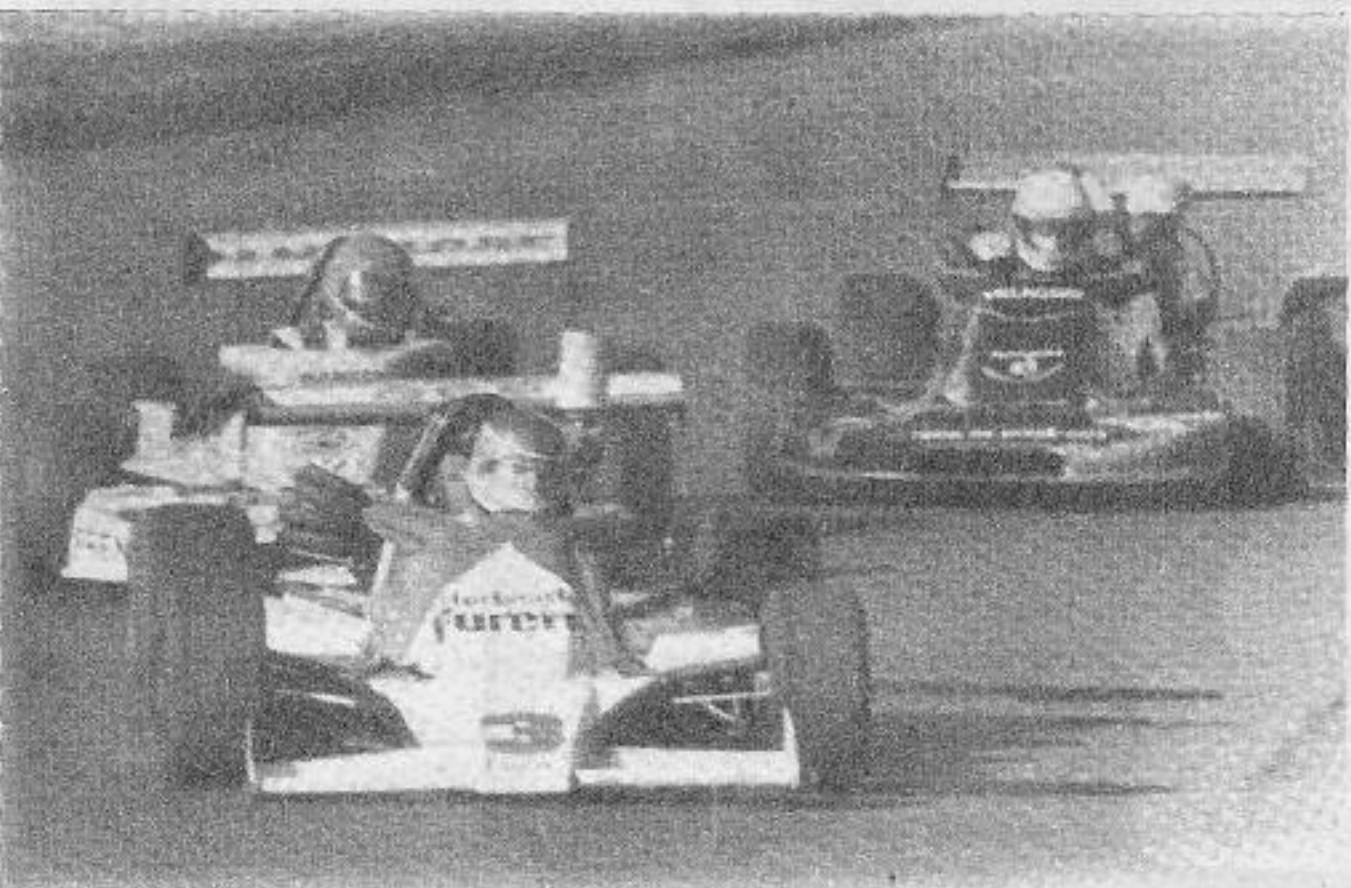
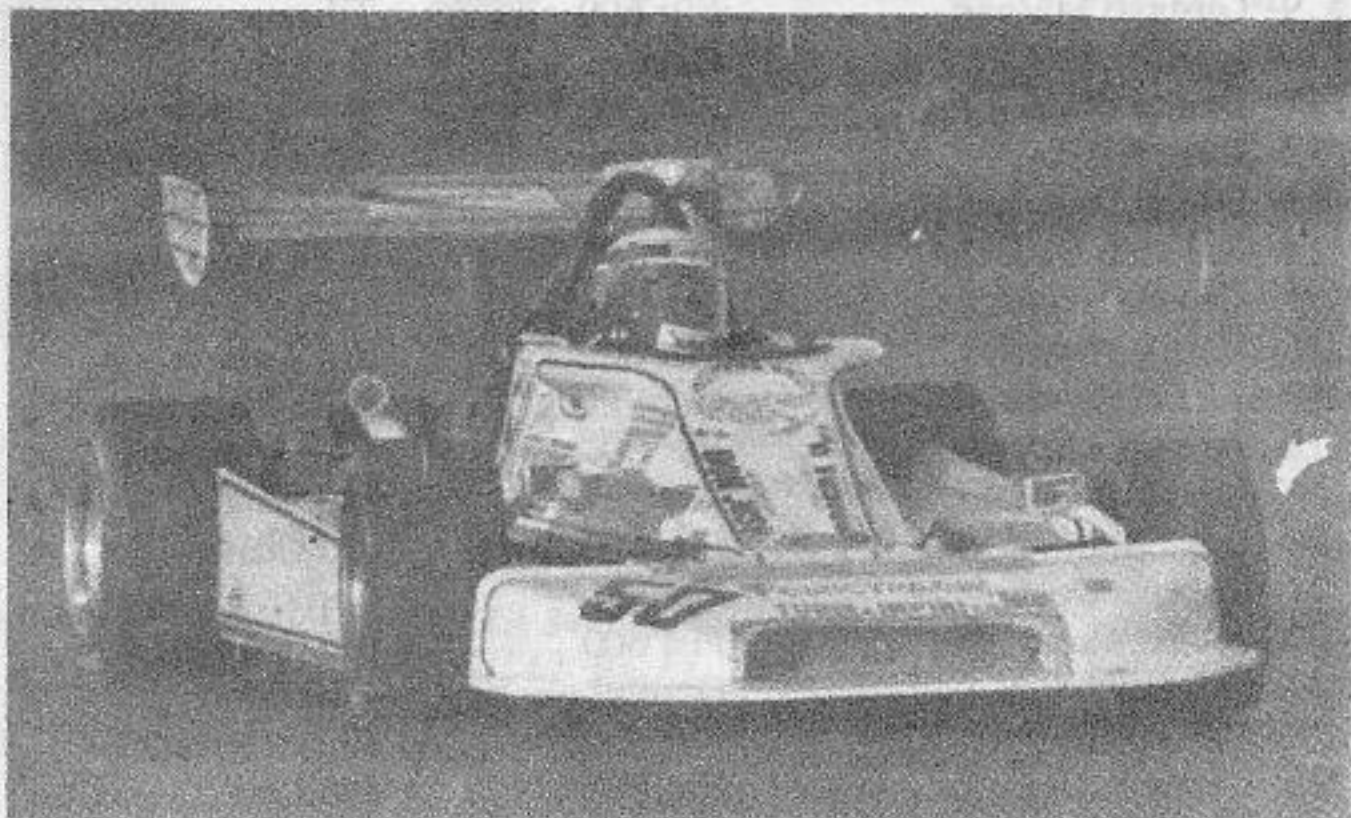
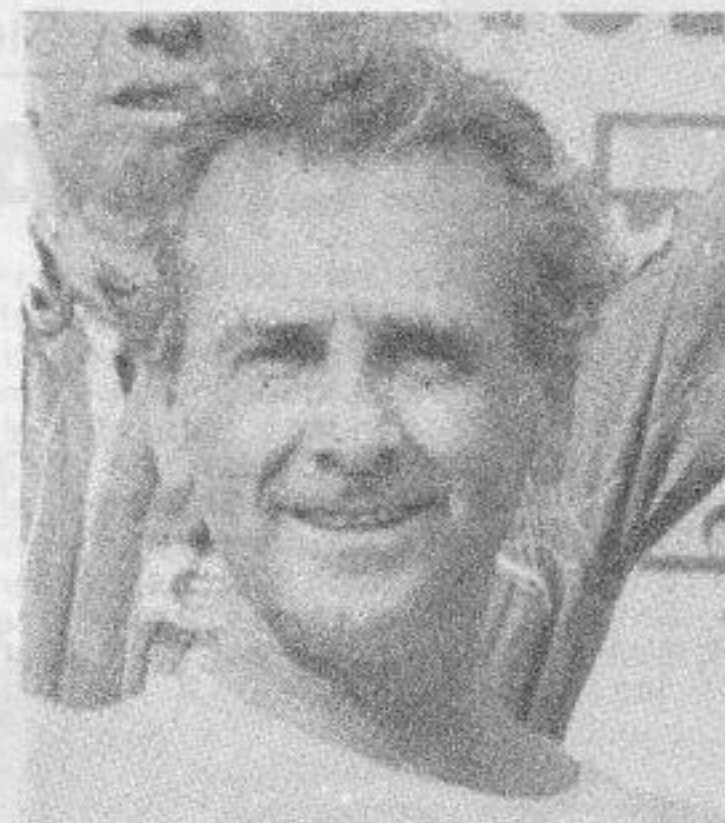
TURISMO COMPETICION 850

FORMULA ENTERRRIANA			TURISMO COMPETICION 850		
1- Reinaldo Vaccalluzzo	Berta-VW	C.del Uruguay	1- Leonardo Osengar	Fiat 600	Concordia
2- Gustavo Grinóvero	Berta-VW	Viale	2- Eduardo Manduca	Fiat 600	Concordia
3- Sergio Hoet	Carbó-Peugeot	Villaguay	3- Carlos Mouqués	Fiat 600	Concordia
4- Juan C Jacobi	Bravi-Peugeot	Paraná	4- Oscar Koegle	Fiat 600	Concordia
5- Enrique Zanardi	Berta-VW	C. del Uruguay	5- Roberto Castelli	Fiat 600	Concordia
6- José Veronesi	Berta-VW	Gualeguaychú	6- Mauricio Defagot	Fiat 600	Paraná
7- Andrés Crosa	Bravi-Fiat 125	Villaguay	7- Jorge Laporta	Fiat 600	Paraná
8- Ricardo Ballari	Berta-Peugeot	Salto Grande, SF	8- Humberto Block	Fiat Coupé	V. Libertador
9- Antonio Antivero	Berta-Peugeot	Villaguay	9- Hugo Schimpf	Fiat 600	Viale
10- Néstor Negri	Berta-VW	Nogoyá	10- Roberto Almirón	Fiat 600	Concordia
11- Rodolfo Marconi	Bravi-Peugeot	Paraná	11- Luis Letroye	Fiat 600	Concordia
12- Guillermo Miceo	Miceo-Fiat 125	Paraná	12- Marcelo Agosti	Fiat 600	Concordia
14- Alberto Galiano	Ferrone-Peugeot	Paraná	14- Horacio Grinóvero	R. Gordini	Cerrito
15- Edgardo Diorio	Bravi-Peugeot	Lucas González	15- Luis Ponte	Fiat 600	Concordia
16- Mario Carboni	Avante-VW	Larroque	16- Gerardo Desuliani	Fiat 600	Concordia
17- Gerardo Beber	Berta-Peugeot	Paraná	17- Guillermo Barboza	Fiat 600	Concordia
18- Daniel Martínez	Berta-Fiat 125	Villaguay	18- Juan Olague	Fiat Coupé	Paraná
19- Agustín Ferreyra	Bravi-Peugeot	Villaguay	19- Calos Frick	Fiat 600	R. del Tala
20- Alfredo Folloner	Avante-Peugeot	San José	20- Américo Tonutti	Fiat Coupé	Crespo
21- Marcelo Abichain	Bravi-Peugeot	Paraná	21- Carlos Maximino	Fiat Coupé	Paraná
22- José Barrera	Avante-Fiat 125	Paraná	22- Néstor Lanaro	Fiat 600	Concordia
23- Justo P. Bourlot	Bravi-Peugeot	Basavilbaso	23- Dante Cabrol	R. Gordini	Paraná
24- Piti Caputo	Avante-VW	R.O. del U.	24- Santiago Pilnik	R. Gordini	Castelar, BA
25- Carlos Devinar	Berta-Fiat 125	Paraná	25- José I. Bou	Fiat 600	Concordia
26- Enrique Mizawak	Bravi-Fiat 125	Paraná	26- Angel Raffo	Fiat 600	Concordia
27- Gabriel Maiztegui	Berta-Peugeot	María Grande	27- Sergio Block	Fiat Coupé	V. Libertador
28- Florentino Niemiz	Berta-VW	Paraná	28- Marcelo Pecker	Fiat 600	Paraná
29- Julio Alvarez	Alvarez-VW	R. O. del U.	29- Alejandro Salaberry	Fiat 600	Salto, R.O.U.
30- Guillermo Gianello	Crespi-Peugeot	C. del Uruguay	30- Oscar Cutro	Fiat 600	Concordia
31- Carlos Domínguez	Avante-Peugeot	La Paz	31- Mario Libert	Fiat Coupé	V. Libertador
33- Oscar Giqueaux	Lotus-VW	C. del Uruguay	32- Ricardo Pérez	Renault 4L	Crespo
34- Raúl Bottino	Avante-VW	Concordia	33- Daniel Miotti	Fiat 600	Concordia
35- Raúl Grufre	Miceo-VW	San José	34- Hugo Garofa	Fiat Coupé	Crespo
36- Eduardo Dobler	Dobler-VW	C. del Uruguay	35- Florentino Niemiz	R. Gordini	Paraná
37- Hugo Restaino	Avante-Vw	C. del Uruguay	36- Pedro Coduri	Fiat 600	Concordia
38- Hugo Vila	Ralt-VW	R. O. del U.	37- Pedro Aróstegui	R. Gordini	Concordia
39- Fabián Pérez	Bravi-Peugeot	Paraná	38- Guillermo Roude	Fiat 600	C. del Uruguay
41- Guillermo Strasser	Crespi-Peugeot	Urdinarrain	39- Julio C. Gómez	R. Gordini	Paraná
43- Luis Bourdet	Bourdet-Fiat 125S	Fernando, BA	40- Héctor Bruno	Fiat 600	Concordia
44- Daniel Schmunk	Bravi-IKA	Diamante	41- Mario Schimpf	Fiat 600	Viale
45- Próspero Bonelli	Lotus-Renault 12	C. del Uruguay	42- Daniel Martínez	Fiat 600	Concordia

TC DEL LITORAL

	Chevrolet	Gualeduaychú
1- Gustavo Sánchez	Chevrolet	Gualeduaychú
2- Luis Romero	Chevrolet	Gualeduaychú
3- Juan C. Iregui	Chevrolet	C. Cuatiá, Ctes.
4- Marino Blanchard	Chevrolet	Gualeduaychú
5- Ricardo Costa	Chevrolet	Gualeduaychú
6- Omar Peñalva	Chevrolet	Gualeduaychú
7- Gerónimo Villagra	Chevrolet	Gualeduaychú
8- José González	Chevrolet	Gualeduaychú
9- Juan Farabello	Chevrolet	Gualeduaychú
10- Juan C. Segovia	Chevrolet	Villaguay
11- Alfredo Fernández	Tornado	C. del Uruguay
12- Miguel Ibarrola	Falcon	Concordia
13- Daniel Giachello	Dodge	Gualeduaychú

Algunas canas de más, algunos pelos de menos, pero la misma calidad de siempre en Reinaldo Vaccalluzzo, aunque hayan transcurrido veinte años de sus horas más gloriosas con el automovilismo. **2** - Este es el Berta-VW con el que el de Concepción del Uruguay consiguió el título 1989 de la Fórmula Entrerriana. **3** - Los tres Nº 1 del '90 en el festejo final: Osengar, a la izquierda, Vaccalluzzo y Sánchez. **4** - La Fórmula Entrerriana (unificando a las ex V y VI) aún lo mejor de las costas de los ríos Uruguay y Paraná. **1**



Motociclismo Bonaerense en Junín

CALANDRINO SE AFIRMA EN 200

Mercedes, BA-Con un buen drini (Bragado) y 6º Hugo Namarca de público rodeando el circuito ovalado de Junín, se cumplió el 18 de febrero pasado la segunda fecha del Campeonato Bonaerense de Motociclismo, organizado por la Asociación Bonaerense de ese deporte. El piso arenoso de la zona afloró en la entrada de ambas curvas, agregando una dificultad extra al trazado de 540 metros.

El espectáculo fue muy bueno, pero sobresalió la final de la categoría Promocional 135 cc., en la que llegaron a la meta juntos los cuatro primeros, separados por apenas un par de metros. En la clase mayor, la de 200cc Libre preparación, volvió a imponerse el flamante campeón Daniel Calandrino, con lo que encabeza la tabla de posiciones con cierta ventaja.

Estos fueron los resultados de las finales y los ganadores de las series Categoría 135 cc Estándar Exterior (no hubo series) final: 1º Francisco Darder (Pergamino); 2º Hugo Siffredi (Baradero); 3º Rubén San Juan (Arrecifes); 4º Walter Guagliardi (Colón); 5º Alejandro Alesan-

drini (Bragado) y 6º Hugo Namarca de público rodeando el circuito ovalado de Junín, se cumplió el 18 de febrero pasado la segunda fecha del Campeonato Bonaerense de Motociclismo, organizado por la Asociación Bonaerense de ese deporte. El piso arenoso de la zona afloró en la entrada de ambas curvas, agregando una dificultad extra al trazado de 540 metros.

El espectáculo fue muy bueno, pero sobresalió la final de la categoría Promocional 135 cc., en la que llegaron a la meta juntos los cuatro primeros, separados por apenas un par de metros. En la clase mayor, la de 200cc Libre preparación, volvió a imponerse el flamante campeón Daniel Calandrino, con lo que encabeza la tabla de posiciones con cierta ventaja.

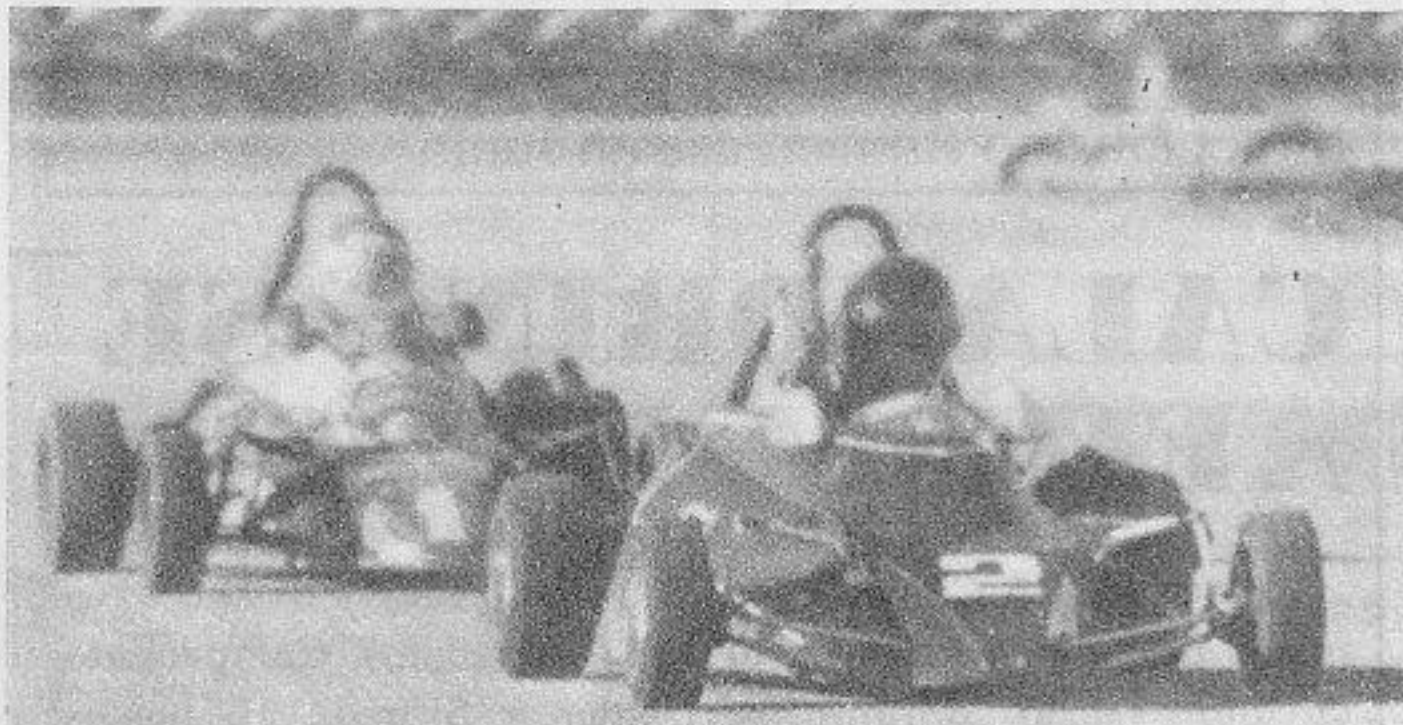
Estos fueron los resultados de las finales y los ganadores de las series Categoría 135 cc Estándar Exterior (no hubo series) final: 1º Francisco Darder (Pergamino); 2º Hugo Siffredi (Baradero); 3º Rubén San Juan (Arrecifes); 4º Walter Guagliardi (Colón); 5º Alejandro Alesan-

TC del '40, Mar y Sierras Fórmula 5

CALENDARIO 1990

Tandil, BA - En reunión de la Federación Regional N° 3 del Centro, de la que participaron clubes y asociaciones de pilotos, quedó confeccionado el calendario para el corriente año, en cuanto a las categorías **TC del '40, Mar y Sierras y Fórmula 5**, las que lo compartirán en un programa de catorce fechas. El torneo comenzará el 11 de marzo y finalizará el 25 de noviembre en el mismo escenario: Olavarría. Las restantes reuniones se harán el

1° de abril, en San Cayetano; el 22 de abril, en escenario a designar por licitación de las asociaciones; el 13 de mayo, en Tandil; el 3 de junio en Laprida; el 24 de junio en Lobería o González Chávez; el 15 de julio en Juárez; el 5 de agosto en San Cayetano; el 26 de agosto en González Chávez; el 16 de setiembre en Laprida; el 7 de octubre, también reservada por las asociaciones para licitar; el 28 de octubre en Juan N. Fernández y el 11 de noviembre en Pigüé.



La Fórmula 5 seguirá junto al TC '40 y la Mar y Sierras en 1990 (Temas)

PROMOCIONAL 850 DE SAN LUIS**RANKING DE PISTA 1990**

1- Eduardo Harte	Fiat 600	V. Mercedes
2- Carlos Merlo	Fiat 600	V. Mercedes
3- Miguel A. Grosso	Gordini	V. Mercedes
4- Alberto Muñoz	Fiat 600	San Luis
5- Luis García	Gordini	Concarán
6- Juan Lucero	Gordini	Naschel
7- Federico Schmid	Fiat 600	San Luis
8- Luis De Haro	Fiat 600	Villa Mercedes
9- Gustavo Maccari	Fiat 600	Tilisarao
10- José Sanmartino	Gordini	Concarán
11- Daniel Oddi	Fiat 600	Río Cuarto
12- Jorge Nicola	Gordini	Villa Mercedes
13- Daniel Di Nizzo	Gordini	Villa Mercedes
14- Federico Bathiche	Fiat 600	Villa Mercedes
15- Carlos Gregorio	Gordini	Villa Mercedes
16- Héctor Argüello	Fiat 600	San Luis
17- Víctor Barroso	Gordini	Villa Mercedes
18- José Luis López	Fiat 600	Villa Mercedes
19- Julio Cabrera	Gordini	San Luis
20- Jorge Marino	Fiat 600	Río Cuarto
21- Roberto Cochranne	Gordini	Coronel Moldes
22- Andrés Porto	Fiat 600	Río Cuarto
23- Sergio Pereyra	Gordini	Villa Mercedes
24- Carlos Biassi	Fiat 600	Villa Mercedes
25- Ricardo Sosa	Fiat 600	San Luis
26- Juan Barbero	Fiat 600	La Toma
27- Nelson Dávoli	Gordini	Río Cuarto
28- Gabriel Velazco	Fiat 600	San Luis
29- Carlos Courtois	Fiat 600	Villa Mercedes
30- César Pérez	Reanult 4	Tilisarao
31- Sergio Paredes	Fiat 600	Villa Mercedes
32- Juan C. Carro	Fiat 600	Villa Mercedes
33- Daniel Mana	Gordini	San Luis
34- Julio Torres	Fiat 600	San Luis
35- Servando Rúa	Gordini	Villa Mercedes
36- Eduardo Di Totto	Fiat 600	La Toma
37- José Carmona	Gordini	Villa Mercedes
38- Angel R. Ruiz	Gordini	Villa Mercedes
39- Claudio Cagnina	Gordini	Villa Mercedes
40- Walter Rissati	Fiat 600	La Toma
41- Marcos Chirino	Gordini	B ^a Esperanza



El Fiat 600 del Campeón Harte, cuando aún era de Angel Cubero, quien también consiguió para él el N° 1 (Foto Tachi Funes)

PF PARABRISAS
FLORIDA

CRISTALES
PARA AUTOMOTORES

MAQUINAS VIALES
CERRAJERIA Y COLIZAS

DISTRIBUIDOR OFICIAL
DE BLINDEX

ENVIOS AL INTERIOR

AV. SAN MARTIN 3543
TEL. 760-4311/1602
FLORIDA

EL CABLE DE BUJIA USADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL MUNDO



8 mm
SPARKPLUG
HI-TENSION
SPRINT WIRE

COMPETICION

BOBINAS PRO MASTER MALLORY Nº 29440

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

IMPORTA

Y GARANTIZA:

F.LUCIUS e HIJOS



Zonas disponibles para distribuidores

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

☆ Resortes especiales de válvulas
☆ Arboles de leva
☆ Todas las marcas
J.L. RAPONI
Competición
VENEZUELA 3458
(MITRE al 200). V. MARTELLI. Bs. As. TEL.: 761-1586

• AMORTIGUADORES CON CARGAS ESPECIALES PARA AUTOS POTENCIADOS O COMPETICION
• REPARACION DE SUSPENSIONES NACIONALES e IMPORTADAS
• CONTROL DINAMOMETRICO
• Colocación y Venta
JORGE
OLIDEN 1978 (1440) • CAP. TEL. 687-3867

AMERICAN CAR

RESORTES DE SUSPENSION
• Fabricación Especial por pedido para Competición
• Todas las marcas nacionales e importadas
• Fábrica y ventas
COMPANIA AMERICANA DE RESORTES
FONROUGE 2887. Capital
Tel.: 601-7122 / 602-6267

Nombre y apellido.....
Domicilio.....
Ciudad..... Prov.....
Curso.....

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

5 MOTORES de CARRERA

Titulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA - C.C. 40
(1678) - CASEROS - BS. AS.

R.11-12-18 - FUEGO - TURBO
= **TECNICA 84** =
REPUUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

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

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catalogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355. TIGRE. TEL. 749-1502 (cp.1648)

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

ZUBELDIA

LINEA COMPLETA FORD

- REPUESTOS Y ACCESORIOS
- BOMBAS DE AGUA
- RECAMBIOS

PARA TODAS LAS MARCAS.

Envíos al interior

Av. CENTENARIO 2073. Beccar Tel. 747-0611; 743-4646

TANQUES

PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD. SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO S.R.L.
COPIAMOS TANQUES DE AUTOS IMPORTADOS
DIAZ VELEZ 4985. MUNRO TEL. 765-2497 DE ALUMINIO Y ACERO INOXIDABLE

Parabrisas LANUS

• CRISTALES PARA AUTOMOTORES

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

• Rótulas de Competición

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

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

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS

Envíos al interior
Para todo modelo de auto.

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

Benini Escap

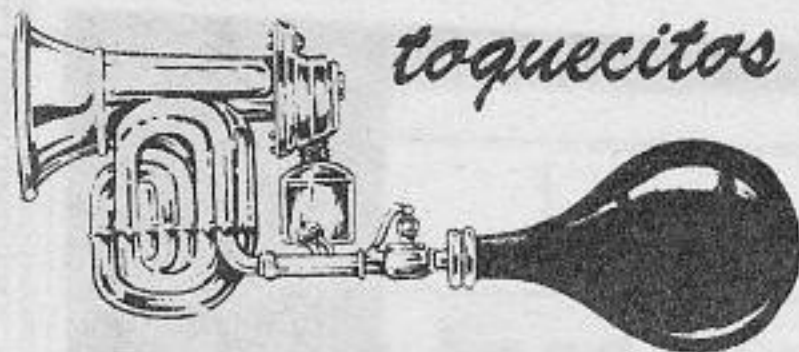
COMPETICION

1º EN ESCAPES ESPECIALES

ENVIOS AL INTERIOR

MELO 4130 - Tel. 760-1173
(CP. 1603) VILLA MARTELLI

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



MOTONAUTICA SUDAMERICANA

Para los días 10 y 11 de marzo quedó confirmada la realización de la tercera fecha del **Campeonato Sudamericano de Offshore**, en **San Clemente del Tuyú**,

sobre un circuito costero que comprenderá aguas de Santa Teresita y Mar de Ajó. La organización de la prueba estará a cargo del **Club Motonáutico Argentino y de Regatas Independencia** (CMARI) con el apoyo del **Municipio Urbano de la Costa**, entidades que han realizado un mejoramiento en la infraestructura del Parque Ce-

rrado, que se presentará en esta oportunidad mucho mejor que el del año pasado. La iniciación de la actividad está prevista para las 9.00 hs. del día 10 de marzo, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de la marca.

También ha quedado confirmada la cuarta fecha de este certamen, que tendrá por escenario al golfo de **Puerto Madryn**, los días

EL TEST DE NEUMATICOS DE FORD



En los boxes del Autódromo, "Tito" Bessone transmite impresiones el viernes 2 a los ingenieros Poracchia y Garibaldi y a su coequipier Del Río.

Finalmente el día viernes de la semana anterior se realizó el test comparativo de neumáticos que habíamos anunciado, por parte de los equipos Ford de T.C.2000, promovido por **Fate**, la empresa proveedora de las gomas de la categoría, y la APTC2000. Se cumplió en el circuito 9 del autódromo porteño, y el encargado de realizarlo fue **Ernesto Bessone (h)** con su **Sierra** del equipo de **Carlos Akel**. En presencia de los ingenieros **Ricardo Poracchia** y **Juan Man-**

silla de **Fate**, de **Enrique Torriani** por la APTC, de **Miguel Angel Deguidi** por la promotora de la categoría, del Director Deportivo de Ford, ingeniero **Alberto Garibaldi** y, obviamente, de **Akel** y de **Jorge Omar Del Río**, comenzaron a trabajar a las 8 de la mañana y finalizaron a las 14.10. Lo hicieron con el mismo auto que usó Bessone para correr en Mar del Plata, repasado "a cero" y adaptado en su puesta a punto al trazado porteño.

El ensayo arrancó utilizando los neumáticos con los que corrió "Tito" en Mar de Plata (eran del año pasado; pero nuevos) y, luego de una serie de giros, se logró como mejores registros, hacer dos vueltas de 1m30s50/100 y 1m30s80/100. Posteriormente, el XR4 calzó las gomas de esta temporada, que según el piloto, son iguales pero tienen algo más de "grip", y allí logró una serie de 1m30s26, 1m30s38, 1m30s46, 1m30s80 y 1m31s; esto equivale a decir que tuvo un ritmo más o menos parejo pero con los tiempos en ascenso a medida que se iba generando mayor temperatura en las gomas. Se detuvo en la Sierra blanca, calzaron las gomas de mayor flexibilidad, construidas con mallas de rayón en lugar de acero en la base de la banda de rodaje, y Bessone opinó que estas eran más rápidas en lo derecho pero no mejores en adherencia. Sus registros en la ocasión fueron 1m30s30, 1m30s89, 1m30s30, 1m30s86 y 1m31s1.

Se detuvo y volvió a salir, esta vez calzando otro neumático, de características intermedias entre el que utiliza la categoría hasta el momento para correr, y el que había probado anteriormente. La construcción era diferente y tenían malla de acero. En su mejor serie de giros, Bessone logró 1m30s36, 1m30s60 y 1m31s.

Posteriormente volvió a detenerse. Tito pidió que le llenaran el tanque de combustible y colocaran cuatro Paul de las que utiliza el Turismo en la actualidad, usadas pero con sólo dos vueltas de rodaje. En este caso arrancó en 1m30s, continuó con 1m29s80, 1m29s70, y finalizó en **1m29s49**, que fue a la postre el mejor registro del día. Allí se produjo un largo intervalo donde cambiaron los portamazas delanteros para poder variar la geometría de la suspensión, colocaron otro autoblocante con menor tracción y el Ford salió con gomas normales. Sus registros fueron de 1m31s85, 1m31s51, 1m31s78 y 1m31s52. Volvió a detenerse y agregaron topes de goma en la parte superior de los amortiguadores delanteros. No mejoraron los registros y endurecieron las precargas traseras en una nueva detención. Tampoco hubo mejora y cambiaron los amortiguadores delanteros, retirando también los topes de goma; hicieron 1m31s59, volvió al box y subieron el despeje delantero en 20 mm. Con el auto en esa condición y luego de un solo giro sin tiempo, donde Tito admitió que

una mejor, volvieron a montar las gomas más flexibles, con llantas una pulgada más anchas, y le quitaron las precargas al tren trasero, obteniendo registros muy parejos del orden del minuto 30 al minuto 31, en una serie de pocos giros porque flameó la bandera roja anunciando que el tiempo de la práctica había expirado. En general hubo conformidad con el ensayo, aunque todos coincidieron en que era sólo el inicio de un nuevo camino hacia una goma mejor para los autos de tracción trasera. Las características básicas de la cubierta más flexible -la intermedia, aparentemente, habría quedado descartada como alternativa- es que los absorbedores de acero de la malla, fueron reemplazados por los de rayón, y es 500 gramos más liviana aproximadamente, que la que la categoría está utilizando en la actualidad. Ello significaría en el terreno técnico, dos elementos importantes a tener en cuenta: disminuye, por un lado, la masa no suspendida del vehículo, y el cambio del acero por el rayón contribuye a mejorar la inercia térmica del neumático, ya que disipa mejor el calor. Después de los tests, recogimos estas opiniones.

Ing. Ricardo Poracchia: "Haciendo la comparación a través de los números fríos, no parece haber gran diferencia con los actuales, pero de acuerdo con lo que dice 'Tito', éstas son más rápidas en recta y ace-

CARTA ABIERTA DEL "BERTA SPORT"

Una misiva fechada el 28 de febrero en Alta Gracia y firmada por el propio Oreste Berta, llegó el viernes 2 de marzo a nuestra redacción. La misma, encabezada como "Carta abierta. Berta Sport y el T.C.2000", dice textualmente lo siguiente: "A propósito de las discusiones suscitadas sobre cuestiones técnico-reglamentarias, en forma anterior y posterior a la apertura del Campeonato Argentino de TC. 2000, 1990, **Berta Sport** evalúa oportuno dejar aclarada su posición a fin de evitar malas interpretaciones que devengan en situaciones confusas y negativas para el normal desenvolvimiento de la actividad.

"a) Sobre el reglamento técnico de la categoría.

"Partiendo del hecho obvio de que en una categoría conformada por automóviles de serie de diferentes marcas, es poco menos que imposible la elaboración de un reglamento idéntico para cada una de ellas, creemos necesario un **reglamento equitativo**, dirigido a equiparar las chances para favorecer la parte deportiva.

"Entendemos, al mismo tiempo, que hablamos de una categoría profesional en la cual las fábricas de automóviles invierten enormes presupuestos para intentar demostrar que poseen el mejor vehículo.

"Es por ello que consideramos que los criterios de equidad deben manejarse dentro de límites que no perjudiquen o lleguen a desvirtuar el principio de la competencia, es decir, que gane el mejor.

"En tal sentido, y con el ánimo de alentar a quienes más trabajan, consideramos indispensable que los criterios de equiparamiento técnico-reglamentario descarten de plano el establecimiento de ventajas específicas para cualquier marca.

"Para ser más claros, entendemos que el reglamento -por ejemplo- permite utilizar relaciones de compresión más altas a los vehículos que no pueden superar cierto diámetro de válvulas, o que los vehículos de menor cilindrada obtengan una compensación en el peso total de la unidad, y lo aceptamos como un sistema válido y legítimo para alcanzar la equidad. Pero, por el contrario, consideramos injustas e improcedentes las **ventajas específicas** tales como que el motor que de origen tiene menos de 1.800 cm3 pueda elegir entre una cilindrada final de 1.800 ó 2.000, y que el que de origen tiene 2.000 cm3 o más, sólo pueda optar por esta última; o que aquellos motores que poseen tapas de cilindros de hierro -a las que se considera en supuesta desventaja- mientras no está comprobado que el material hierro o aluminio tenga incidencia en el rendimiento del motor (el ejemplo de categorías na-

cionales e internacionales así lo demuestra), empero sí en nuestro caso le estamos dando libertades a una tapa de pobre diseño (para uso de competición), limitando a quien de origen tiene un material más adaptado para este uso; nosotros entendemos que en estos casos las libertades deben ser para todos las mismas, y favorecerán más a quien las necesite que a aquél que tiene un producto casi perfecto.

"Vale decir, creemos que un **reglamento equitativo** es aquél que tiende a equiparar las chances de las diferentes marcas, y a la vez a objetivizar fielmente los rendimientos potenciales de cada vehículo.

"En sentido opuesto, estamos convencidos de que la equiparación a ultranza atenta contra el principio de competencia, lesionando los fines de superación.

"b) Sobre algunos temas puntuales de discusión actual.

"Neumáticos: En relación a este tópico, queremos dejar perfectamente aclarado que "Berta Sport" no participó en forma alguna del desarrollo de las cubiertas utilizadas actualmente en la categoría. Entendemos que, por una cuestión de costos y a fin de evitar complicaciones en el manejo de los equipos, los neumáticos deben ser **monomarca-monotipo**. Comprendemos esto como un precepto fundamental, dadas las condiciones económicas actuales, y por lo tanto no objetaríamos el diseño y desarrollo de una cubierta más de acuerdo con los requerimientos de la fábrica que actualmente se sienta perjudicada, mientras sea utilizada por toda la categoría.

"Alerones: Su uso mejora la performance de cualquier auto de carrera, en especial si éste es de tracción trasera. Su implementación limitada a alguna marca en particular podría crear desequilibrios mayores que los que nos preocupan actualmente. Corrobora nuestra aseveración un estudio pertinente que adjuntamos como ilustración, al cual rogamos remitirse en búsqueda de aclaraciones (ver nota al pie).

"Sin embargo, nuestro equipo apoyaría la adopción de alerones mientras su utilización sea reglamentaria para todos los vehículos de la categoría y no como ventaja específica de una marca determinada.

"Suspensiones: Con referencia a estos elementos, sobre la base de iguales requerimientos para todas las marcas, estamos de acuerdo tanto con el uso de suspensiones modificadas como con el de las estrictamente standard. Estas últimas, a nuestro criterio, serían las más lógicas para una categoría que pretende mostrar al público un reflejo fidedigno del au-

as 23 y 24 de marzo con la organización de la **Comisión de Náutica del Club San Fernando** en conjunto con el **Club Náutico Atlántico Sud** de Puerto Madryn. Para esta prueba ha despertado gran expectativa el debut -en Clase III 2 Litros- del piloto local **Mario Casado**, quien alquiló el catamarán "Discovery II" de Fabián Aguzzi.

FINESCHI AL T.C.

El quilmeño **Oscar Fineschi** llegó a un arreglo comercial con el **Quilmes Automóvil Club** para tripular su **Ford Falcon** de T.C. El debut se producirá en la competencia del autódromo el próximo 11/3, y en esta semana realizará las pruebas

leración. Además, el pirómetro indicó una menor temperatura y una disipación de calor mayor, lo cual la convierte en más estable para el ritmo de vueltas. El camino estaría por ese lado, es decir que el próximo paso sería adaptar otro compuesto de caucho a ese mismo tipo de construcción. No obstante ello, pensamos que sería positivo hacer una prueba complementaria con algún auto y piloto del equipo Bini-Pianetto, para ver cuál es el resultado de ellos y la opinión del otro grupo de Ford".

Ing. Alberto Garibaldi: "Hay que hacer un análisis sereno con todos los elementos en mano. Si nos guiamos por la diferencia de tiempos entre una y otra goma (Paúl y Fate) hay una diferencia importante; pero como no es nuestra intención cambiar la goma o introducir variables irritantes en la categoría, creo que deberíamos intentar el desarrollo de la que tiene malla de rayón, ya que ésta muestra una tendencia a ser más estable. De cualquier manera, no hubo tiempo como para comprobarlo fehacientemente. Lo importante de esto es que estamos transitando un camino aparentemente correcto. Quizá la prueba que nos falta la haríamos con el equipo Bini-Pianetto y en el circuito de Las Parejas, que es mucho más abrasivo que éste y marcará más rápidamente la tendencia".

Ernesto Bessone: "Creo que la prueba de hoy es elocuente e importante. Hay una de las variables (la más blanda) que nos marca el camino pero, por ahora, no es la solución. Hoy lo pudieron comprobar todos. Estuvo la gente de Fate, de la APTC2000, de la promotora, del periodismo, y calzando gomas de otra marca, hemos demostrado la diferencia que produce en nuestro auto uno y otro tipo de neumático. Creo que no quedan dudas de que el equipo trabaja, y trabaja bien. Los números son la mejor expresión de lo que estoy afirmando. Con una goma me voy para arriba y con la otra mejoro los registros a medida que transcurren las vueltas. A partir de hoy, creo que a nadie le deben quedar dudas de que la diferencia entre nuestros autos y el resto está en la goma".

Para el mismo día de las pruebas estaba fijada una reunión en la sede de la APTC2000, a la que se había convocado a un piloto particular y a otro privado de cada marca, a preparadores y a titulares de las Comisiones de Concesionarios que representan a las cuatro fábricas que están en la categoría. Posteriormente la misma se postergó para este lunes 5 a fin de buscar una solución al tema de Ford. Puesto que cuando se realizaba el encuentro, esta edición ya estaba en imprección, volveremos sobre el tema la semana próxima.

tomóvil original. Pero, entendemos que cualquiera sea la solución aceptada, ésta debe ser igual para ambos trenes del vehículo.

"c) Sobre propuestas mencionadas oportunamente.

"En oportunidad de alguna discusión reglamentaria, dejamos trascender estas dos propuestas tendientes a la equiparación deportiva, y cuyas implementaciones presentarían efectos positivos inmediatos, con métodos sencillos de aplicación, bajos costos, desarrollos simples y materiales ordinarios.

"Piso plano con efecto suelo: Su adopción es sumamente sencilla y tiene la particularidad de que el aumento de carga de un tren produzca una automática disminución en el otro, posibilitando un rápido equilibrio en los vehículos con la misma incidencia para las diferentes tracciones. Tiene como ventaja la de trabajar con cargas dinámicas sin alterar la estética original del auto.

"Handicap por lastre: Este sistema tiene como ventaja no atentar contra los desarrollos a fin de equiparar los rendimientos, agregando kilos a los vehículos de la marca ganadora y retirándoselos en el momento que deja de serlo.

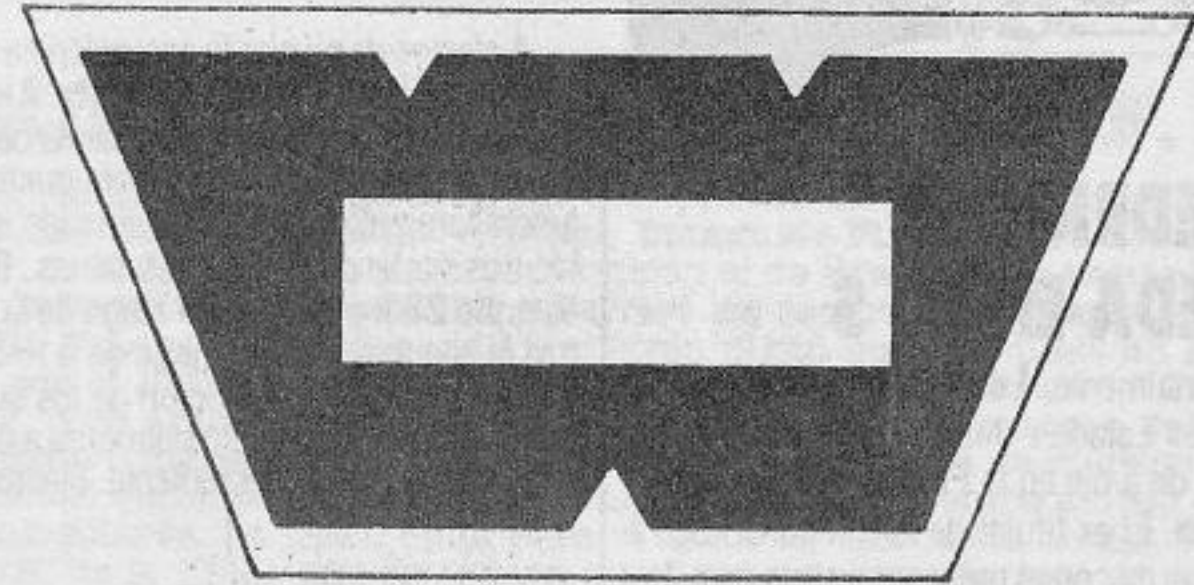
"Agradecemos la publicación de la presente, en la convicción de que constituye un aporte positivo para la categoría.

"Los argumentos que aquí hemos expuesto intentan expresar con claridad y honestidad nuestra manera de hacer y sentir el automovilismo".

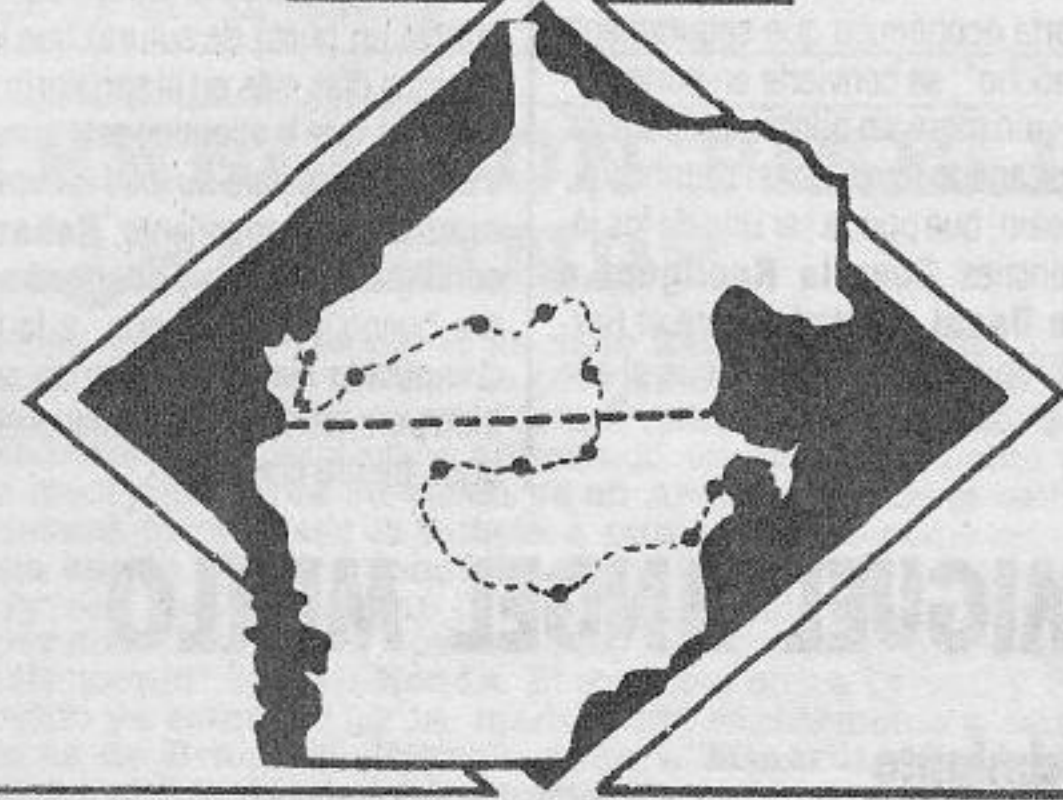
NOTA: Tomado de un artículo del libro "Automotive Technology International", año 1990, por Rod Mansfield, Director de Vehículos Especiales de Ford, Dunton, Inglaterra; referido al Sierra Cosworth (traducción del inglés):

"Nosotros trabajamos algún tiempo en el túnel de viento de MIRA para establecer la mejor posición para un alerón trasero. Esta fue pasada al área de diseño para lograr una versión utilizable que tuviera igual carga aerodinámica; desde mi punto de vista lo lograron admirablemente. La trompa también fue modificada para reducir sustentación, el auto salió a producción con una ligera sustentación en la trompa y 164N de carga a 200 Km/h atrás. El Sierra Std. posee 900 N. negativos a esta velocidad. No nos costó nada pensar que esta modificación representaría hasta dos segundos por vuelta en un circuito rápido como Silverstone. Esta estimación fue subsecuentemente confirmada en las carreras. Si en algo se equivocó es que fue pesimista".

MALACATES



SALUDA A LOS PARTICIPANTES DEL SAFARI



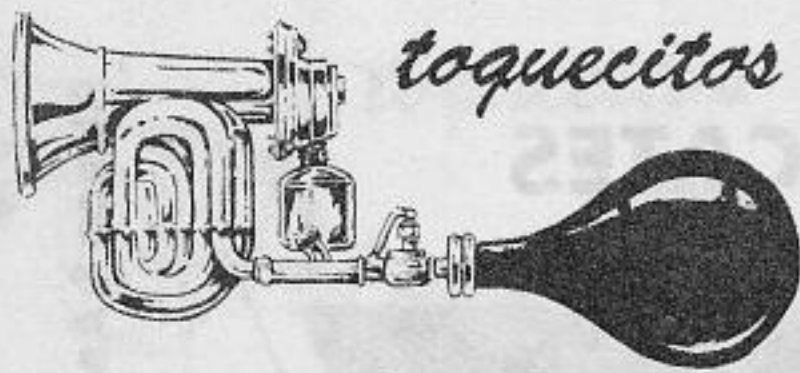
TRANSPATAGONICO



IMPORTA Y DISTRIBUYE

LOFANO E HIJO S.A.

Yrigoyen 2011 - Ciudadela Tel. 653-7480/2223
Exposición: Uruguay 827 Cap. Fed. Tel.: 42-6485



FRIEDRICH SE QUEDA EN F.3 S

Finalmente, **Leonel Friedrich** no se va a los Estados Unidos, pero tampoco se queda de a pie en la **Fórmula 3 Sudamericana**. El ex titular de la categoría llegó a un acuerdo con el preparador uruguayo **José Sabah**, para integrarse al equipo oriental corriendo uno de los **Reynard 883-Alfa Romeo** del ex equipo GeMo. Ante la muy buena chance que significaba el tener a Leonel como piloto, Sabah realizó la gestión correspondiente ante **Armando Tavares** -titular de GeMo- para que éste le cediese o vendiese uno de los Reynard-Alfa (éste era justamente el motor con el cual aspiraba, ya desde el año pasado, a correr el brasileño) y, de esa manera, configurar un equipo que, con el aporte económico que seguramente hará el "gaúcho", se convierte en poderosísimo, tal como merecen piloto y preparador. No está descartado tampoco un segundo piloto en el team, que podría ser uno de los jóvenes orientales **Gonzalo Rodríguez o Fernando Dacal**, montado sobre el Reynard 873 propiedad de Sabah y que el año anterior tripulara el curitibano Afonso Rangel.

D. MIGUEL ANGEL MERLO

Su fallecimiento

Después de décadas de trajinar el país y el mundo tras los autos de carrera, se fue Don Miguel. "El escriba", como le gustaba autodefinirse. El honorífico "Don" que antepone a su nombre, se lo habla ganando por el generalizado respeto a su figura y a sus dichos, que sin embargo, solían generar disenso entre sus lectores, cuando no categórica adhesión.

Don Miguel había nacido al deporte motor en la década del '40, la del asomarse de nuestro automovilismo al plano mundial, cuando el plomo de las viejas tipografías mezclaba los nombres de los míticos Varzi, Faggioli o Farina con los de nuestros Fangio, Campos y Gálvez. Estps tras un volante, Merlo tras una Remington o una Corona, a la que accionaba al más crudo estilo periodístico, con un dedo de cada mano, con fuerza.

Su estilo era otra cosa. Ya había dejado el fútbol de sus comienzos profesionales (él lo era porque "profesaba" el periodismo...) y sus escritos, primero en "El Mundo" y su satélite "Mundo Deportivo", luego en "La Razón", donde se consolidó su particular enfoque de ver este mundillo tan particular, y finalmente en "Clarín", fueron acercando al habla cotidiana de los "tuercas" un sinúmero de términos felizmente acuñados por su inspiración. Su estilo. Absolutamente personal, a veces casi críptico, obligando al descifrado antes de ser digerido, pero siempre inconfundible.

Ultimamente, su labor como columnista del matutino lo llevaba a donde fueran las categorías de mayor convocatoria de estas latitudes. El descanso para él, tras sus bodas de diamante con la vida, seguían siendo los boxes, libreta en mano.

Como muchos porteños —él lo era, de Barracas— eligió para sus últimos años el aire yodado de Mar del Plata y lo respiró hasta el postrer momento. La salud quebrantada de sus 76 años, lo había retirado hace unos meses del quehacer periodístico, aunque para él, esto era un paréntesis transitorio y no un adiós.

El destino se opuso. En una ramalada final, como dicen que sucede, habrán destilado por su mente, su familia, sus amigos, sus enemigos (que se jactaba de tenerlos...) y también las polvorientas jornadas del viejo TC, las campañas ultramarinas del '50 con la F-1 aquella del deporte puro, la hermosa aventura de su revista "Marcas", las temporadas europeas del "Lole". Con el broche de la F-3 gaucha, la categoría que tanto quiso y apoyó.

Ahora se fue. A reencontrarse con Salotto, con Panzeri, con Fiore. Recordaremos siempre su figura de Quijote trajeado, libreta en mano.

A PROPOSITO DE UNA INICIATIVA EN TORNO AL T. COMPETICION

HANDICAPS DE PESO EN EUROPA

A efectos de nivelar la competencia entre las distintas marcas participantes, tanto el **Campeonato Alemán** como el **Italiano de Turismo**, han adoptado un sistema de handicap de peso en función del resultado de la competencia precedente, método exitoso en su funcionamiento y que ha equilibrado la lucha entre los distintos vehículos participantes en las series. El sistema italiano prevé por ejemplo **25 kg de lastre** luego de la primera victoria, **20 kg más** tras la segunda y **15 kg** luego de la tercera. Estos pesos son acumulativos en caso de repetición de los sucesos, mientras que en caso de no ganar, dicho piloto comienza a descontar peso a partir del primer valor en modo decreciente. Ejemplificando: si un piloto gana la

fecha, para la segunda debe llevar 25 kg; si gana la segunda se le adicionan primera otros 20 y así pasan a ser 45 en la tercera y, eventualmente, 60 en la cuarta si gana esa tercera fecha. En cambio, si no gana la tercera fecha, la cuarta comienza a restar 25 kg y usa sólo 20 kg. El lastre —impuesto al coche del piloto ganador y **no a todos** los representantes de la marca— debe ser fijado al casco en el puesto del eventual acompañante, y ser removible en caso de verificación por parte de los comisarios. En Alemania, en cambio, hay una escala para los 5 primeros clasificados que con igual criterio se adicionan o quitan pero en función de los resultados sucesivos.

N.P. (desde Europa)

LA SALUD DE ANGELETTI Y GARIN

Al cierre de esta edición, el estado de salud de **Oscar Angeletti** era muy bueno. El hematoma en el ojo izquierdo mejoraba normalmente y si no fuera por una complicación pequeña en el tobillo izquierdo (se le infectó un punto de sutura) que lo demoraría unos días más en el sanatorio, según los médicos que lo atienden esta semana podría irse a su casa para su total recuperación. En cambio su acompañante, **Roberto Garín**, continuaba en terapia intermedia; su estado era bueno y estacionario, y la tomografía computada realizada el fin de semana dio bien pero tendría que permanecer internado unos treinta días más.

el próximo fin de semana

T.C. EN BUENOS AIRES

En el Autódromo Municipal "Oscar Alfredo Gálvez" se presentará el Turismo Carretera para disputar la segunda competencia del Campeonato 1990. Al igual que siempre, lo hará en el circuito N° 12, de **5.641,62 metros**, y tendrá el complemento de las categorías Fiat 147 A.C.T.C. en el mismo trazado e IES 3CV, que lo hará en el N° 7 de 2.640,85 metros. Las audiciones "Carburando" y "Campeones" transmitirán por radios Rivadavia y El Mundo, respectivamente, la competencia. Esta se denominará Premio "Oscar Gañete Blasco" en honor al recientemente fallecido colega de ATC y Campeones. En cuanto al precio de las entradas, será de A 15.000 la general por persona, y de A 5.000 el estacionamiento por vehículo.

LOS HORARIOS

VIERNES: 14.00 a 14.30, Entrenamientos de IES 3CV; 14.35 a 15.05, Primera tanda de ensayos de T.C. (números impares); 15.10 a

15.40, Primera sesión de ensayos de T.C. (números pares); 15.50 a 16.20, Entrenamientos Monomarca Fiat 147; 16.30 a 17.10, Segunda sesión T.C. (números impares); 17.20 a 18.00, Segunda tanda de T.C. (números pares); **SABADO:** 8.00 a 13.00, Verificación técnica y administrativa; 14.00 a 14.30, Clasificación IES 3CV; 14.35 a 15.05, Primera tanda de clasificación de T.C. (números impares); 15.10 a 15.40, Primera sesión de clasificación de T.C. (números pares); 15.50 a 16.20, Clasificación Monomarca Fiat 147; 16.30 a 17.10, Segunda sesión de T.C. (números impares); 17.20 a 18.00, Segunda tanda de T.C. (números Pares); 20.00 horas, cierre del Parque Cerrado. **DOMINGO:** 7.00 horas, Apertura del parque Cerrado; 9.00 horas, Izamiento de la bandera; 9.30 horas, Primera serie de TC a 6 vueltas; 9.55 horas, Segunda serie de TC a 6 vueltas; 10.25 horas, Tercera serie de TC a 6 vueltas; 11.55 horas, Final IES 3CV; 12.25 horas, Final Monomarca Fiat 147; 13.00 horas, Final T.C. a 19 vueltas con los mejores 38 autos.

II RALLY DE RIO TERCERO

Con esta competencia, "estrenada" en 1989, se inicia el **Campeonato Argentino de Rally 1990**. Una vez más, el esquema del torneo ha cambiado, reduciéndose drásticamente la cantidad de pruebas puntuables y dejando sólo las "mayores". La carrera será organizada por la **Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally**, y contará con el apoyo de las fuerzas vivas de esa ciudad del centro de la provincia. Las **inscripciones** cerraron el día 5 de marzo a las 21 hs, mientras que el sorteo del **orden de largada** se realizaba el 7 de marzo a las 19 hs en la Federación Regional N° 5. El 9 de marzo, entre las 7 y las 17 hs se hará la **verificación técnica y administrativa** en el concesionario Zanella de Río Tercero, mientras que el **parque cerrado** estará en la Av. General Savio 260, solar perteniente al Club Atlético de la localidad. La carrera se desarrollará a través de tres jornadas, empezando el **viernes 9**, de acuerdo con el siguiente programa: **PC 1**, Balneario Río Tercero (21 hs). **Sábado 10:** **PC 2**, Balneario Piedra Mora (8.30 hs); **PC 3**, Dique Piedra Mora-Embalse (8.36 hs); **PC 4**, Embalse-Berrotarán (9.11 hs); **PC 5**, Berrotarán-Los Córdobes (10.43 hs); **PC 6**, Los Córdobes-

Balneario Río Tercero (11.32hs); **PC 7**, Balneario Río Tercero-Dique Piedra Mora (13.08 hs); **PC 8**, Dique Piedra Mora-Embalse (13.08 hs); **PC 9**, Camping Las Ruedas-Berrotarán (14.03 hs); **PC 10**, Berrotarán-Los Córdobes (15.15 hs); **PC 11**, Los Córdobes-Corralito (16.04 hs); **PC 12**, Corralito-Río Tercero (17.37 hs). **Domingo 11:** **PC 13**, Est. El Bosque-Villa Ascasubi (8.33 hs); **PC 14**, Bal. Pampayasta-Hernando (9.07 hs); **PC 15**, Hernando-Monte de Lingua (10.33 hs); **PC 16**, Monte de Lingua-Hernando (10.36 hs); **PC 17**, Hernando-Club E. de Comercio (10.59 hs); **PC 18**, Club E. de Comercio-Est. El Bosque (12.12 hs); **PC 19**, Est. El Bosque-Ascasubi (13.12 hs); **PC 20**, Villa Ascasubi-C. Empleados de Comercio (13.35 hs); **PC 21**, Club Empleados de Comercio-Balneario Río Tercero (15.08 hs); **PC 22**, Balneario Río Tercero (15.42 hs). Parque Cerrado, 15.53 hs.

El kilometraje total de la competencia será de **698,55 km**, de los cuales **254,85** corresponden a los 22 PP. CC., y los **443,7 km** restantes, a enlaces.

El viernes pasado por la noche se habían recibido ya 80 pedidos de inscripción.

RALLY DE PORTUGAL, YA EN MARCHA

Cuando esta edición arribe a los kioscos, habrá comenzado el Rally de Portugal, que este año concitará la atención de la afición de nuestro país en razón de la participación de tres representantes rioplatenses que, por otra parte, serán los protagonistas principales en la disputa del Campeonato del Mundo de Producción. **Jorge Recalde** con el único coche de la escuadra **Top Run** por una parte, y **Ernesto Soto** junto al uruguayo **Gustavo Trelles** dando vida a la formación del team **Astra**, conforman la nutrida presencia sudamericana que, con sendos **Lancia**, tratará de oponer resistencia al actual campeón -el francés **Alain Orelle**-, que defiende los prestigios oficiales de **Renault** con el **S GT Turbo**.

En tanto, por el primado absoluto, en Portugal asistiremos al segundo "round" del duelo **Lancia-Toyota**, que promete nuevas emociones tras el fantástico Rally de Montecarlo. Además del duelo interno en Lancia -donde **Kankkunen** y **Biasion** intentarán recuperar terreno frente al francés **Auriol**-, los oficiales de la casa italiana deberán cuidarse del español **Sainz**, cada vez más peligroso a bordo del evolucionado **Celica GT Four** de Toyota. A ellos, seguramente se adicionará el **Mitsubishi** que, luego de un excelente cierre de temporada '89, desilusionó algo en Montecarlo. También en Portugal estarán los **Mazda** -con el agregado esta vez, del belga De Mevius al dúo **Salonen-Mikkola**- y el Lancia del Jolly Club en manos de un motivado **Cerrato**, que viene de ganar el Rally de Costa Brava, en el cual derrotó al Lancia oficial de Loubet en modo espectacular. Para completar, en Grupo A también continuará el duelo "femenino" entre la oficial **Opel**, la inglesa **Aitken-Walker**, y la italiana **De Martini** con el Audi 90 del team de Radaelli, ambas en pos del nuevo título Mundial para Damas.

Durante el reconocimiento de ruta, caracterizado por lluvias frecuentes "disimuladas" por el buen estado de los caminos, se advirtieron varios incidentes. Entre ellos, de destacar es un vuelco del francés **Orelle** con el **Renault 5 Muletto**, y una espectacular co-

lisión del alemán **Schwarz** que, con su Toyota, embistió a un tractor. Este año el Rally de Portugal abandona la tradicional prueba de apertura en el autódromo de Estoril -a causa de problemas políticos en cuanto a la propiedad del trazado lusitano- pasándose en cambio a un trazado realizado en el hipódromo de **Jamor** -en las cercanías de Lisboa- que se utilizaba **estemartes** a partir de las 15 Hs., tras la verificación técnica que tendría lugar durante la mañana. El **miércoles 7** se iniciaba la primera etapa entre **Estoril y Povoas de Varzim**, a las 8.30, arribándose pasada la medianoche tras **731 km** con **12 especiales** sobre **132 km** de recorrido. El **jueves** la caravana recorrería **382 km**, retornando a Povoas a las 17.45 luego de haber partido a las 11.15 y cumplir **6 especiales** sobre **82 km**. El **viernes** se partiría de Povoas a las 7.15 y, luego de **387 km** y **10 pruebas** sobre **120 km**, se arribaría a las 17.45 a **Viseu**. Finalmente el **sábado** se haría el tramo final con largada a las 4 desde Viseu y arriba a las 20 al autódromo de Estoril, tras completar **660 km** y **10 pruebas** sobre **177 km**. El **miércoles** todas las pruebas eran sobre asfalto, mientras que luego todo sería sobre tierra, a excepción de una prueba el viernes sobre pavimento. En total se recorrerán **2.060 km** con **39 especiales** sobre un recorrido clasificatorio de **567 km**.

A continuación, le brindamos el **orden de partida** de los primeros 20 números en Portugal, notándose que tres de los cuatro protagonistas del Mundial de Producción partirán juntos, mientras que el cordobés Soto lo hará con el número **25** en los flancos del **Lancia Integrale 8V**. del team Astra: 1, Biasion (Lancia); 2, Sainz (Toyota); 3, Vatanen (Mitsubishi); 4, Auriol (Lancia); 5, Salonen (Mazda); 6, Kankkunen (Lancia); 7, Eriksson (Mitsubishi); 8, Mikkola (Mazda); 9, Cerrato (Lancia); 10, De Mevius (Mazda); 11, Orelle (Renault G. N.); 12, Recalde (Lancia G. N.); 14, Trelles (Lancia G. N.); 15, Schwarz (Toyota); 16, Duez (Sierra); 17, Santos (Sierra); 18, Aitken (Opel); 19, Bica (Lancia) y 20, De Martini (Audi).

GOLPES DE ESCENA EN F.1

Morbidelli por Pirro, Modena por Caffi, Brabham y Onyx KO... Veamos. Víctima de una hepatitis vírica, **Emanuele Pirro** deberá saltar el G.P. de U.S.A. y, seguramente, también el de Brasil. Para reemplazarlo, la **Scuderia Italia** solicitó a Ferrari los servicios de **Gianni Morbidelli**. Tras el OK de Maranello, el joven piloto marcó 1m6s4 en Fiorano con el **Dallara**, lo que es un buen tiempo comparado con el 1m5s9 que, poco antes, había hecho con la Ferrari 840. Al margen del test, sugestivo ingreso de los neumáticos **Pirelli** en la pista de Fiorano, preanunció quizá de un inminente acuerdo para el '91 entre ambas casas peninsulares. La única duda para el debut de Morbidelli en EE. UU. es el OK de la FISA, que se espera mientras esta edición está en impresión, ya que el Campeón de la F.3 Italiana figura inscripto en el Mundial como piloto de reserva de Ferrari.

Otro italiano que deberá desertar de la primera del Mundial, es **Alex Caffi** quien, haciendo tareas de preparación física sobre una "mountain bike", cayó en mal modo y se fracturó una clavícula. En prevención, el team **Arrows** probó en Silverstone a **Modena** y a **Schneider**, siendo posiblemente el primero de los nombrados el candidato a tomar su lugar en USA. Esto es en razón de que **Brabham** no estará presente en Phoenix. En cambio, **Onyx** sí presentaría sus coches en Arizona, celebrándose al cierre de esta edición varias reuniones en la sede de la FOCA, donde **Ecclestone** estaba dando vida a un proyecto para fusionar ambas estructuras en un único team, con japoneses en su propiedad y que, tal vez, ya en San Marino podría comenzar a correr... Lo único seguro por el momento, es que no habrá preclasificación en Phoenix. ¿Y en San Pablo...?

TYRRELL CON PIRELLI Y...¿RINLAND?

Dos golpes significativos dio el team de **Ken Tyrrell** en las últimas horas, asegurándose por un lado la previsión de los neumáticos **Pirelli** y también los servicios del proyectista argentino **Sergio Rinland**, tal como veladamente lo habíamos anticipado en nuestra edición anterior. Ambas incorporaciones se verán ya en Arizona, donde la escuadra inglesa deberá improvisar la puesta a punto con las radiales italianas, en plena sesión oficial de ensayos. Tras 22 años de fidelidad a **Good-year**, Tyrrell decidió aceptar la oferta de **Pirelli**, suscribiendo un contrato por dos años y que, obviamente, incluirá la primera temporada del "matrimonio" Tyrrell-Honda. El contacto entre Tyrrell y Pirelli había surgido ya semanas atrás, madurando rápidamente a causa de los problemas de **Brabham**. Tyrrell, junto a **Minardi** y **Scuderia Italia**, completará el trío de equipos prioritarios de la casa italiana, previniéndose numerosos tests de desarrollo luego del G.P. de Brasil.

Con respecto a **Sergio Rinland**, finalmente el pasado miércoles había dado el sí a la propuesta de Tyrrell, en vista de las "irresolubles" dificultades existentes en **Brabham**. Sin embargo, al cierre de esta edición el desbloqueo en la situación de **Brabham** -donde la actual administración decidió vender- y su consiguiente "salvación", podrían hacer reverter la decisión del proyectista argentino, que aún no firmó el contrato con Tyrrell. Todo dependerá de la definición del proyecto de fusión **Brabham-Onyx** y, seguramente, del acuerdo a nivel de propietarios de equipos.

MCLAREN EN ESTORIL: ESTRENO PROBLEMÁTICO

Trompos, problemas de caja y un golpe de **Senna** contra el guard-rail caracterizaron los test que, en Estoril, McLaren hizo con sus dos pilotos.

Lunes y martes, **Senna** probó el nuevo **MP4/5B**, mientras **Berger** giraba con el coche '89, invirtiéndose los roles miércoles y jueves. Sobre el chasis '89 dotado de motor "versión '90", los problemas de caja se hicieron críticos, obligando incluso, a interrumpir una simulación de G.P. de **Senna**, para cambiar la caja. En tanto, **Berger** declaró que la selección de marchas en el nuevo coche aún es dificultosa y que todavía le da trabajo habituarse al comando manual, elogiando el sistema de Ferrari como decididamente más ventajoso para el piloto. Pese a que las pruebas fueron "a puertas cerradas", pudo constatar que **Senna** fue protagonista de un despiste que terminó contra el guard-rail el miércoles, y sólo el jueves pudo hacer la simulación de G.P. sobre el chasis '89, con **1m50s** de ventaja sobre el tiempo total empleado por **Berger** para ganar el año pasado, nivel de mejoría que, sobre distancia reducida, también había conseguido Ferrari. En cambio, con respecto a neumáticos de tiempo, lo mejor fue para **Senna** que, con el auto '90, hizo **1m14s14**, sin batir el **1m13s88** de **Mansell**. **Berger**, en tanto -que coincidió con **Senna** en enjuiciar al nuevo chasis como más eficiente que el '89-, no pudo ir más allá de **1m15s60** con gomitas de tiempo.

Ultimo Momento

DI PALMA Jr. A LA ESPERA

Tras los intensos tests realizados en Paul Ricard, Jerez y Estoril, **José Luis Di Palma** espera ahora en Italia, el inicio de su programa de competencias para el '90 en **Fórmula Lotus Opel** con el team **Draco**. La próxima actividad de Di Palma será la competencia de Hockenheim que, por el Campeonato Alemán, se disputará el **25 de marzo** y que el Draco la realizará para hacer su experiencia con vistas a la prueba del Europeo que se disputará en ese trazado en ocasión del G. P. de F. 1. Días antes el team con sede en Florencia, estará probando en el circuito belga de **Zolder**, donde, finalmente, el **1º de abril** comenzará el Campeonato Europeo de Lotus Opel.

Sobre las sesiones de tests ya realizadas, Di Palma nos contaba días pasados, mientras completaba detalles de su radicación familiar en Italia: "Hemos trabajado bien con el equipo y no he tenido particulares problemas. Me he acostumbrado al coche y puedo decir que ya conozco bien esos circuitos. Es necesario sólo usar con atención los neumáticos nuevos, que debido a la limitación de la categoría y a las características de los mismos, son clave en la realización de los tiempos. Al colocar neumáticos nuevos, estos rinden en gran forma por apenas dos vueltas y luego se vienen rápidamente 'para atrás', estabilizándose por 40 ó 50 vueltas. El hecho de que estos coches no tengan autoblocante explica la gran diferencia al principio, ya que se puede acelerar más adentro de la curva sin que patine. En apenas dos vueltas el 'grip' desaparece y es así que el tiempo puede caer entre 1 ó 2 segundos. Por ejemplo, yo, en Paul Ricard, pude aprovecharlas bien y tuve el mejor tiempo absoluto hasta que el sueco Brack salió con gomas nuevas al final de la sesión, cuando el viento había calmado, y me bajó el tiempo en 3 décimas, quedándome luego tras las marcas de Peter Aslund y Castro Santos. En Paul Ricard mis compañeros De Cristofaro y Barrichiello quedaron a 2 y 9 décimas respectivamente... Luego en Jerez y Estoril anduvimos parejos con gomas usadas, mientras que con las nuevas fue una lotería. En ambos casos no las pude aprovechar. Por ejemplo, en Jerez mejoré sólo 9 décimas, mientras que Barrichiello bajó 2 segundos. Luego en Estoril sucedió lo mismo, ya que hacíamos ambos 1m40s2 con las usadas y luego él, con las nuevas, bajó 1 segundo, mientras que yo las coloqué en los últimos 10 minutos tras una suspensión de la sesión y, con todos los coches en pista, apenas bajé 3 décimas. En Portugal el equipo se quedó con el mejor tiempo absoluto. Con respecto a los tiempos en general, si bien estuvieron probando más de 30 autos en cada circuito, vale aclarar que muchos no giraban con el combustible sin plomo y el consiguiente escape catalítico que serán obligatorios en el Campeonato, con lo cual los resultados no son absolutamente fieles a la realidad. Pero de todos modos puedo decir que ya más o menos se ve quiénes serán los rivales más peligrosos del campeonato. Son de señalar el portugués Diogo Castro Santos, que ya hizo el Europeo del año pasado y que este año está con un equipo inglés -el PTM- que es nuevo en la categoría; el sueco Kenny Brack que corrió ya en la F.3 inglesa y que está con el team inglés Omega; el sueco Peter Aslund que ya corrió en el '89 y que este año está en el equipo de Derek Bell. Este tendrá sobre otro coche al portugués Pedro Lamy, mientras que el de Stewart -que debuta en la categoría- tendrá al inglés David Coulthard y al brasileño Gil de Ferrán. Con respecto a nuestro equipo, tanto De Cristofaro por su experiencia en el '89, como Barrichiello por sus cualidades, serán rivales de cuidado para mí".

FURLAN SIGUE PROBANDO

Con más de 2.000 km recorridos, **Néstor Furlan** continúa preparándose para el próximo **Campeonato Italiano de F.3**, que se iniciará el próximo **1º de abril en Vallelunga**. Tras los test en el circuito de **Bari**, el team de **Ravarotto** estuvo en **Vallelunga** y luego en **Magione**. Al cabo de dichos tests, Furlan nos resumió impresiones en su residencia en Novara. "Creo haberme adaptado ya a las particularidades del chasis nuevo y, sobre todo, a los neumáticos Michelin que se usan aquí. Creo que ésa es la principal diferencia con respecto a Sudamérica ya que, siendo la goma delantera francesa, una pulgada y media más angosta que la Pirelli, crea un desequilibrio en el coche, que hace imposible eliminar la subvirancia. Incluso, el nuevo Dallara es terriblemente ancho adelante con el objeto de neutralizar este problema, pero igual es imposible eliminar la ida de trompa, razón por la cual hay que habituarse a convivir con ella... También estamos trabajando sobre la suspensión, ya que Dallara ha modificado el balancín de la progresiva, razón por la cual debemos encontrar el equilibrio probando resortes y también nuevos amortiguadores. Sobre la categoría me impresiona el nivel económico de la mayor parte de los equipos. En Vallelunga había más de 30 autos probando y el despliegue de recursos es increíble. Yo ya he consumido 10 'sets' de neumáticos nuevos y eso ocurre con todos los demás teams. Un contrasentido es que luego se corra en circuitos como el de Magione, que realmente no está al nivel de la categoría.

"Con respecto a las pruebas, puedo decir que todos quedamos asombrados del motor Mugen que usará este año el First Racing. En Vallelunga, en un parcial de 20 segundos casi todo derecho, nos hacía medio segundo de diferencia. Al final, Giovanardi con el Reynard-Mugen fue el más rápido, en un minuto 11, mientras yo hice como mejor 1m11s52, quedando cuarto a la par de Schiatarella, que es el número 1 de Forti. El segundo tiempo lo había hecho Bettini, compañero de Giovanardi, y el tercero, Bussi con el Dallara-VW del equipo PM. Mis compañeros -Alex Prigio y Giuseppe Cipriani- estuvieron a medio segundo de mi tiempo. Luego en Magione no nos fue tan bien, pues a pesar de quedar a sólo 4 décimas de Bussi, creo que esa es mucha diferencia para un circuito de 48 segundos... Allí el Mugen no anduvo tan bien y quedó a 6 décimas del Dallara-VW. A Magione volveremos a probar en los próximos días, ya que con esas diferencias se corre el riesgo de tener que ir a los repechajes, porque allí largan los 14 mejores de la clasificación más 4 de los repechajes..."

PAGANI CONFIRMADO EN F. 2000

Finalmente el castildense **Alejandro Pagani** ha definido su programa '90, aceptando la propuesta del team **Astofer**, con el que disputará la temporada de **Fórmula 2000 Italiana**. "No disponiendo de apoyo nos decía días pasados Pagani -resolvió aceptar la oferta de Astofer para ser piloto de punta en el campeonato de la 2000. Allí usaremos los Dallara-Alfa que el año pasado usaron en F.3, con motores de Novamotor. Tendremos material 'de primera' y al menos podré hacer una temporada con cierta tranquilidad. En estos días están terminando de revisar los chasis 389, con los cuales comenzaremos a probar en Vallelunga, Misano y Magione con vistas al inicio del campeonato, que será en Vallelunga junto a la F.3. De todos modos espero una respuesta de Argentina por un patrocinio que me permitirá dejar perfectamente resuelto el acuerdo que firmé con el equipo".

Consultado **Hugo Togna**, uno de los titulares de Astofer, nos dijo: "habíamos ya probado a Alejandro a fines del '89 sobre el F.3, y nos dejó una buena impresión. Sabíamos que no tenía recursos, aunque igualmente pensábamos incluirlo en nuestras filas gracias a un 'sponsor' que nos solventaba todo el Campeonato, pero luego esta tratativa no se concretó y debimos cerrar trato con otro piloto que aportaba patrocinio. Por ello pensé en Alejandro para la F.2000, que haremos este año apoyados en la gestión por el team Vismara, que ya ha ganado tres campeonatos de la especialidad. Ellos se ocuparán de nuestros coches en pista, mientras que nosotros estaremos concentrados en la F.3, donde presentaremos a Giampiero Simoni y a Stefano Buttiero. Con Alessandro Gini, un joven de 20 años que viene de la Fórmula Panda, y con la velocidad y la experiencia de Alejandro, creo que este año podremos tener grandes satisfacciones en la 2000".

Ruedas Deportivas

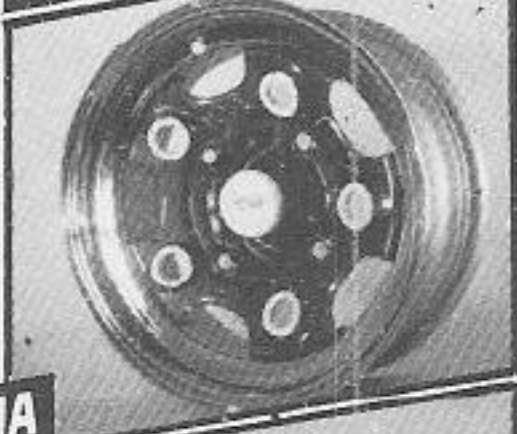
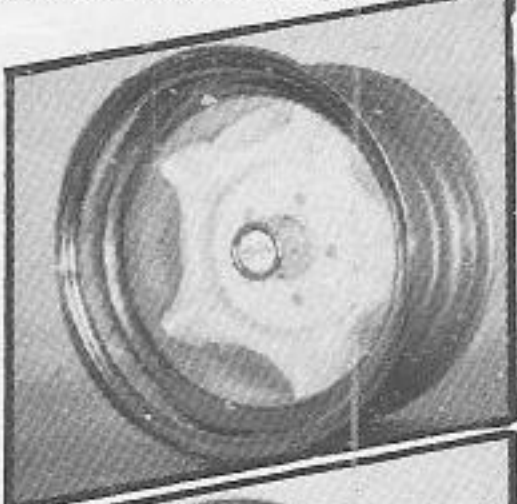
RUEDAS



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

LA MEJOR
RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

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



F.A.D.E.S.

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

SEGURIDAD
PROBADA



- BOTAS LINEA EUROPEA



AGUERO 1813 esq. H. Yrigoyen
(Alt. Av. Mitre 1800). TEL. 760-0366
MUNRO

- GÜANTES
 - BUZOS
 - BOTAS
- ANEXO J**
- CAPUCHAS ANTIFLAMA
- JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

BUZOS ANTIFLAMA

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: Buzos para Niños y Grandes

REPRESENTANTE **F.A.D.E.S.**

- BUTACAS
- CINTURONES
- ARNES
- TURISMO Y ZONALES
- T.C. • RALLY

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

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

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

¡AHORA SI!

LOUZAO

COMPETICION AMORTIGUACION

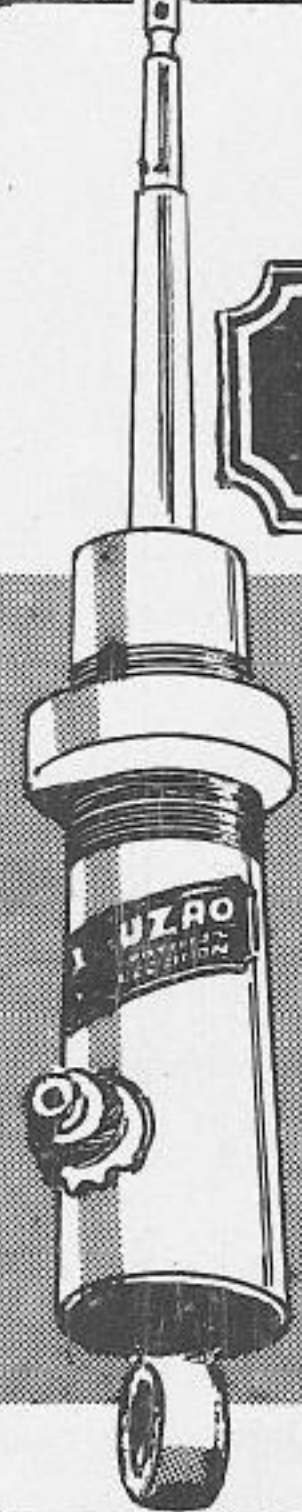
PARA
COMPETICION

- NUEVO AMORTIGUADOR PRESURIZADO REGULABLE A LA COMPRESION Y EXPANSION.

GARANTIDO

EMILIO LAMARCA 1273 (cp.1407).

CAP. TEL.568-8024



SCALEXTRIC



Por Mayor y menor

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

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

ROTULAS PARA COMPETICION (JUNTAS UNIVERSALES)

EN CROMO-NIQUEL

TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS

SANDUCERA S.A.

GRANZELLA Hnos.

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

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI



COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA Y AUMENTAMOS LA POTENCIA

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

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

EJES • TRAVESAÑOS • BOMBAS DE AGUA • AMORTIGUACION REINDUSTRIALIZADOS

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



SISTEMAS HIDRAULICOS INDUSTRIALES

SAN MARCO

STD y COMPETICION



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

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

★ FRENOS ★ EMBRAGUES ★ CARDANES

REPUESTOS DANIEL

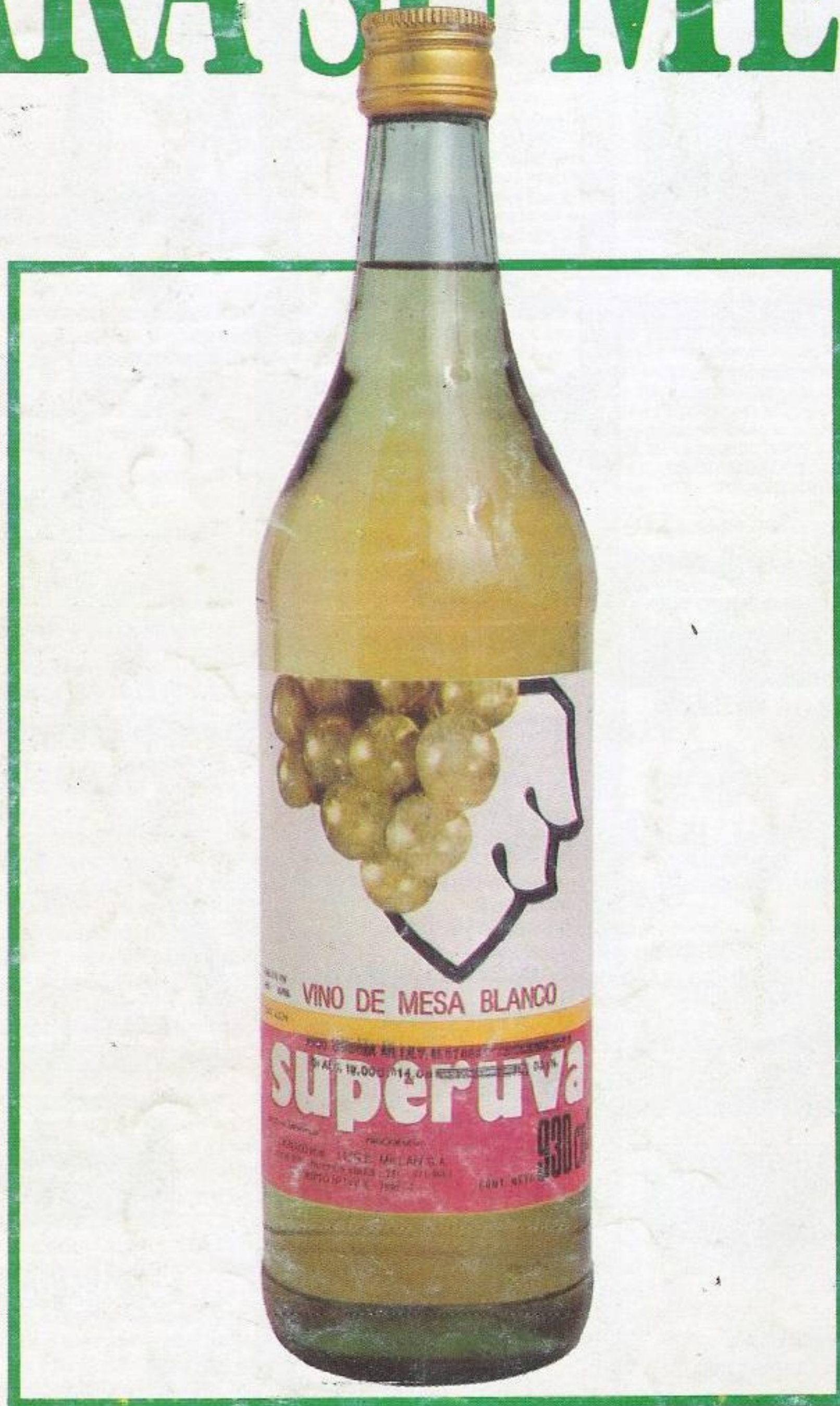
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS e INDUSTRIAS Y CARDANES

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

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

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

VINO DE UVA PARA SU MESA



Fraccionado por **LUIS E. MILLAN S.A.**
Vallejos 2755 - Buenos Aires - Tel.: 571-8962
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>