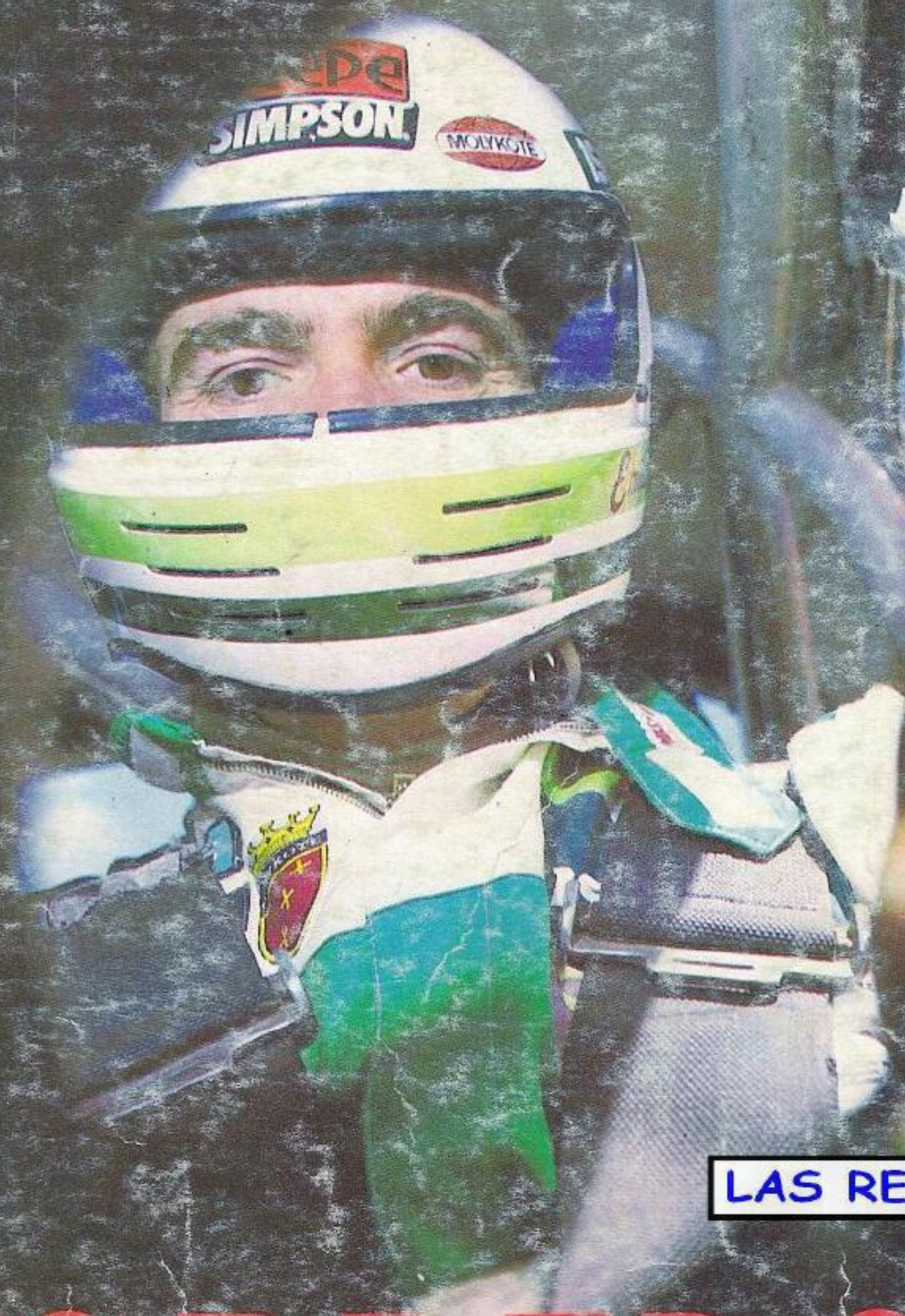


CORSA

Nº 1272 del 21 al 27 de noviembre de 1990 - Argentina: ₳ 17.500.-

**EL FENOMENO SATRIANO
YA PARECE DEMASIADO PARA
EL T.C.'90**



LAS REVISTAS DE MAURO

SOBREDOSIS

BUZOS ANTIFLAMA

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



- BUZOS DE MOTOS

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

AMORTIGUADORES

COLOCACION Y VENTA

- Para Automotores
nacionales
e importados
- Departamento
Competición.



HORACIO

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

F.A.D.E.S.

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

SEGURIDAD
PROBADA



- BOTAS LINEA
EUROPEA



AGUERO 1613 esq. H. Yrigoyen
(Alt. Av. Mitre 1800). TEL 760-0866
MUNRO

LO MEJOR DE HOY

LEVAS CRESCO



ACASSUSO 1395 (cp. 1636) OLIVOS
Tel. 790-9864; 799-4121
FAX (541) - 790-7359
• Bs.As. Argentina

Mallory Competición



LINEA Holley

- BOMBAS DE NAFTA
- REGULADOR DE PRESION
- KIT DE REPARACIONES

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

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

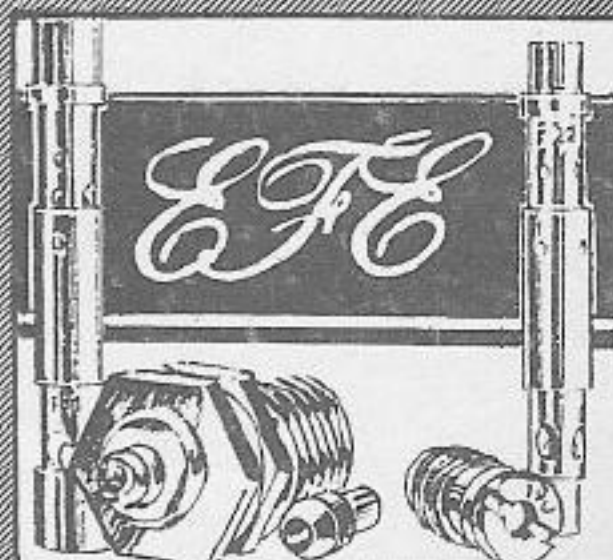
CÚPULAS con toda la fibra

WORLD CAR



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

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



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

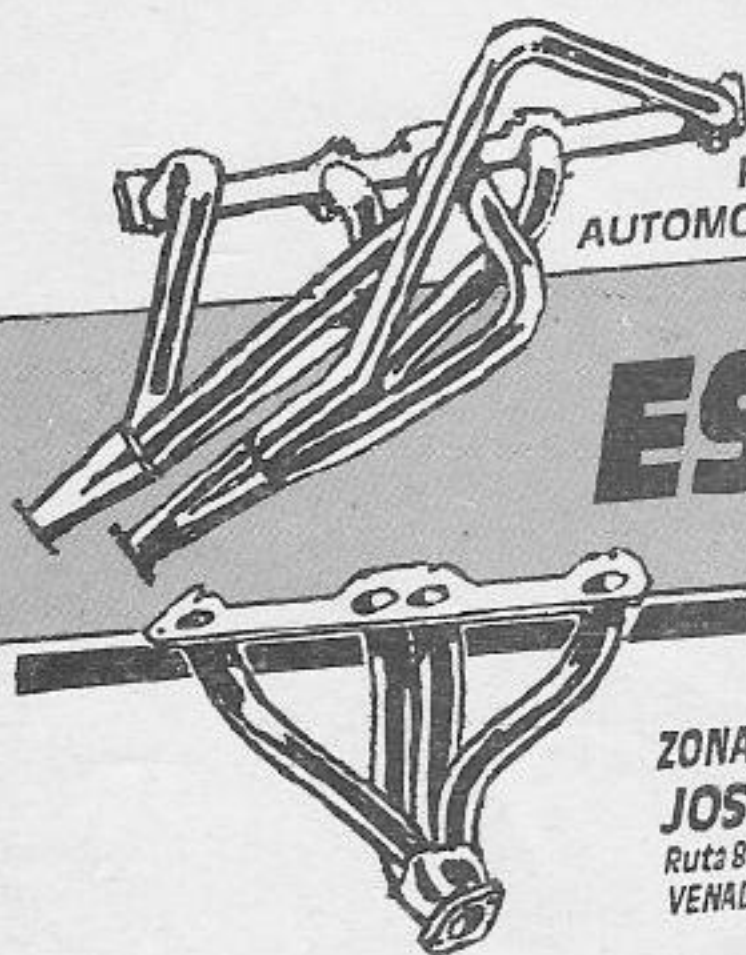
- ASIENTOS Y AGUJAS
- SURTIDORES - CONEXIONES
- VENTAS POR MAYOR

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

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

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



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

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

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

ZONA SANTA FE:
Colocadora ESCAPES DANIEL:
Catamarca y Richieri - Tel. 041-302454
ROSARIO (SANTA FE)

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

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

ZONA MENDOZA:
LA CASA DEL DODGE 1500
ESCAPES BRASIL
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
Tel. (74) 6814

ZONA CORDOBA:
E. PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442
Barrio S. Vicente. Córdoba
Tel. (55) 7392

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

CAPITAL FEDERAL:
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3563
Tel.: 581-4492

ESCAPESSILENS

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

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

ESCAPESSILENS

turismo carretera



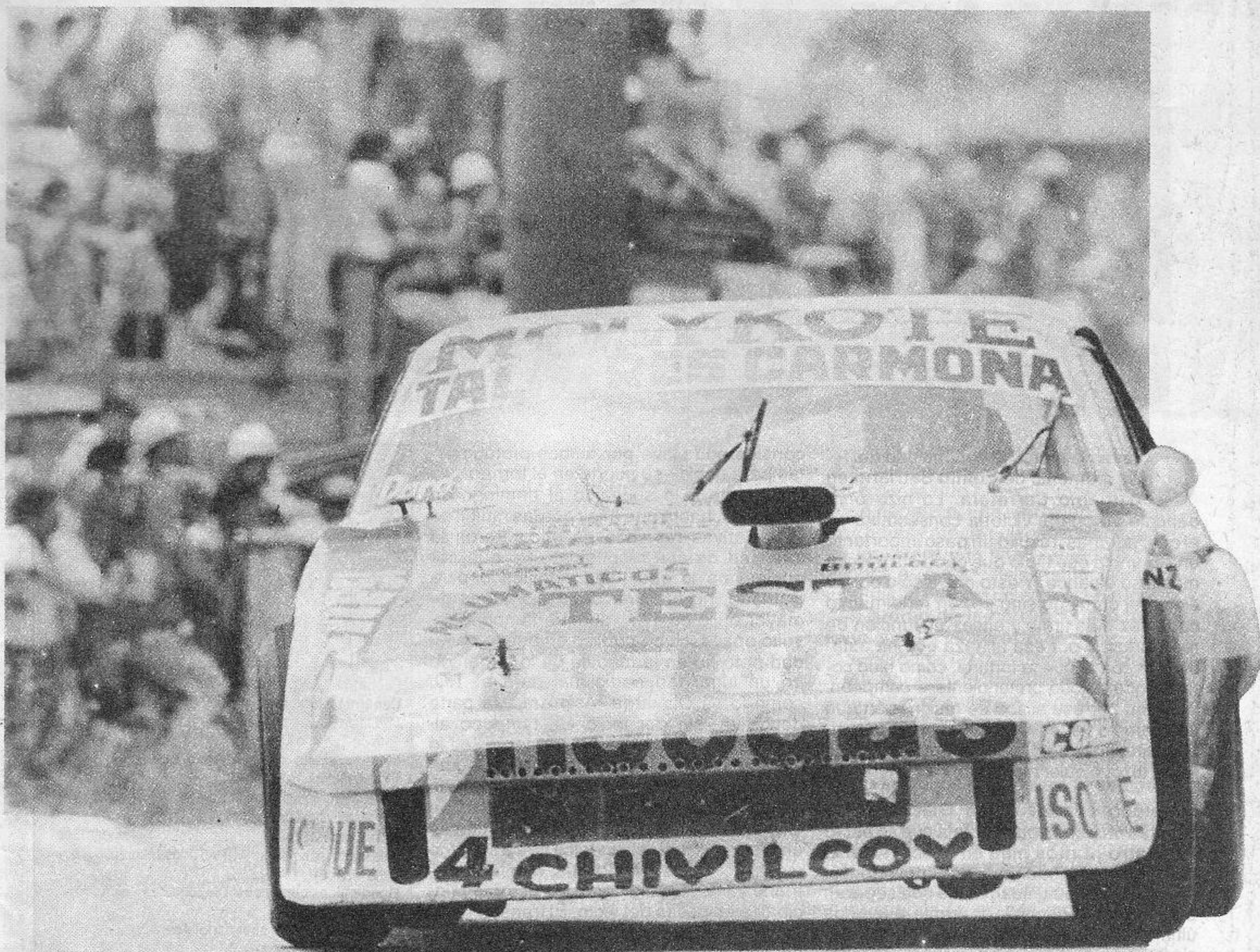
**EN OLAVARRIA UN CHEVY -GANANDO POR CUARTA VEZ CONSECUTIVA-
RAJO EL CEMENTO... ¿Y "DESPEGO" HACIA EL CETRO?**

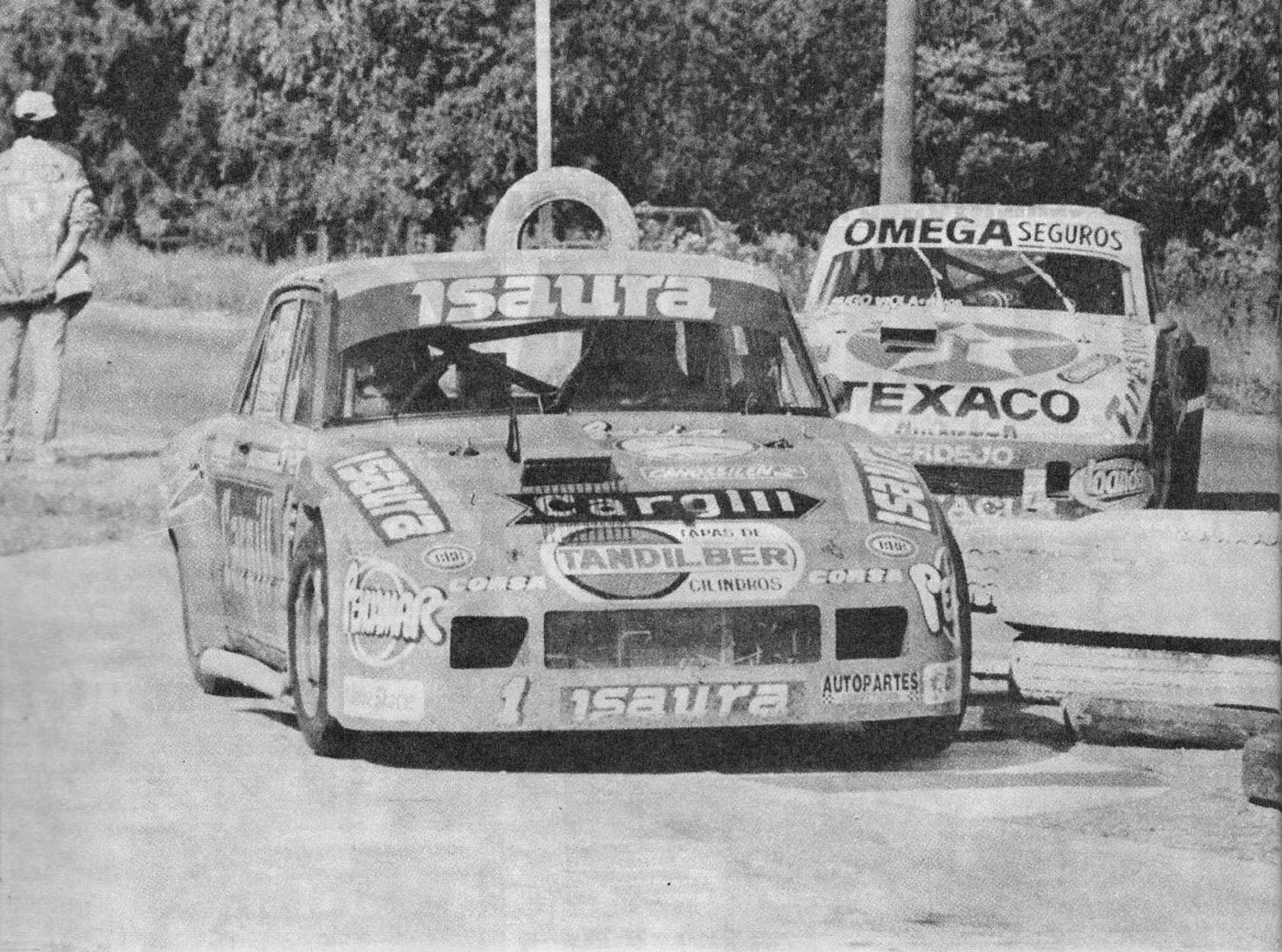
SATRIANAZO

IV

La temible coupé Chevrolet de Emilio Satriano y un bello marco populoso que, empero, no alcanzó la magnitud propia de la acendrada tradición teceísta olavarricense. Con su segundo puesto en la serie que le tocó en suerte, el de Chivilcoy empardaba entonces la suma preliminar de Castellano, manteniendo distancias en el Campeonato. Pero en la final, el remozado escenario —ahora con siete chicanas— lo vio estirar cuatro puntos más la ventaja sobre el de Lobería, al frente del torneo.

Por Mario Armas -
Fotos: Juano Fernández y
Enrique Pernupato



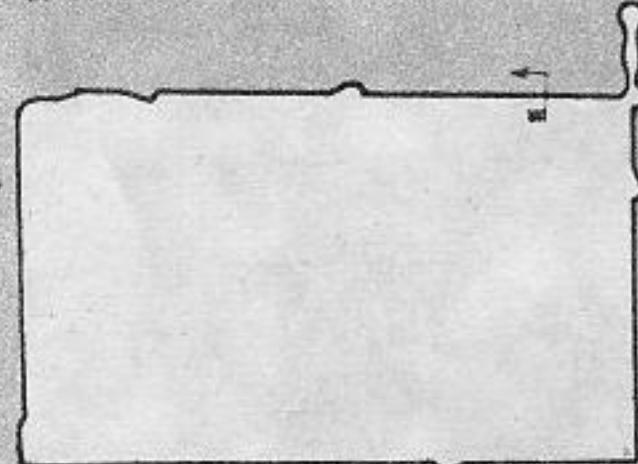


Olavarría marcó la continuidad del feliz momento de **Emilio Satriano** en **Turismo Carretera**. Lo hizo brindándole su cuarta victoria consecutiva en el que, además, resultó un paso importante en camino a ese título que cada día parece más a su alcance. Y esto no va sólo por su éxito del domingo sino por un rendimiento cada vez más firme y eficaz en función de resultados, y por esa alianza que ha establecido con la buena fortuna, como bien corresponde a todo pretendiente a campeón. También por ese atisbo de resignación que nos pareció ver en **Oscar Castellano**, aunque tratándose del "Zorro" su zarpazo puede llegar en cualquier momento.

Superado el capítulo de **Olavarría**, las cuentas muestran una ventaja que se estiró en **cuatro puntos más** en relación con la existente en la mañana del domingo 18. Ahora son 23,50 unidades las que separan a Emilio y a "Pincho", de frente a las dos últimas citas de la temporada. Una diferencia importante aunque no decisiva, en favor del piloto de Chivilcoy. Habrá que ver ahora qué ocurre en menos de dos semanas, en la especial jornada de **Tandil**, una carrera

considerada clave por ambos protagonistas para decidir su suerte en el torneo. En cuanto a lo sucedido el domingo en Olavarría, habrá que decir que las múltiples expectativas reunidas no encontraron la totalidad de sus respuestas. Es que por encima de lo que haya significado para Satriano, no fue una de las jornadas de mayor brillo de T.C., aunque tampoco resultó opaca. Hubo público en buena cantidad pero no en la medida de lo esperado en un lugar tan tradicional para el T.C. como lo es Olavarría. Asimismo, la parte deportiva, sin decepciones, tampoco alcanzó grandes matices, a excepción de lo visto en la primera parte, con hechos que, tal como suele suceder en circuitos de gran extensión como el "Luciano Fortabat" de Olavarría, tuvieron su expresión dominante en los cronómetros... Duelos que a su turno mostraron a **De Benedictis**, **Morresi**, **Satriano** y **Hernández** como los actores principales en busca del éxito. El transcurrir de las vueltas fue haciendo sentir los efectos de una carrera dura y desgastante para quienes habían salido con todo desde el vamos, dándole recompensa a quien, como Emilio, supo usar la inteligencia en pro-

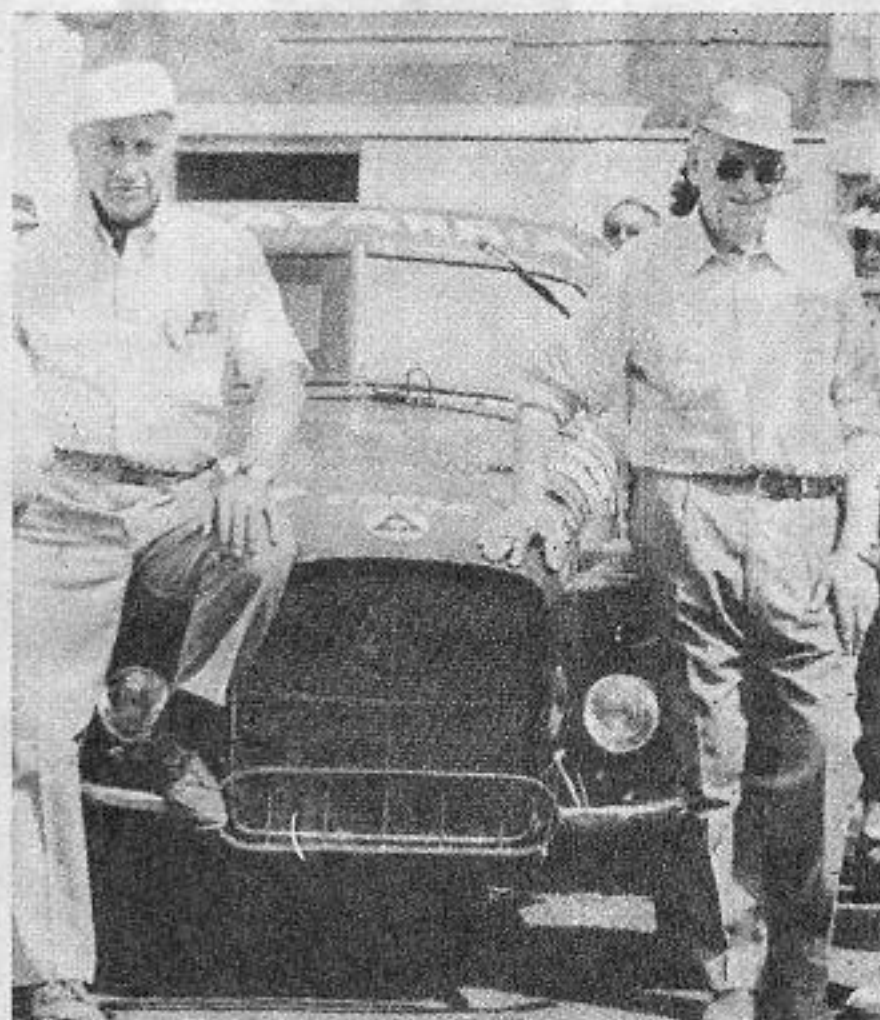
FICHA GENERAL



Fecha: 18 de noviembre de 1990.
Denominación: Memorial Alfredo Ballesteros, 36ta. Vuelta de Olavarría, decimocuarta carrera del campeonato de Turismo Carretera.
Lugar: Circuito semipermanente Luciano Fortabat, 17.720 metros.
Ubicación: En las inmediaciones de la ciudad de Olavarría, provincia de Buenos Aires.
Autoridades: Amílcar Dirazar (director); Norberto González (comisario deportivo) y Carlos Marchese (comisario técnico).
Condiciones climáticas: Día soleado y caluroso.
Participantes: 83
Infraestructura del escenario: Aceptable.
Organización: Buena.
Público: 23.000 espectadores.
Espectáculo: Discreto.



1



1) "Negociando" una de las siete chicanas del amplio rectángulo de la "Capital del Cemento", los dos Falcon que escoltaron al Chevy de Satriano: los de Castellano y Tony Aventín. 2) "Pincho", Emilio, el interior de una casa rodante y el "truco" del Campeonato. 3) Juan Manuel, Torcuato, la Galera y la gloria entera. 4) El Dodge de "Lalo" Ramos, 4º y otra vez adalid de la marca.

2



3

4



cura de un objetivo que finalmente consiguió.

Hubo además otro hecho enmarcado bajo el signo **negativo**. Fue esa extensa espera de dos horas y media que debimos soportar entre las series y la final, extendiendo en una hora el plazo inicialmente fijado. Y resultó negativa porque no existió **ningún hecho propio de la carrera** que lo determinase, y sí un factor externo como lo fue el no superponer las transmisiones radiales con las del partido de fútbol que a esa misma hora, disputaban Racing y Boca... Resultó extraño no escuchar demasiadas quejas entre los interesados por lo que consideramos una falta de respeto para todos, o al menos, para quienes se consideren dignos de respeto. Y esto, que va dicho sin ninguna mala intención contra los colegas radiales, tuvo su reflejo en las muestras de desaprobación que, por intermedio de silbidos, el público comenzó a realizar cuando ya su paciencia se había agotado.

Por entonces y tras la "eterna" espera, muchos habían olvidado lo sucedido en las series preliminares. Aunque realmente no había mucho para recordar, ya que tanto

rally regional

CARLOS MENEM (H) GANADOR Y CAMPEON

Caminos de tierra y ripio fueron el escenario del Rally Gran Premio Coronación del NOA 1990 en la Provincia de Jujuy. En esta última fecha del certamen Regional del Noroeste Argentino se definía el título en la Clase Tres entre seis pilotos, **Carlos Menem (h.)** entre ellos, con todas las ganas de llevarse el petro. La prueba constaba de un recorrido de 393 km de los cuales 150 correspondían a los 9 PPCC previstos. Menem logró imponerse en siete de ellos, dando muestras de su poderío. El sábado 17 tuvieron lugar dos superprimes en el cauce seco del río Xibi-Xibi y uno más, por la noche, en la zona denominada "El Perico", siendo el ganador de todos ellos Carlos Menem (h.). Al día siguiente se corrieron los seis PC restantes en caminos aledaños a San Salvador de Jujuy donde, al igual que en el día anterior, se destacó la masiva presencia del público que en los superprimes del sábado alcanzó las 25.000 personas. De los seis PC del domingo, Menem ganó cinco pero fue recargado en uno de ellos por adelantamiento a la señal de partida, y en el último fue superado por el debutante **Guillermo Ulloa**.

Ello no le impidió ganar la carrera y por ende siempre navegado por **Victor Zucchini** el Campeonato de la Clase Tres. Los otros campeones fueron **Rudy Fermi-Yazlle** en la clase Dos y los hermanos **Díaz Dian** en la clase Uno.

La prueba fue un éxito para los responsables de la organización, ya que el público respondió masivamente a la convocatoria pese a los 32° C de temperatura reinantes el domingo, que constituyeron otra dura prueba para las 48 tripulaciones participantes.

Clasificación Final: 1° Menem (h) Zucchini, (Renault 18 GTX) 1h00m32s; 2° D'Agostini-Turra (Renault 18 GTX), 1h 01m 18s; 3° Fermi-Yazlle (Fiat S.E. 1500) 1h05m24s; 4° Chazarreta-Medina (Renault 18 GTX), 1h06m14s; 5° Juárez-Bruyms (Fiat S.E. 1500), 1h07m10s; 6° Díaz Dian-Díaz Dian, (Fiat 147 CLS), 1h07m25s.

Informe: Oscar Miranda



Vicente Pernía como **Osvaldo Morresi** y **Luis Hernández** las habían dominado con comodidad. El ex boquense, ratificando que lo de Bahía Blanca no había sido casualidad. El "Pato", saliendo a jugarse todas sus cartas en pos de su lejana ilusión de Campeonato. Y el de Nicanor Otamendi, demostrando que también el segundo auto de **Pablo Satriano** estaba para pelear por el triunfo final. Las baterías dejaron lugar además para la amargura del local **Romero**, retrasado al lugar 17° por culpa de un balancín, y para la impotencia de **Mouras** con un motor poco rendidor. Como contrapartida entregaron buenas notas para el reaparecido **Angel Di Nezio**, sobre el **Falcon** de **Di Fonzo**, y para el tenaz **Juan Alberto Occhionero** que, con su cuarto lugar, volvió a mezclarse entre los de adelante después de muchos sinsabores.

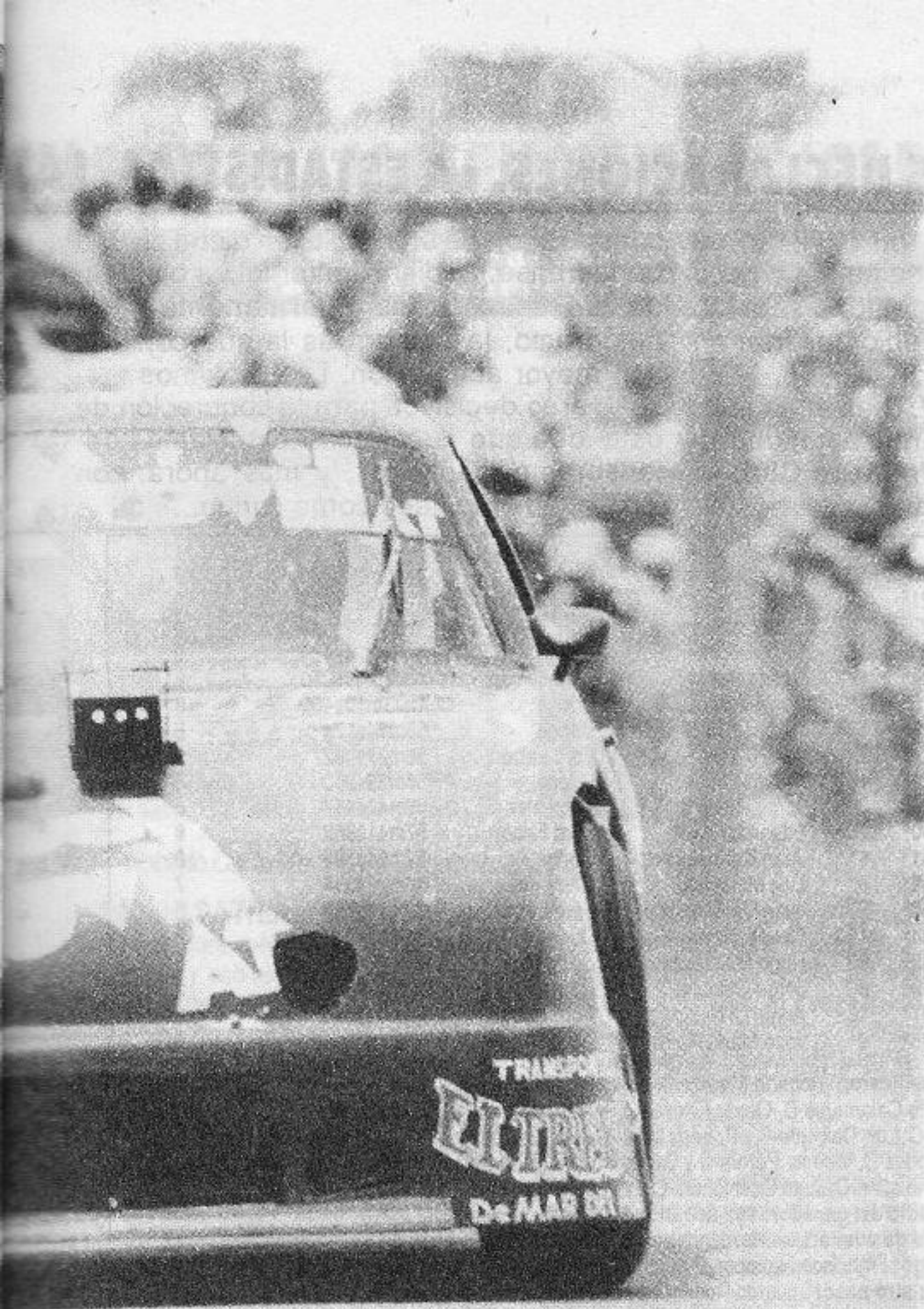
Recién una vez que Boca concretase su triunfo sobre Racing, el Turismo Carretera volvió al ruido. Ya por entonces la paciencia del público —que por otra parte, tampoco estuvo muy disciplinado a la hora de guardar sus ubicaciones—, había rebasado, al punto de generar la tenue amenaza de que "la carrera no se largará si el público no ocupa los lugares que le corresponde". Amenaza que se disipó pron-

to y sin que los destinatarios cumplieran totalmente con lo ordenado. Es que ya era nuevamente el tiempo del automovilismo... Y ese tiempo mostró inicialmente un fugaz liderazgo de Pernía, que terminó por culpa de un balancín. Comenzó luego el tramo más interesante de la jornada y allí se anotaron De Benedictis y Hernández prioritariamente, y ahí cerquita Morresi, Satriano y un Romero que se vino con todo en los relojes, desde su retrasada posición de largada. Pero enseguida cambiaron las cosas, porque Hernández se quedó con el acelerador trabado y tuvo que irse por encima de la rotonda, y Romero "agarró" el aceite dejado por la rotura del motor de **Oyhanart**, le pegó a una goma de la chicana y rompió el radiador.

Sin embargo esto no le quitó preocupaciones a "Johnny". Porque Morresi y Satriano se arrimaron, poniendo distancias sobre un Castellano que parecía no estar en uno de sus mejores días. Más atrás, **Antonio Aventín** y **Caparello** avanzaban a paso firme, en tanto Mouras continuaba con sus padecimientos, que se agravaban al pisar aceite en una de las chicanas y tenían su culminación poco después, con la rotura de una goma, en un hecho que marcó la despedida real a sus chances de sumar un

nuevo título...

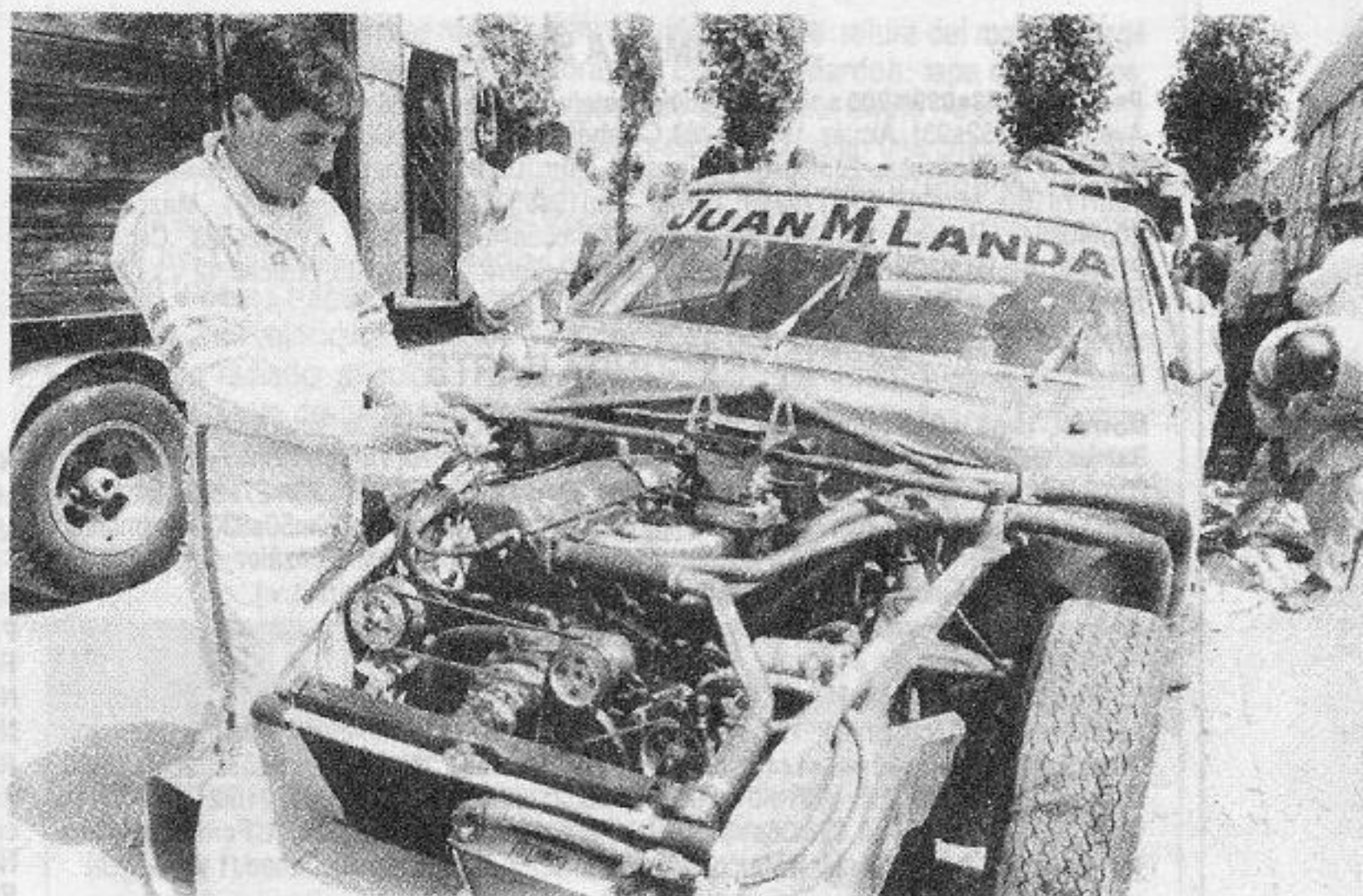
Con la carrera superando su punto medio, empezó a cobrar forma definitiva la inteligente tarea desplegada por Satriano. Morresi quedó detrás de él en el camino y los relojes en la vuelta quinta, y en la siguiente se produjo su acceso a la vanguardia a costa de De Benedictis. Ya a esa altura el verde **Falcon** venía gastando más de la cuenta, y esto lo pagó enseguida con una salida de pista que derivó en la rotura de un neumático y en su consiguiente abandono. Con De Benedictis afuera, Morresi retrasado y Castellano alejado y sin otras ambiciones que las de llegar, la carrera quedó a pedir de Satriano. Y el de Chivilcoy ratificó su momento rematándola sin exigirse para, así, hilvanar este cuarto triunfo consecutivo que lo acerca un poco más a ese título tan anhelado. Un extenuado Castellano llegó segundo con el único consuelo de haber sumado puntos que le permiten mantener la esperanza de un replanteo de situación en Tandil. Y Antonio Aventín completó el podio en su retorno a las ubicaciones de importancia, como premio a una correcta actuación. Detrás, la dureza de una carrera con muchos abandonos y retrasos, permitió a **Ramos**, **Caparello**, **Polinori**, **Landa**, **Alcuaz**, **Lynn** y **Colabello** poner sus nomi-



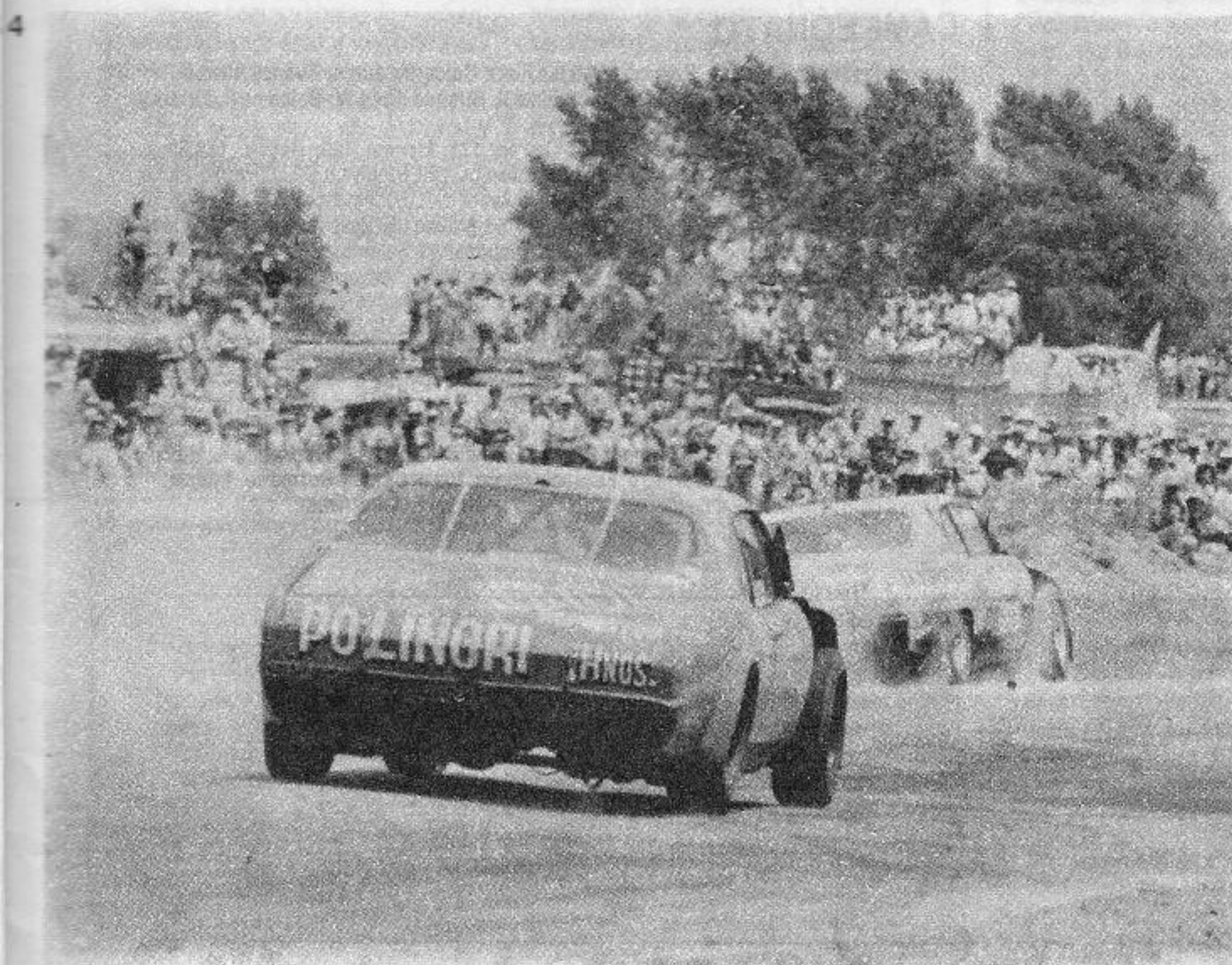
1



2



3



1) Los Chevy de Caparello y Polinori, juntitos... 5º y 6º a la postre. 2) Evidencia final de que el gran Roberto Mouras no las tuvo todas consigo en Olavarría. Rueda delantera derecha en llanta y a otra cosa... Incluso, en cuanto a ilusiones "realistas" de coronarse. Al fondo, Jorge Roux. 3) Landa metiendo mano en el Dodge, 2º de la marca. 4) Banquina para Hernández. Pasa Polinori...

bres entre los diez primeros. Y estuvo bien para quienes supieron llegar enteros al final de nueve extenuantes vueltas.

Olavarría puso el "superclásico" del '90 a favor de **Chevrolet**, 9 a 5 sobre **Ford**, y dijo una vez más **Satriano**. En dos semanas tendrá la palabra Tandil. ¿Será la palabra que decida el título...?

TIRITAS DE ASADO

FANGIO CON LA GALERA. Juan Manuel Fangio estuvo en Olavarría y, en compañía de "Tito" Emiliozzi, dio una vuelta sobre la famosa "Galera con la cual los famosos hermanos de Olavarría marcaron una época en el Turismo Carretera.

EUROPEOS ASOMBRADOS. Precisamente la presencia de Fangio se debió a un pedido de un grupo de periodistas europeos que, invitados por Mercedes-Benz, llegaron al país para visitar el Museo de Balcarce. Los colegas extranjeros le manifestaron al Quintuple sus deseos de ver una carrera de T.C., y la oportunidad se dio en Olavarría. No dejaron de preguntar cosas y de admirarse por las características de los autos y el escenario, y también por la presencia de dos tripulantes en cada coche, algo que según dijeron, "sólo se concibe

para los rallies...".

RETORNOS SIN SUERTE. Fueron los de **Roberto Urretavizcaya** y **Oswaldo Duarte**. Este último abandonó enseguida en su serie al rompersele el motor, y "Urreta" llegó un poco más lejos pero no mucho, al aflojarsele el filtro de aceite. Algo más afortunada resultó la reaparición del "Yeti" **Di Nezio**, quien luego de tres años se volvió a

subir a un T.C.; en esta oportunidad, el **Falcon de Di Fonzo** que hasta hace poco corriese Oltra. Logró un meritorio séptimo puesto en su serie, pero debió desertar en la final.

UN CIRCUITO EN CHIVILCOY. Días atrás hubo en Chivilcoy una reunión entre autoridades, empresarios, dirigentes del **Auto Club** local y periodistas, para tratar la posible

construcción de un circuito en dicha ciudad bonaerense. Si bien la alternativa planteada fue entre un **semipermanente** y un autódromo, la primera es la que contaría con mayor aceptación. Los próximos meses serán decisivos para la concreción de esta idea que cuenta con entusiastas defensores en Chivilcoy, y más ahora, con Emilio tan empujado como nunca... 

CLASIFICACION

"XXXVI Vuelta de Olavarría" - "Memorial Alfredo Ballesteros" - Automóvil y Motoclub de Olavarría - Circuito Semipermanente "Ciudad de Olavarría" - Trazado de 17,72 km. - Tres series a 3 vueltas - Final a 9 vueltas - 18 de noviembre de 1990

PRIMERA SERIE

Pernía, 19m43s039/1000 a 161,766 km/h; **Castellano**, 19m47s476; **A. Aventín**, 19m49s138; **O. Aventín**, 19m52s931; **Alcuaz**, 19m58s789; **Colabello**, 20m00s098; **Di Nezio**, 20m03s539; **Acuña**, 20m06s819; **Mancuso**, 20m08s814; **Fineschi**, 20m10s703; **Oyhanart**, 20m12s644; **Nicieza**, 20m17s181; **Miraldi**, 20m17s210; **Drivet**, 20m19s539; **Spinella**, 20m25s681; **Mazzacane**, 20m40s848; **Romero**, 20m44s167; **Bianchi**, 20m55s401; **Delconte**, 21m02s523; **Cagnone**, 21m14s181; **Boni**, 21m23s302; **Ciccio**, 21m36s302; **Torre**, 22m37s105; **Errecart**, (2 v.); **Duarte**, **Fiorda**, **Crovo** y **Padilla** (1 v.).

SEGUNDA PARTE

Morresi, 19m33s082/1000 a 163,139 km/h; **Satriano**, 19m34s848; **De Benedictis**, 19m36s069; **Ramos**, 19m50s332; **Polinori**, 19m52s075; **Caparello**, 19m55s210; **Vanrell**, 19m59s039; **J. Roux**, 20m04s931; **Nesprías**, 20m09s016; **Espinosa**, 20m11s388; **Fulcheri**, 20m27s273; **Baracco**, 20m32s105; **Spinello**, 20m37s394; **Garrido**, 20m44s651; **Osinalde**, 20m50s930; **Reymonte**, 20m51s773; **Perlo**, 20m57s539; **Faustino**, 21m39s273; **Pacchialat**, **M. González**, **C. Calamante** y **Ritacco** (2 v.); **Finocchio**, **Aurelio Martínez**, **Domingo Martínez** y **Puccini** (1 v.).

TERCERA SERIE

L. Hernández, 19m38s960/1000 a 162,326 km/h; **M. Calamante**, 19m44s796; **Mouras**, 19m49s023; **J. Occhionero**, 19m57s447; **Landa**, 19m57s733; **Minervino**, 19m58s180; **Lynn**, 20m12s523; **Sasso**, 20m16s144; **Carelli**, 20m20s319; **Sala**, 20m25s039; **Apella**, 20m43s680; **Bustos**, 20m58s180; **Alsina**, 21m01s750; **Dopico**, 21m07s733; **J. C. López**, 21m21s052; **De La Mata**, 21m43s947; **Miliffi**, 22m06s138; **E. Rodríguez**, 23m08s680; **Malisia**, **A. Fernández**, **Urretavizcaya** y **C. Aranzana** (2 v.); **Marcos**, **Degioannini**, **Brion** y **Rodríguez Caned** (1 v.).

FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	4	Emilio Satriano	Chevrolet	59m02s621	9
2º	1	Oscar Castellano	Ford Falcon	59m07s387	9
3º	3	Antonio Aventín	Ford Falcon	59m17s417	9
4º	17	Eduardo Ramos	Dodge	59m42s137	9
5º	22	Roberto Caparello	Chevrolet	59m44s789	9
6º	60	Marcelo Polinori	Chevrolet	59m54s319	9
7º	26	Juan Manuel Landa	Dodge	59m56s569	9
8º	40	Francisco Alcuaz	Dodge	1h00m04s500	9
9º	36	Oswaldo Lynn	Ford Falcon	1h00m13s983	9
10º	84	Julio Colabello	Ford Falcon	1h00m16s516	9
11º	88	Jorge Roux	Dodge	1h00s16s644	9
12º	11	Luis Hernández	Chevrolet	1h00s21s144	9
13º	54	Eduardo Nicieza	Chevrolet	1h00m56s697	9
14º	15	Juan Carlos Nesprías	Dodge	1h00s58s750	9
15º	199	Juan Carlos Spinella	Dodge	1h01m09s266	9
16º	67	Manuel Garelli	Dodge	1h01m26s697	9
17º	66	Oscar Spinello	Dodge	1h01m59s430	9
18º	149	Pablo Sala	Chevrolet	1h02m01s697	9
19º	10	Oswaldo Morresi	Chevrolet	1h02s13s289	9

20º	73	Agustín Dopico	Chevrolet	1h00m20s605	9
21º	89	Carlos Baracco	Ford Falcon	1h02m27s575	9
22º	37	Oswaldo Sasso	Ford Falcon	1h02m32s112	9
23º	153	Raúl Fulcheri	Dodge	1h02m34s164	9
24º	122	Néstor Apella	Ford Falcon	1h02m50s210	9
25º	113	Daniel Perlo	Dodge	1h03m10s460	9
26º	137	Alberto Errecart	Dodge	56m14s174	8
27º	98	Juan Cagnone	Ford Falcon	56m27s082	8
28º	147	Natalio Ciccio	Dodge	56m39s900	8
29º	71	Jorge Reymonte	Chevrolet	56m46s447	8
30º	135	Eduardo Drivet	Ford Falcon	57m41s862	8
31º	64	Juan Carlos López	Dodge	57m54s796	8
32º	8	Luis Minervino	Chevrolet	46m22s394	7
33º	21	Juan De Benedictis	Ford Falcon	39m14s953	6
34º	134	Carlos Alsina	Dodge	41m53s552	6
35º	63	Hugo Mazzacane	Dodge	42m16s976	6
36º	80	Jorge Osinalde	Dodge	42m17s644	6
37º	182	Angel Di Nezio	Ford Falcon	54m02s046	6
38º	9	José María Romero	Dodge	1h00m11s894	6

No clasificaron: Roberto Mouras-C, Luis Miraldi-C, Carlos Vanrell-C y Norberto Torre-D (5 v.); Mariano Calamante-C, Oscar Fineschi-FF y Oscar Aventín-FF (4 v.); Jorge Oyhanart-FF; José Malisi-C; Luis Delconte-C y Roberto Miliffi-D (3 v.); Carlos Garrido-C, Oswaldo Bianchi-D; Antonio Fernández-D, Vicente Pernía-D y Carlos Boni-C (2 v.); Fabián Acuña-D, Juan Carlos Bustos-D; Julio Faustino-C; Juan Occhionero-C y Gustavo Mancuso-FF (1 v.).

Promedio del ganador: 162,063 km/h.

Récord de vuelta: Luis Hernández en la 8a. en 6m29s206/1000 a 163,903 km/h.

No largó: Francisco Espinosa-C.

No registró paso: Eduardo Rodríguez-FF.

Recargos (incluidos): Pablo Sala-C, Carlos Baracco-FF; Carlos Alsina-D, Jorge Osinalde-D y Angel Di Nezio-FF, con treinta segundos por no haber recorrido alguna de las siete chicanas del circuito.

Nota: No fueron suministrados los records de vuelta de las series.

Ref. (por marcas): FF, Ford Falcon; D, Dodge; C, Chevrolet.

Nota: las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

CAMPEONATO

(Disputadas: Santa Teresita, Buenos Aires, La Plata, Balcarce, Junín, Buenos Aires II, San Lorenzo, Buenos Aires, Nueve de Julio, La Plata II, Buenos Aires IV; Balcarce II, Lobos y Olavarría)

Satriano, 244 puntos; **Castellano**, 220,50; **Mouras**, 171; **Morresi**, 169; **Ramos**, 153,50; **L. Hernández**, 149; **De Benedictis**, 134; **A. Aventín**, 131; **Marcos**, 129; **Minervino**, 92,50; **Pernía**, 88,50; **Acuña**, 86,50; **Romero**, 80,50; **Oyhanart**, 74,50; **O. Aventín**, 72,50; **Fineschi**, 70; **Lavari**, 66,50; **M. Calamante**, 63,50; "Cocho" **López**, 63; **Caparello**, 56; **Malisia** y **E. Bessone** (h), 53,50; **Duarte**, 50,50; **Vanrell**, 47,50; **Landa**, 47; **Alcuaz**, 42,50; **Nesprías**, 36; **Salerno**, 35,50; **Polinori**, 34,50; **Colabello**, 33; **Lynn**, 28,50; **Urretavizcaya**, 27,50; **Garrido**, 26,50; **Mancuso**, 26; **Oltra**, 25; **Sasso**, 23,50; **Rodríguez Canedo**, 20,50; **Doumic**, 19,50; **Nicieza**, 19; **Delconte**, 17,50; **C. Calamante**, 17; **Finocchio** y **J. Roux**, 16; **Fiorda**, 15; **Sala**, 14; **Banfi** y **Saiz**, 13,50; **Degioannini** y **Carelli**, 13; **Fernandino**, 10; **Errecart** y **J. Occhionero**, 9,50; **Spinello**, 9; **Blaquier**, 8,50; **Boni**, 8; **Zavaleta** y **Mazzacane**, 7,50; **Dral**, 6,50; **Angeletti**, **Pacchialat**, **Altuna** y **Espinosa**, 6; **Misarda** y **Fulcheri**, 5,50; **Polanco**, **Fantasia** y **Messineo**, 5; **J.C. López**, **Spinella**, **Drivet** y **Dopico**, 4; **Cagnone**, 3,50; **A. Fernández**, 2,50; **Bianchi**, **Ciccale**, **Baracco** y **Di Nezio**, 2; **Ducet**, 1,50; **Gardinalli**, **A. Martínez**, **R. Mufiz**, **Ritacco**, **Gerardo del Campo**, **Farina**, **Aldana**, **Miraldi**, **Palmieri**, **Pautroni**, **Marcelo González**, **R. Mufiz** (h), **A. Occhionero**, **Faustino**, **Apella**, **Perlo**, **Ciccio** y **Reymonte**, 1 punto.

Próxima competencia: el 2 de diciembre en Tandil (Pcia. de Buenos Aires).



Año XXII Nº 1272 Del 20/11 al 26/11
Avda. Belgrano 1580 - 4º p. (C.P. 1093) Cap. Fed.
Teléx: 22630 RYELA AR-37-7355

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

Subdirectores de Arte:

Eduardo César González - Juan Gresko
Diagramación: Enrique Giovanetti (Jefe)
Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Gustavo Arsuaga, Duilio Caro, Alberto Falcón, Miguel Tillous, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappa

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

Servicios Editoriales:

Fotografía: Armando Piro (Jefe)
Enrico Carra (Coordinador), **A. Calascione** (Producciones especiales), **E. Bianco**, **Juan M. Fernández**, **G. Canton**, **P.M. Algaraz** y **Carlos Campos** (Fotógrafos especiales).
Servicios exteriores: Marilú Olguín (Jefa)
Archivo: Francisco Forciniti (Jefe).



editorial abril..

Director Editorial: Rodolfo Andrés

Director Editorial Adjunto: Jorge Santos Lafauti

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

Circulación: Miguel Angel Pichel (Gerente)

Departamento Comercial: Héctor S. Bustos

(Adjunto Gerencia Comercial), Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico), Rubén Concetti (Jefe de Medios)

Area Industrial:

Avda. Roca 4410 - (1602) - Florida
(Provincia de Buenos Aires)
Tel.: 760-5543/2537

LOS PROTAGONISTAS



Roberto Caparello (izq.) y Antonio Aventin, con motivos para sonreír ¿O no...?

EMILIO SATRIANO: "Fue una carrera muy dura, pero finalmente pudimos ganarla, y eso es lo importante, porque además de ser muy valiosa para el campeonato, representa el resultado de todo el esfuerzo de un equipo. Si bien no buscamos prioritariamente la victoria, porque el objetivo era estar en los tres lugares del podio y delante de Castellano, tampoco descartamos la idea. Fuimos yendo de menor a mayor, tanto en la serie como en la final y por suerte las cosas se dieron, y de mejor manera en la final con los retrasos de Johnny y el Pato. Estas dos alternativas nos dejaron con una buena ventaja sobre Castellano, que me dio la posibilidad de regular el andar en las últimas vueltas. Ahora el campeonato está un poco más cerca, pero hay que seguir trabajando y luchando, porque Tandil será una carrera especial con muchos puntos en juego y en la que habrá que andar bien para ratificar todo lo hecho hasta ahora. Por eso para nosotros era importante llegar a este punto con una buena diferencia y lo hemos conseguido".

OSCAR CASTELLANO: "Terminé extenuado, porque fue una carrera muy desgastante, especialmente por la temperatura. En cuanto al resultado, pese a que quedo detrás de Emilio, me deja conforme en cierta manera, pues más no se podía hacer. A partir de la rotura del motor en Bahía Blanca, tuvimos que

trabajar en uno nuevo y no sabíamos hasta la carrera el rendimiento que tendría y esa performance sin ser mala, tampoco resultó todo lo buena que necesitábamos para correrlo a Satriano. Pero seguiremos trabajando para Tandil, pues creo que ahí se definirá gran parte del campeonato."

ANTONIO AVENTIN: "Estoy contento con regresar al podio, porque todo resultó la consecuencia de nuestro esfuerzo y trabajo, ya que nadie nos regaló nada. El auto mostró un buen rendimiento desde el comienzo, y personalmente en lo conductivo, no le perdoné nada, ya que anduve a fondo porque no teníamos nada que perder. Por suerte esta vez aguantó y esto nos incentiva para seguir trabajando en procura del objetivo que nos hemos propuesto: ganar carreras. Una meta que considero que no está muy lejos de concretarse de seguir por este camino y contar con un poco de suerte".

ROBERTO CAPARELLO: "Estoy muy contento, porque necesitaba mucho una actuación como ésta, llegando en los primeros lugares. El motor anduvo una barbaridad. Lástima que al tener el auto duro y ensuciarse la pista, comencé a tener problemas para "llevarlo" en cada frenada. Un problema que se fue agravando con el transcurrir de las vueltas y que en la anteúltima ronda me hizo seguir de largo de una de las chicas".

RETRASOS Y ABANDONOS



Romero, paladín local, muy meritorio pero finalmente traicionado por el aceite del motor de Oyhanart... demasiado pronto.

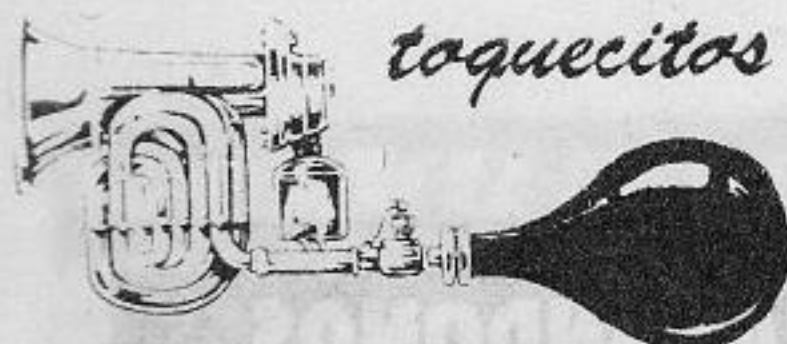
Series: José María Romero: balancín; Osvaldo Duarte: rotura del motor. **Jorge Fantasía:** biela; **Carlos Vanrell:** embrague; **Eduardo Marcos:** tapa de cilindros; **Carlos Calamante:** golpe contra una goma de la chicana. **Silvio Puccini:** quemó la junta de tapa de cilindros; **José Malisia:** salida de pista en una chicana; **Héctor Fiorda:** problemas de frenos; **Edgardo Lavari:** biela; **Eduardo Rodríguez Canelo:** se salió la traba de una válvula; **Roberto Mouras:** Motor con poco rendimiento; **Luis del Conte:** frenos; **Roberto Urretavizcaya:** se aflojó el filtro de aceite. **Final:** **Vicente Pernía:** rotura de un balancín; **Juan Alberto Occhionero:** rotura de la caja de velocidades; **Carlos Garrido:** rotura del motor; **José María Romero:** rotura de radiador al golpear contra una de las gomas de la chicana; **Roberto Mouras:** rotura del neumático delantero derecho; **Luis Hernández:** dos trompos por culpa de acelerador trabado; **Johnny De Benedictis:** rotura de un neumático;

EN POCAS PALABRAS

"En Olavarría, siempre me fue bien" (**Francisco Alcuaz**); "Mirá si tendré pretensiones que todavía pienso en salir campeón..." (**Osvaldo Morresi, antes de la largada**); "Van a ganar los fierros, pero también la inteligencia para plantear la carrera" (**Emilio Satriano**); "Parece que me persiguen las brujas, porque el auto andaba de maravillas y apareció el problema en el acelerador" (**Luis Hernández**); "Si Satriano lo plantea con viveza, el campeonato no puede escapársele..." (**Jorge Martínez Boero**). "Estaba para ganar porque a pesar de haber vencido en la primera vuelta, todavía no había exigido al auto. Lástima que un balancín no quiso..." (**Vicente Pernía**); "Le vendí el Dodge a Oscar Errachú, campeón del TC del Sudoeste, que espera hacerlo debutar el año que viene" (**Johnny De Benedictis**). "Ni Olavarría, un lugar donde siempre anduve bien, me pudo cambiar esta mala suerte..." (**Roberto Mouras**). "En el primer despiste al salir de la chicana saltó un cambio y me fui contra el talud de tierra; en el segundo, agarré el aceite de Oyhanart" (**José Malisia y la explicación de sus dos despistes**); "¿Tiene que terminar el partido Racing-Boca, para que empiece la final de Turismo Carretera? (Pregunta repetida en boca de muchos espectadores, ante la demora sin explicaciones lógicas para largar la final); "El periodismo tiene que ubicarse junto con el público..." (De un policía que pareció no tener en cuenta las diferencias existentes entre quienes van a trabajar y quienes van a mirar).

DELEFABRO

AMORTIGUADORES



CUMBRE TECNICA

Esta semana se concreta la reunión definitoria del reglamento técnico de T.C. 2000 para 1991, en el A.C.A. y entre el titular de la Subcomisión Técnica de la C.D.A., Angel Polinelli, Oreste Berta, Guillermo Maldonado, Osvaldo Antelo,

LA FECHA DE BALCARCE

Recién el pasado jueves 15 quedó confirmada la jornada que el próximo domingo realizarán en **Balcarce Turismo Competición 2000** y **Fórmula Dos Nacional**. Además de tardía, resultó ésta una determinación complicada y a la que se llegó luego de una reunión extraordinaria de la **Mesa Directiva de la C.D.A.** y representantes de las A.P.T.C. 2000. Esta fue la salida a la tensa situación planteada en la noche del martes cuando, en su habitual reunión semanal, la Mesa Directiva de la C.D.A. no autorizó tras una votación (en la que se abstuvo el representante de las fábricas y votó a favor de la carrera, Jorge Serafini, delegado de la A.P.T.C. 2000) la fecha prevista para el 25 del corriente en el Autódromo "Juan Manuel Fangio" de Balcarce, respaldándose en la estricta faceta reglamentaria de que no habían sido entregados en tiempo y forma los pedidos y reglamentos de dicha jornada y en una deuda del club organizador con la tesorería. Así quedó declarada desierta la fecha del 25, e incluso, llegaron a barajarse las de los domingos 2 y 23 de diciembre como alternativas para completar el certamen de la categoría...

Como es de imaginar, tal hecho produjo una gran inquietud en la A.P.T.C. 2000 por las complicaciones que esto acarrea (superposición con el Turismo Carretera y cercanía de la última carrera con Navidad), y con el fin de replantearla, integrantes de su comisión directiva (Sáenz, Torriani, Traverso, Del Río y Serafini) concretaron en la tarde del miércoles una entrevista con el doctor **Horacio Rivarola**, presidente de la C.D.A. En la misma quedó pactada para el jueves 15 una reunión extraordinaria de la Mesa Directiva de la C.D.A., en la que, junto a directivos de la A.P.T.C. 2000 y F.2 y representantes de la fábricas intervinientes en la categoría se analizaría la posibilidad de reconsiderar la decisión original.

De dicha reunión surgió en la noche del jueves el acuerdo que permitió confirmar la fecha del domingo venidero. Un acuerdo oficialmente anunciado por la A.P.T.C. 2000, señalando en un comunicado, que "La Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino, en reunión extraordinaria convocada especialmente, recibió a directivos de Asociación Propietarios Turismo Competición 2000 y de la Fórmula Dos Nacional, y tras evaluar los perjuicios deportivos que ocasionaba a ambas categorías la no autorización dispuesta el martes pasado, de la carrera del 25 de noviembre en el Autódromo de Balcarce, aprobó por vía de excepción y por consenso general de sus integrantes, la realización de esa competencia, dejando especialmente aclarado que los problemas fueron ajenos a la CDA, habiendo sido en cambio responsabilidad del promotor de las dos categorías..."

Así se confirmó la fecha de Balcarce. Resta ahora saber el escenario de la jornada que cerrará el certamen el 16 de diciembre. Ojalá sea a la brevedad y sin tantas complicaciones para, así, cumplir con el proclamado deseo de "darle la mayor difusión y revestirla de un brillo que coincida con las características generales de la temporada", expresadas en el mismo comunicado.

EL FUTURO DE PABLO PEON

En la carrera de T.C. 2000 en Paraná conversamos distendidamente con el flamante monarca de la Clase 3 de Turismo Pista, **Pablo Peón**, quien nos entregó algunas reflexiones en relación con su futuro, y sus objetivos automovilísticos a corto, mediano y largo plazo. Además de expresar sus intenciones de hacer un curso sobre monoposto de Fórmula Renault y Fórmula 3 en la escuela Winfield de Magny-Cours en el verano próximo, Peón nos dijo:

"No sé si correré la última carrera de T.C. 2000 de este año con la Fuego ex Traverso y ex Guerra, que ya probé en el 'Cabalén', como dice la versión que circula... Existe la posibilidad, pero no es concreta aún. Además, creo que debo analizarlo muy bien... Yo soy una persona muy exigente conmigo mismo y por ello me gustaría probar mucho sobre un auto que casi no conozco, antes de correr. Soy de los que pretende dar los pasos muy en firme y trato de equivocarme lo menos posible. Sobre mi actividad para el '91 no hay nada definido aún. Primero vamos a aguardar que termine el estudio del reglamento de T.C. 2000 y, en consecuencia, la política que adoptará Renault con respecto a su participación —o no— en la categoría."

A mí me gusta la idea, pero les cuento cómo me gustaría que fuese: no quiero cargar sobre mis hombros el peso de la responsabilidad de ser piloto de un equipo oficial de la marca... Hacerlo en un equipo paralelo resultaría una alternativa ideal. La opción del de "Tito" Vitelli sería una buena posibilidad para concretar mi ascenso de categoría, dada la estrecha relación de trabajo y humana que tiene con Oreste Berta; pero tampoco descarto la idea de hacerlo con un solo auto y con el mismo equipo con el cual trabajamos este año para lograr el título de Turismo.

Los próximos días serán definitorios al respecto, ya que debo mantener una serie de reuniones tanto de tipo político-deportivo, como con posibles patrocinantes que me permitan continuar en el automovilismo, sea en la categoría que fuere, ya que si ni hago T.C. 2000, no voy a quedarme sin correr". Más claro imposible, por el momento. Pablo está en etapa de definiciones.

Pronto habrá novedades.

Néstor Carbia

EXCLUSIVO: ESCRIBE

JUAN MARIA TRAVERSO

PENSANDO EN EL CAMPEONATO

En la competencia de **Paraná** pensaba definir el Campeonato... Pero todo se postergó debido al inconveniente mecánico que me afectó casi desde el inicio de la carrera. Les comento que se soltó un disco de freno ubicado a la salida de la caja, y como consecuencia de ello se rompió el caliper. Por esto, me mantuve en carrera utilizando los frenos traseros y frenando con la caja en las exigentes curvas de Paraná. Pero el retraso no fue determinante en la lucha por el número uno.

Seguramente ustedes se preguntarán qué piensa un piloto cuando se presenta una situación así. Evidentemente, mis posibilidades eran muy grandes, en especial tras el abandono de **Guillermo Maldonado**, encontrándose en una mejor posición para definir el torneo. Además, éste es el primer inconveniente mecánico que sufrí en toda la temporada. Lo acepto, son cosas que pueden suceder en las carreras de autos, y están dentro de las posibilidades, las de detenerse o retrasarse. Lo que pude razonar con rapidez fue qué hacer...

Pensé en ingresar en boxes, pero el problema no podía resolverse inmediatamente, por lo que decidí continuar en carrera pese a los riesgos de conducir un vehículo en no muy buenas condiciones... Continué con la finalidad de sumar puntos y tratar de definir el título, ya que la competencia recién empezaba y faltaban muchas cosas por suceder. Pude llegar, a pesar de todo, y sin depistarme muy feo sin golpear el auto. De la carrera en sí destaco el trabajo de **Ernesto Bessone** y toda la categoría lamenta lo que le pasó. "Tito" había hecho todo bien y el inconveniente que tuvo, pese a no ser grave, le privó de un triunfo que prácticamente era suyo. Otra labor importante fue la de **Silvio Oltra**. Si bien su auto no estaba tan bien como el de Bessone, pudo pelear la punta.

La de Paraná fue una carrera emocionante por todas las situaciones que hubo, con picos de interés como el abandono de "Yoyo", el trompo de Silvio al final y la remontada de "Cocho" con su **Regatta**, que llegó al epílogo con un auto contundente, que no creo que estuviera para ganar pero anduvo con buen ritmo; había realizado una buena puesta a punto y también fue "ayudado" por los hechos.

Quisiera felicitar a la gente de Paraná por las condiciones en las que presentaron el autódromo. Estuvieron listas todas las mejoras solicitadas y nos comentaron que harían más aún para el año próximo. Con el esfuerzo realizado y con lo que seguramente harán, me animo a decir que la fecha del '91 sería prácticamente un hecho.

Con respecto al tema de la próxima competencia del T.C. 2000, surgió en determinado momento la opción de Las Parejas... Aclaro que desde hace tiempo, la gente de la categoría sabía que la fecha posterior a Paraná era la de **Balcarce** pero, no se sabe cómo, surgió lo de Las Parejas, lugar impuesto por alguien que no pertenece ni a la C.D.A. ni a la A.P.T.C. 2000. Como consecuencia, se armó un revuelo por todos conocido, pero después de dos semanas, tanto la A.P.T.C. 2000 como la C.D.A. confirmaron la realización de Balcarce. Quisiera destacar la buena voluntad puesta de manifiesto por las partes y por el Dr. **Horacio Rivarola**, Presidente de la C.D.A. que facilitó las cosas y permitió que hubiera una resolución clara y concreta.

Quien intento ubicar a Las Parejas, sabe positivamente que un circuito como ése no se adapta al presente de la categoría, que ofrece un parque de 35 autos en la línea de largada. Este autódromo hace mucho que no recibe mejoras, y como algunos más del país, ha sido superado por la evolución del automovilismo. Otros clubes y autódromos han mejorado reinvertiendo las ganancias obtenidas con las competencias. A ellos, la A.P.T.C. 2000 está comprometida y decidida a apoyar y respaldarlos. En relación con mi equipo, hemos conversado de la carrera de Paraná y comenzamos a hacer los planes para Balcarce, pensando cómo vamos a hacer las cosas. En principio, les comento que le doy prioridad a la búsqueda del título por sobre la victoria en la carrera. Hay algo que considero fundamental: largar lo más adelante posible. Creo que habrá una dura lucha entre "Cocho" y Maldonado por el segundo puesto en el Campeonato. Considero importante además que tanto Fiat como Volkswagen estén peleando por la punta, junto a Renault.

Hay así tres marcas distintas, sin olvidarnos de Ford, que va por el segundo triunfo del año con cuatro autos potencialmente ganadores (los de Oltra, Bessone, Fineschi y Del Río). Cualquiera de ellos está en condiciones de ganar. Con respecto a mi compañero de equipo, **Angel Guerra**, ira también por la victoria, para tratar de mejorar su ubicación en el Campeonato. En lo que resta del año no trabajará en función de equipo, ya que solamente necesito cinco puntos sobre los cuarenta que hay en juego. Si corre **Gustavo Der Ohanessian**, seguramente también, como Guerra, buscará el triunfo para mejorar en el certamen. Por todo ello, y por las sorpresas que presenta la categoría, estimo que en Balcarce habrá un nivel de competitividad espectacular y emocionante, como acostumbra brindarnos el T.C. 2000 en cada presentación.

1990
2025
Juan M. Traverso

Heriberto Pronello y quizás algunos miembros de la Comisión Interfábricas. Entre ellos pulirían y definirían el proyecto de reglamento técnico ya elevado por la A.P.T.C. 2000 y luego revisado y aclarado por la Técnica nacional. Esta reunión aparece como clave, más allá de los posibles desacuerdos de **Renault** en cuanto al peso, y de **Volkswagen** por la decisión de sentar el precedente de igual peso y cilindrada para todos a partir de 1992. De no haber acuerdo total en dicha reunión, la Subcomisión Técnica del A.C.A. estaba dispuesta a presentar dicho reglamento para su aprobación en la reunión de la Mesa de la C.D.A., que el ente rector realizará el martes 27 del corriente; en ese caso aplicaría su propio criterio para los ítems en que las fábricas y los representantes de la A.P.T.C. 2000 no lograrán acuerdo. Esperemos que sí lo obtengan y que no los intereses sectoriales sobre los de la categoría.

SUSPENSION PARA SOLMI

Al comprobarse que en la pasada competencia de Paraná de la F.R.E., el Campeón **Sergio Solmi** corrió sin la brida reglamentaria en su carburador, la C.D.A. le aplicó una suspensión provisional de 30 días. Cabe recordar que, en la mencionada competencia, Solmi había abandonado pero ello no fue impedimento para que los técnicos del ente fiscalizador revisaran su auto, situación que luego derivaría en la mencionada medida contra el piloto de San Pedro. Se giró el informe a la subcomisión de Penalidades, que emitirá el co-

rrespondiente dictamen.

RECORRIDO DORADO

Días pasados, la **Sociedad de Distribuidores de Diarios, Revistas y Afines** hizo entrega de sus premios "Recorrido Dorado" en el marco de la celebración del 45º Aniversario de esa entidad. El acto, cuyo maestro de Ceremonias fue Antonio Garizo tuvo lugar en el salón que la S.D.D.R.A. posee en la Avenida Belgrano 1732 de esta capital, y luego de un lunch se hizo entrega de los codiciados galardones. Los premiados fueron los siguientes: Deporte, **Daniel Scioli**; Periodismo, **Roberto Di Sandro**; Plástica, **Juan Carlos Benítez**; Música, **Juan Carlos Copes**; Letras, **Roberto Tálice**; Ciencia, **Eduardo J. Quel**; por el "Mes de las Letras", **Diario La Nación** y por el "Mes de Música en la Ciudad", **Diario Clarín**. Muy bien.

TURISMO Y EL C.A.P. INTERCAMBIAN

Las categorías **Turismo** y del **Club Argentino de Pilotos** intercambiaron las fechas que originalmente poseían para cerrar sus respectivos campeonatos. Por lo tanto, los Nissan y Datsun adelantarán la clausura para el **2 de diciembre**, en tanto los "turistas" postergarán hasta el **16** del mismo mes la última carrera de su temporada. Lo que todavía no quedó establecido definitivamente en ninguno de los casos son los escenarios, desconociéndose hasta el

momento el del C.A.P., en tanto para Turismo existen buenas posibilidades de que el "Oscar Cabalén" de Córdoba reemplace la original sede que tenía Rafaela.

CONSCRIPCION DE SOCIOS

El pasado 15 de noviembre, fue presentada estupendamente en el **Automóvil Club Argentino** una nueva campaña de conscripción de socios **sin cuota de ingreso**. La misma, que se extenderá hasta el **28 de febrero** del año próximo, permite asociarse a la institución utilizando sus servicios desde el momento mismo de la afiliación.

A las ya conocidas prestaciones de auxilio, servicio mecánico, seguro, turismo y documentación internacional, se agregan otras nuevas. Existen convenios firmados con centros médicos, que brindan una amplia cobertura en salud. Además, se puede utilizar el servicio de correspondencia privado "OCA postal", el banco de datos ACAMática, y muy pronto se incluirá el servicio de telefax en distintas dependencias del país.

Los interesados pueden asociarse en la sede central, Av. del Libertador 1850, P.B., en todas las dependencias del interior del país y en el stand del Salón del Automóvil, pudiendo abonar en efectivo, cheque o tarjeta de crédito la operación. Para mayores informes, comunicarse con los teléfonos (01) 802-9522/3074, 801-1109/0197, de 10 a 17.30 horas.



EL MUNDIAL DE OFFSHORE EN LA COSTANERA

Con vistas al Campeonato Mundial de la Clase III, 2 litros, que dará comienzo el 27 del corriente en aguas de la Costanera Norte, el "Marlboro Offshore Team" presentó a sus pilotos **Alan Taylor, Oscar Rodríguez, José Díaz Rodríguez y Miguel Ucciani**. **Dennis Taylor**, ex Campeón Mundial de la especialidad, se desempeñará como Director General del equipo. La segunda regata se disputará el 29 y la tercera el 1º de diciembre. Intervendrán más de treinta lanchas.

¡QUE FIAT UNO, EDGARDO!

Hay veces en que la profesión de periodista nos gratifica especialmente. En nuestra cobertura de la carrera de T.C. 2000, F.2 N y F.R.E. disputada en el "Oscar Cabalén" de Córdoba, vivimos una de esas gratificaciones. El "culpable" fue el constructor **Edgardo Fernández**, quien tuvo (vaya a saber cómo le funcionaron en ese momento las "neuronas de la inconciencia") la ocurrencia de ofrecernos un **Fiat Uno ef**.

El mismo que, partiendo de la base original del modelo italiano, modifica Edgardo y comercializa **Daniel Carbone Caballero**, los socios en una aventura realmente alucinante. El vehículo que fuera presentado a la prensa y al público el 20 de diciembre del año pasado no muestra, por lo menos externamente, más variables que la de un "kit" común de los autos a los cuales se le quiere mejorar la imagen y la performance: spoiler delantero de generosas dimensiones y envolvente, pasarruedas agrandados para permitir la ubicación de un neumático de mayor dimensión, paragolpes trasero más grande y alerón de buen tamaño ubicado sobre la luneta trasera en forma totalmente horizontal, lo que quizá sea el detalle estético que llame más la atención. Peor más allá de todo esto, si bien es importante por el aspecto aerodinámico y,

en mucho, la performance del vehículo, la "verdad" está en las entrañas... En el motor tipo 1.6 realizado por **Balestrini-Nicotera** con cambio de leva, válvulas y conductos de admisión y escape agrandados, y algunos "chiches" más. En las suspensiones de ambos trenes, totalmente radiseñadas, en los frenos realizados por GB en las trochas ensanchadas, en la modificación de Ackerman de la dirección.

En la rigidez de los grupos resorte-amortiguador, en la relación de dirección muy directa todo lo que le convierte en un verdadero "autito de carrera para andar por la calle". Claro que la performance sacrifica confort... pero vale la pena. "Juano" Fernández, Alberto Falcón y Néstor Carbia (en la foto, con el ef en el acceso a Docta), disfrutamos así del placer de manejar uno de los mejores autos que pasaron por nuestras manos. Un vehículo que realmente hace todo bien. Lo único que no permite es que el conductor sea brusco con él en las maniobras. Cifrándose a esa línea, es todo un espectáculo. Habiendo E. Fernández y Caballero vuelto a "arriesgarse", nuestro equipo especializado le hará una prueba mucho más amplia en el futuro inmediato de la cual pronto habrá noticias.



TransCard

74220018

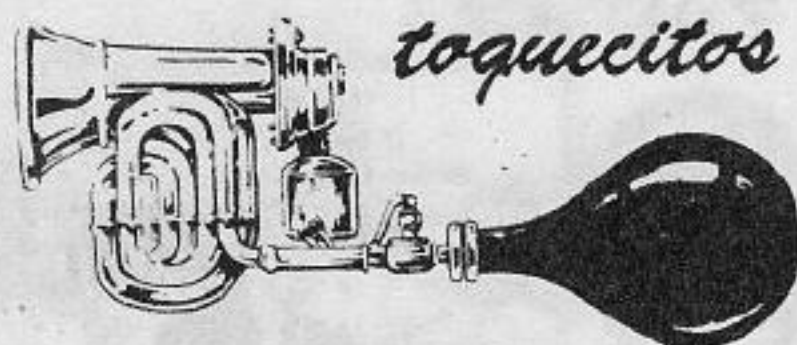
VTA 07/99

EMPRESA ATLANTICA

OSVALDO PEREZ

TransCard

seguridad en transacciones.



NOVEDADES DE LA A.P.T.C.

el próximo

fin de semana

RUGE LA SIERRA

Al pie de la sierra "La Barrosa", en los alrededores de la ciudad de Balcarce, llegarán los protagonistas de Turismo Competición 2000 y Fórmula Dos Nacional, para disputar su décimotercera y décima presentaciones del año, respectivamente.

Como es habitual, el Auto Moto Club Balcarce será el responsable de la organización de estas jornadas, y para ello dispondrá su circuito —del Autódromo "Juan Manuel Fangio"— de 4.592,40 km de perímetro, a partir del viernes próximo. Ese día será destinado íntegramente a los entrenamientos de ambas categorías, que se realizarán entre las 12 y 18:15 horas, y serán tres tandas de treinta minutos en cada caso.

El sábado, luego del tradicional último entrenamiento del T.C. 2000 (12 a 12:30 horas), comenzarán las pruebas clasificatorias que culminarán a las 17:30 horas. Cada categoría dispondrá de dos sesiones de clasificación de 30 minutos de duración.

Para la jornada dominical, se utilizará el siguiente cronograma: 9 a 9:30, Pruebas Libres F.2; 9:45 a 10:15, Pruebas Libres T.C. 2000; 10:45, carrera Fórmula Dos Nacional (14 vueltas), y 12 horas, carrera Turismo Competición 2000 (22 giros). La televisación de estas competencias será responsabilidad del equipo **Campeones** a través de ATC, de 11 a 14 horas.

RECORDS A BATIR

TURISMO COMPETICION 2000

Pruebas de clasificación: "Cocho López" (Renault F.), 1m47s631/1000 a 153,591 km/h. (1988)

Final: Guerra (Renault F.) a 149,313 km/h. (1988)

FORMULA DOS NACIONAL

Pruebas de clasificación: G. Massei (Berta-VW), 1m40s446/1000 a 164,577 km/h. (1988)

Final: G. Massei (Berta-VW) a 170,515 km/h. (1988)

Récord de vuelta: G. Massei (Berta-VW), 1m40s710/1000 a 164,146 km/h. (1988)

La Asociación Propietarios Turismo Competición 2000 decidió enviar una nota al Club de Volantes Entrerriños felicitándolo por el estado general del autódromo, al cumplimiento del cronograma de actividades y las facilidades técnicas y humanas puestas al servicio del periodismo durante la carrera recientemente efectuada en Paraná. Asimismo en el plano económico, destacó que cada piloto participante percibió la cantidad de doce millones de australes como premio de partida, monto que en los casos de Rubén Luis Di Palma, Ernesto Rodríguez y Carlos Crocco se vio incrementado en cinco, tres y dos millones de australes respectivamente, por ser los tres pilotos no oficiales mejor clasificados.

Por otra parte se giró a la CDA una nota ampliatoria de la presentada al Comisario Deportivo en Paraná, autorizando con carácter de ensayo experimental la utilización del spoiler en la medida del modelo GTA de Renault en el Renault 18 berlina, en las dos últimas carreras de la temporada. A su vez y ya en función

de 1991, se decidió cursar a todos los clubes que habitualmente organizan competencias de TC 2000, una nota invitándolos a presentar antes del 5 de diciembre las fechas en las cuales tendrán interés en realizar sus carreras durante el año venidero.

Asimismo se confirmó que desde Paraná, todos los participantes de la carrera tienen garantizada la provisión de un juego de neumáticos de competición o su equivalente en efectivo, fijado en 260 dólares, y que también desde la jornada entrerriana rige una multa de 500 dólares para aquellos pilotos o equipos que no respeten el ordenamiento establecido en la distribución de boxes y para el cual se tienen en cuenta, entre otras cosas, la conformación de los equipos y su continuidad de presencias en el campeonato.

Finalmente, fue designado socio honorario el señor Carlos Akei, en su carácter de ex presidente de la Asociación Propietarios Turismo Competición 2000.

CARLOS MARINCOVICH

ESCRIBE PARA CORSA

Los que suponían que no tendría un gran interés la carrera de F1. en Adelaida, Australia, por estar definido el Campeonato, se equivocaban...

Yo vi una carrera espectacular, sumamente interesante, donde sus protagonistas mostraron definitivamente su carácter, sus motivaciones, su garra, mucho más allá de las condiciones de piloto y talento que tiene cada uno de ellos.

Analizando a cada uno de los de punta, esta carrera en Adelaida me terminó de convencer, sobre la permanente motivación de Ayrton Senna por ganar, por ir siempre al frente. Ganador ya del Campeonato, o no, él no especula nada, sale a dar todo lo que tiene de sí, en cada presentación, aun con sus errores, que también comete...

Alain Prost más pensante, pone todo el bagaje de su tremenda experiencia. Y en Adelaida, paso casi inadvertido a pesar de su tercer puesto final. No tenía, aparentemente, auto para pelear la punta. El Campeonato ya estaba perdido, y entonces ¿A qué arriesgar...

A contraposición de lo anterior, Nigel Mansell puso toda su garra, toda su impetuosidad, en su última carrera con Ferrari, llevando el auto como podía... No es fino. Desgastó las cubiertas más que nadie y fue el único que paró a recambiarlas. Con este caucho fresco encaró una arremetida, que lo llevó a pelearle a Nelson Piquet, puntero, los últimos giros de la competencia, llegando a una instancia agónica en circunstancias en que Piquet, al pasar a un Brabham rezagado, justo antes de una curva, se abrió hacia la izquierda para tomar el radio de giro adecuado (hacia la derecha) y Mansell vio la posibilidad de meterse por dentro y casi lo engancha... lo que de haber ocurrido, le habría frustrado al carioca el triunfo, tan elaborado y merecido, que consiguió este tricampeón mundial.

Esto demuestra, a mi criterio, que son varios los pilotos que cuando se les abre una mínima posibilidad de sobrepaso, tratan de aprovecharla aún a riesgo de echarlo todo a perder.

Por el lado de Piquet, brillante ganador de las últimas dos carreras. De él se decía, tiempo atrás, que ya estaba de vuelta y debía dejar la Fórmula 1... Dio este año una demostración cabal de que cuando hay auto competitivo, aparece el piloto. Después

UN BROCHE DE ORO

de estar en varias oportunidades entre las cinco primeros, esta última carrera y fundamentalmente en las últimas vueltas, cuando lo presionaba Mansell, dio cátedra de manejo aguantándolo con maestría y fineza, mostrando que por cosas de la vida uno puede perder motivación pero nunca la calidad de un campeón.

Gerhard Berger es un buen piloto, pero esperábamos mucho más de él. No estuvo a la altura de los mejores, aún les falta... Aguardaremos a un nuevo examen de 1991.

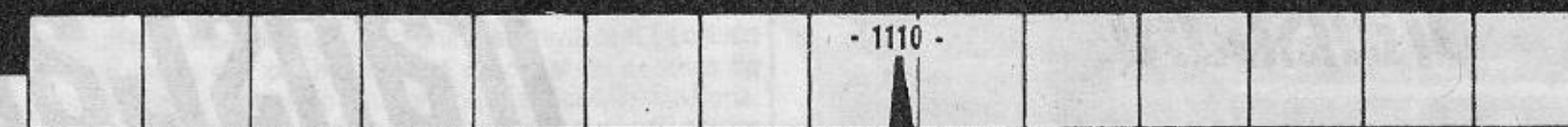
Muy buenos, correctos, son también Boutsen, Patrese y el recientemente accidentado Nannini, quienes sobre los Benetton y Williams han podido terciar en la lucha por los primeros lugares, merced a lo que sus autos les permitían. Incluso, ganando alguna carrera...

Por último, quien mejor ha impresionado de los nuevos pilotos es, sin duda, Jean Alesi, quien con el Tyrrell que, suponemos, no tenía el potencial de los equipos antes mencionados, tuvo actuaciones que lo catapultaron rápidamente a ser piloto de Ferrari para 1991, algo que habla bien a las claras de la confianza depositada en él.

La Fórmula 1 nos brindó un año espectacular, donde tanto el aspecto técnico como el deportivo se conjugaron de una manera casi inmejorable, a tal punto de habernos quedado con las ganas de ver una definición mano a mano, que le hubiera dado más mérito a cualquiera de los dos que se consagrara campeón.

1991 pinta hasta ahora, como para alquilar balcones. Hasta la próxima.

En RADIO ARGENTINA - en el 1110 del dial -



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

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

ESTO ES AUTOMOVILISMO

LUNES A VIERNES DE 21 A 21.30 HS.

DIRECCION: CARLOS MARINCOVICH



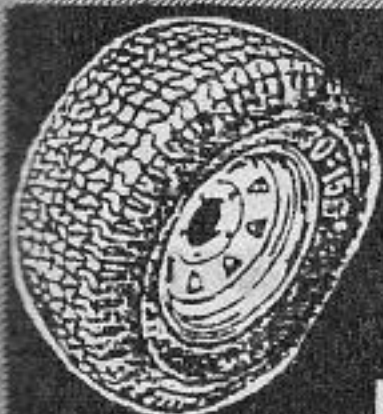
FIATVE S.A.



• DISPONEMOS TAMBIEN
DE TECHOS CORREDIZOS
PARA TODOS LOS MODELOS

PRIMER CENTRO DE STYLING
DEL
AUTOMOTOR

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



LLANTAS PROTTTO

• ORIGINALES • DEPORTIVAS Y
CAMIONES

NO PAGUE DE MAS

TARJETAS EL MEJOR PRECIO DE TODO
EL PAIS LO ENCONTRARA EN:

NEW YORK RUEDAS

NEUMATICOS TODO TERRENO 'INFERNAL' PARA JEEP Y PICK-UP

UTILICE EL PLAN CANJE ENVIOS A TODO EL PAIS

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

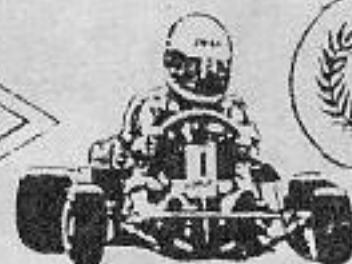
GEM CAR SAL
DIESEL TURBO

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

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

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

DRAP KART



- CHASIS MOTORES Y CUBIERTAS
- REPUESTOS Y ACCESORIOS
- NACIONALES e IMPORTADOS
- BRUÑIDORES Y PIEDRAS SUNNEN
- GARANTIA TOTAL

AROS WISECO • BUJIAS

BAHIA BLANCA 3580.
SAN ANDRES (cp.1657)
Bs.As. Argentina
TEL. 767-0862.



BOMBAS DE NAFTA

- Diafragmas. Conjuntos de Reparaciones para Bombas de Combustible

REPUESTOS

PARA CARBURADORES

- Despleces. Conjuntos de Reparaciones

- Aptos para Alconafra

Todas las marcas. Envios al Interior

Fábrica:

Fray Mamerto Esquiú 4983

Te. 750-0588 (1678) CASEROS

**ALBERTO J.
DAPORTA**

ESPECIALISTA EN
AMORTIGUADORES



GAS

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

• Turismo Carretera • TC 2000 • Rally

• TC Bonaerense • Stock Car
NACIONALES e IMPORTADOS •

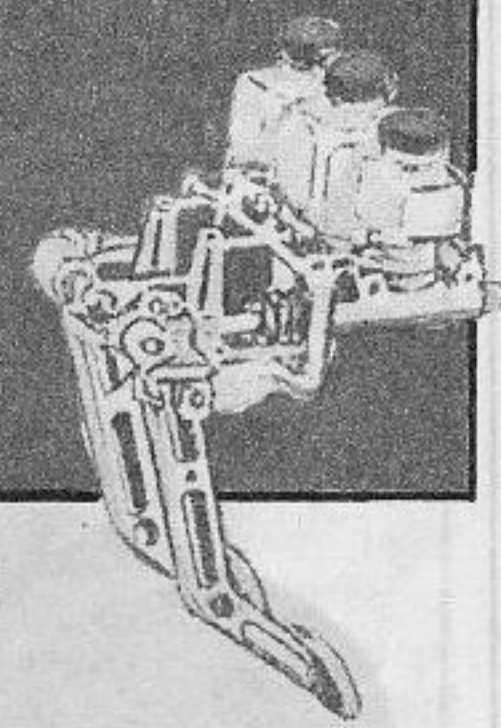
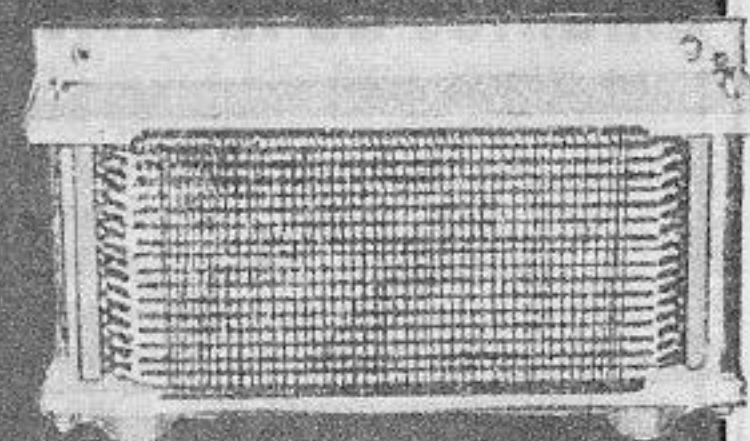
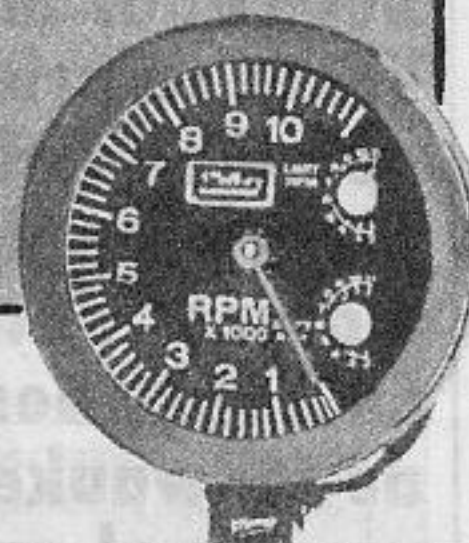
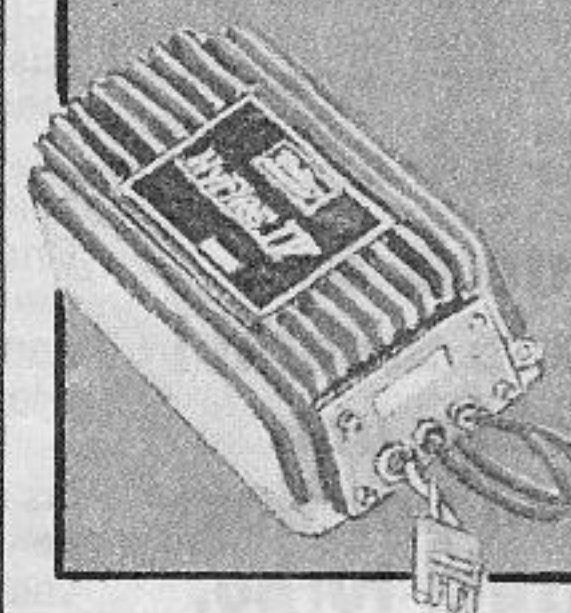
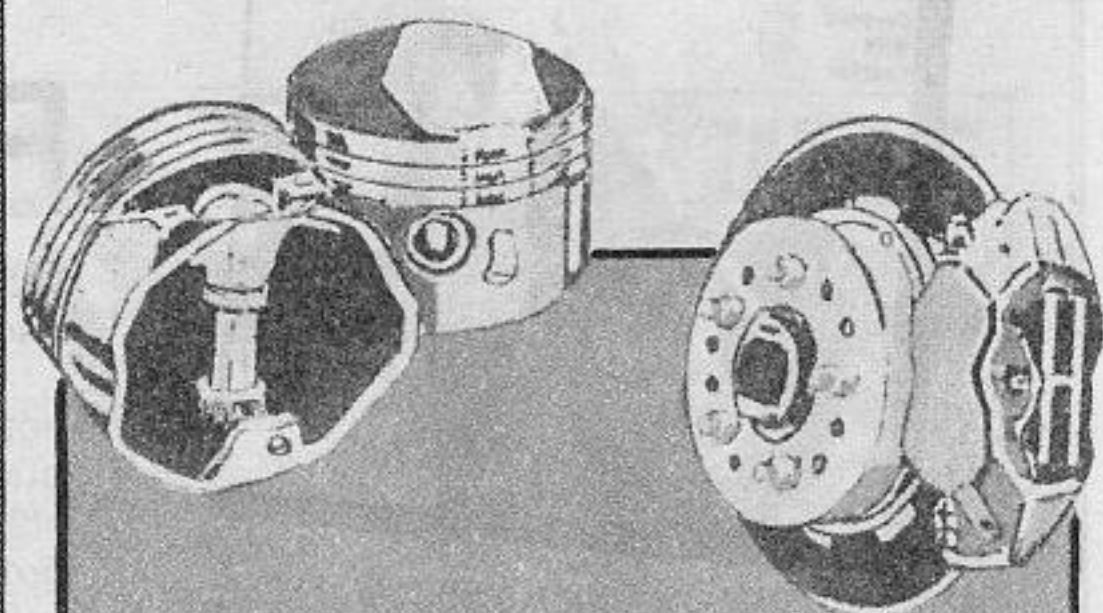
Avda. Libertador 2184/88

(1646)

SAN FERNANDO Tel.: 744-6939

Ferrea
RACING COMPONENTS

Alta Tecnologia Europea y Americana



DOBLAS 892

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

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

records



por Héctor Cademartori (desde los EE.UU.)

Doce años mantuvo Don Vesco su primado mundial de velocidad sobre una moto propulsada por dos motores Kawasaki turbo. En 1990, dos bicilíndricos de Milwaukee lo superaron, gracias al apoyo de 10.000 amantes de la actividad

SOBRE LAS SALINAS DE ESTE LAGO SALADO "EASY RIDERS AND THE AMERICAN BIKERS"

¡A 518,43 KM

Bonneville. No se necesita ser un aficionado a los records de velocidad para identificar inmediatamente este nombre con las famosas tierras cubiertas de sal que han dado marco a toda una leyenda de nombres, máquinas y velocidades de ciencia ficción.

Cada año la comunidad automovilística y motociclista dedicada a esta especialidad se reúne en las salinas del estado de Utah para intentar quebrar las marcas existentes y, de esta forma, las más variadas combinaciones de dos y cuatro ruedas tienen la oportunidad de escribir sus nombres en los libros de historia, o, por menos, de la historia de Bonneville.

Los engendros más insólitos se agrupan en numerosas categorías y, básicamente, cualquier Cristo que se presente con una cosa con dos ruedas, un motor y un número pintado en alguna parte, tiene la oportunidad de romperse el alma a la velocidad que se le dé la realísima gana.

Siempre pensé que una de las razones por las que se compite en Bonneville no es la conveniencia del piso y la disponibilidad de una vasta extensión de tierra vacía, sino porque al hacerlo allí no hay peligro que estos enloquecidos le peguen a nada en los tantos accidentes que ocurren.

Además, si la cosa termina mal de verdad, lo único que hay que hacer es tapar a la víctima (o lo que quede de ella) con un poquito de sal, juntar en una bolsita de supermercado los restos del vehículo y tirarlos a un tacho de basura.

Entre las tantas categorías que se disputan los records, el más codiciado tanto para los aparatos de dos como para los de cuatro ruedas, es el **Récord Absoluto de Velocidad**, así con mayúsculas.

Los más aerodinámicos siluros han desfilado en estas ancianas salinas desde su primera edición allá por el año 14, bien a principios de siglo.

En rigor de verdad el International Speedway

se compone de dos pistas, un óvalo que se utiliza para records de "endurance" o velocidad en circuito cerrado, y la pista recta de 17 kilómetros de largo.

Lo que diferencia a este lago seco de otros es que su superficie, en lugar de estar compuesta de sal y tierra, solamente tiene sal, muy compactada, que resiste perfectamente las exigencias de los bólidos lanzados.

De todas maneras cumplimos en avisarle que si usted tiene la intención de batir un récord deberá hacerlo en verano u otoño. Ni se le ocurra aparecer con su "racer" en invierno o primavera porque además de que no quedan ni los perros (menos aún alguna autoridad para dar validez a su récord), el lago en cuestión está bajo agua. Después no diga que nadie le avisó...

HARLEY DESTRONA A KAWASAKI

En 1978 el renombrado recordman **Don Vesco** llevó a su siluro propulsado por mecánica Kawasaki a una velocidad promedio de ambas corridas de más de 512 km/h (318,598 mph) y desde entonces nadie había podido mejorar esa marca, incluyendo intentos de quienes, doce años más tarde, se alzarían con la victoria.

El pintoresco dueño/editor de Paisano Publications, **Joe Teresi**, decidió esta vez participar con una moto que llevaría los colores de su popular publicación **Easy Riders**, absolutamente orientada hacia los amantes de las Harley Davidson y su estilo de vida.

Easy Riders apeló a sus lectores (más de 400.000 cada mes) y juntó suscripciones haciéndolos participar del evento. Más de 10.000 respuestas positivas fue el resultado y sus nombres se escribieron en los laterales del bólido inmortalizando a los que habían colaborado en la empresa.

Así entonces quedó oficialmente bautizado como "Easy Riders and the American Bikers" un aparato que responde a las familiares líneas



N UTAH, EE.UU., DOS MOTORES HARLEY DAVIDSON IMPULSARON AL

H Y EN DOS RUEDAS!

dictadas por las leyes del "coeficiente de drag", con unos siete metros de largo total y un poco más de cuatro de distancia entre ejes.

Técnicamente hablando, un chasis reticulado de caños de acero que aloja dos (de acuerdo con las reglas de la competencia) motores Harley Davidson muy modificados, (de más está decirlo), por el encargado de la ingeniería del proyecto y jefe de equipo **Keith Ruxton**, de ahí la denominación utilizada en las gacetillas de prensa que se refieren a "motores Ruxton-Harley Davidson". Nativo de California, Ruxton ha participado en innumerables proyectos relacionados con el tema desde comienzos de la década del '60.

La cilindrada total, de acuerdo también con el reglamento, era de 3.000 cm³ y el bueno de Ruxton alimentó a los bicilíndricos de Milwaukee mediante un sistema de inyección Hillborn que emplea nitrometano al 90%, les puso una caja de tres marchas Muncie M22 y calculó la velocidad final cerca de los 500 km/h, claro, total no era el que se iba a subir...

El piloto sería **Dave Campos**, de Albuquerque, Nuevo México, hombre acostumbrado a ir de prisa y quien ha participado en carreras de motos por veinte años obteniendo numerosos records de velocidad. Desde 1974 pasó a integrar el prestigioso "Club de las 200 Millas por Hora" registrando una pasada a más de 231 en una Harley, convirtiéndose en uno de los 13 pilotos que han superado esa marca hasta el momento, y uno de los dos que han "viajado" a más de 300 mph.

Las cosas no empezaron bien para el equipo ya que en uno de los primeros intentos se reventó la goma delantera y Campos perdió el control a unos 450 km/h. Unas cuantas vueltas más tarde el bólido se detuvo mostrando serios daños en su carenado.

El resto del equipo trabajó frenéticamente para devolverlo a su forma original utilizando

GUIA BASICA DE BONNEVILLE

Motocicletas: Distancia entre ejes ilimitada y el vehículo debe dejar una sola marca de neumáticos para ser considerado moto. La potencia debe ser transmitida a la rueda trasera únicamente y la dirección sólo a través de la delantera.

Seguridad: Una jaula antivuelco debe rodear completamente al piloto y se requiere cinturón de seguridad de cinco puntos. Además, se requieren retenes desde las muñecas al arnés principal. El cockpit debe estar equipado con conductos de aire fresco o bien equipo de oxígeno para el conductor.

Debe haber por lo menos una separación o parailama entre el piloto y el compartimiento del motor y combustible.

Todos los controles que pasan a través de esta separación deben hacerlo de la línea media hacia arriba para evitar la posibilidad de que una pérdida de combustible penetre en el cockpit.

Una paracaídas es obligatorio en todos los bólidos y en caso de que sean capaces de superar las 250 mph deberán tener dos; uno para alta velocidad y otro para baja velocidad. El mecanismo del paracaídas deberá estar montado de forma tal que pueda activarse sin soltar las manos del manubrio.

Motores: se puede competir con cualquier combinación de plantas motrices aunque deben ser dos como máximo. Cilindrada máxima: 3.000 cm³.

Combustible: los aprobados son: Nitróxido, Nitrometano y gasolina.

Neumáticos: se podrán utilizar neumáticos que de acuerdo con el fabricante sean capaces de soportar la velocidad estimada de la categoría. Para más de 200 mph los neumáticos deberán ser certificados por el fabricante acerca de sus límites de velocidad máxima y presiones de inflado.

Clasificación: Para clasificar para un intento de récord, el vehículo deberá superar el récord existente en por lo menos 0.001 mph. El número de corridas de clasificación es ilimitado. Todas ellas son cronometradas en el primer cuarto de la tercera milla o, a opción del piloto, de la tercera milla completa. Siluros que excedan las 175 mph. (280 km/h) en el primer cuarto de la tercera milla serán cronometrados por cinco millas.

Records: se establecen de acuerdo con el promedio de dos corridas en sentido contrario sobre la misma milla. Los siluros serán cronometrados durante tres millas y el piloto puede elegir las tres millas en las cuales su velocidad será calculada. Una vez que el vehículo comienza la corrida, cualquier interrupción, pérdida de potencia, u obviamente accidente, dará por terminado el intento.

carteles de chapa de cercanas publicidades para rehacer la carrocería. Campos, vale la pena comentar, emergió de los restos y lo primero que preguntó a un grupo de filmación que se acercó a socorrerlo fue: "¿Hicieron una buena toma del accidente?".

Dos semanas después el "Easy Riders and the American Bikers" estuvo listo para volver a salir y Campos, desafiando su cumpleaños número 49, también.

Como dicen, "el resto es historia", y el récord de 318,598 mph de Vesco voló en pedazos: la

nueva marca es de 322,150 mph, lo que en castellano son 518,43 km/h!!!

Detrás de él hay más que una conquista. Está la filosofía de los seguidores de la última marca americana, acérrimos defensores del "Made in USA", que deben soportar estoicamente la invasión de los productos de Oriente.

Es ésta, para ellos, una forma de revancha, una forma de mantener frescos unos laureles que se niegan a marchitarse.

Para ellos es "the Motor Company", para el resto "Harley-Davidson".



el constructor y el hombre

HERIBERTO MARUZZA, PIONERO EN LA UTILIZACION DE MATERIALES COMPUESTOS

ARTESANO DEL MAÑANA



Por Eladio A. Falcón y Alberto Juárez

Cuando en 1980 la escudería McLaren le encargó a la fábrica aeroespacial Hércules la construcción de un chasis monocasco en fibra de carbono, pareció más un delirio técnico que una idea de avanzada, como finalmente lo fue.

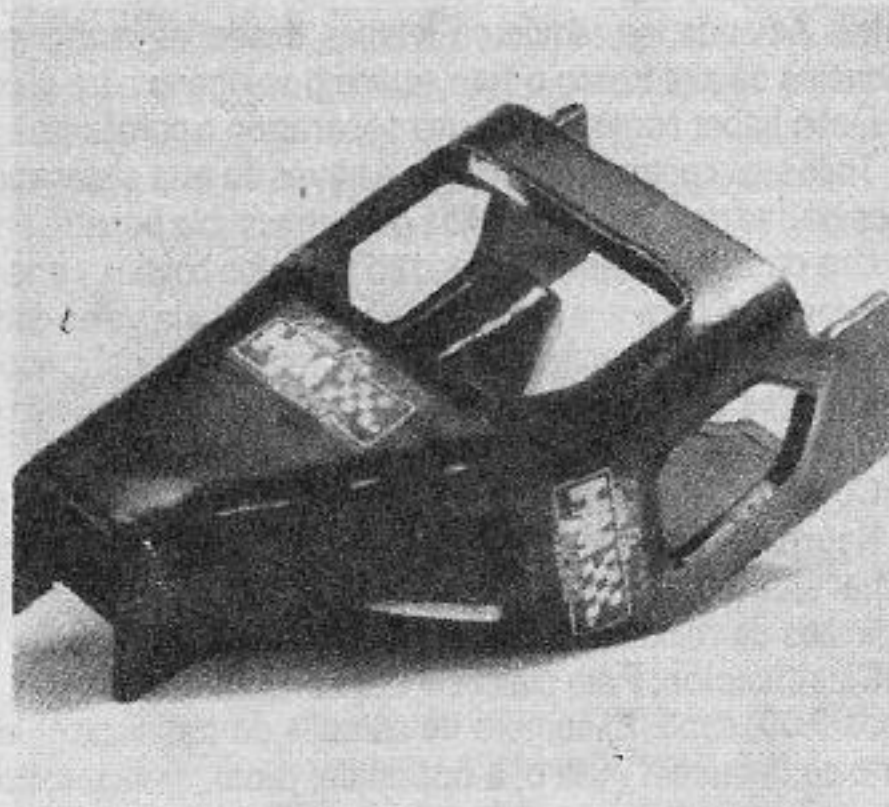
Por aquellos tiempos, algunos flojos de palabra y escritura, se animaron a arriesgar un crítica severa, relacionando la fibra de carbono con el carbono de los combustibles, y preanunciaron un latente peligro de inflamación.

En la actualidad, la fibra de carbono es un material que por razones de costos, no es de aplicación general, aunque se utiliza en la aeronáutica, la medicina y, entre otros, en el tema que nos ocupa: la construcción de piezas para automóviles de competición, en las cuales, la relación peso-resistencia adquiere fundamental importancia. Las cualidades de los materiales compuestos son la respuesta adecuada a esta alternativa: obtener mayor resistencia con el menor peso posible.

No es fácil trabajar los materiales compuestos. Además de los imprescindibles conocimientos técnicos que se deben tener —y que únicamente se consiguen a través de largos años de experiencia en el trabajo mismo—, es necesario contar con instalaciones específicas, que permiten condiciones de presión, vacío y temperatura constantes para el mejor aprovechamiento de las características salientes de este material.

En nuestro país, los técnicos de FAMA (Fábrica Militar de Aviones) trabajan en este material produciendo piezas para sus aeronaves aunque, dentro del rubro automovilístico, colaboraron con Oreste Berta construyendo las chapas para forrar las estructuras tubulares de sus últimos chasis de Fórmula Tres.

En nuestro país, sólo Heriberto Maruzza está dedicado con exclusividad a esta labor, que le demandó un prolongado tiempo de aprendizaje, en una sociedad de desarrollos aeronáuticos (hoy disuelta) y que le

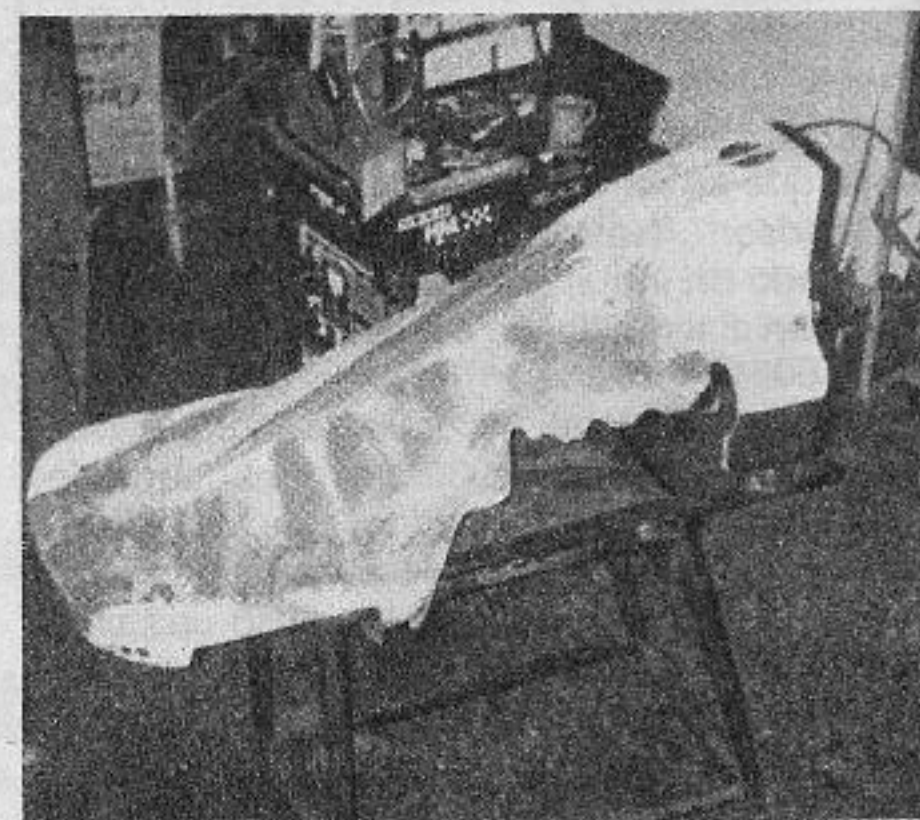


permiten ser el más experimentado especialista en la materia.

Su relación con esta compleja labor comenzó allá por los años '70, y fue de la mano con su pasión por la lectura, especialmente, la relacionada con las aeronaves utilizadas durante la segunda Guerra Mundial. Ya por aquellos tiempos, las aviaciones alemana e inglesa hacían construir partes de sus aviones con papel kraft y resinas fenólicas, lo que les permitía mayor facilidad en las reparaciones.

El afán de Heriberto Maruzza por conocer y aprender la disciplina de trabajo sobre materiales compuestos lo llevó a ingresar, en 1980, en el campo de la aeronáutica, en el cual tuvo la posibilidad de experimentar con estos elementos.

En el taller bonaerense que Maruzza instaló para su tarea, se trabaja sobre diferentes tipos de fibras y sus innumerables combinaciones. Las principales son: cerámicas, de vidrio (no confundir con el fieltro de vidrio, utilizado generalmente en la fabricación de protectores para guardabarros o bien en trompas para automóviles de competición), aramidas (conocida en U.S.A. como Kevlar y en Europa como Twaron) y P.A.N. (Poliacrilonitrilo) de la cual se obtiene, mediante un complejo proceso de carbonización, a 1600 °C la fibra de carbono y a 3000 °C la fibra de grafito.



Estas fibras, son delgados hilos que, agrupados por miles, forman una mecha. De acuerdo con la necesidad que impone la pieza que se construirá, se la utiliza sola o bien combinada con otros materiales, en forma de tejido.

Trabajar con materiales compuestos implica varios pasos previos. En primer lugar, realizar un estudio de materiales sobre las propiedades o requerimientos mecánicos de la pieza a construir, para de ese modo, decidir qué material utilizar y con qué tipo de resina se lo combinará. Posteriormente, se realiza un diseño para determinar la orientación y el tejeo de las fibras. De ello depende la obtención de un mayor o menor grado de resistencia, lo más liviano posible.

Por su parte, la construcción de la pieza deseada con los materiales elegidos, exige la necesidad de construir un molde —realizado con resina epoxi, para que no sufra deformaciones cuando está sometido a temperatura durante el tiempo de curado y post-curado— sobre el cual se trabajará.

El trabajo de Heriberto Maruzza dentro del automovilismo deportivo, le ha redituado numerosas satisfacciones que van, desde el diseño y construcción de sus requeridas butacas de competición hasta la reconstrucción de monocascos fabricados en Europa, como el Dallara de "Alencar Jr." o el Reynard de Afonso Giaffone.



Extrema izquierda: El soporte de la columna de dirección del auto de Maldonado, liviano y resistente. **Izquierda:** El cubre motor del Dallara, que a principios de año conducía Néstor Gurini. La tarea de Maruzza permitió mejorar la performance de varios autos. **Arriba:** Heriberto Maruzza, sobre su mesa de trabajo, con spoilers y una de sus butacas.

Sin lugar a duda, las butacas H&M fueron un éxito rotundo. Actualmente, Maruzza fabrica tres versiones diferentes de ellas. Una construida en vidrio silicio y resina epoxi, pesa seis kilogramos; otro de los modelos —realizado en fibra aramida (kevlar) y carbono— obtiene igual resistencia que la que mencionábamos anteriormente y pesa 2,5 kilos menos. Con similares valores de resistencia, Maruzza produce un tercer modelo, construido en grafito, que reduce el peso a tan sólo 2,6 kilogramos. La construcción de las butacas H&M, responde a exhaustivos estudios de ergonometría y biomecánica y sólo después de dos intensos años de desarrollo se pusieron en venta, una vez que se obtuvo la patente de invención y el modelo industrial otorgado por la Dirección Nacional de Propiedad Industrial.

La creación de Maruzza es la única butaca de construcción monolítica (una sola pieza), cuyo sistema de anclaje forma parte de la estructura y está realizada, casi íntegramente, en forma maciza. Todas ellas son tapizadas e inclusive, puede optarse por hacerla tapizar con tela aramida que es retardante del fuego.

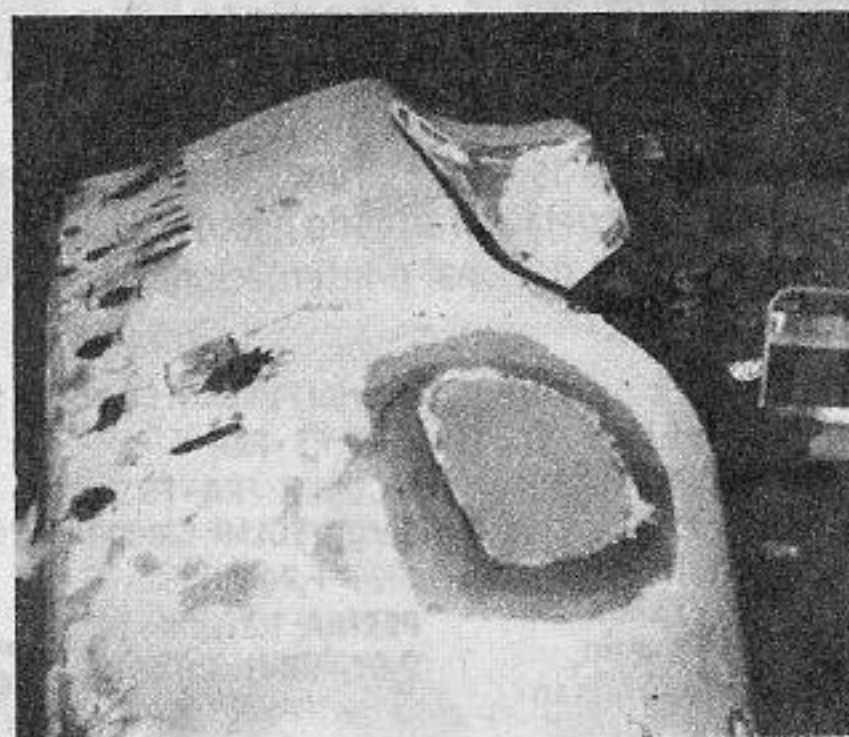
Entre otros trabajos de Maruzza figuran las butacas y tomas dinámicas del equipo oficial Renault (cuando lo dirigía el Ing. Zappegno), el cubremotor de los Dallara,

alerones y aletas para autos de Fórmula Tres, el chapón protector del carter del auto de Gabriel Raies o bien los soportes de las columnas de dirección de los Volkswagen de Guillermo Maldonado y Ernesto Rodríguez.

Como decíamos al principio, la utilización de materiales compuestos ofrece innumerables posibilidades de trabajo, diferentes combinaciones (fibras híbridas) como el carbono y el kevlar permiten producir los más variados productos aerodinámicos o bien, elementos no estructurales (aeroflios). En cambio, la utilización de la fibra de carbono, como único elemento, permite realizar trabajos netamente estructurales debido a su buena propiedad mecánica y su baja densidad. En el caso de los chasis contruidos en fibra de carbono, estos agregan en su estructura el Honeycomb (panal de abejas) de kevlar nomex o distintas aleaciones de aluminio, y ello permite obtener mayor rigidez sin aumentar el peso del chasis.

El futuro y las posibilidades de creación con estas fibras son inimaginables, los planes y proyectos que tiene Heriberto Maruzza —que por ahora no develaremos— así lo demuestran y seguramente, nos permitirán volver sobre el tema y conocer un poco más este apasionante campo de trabajo.

ASI SE RECONSTRUYO UN FORMULA TRES



Como ustedes recordarán, fieles lectores de estas páginas, en la última competencia de la Fórmula Tres Sudamericana realizada en el Autódromo de Buenos Aires, Affonso Giaffone —piloto del equipo INI— se despidió en la zona de la Horquilla, hasta golpear contra un camión estacionado del otro lado del alambrado perimetral.

Como consecuencia del mismo, el monocasco del Reynard —a la altura del cockpit— quedó con un enorme boquete que incluso permitía verle las piernas al piloto, y no porque fueran lindas, al margen de otras roturas en el mismo chasis.

La reconstrucción de este auto, exigió un trabajo arduo y minucioso. En primer lugar, se debió reconstruir la "piel" interior del monocasco —buscando los tejidos sanos— y para ello se debió agrandar el agujero. Posteriormente, se encoló y soldó el sector averiado con papel de aramida (honeycomb) de nomex, mediante un misterioso y no revelado sistema de soldadura, al honeycomb de aluminio que el chasis Reynard trae desde fábrica.

El tercer y último paso, incluyó la reconstrucción de la piel exterior del chasis con seis capas de satén de grafito, para luego reparar otras roturas más pequeñas e inclusive, corregir un defecto de fabricación que tenía el chasis en el borde inferior del piso.

Si no hubiese existido la posibilidad de que Heriberto Maruzza lograra reparar el chasis dañado, seguramente, se tendría que haber enviado el chasis a Inglaterra para su reparación (con el lógico incremento de costos) y probablemente Affonso Giaffone hubiese quedado inactivo durante algún tiempo. Hoy, y a pesar de que Maruzza no cuenta con toda la infraestructura deseada para su labor, su tarea es pionera dentro del automovilismo.

La escuela que forma Campeones



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

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

Roberto GUERRERO: (Colombiano) F.Ford - F3 - F2 - F1 - F.Indy
Victor ROSSO: Campeón FRA - F.2000 - F3 Europ.
E.MANSILLA: Ford - F3 - F.Indy
J.C.GIACHINO: FRA - F3 Sudam.
F.CROCI: FRA - F3 Sudam.
A.BALDINELLI: Turismo Nissan - T.C. 2000

Gabriel FURLAN: Campeón Sudam. 1989 F3 - FRA
N.GURINI: FRA - F3 Sudam.
Sergio SOLMI: Campeón Argentino 1989 F.Renault
PERNIA: Turismo - TC.
D.STAMBUL: Turismo



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

INFORMES por CARTA: Rastreador Fournier 2522. Olivos (1636) Bs.As.



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



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

Calle 14 N° 3829 / 39 (ex Espora 168 / 70)
• VILLA LYNCH (cp. 1672)
SAN MARTIN • TEL. 755-3826 y 753-3229

CONTROLE SUS AMORTIGUADORES EN 5 minutos *Gratis!!*



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



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

CENTRO INTEGRAL DE AMORTIGUACION Y DIRECCION

- SUSPENSION
- DIRECCION
- TREN DELANTERO
- ALINEADO
- BALANCEO



BOMBAS DE FRENO DE RECAMBIO
REACONDICIONADAS
CON CAMISA DE ACERO



TODAS LAS LINEAS
Nacionales e Importadas
Envios al interior

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

NEUMATICOS



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

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

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

AUTOPARTES COMPETICION

de EMILIO TETELBAUN

REPUESTOS DE COMPETICION NAC. e IMP.
TODAS LAS CATEGORIAS

REPRESENTANTE
EN ARGENTINA DE:



RIO DE JANEIRO 47 • 1º "A" • Tel. 903-4468 (1405) CAPITAL

CALCOMANIAS

Cal-Pla
SERVICIO DE PUBLICIDAD
INTEGRAL

CALCOMANIAS • DISPLAYS
PUNTOS DE VENTA
TERMOFORMADO
ALMANAQUES • PLANOGRAF

TE: 923-9218/5303

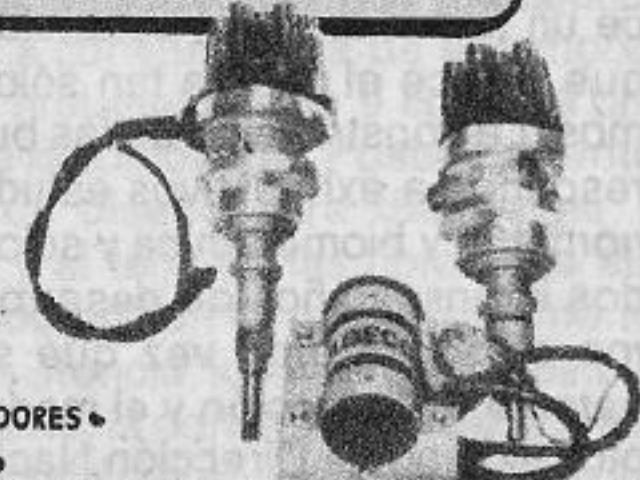
DULBECCO

Distribuidores de Encendido
Platinos y electrónicos

TC - TC 2000 - TURISMO - F. 2
F.RENAULT - STOCK CAR -
SAFARI - TODOS LOS ZONALES.

- CABLES DE BUJIA • BOBINAS
- CUENTAVUELTAS • DISTRIBUIDORES •
- BOMBAS DE NAFTA • BUJIAS •

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



RUEDAS DE COMPETICION



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

- MEJOR DESPLAZAMIENTO
- MAXIMA SEGURIDAD



METALURGICA ESTAMPA S.A.

MURGUIONDO 3883. CAPITAL. TEL. 601-7122

EJES • TRAVESAÑOS • BOMBAS DE AGUA • AMORTIGUACION REINDUSTRIALIZADOS



- R.9-11-21
- R.12
- R.18
- TRAFIC
- GACEL
- CARAT
- SIERRA

SISTEMAS HIDRAULICOS
INDUSTRIALES
SAN MARCO
STD y COMPETICION



- SIERRA
- GACEL - CARAT
- TAUNUS
- R.9-11-21
- TRAFIC

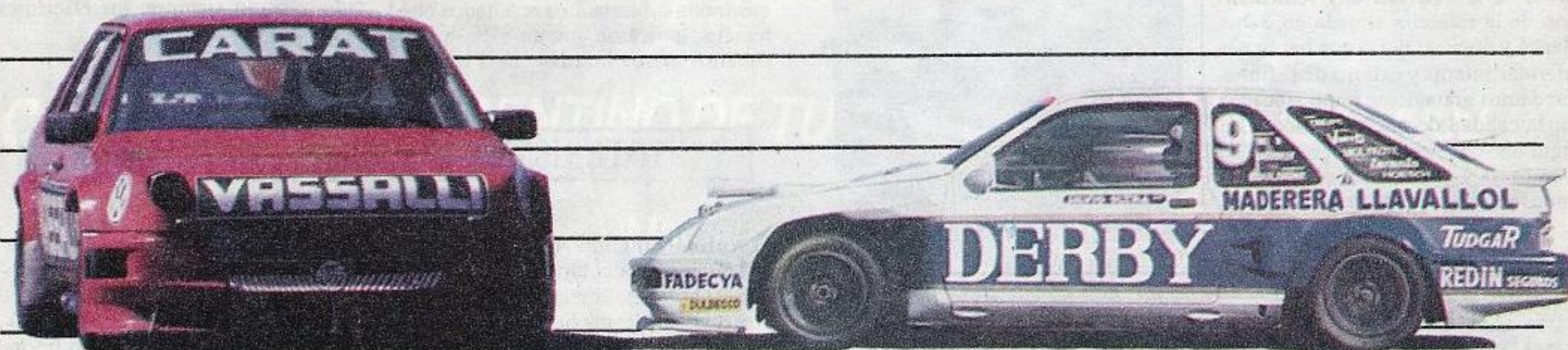
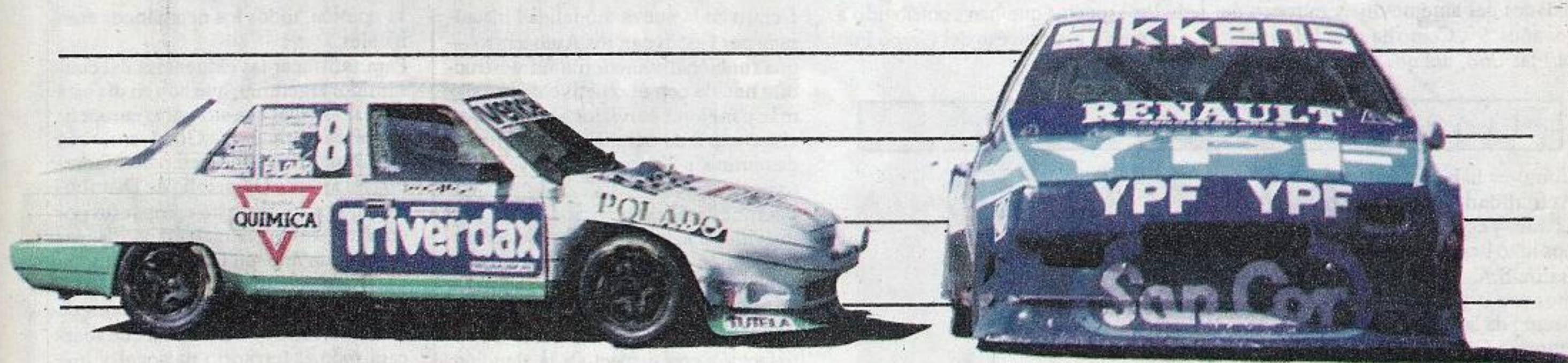
AVDA. RAYON 2222. AVELLANEDA. TEL.: 208-1019

GRAN PREMIO

DE BALCARCE

T.C. 2000

FORMULA 2 NACIONAL FORMULA RENAULT ELF



Domingo 25 de noviembre - Desde las 8.30 horas

AUTODROMO "JUAN MANUEL FANGIO"

Gaceta Abril

Una comunicación de Abril Comercial S.A.

UN MILLON DE FIAT TIPO



A poco más de dos años y medio de su lanzamiento —realizado en enero de 1988—, el modelo Fiat Tipo acaba de superar el primer millón de unidades fabricadas y vendidas en el mundo; de ellas, 900.000 fueron colocadas en los principales mercados de Europa: más de 600.000 en Italia, 60.000 en Alemania, 60.000 en Francia, 30.000 en España, 30.000 en Gran Bretaña y 25.000 en Bélgica.

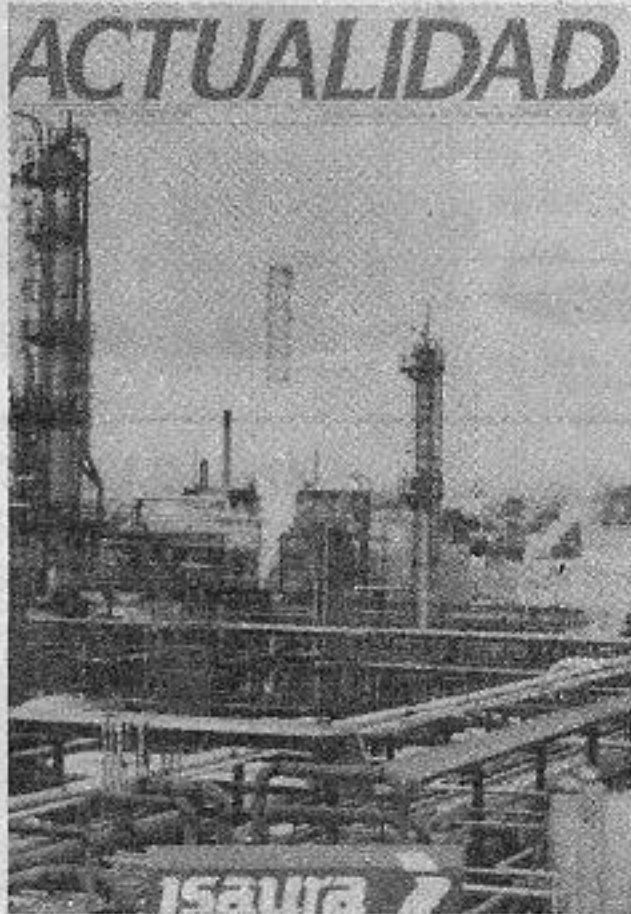
Este éxito de ventas es resultado del contenido innovador de un modelo proyectado para responder a las necesidades del automovilista europeo de los años '90. Como ha sucedido ya con el Fiat Uno, del que se han fabricado

más de cuatro millones de unidades, el Tipo ha establecido nuevos parámetros de referencia para los coches de su categoría. Este automóvil es el predecesor del Tempra modelo que será lanzado al mercado latinoamericano por el Grupo Fiat S.p.A. a mediados de 1991.

Su diseño exterior, caracterizado por una línea inédita y compacta y de amplia superficie vidriada, proporciona una óptima eficiencia aerodinámica; su Cx de 0,31, es el más bajo de las berlinas de longitud inferior a cuatro metros. También soluciones originales distinguen el interior de este coche: apertura de puertas de 80 grados para facilitar el acceso al habitáculo que ofrece un excepcional espacio en relación a sus dimensiones exteriores; asientos con sujeción diferenciada y regulación de los respaldos delanteros de tope continuo; tablero con instrumental digital y mandos secundarios unificados en el sistema integrado con dos palancas —fruto de un profundo estudio ergonómico— son algunos de los aspectos que han contribuido a este nuevo gran suceso del Grupo Fiat a nivel mundial.

LA VOZ DE ISAURA

Como es habitual, el cordial staff de **Actualidad** —presidido por Alfredo Lichter y coordinado por Hugo Zen— nos hizo llegar la revista realizada por Isaura S.A. En sus páginas, encontramos una atractiva nota sobre la culminación de la obra en la destilería de la empresa (ubicada en Avellaneda, provincia de Buenos Aires), otra que refleja el crecimiento de la petrolera a través de la ampliación y remodelación de la refinería situada en Bahía Blanca y diversas notas que hacen a la actividad interna y externa de la firma. Quedamos gratamente impresionados por la calidad de este periódico y les auguramos que siga el crecimiento de la empresa y que el mismo siga reflejándose a través de **Actualidad**.



MAQUINAS EN PISTA POR LUIS "CACHO" NARDONE

De lunes a viernes, de 9 a 10 hs. por radio Buenos Aires en el 1300 AM del dial, Luis "Cacho" Nardone habla sobre automovilismo en el programa La Danza de la Fortuna que conduce Roberto González Rivero.

Los lunes, Nardone comenta las carreras del domingo anterior, los martes

hace charlas automovilísticas, los miércoles comenta historias y anécdotas, los jueves consejos técnicos y recomendaciones a los usuarios mientras que los viernes comenta la actividad que se llevará a cabo el próximo fin de semana.

DIA DEL CONCESIONARIO FORD

Se llevó a cabo en Buenos Aires una reunión que concentró a las autoridades de Autolatina y de los concesionarios Ford de todo nuestro país.

El acto fue abierto por el presidente del Consejo Consultivo de Concesionarios Ford, Sr. Graciano Estévez, quien destacó la importancia de la red comercial de la marca y su presencia en el país, que comenzó hace 77 años. Después tomó la palabra el presidente de Autolatina Argentina, Sr. Thomas G. Williamson, quien presentó un panorama del desarrollo futuro de la empresa y sus marcas.

Por su parte, el Director Superintendente de Autolatina, viajó especialmente a Buenos Aires para estar presente en la reunión. El Sr. James D. Donaldson, en una parte de su discurso expresó: "Ford y Volkswagen están aquí para producir vehículos de alta calidad y han realizado importantes inversiones, como por ejemplo la moderna planta de transmisiones en Córdoba, que continúa firmemente su marcha pese a las dificultades".

Se entregaron premios a los diez primeros concesionarios del ranking de ventas de la marca y el Consejo Consultivo hizo entrega de presentes a los altos ejecutivos de Autolatina, ceremonia que estuvo a cargo de los concesionarios más antiguos y más recientes de Ford: Feigin (Córdoba), representante desde 1920; Garelo, de Chabás, desde 1921 y Aipén, de Bariloche, desde 1988.

NUEVA RED DE VENTAS GOODYEAR

Dentro de la nueva modalidad instaurada por Goodyear, los Autocentro —una funcional y moderna infraestructura nacida con el objetivo de brindar más y mejores servicios al usuario—, el pasado 2 de octubre se inauguró el denominado Tenerello Goodyear Autocentro.

Esta nueva red de servicios, forma parte de un exclusivo programa de comercialización de neumáticos. La misma, nació de una profunda y exhaustiva investigación de mercado para conocer, fehacientemente, el grado de satisfacción con respecto a la atención, el profesionalismo, la comodidad y confianza dispensadas a la hora de adquirir una cubierta. Los resultados obtenidos, indicaron que un 84% de los usuarios estaba insatisfecho y que en

su opinión, todos los neumáticos eran iguales.

Para satisfacer las exigencias del consumidor argentino, que hoy en día está al mismo nivel que sus pares europeos o norteamericanos, Goodyear creó dentro de su departamento de Marketing, el área de Desarrollo de Distribución que a su vez, está compuesto por un área de Investigación y Planeamiento, un área de Capacitación y un área de Arquitectura.

De allí surgirán los nuevos locales de una vasta red de distribución que abarcará todo el territorio nacional y que contarán con un espacio adecuado y agradable, personal altamente capacitado y como siempre, los eficientes productos de la firma.

"AUTOTURISMO: LA LIBERTAD DE VIAJAR"

El Automóvil Club Argentino, entidad propulsora del turismo en sus distintas variantes, ofrece a sus asociados, además de sus habituales excursiones nacionales e internacionales, un único y novedoso sistema denominado Autoturismo.

Es la realización de distintos circuitos turísticos preestablecidos, que incluyen alojamiento (con media pensión opcional), seguro médico, material cartográfico, apoyo de servicio mecánico y excursiones alternativas, entre otras ventajas.

Esta original y exclusiva forma de ha-

cer turismo, cuenta con el beneficio de hacerlo en el propio vehículo, partiendo desde el lugar que el asociado prefiera desde los distintos puntos del país e incluye además un "Módulo Informativo", que es una reseña completa del viaje incluyendo datos históricos, geográficos, curiosidades, etc.

Los interesados en requerir información, sobre el sistema, podrán solicitarla en la sede central del ACA, Av. del Libertador 1850, 3er piso, of. de Turismo de 10 a 17 hs. TE. 802-0522/1845 y en las principales filiales del interior.

¿SERA CASUAL?
que los primeros usan
SIEMPRE

VALVULAS
Edival



CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO COMPETICION 2000

Pos	Pts.	Piloto	Marca	Preparador	Válvulas
1°	163	Juan María Traverso	Renault Fuego	Oreste Berta	<i>Edival</i>

VALVULAS
Edival

Felicita a sus pilotos y preparadores por los excelentes resultados obtenidos en las doce pruebas de TC 2000 disputadas hasta la fecha por el Campeonato Argentino 1990.



EL RETIRO DE RÖHRL:

Fue anunciado recientemente por el propio piloto alemán (arriba) quién de esta manera pone fin a una vasta y exitosa trayectoria deportiva, que tuvo sus puntos culminantes, con la obtención de los títulos mundiales de rally en 1980 y 1982. Además, como digno broche, **Walter Röhrl** contribuyó con su actuación en el equipo Audi a la conquista por parte de su coequipier Hans Stuck, del recientemente finalizado certamen alemán de Turismo. Pese a que no seguirá en la competición activa, el futuro de Röhrl lo mostrará ligado al automovilismo, pues será el encargado del desarrollo del nuevo Audi 100 Quattro V6, con el que la casa de Ingolstadt encarará la temporada 1991 del Alemán de Turismo.

¡TREINTA Y DOS MILLONES DE DOLARES!

Esta será la cifra que habrá en premios en la próxima temporada del certamen de Indy Cars y con relación al año anterior, significará un aumento de dos millones de los verdes. Esa cantidad es la que decidió la PPG, multinacional que opera en el sector de la química y principal patrocinante del certamen, agregar a su presupuesto para el cada vez más atractivo torneo estadounidense. Como otro detalle digno de señalar, hay que mencionar que de dicha cifra total, veinticinco millones corresponderán a las diecisiete carreras que integrarán el calendario, quedando los siete millones restantes como "premio extra" para las clásicas 500 Millas de Indianápolis.

EL QUE TIENE PLATA...

hace lo que quiere, según dicen. Y así lo probó un millonario alemán, quien tras declarar que "el sueño de mi vida es poseer

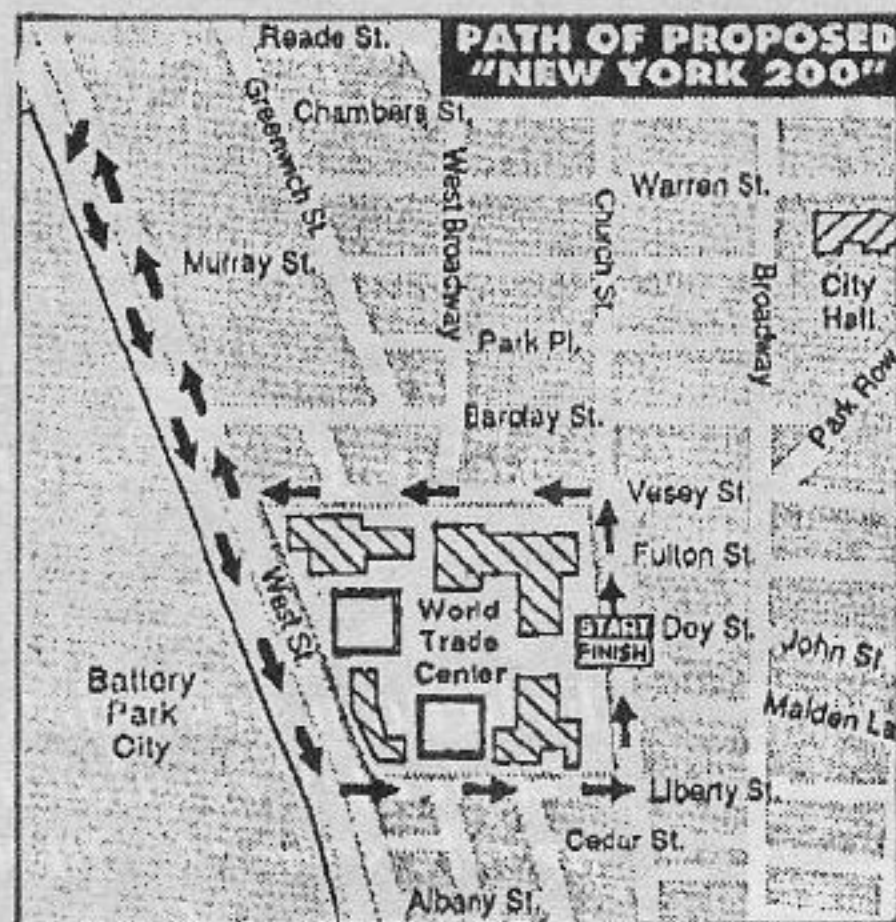
un Fórmula Uno en mi casa..." no se quedó con las ganas y se presentó en la subasta realizada por el Automóvil Club de Francia y a la hora de bajar el martillo, con 2.900.000 francos, unos 470.000 dólares, fue quien más ofreció por uno de los **Loia L89-Lamborghini** participantes de la temporada '89 del Campeonato Mundial. Así, quedó como nuevo dueño, aunque para tomar posesión deberá esperar hasta fines del próximo año de acuerdo a una especial cláusula del remate. El matiz humanitario del negocio, lo dió el hecho que todo lo recaudado en dicha subasta fue destinado al llamado "movimiento para la defensa de los grandes accidentados de la vida", a cargo del secretario francés para los minusválidos, quien es, a su vez, un discapacitado.

DE CADENET PANAMERICANO:

Quizás muchos recuerden a **Alain De Cadenet**, aquel pintoresco piloto inglés que participara en las temporadas internacionales de Sport Prototipos realizada en la Argentina al comienzo de la década del setenta. Pues bien, ha vuelto a ser noticia, y buena, ya que según informaciones procedentes de México, fue el ganador junto a su compatriota **Gordon Currie**, de la tercera edición del Rally Panamericano. Esta carrera comprendió un recorrido de 3.200 kilómetros, en 7 etapas, por territorio mexicano. De Cadenet, que condujo un **Jaguar**, fue escoltado por las tripulaciones estadounidenses integradas por **Dick Anderson-Marvin Phillips**, y **Gene Evans-Bobby Kay**, ambos con Ford.

¿UN CALLEJERO EN MANHATTAN?

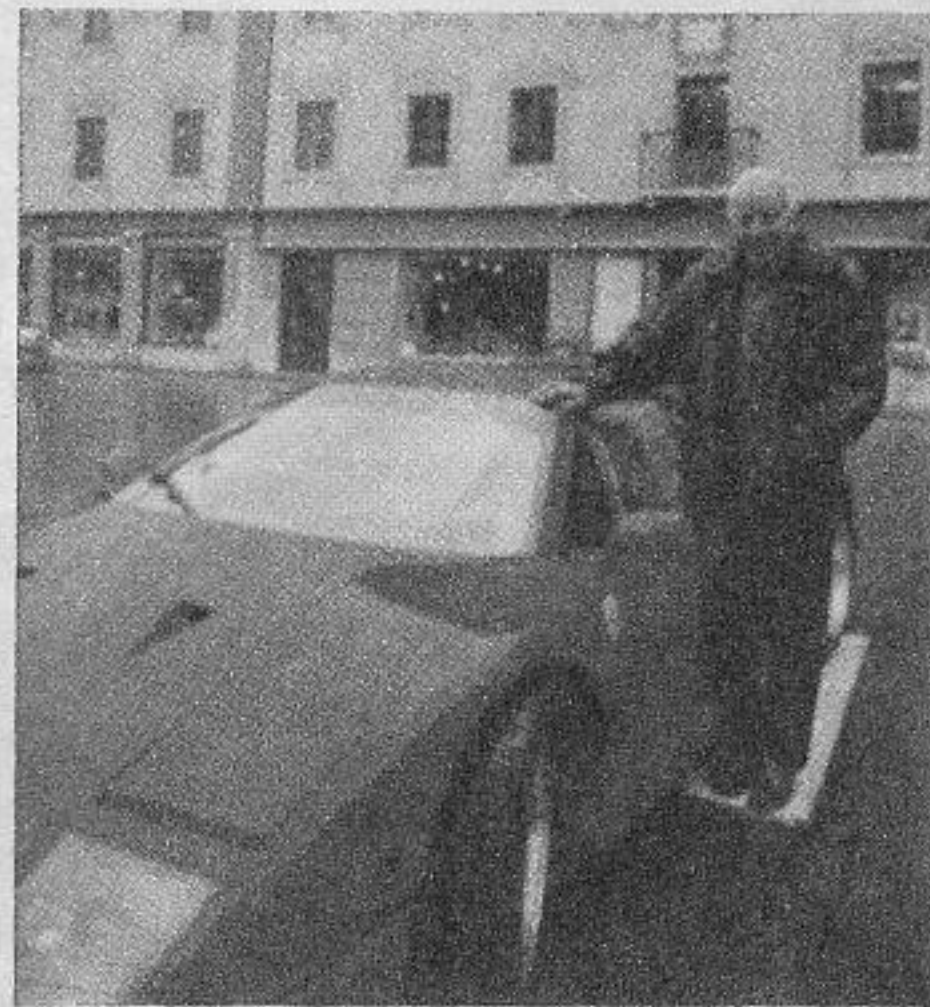
Esta es una linda preguntita a la que deberán darle respuesta a la brevedad quienes dieron impulso a la creación de un



circuito callejero en dicho sector de Nueva York (ver plano) con el fin de utilizarlo para una carrera de Indy Cars. Según el proyecto, el trazado tendría una extensión aproximada de 2.574 metros y recorrido rodearía en buena parte a las torres del World Trade Center, vecinas a la famosa zona financiera de Wall Street. Esto que parece muy atractivo deberá superar el gran inconveniente del desnivel del piso mostrado en la zona, y que según **John Andretti**, que anduvo viendo el posible trazado, demandará un gran trabajo y una notable inversión. ¿Se podrá?

ROJO SOBRE NEGRO

Cortina d'Ampezzo, la perla de los Alpes Dolomitas en el norte de Italia, es nuevamente el centro de atención gracias a sus cualidades paisajísticas y a la cortesía con que sus habitantes reciben a todo aquél que la visita.



Seguramente, esas fueron las características que decidieron, a los promotores y realizadores del video "Rojo sobre Negro", a elegir sus escenarios naturales. Los protagonistas principales de esta realización, son la **Ferrari F-40** y los neumáticos **Pirelli** bajo la conducción de **John Surtees** (EN LA FOTO), Campeón Mundial de Fórmula Uno 1964, conduciendo un modelo de la casa de Maranello.

Por un lado, Cortina d'Ampezzo y sus magníficos paisajes y del otro, la flor de Italia, la gran creación de Enzo Ferrari junto a la alta tecnología de la firma Pirelli. Lo dicho, ha sido confirmado por **Bob Newman** —responsable del área de Relaciones Públicas de Pirelli - Milán—, "las montañas de Cortina son fantásticas, se adaptan perfectamente al video que habíamos pensado. Las rutas responden perfectamente a las exigencias técnicas que necesitábamos, no podríamos haber elegido un lugar mejor."

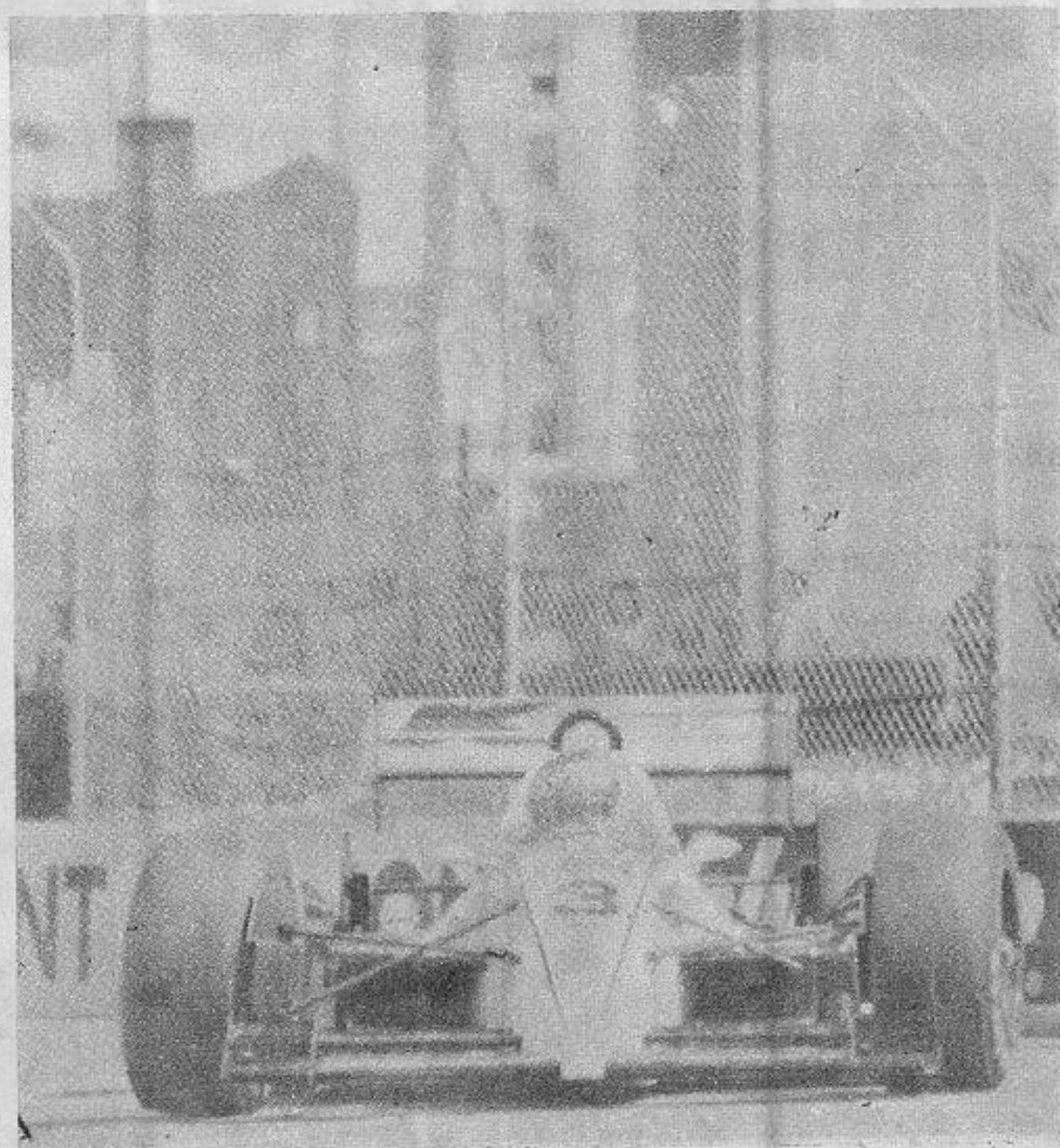
LOS AUSTRALIANOS INSISTEN

La reciente advertencia de la **Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA)** a sus entidades asociadas sobre la prohibición de efectuar carrera de **Indy Cars**, bajo amenaza de desafiliación, pareció dar un golpe de gracia para las intenciones de los australianos, que desde hace un tiempo habían anunciado una carrera de los monopostos estadounidenses para el **17 de marzo** del próximo año. Un golpe que insinuó tener más contundencia, cuando tras el reciente **Gran Premio de Fórmula Uno** realizado en **Adelaida**, sus organizadores retificaron su incondicional apoyo a la FISA y la continuidad de la Fórmula Uno.

Sin embargo, acallados los ecos de la carrera que clausuró el Campeonato Mundial, comenzó a escucharse a los responsables de la organización de la carrera de **Indy Cars**, prevista en el circuito de **Suffers Paradise**, en las cercanías de la ciudad de **Brisbane**. Y eran voces que reclamaban en pos de la concreción de la presencia de los **Indy Cars** y lo hacían con buenos argumentos.

Entre dichas razones se destacó el importante detalle de aclarar que esa competencia no tendrá puntaje para el certamen, como se dijo en algún momento, y que será por invitación, algo que los organizadores consideran que los pone fuera de la óptica de prohibición de la FISA, que según lo dicho, alcanza exclusivamente a carreras por el campeonato. Asimismo, añadieron que la competencia cuenta con el apoyo de la gobernación de **Queensland** y que ya han puesto a la venta las entradas, con una respuesta por parte del público que supera hasta el momento los cálculos más optimistas.

Con todos estos elementos, quienes le dieron forma a la vida de la presencia de Los **Indy Cars** en Australia, piensan convencer a la **Federación Australiana** para seguir adelante con su idea. Una misión que no será sencilla, porque a su vez la **Federación Australiana** dependerá en su respuesta de lo que opine la FISA.



NISSAN POR OSELLA:

Este es el cambio que debió hacer **Paul Belmondo**, quien al no poder reunir el patrocinio necesario para concretar el precontrato firmado para subirse a un **Osella** de Fórmula Uno cerró trato con **Nissan** para correr sus autos en el **Campeonato Mundial de Sport Prototipos** de la próxima temporada. Pero ahí no terminaron sus cambios, ya que ante dicha circunstancia también el francés debió modificar su vehículo para el **París-Dakar**, y dejar de lado el **Range Rover** para pasar a un **Nissan Terrano**

(FOTO), que será uno de los cuatro autos oficiales que presentará la marca japonesa en la tradicional competencia. Lo que no sufrirá modificaciones es la tripulación que acompañará a Belmondo, y que como adelantáramos estará constituida por **Anthony Delon**, hijo de Alain, y **Pierre Tourlier**, chofer particular del presidente **Francois Mitterrand**.

NUEVO MOTOR EN INDY CARS:

Una nueva planta motriz podría agregarse en 1991 al certamen de **Indy Cars** como consecuencia de la probable asociación de

la **Mullins Motorsport** de Hollywood y la **Scott Russell Race Engine** de **Rochdale** (Inglaterra). Según lo anticipado, la denominación del motor sería "**Mullins Indy**" y a su cargo estaría **Al Melling**, quien como antecedentes tiene labores en el desarrollo del **Judd V 8** del **Leyton House** de Fórmula Uno y en el diseño del **V 12** de **Jaguar** vencedor en **Le Mans**, habiéndose señalado que su potencia alcanzará los **780 HP**. Ahora sólo resta para darle forma al proyecto concretar los acuerdos económicos con los patrocinantes y equipos interesados en la utilización de esta planta motriz.

UN RALLY TRAGICO:

Fue el realizado en **Cevennes**, en el sur de Francia, por una fecha del certamen zonal. Y el matiz lamentable estuvo dado, por el accidente ocurrido en el noveno tramo de clasificación, a pocos instantes de su largada, al despistarse y caer a una barranca de quince metros el **Ford Sierra** conducido por el galo **Patrick Berard** y que llevaba como tripulante a su compatriota **Bruno Bastida**. Este último sufrió las peores consecuencias al morir poco después que los servicios de seguridad acudieron a prestarle los primeros auxilios, mientras que **Berard** fue internado con traumatismo varios siendo su pronóstico reservado.

mesa redonda

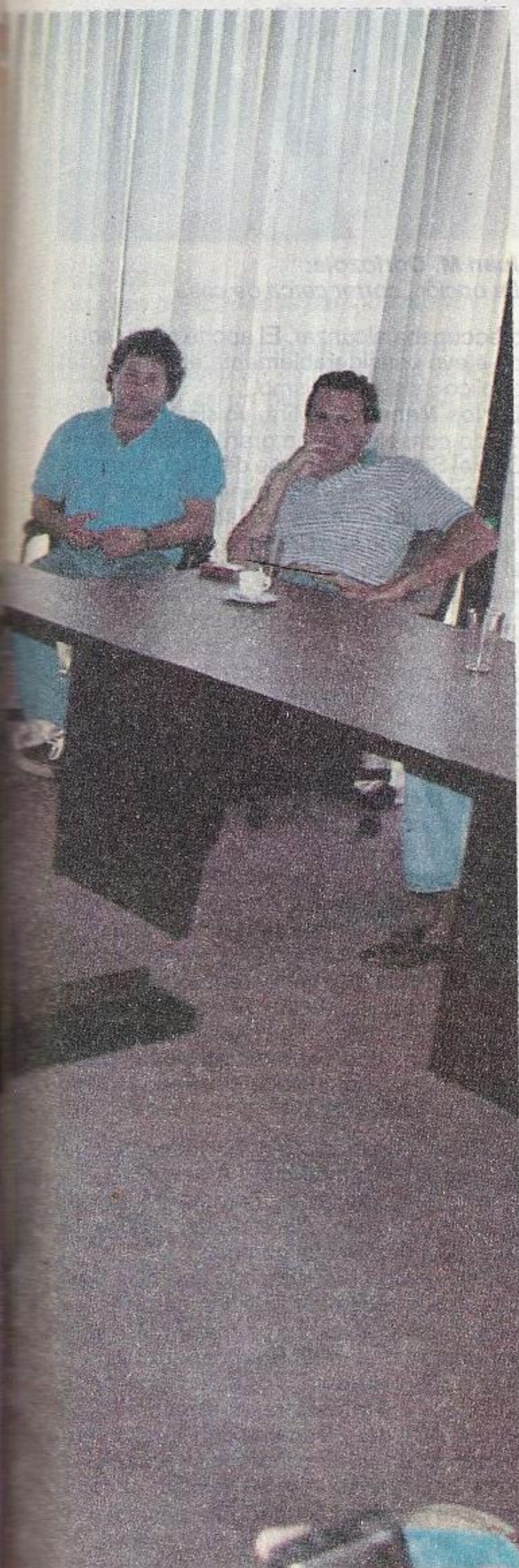
LOS PILOTOS DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLY DE

IDEAS SOBRE PRES



ATEN JUNTO A NOSOTROS EL "BOOM" DEL MOMENTO

SENTE Y FUTURO



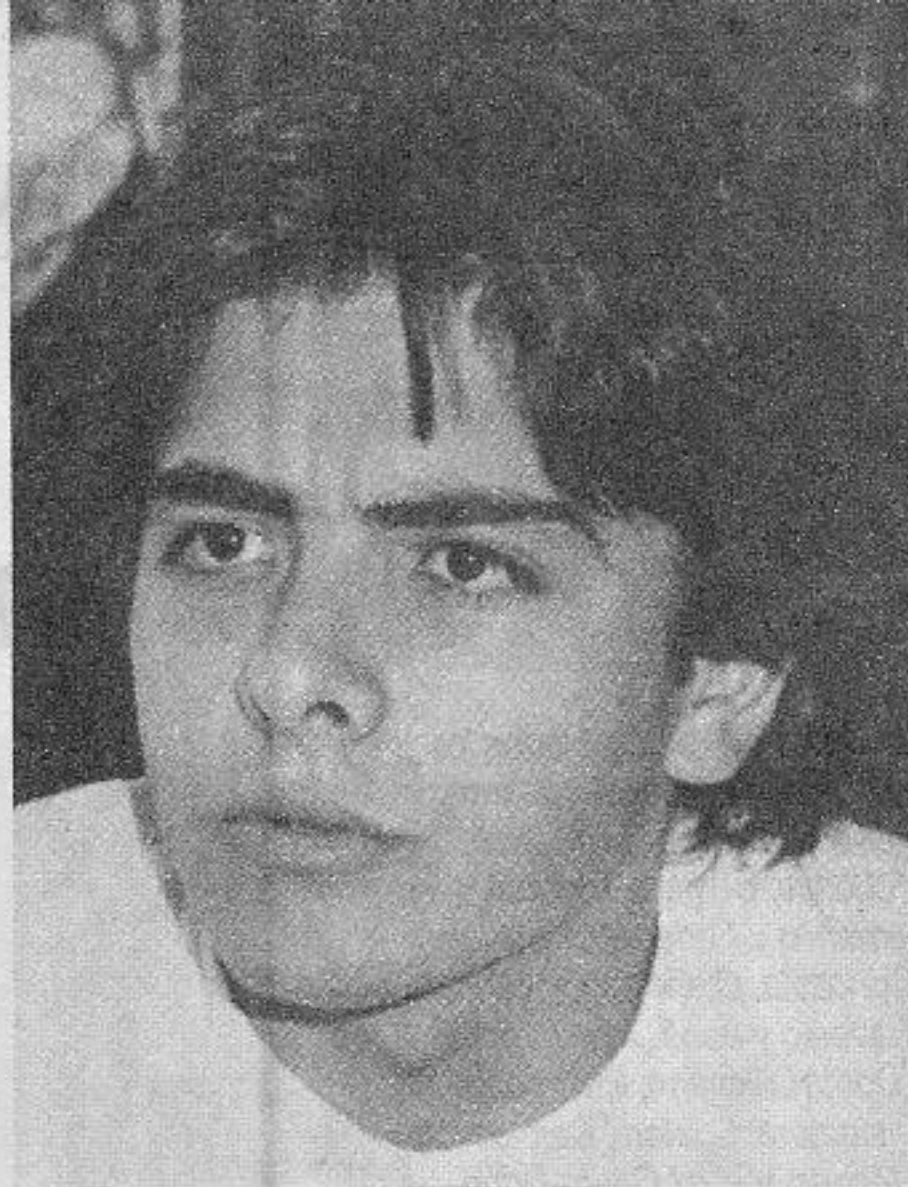
En la foto mayor, casi todos los presentes en la mesa redonda: desde la izquierda, Muzzin, Lonati, Bergara, Patrault, Fernando y Carlos Maisonnave, Odriozola, Otaño, Degiovanni, Traverso y Banfi. A la derecha, Dorita Lükmann, linda como siempre; Spataro, Carlitos Menem y el ex Gordo Odón, festejan una ocurrencia. Entre amigos se habló de la pasión común: el rally. Abajo, en acción el Renault 18 de Marcelo Foche, un típico exponente del rally bonaerense, base de este Regional de hoy.



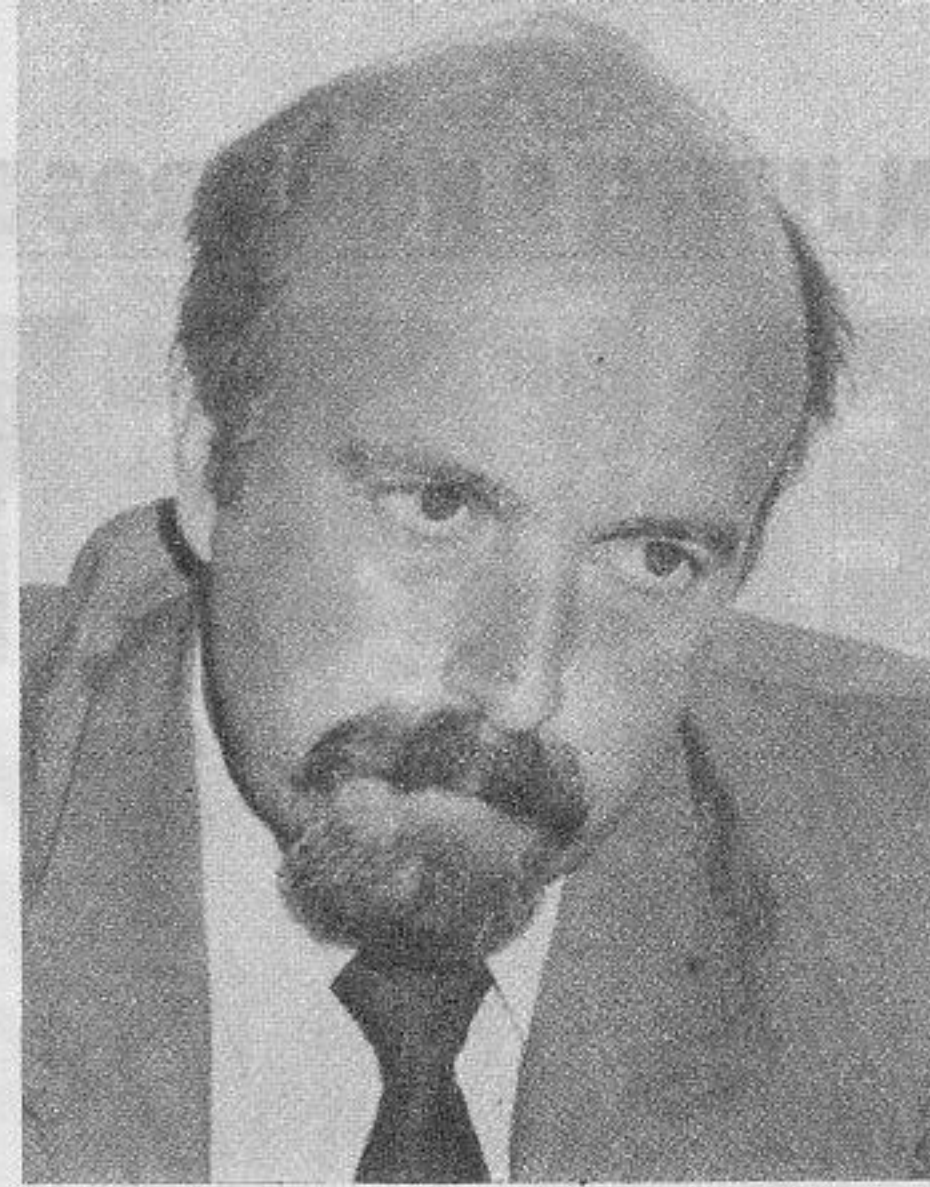
Protagonistas del torneo Regional ("bonaerense") se reunieron para intercambiar opiniones sobre la marcha del torneo, el que recibió, con la incorporación del "equipo de las estrellas" de Menem Competición, un aporte básico para el logro de la gran difusión, una de las metas de la dirigencia para el engrandecimiento de la actividad.



Juan M. Traverso:
"El rally me gusta desde siempre..."



Carlos Menem (h):
"En esto, la difusión lo es todo".



Juan M. Odrizola:
"La opción, correr cerca de casa".

Veces las cosas se presentan así. Este año de 1990 comenzó muy mal para el rally bonaerense, que tras la crisis institucional dejó de lado en su desenlace al promotor Martín Salaberry. La actividad parecía sin timón y fueron los propios pilotos, a través de la Asociación de Rally quienes tomaron el toro por las astas, y cuando la temporada ya estaba bastante avanzada se pusieron a hacer carreras y a sacar el campeonato a flote.

Un hecho circunstancial como la desclasificación de Carlos Menem (h) en el Rally y de Concepción del Uruguay, que había ganado el riojano, y que el piloto consideró injusta y desmedida (recordamos que fue por llevar a bordo, aun sin usarlo, un crique neumático que el reglamento prohíbe utilizar) decidió a Menem retirarse del campeonato argentino y seguir participando en el Campeonato Regional de Buenos Aires (nueva denominación del bonaerense).

Eso trajo para los del llano una difusión enorme, basada no sólo en el equipo de prensa de Menem Competición, sino también por el "gancho" que tienen para el aficionado y los medios la dupla que Carlitos incorporó a su team de rally: nada menos que Juan María Traverso y Miguel Ángel Guerra; aquél el piloto más taquillero de nuestro medio, éste el campeón vigente de la más importante categoría argentina de automovilismo. Por las dudas, el equipo de los tres Renault 18 se vio reforzado con invitados como Omar Degiovanni, Mario Stilio y el uruguayo Fernando Cammarota, y del mismísimo "Yoyo" Maldonado en tareas logísticas con su helicóptero.

Si el Regional estaba en alza desde principios de año, ya se puede hablar de "boom" con la llegada del "equipo de las estrellas". CORSA convocó a un caracterizado y representativo grupo de pilotos, a una charla sobre el Rally Regional, con agenda abierta. La reunión se hizo el lunes pasado en el edificio donde tiene su cuartel mayor Menem Competición, en Buenos Aires.

Asistieron Juan María Traverso, Miguel

Ángel Guerra, el teceísta Ángel Banfi, último ganador en el torneo, su navegante, Dora Lükmann; el ex campeón de la Clase 1 del Bonaerense y ahora piloto de la 2, José Luis Spataro; el piloto cordobés Omar Degiovanni; Carlos (piloto) y Fernando Maisonnave, rallistas pioneros en el bonaerense, de Cnel. Suárez; Juan Martín Odrizola, piloto de la Clase 3, campeón bonaerense 1988; Héctor Patrault, de Cnel. Pringles, campeón '89 y líder del actual torneo de la Clase 8; José Luis Bergara, primer piloto pampeano en incorporarse al bonaerense en el '86; Eduardo Lonati, bicampeón de la clase 3 en 1986/87; Alejandro Muzzín, actual campeón bonaerense de la 2; Patxi Otaño, rosarino, surgido en el santafesino y líder de la 1 en el torneo Regional; Víctor Zucchini, cordobés, navegante de Carlos Falcundo Menem, también presente y oficiando de dueño de casa, junto al presidente de la Asociación de Rally, Carlos Odón.

Transcribimos algunos de los conceptos salientes de la charla.

Carlos Odón: —Indudablemente el '90 ha producido un cambio fundamental para la Asociación de Rally ya que nos vimos obligados por las circunstancias a trabajar en algo que no conocíamos, como la organización de un campeonato y sus carreras. En ello tuvimos los integrantes de la comisión el apoyo y el aporte de todos los pilotos y el de la CDA del ACA. Así se sacó adelante un torneo, con no poco trabajo, con no poco esfuerzo, sintiendo presiones de todo tipo, ya sea en el momento de la crisis con nuestro anterior promotor y luego cuando algunos nos pusieron piedras en el camino. Ahora todo marcha y aquellos inconvenientes se superaron. Carlitos Menem nos habló de su interés en venir a correr con nosotros, trayendo a Traverso y a Guerra y nos pareció fantástico. No nos equivocamos al pensar que eso le daría un matiz completamente diferente al Regional, porque ahora tenemos una difusión muy superior, y ésta era una meta que nos

preocupaba alcanzar. El aporte de su equipo elevó considerablemente el interés del público y del periodismo...

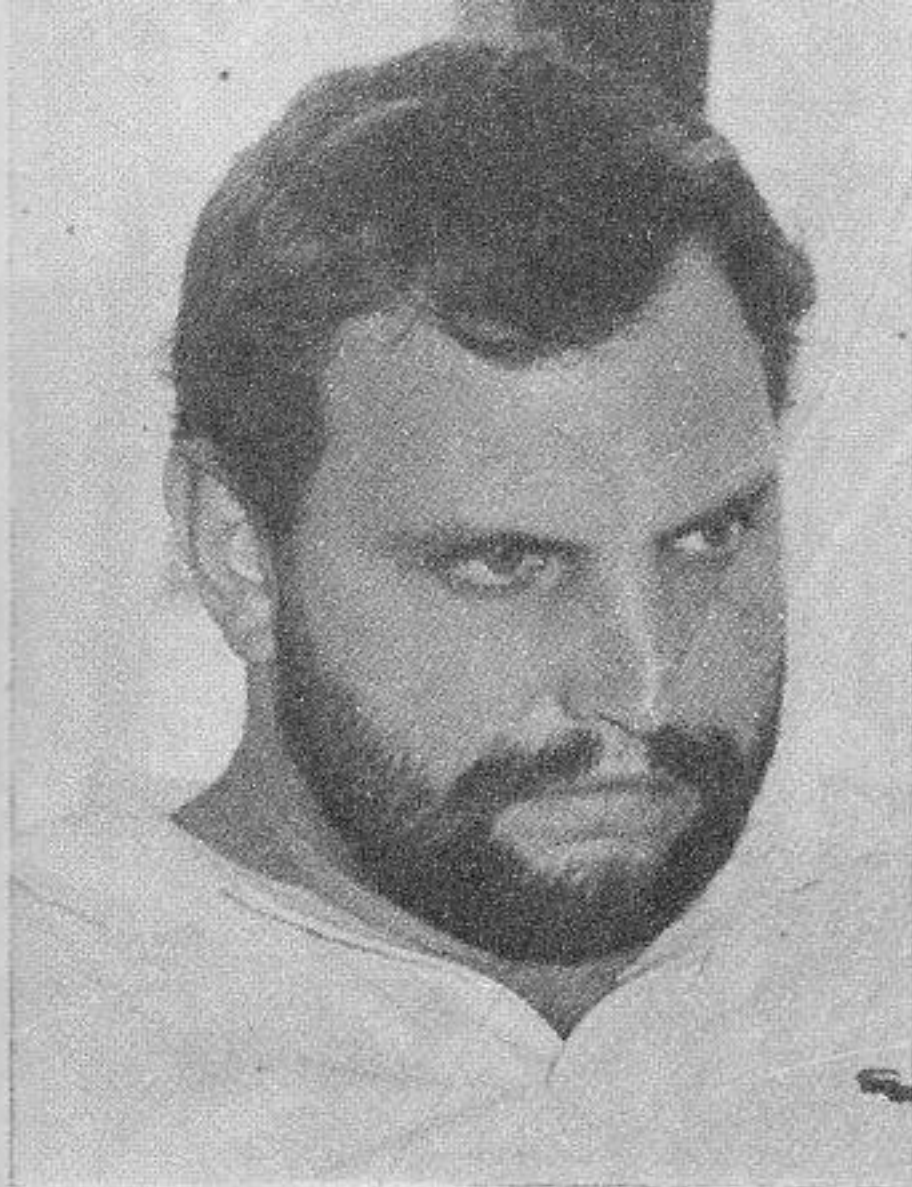
Carlos Menem: —Mirá, yo siempre he recibido consejos de un gran amigo, que es Daniel Scioli y el sabe de difusión, eso está comprobado. El rally tiene un problema fundamental que es la falta de difusión fuera de lo que sea Córdoba. Pero la gente, el gran público, la mayor concentración al menos, está acá en Buenos Aires, aunque no se disponga de los mejores caminos. Daniel me dijo "hay que hacer grande al deporte para que así nazcan las figuras". Y que Menem, Traverso o Degiovanni ganen carreras para que el público se pregunte que es el rally. En este caso yo colaboro con un equipo de prensa que está trabajando en Menem Competición, para que el público llegue a saber de qué se trata con un nivel de conocimiento similar al que tiene sobre el TC o el TC 2000.

Hasta ahora nos ha ido bien con lo que hemos hecho en ese campo. Por ejemplo, la respuesta del alto rating de los programas de TV de rally bonaerense; también es importante la respuesta de los pilotos: tuvimos 108 inscriptos en Rojas y casi al mismo tiempo, una carrera tradicional como las 24 Horas, por el nacional, apenas llegó a los 30 este año...

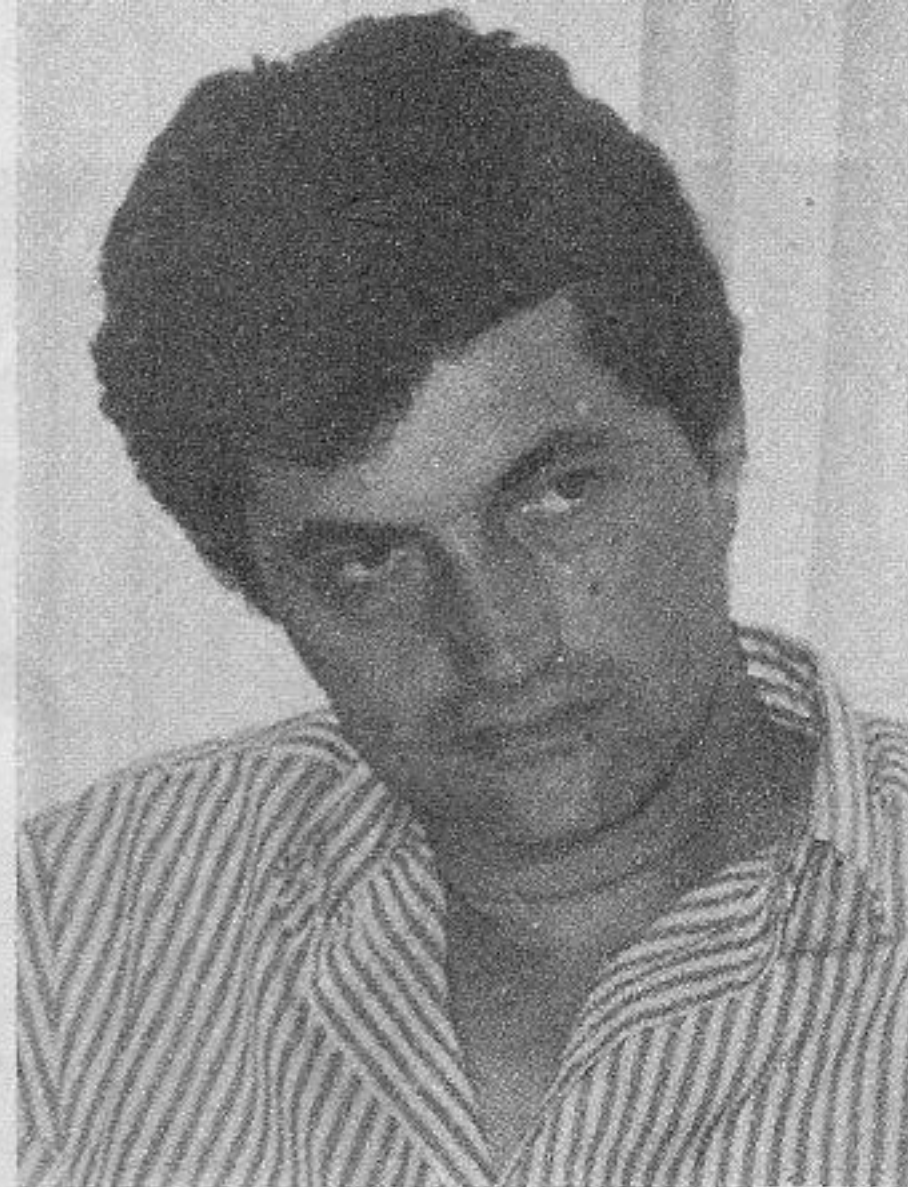
CORSA: —¿No es contraproducente que se debilite el Campeonato Argentino?

Odón: —No sé si es contraproducente, pero por lo visto últimamente, algo está fallando y tendrá que cambiar.

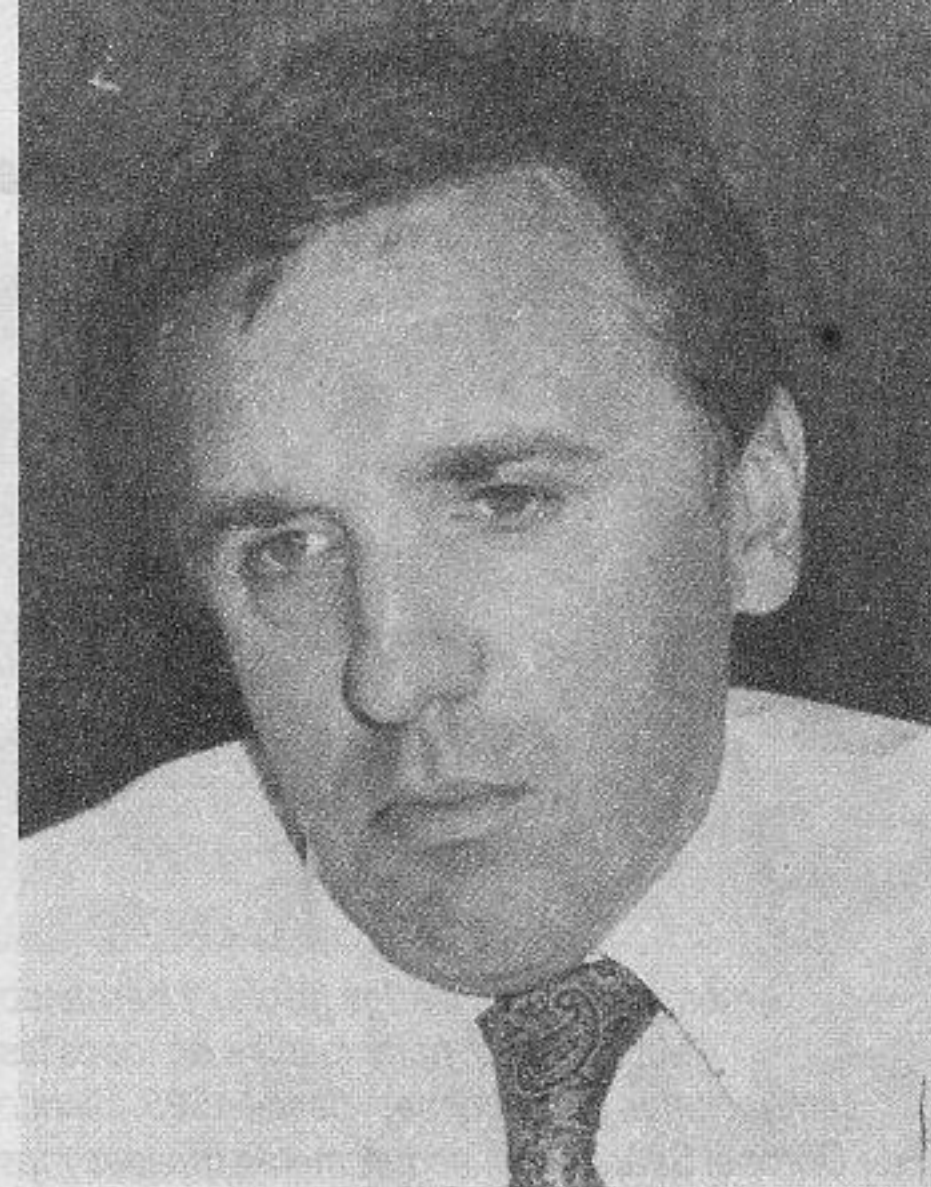
Lonati: —Con respecto a lo que dice Carlitos, no es cuestión que las carreras se hagan por el regional o por nacional, o sólo por que se hagan en Buenos Aires va a ir más o menos gente. Todo depende de la difusión. Para mí está fresco el recuerdo del GP del ACA del '88 en Mar del Plata, donde habiendo un público potencial enorme la cosa casi transcurrió en familia, porque nadie se había preocupado en avisarle a la gente que por ahí pasaría una carrera. Y ojo, que se trataba de la carrera supuesta-



Patxi Otaño: '*Mejores posibilidades para los nuevos*'.



Angel Banfi: '*Corrí dos y quiero seguir en esto...*'.



Eduardo Lonati: '*El público a veces ni se entera...*'.

mente más importante del año, el GP.

Muzzín: —También es cierto que cuando más grande es un pueblo o ciudad, más difícil suele ser el llegar con la difusión al público. En los pueblos chicos, en los que escasea la diversión la gente responde mejor, aunque lógicamente el número no es tan grande...

CORSA: —Banfi, ¿por qué un teceísta se entusiasma con esto?

Banfi: —En principio, porque las dos que corrí (en Colón y en Rojas) fueron cerca de mi pueblo. Esa es la verdad; me metieron la carrera abajo de las narices y bueno, uno no es de fierro... Pero después de andar bien en aquella y de ganar la general en la otra, ahora estoy motivado y voy a seguir. El ambiente me había gustado en Colón, y en Rojas me anoté porque sé que al "Flaco" no le gusta demasiado el barro y quería desquitarme de lo del TC 2000 donde me pasa el trapo (risas). Así que llamé a Córdoba y le dije a Stella que mandara el R-18, el viernes a la mañana.

CORSA: ¿Y vos Juan María? ¿Qué buscas en el rally?

Traverso: —El rally es una de las categorías que más me gusta, te diría que la que más me gusta....

CORSA: —... a cuántas le dirás lo mismo...

Menem: —Doy fe que siempre me dijo eso.

Traverso: —Lo que ocurre es que yo soy profesional, vivo de esto, del automovilismo y del rally —hoy en la Argentina— no es rentable. Por eso participé sólo en algunos mundiales y alguna carrerita aislada. Por eso, los únicos rally que me dan la oportunidad de participar son los bonaerenses; porque en un día hago la hoja, la repaso y no doy ventaja. Y es económico porque sé que me alcanza con un auxilio y cuatro cubiertas.

Sobre el rally nacional, vos lo diste a entender: no es bueno que una categoría se caiga porque eso influye en el automovilismo todo. Pero pasa que el rally a nivel nacional no se ha actualizado con la realidad del país. Es imposible que las figuras

vayan a correr un nacional con la actual estructura. Yo, para ir a Catamarca, por ejemplo, utilizando el nombre que tengo y pidiéndoles a las empresas que me apoyan —que me van a ayudar por encima del rédito publicitario que obtengan— no alcanzaría a pagar el 50 por ciento del costo de la carrera. Si esa es mi realidad, me imagino la de los otros y me explico el bajón en las inscripciones. Por eso pienso que el campeonato argentino no debe desaparecer, pero concuerdo en que tendrá que cambiar, para adecuarse a las circunstancias. Hay que fortalecer los zonales y reducir el nacional, a no más de cuatro carreras...

Degiovanni: —¿Y quién sería el encargado del nuevo ordenamiento?

Traverso: —Inicialmente el ACA, que es a quien corresponde...

Degiovanni: —Vos decís cuatro fechas. El ACA podría hacerlo, pero el promotor, que es quien maneja la categoría va a decir que no...

Traverso: —Por supuesto que el negocio de Raies desaparece con esta propuesta. El se opone totalitariamente, dice que no se puede correr en caminos derechos (coincido en parte porque hay que buscar algunos más exigentes con los pilotos)...

CORSA: —Una vez le escuché decir a un promotor "Me robaron la categoría", yo le contesté que si la categoría tenía un dueño era el conjunto de los pilotos, con el público, los preparadores, los sponsors, los organizadores, etc.

Traverso: —Estoy de acuerdo. A partir de 1991 el TC 2000 tiene una empresa propia (TC 2000 Producciones) que va a cumplir con todo lo que tenga que ver con la categoría, incluso con el contrato de televisión con el canal. Porque el capital de los pilotos (autos y equipos) sumado al de los clubes escien, doscientos veces mayor que el que arriesga el promotor... Sin embargo éste toma la decisión de dónde, qué día y a qué hora se debe correr.

Otaño: —Creo que la ventaja de un cam-





Arriba, los primos Carlos (piloto) y Fernando Maisonnave, participantes en todos los campeonatos bonaerenses, desde 1985. Siendo de Coronel Suárez, son seguramente quienes más kilómetros han recorrido desde entonces para participar. Abajo, Carlos Menem-Víctor Zucchini. La incorporación del riojano al rally del llano le dio un gran impulso al torneo. Odón, Zucchini, Corsa, los colegas Oscar Miranda y Roberto Carozzo (ambos de pie), Muzzin, Lonati, Bergara, Patrault y Fernando Maisonnave.

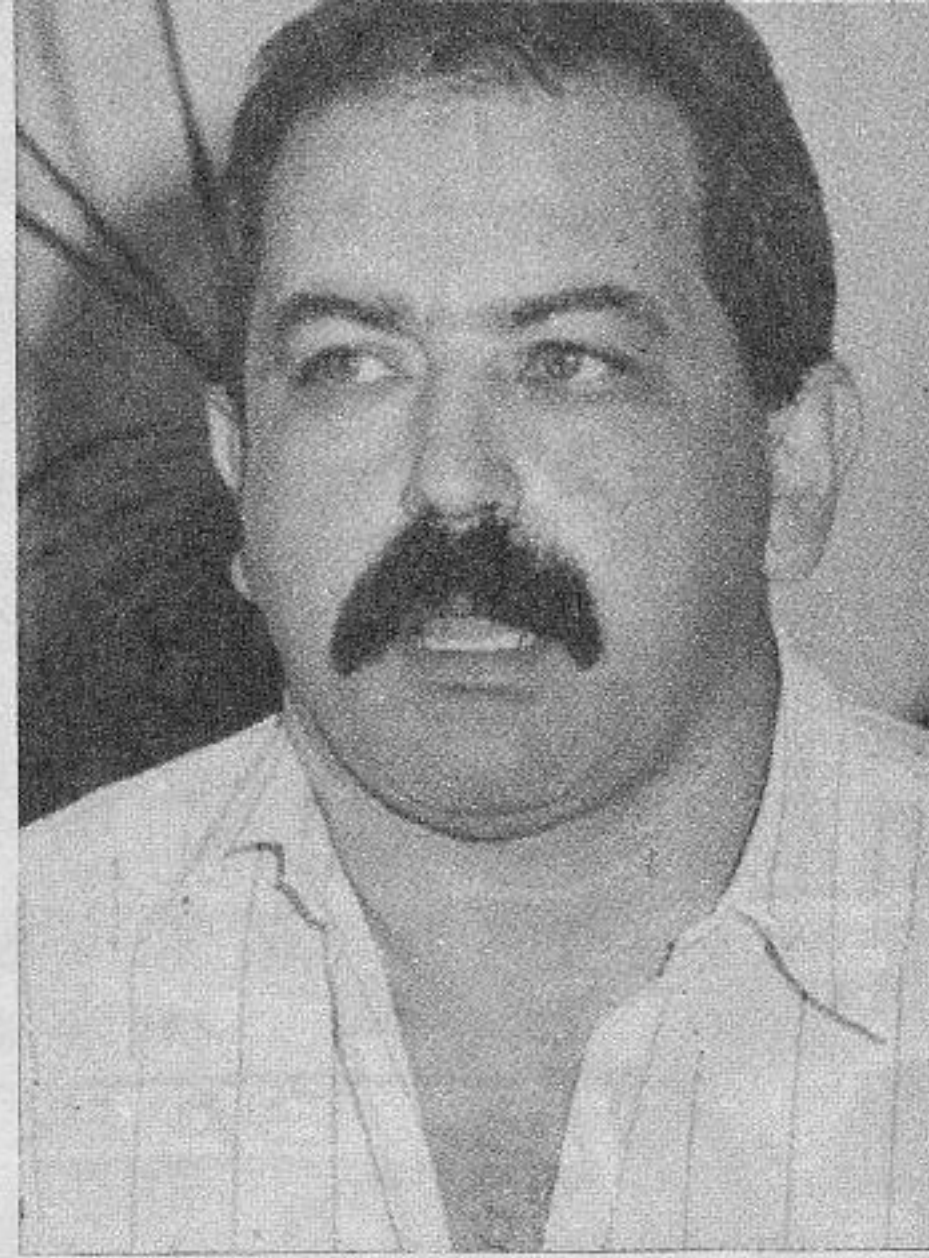




Miguel Angel Guerra:
"Esto está al alcance de todos".



Omar Degiovanni:
"Correr en el llano es nuevo para mí".



Carlos Odón:
"Se produjo un cambio fundamental".

peonato como el Regional, es la posibilidad que se les da a los nuevos. Yo empecé a correr en él y pude contactarme sin problemas con el grupo de los que ganaba; me ayudaron a mejorar. Acá los ganadores se renuevan; contrariamente a lo que pasa en el nacional, en que los vencedores son los mismos durante años. Hay una barrera entre los que están y los que quieren llegar y además el esquema del torneo no favorece a la incorporación de nuevos pilotos.

Odrizola: —El tema de la organización de carreras, de los promotores, pasa por algo que decía Juan María y que es absolutamente concreto: la falta de dinero, que no tiene que ver con problemas personales, con conflictos, intereses. Es una realidad general. Un poco lo que dijo Patxi: ¿Por qué en el Nacional la clase 3 y la clase 2 la dominan siempre los mismos? Porque además de ser gente de mucha experiencia y mérito, son los profesionales que ponen la plata para correr carreras que son más caras, distantes, las que exigen mayor inversión. Contra ellos no puede un amateur, cualesquiera sean sus condiciones.

Carlos Maisonnave: —Nosotros desde el rincón más alejado de la provincia —rallís-

ticamente hablando— comenzamos esporádicamente en el nacional, pero no pudimos seguir por las distancias. Si bien estamos en el extremo rallístico de Buenos Aires, ésta era la alternativa: el bonaerense y nos volcamos de lleno a ella. Además eran para pilotos que el viernes cerraba el negocio (o la tranquera) y volvía el lunes al trabajo. Eso hay que cuidarlo, porque las categorías son importantes por los nombres, pero también por el número. Fíjense sino cuando contabilizamos más de cien en Rojas...

Bergara: —A los que estamos lejos del resto, como los de Suárez, Macachín o Pringles, que sumados son quince o veinte autos, nos preocupa la dispersión geográfica del rally que traerá la fusión con el santafesino. Buenos Aires es lejos, pero Paraná mucho más...

Patrault: —Si ustedes, de las clases grandes se quejan, no saben el sacrificio que hacen los chicos de la 8. El que tiene un Fiatín o un Renolito y se aterra con gastos que pasan desapercibidos en las mayores: nafta, licencias... Cuando me llamaron para esta reunión, creí que era una cargada, ya que generalmente no se acuerdan de la

clase 8 y este fue un acto de delicadeza que nos llena de satisfacción. La clase mejora, con más y mejores autos y ahora soy yo el que paso a la uno, mañana serán otros del semillero.

Zucchini: —En mi provincia durante mucho tiempo se subestimó —y se subestima— al rally del llano, como ustedes lo llaman "Es todo derecho..." dicen y confieso que yo sentía algo así. Pero aquí se anda muy fuerte y hay que saber para llevar realmente rápido a un auto en la tierra. Con Carlitos pensábamos que habíamos superado un montón de cosas y en Lincoln —pese a haber ganado— vimos que no era así y nos tuvimos que hacer replanteos. Cada una de esas curvas de 90 grados que en Córdoba se toman en broma tienen sus dificultades, y para el que no lo sepa, en Finlandia, por el mundial, se corren muchos primes de cuarta y quinta. Hay que andar en todo: en barro, en tierra, en ripio, en montaña, en hielo. Esto no es ni mejor ni peor que la montaña: es otra cosa.

Guerra: —Una vez hice de auto cero en Pinamar y me dio ganas de probar. Fui a ver rally a Córdoba y me pareció imposible ganarle a Raies sin un entrenamiento intensivo en la montaña. Pero esta modalidad de rally bonaerense está al alcance de todo el que tenga condiciones. Estoy muy contento con mis dos primeras carreras y el ambiente me recuerda a aquél que viví en mis comienzos en la F-4, con una camaradería que no veo en la pista.

CORSA: —¿Para cuándo es la próxima?

Odón: —Confirmado, para el 1 y 2 de diciembre en Paraná-Diamante, con el Gran Premio del Santafesino, con puntaje para ambos campeonatos. Y te digo que vamos a superar los 120 autos...

CORSA: —Allá nos vemos... 





corsa a fondo

T.C.2000, F.R.E. Y F.2 NACIONAL EN PARANA, ENTRE RIOS

"COCHO" PUE

Por Néstor Carbia y Mario Armas. Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández, Duilio Caro y N.C.

La victoria del Fiat Regatta, la deserción de Maldonado y los escasos puntos obtenidos en Juan María Traverso, conformaron un panorama inesperadamente favorable a "Cocho" muy alejado del título, quizás haya empezado a soñar... ya que matemáticamente, puede La victoria y consagración de Omar Martínez en la F.R.E. y el aplastante triunfo de Osvaldo Dos Nacional, completaron el fin de semana sobre el cual volvemos.



1) Ya se fueron de cuadro Bessone, Oltra, Traverso, Maldonado y Guerra. "Cocho" y el Regatta comienzan a subir, postergando a Del Río, Beloso, Fineschi, J. L. Bessone, E. Rodríguez — todos habían largado delante de él— Cingolani, Zampa, Konjuh, Serafini, Fortunato, Di Palma, Crocco y el malón. Estaban por comenzar los toques varios. 2) Entrada a la curva 2 con Gorrini adelante en la F.2. Pegados van Basco, Zanatta, Martín; abierto, Massei; Mandrini, Suriani y Ballari por adentro. Hicieron gran carrera. 3) "Cocho": "¿Qué vas a hacer, Flaco?". Traverso: "Y... ganar, como siempre". ¿De qué se reirá el "Tío" Rodríguez? 4) A Walter Hernández le faltó llegar unas vueltas antes hasta el "Guri" Martínez; perdió mucho tiempo tratando de pasar a W. Paulizzi. Cuando llegó al puntero, no había tiempo para buscar el hueco.



(11-11-90)

IDE



a ocasión por
pez, el que si bien aún está
lograrlo.
Gorrini en la Fórmula

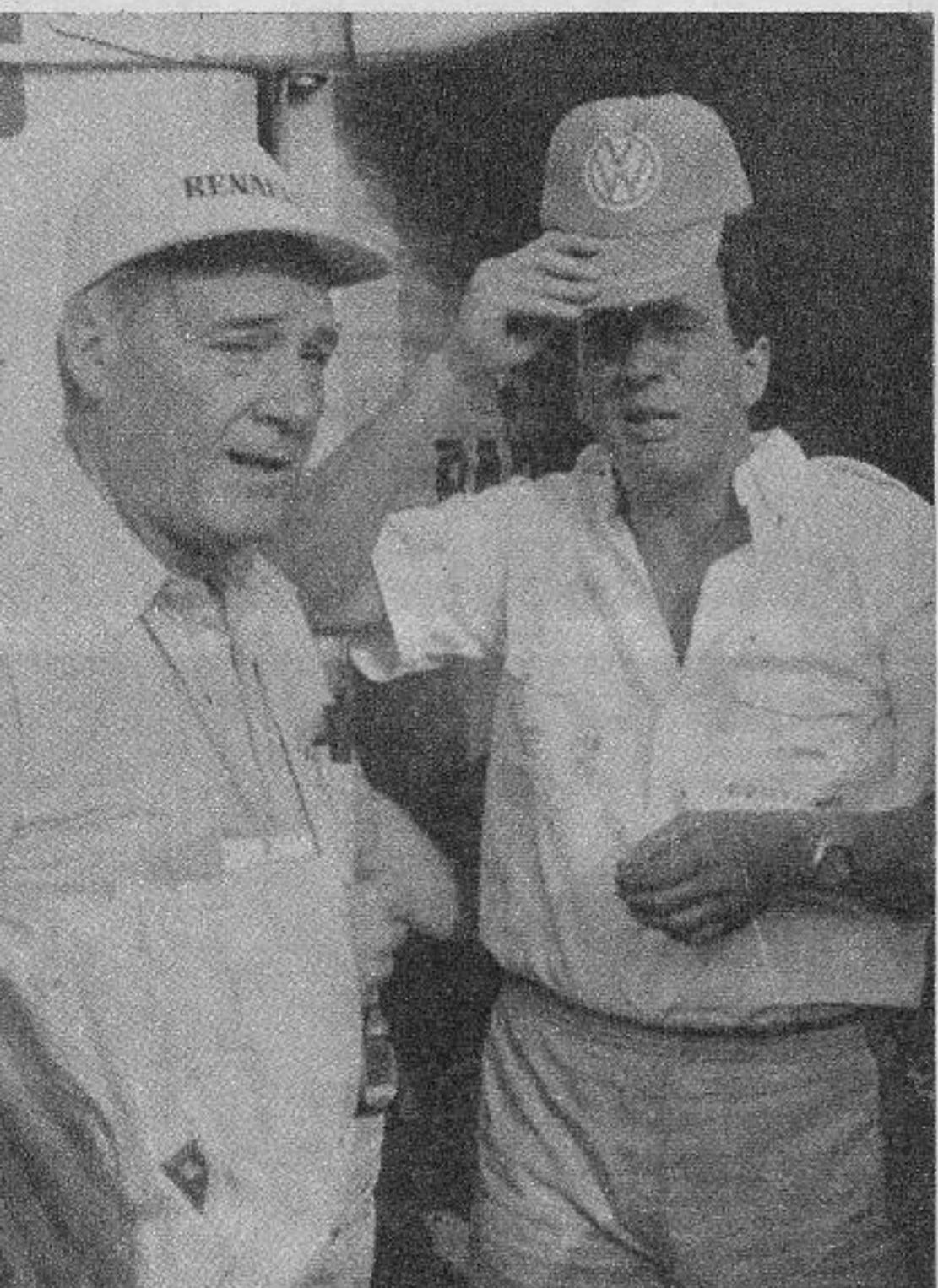


Nosotros planificamos la carrera para el ritmo ideal para las prestaciones del Regatta; la consigna era no salir de él bajo ninguna condición y llegar al final en lo mejor posible. Sabíamos que largar tan atrás en este circuito no era lo ideal, pero también que escalaríamos posiciones gradualmente, siempre que se cumpliera ese esquema. Resultó tan bien que terminamos siendo ganadores. No diré que lo planificamos así antes de largar porque aparecería como muy fantasioso, pero se dio, y para ello contribuyeron en gran medida los incidentes, los problemas en algunos autos, los abandonos y los errores de algunos otros pilotos". Palabra más, palabra menos, ésta es la síntesis que entregó Osvaldo "Cocho" López, el ganador del T.C. 2000 el lunes por la noche a nuestros colegas de "Carburando". Por ese entonces ya se había aplacado la euforia de la victoria, se había secado el sudor que bañaba el antiflama mezclado con el champaña y "Cocho" había podido ver la carrera en video, y estaba ubicado en la realidad. Era consciente de que la estrategia había resultado, pero también que tuvo varios "socios" que contribuyeron para el resultado. A veces la euforia de la victoria no le permite a los integrantes de los equipos contar con la frialdad analítica y la objetividad. Es quizá por ello que la gente que compone el equipo de Osvaldo Antelo no

entendió una reflexión efectuada el mismo día de su triunfo sobre su "caravan" y que decía: "Había ganado una carrera más y tenido mucha suerte". Esto se sustenta con el valor de los números, que en definitiva son la última verdad del automovilismo. El ritmo de vuelta de "Cocho" López fue muy bueno, pero no comparándolo con el de Tito Bessone, por ejemplo. De las 23 vueltas que duró su carrera, el Ford Sierra XR-4 estuvo 22 en punta, bajó cuatro veces los 75 segundos para el giro y llevaba 1s79/100 sobre Oltra, 2s35 a Maldonado y 5s16 a López la última vez que pasó por la línea de control. Esas diferencias estaban estabilizadas con todos sus seguidores desde el giro 16; cuando levantó un poco su ritmo, ya que cuatro vueltas antes los números indicaban 2s40, 3s91 y 6s01, sobre los mismos rivales. Era evidente que no había con qué batir a "Tito". Otro parámetro fue dado por el avance del Regatta hacia la punta. Ya en la tercera vuelta "Cocho" era 6º. Por entonces había superado, en carrera normal, a J.L. Bessone, Rodríguez, Del Río y Belloso, quienes habían largado delante suyo. En la sexta vuelta hizo lo propio con Guerra y accedió al quinto lugar. Y allí empezó la carrera en serio. Con la pista libre y con Maldonado dos segundos delante, perdía irremediablemente terreno con Bessone; la prueba son los 6s que Tito le llevaba 6 giros más adelante. Cuando lo pasó a Guerra, el Fiat estaba a 4s37 del

Ford. Después del "sorpaso" al campeón, el crecimiento del Regatta se produjo por desfallecimiento o errores de sus rivales. A Traverso lo pasó en el octavo giro cuando el "Flaco" tuvo el problema con los frenos; a Maldonado en el 33º cuando el motor del VW Carat quedó "out". Antes, en el 23º había hecho lo propio con Bessone, cuando el Ford llegó mudo a los boxes después de un sordo ruido en sus entrañas, y finalmente le ganó la posición a Oltra en la vuelta 36, cuando éste se pasó en un frenaje a causa de la temperatura. Es cierto que lo de "Cocho" tuvo ritmo y un planteo inteligente que lo llevó a su cuarto éxito del año en el T.C. 2000. Pero no se puede ignorar que lo ayudó mucho la fortuna, y que esta victoria no puede tener el mismo sabor que la elaborada en Allen, probablemente la "opera prima", en materia de trabajo de alto nivel técnico, estratégico y conductivo. Por si queda alguna duda en cuanto los números, podemos agregar que además de las cuatro vueltas de Bessone por debajo de los 75s, la CDA le computó 3 a "Yoyo", 2 a Oltra y una a Traverso; el Regatta también tuvo una, y muy cercana al minuto 15 segundos. Ganó, y ganó bien. No se objeta ni la victoria ni el método. Sí el que haya ganado un "carrerón". Los que salieron a ganar, realmente, sucumbieron en la lucha.

Más allá de las estadísticas, la carrera en-



Juan María Traverso y Luis Strianese, presidente de la Asociación de Concesionarios Volkswagen cambiando gorras. ¿Sólo un chiste? A su lado también se encontraba Carlos Kechichian, "capo" de los concesionarios Renault.

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: El haber otra vez más de 30 autos para una carrera de T.C. 2000 a 500 km de Buenos Aires.

Lo malo: La escasa confiabilidad mecánica. La mayoría de los cambios de posiciones, aun en el grupo de punta, se produjo por falencias. De los 28 autos que largaron clasificaron sólo 15 y de ellos sólo 7 en la vuelta del puntero. Es preocupante.

Lo mejor: La evolución masiva de las coupés Ford Sierra que tienden a emparejar la categoría.

Lo peor: Que se haya frustrado la lucha directa entre Traverso y Maldonado por el título. Lo previo, incluyendo la espectacular clasificación del sábado lo hacía prever.

Lo positivo: Que Juan María y "Yoyo" hayan entregado toda su sapiencia, fervor y talento, en la búsqueda de lo mejor. Salieron a "jugársela" ambos, un poco más quizá Maldonado, y sucumbieron en la pelea.

El duelo: El de Oltra, Maldonado y "Cocho" entre la vuelta 28ª y la 35ª —Silvio se pasó en la siguiente— anduvieron en menos de un segundo y medio. Lástima que duró sólo 7 giros y que "Yoyo" también se haya quedado.

La gran escalada: La de Etchegaray del 29º lugar de largada hasta el 9º, en que estaba cuando se detuvo por la rotura del semieje.

La frase: La de Tito Bessone después de la carrera: "Me hace más feliz saber que ya tenemos un auto potencialmente ganador, que la amargura de haber perdido esta carrera. Creo que la victoria puede llegar en alguna de las que faltan".

El reconocimiento: De Maldonado y Oltra admitiendo que quizá se equivocaron castigando tanto los autos, "pero no teníamos alternativa si queríamos lograr la victoria que era necesaria". Y tienen razón.

La tristeza: La de Luis Belloso y Rubén Benavidez por la frustración que les produjo el toque de Del Río y la pérdida de una posibilidad cierta de muy buena actuación como presagiaba el 5º puesto de clasificación a 77/100.

La evolución privada: La de Daniel Cingolani, que lentamente llega a su nivel con la coupé Ford Sierra de la peña "Hy O" de Villa Gobernador Galvez.

FORMULA DOS NACIONAL

Lo positivo: Lo entregado el fin de semana por la categoría, con muchos autos, competitividad entre varios pilotos y marcas y una gran carrera.

Lo contundente: El triunfo de Rolando Gorrini. No dejó dudas, y se desquitó ampliamente de sus recientes frustraciones.

La sinceridad: De Gabriel Massei, al confesar que con su accionar había hecho más lenta la carrera.

Los debuts: De Nelson Forcat y Florentino Niemitz. Las reapariciones: De Oscar Saboretti, Juan Yanantuoñi y Hugo Lara.

Lo lamentable: El abandono de Juan Manuel Basco, que con su segundo lugar de clasificación, era otro candidato para el "lote terrible".

Lo meritorio: El noveno puesto de Forcat en su debut y en una carrera con pocos abandonos.

FORMULA RENAULT

Lo esperado: La consagración del "Guri" Martínez como nuevo campeón. Un título que el entremiano merecía por lo hecho desde su ingreso a la categoría.

La impotencia: De Eduardo Ballario, para defender sus remotas posibilidades al campeonato, al no disponer de una buena planta motriz.

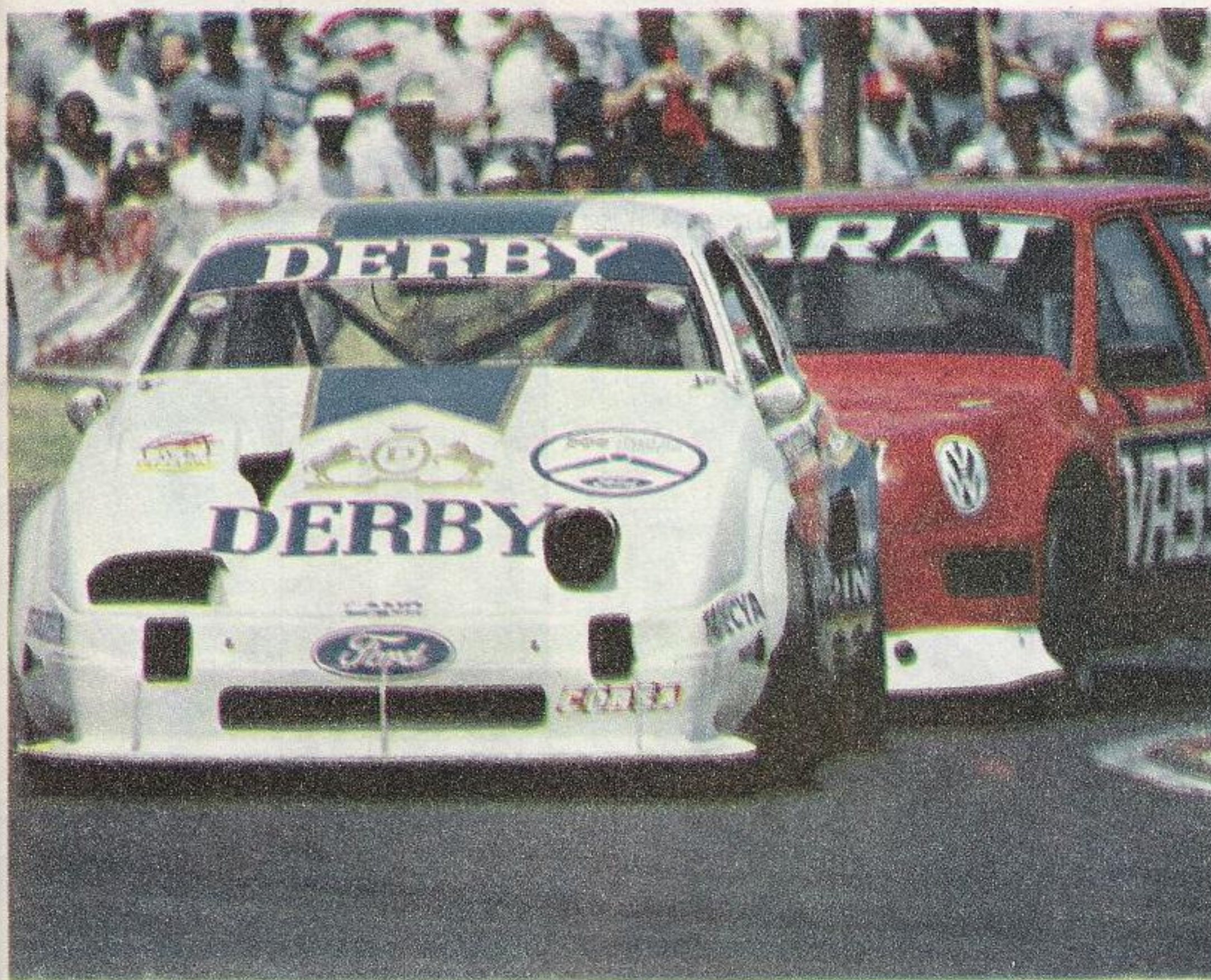
La escalada: De Darío Güeli, que desde su lugar 26º en la grilla de largada llegó al 12º en la clasificación final.

Lo destacable: El trabajo de Mario D'Amico, quien tras una buena largada mantuvo un buen ritmo que le permitió llegar al sexto puesto.

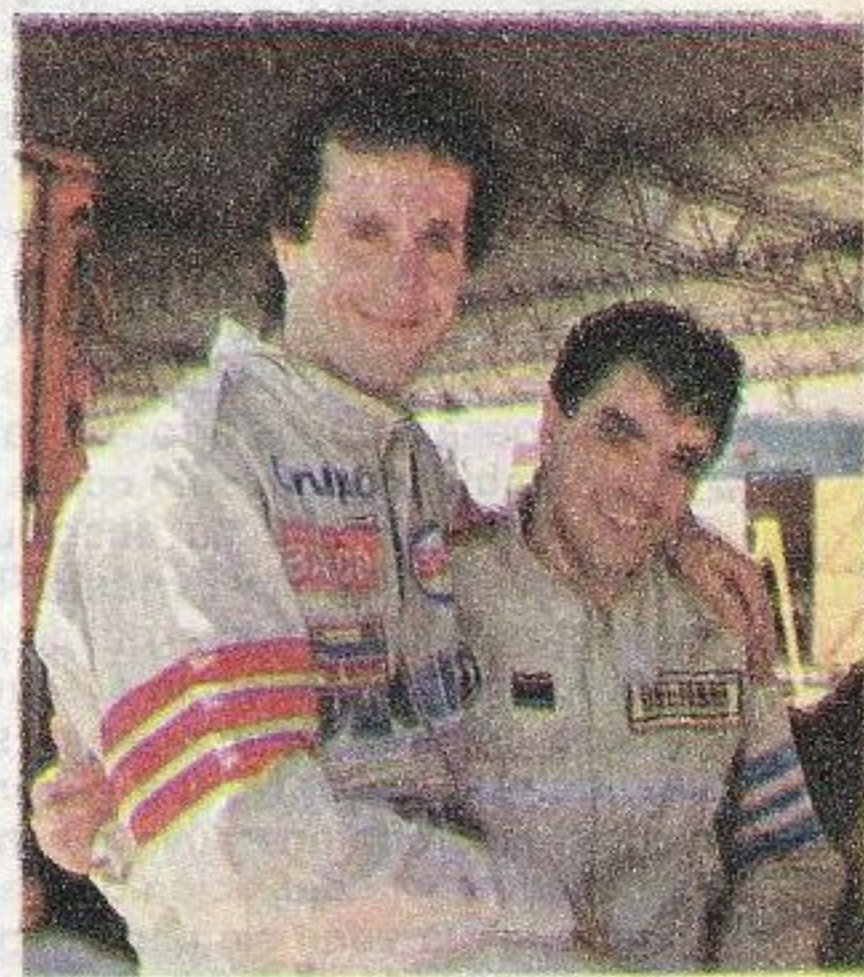
El retorno: Del campeón Sergio Solmi. Lamentablemente no fue muy feliz.

Lo extraño: La opaca actuación de Marcelo Michelini, quien en todo el fin de semana anduvo lejos de los puestos de punta, sin encontrar las causas.

La eficacia: De la mecánica de Juan José Ramini, que



Abajo: Del Río lo acaba de tocar a Guerra al quedarse sin frenos delanteros, y queda cruzado espantando banderilleros... ¡Olé...! Izquierda: la presión del Carat sobre la Sierra de Oltra se hace sentir... El motor de Maldonado claudicaría sin producir el "sorpaso". Creemos que "Yoyo" probablemente lo haya pasado de vueltas al rebajar de cuarta a tercera. Derecha: los cuñados Bessone y Rodríguez; va a tener un buen sucesor, "Tito"...



tregó la evolución masiva de las coupés Ford Sierra, las que volvieron al podio de manera notable con muy buenos trabajos de Oltra, y de Del Río —más allá de su exclusión— pero que tuvo la solidez y la consistencia de dos autos muy bien preparados en el taller y en la pista, trabajos efectuados mucho antes de llegar a la capital entrerriana. Lo de Fineschi premia el tesón y la audacia para cambiar la puesta a punto de un auto del sábado para el domingo, por no haber hallado el rumbo, y la capacidad del piloto para resolver sobre el auto improvisado con talento, cuando la unidad no está "diez puntos". Bien merecido tiene Fineschi el tercer escalón del podio, que heredó de Del Río. Guerra cumplió decorosamente su papel de N° 2 del equipo y cuando se retrasó Traverso, una molesta vibración y el toque con Del Río le impidieron avanzar. Juan María mostró su fibra de campeón al quedarse sin frenos y seguir pese a varios errores, hasta que se acostumbró a frenar sólo con la caja. Sostuvo, mientras y como pudo, una buena lucha con Di Palma y Ernesto Rodríguez, que premió a Luis con el quinto puesto y le entregó gran experiencia al segundo, más allá del mérito de estar entre los seis primeros del T.C.2000. No fue el carrerón que todos esperábamos: tuvo muchos golpes de escena, y la definición del campeonato puede ahora venir sin pena ni gloria en la próxima carrera que todavía no se sabía al cierre de estas páginas donde sería. Los 33 y 39 puntos que Traverso les lleva a "Cocho" y a "Yoyo" respectivamente, hacen en la práctica, que lo que las matemáticas dicen que aún es posible, sea muy difícil de producirse. Con la consistencia que tuvo a lo largo del año el auto elaborado por Oreste Berta, sería casi una falta de respeto pensar que Traverso no llegará entre los seis primeros de alguna de las dos carreras que faltan. Con eso es suficiente para volver a ser número uno.

EL RINCON DE LOS MONOPOSTOS

Tras el paréntesis de Allen, donde sólo concurrió la F-2, nuevamente las dos categorías de monostos nacionales sirvieron de aperitivo para el plato fuerte brindado por el TC 2000. Y en el análisis de lo actuado surge en esta ocasión el mejor saldo para la **Fórmula Dos Nacional**, que finalmente pudo en Paraná, una de sus bases más fuertes, concretar las múltiples expectativas acumuladas y dejar un grato recuerdo, que es de esperar no quede como una satisfacción aislada, y sí como un buen punto de referencia para que la categoría logre de una vez por todas su proclamada consolidación.

Hubo varios factores que contribuyeron para esta situación. Para empezar, la cantidad de inscriptos, que por primera vez superó los 30, hubo 31, aunque finalmente largaron 27. Claro que tal cantidad por sí misma no basta, y afortunadamente a ese importante detalle numérico, la categoría

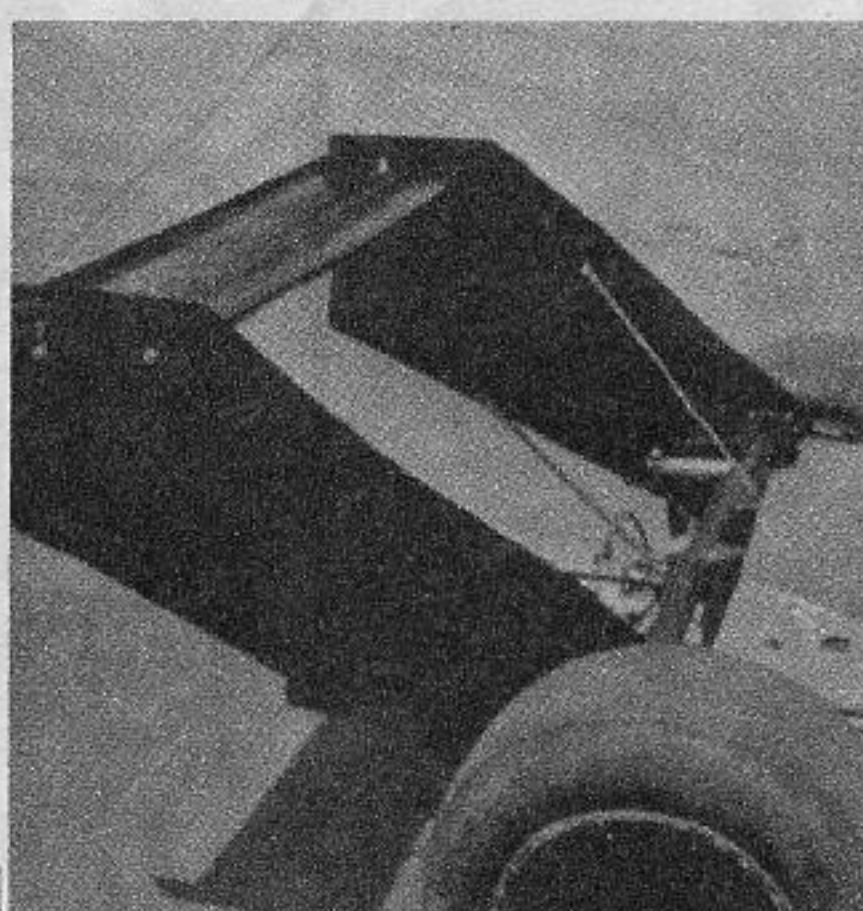
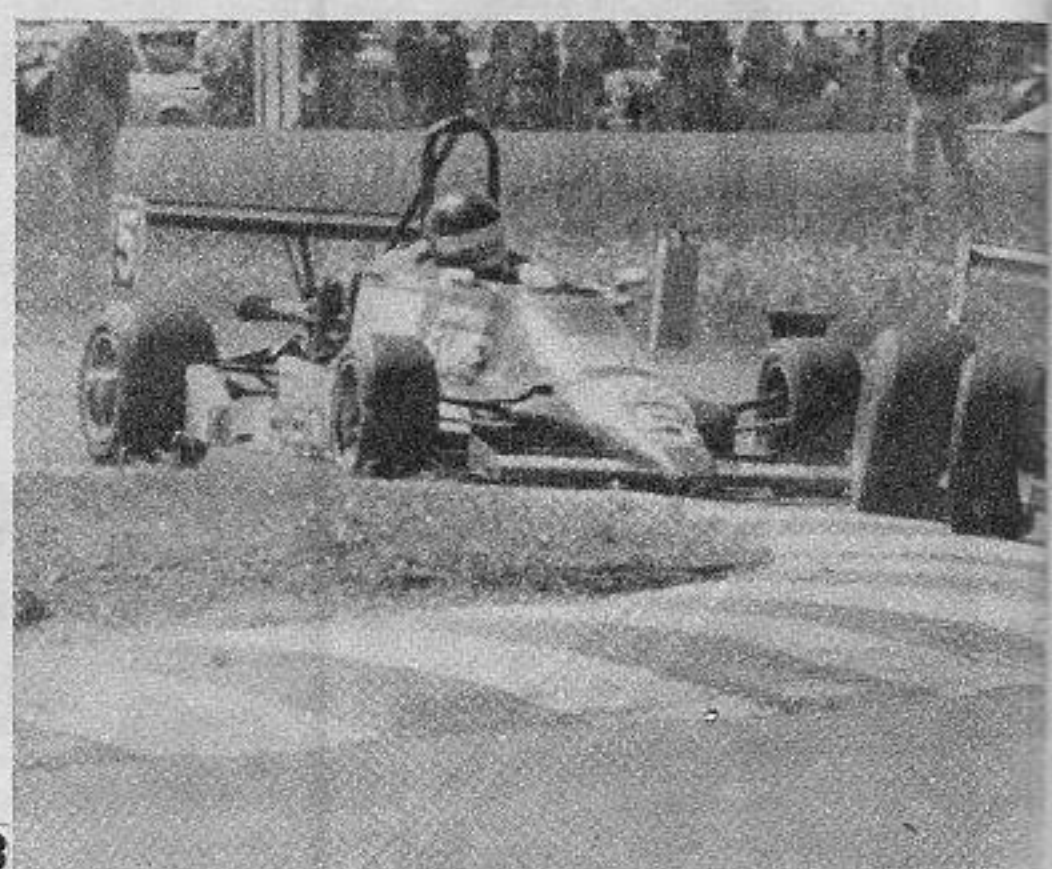
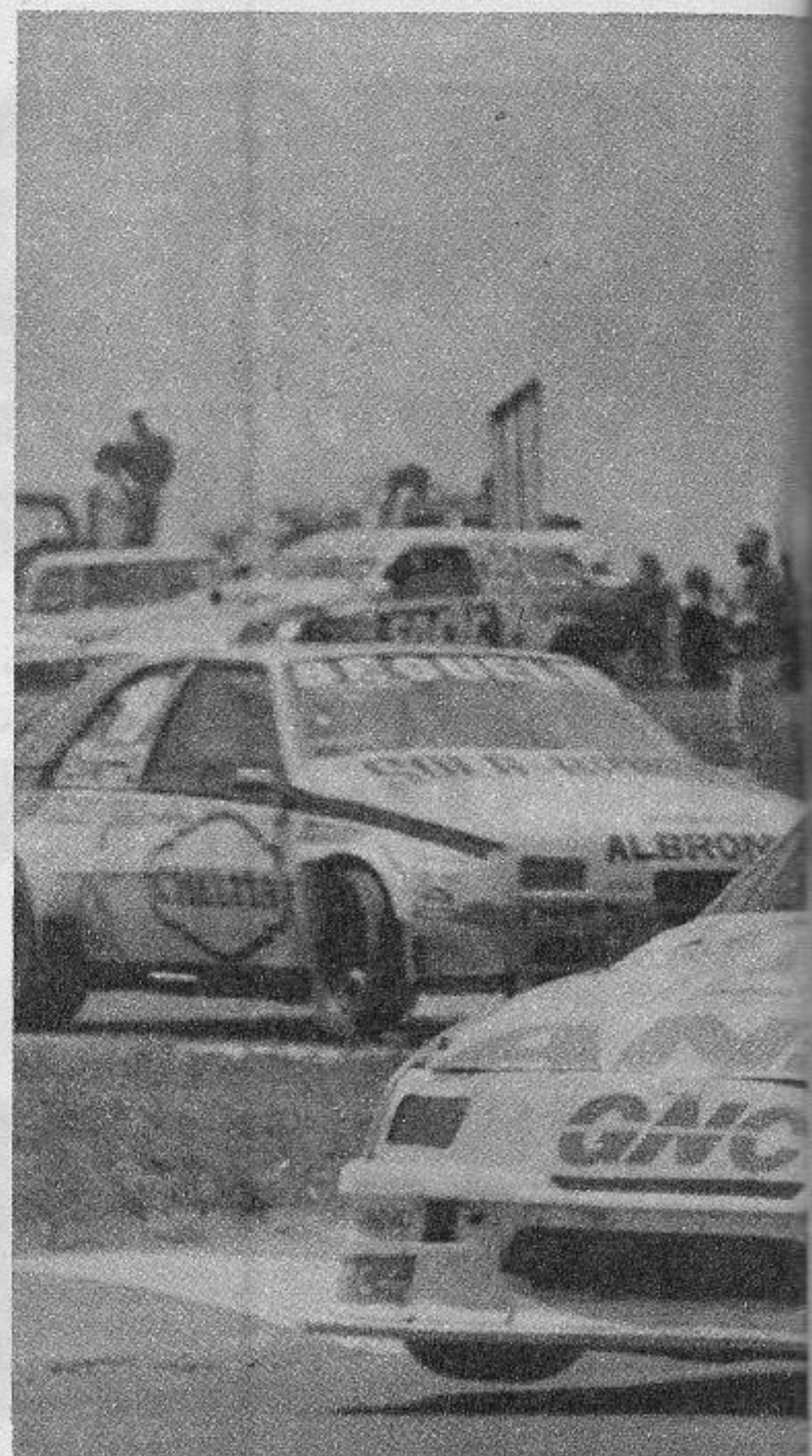
1. Oscar Fineschi, sonriendo a través de un volante, fue tercero y el segundo mejor Ford. 2. Crocco seguido por Dos Santos, Varela, "Chiqui" García y Foissac. 3. Palumbo, Fonte —por arriba del pianito— y Gjurišich. Los primeros se ubicaron octavo y séptimo, respectivamente, el de Teodelina abandonó pronto. 4. Walter Hernández de estreno. Utilizó el alerón que Fernández diseñó para su futuro y propio monoplaza. 5. El nuevo ¿¿becquet?? que Di Palma incorporó a su berlina. El aditamento provocó numerosas polémicas.



agregó competitividad entre los pilotos, con 12 autos en menos de un segundo en clasificación, y también entre las marcas, como se vio con los tres distintos tipos de motores (VW, Renault y Fiat) participantes instalados en los lugares de avanzada, al término de la jornada sabatina.

Estos buenos antecedentes tuvieron debida correspondencia con una carrera interesante. Y si bien nadie pudo con el aplastante dominio de **Rolando Gorrini** en punta, hubo para entretenerse, y mucho, con lo entregado por el grupo de escoltas, con emociones en ascenso hasta llegar a un final pleno de vibración, con "responsabilidad" compartida entre **Massei (h), Mandrini, Zanatta, Suriani y Martín**. Los dos primeros luchando metro a metro por un puesto que significaba puntos de más o de menos en la disputa que mantienen por el título; Zanatta, resistiendo con dignidad por encima de una bomba de nafta con fallas; Martín mostrando las posibilidades del motor Regatta en su estreno y Suriani, escalando desde atrás, con un auto que por su rendimiento estaba para cosas importantes.

Así redondeó la Fórmula Dos Nacional un domingo feliz. Será cuestión de seguir con el trabajo y el esfuerzo, para que se repita y no quede en un solitario recuerdo. Este es el compromiso para el futuro que tiene como otro gran punto de atracción ese duelo por el título entre el tricampeón Massei y el actual líder Mandrini. Con nueve puntos de ventaja para este último nada





BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club de Volantes Entrerrianos.

Accesos: Uno, de pavimento y tierra compactada. Muy bueno. 4.

Estado del circuito: La carpeta impecable y muy mejorados los planitos. Muy bueno. 4.

Infraestructura general del escenario: Si bien la lluvia del domingo por la madrugada no fue tanta como cuando se presentó la F.3, el piso de tierra aguantó mejor y no hubo tanto barro. Bueno. 3.

Boxes (Instalaciones): Buena en general. Se pintaron algunos lugares que no lo estaban. Muy buenas. 4.

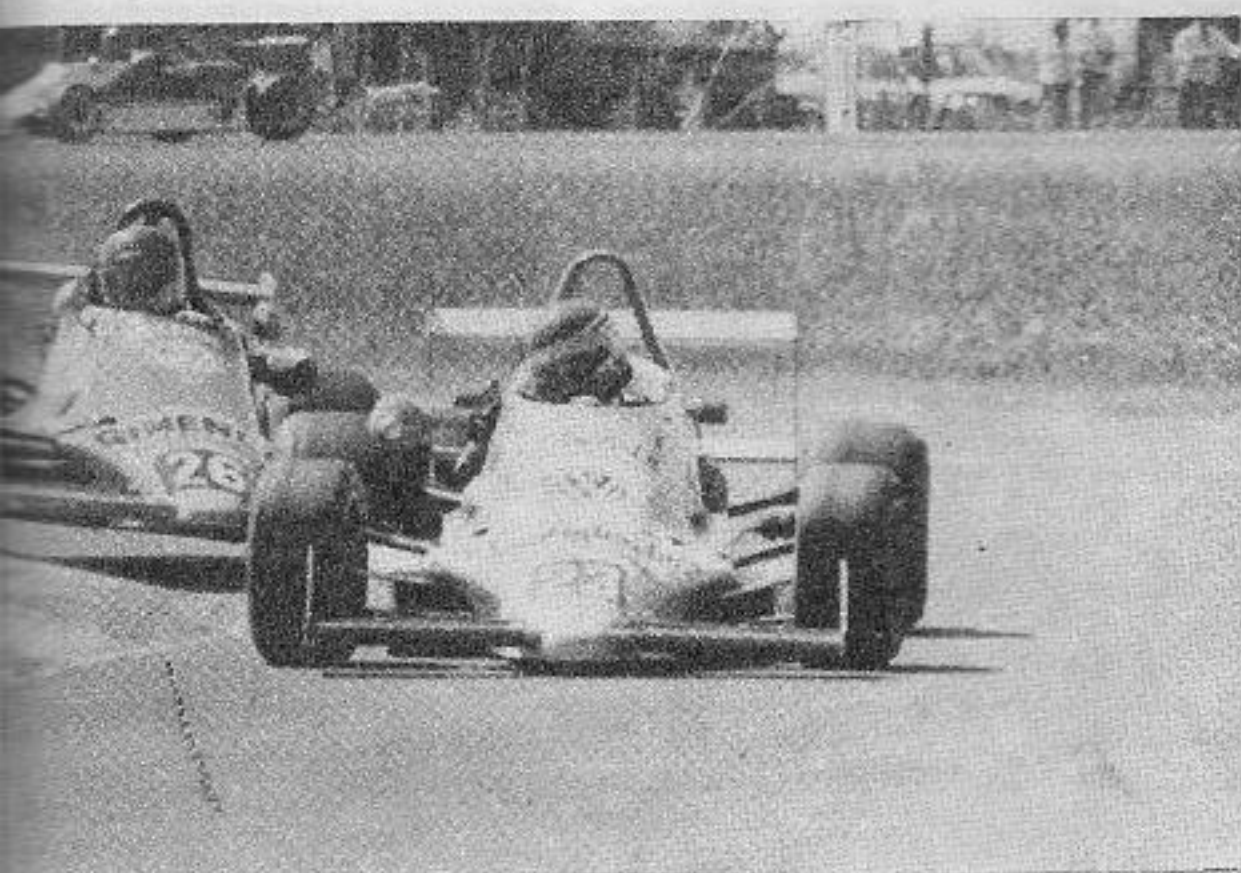
Boxes (Condiciones de trabajo): Buenas en general, aunque la mayor cantidad de pilotos —hubo más de 110 entre las tres categorías— no permitió trabajar con comodidad a nadie, dada la mucha gente que circuló por la calle interna, en la búsqueda de autógrafos, "souvenirs" de promoción, o curioseando. Tema para corregir, no sólo en Paraná, sino en todos lados. 3.

Seguridad: Al igual que la F.3, fue relativa. Buena. 3.

Servicio de prensa: Muy bueno. Con FAX y teléfono. 4.

Promoción del espectáculo: Excelente, pero sin la respuesta de público esperada. 5.

TOTAL 29 (ideal 45).



parece definido y ésta es otra carta a favor para que la imagen de la Fórmula Dos Nacional alcance el nivel pretendido por sus responsables. Ojalá se sepa aprovechar.

Por el lado de la **Fórmula Renault**, indudablemente quedó la consagración de **Omar Martínez** como el hecho sobresaliente de la jornada. Porque el "Gurí" merecerá sobradamente ese halago y además porque lo concretó de la mejor manera, es decir con una victoria de punta a punta. En cuanto al resto, además de la especial mención para **Cristian Tejera**, vale el reconocimiento para lo hecho por el ascendente **Walter Hernández**, quien compensó con creces su mala largada, con una actuación que poco a poco lo llevó hasta las barbas del Gurí Martínez. Y tenía para jugarse la posibilidad de una victoria, pero conscientemente prefirió dejarle al entrerriano la satisfacción de disfrutar a pleno su gran jornada. De seguir así, quizás Hernández tenga la suya en poco tiempo más. 🐘



T.C. 2000

a ERNESTO "TITO" BESSONE



Porque después del gran golpe en los "tanques llenos" de Allen se recuperó el auto dejándolo aún más competitivo. Porque era rápido y constante en los tiempos y logró encerrar 21 de las 23 vueltas, comandando la carrera, en sólo 84/100 de segundo. Porque fue contundente, sin rivales a la vista y controlaba las diferencias con sus perseguidores. Si nose hubiese roto el impulsor no había con que darle. Quizá debió darle un respiro al motor girando en dos o tres décimas más arriba por vuelta. Igual le alcanzaba.

F.2 N

a OMAR SURIANI



Porque el quinto puesto final sólo fue una tenue muestra de sus muchas posibilidades, las que demostró con sus mejores tiempos del viernes y el domingo por la mañana, y ya en carrera, con el récord de vuelta. Pero una inoportuna falla en los frenos en clasificación lo retrasó al séptimo lugar en la grilla y desde allí debió escalar en ardua tarea en medio del terrible lote que luchó a espaldas de Gorrini.

F.R.E.

a CRISTIAN TEJERA



Otro buen paso adelante de este joven integrante del equipo de Luis Belloso, que con apenas 20 años y ocho carreras en la categoría mostró una notable madurez. Virtud que lo llevó a no cederse con su quinta posición de largada y a mantener un ritmo constante en carrera, que no sólo le permitió conservarla sino mejorarla en un lugar.

BALANCE 1990

LAS FORMULAS TRES EUROPEAS CONTINUAN SIENDO EL PASO OBLIGADO HACIA LA CUSPIDE. ASI PARECEN DEMOSTRARLO LOS RECIENTEMENTE CONSAGRADOS CAMPEONES

PROMOTORA DE ASES

Texto y fotos: Néstor Palmetti

Definida como el anteúltimo escalón que debe pisarse antes de llegar a la máxima categoría, esta especialidad tuvo una temporada rica en novedades, mostrando diferentes matices en cada país



Foto mayor: En Vallelunga, escenario visitado repetidamente por la F.3 italiana, lidera Giuseppe Bugatti seguido por Fabrizio Bettini y el Campeón, Roberto Colciago. **Arriba, derecha:** Este último triunfó en tres oportunidades. **Arriba:** José Luis Di Palma y Alejandro Pagani. Aquél, posiblemente arribe a la categoría en 1991; éste obtuvo excelentes parciales en Italia. **Derecha:** Gustavo Sommi asistió a Néstor Gabriel Furlan, quien tuvo un año desparejo.





Desde hace tiempo los seguidores de la F3 Europea vienen alimentando una interesante polémica respecto a la validez de las distintas escuelas que caracterizan a la promocional —aunque cada vez más profesionalizada— especialidad de monopostos. Eliminado por capricho de la Fisa lo mejor dicho por intereses comerciales —el bien recordado certamen europeo, no existe modo fehaciente para medir, competitivamente hablando, la mayor o menor validez de cada una de las categorías nacionales de la Fórmula Tres. Ni siquiera el encanto del principado monegasco alcanza para reunir en un solo evento a la mejor de la categoría. En Montecarlo suele faltar la "flor y nata" de la escuela inglesa, que luego ejerce la supremacía numérica en la otra cita clásica de la F3 con los circuitos callejeros: **Macao**. Fuera de estas dos citas urbanas, la tercera fórmula no tiene otra posibilidad para juzgar virtudes y defectos de cada campeonato. Para peor, la FISA —que a decir verdad se muestra bien poco interesada a una verdadera confrontación europea— hace todo lo posible para reducir el brillo de la prueba única en la cual se asigna el título continental haciéndola coincidir siempre con las fechas decisivas de los campeonatos nacionales. Puntualmente este año se repitió la situación, cuando en oportunidad de la cita de Le Mans, no sólo el campeonato inglés realizaba una prueba en Thruxton, sino que en la misma programación francesa los galos disputaban la undécima competencia del torneo nacional. Conclusión: sólo 11 coches se presentaron a la disputa por el europeo frente a la treintena que minutos después animaban la prueba puntuable por el campeonato francés.

De todos modos y pese al éxito galo en el GP de Montecarlo, todos coinciden en señalar a los campeonatos inglés e italiano, como los demás representativos de la especialidad. No por caso en ambos territorios se produce la mayor parte del material técnico de la categoría. Y puntualmente los certámenes '90 de ambas latitudes se han encargado de manifestar las tendencias que caracterizan en mayor o menor medida a los dos campeonatos en los últimos años. Con no más de decenas de participantes por competencia —incluida la media docena de coches del año anterior que compiten dentro de las mismas carreras y que puntúan por la Clase B— el torneo inglés es sensiblemente más famélico que su par peninsular. En Italia hay medio centenar de autos en cada confrontación —la casi totalidad dotados de chasis nuevos— mientras que los autos con una temporada de "vejez" dan vida a un campeonato independiente que supera la treintena de presencias en cada prueba —la Fórmula 2000— y que se ha convertido en la verdadera "antesala" de la F3 italiana.

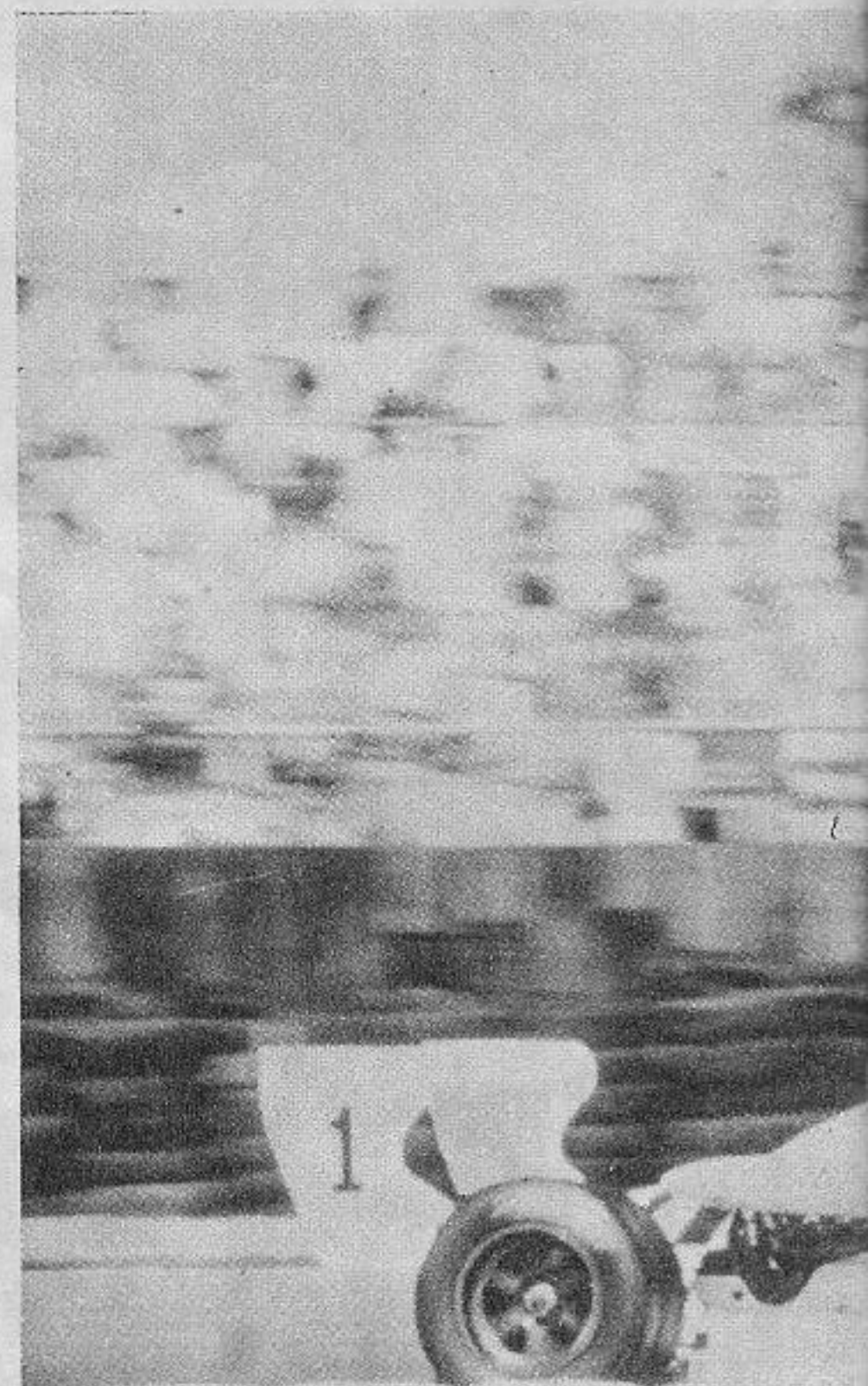
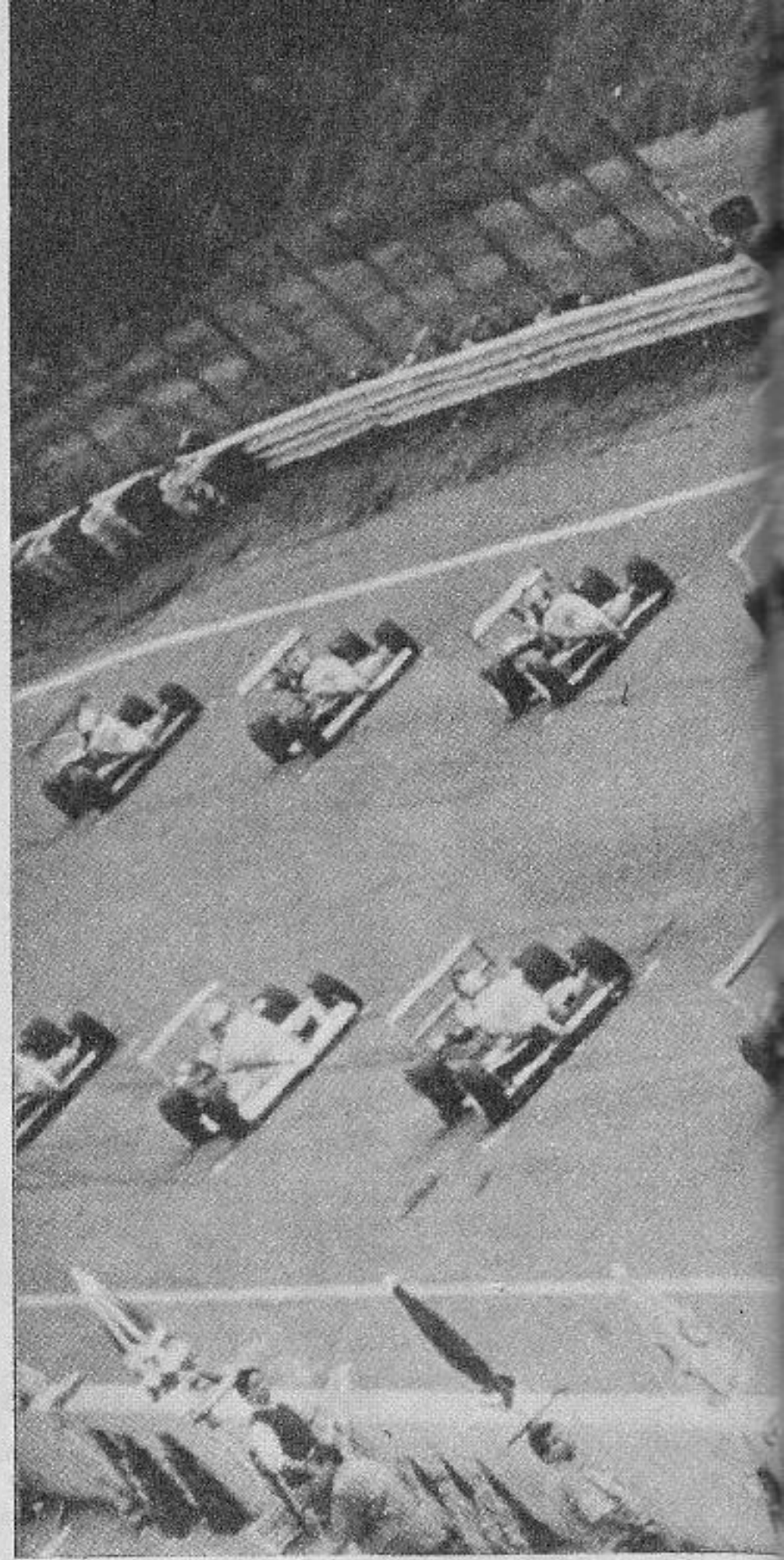
Sin que la cuestión es "calidad" se conviertan en elementos de juicio definitorio sobre la validez de cada escuela, obviamente es un hecho bastante importante la consisten-

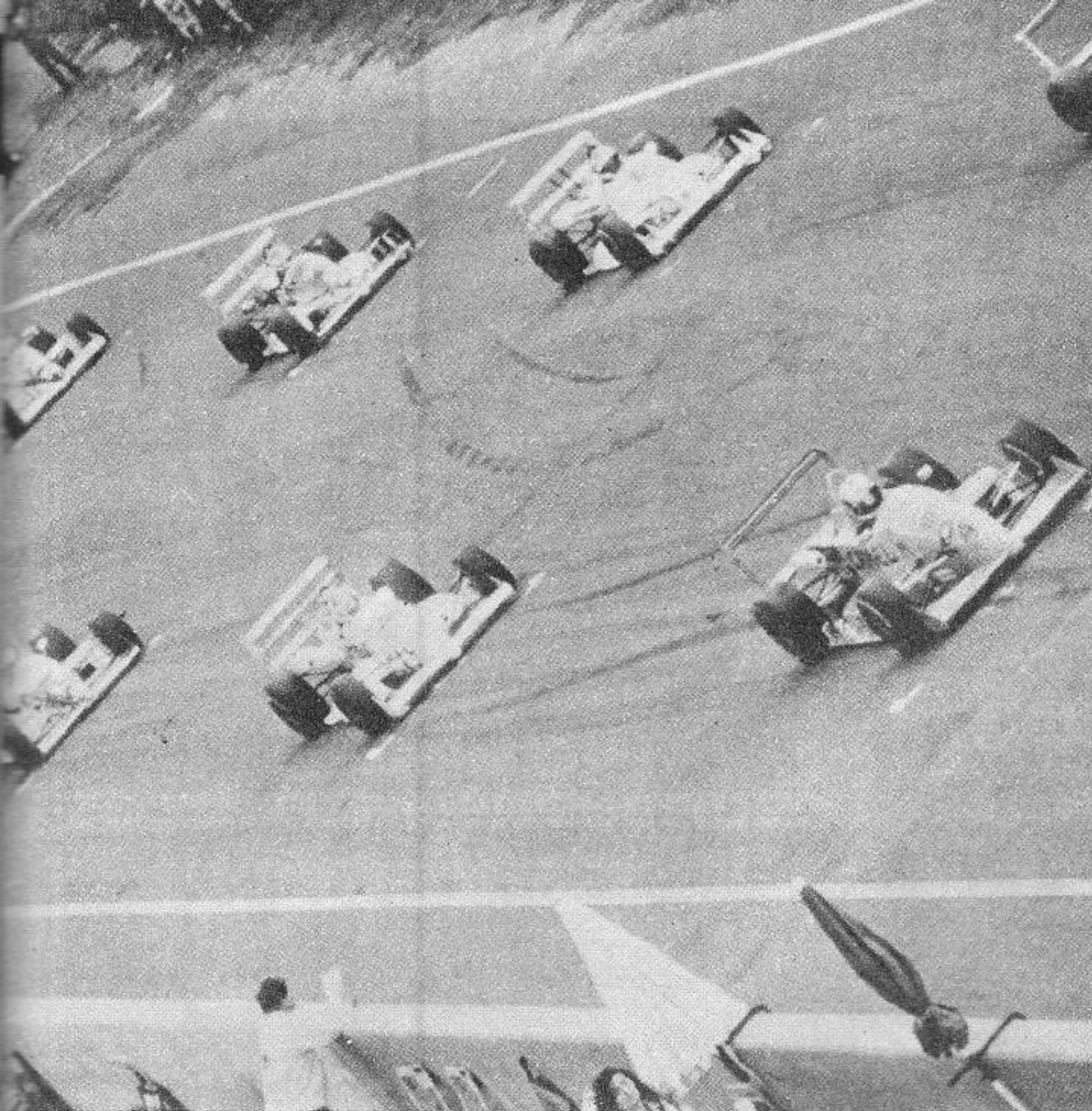
cia de cada uno de los parques estables bajo análisis. Mientras en Inglaterra no resultan ser más de dos los pretendientes al título al llegar a mitad de temporada, en Italia en cambio la incertidumbre es mucho mayor y generalmente se arriba —como ocurrió este año— con más de dos pilotos en condiciones de acceder al cetro en la prueba final.

Si bien el equilibrio del material técnico de la F3 —tanto a nivel de chasis como de motores— ayuda a entender la incertidumbre en cuanto a dominadores que evidencia la concurrida F3 italiana, tal circunstancia no juega a favor del equilibrio de valores en su par inglesa. En Gran Bretaña —certamen más rico de encanto y fama, principalmente gracias a haber sido el trampolín de lanzamiento de los campeones brasileños— las "catas" no están tan mezcladas y lo demuestra el hecho de que los dos primeros pilotos de los dos equipos principales de la categoría se hayan repartido el 95 por ciento de las victorias. A pesar de que la combinación **Ralt-Mugen** fue absoluta dominadora en las grillas de la F3 inglesa, los dos **Mika** finlandeses —**Hakkinen** y **Saló**— se dividieron el placer del suceso durante la temporada. De allí se entiende claramente cómo resulta difícil pensar en ganar el próximo campeonato para un piloto que —talento aparte— disponga de una butaca en el team **West Surrey** o en la escuadra de **Alan Docking**. Digno sucesor de Rosberg y Lehto, Hakkinen ha sido el merecido campeón británico y puntualmente se ha asegurado —con el apoyo de la tabacalera con sede en Suiza— una butaca en la formación campeona de la F3000 para la próxima temporada. Más allá de la validez del team de Dick Benetts, el piloto finlandés ha hecho su parte a la perfección e incluso en las dos incursiones "continentales" que realizó —Imola por el italiano y Hockenheim por el alemán— derrotó a la concurrence poniendo de relieve la validez de la escuela británica.

Muy diferente resultó este año la "música" en Italia. Allí el equilibrio es muy superior y no se puede por suerte hablar de ganadores cantados. La pariedad de medios y la profesionalidad de los principales equipos, hacen que la victoria esté a disposición de una docena de pretendientes. A nivel de chasis no ha habido este año en la península gran diferencia entre **Reynard** y **Dallara**, existiendo —si la hubo— una relativa ventaja a favor de los bastidores británicos, que por medio del éxito final de **Roberto Colciago**, han interrumpido media década de monopolio de los chasis de **Vara** prácticamente incursionado en Italia, aunque la exitosa "visita" de Hakkinen y la última prueba del torneo que vio el triunfo de un Ralt '89, hacen prever una mayor presencia de la marca creada por Ron Tauranac para la próxima temporada.

En cuanto a profesionalidad, las principales formaciones italianas —una decena de equipos— lucen un nivel que nada tiene

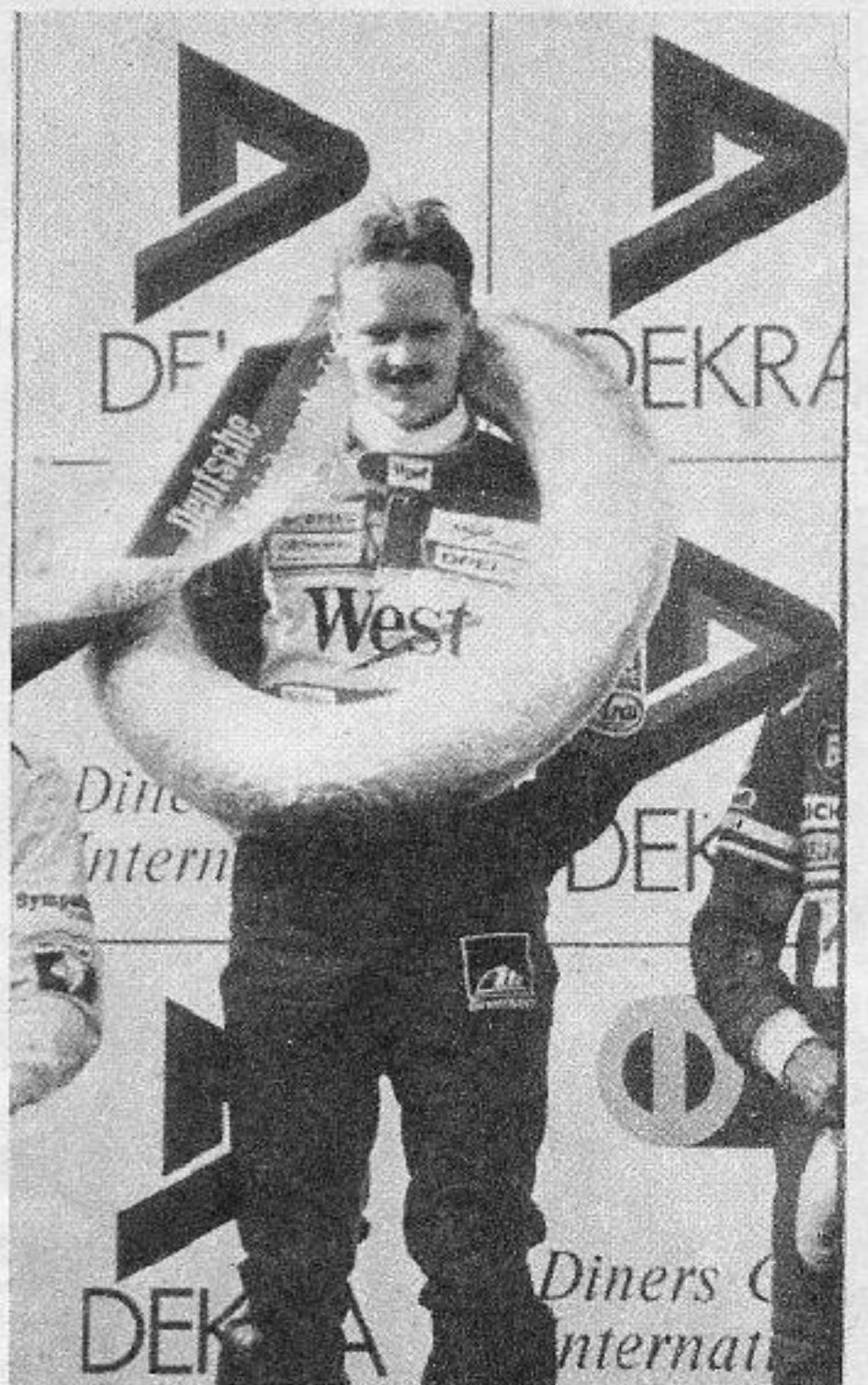
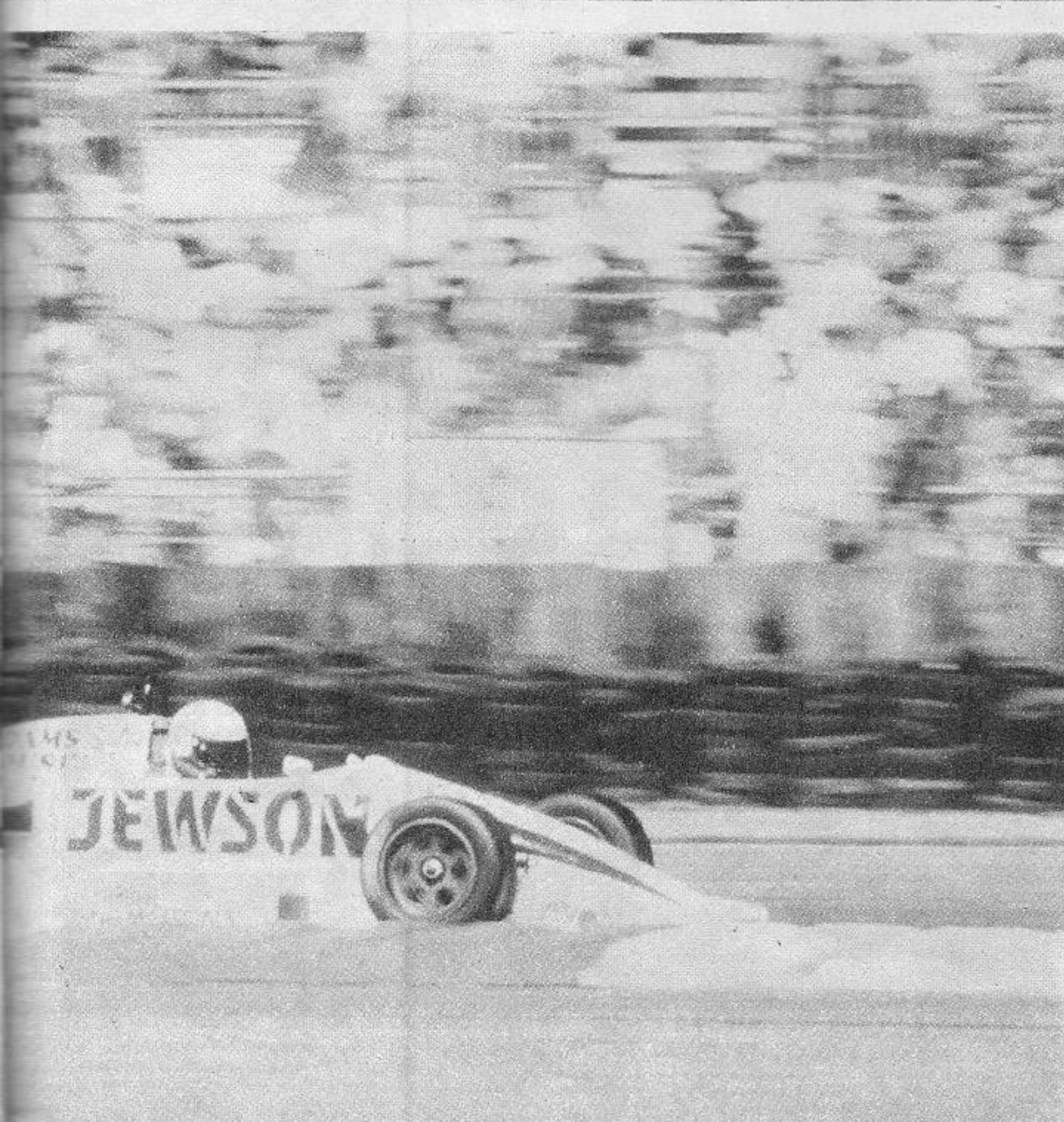
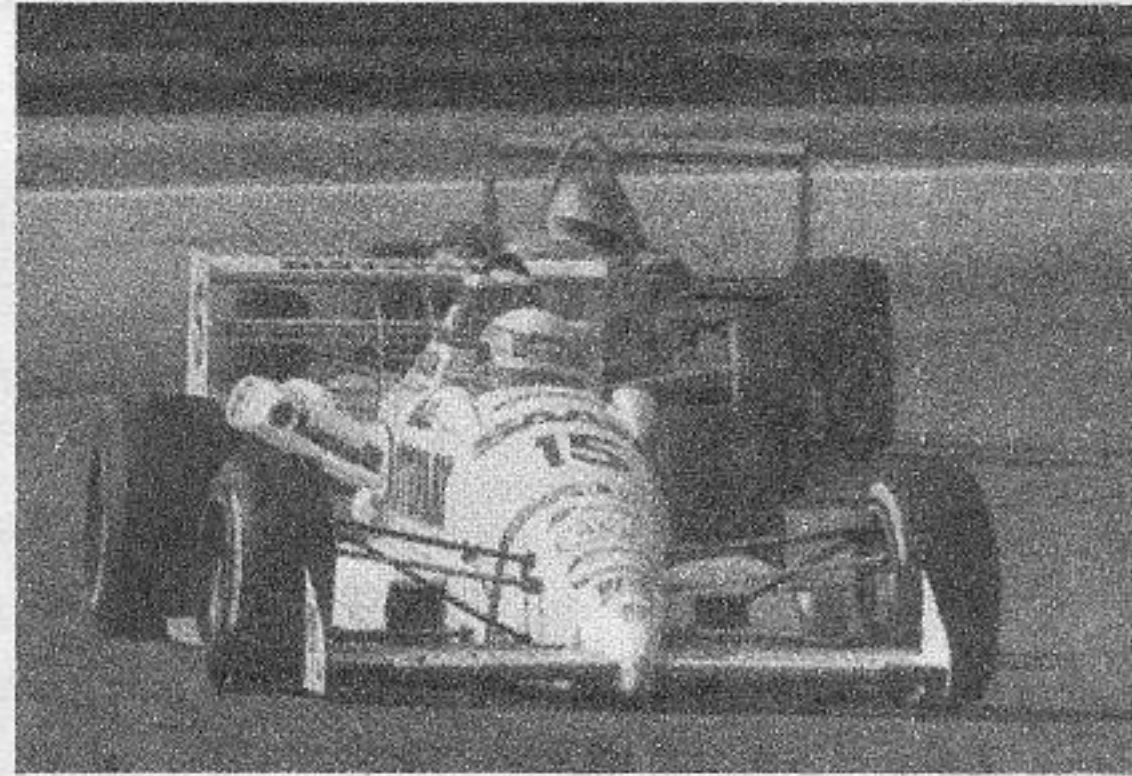




Izquierda: Las grillas de partida del torneo italiano han sido las más concurridas, quedando fuera de ellas una gran cantidad de aspirantes.

Abajo: Angelelli perseguido por Jacques Villeneuve (hijo de Gilles). Ambos protagonistas del torneo peninsular. **Foto inferior:** Schumacher, dominador en su país, tuvo problemas en la disputa de "pequeña" Copa Europea.

Abajo: Steve Robertson fue, a la postre, el mejor representante de su país, Inglaterra, en el torneo británico.



que envidiar a los mejores teams británicos. Mediamente cada escuadra supera los 5000 km de pruebas en la pre-temporada, no permitiéndose dar ventajas frente a tal clima de competitividad. Esto, sumado a excepcional escuela de Kart, hace que el nivel de pilotaje sea muy parejo y de allí que medio segundo en una grilla separe a la pole-position de quien debe ir al repechaje para ganar un lugar en la final.

Respecto a la "contundente" visita del finlandés Hakkinen en Imola, los team mana-



Abajo: Nino Famá aventajando a Furlan mientras detrás, sobre el pasto, se ve un despiste, circunstancia tan común en la F.3, generalmente debida a los excesos de vehemencia... **Arriba:** el finlandés Hakkinen fue finalmente imbatible: no sólo en Inglaterra sino también en Alemania e Italia, cuyos torneos visitó. **Derecha:** Schumacher (Reynard-Opel) dominó en Alemania.



CAMPEONATO ITALIANO DE FORMULA 3	VALLELUNGA 1/4	PERGUSA 15/4	MAGIONE 29/4	VARANO 12/5	IMOLA 17/6	MONZA 24/6	BINETTO 8/7	MISANO 29/7	MONZA 2/9	VARANO 16/9	VALLELUNGA 7/10	VALLELUNGA 21/10	TOTAL
1. Colciago	9	—	9	—	—	—	1	—	—	9	6	4	38
2. Zanardi	—	3	—	9	—	6	—	—	—	2	9	6	35
3. Angelelli	—	—	4	4	4	—	3	—	9	3	3	—	30
4. Savoldi	—	—	—	—	—	9	—	9	6	—	—	—	24
5. Gillardi	4	6	—	2	—	—	—	4	—	4	—	—	20
6. Bugatti	—	4	2	—	2	—	9	—	—	—	—	—	17
Bettini	—	—	—	1	6	—	4	6	—	—	—	—	17
8. Busi	6	9	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16
9. Schiattarella	—	—	1	—	9	—	—	—	4	—	—	—	14
10. Vandone	—	—	6	3	—	—	2	—	2	—	—	—	13
Badoer	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	9	13
12. Favero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	2	12
13. Villeneuve	—	1	—	—	3	—	6	—	—	—	—	—	10
Furlan	2	—	—	6	—	—	—	—	—	—	2	—	10
15. Visco	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	3	9
16. «Gimax Jr.»	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	5
17. Zampedri	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	4
Papil	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	4
19. Voulaz	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3
Vismara	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
21. Tedeschi	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Babini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Minutolo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1



Izquierda: Christian Fittipaldi tuvo una excelente cosecha en la F.3 inglesa, la que alternó con la Sudamericana.
Derecha: la esposa de Marc Surer no desentona en la categoría alemana.

CAMPEONATO BRITANICO

(Posiciones finales)

Pos.	Piloto	Auto	Ptos.
1º	Mika Hakkinen	Ralt RT 34-Mugen	126
2º	Mika Salo	Ralt RT 34-Mugen	99
3º	Steve Robertson	Ralt RT 33-VW Spiess	49
4º	Christian Fittipaldi	Ralt RT 34-Mugen	36
5º	Peter Kox	Ralt RT 33-VW Spiess	28
6º	Philippe Adams	Ralt RT 33-VW Spiess	25
7º	Paul Stewart	Ralt RT 34-Mugen	21
8º	Jonathan Mc Gail	Ralt RT 34-Mugen	13
9º	Derek Higgins	Ralt RT 34-Mugen	12
10º	Minoru Tanaka	Ralt RT 34-Mugen	10
	Paul Warwick	Ralt RT 34-Mugen	10
11º	Hideki Noda	Ralt RT 34-Mugen	8
12º	Jason Elliot	Reynard 903B-Mugen	4
13º	Julian Westwood	Ralt RT 34-Mugen	1
	Jordi Gene	Reynard 903-VW Spiess	1

CAMPEONATO FRANCES

(Posiciones finales)

Pos.	Piloto	Auto	Ptos.
1º	Hélary	Reynard 903-Mugen	101
2º	Fauce	Dallara 390-VW-Spiess	88
3º	Beretta	Dallara 390-Alfa-Romeo	76
4º	Panis	Dallara 390-Alfa-Romeo	70
5º	Aiello	Ralt RT 33-Alfa-Romeo	68
6º	Müller	Ralt RT 34-Alfa-Romeo	65
7º	Policand	Dallara 390-Alfa-Romeo	64
8º	Thevenin	Dallara 390-VW-Spiess	61
9º	Trevisiol	Dallara 390-Opel	40
10º	Cheli	Ralt RT 34-Mugen	35

CAMPEONATO ALEMAN

(Posiciones finales)

Pos.	Piloto	Auto	Puntos
1º	Schumacher	Reynard 903-Opel	148
2º	Rensing	Ralt RT34-VW-Spiess	117
3º	Kaufmann	Reynard 903-VW-Spiess	81
4º	Panchyryz	Reynard 903-VW-Spiess	73
5º	Müller	Reynard 903-VW-Spiess	65
6	Zakowski	Reynard 903-Mugen	61

CAMPEONATO EUROPEO

(Posiciones finales)

Pos.	Piloto/Nac.	Auto
1º	Zanardi (Italia)	Dallara 390-Alfa Romeo
2º	Savoldi (Italia)	Dallara 390-Alfa Romeo
3º	Muller (Francia)	Ralt RT33-Alfa Romeo
4º	Policand (Francia)	Dallara 390-Alfa Romeo
5º	Vandone (Italia)	Dallara 390-Alfa Romeo

gers italianos se defienden precisando dos aspectos importantes de la sonada "derrota". En primera instancia el hecho de que Imola volvía a utilizarse después de un tiempo de la F3 italiana y que dada la imposibilidad de disponer del trazado para ensayos en razón de las restricciones comunales, nadie había probado antes allí, emparejándose las chances con el visitante. Además, **Guido Forti**, el team manager de **Domenico Schiattarella** —poleman de Imola y acreedor de los 9 puntos por el

italiano al terminar segundo de Hakkinen— puntualiza de haber dado orden a su piloto de no preocuparse del finlandés y asegurar los puntos por el torneo nacional, al correr el nórdico fuera de campeonato. Pero lo cierto es que la prueba de Imola puso en claro que el principal defecto del certamen italiano es la falta de trazados con curvones que hacen a la diferencia en cuanto a manejo y puesta a punto, cosa que por otra parte sobre en Inglaterra y en cierto modo ayuda a diferenciar pilotos y equipos.

En lo que se refiere al aspecto deportivo, la F3 italiana ha visto un merecido suceso de Colciago con el Reynard del team Prema. Luegode un inicio arrasador —victoria en pista en las tres primeras carreras— el piloto de Saronno —que el año próximo correrá con Furlan en el team de F3000 de Fanetti— vivió un momento de crisis a mitad de campeonato, cayendo incluso al repechaje en una ocasión. Pero sobre el final Colciago impuso su experiencia y en las dos pruebas finales de Vallelunga hizo la diferencia, aunque no estuvo exento de una definición agónica. En efecto, habiendo largado desde la sexta fila por la rotura de un semieje en clasificación, Colciago no se dejó atemorizar por la presencia de sus rivales en las primeras filas. Protagonizando una difícil remontada, primero dio cuenta de **Angelelli** —piloto del team Venturini— en cuestionada maniobra que otro pretendiente a la corona— con lo cual se aseguraba los puntos necesarios para el título. En tanto **Alessandro Zanardi** con el subcampeonato cerraba una buena temporada, completado con la victoria en la copa europea de Le Mans, donde el peninsular capitalizó la desclasificación del vencedor en pista —el alemán **Schumacher**— por haber usado en la segunda largada un muleto equipado con un motor (Opel) distinto al usado en clasificación (VW) y no verificado!!!

CARBURANDO



**EN LA RADIO
QUE MAS SE ESCUCHA**



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

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

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

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

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

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



carburando

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

ISOTORQUE

**SI SATRIANO Y CASTELLANO LO USAN...
ES SEGURIDAD ANTE TODO**

• Transmite la potencia del motor a las ruedas en todo momento, y en todo momento es diferencial.

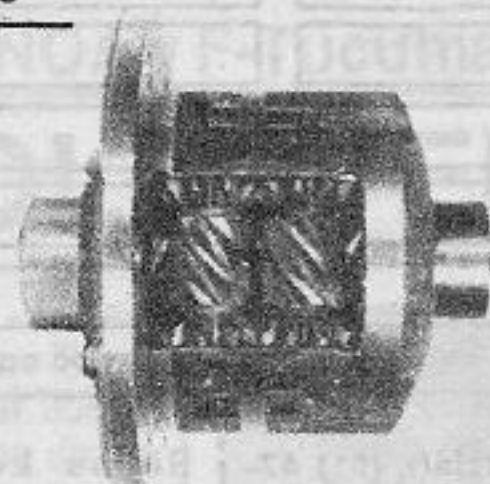
• Manejo seguro.

• NO MAS PATINADAS

• No más patinadas, ni vuelcos, ni empantanadas.

• Especial para barro, ripio, nieve, arena.

• PROBADO Y ADAPTADO EN COMPETICION.



Ahora modelos para aplicar a las Pick-up Ford F100, Chevrolet C-10, Jeep, Torino y Falcon Sprint.

VENTAS:

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

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

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

COMPETICION PUERTO NUEVO

**RESTAURACION
A NUEVO DE
AUTOS ANTIGUOS**

• Trabajos especiales
en las viejas Cupecitas
del Turismo Carretera.



• REFORMAS EXCLUSIVAS

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

RUEDAS DEPORTIVAS

GAMMA

OMEGA

**EN
ACERO
S.A.E. 1010**

Primeros
Fabricantes
en la Línea.

• RENAULT
• GACEL (CARAT y 1,8)
• SIERRA • FIAT
• PICK'UP
• LINEA PEUGEOT

• NACIONAL
E IMPORTADOS

Y AUTOS JAPONESES
DE TODAS LAS MARCAS
Envíos al Interior



METALURGICA CIUDADELA

TEODORO PLAZA 3875 (c.p. 1702) CIUDADELA TEL. 657-2654

CARLOS DEL CERRO COMPETICION

• CHASIS
Y PREPARACION
DE AUTOMODELOS

Envíos
al Interior

Escalas 1:32
1:28 - 1:24



CHASIS CAMPEON 87

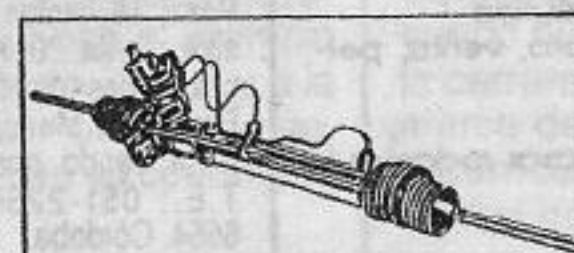
DEJAR MENSAJES AL: 52-6987
FRANKLIN D. ROOSEVELT 5487 - CAP.



JUAN B. JUSTO 4300. Cap. Fed.

WM CAJAS DE DIRECCION

HIDRAULICAS Y MECANICAS



• EQUIPOS NUEVOS
• REPARACION
RECAMBIOS
TODAS LAS MARCAS

DORREGO 151. CAP. Tel. 854-6662

Bielas de competición

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO

AHORA CON LA INCORPORACION
DE TORNILLOS, CARRILLOS

OSVALDO ERCOLI

Avda. Centenario 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE. Tel. 75721



CARROCERIAS P.R.F.V.

BAHAMAS

• MEHARI • JEEP • RENEGADE

• ACCESORIOS • LONAS • PUERTAS • PARAGOLPES

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

GAMBAY PRESTIA

SALAS 727 - CAP. 923-9723

FRENOS

• RECTIFICACION
• CAMPANA
Y DISCO DE FRENO
• REPUESTOS

EMBRAGUES

• PLACA DISCOS
• RECTIFICACION
DE VOLANTE
• RULEMANES
DE EMPUJE



RECAMBIO

★ 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 O TAUNUS
PCIAS. UNIDAS 4618
SAN JUSTO • TEL. 651-9936

TODO PARA EL DIESEL

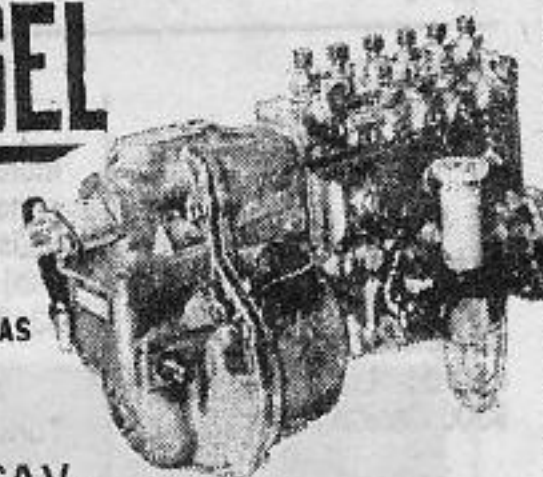
de: JORGE DETOMASI

• REPUESTOS PARA BOMBAS INYECTORAS
• TOBERAS
• BUJIAS INCANDESCENTES

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Avda. JUAN B. JUSTO 3633. Cap. (1416)

TEL. 582-4859



EU-CAR

TELAS Y ACCESORIOS PARA TAPICERIA

FABRICANTE DE LONA CAPOTA PARA AUTOS

CONVERTIBLES ESPECIALES Y DE COLECCION

EN TAPIZADOS TODO PARA EL AUTOMOVIL

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

Para publicar gratis su aviso tiene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494, Correo Central o deposite personalmente en Belgrano 1580 4. 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.

CORSA
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

RUBRO

Usa cada casillero con una palabra o cifra.

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

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

Renault 18 de rally, vendo o alquilo. Buen auto, listo para largar. Moni Competición. T.E. (01) 793-2297 ó 740-5506

Vendo o permuta Midget motor Fiat 1500 buen estado gral. con o sin trailer listo para largar. Llamar por la tarde al (01) 571-3521 Sr. Alejandro.

Vendo TC Regional Clase B motor Chevrolet caja 2F 2.83 Distribuidor Dulbecco Frenos a Disco sirve TC. Bonaerense y del Oeste; listo para largar. Llamar al 27-2200 27-2273 Sr. Carlos de 10.30 a 17.

Fórmula Renault chasis Depac nuevo (dos carreras) pontones, frenos Pozzi 16 llantas, gomas, slick, lluvia "0 Km", otro chasis desarmado, motor Pou; caja Meriggi. Completa vendo por partes. T.E.: 051-225049/80-6554. Córdoba.

Renault 18 GTX Rally impecable listo para largar caja arrimada motor nuevo muy buena potencia totalmente equipado vende Luis Sosa. T.E.: (0544) 75051

Vendo F.R.E. Tula XXIII Motor Reybet Caja Meriggi todas relaciones, repuestos varios, Trailler. Urgente. u\$s 8.800. Permuta por auto menor valor. Llamar T.E.: 0322 28-750 ó 27-701. Preguntar Augusto Marcelo.

Raúl Bracco vende Monomarca Fiat 147 listo para largar urgente por cambio de categoría TE.: 622-0063

Vendo Kart M-101 Motor Zanella 125 cm3 -con caja- Tratar: (0352) 29483

Sierra Monomarca vendo. Dos carreras. Con todos sus elementos. Comunicarse con Máximo Macchi. Al 742-2127 (01)

Ariel Seoane vende Fiat 147 ex "Pepé" Scioli, preparación "Pata" Sánchez, listo para largar y en muy buen estado. Tratar durante el día al TE.: (01) 21-1146/1921 y durante la noche al (01) 99-0320

Vendo sport prototipo 1020 caja Merigi motor a 0 km. Repuestos varios liquido U\$S 2.700 escucho ofertas teléfono 922-0600 después de las 17 hs.

Vendo T.C. Roqueperense campeón 1989 conducido por José Luis Badano, motor Chevrolet repuestos, gomas, listo para largar TE.: 981-5005 Capital. Pedro 0346 21903 Chivilcoy. Señora Teresa.

Fiat 125 Berlina, de rally (ex-"Transfer") lista para largar. Diferencial autoblocante, butacas y cinturones Fades, caja de quinta, motor Balestrini. Digna de ver y correrla. Total: U\$S 3.000.- Daniel

Dolmatzián, (01) 47-3959 de 10 a 19 hs (Sr. Carlos).

Vendo VW GACEL Turismo Pista Clase Dos - Casi 0 km - Auto de punta - Disputó una sola carrera y la ganó en manos de Silvio Oltra - Sólo para entendidos - Miranda 5150 - TE.: 567-8262

Rubro 2.0

Mehari mecánica 128, falta terminar de armar, permuta por coche grande. Av. La Plata 444, Marcelo.

Vendo Renault 6 - Mod. 75 - Buen estado - U\$S 1.500 - Sr Chuqui Ojam. TE.: (01) 37-7573.

Vendo Chevrolet cuatro puertas 1950 en perfectas condiciones de funcionamiento. 95% original, mecánica, pintura y gomas en excelente estado. Interesados, hablar al (0329) 26132

Rubro 6.0

Motor F.2 VW U\$S 1.500 Molina Arrotea 2263 Lomas de Zamora, Bs. As. T.E.: (01) 245-5001

Vendo colecciones completas revistas CORSA automundo competición; Parabrissas. Dirigirse: Alsina 948 Los Toldos Bs.As. 0358-2825. Osvaldo.

Bielas Legítimas Chevrolet nacionales para stock-Car TC4000 y zonales 51-9198/52-5429

2 Nissan 300 CAP vende Oscar Rodríguez Marsili, muy baratos. Uno tiene sólo tres carreras, el otro ocho. Ambos con pintura de fábrica y listos para correr, completos. TE 791-1786/9, Buenos Aires

VENDO VW GACEL RALLY - MOTOR O KM. Leva Balestrini - Autoblocante ZF - Caja Motex - Butacas H&M - Mataruegos Halon - Los mejores fierros - Auto de punta - A toda prueba - Listo para largar - Tratar (051) 37507 - Mariano Moreno 165 - Córdoba

VENDO VW Gacel Turismo Pista Clase Dos - Auto de Punta - Corrió una sola carrera y ganó en manos de Silvio Oltra - Excelente auto - Únicamente para entendidos - Miranda 5150 (Capital Federal) - T.E. (01) 567-8262

Rubro 9.0

Micro Pegaso ideal para equipo de competición. Para 10 personas, equipado, capacidad para transportar además, un auto. T.E.: (01) 743-2297 ó 740-5506

Rubro 10.0 (varios)

Dueño vende reloj Porsche Design IWC Ocean totalmente de titanio, nuevo, garantía dos años, con estuche, malla de repuesto, etc. Garantizado, 2.000 metros profundidad U\$1.800.- Llamar después de las 20 horas 785-2699

Libros a domicilio, con autógrafo. Oferta para Cap. Fed. y Gran Bs. As. "Fangio: Cuando el hombre es más que el mito" (A 110.000,00) y "Fangio: My racing life", edición inglesa, tapa dura, entelado en gris c/letras plateadas, prefacio Stirling Moss (oferta limitada, A 280.000,00). Cheque o giro o Ana María Díaz de Carabajal, Av. Lincoln 4446 (1419) Cap. Fed. Consultas: 53-9531

Rubro 11.0

"El Archivo corsístico". Consiga números atrasados de CORSA, Parabrissas, Coche a la Vista, Automundo, Velocidad. También libros, catálogos, manuales. Suscripciones. Traducciones del y al Inglés e Italiano técnico. Servicio de recordatorios periodísticos. Llamar de mañana al (01) 792-7895.

Revista CORSA N° 1272. Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1990 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580, 4° piso, (C.P. 1093). Capital Federal. Tel. 37-7355/38-5832. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la producción de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 190.314. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revista (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior RYELA S.A., Francisco Acuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180) Tel. 862-4022/4010/0736. Télex: 22630 RYELA AR. URUGUAY: Riplaza S.A.C. Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PERU: Edic Zeta S.C.R. Pachacutec 1326, Jesús María, Lima. Impresa en talleres Gráficos de Editorial Abril S.A. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Noviembre de 1990.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Fanqueo Pagado Permiso N° 4.961
	Código Postal 1093
	Concesión 7.970

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 325, 21/11/1990

Edición y Coordinación de Carlos R. Neira

Monomarca del NOA y F-Tucumana en San Miguel de Tucumán

“REYNOLDS” EN LO MEJOR DE LA HISTORIA

San Miguel de Tucumán - El santiagueño pero radicado en Tucumán “Reynolds” (Miguel Jorge) fue el ganador en la prueba disputada en el autódromo de esta ciudad para la sexta fecha del campeonato de **Monomarca del NOA** el 4 de noviembre, en la que se presentó como preliminarista la **Fórmula 4 Tucumana**.

La carrera ganada por el campeón “Reynolds” fue unánimemente calificada como la mejor de la historia de un lustro de la monomarca, que se nutre mecánicamente con los Volkswagen 1500. Y eso es apuntalado por el hecho de que en el transcurso de sus 20 vueltas, cinco pilotos se fueron alternando en la vanguardia, produciendo un final realmente electrizante.

En la largada, Oscar Solís, el salteño de Rosario de la Frontera, aprovechó bien la “pole” obtenida en una clasificación muy apretada, seguido muy de cerca por Cachín Díaz, “Reynolds” y Chico Vidal, mientras recuperaba posiciones el jujeño Solá que había partido casi al fondo de la grilla.

En tres vueltas, Solís cedió ante “Reynolds”, y luego sucesivamente, ante Díaz y Vidal también, mientras que Solá en la octava vuelta estaba quinto.

Se retrasa en la siguiente Lalo Formoso y Díaz pasa al frente, con Vidal segundo y “Reynolds” tercero; pero Díaz se pasa en un frenaje y la punta la toma Vidal. Faltando cinco vueltas, “Reynolds” con postura de campeón, busca la



punta y cuando parecía que Solís, Chico Vidal, la gran revelación de este torneo, le arrebatara el segundo puesto, culminando una carrera realmente para la historia, con el “uno-dos” de los motores de Rafael Chincarini; la atención del auto ganador es responsabilidad del porteño Jorge Pernigotte.

Final, 18 vueltas: 1° “Reynolds” (Tucumán); 24m20s87/100 a 123,600 km/h; 2° Chico Vidal (Tucumán) 24m21s58; 3° Oscar Solís (Rosario de la Frontera) 24m23s13; 4° Adrián Formoso (Tucumán); 5° Cachín Díaz (Concepción, T) y 6° Gustavo Solá (San Salvador de Jujuy). **Campeonato:** pese a su sexto puesto (se le salió un cable de bujía) Gustavo Solá

sigue liderando el torneo 1990 con 81 puntos sobre “Reynolds”, 77.

En la **Fórmula 4 Tucumana** también pudo presenciarse una carrera final divertida, pese al dominio del vencedor Alberto Caram y a la deserción del líder del certamen, Reinaldo Bravo, que es coequipier de aquél.

Luis Chincarini fue segundo, y tercero, en excelente faena con algo de proeza, se clasificó el veterano Juan Fogliata, que había largado desde boxes y dio aproximadamente media vuelta de ventaja a sus adversarios.

Final, 12 vueltas: 1° **Alberto Caram** (Tucumán); 2° Luis Chincarini (Tucumán); 3° Juan Fogliata (Tucumán); 4° Luis López Domín-

guez (Tucumán); 5° Carlos Nazar (Tucumán) y 6° José Vázquez (Tucumán).

Como curiosidad de la jornada, quedó que los quince finalistas de la carrera de fondo —la de Monomarca del NOA— completaron el recorrido, hecho inédito en los anales de la categoría.

(Informe de Harry W. Gray)



Arriba, el vencedor “Reynolds” bailando en una baldosa con Díaz, Solís y Vidal (Foto Gringo Suárez). A la izquierda, Chico Vidal, revelación del torneo. Fue segundo. En el medio, el campeón, gana y piensa en el TC 3 litros. Derecha, el auto ganador, haciendo honor al N° 1.

F-3B, Fiat 600 TN, F2-BB, Limitada y Sport 1050 en La Plata

YA HAY TRES CAPATACES EN LA ESTANCIA

El domingo 11 de noviembre llegó el momento de las definiciones en Estancia Chica para tres de las cuatro categorías habituales del autódromo propiedad del Club Gimnasia y Esgrima La Plata en la localidad de Abasto. Se consagraron los campeones de la **Fórmula 3 Bonaerense**, Alejandro Lamponi; de **Fórmula 2 Biplaza Bonaerense**, Hugo Cutini y de **Fiat 600 Turismo Nacional**, Juan Freire. Queda todavía por definirse en las próximas dos carreras la de **Limitada 31**, categoría que cuenta con tres serios aspirantes al título. El programa se completó con **Sport 1050**, manteniéndose el excelente aporte de público que caracterizó toda la temporada.

Fórmula 3 Bonaerense

Esta fue la última carrera con puntaje de la categoría, llegando con dos pilotos en posición de alzarse con el campeonato; uno de ellos, Alejandro Lamponi, sin poder estar presente por encontrarse suspendido por una desclasificación técnica anterior; el otro, Rubén Pennissi, con la necesidad imperiosa de ganar, ya que con este resultado aventajaba por un punto a su oponente. Como oposición a las aspiraciones de Pennissi, el auto de Lamponi fue presentado para la carrera por el actual campeón de la categoría Oscar Moreira. La expectativa terminó transcurridas unas pocas vueltas y no la de mejor manera. Moreira picó en punta seguido muy de cerca por Pennissi, en una lucha que facilitó el acercamiento de Spinella y Fabris, cuando Pennissi intentó el sobrepaso, se produjo un choque entre ambos, y dejó a Moreira fuera de carrera con la bandera de reparación y Pennissi perdiendo una vuelta en el esfuerzo por volver a pista, teniendo que sacar a mano el auto de un pozo, pero ya sin posibilidad de recuperar lo perdido. A partir de allí Spinella se adueñó de la carrera, sólo con un sobresalto al pisar una mancha de aceite.

Para completar las complicaciones en la revisión técnica fue objetada la tapa de cilindros de Spinella, lo que obligó a dejar la clasificación en suspenso.

Clasificación final (en suspenso) 12a. fecha, 16 vueltas: 1° Norberto Spinella (Taunus/Sarandí) 12m16s8/10 a 117,263 km/h; 2° Miguel Pascual (Peugeot/Sarandí) 12m27s2; 3° Renzo Fabris (Peugeot/Quilmes) 12m29s3; 4° Alejandro Vázquez (Taunus/Sarandí); 5° Alejandro

Dolcini (Peugeot/La Plata); 6° José Ressa (Peugeot/La Florida); 7° Alberto Neirone (Peugeot/Monte Chingolo); 8° Alberto Corizzo (Taunus/Avellaneda).

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense

En la anteúltima fecha puntuable, Cutini sólo necesitaba un segundo puesto para consagrarse campeón. La lucha y los roces librados entre el otro aspirante, Jorge Trovatto y el reaparecido Walter Grigione, le facilitó la cosa a Cutini ya que ambos contendientes pagaron los excesos. Trovatto lo llevó por delante a Grigione y ambos hicieron abandono de la carrera. Dejando de lado a los tres nombrados, un poco más atrás cumplían destacable labor, Clerico, firme segundo hasta que una válvula también lo dejara fuera de carrera, Naipauer y Taglioretti que se adueñaron de los puestos de escolta.

Clasificación final (en suspenso) 11a. fecha, 17 vueltas: 1° Hugo Cutini (VW/Berazategui)

12m17s4/10 a 124,510 km/h; 2° Rubén Naipauer (Peugeot/Coronel Brandsen); 3° Juan Taglioretti (Peugeot/La Plata) 12m28s; 4° Miguel Giorgio (Peugeot/La Plata); 5° Alberto Alcuaz (Peugeot/Coronel Brandsen); 6° Julio D'Amico (Peugeot/Bernal); 7° Julio Ledesma (Peugeot/Wilde); 8° Walter Grigione (Peugeot/La Plata).

Limitada 31

Con un trámite totalmente normal, Fatica ganó de punta a punta, seguido con tranquilidad por Picchio, quien llegando detrás de Fatica se aseguraba mantener la punta del torneo sin riesgo. El que sí tenía que poner todo en la pista, era Rea, aunque a pesar de hacerlo no tuvo más que para lograr el tercer puesto, aunque esto le alcanzó para mantener el segundo lugar detrás de Picchio, pero ahora asediado muy de cerca por Fatica cuando todavía restan dos carreras.

Clasificación final, 10a. fecha, 15 vueltas: 1° Jorge Fatica

(Jeep/Sarandí) 11m34s a 115,236 km/h; 2° Ricardo Picchio (Jeep/Los Hornos) 11m54s6/10; 3° Jorge Rea (Jeep/La Plata) 11m47s6; 4° Carlos Cognetti (Jeep/La Plata); 5° Luis Mezzamico (Jeep/La Plata); 6° Luis Zubeldia (Peugeot/La Plata); 7° Juan Guerrieri (Jeep/La Plata); 8° Osvaldo Teileche (Peugeot/San Miguel del Monte).

Campeonato: Picchio, 127 puntos; Rea, 117; Fatica, 115; Cognetti, 67; Mezzamico, 60.

Fiat 600 Turismo Nacional

En una definición sin ninguna complicación y cuando aún restan dos carreras, Juan Freire, ganador de la carrera, se consagró campeón de la categoría secundado en la pista por Beloqui y Perono, quienes libraron una lucha durante la cual se superaron varias veces, destacándose la limpieza y el cuidado puesto por ambos para evitar cualquier roce.

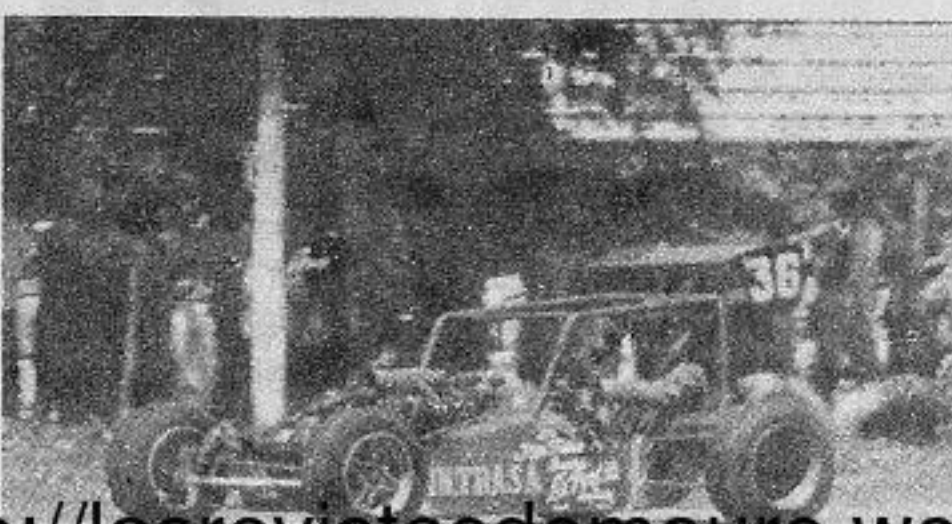
Clasificación final, 12a. fecha, 16 vueltas: 1° Juna Freire (Bernal) 12m53s4/10 a 11,731 km/h; 2° Juan Beloqui (Berisso) 12m55s8; 3° Roberto Perono (Lanús) 12m56s1; 4° Jorge Olio (La Plata); 5° César Perez Petit (Bernal); 6° Jorge Novoa (La Plata); 7° Jorge Piccini (La Plata); 8° Antonio Barrasso (La Plata). **Campeonato:** Freire, 192 puntos; Olio, 132; Beloqui, 122; Perez Petit, 78; Novoa, 76.

Sport 1050

Con notable mejora en la presentación de sus máquinas, la categoría se presentó en el circuito que será el escenario también para sus dos últimas carreras de la temporada. Nuevamente Sergio fue el neto dominador de la carrera, sólo con la oposición en la primera parte de Sánchez, quien luego se conformó con mantenerse en el segundo puesto, manteniendo a su vez una tranquilizadora ventaja sobre el tercero Eisenchlas; a éste no le resultaba tan fácil sostener las aspiraciones de Rousset que sí controlaba con facilidad al dominador de la primera parte del campeonato, Geronzi.

Clasificación final, 15 vueltas: 1° Rafael Sergio (Buenos Aires) 11m30s9/10 a 117,238 km/h; 2° Julián Sánchez (Villa Madero); 3° Pablo Einsenchlas (Quilmes) 11m38s1; 4° Carlos Rousset (Lanús); 5° Carlos Geronzi (Buenos Aires); 6° Eduardo Mastantuono (Buenos Aires); 7° Daniel Fagiano (Florencio Varela); 8° Claudio Ramos (Buenos Aires).

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Arriba, Juan Freire encabezando un pelotón en la serie de Fiat 600 TN. El de Bernal, sin complicaciones ni problemas venció en la final y es el virtual campeón de 1990 cuando aún restan dos fechas por disputarse. En el medio, el lanusense Carlos Rousset, una de las figuras de la Sport 1050. En la final ganó el Nene Sergio. Abajo, Jorge Fatica quien al triunfar en la Limitada '31 mantiene aún esperanzas para lograr el ansiado N° 1.

TC Regional en Gualeguaychú, E. Ríos

WEISBEK Y GENOVESE YA SON CAMPEONES

Las Heras, BA. Para su decimoprimera fecha el **TC Regional** con sesenta autos, concurre a Entre Ríos, donde en el Autódromo Las Piedras de 1740 m. de tierra, en **Gualeguaychú**, concretó una de sus mejores presentaciones además de entregar sus dos primeros campeones del año, **Rubén Weisbek en la "B"** y **Angel Genovese en la "C"**. Como es normal últimamente no se contó con mucho público. No se informó sobre organizador, fiscalizador, promedios y campeonato interno de la clase "GT", que tuvo un nuevo ganador.

Clase "GT". Ganadores de series fueron Tomas Beltramo y Juan Hernández. Esta clase que fue la que tuvo mayor cantidad de participantes, en disputadísima final por el primer puesto entre los ganadores de series, al igual que el tercer lugar entre Pujol, Monje, Bainotti y Genaro. Viendo la cuadrícula, en primer a Beltramo en su segunda presentación en el año.

Final, 12 vueltas: 1º **Tomás Beltramo (Chevy/Arrecifes) 12m 48s 66/100**; 2º Juan Hernández (Falcon/Pilar) 12m 49s 28; 3º José Pujol (Falcon/Cap. Sarmiento) 12m 51s 85; 4º Edgardo Genaro (Chevrolet 400/Junín) 13m 04s 81; 5º Jorge Bainotti (Chevrolet/400/C. de Areco); 6º Eduardo Jorda (Falcon/Arrecifes); 7º Atilio Monje (Chevy/Los Polvorines).

Clase "A". Oscar López ganó la única serie. Desde la largada López se adelantó a Izaguirre, Barletta y Ruberti. En un segundo pelotón que luego se dispersó avanzaban Castaño, Menzak, Ares e Impiombatto. Nuevo triunfo del "Topo" que lo consolida en el liderazgo del certamen.

Final, 12 vueltas: 1º **Oscar López (Falcon/Flandria) 11m 58s 52/100**; 2º "Izaguirre-Fuxan" (Falcon/C. del Señor) 11m 59s 69; 3º Ariel Barletta (Falcon/Campana) 12m 01s 53; 4º Miguel Ruberti (Chevrolet/Zárate) 12m 10s 58; 5º Mario Castaño (Chevrolet/J. C. Paz); 6º Luis Menzak (Falcon/J. C. Paz). **Campeonato:** López, 150 puntos; "Izaguirre-Fuxan", 134; M. Gómez, 109; Bottani, 86; Impiombatto, 77; Ruberti, 65.

Clase "B": La única serie la ganó Eduardo Bruno. Tartara en su "reentré" a la categoría, desde el medio avanza y en lucha con José Gómez, Bruno y Weisbek lle-

ga a la punta, ganando por amplio margen sobre Weisbek, que con su segundo lugar, se corona campeón.

Final, 12 vueltas: 1º **Juan J. Tartara (Falcon/Zárate) 12m 08s 53/100**; 2º Rubén Weisbek (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 12m 36s 40; 3º Alberto Cogorno (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 12m 46s 40; 4º Héctor Bava (Chevrolet/Luján) 12m 48s 13; 5º Néstor Benítez (Falcon/Zárate); 6º Carlos Cabanal (Falcon/V. Tessei). **Campeonato: Campeón Rubén Weisbek, 189 puntos; Sub. campeón Eduardo Bruno, 125; Cabanal, 94; Carames, y José L. Gómez, 67.**

Clase "C" José L. Gerlo triunfó en la única serie. Gerlo comandó con Genovese como escolta y más atrás Caloso, Sala, Odda y Rolando. Ya con Genovese en punta, Gerlo se detuvo, ocupando su puesto Caloso. Con su victoria el zarateño reiteró su supremacía en la clase obteniendo un nuevo título.

Final, 12 vueltas: 1º **Angel Genovese (Dodge/Zárate) 12m 37s 00/100**; 2º Wálter Caloso (Dod-



ge/Zárate) 13m 22s 66; 3º Horacio Sala (Falcon/Bella Vista) 13m 28s 15; 4º Jorge Rolando (Ford V8/Zárate) 13m 29s 66; 5º XX/XX/XX; 6º Héctor Gerlo (Dodge/Gral. Rodríguez). **Campeonato: Campeón Angel Genovese, 199 puntos;**

Miguel Gerlo, 138; Odda, 107; José Gerlo, 106; Koszko, 93; Jorge Rolando, 66.

(Informe de Milati-Granada)

Fórmula 07, en Buenos Aires y de noche

BLANCO, CON TODAS LAS LUCES

Bajo la intensa lluvia de la noche del sábado 10 de noviembre, se puso en marcha en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez de **Buenos Aires**, la temporada nocturna 1990/91 de la **Asociación de Pilotos Fórmula 07**. Fue en el circuito N° 17 el que tiene 950 metros en su cuerda.

La temporada nocturna estará compuesta por las tres últimas carreras del Campeonato '90 (ésta, la del 24 de noviembre y la del 8 de diciembre) y por las cuatro primeras del torneo 1991 (es decir, 5, 12, 19 y 26 de enero del año que viene). Esta que se corrió, es la 18ª del prolífico certamen.

El "Gallego" Viñas fue el más rápido en la prueba de clasificación, promediando 70,574 km/hora. Ganó la primera serie y en la segunda se impuso Angel Selles, la sorpresa de la jornada, aunque luego de salir segundo en la final, fue desclasificado por presentar el múltiple de admisión de su auto características antirreglamentarias.

La final marcó el retorno del ya campeón "Blanco-Stanciola" a la victoria, ya que en la última curva de la carrera logró sobrepasarlo al luego desclasificado Selles. Segundo quedó entonces otro que ya tiene el número asegurado para el '91, el virtual

subcampeón Ortiz y tercero, Claudio Ferlito con un muy rendidor Citroën 3CV.

Cabe destacar que pese a la lluvia, más de medio millar de espectadores siguió las alternativas de la reunión, y se fue, sí mojado, pero no defraudado por el vibrante espectáculo presenciado. Corrieron 27 autos.

Final, 12 vueltas: 1º **"Blanco-Stanciola" (Fiat 600/Buenos Aires) 9m 32s 01/100 a 71,746 kms/hora**; 2º Hugo Ortiz (Fiat/Lomas del Mirador) 9m 35s 44; 3º Claudio Ferlito (Citroën 3CV/San Martín) 9m 39s 80; 4º Luis Abran (Fiat 600/Ramos Mejía) 9m 47s 64; 5º José Luis Viñas (Fiat/Buenos Aires); 6º Miguel Asprella (Fiat/Buenos Aires); 7º Diego López (Fiat/Lanús); 8º Ricardo González (Fiat/San Martín); 9º Hugo Bernardie (Fiat/Buenos Aires) y 10º Juan C. Fiacco (Fiat/Buenos Aires)

Campeonato: "Blanco-Stanciola" (virtual campeón) 242 puntos; H. Ortiz, 153; Abran, 111; Natale, 108; Viñas, 99; D. López, 91; Ferlito, 74; R. González y Aguila, 47; J. C. López, 44.

Rally de Gualeguaychú, por el Entrerriano

EL LOUSTÓ SABE POR ZORRO...

La séptima fecha por el Campeonato Entrerriano de Rally —del que sólo falta disputarse el Coronación— presentó un esquema poco habitual para su primera etapa: dos primes de dos vueltas cada uno en un circuito seis kilómetros en el vecino pueblo de Larroque, combinando lo suburbano con el campo abierto —de muy variado trazado— y un superprime diríamos clásico, en uno de los dos autódromos de Gualeguaychú, el Pancho Ramírez.

Cuarenta inscriptos, con preponderancia de las clases 1 y 8, pero mejorando lo de anteriores fechas, con algunos buenos autos en las clases 2 y 3, fueron los que salieron de la rampa ubicada en el centro de Gualeguaychú.

Al cabo de la primera prueba de Larroque —con muchísimo público— se vio que la general iba a ser peleada por el Gacel de Etchepare y el R-18 de Loustó, quien terminó a un segundo de aquél. Pero la segunda PC, Loustó rompió el eje del carburador y el uruguayense tuvo entonces un respiro. Cuando terminó la jornada en el autódromo con la PC 3, el encolumnamiento mostraba primero general a Etchepare, seguido a 20 segundos por Loustó; a un minuto por Caputo (504) que aventajaba por tres a Salaverry y por siete a Landriscina. Más atrás seguían Fossat (ganador de la etapa en la 1), Colombo (Fiat 128 1.3), Viola, Gras y Ansaldi. En la chica el dominio de Pulido ya era notorio, con 38 segundos de ventaja sobre Maquiavello.

Al día siguiente, con primes más veloces, Loustó logró descontarle cuatro segundos a Etchepare en la segunda prueba y la novedad del parcial fue el retraso de cuatro minutos sufrido por Fossat por una pinchadura, que lo relegó definitivamente de la vanguardia de los mil cien, desde ahí de "Pulgarcito" Gras hasta el final.

En la segunda del domingo se definió la carrera, ya que si bien Loustó terminó el tramo a los sacudones por la caída de la batería, Etchepare abandonó con la caja (piñón y corona) y Loustó desde ahí vio cómo se solucionaba su problema de tener que descontarle al entrerriano.

La otra alternativa importante, fue la lucha por la clase 2 entre Salaverry (que corrió por haber apelado a la sanción de la CDA) y Landriscina, ya que faltando sólo el último superprime, Martín ganaba por 21 segundos, pero largó la última parte con la caja trabada en cuarta y así Dino Landriscina —que había tenido un fuori pista— no sólo descontó sino que agregó unos cuantos segundos a su favor. Tercero en la clase y sexto general fue Carlos Esnaola

(alquiló el Gacel a Batistessa) que el sábado había cortado un semieje y por ello arrancado desde el fondo, con la obligación de pasar un par de autos más lentos por prime. Muy bueno lo suyo...

En la 1 ganó nomás Gras sobre el Loco Viola, que se vino de Santa Fe. Fossat fue tercero, pero le cupo la satisfacción de haber ganado la mayoría de los primes. En cuanto a la 8, además de resaltar la tarea de Pulido, nos gustó mucho como lleva al 600 Bultynch y el andar del Citro de Arletaz. Pero ninguno de ellos escoltó a Pulido, privilegio que le cupo al parejo andar de Maquiavello.

CHAMARRITAS

VUELCOS. Tres hubo en la primera etapa, en Larroque: los R-12 del lobense Mansilla y el porteño Jawerbaum (que estaba andando muy fuerte, demasiado...) y el Fiat 128 de Parravicini. Todos ilesos. **ETCHEPARE.** El José de Concepción del Uruguay se va a la pista: entrará a la clase 2 del TP con el Gacel 1.8 de Bonomo, al que pondrá motor 1,6 con mecánica De Guidi. Espera debutar antes de fin de año y ya está probando. **VIEJO PICARO.** El Puchi Valles se acordó de las enseñanzas de su ex cumpa Jorge Maggi, cuando después de peludear en un barro tras irse afuera con el Landri, el embrague comenzó a patinar.

En el auxilio, le echó Coca-Cola y azúcar y se pasó al otro lado, porque el disco no despegaba. "Estoy contento —dijo el navegante preparador— porque con ésta son dieciséis carreras sin que el auto se pare." **FOSSAT CON LA IGUANA.** "Aclará por favor que mi motor lo hace completo la 'Iguana' Bornancini, incluyendo tapa y leva, y que lo arma Rubén Racca, con su padre". Hecho. **PROLIJITO.** El Fiat 1100 de Pracht, es seguramente uno de los 128 más prolijos... del mundo. Ahora sólo le falta conseguir un poco más de polenta. **LOUSTO 1990.** Al Zorro en este año le faltaría sólo ganar una por el nacional y otra por el mundial. Ya lo hizo en el bonaerense, en el santafesino y ahora en el entrerriano. Estás de liga Carlitos...

(Texto y fotos de Carlos Neira)



1 - Martín Salaverry perdió el tercer puesto general y el triunfo en su clase en el último superprime, por quedarse trabada la caja. Elex dirigente pudo correr al haber apelado la sanción de la CDA. 2 - El Zorro Loustó está en su mejor momento y quizá lamenta el tiempo que tardó en pasar del 504 al R-18. La mecánica de Prato otra vez rindió a full. 6 - Los cordobeses Fossat y Roca ganaron casi todos los primes, pero perdieron la carrera por una pinchadura. Igual, parecen contentos...



CLASIFICACION GENERAL FINAL

1º Rally de Gualeguaychú - Séptima fecha del Campeonato Entrerriano - Organizado por Peña Súper Prime - Fiscalizado por FRAD Nº 6 (Auto Club Concepción del Uruguay) - 7 PP.CC. con 156,60 kms más enlaces - 10 y 11 de noviembre de 1990.

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	C1-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	1	Loustó-Moreno	3-Renault 18/Vª Cañás, SF	1h 27m 43s
2º	2	Caputo-Ressio	3-Peugeot 504/Buenos Aires	1h 31m 31s
3º	8	Landriscina-Valles	2-Fiat Regatta 85/Olivos, BA	1h 32m 44s
4º	16	Salaverry-Vercelino	2-VW Gacel/Buenos Aires	1h 33m 14s
5º	14	Gras-Huck	1-Fiat 128/C. del Uruguay, ER	1h 35m 13s
6º	15	Esnaola-Grecco	2-Gacel GL/Gualeguaychú, ER	1h 36m 03s
7º	27	Viola-Dell'Elce	1-Fiat 128/Vª Cañás, SF	1h 36m 55s
8º	9	Ansaldi-Guiffré	2-Renault 12/Colón, ER	1h 38m 31s
9º	12	Fossat-Roca	1-Fiat 147/Concordia, ER	1h 38m 59s
10º	3	Fontana-Zapata	3-Renault 18/Paraná, BA	1h 41m 20s
11º	30	Pracht-Herveca	1-Fiat 128/Hurlingham, BA	1h 41m 37s
12º	11	Uranga-Reinoso	2-Fiat 128 1.3/C. del Uruguay, ER	1h 46m 52s
13º	21	Jawerbaum-Jawerbaum	2-Renault 12/Buenos Aires	1h 48m 19s
14º	33	Jones-Buraschi	1-Fiat 128/C. del Uruguay, ER	1h 54m 49s



3 - Pulido-Rochelle hacen tabla rasa en la clase 8 y por el momento, no aparece el que les pise el poncho. 4 - Muy bueno lo de Esnaola; lástima que se retrasara tanto el sábado. 5 - Landiscina volvió al rally del que estaba ausente desde el Pagos del Tuyú '89. Y para ganar. Y además lo trajo al Luis, que nos deleitó con sus cuentos.

Promedio de Loustó: 107,118 km/hora

Ganaron PP.CC. en la general, Etchepare, 2; Loustó, 4; Uranga, 1. Clase 3, Loustó, 6; Caputo, 1. Clase 2, Etchepare, 4; Landiscina, 1; Salaverri, 1; Uranga, 1. Clase 1, Fossat, 4; Gras, 2; Viola, 1.

Clase 8,5 PP.CC. con 98,34 km

1º	40	Pulido-Rochelle	8-Fiat 600/C. del Uruguay, ER	1h 10m 55s
2º	45	Maquiavello-Rottoli	8-Fiat 600/Colón, ER	1h 14m 09s
3º	43	Arietaz-Ciucio	8-Citroen 3CV/C. del Uruguay, ER	1h 16m 06s
4º	42	Bultynch-Butynch	8-Fiat 600/C. del Uruguay, ER	1h 17m 28s
5º	41	Silvestre-Haliborton	8-Gordini/Paraná, ER	1h 19m 05s
6º	56	Romani-Jaurena (I)	8-Fiat 600/Gualeguaychú, ER	1h 24m 50s
7º	48	Ramat-Lunfat	8-Fiat 600/Colón, ER	1h 27m 39s
8º	47	Burgalles-Méndez	8-Fiat 600/Colón, ER	1h 28m 00s
9º	52	Carballo-Moix	8-Gordini/C. del Uruguay, ER	1h 37m 12s
10º	44	Follonier-Gómez	8-Fiat 600/C. del Uruguay, ER	1h 40m 02s

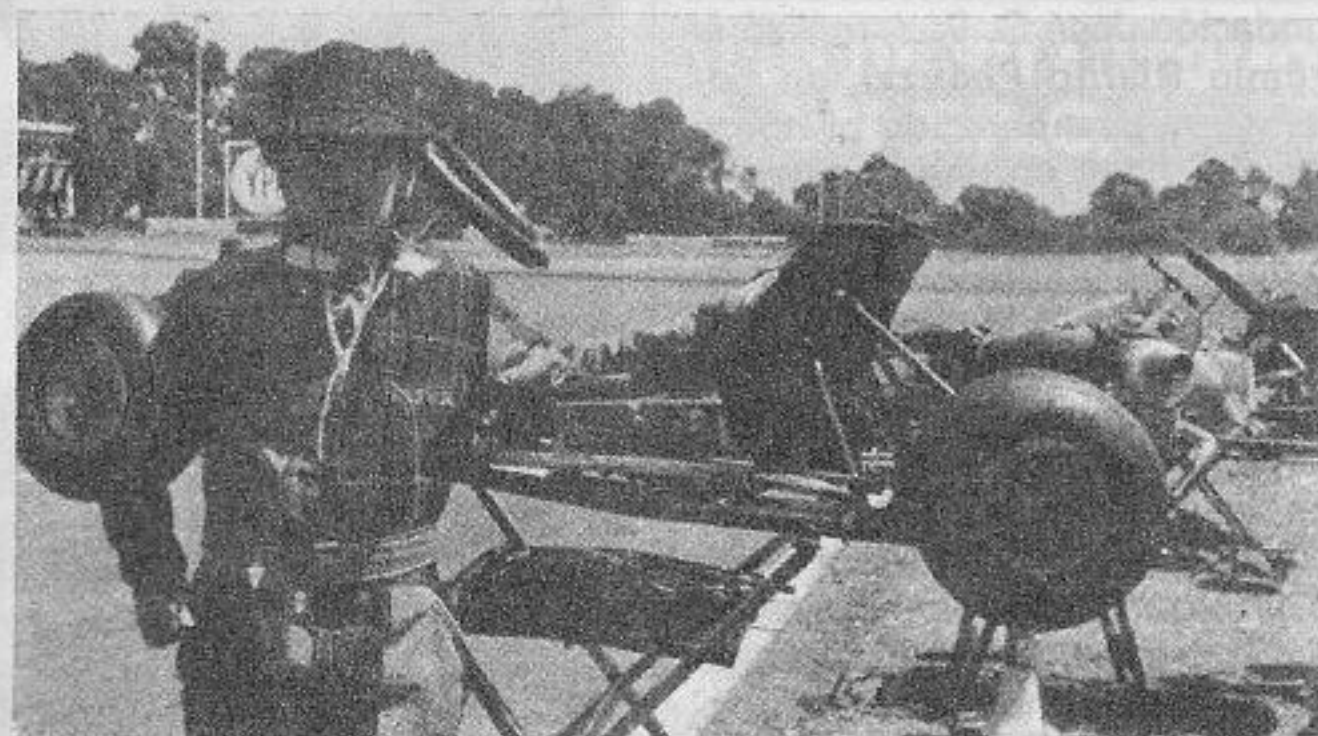
Promedio de Pulido: 83,200 km/hora

Ganaron PP.CC.: Pulido, 4; Bultynch, 1.

Karting Metropolitano en Buenos Aires

LITERAS EN 100 INTERSENIOR

(Informe de Mercedes Vega)



Esteban "Pirulito" Tuero siguiendo los pasos de su padre. Ganó en 125 St Junior y quedó a dos puntos del líder Miguel Pérez.

El 3 de noviembre, sábado, se disputó en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez, de Buenos Aires, la anteúltima fecha del **Campeonato Metropolitano de Karting** para las seis categorías que lo componen. Se corrió en el Circuito N° 17 de 950 metros (entre ambas horquillas con chicanas). Organizó la APK y fiscalizó la FAK.

50 cm³ Escuela. Participaron 18 pequeños pilotos y en serie y final, el triunfo correspondió al brillante Eduardo Caracciolo. **Final: 1º Eduardo Caracciolo (Vara-Melipal/R. Mejía) a 65,360 km/hora;** 2º Nicolás Agud (Zinr-Garelli/B. Vista); 3º Leandro Cisternino (Vara-Zanella/San Martín); 4º Luis Lamas (Panther-DaDalt/I. Casanova); 5º Alejandro Molina (Cini-Zanella/San Martín) y 6º Néstor Liberatore (Percha-Zanella/Zárate).

125 cm³ Con Caja. Pobre espectáculo ya que cada vez son menos los "cajistas". Esta vez fueron ocho y de ellos Torreze y Tonlorenzi pelearon por la punta en serie y final. **Final: 1º Ricardo Torreze (Vara-Zanella/Buenos Aires) a 86,098 km/hora;** 2º Máximo Tonlorenzi (M 101-Zanella/L. del Mirador); 3º Jorge Tonti (Vara-Z/Merlo); 4º Javier Maximino (Vara-Z/V. Ballester); 5º Fabián Zirmer (Drap-Z/V. Ballester).

125 cm³ Nacional Jr. Acá el espectáculo fue brillante, con un inspirado Esteban Tuero que superó a tres rivales en la largada y después defendió acertadamente la punta. **Final: 1º Esteban Tuero (Vara-Rolfo/Buenos Aires) a 88,575 km/hora;** 2º Juan M. Quevedo (Fox Track-RF/Buenos Aires); 3º Gastón Bajorria (Vara-Rolfo/Bs. As.); 4º Lionel Bzdyl (Tiger-RF/M. Coronado); 5º Cristián Satriano (Vara-RF/Chivilcoy); 6º Lu-

cio Giordano (Vara-RF/S. Fernando).

125 cm³ Senior. En la serie se destacó Marcelo Cesano, pero en la definitiva el triunfo se definió en favor de Pedro Ossola, tras doblegar la resistencia de Micheletto. **Final, 1º Pedro Ossola (Vara-RF/Ciudadela) a 89,572 km/hora;** 2º Sergio Micheletto (M 101-RF/Caseros); 3º Alejandro Martínez (Tiger-Zanella/Haedo); 4º Mario Campos (Panther-RF/C. Evita); 5º Marcelo Cesano (Tiger-RF/D. Torcuato) y 6º "El Sui-zo" (DAP-RF/Bs. Aires).

100 cm³ Internacional Jr. Gran emotividad, aumentada por la lucha que aún está sin resolver, por el título. Coronas ganó en serie y final pese a la fuerza de su eterno rival, Fartuszek. **Final: 1º Waldemar Coronas (DAP-Rotax/Lezama) a 92,084 km/hora;** 2º Mauro Fartuszek (PCR-PCR/Bs. As.); 3º Daniel Galasso (M 101-PCR/Olivos); 4º Luis Agostini (M 101-Rotax/Bs. As.); 5º Ezequiel Sgrablich (DAP-Rotax/Olivos) y 6º Juan P. Rossotti (Vara-Rotax/Bs. As.).

100 cm³ Internacional Senior. Roberto Faist ganó la serie clasificatoria, pero en la final fue perdiendo terreno constantemente. Literas tomó la punta y fue seguido tenazmente por Ferrero y Arbott. Gran triunfo del proteño, **Final, 1º Alejandro Literas (PCR-Rotax/Bs. As.) a 92,763 km/hora;** 2º Gerardo Ferrero (Birel-Rotax/Bs. As.); 3º Luis Arbott (Vara-Rotax/Lanús); 4º Adrián Hang (M 101-Rotax/San Carlos, SF); 5º Roberto Faist (DAP-Rotax/Olivos); 6º Alejandro Rodríguez (M 101-Parilla/Bs. As.).

La APK informa que los días 23 al 25 de noviembre se efectuará en el mismo escenario el Campeonato Argentino para 125 cm³ con caja.

APTCO y karting en José Carlos Paz

(Informe Miletí-Granada)

“LUDUEÑA-FACINO” CON COMODIDAD

Las Heras, BA. La Asociación Propietarios TC del Oeste, el 4 de noviembre, en el circuito de tierra compactada de 1656 m. de la Fundación José C. Paz, realizó el Premio Riardo Peduzzi, en homenaje al desaparecido piloto de Villa Ballester, en una competencia anterior en esta categoría. Dentro del organigrama del día no fueron de la partida la clase “A” y la “D” 850, por distintos motivos. Karting 135 disputó dos series entregando ganador por suma de tiempos, en tanto que la APTCO “B” consagró campeón a Claudio Rigo. La organización estuvo a cargo de “Turismo Carretera” Osvaldo Tarafa, fiscalizando la propia asociación, concurrendo numeroso público luego del medio día.

Karting: Primera serie. Avallay se aleja de Montorfano, Bernasai y Siclari desde el inicio, ya en el segundo giro la diferencia es abismal entre primero y segundo, adelantándose en la siguiente Bernasai a Montorfano, a quien siguen Siclari en ardua lucha con Salerno.

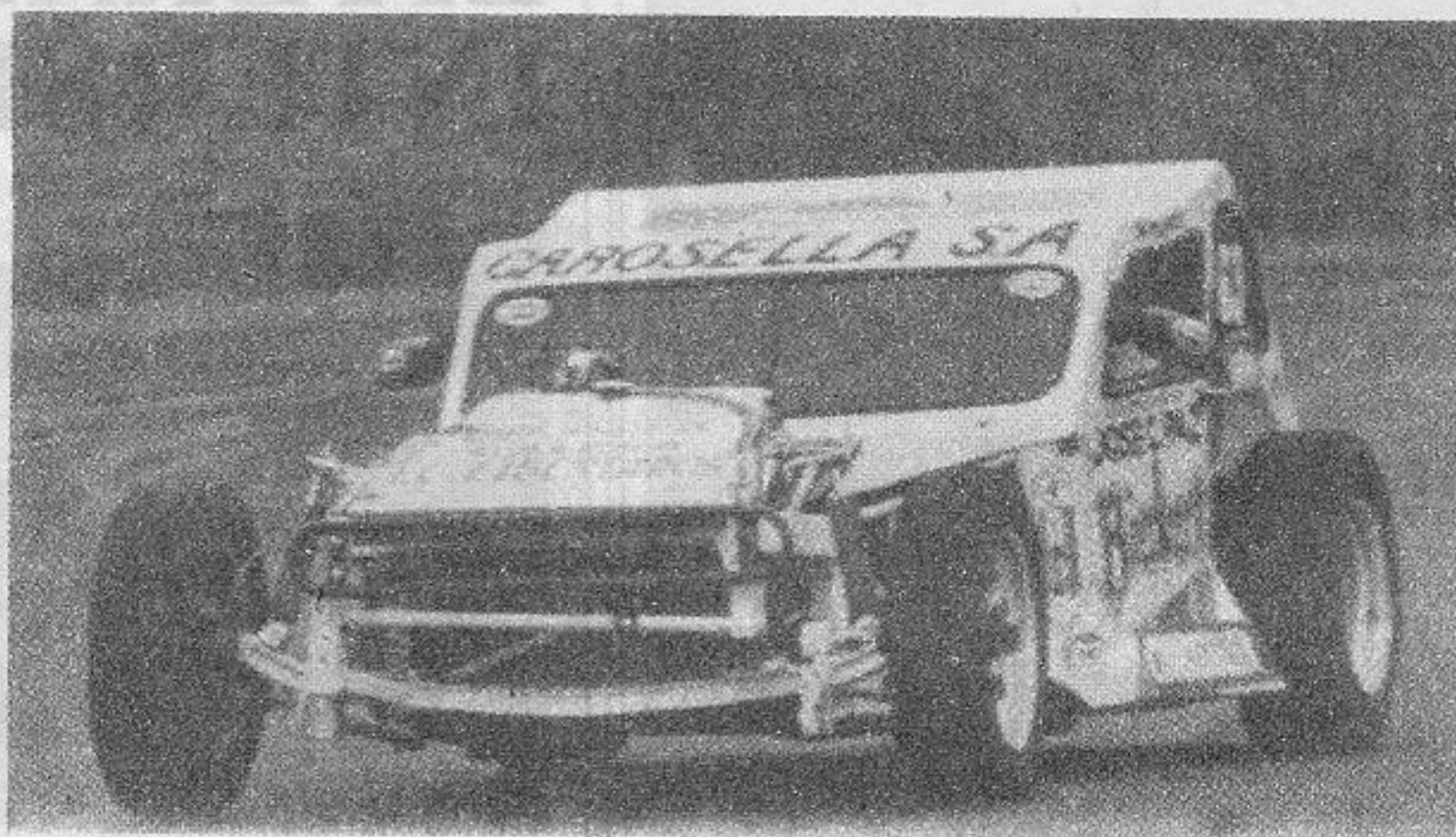
Segunda serie: Nuevamente Avallay se va en punta con gran luz sobre Montorfano en la vuelta inicial, luego Siclari y Salerno. En la siguiente es escolta Bernasai escapándose de los anteriores. Lo de Avallay es aplastante, ampliando distancias vuelta tras vuelta sobre sus seguidores, a los que se suma Maximino.

Final: 1º Juan Avallay (Vara/J.C. Paz) 12m 32s 80/100 a 87,137 km/h; 2º Daniel Bernasai (Vara/Moreno) 13m 06s 37; 3º Juan Montorfano (Vara/J. C. Paz) 13m 16s 26; 4º Alejandro Salerno (Vara/Moreno) 13m 19s 71; 5º Jorge

Siclari (Percha/San Martín); 6º José Maximino (Vara/San Martín). **Campeonato:** Salerno, 73 puntos; Avallay, 72; Bernasai, 65; Siclari, 36; E. Fernández, 30; Biandelli, 22. Todos con motor Zanella.

APTCO Clase “B”. Ganadores de series fueron “Ludueña-Facino” y Fabián Lubatti. Ludueña largando en punta, desde el primer giro indica el camino, encolumnándose luego Curtis, Lubatti y Lago, este último por adelantamiento en la grilla es recargado con diez segundos. Curtis se retrasa, Lago se detiene, mientras Ludueña continúa su marcha triunfal, ahora con Rigo e Lubatti detrás. Con su segundo puesto Rigo se consagra como el primer campeón de la categoría.

Final, 12 vueltas: 1º “Ludueña-Facino” (Chevrolet/Pilar) 11m 27s 71/100 a 89,765 km/h;



Claudio Rigo es el campeón de la “B” de la APTCO. Salió segundo en la última fecha. (Fotos Horacio Biondo)

Fabián Lubatti, de buen desempeño. Triunfó en la serie y tercero al final.



2º Claudio Rigo (Falcon/J. C. Paz) 11m 35s 58; 3º Fabián Lubatti (Chevrolet/Paso del Rey) 11m 57s 98; 4º Alberto Curtis (Falcon/J. L. Suárez) 12m 03s 16; 5º Raúl Teslica (Chevrolet/J. C. Paz); 6º Alejandro Yoberno (Chevrolet/Boulogne). **Campeonato:** Campeón Claudio Rigo, 111 puntos; “Ludueña-Facino”, 97; Lubatti, 73;

Puente, 68; Valle, 56; Sánchez, 50; Núñez, 45.

Campeonato Clase “A”, seis fechas: Boero, 112 puntos, Marcelo Valfre, 70; Eldo Valfre, 67; Teslica, 60; Zanelli, 56; Pinto, 27.

F-1 MA y TC Biplaza en Dolores, Buenos Aires

JORNADA “TODO SOTRO”

Dolores, BA. - En el autódromo Municipal de esta ciudad (circuito de 1460 metros de asfalto) se presentaron el domingo 11 del corriente dos categorías metropolitanas, por convocatoria del Auto Moto Club Dolores. Fueron la Fórmula 1 Mecánica Argentina y el Turismo Competición Biplaza, ambas fiscalizadas por la ODA del Automóvil Club Argentino.

La jornada terminó con un rotundo éxito para la familia Sotro, ya que en los monopostos el triunfo correspondió al veteranísimo Orlando “Toto” Sotro, toda una página de la historia de nuestro automovilismo, y entre los TC Biplaza, la victoria fue

para su hijo Marcelo, piloto de un hermoso auto, que más que un biplaza tradicional es un Sport Prototipo, de fluidas líneas. Estos fueron los resultados de las dos finales:

Fórmula 1 MA: 1º Orlando Sotro (Sotro-Falcon/Banfield); 2º Mario Agüero (Napoli-Chevrolet/Dock Sur); 3º Hugo Caviglia (Berta Tornado/Banfield); 4º Alberto Haesevoets (Napoli-Torino/Buenos Aires); 5º Guillermo Hamie (Paker-Falcon/Buenos Aires) y 6º César Almonacid (Berta-Chevrolet/Buenos Aires). **Campeonato:** Caviglia, 34; Agüero, 22; O. Sotro, 20; Castilla, 16; Haesevoets, 15.

TC Biplaza: 1º Marcelop Sotro (Sotro-Falcon/Banfield); 2º Juan Tito Risso (Chevrolet/Lanús); 3º Eduardo Clemente (Chevrolet/Villa Domínico); 4º Daniel Campillo (Chevrolet/Lanús); 5º Raúl Ferreyra (Chevrolet/Fco. Varela); 6º Rodolfo Ación (Falcon/Lanús). **Campeonato:** Russo, 126; Sotro, 116 (falta una sola carrera y definen el título entre ellos).

CABLES DE ENCENDIDO y distribuidores especiales

DULBECCO

ECHLIN
CONJUNTO CABLES DE BUJIAS

DCG ENCENDIDO

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

Butacas "JONATAN"

COMPETICION
TORINO ZX • JEEP

Para todo
modelo
de autos.

Envíos al interior

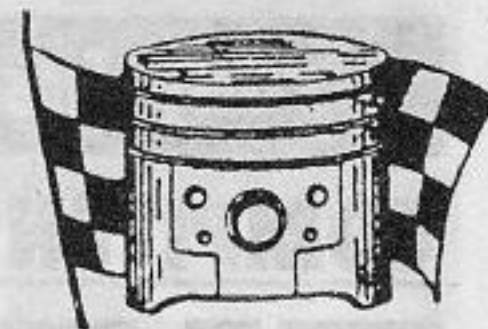
Av. GAONA 4046
653-8057 Ciudadela



pistones

ODDI

PARA TODO TIPO
DE MOTORES



FABRICAMOS SOBRE MUESTRAS Y PLANOS

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



**REPUESTOS
ACCESORIOS**

PARA AUTOS IMPORTADOS

Jorge y Daniel Carbone S.A.

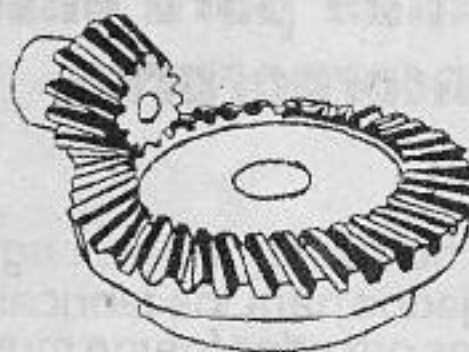
AMPLIO STOCK

LINEA 300 - 500 - 600 - 700
REPOSICION PERMANENTE

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

Industrias
Metalúrgicas

enzetti



ENGRANAJES

para cajas
de competición

Fresado de
Piñones - Coronas

Engranajes agrícolas

VICTOR HUGO 1149
Tel.: 568-0071
CAPITAL FEDERAL

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

ALSINA 2799 ESQ. JUJUY CAPITAL 97-8232

ALARMAS X 28
CON CONTROL REMOTO

COLOCACION SIN CARGO

TRABAS DE VOLANTE
CON CERRADURA Y CANDADO

TARJETAS DE CREDITO
ESTACIONAMIENTO
PROPIO

GAVETAS ANTIRROBO
PARA AUTOESTEREO

CARGA Y SERVICE DE AIRE ACONDICIONADO
PORTA EQUIPAJES ALFOMBRAS FUNDAS FRESCAS

REPUESTOS

MacH 2

LINEA COMPLETA RASTROJERO INDENOR

MOTORES
BORGWARD TURBO COMPRIMIDOS
VENTA - COLOCACION
Y REPUESTOS

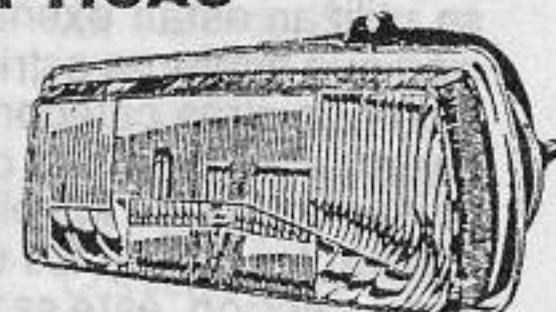
M. MORENO 4898
(Ex Paraná) MUNRO
TEL. 765-1724

ENVIOS AL
INTERIOR

RECAMBIO DE OPTICAS

Paragolpes plásticos y cromados
Rejillas - Accesorios

RECAMBIOS Y NUEVOS



Establecimiento
Galvanotecnico
Oeste S.R.L.

CALDAS 351 - TEL. 854-5268

TALLERES
PROPIOS

Kit completo ESCORT



ENVIOS AL INTERIOR

SPOILER TRASERO
SIERRA ESCORT
PEUGEOT 505
Tapicería original FORD
TAPICERIA MODELO
AV. RIVADAVIA 10.201
TEL: 682-7758/1991/5179

CAMILLAS

para Taller
con Apoyacabeza
y Rodamientos

EN PLASTICO REFORZADO

ENVIOS AL INTERIOR



Brandsen 2129 Ituzaingó
Tel.: 621-0381

RUEDAS DE ALEACION

La más amplia variedad en modelos exclusivos.

**RUEDAS ORIGINALES
DE CHAPA Y ALEACION**

Para autos, camiones y agrícolas.

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

**RUEDAS
DEPORTIVAS S.A.**

DIAGONAL 101 N° 6335 - ROTONDA RUTA 8 Y AV. MARQUEZ
SAN MARTIN - TEL. 769-1369 / 0191



PRECIOS
DE FABRICA
CANJES

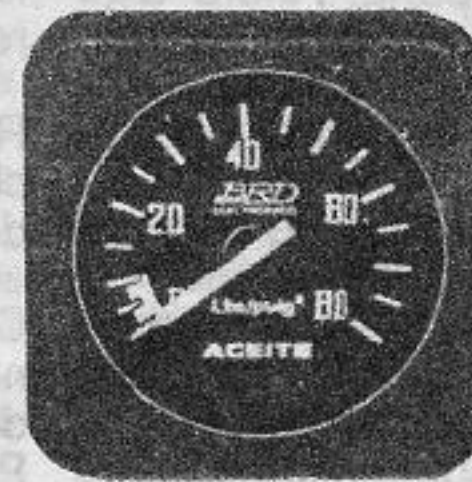
CALIDAD



INSTRUMENTAL DE PRECISION



BULBOS
TABLEROS



Av. Mosconi 2201 Capital Federal
Tel.: 571-2022/3904

rally insólito

EN ESTE HETERODOXO CAMPEONATO ESPAÑOL

COMPITEN PROTOTIPOS, AUTOS EX GRUPO B Y OTRAS LINDURAS...

TIERRA DE NADIE

Lo que se inició como un certamen sin pretensiones y para competir en forma económica, actualmente es un divertido y competitivo torneo en el cual las fábricas de todo el mundo aprovechan para ensayar sus novedades, que recién luego incorporarán en otros ámbitos

Una vez al mes cada sábado de verano durante los últimos 8 años, los españoles dedicados al rally han corrido sobre tierra, grava, ripio y arenilla en caminos secretos en lo que han denominado el Campeonato Español de Rallies de Tierra. Los autos que se utilizan están exentos de la homologación que gobierna estrictamente el deporte motor en otras categorías, de España y de cualquier otro país. Y contrariamente a los países en donde los pilotos zonales le dan a los autos obsoletos una última oportunidad de acción, éste es un lugar para el cual los constructores fabrican nuevos autos especiales y emplean pilotos profesionales para competir con ellos.

Bajo reglamentos nacionales con estrictas regulaciones de residencia para emitir las licencias, este ha sido un asilo para los pilotos de España, pero recientemente se ha convertido en internacional, ya que varios equipos extranjeros enfocaron sus ojos en él. España es ahora un lugar ideal en el que los constructores extranjeros pueden probar sus nuevos autos para el Campeonato Mundial de Rally hasta que los requerimientos de producción sean alcanzadas para su homologación.

"Nuestro Campeonato de Rallies de Tierra comenzó como una fórmula para posibilitar un automovilismo barato", nos explicó Ricardo Muñoz, el primer Campeón Nacional de Rallies de Tierra, quien ahora se concentra en su trabajo de periodista especializado.

"Todo cambió en 1986 cuando los autos del Campeonato Mundial de Rally (los Superautos del Grupo "B") fueron expulsados y la gente se dio cuenta que podían seguir usándolos aquí, en España. Ahora algo distinto está ocurriendo, ya que ingresan autos nuevos. Estos rallies son "caídos del Cielo" para la gente que no necesita acatar las reglas de la F.I.S.A.:

Progresivamente los autos no homologados han sido barridos de la escena.

Los organizadores no pueden seguir usando futuros autos de rally para trabajar en ruta abierta. Sólo en sitios lejanos como Medio Oriente y África pueden tomar parte

los autos no-conformistas. Lugares demasiado alejados para los fabricantes.

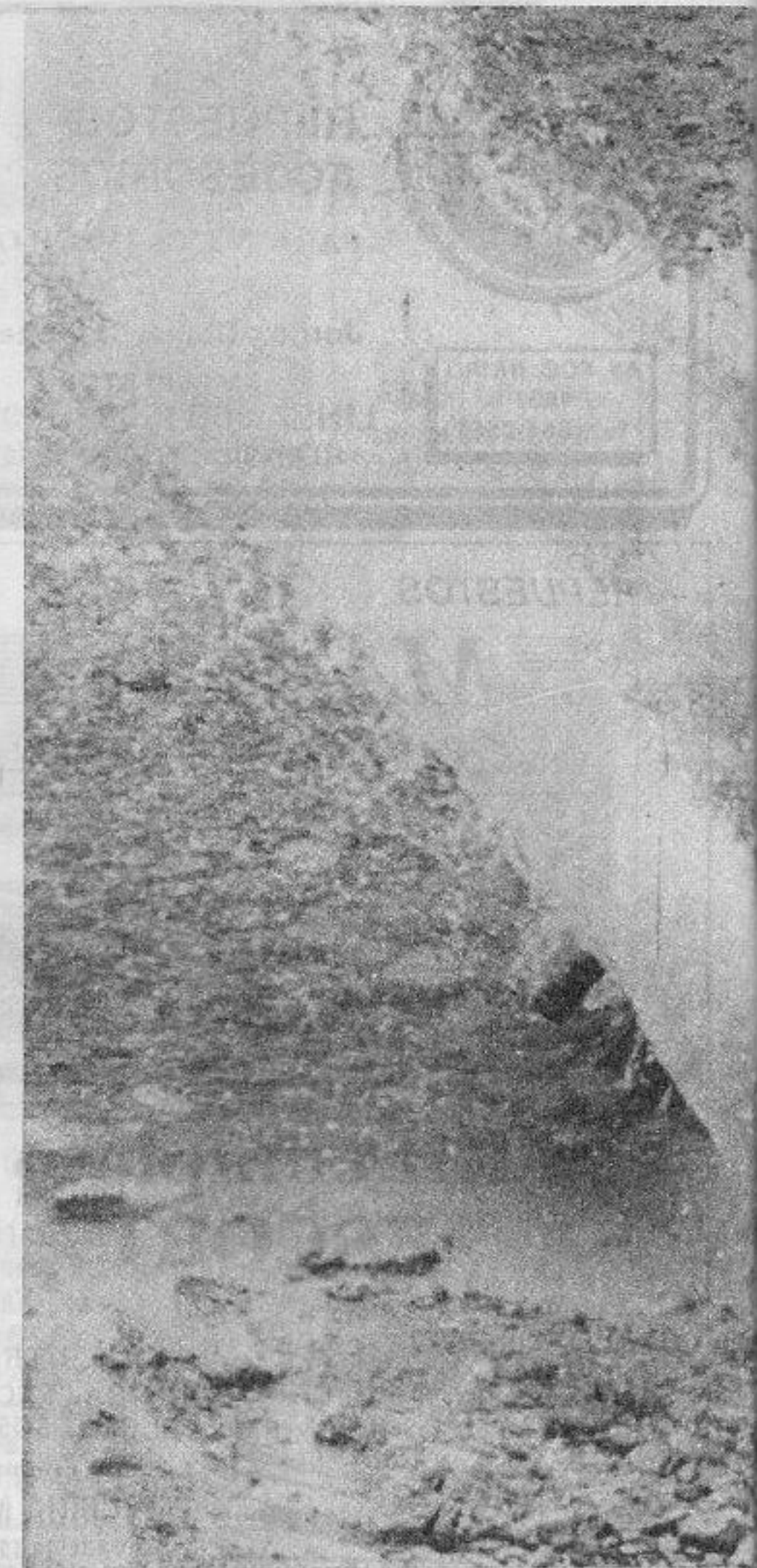
Los días pasados fueron muy divertidos. Los Rallies de Tierra fueron, a pesar del enorme potencial de España, poco explotados. Aún hoy pocos caminos de tierra son usados para correr en rally. Del principal Campeonato español, solamente el Rally Costa Brava-Catalunya usa caminos de tierra.

Cuando había primes de tierra, los extranjeros que venían se llevaban todos los premios. Correr rallies era en esencia para máquinas nacidas para andar en caminos buenos, como los Porsche... Muñoz —entonces un amateur talentoso que una vez corrió en el exterior para el equipo oficial SEAT— ganó el campeonato inaugural en 1983 con un Citroën Visa, al año siguiente el campeón fue el ex titular Europeo de Rally, Antonio Zanini, quien comenzó aquella temporada con un Talbot Samba de Grupo 5. Pero en 1984 las nuevas tendencias estaban emergiendo. La presión de la competencia forzó a que las manos escarbaran más profundamente en los bolsillos, y el Samba fue reemplazado por un Talbot Sunbeam Lotus ex oficial. Inglaterra se transformó de pronto en el principal proveedor de los autos para tierra, como también de los utilizados en Rallies de asfalto.

La F.I.S.A. dio un giro al Campeonato Español de Rally cuando los autos de Grupo "B" fueron "echados" del mundial. Siguiendo de cerca a los viejos Escorts, Opel Manta 400 y Quattro, llegaron los más poderosos, el Ford RS200S, el Renault Maxi 5 Turbo y el Lancia Delta S4.

Era un tipo de rally fácil y atractivo para los amateurs adinerados en cuyas manos recaló la mayoría del material más exótico.

Emergieron híbridos interesantes. Los Renault 5 que eran de tracción trasera recibieron el agregado de tracción en el eje delantero para pasar a convertirse en un auto 4 por 4. Los autos pequeños como los Citroën pasaron a ser firmes favoritos. Zanini, quien manejó en distintas oportunidades oficialmente para equipos como Ford y Peugeot desarrolló el nuevo Citroën AX



con tracción en las cuatro ruedas, en su ciudad serrana de Viladrau, detrás de la Costa Brava. "Aunque yo mismo corro para el equipo oficial Citroën con base en Madrid, nuestra compañía ha construido no menos de ocho de estos autos de doble tracción, que ahora están en manos privadas en los Rally de Tierra".

Los rallies en sí mismos son especiales. Lo secreto de las rutas por donde transcurrirán es celosamente guardado por los organizadores, los funcionarios del R.A.C.E. (Real Automóvil Club de España), con sede en Madrid. La ciudad que albergará el próximo rally no es anunciada hasta que



Texto y fotos:

Martin Holmes

(Traducción: Gustavo Arsuaga)

Foto mayor: Un espeluznante Citroën AX 4 x 4 de Zanini y Autet. Doble tracción, casi 300 HP para 800 kilos. **Arriba izquierda:** El Ford Sierra Cosworth en su debut y primera victoria. Luego iría al mundial, tras ser probado (y aprobado) en este campeonato. **Arriba:** El SEAT Ibiza con motor Audi central. Un verdadero engendro, de los clásicos prototipos con los que puede competir en España.



termine el anterior. La ruta se anuncia en la reunión de pilotos una hora antes del comienzo y los vehículos de auxilio están avisados donde deben esperar. Y hay considerable esfuerzo para hacer la actividad lo más sociable posible. "No antes de las nueve", era la respuesta favorita para cada pregunta que yo le hacía al promotor del Rally Manuel Vidal cuando le interrogaba. "Puedes volar a tu casa esa noche, yo siempre lo hago", dijo John Taylor, el emisario de Ford enviado desde Inglaterra para supervisar su participación oficial en los rallies españoles.

"La carrera va a terminar a las tres de la

tarde. Siempre lo hacen". Yo me volví hacia Vidal para chequear cuando la clasificación podía ser difundida. "Oh, no hay retrasos". ¿Hay protestas? "Nunca las hay". Ciertamente no hubo ninguno en Alicante, en el rally que yo fui a ver.

La diagramación en Alicante fue la típica de todo rally. Los caminos quizás eran de mejor calidad; la mayoría de los especiales eran sobre caminos públicos bien barridos. Sólo un camino (cada tramo de especial se recorre dos veces) era parecido a uno de esos angostos caminos de otros rallies. Hubo un descanso de 45 minutos después de la primera vuelta a través de las primes

cuando pudimos chequear cómo iba la clasificación, cuando descubrimos que el nuevo Ford había alcanzado la punta, con 45 segundos sobre los Citroën. De pronto fue claro que Alicante bien podía volver a ser una significativa carrera para los no españoles, si su piloto podía mantener el auto entero en la segunda parte de la carrera.

Era una coincidencia que tanto Ford como Volkswagen eligieran Alicante para sus primeras apariciones mundiales. Los de Ford estaban nerviosos acerca de su poco ensayado Sierra Cosworth 4 x 4 que confiaron a Mia Bardolet para una primera aparición de este tipo. "No es oficial, sólo



Arriba: Entre las colinas de Alicante, típico paisaje español, avanza el pequeño SEAT Marbella (150 HP gracias al turbo) de Puigdemívol. **Derecha:** un Austin Metro 6R4 (en caso de tener doble tracción se lo denomina 8R4) conducido por Capdevila. **Abajo:** Gustavo Trelles, repetido campeón con Lancia. **Abajo derecha:** dos niñas de Citroën, quien promociona sus productos gracias a los triunfos en este torneo.



HISTORIAL

1983 Ricardo Muñoz (Citroën Visa 1000 Pistes)
1984 Antonio Zanini (Talbot Samba G-5)
1985 Juan Carlos Onoro (Opel Manta 400)
1986 Guillermo Barreras (Renault 5 Turbo)
1987 Juan Carlos Onoro (Lancia Delta S4)
1988 Gustavo Trelles (Lancia Delta S4)
1989 Gustavo Trelles (Lancia Delta S4)
1990 Gustavo Trelles (Lancia Delta S4)

tiene patrocinantes locales, no fue armado en Boreham", dijeron antes. Apenas ganó, el auto de Mike Taylor era públicamente parte de la familia Ford!

Fueron entregadas fotografías en la conferencia de prensa de Ford, dos días después en Boreham. Era el orgulloso comienzo de una esperanzada carrera.

En Volkswagen fueron menos afortunados con su Golf Rally G60 por no tener suficientes repuestos y abandonar al romper un brazo de dirección.

En el Campeonato de Rallies de Tierra los Superautos no ha desalentado el entusiasmo de los otros. Algunos de los autos en Alicante eran sorprendentes. Zanini de-

butó con el Citroën AX más reciente, el 1.3 litros con turbocompresor (¡no hay restricciones de Bridal!) y desarrolla unos 280 H.P., para poco más de 800 kilos de peso. La parte trasera del chasis tiene una estructura espacial ("el próximo auto será todo tubular", apuntó Zanini) y el diferencial tiene una cupla viscosa. Los radiadores de ciones de Bridal!) y desarrolla unos 280 H.P., para poco más de 800 kilos de peso. La parte trasera del chasis tiene una estructura espacial ("el próximo auto será todo tubular", apuntó Zanini) y el diferencial tiene una cupla viscosa. Los radiadores de agua y aceite están atrás y (una sorpresa) las ruedas tienen laterales sólidos. "El auto es tan liviano que no estamos preocupados sobre, cómo enfriar los frenos. Es mucho más importante detener las piedras que puedan arruinar algo, volvió a explicar Zanini. Su coequipier Guillermo Barreras con un auto aspirado con 1650 cm³ que erogaba 145 HP y el auto (con diferencial central con 60 kilos menos de peso que el de Zanini).

En cuanto al tipo de autos, hay dos grupos. El Grupo 3, para tracción doble y el Grupo 2 para dos ruedas motrices. Aún a pesar de que los importadores españoles del Lancia Delta S4, del 16 válvulas Integrale de Jesús Puras y del recientemente construido Opel Vectra con tracción en las 4 ruedas, todavía hay plena actividad de Grupo 3. Estaban los AX, un Metro 8R4 y un 6R4 recientemente importados de Inglaterra, un BX con motor de AX 4 x 4 normalmente aspirado, junto con varios Citroën Visa 1000 Pistes, más viejos. Pero había mucha curiosidad acerca del Grupo 2. SEAT inscribió un Marbella oficial (una variación del Fiat Panda) con motor Volkswagen Polo de 150 HP con turbo. Un entusiasta se anotó con un SEAT IBIZA equipado con un motor central Audi 20 Quattro mientras las hordas de los particulares tomaban parte en el Campeonato monomarca con modelos Marbella.

Un amigo dijo que ya había elegido el rally equivocado, el Campeonato Español de Rallies de Tierra era mucho mejor que lo visto en Alicante. Fue decepcionante no ver a Gustavo Trelles, quien reside en España y fue el campeón de las últimas temporadas con un Lancia Delta S4 oficial de Lancia España, pero ver el triunfo del último producto de la dinastía Ford bien justificó el viaje. ¿Quizá el Lancia Delta S4 hubiera ganado? No se sabe. Fue grandioso ver ganar a Bardolet, este barcelonés de 25 años quien sigue los pasos de Zanini, Carlos Sainz y Jesús Puras. Ganar en su debut conduciendo un auto 4 x 4 y aventajando nada menos que a los especialistas de los rallies de tierra fue un gran logro para el hombre del traspais de Barcelona. Y él lo hizo en menos de cinco horas un sábado a la tarde. 🐾

REIMS

SERVICIO ESPECIALIZADO **SEVEL**
DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA



REPARACION COMPLETA DE MOTORES
STANDARD Y COMPETICION
TREN DELANTERO COMPLETO
CAJA Y DIFERENCIAL.

Alte. Francisco J. Segul 1515/17 Tel. 581-0775
(1416) - BUENOS AIRES ARGENTINA

PLATINOS:
• DODUCO
• BORG WAGNER
• BOSCH
• SCHIER

BUJIPAR

S.A
EL MUNDO DE LAS BUJIAS

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



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



Kofron S.A.C.I.

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

REPUESTOS

TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Resi-Mar

ACUMULADORES
ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
NAUTICA - AVIACION - GARANTIA 15 MESES



TODAS LAS LINEAS REFORZADAS

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

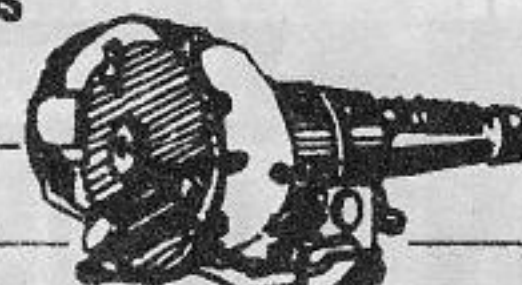
CAJAS AUTOMATICAS

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

SERVICE Y REPARACIONES - REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS

ROBERTO A. ZANESE

ENVIOS AL INTERIOR



ESTABLECIMIENTO DE MARTINO

INDUSTRIAL COMERCIAL
S. R. L.



*Recambiamos y colocamos su
caja de direccion en el acto
*Venta reparacion y service
*Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital



Línea completa
de repuestos
y accesorios

AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR

CHICLANA 3658 - Tel 923-0070
(1262) Capital

ATENDEMOS COMPANIAS DE SEGUROS

Instrumental AVELLANEDA

Todo para el tablero del automovil

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



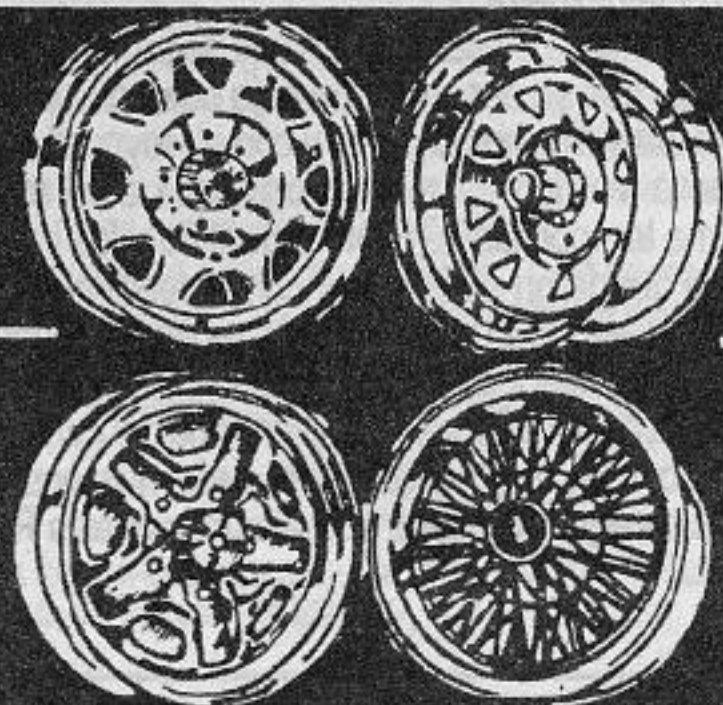
Avellaneda 199
Esq. Otamendi
Tel. 982 - 1555 Capital



HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS

VENTA Y REPARACION



Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - SPINA - PRATI y PROTTO

EL TC POR TESTIGO

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

Ultimo Momento

BENETTON AUN EN DUDA

Pese a que el pasado jueves expiró el término de la opción que Benetton había firmado con el japonés Aguri Suzuki, aún el team manager de la escuadra anglo-italiana no excluye totalmente la posibilidad de que el nipón pueda pasar a su equipo en el '91. En apariencia el problema de Suzuki radica fundamentalmente en la liberación del contrato que lo une al team Larrousse para el '91 y que fuera firmado semanas antes de recibir la oferta de Benetton. En tanto, Roberto Moreno —que el viernes probó novedades aerodinámicas para Benetton en el pequeño trazado británico de Pembrey— continúa esperando para definir su futuro, ya que Flavio Briatore le había pedido no tomar ningún com-

promiso hasta el pasado jueves. En efecto, Moreno —a quien le gustaría obviamente quedar en Benetton, para lo que es sostenido por Bernard y Piquet— tiene alternativas claras como son las de Eddie Jordan y Brabham. Esta última formación también está en tratativas con Suzuki para completar equipo con Brundle, pero en ambos casos todo pasa por la definición del caso Benetton-Suzuki.

En tanto, los responsables de Benetton han desmentido la versión que aseguraba que había tratativas con Honda para ceder al coloso nipón la propiedad del team de F.1, versión que se había hecho pública en medios ingleses.

También, Benetton confirmó que el año próximo los coches de la marca cambiarán la coloración en favor del azul y amarillo. Volviendo a Eddie Jordan, de confirmarse la fusión con Lotus, el mana-

ger irlandés contrataría al alemán Bernd Schneider —actual probador de Arrows— quien aportaría a la formación la "dote" de Ford Alemania (Schneider es un hombre "Ford" en su país) consistente en el costo de la revisión de los V8 oficiales de la marca del óvalo.

SE INTENSIFICAN LAS PRUEBAS DE F.1

Esta semana se intensificará la actividad de los equipos de F.1, en la preparación de los coches con vistas a la próxima temporada. Mientras Ferrari trabajará con Alesi en Mugello con la suspensión electrónica, la Scuderia Italia probará por primera vez en pista el motor Judd V10 en el trazado romano de Vallelunga. El primer impulsor arribado a Varano, ha sido rápidamente instalado en un chasis Dallara

'90 con el cual, a partir del jueves, Emanuele Pirro comenzará a rodar el flamante impulsor. En tanto el finlandés Lehto, comenzará a familiarizarse con su nueva formación, a bordo de otro coche '0. Mientras Dallara sigue trabajando en el nuevo chasis que sería presentado en enero, se sabe que la escuadra italiana ha recibido garantías de la petrolera Agip con respecto al combustible especial que la petroquímica peninsular desarrollará en función de las características del nuevo Judd V10. También Dallara trabaja en una nueva caja de velocidades transversal para acoplar al impulsor de 10 cilindros.

Siguiendo con las pruebas, en Paul Ricard estará presente este semana, además del Modena Team, la escuadra Arrows, que realizará nuevos test con el flamante 12 cilindros de Porsche. Por su parte, Brabham estará a partir del jueves

SENNA CON CUSTODIA PERMANENTE

Ayrton Senna sigue siendo motivo de noticias. Y no precisamente por su actividad deportiva. Así es que, como informáramos luego de su fugaz paso por Buenos Aires con una breve estadía en el Alvear Palace Hotel (Foto de Claudio Caamaño) y un rápido paseo de compras por la calle Florida, el Campeón Mundial se encontró a su arribo al

Brasil con la poco agradable sorpresa del intento de secuestro frustrado por la policía brasileña.

A lo conocido y tratado sobre este tema en nuestra edición anterior, se agregó en los últimos días la decisión de Fernando Costa, Jefe de la división de Protección a la Persona y Comandante del Grupo Antisecuestro de San Pablo, de brindarle una protección y custodia permanentes, mientras el piloto de McLaren se encuentre en territorio brasileño.

"Ayrton es una persona de mucha expresión nacional y por lo tanto será siempre un blanco perfecto para los secuestros... Por esta razón será sometido a una vigilancia constante y permanente de la policía, mientras permanezca en el Brasil", señaló Costa, quien por otra parte, confirmó que el primer paso de esta custodia demandará un vasto operativo en la localidad balnearia de Angra dos Reis, donde Senna pasa actualmente un período de vacaciones.



fórmula 3 sudamericana

El tórrido clima del nordeste de Río Grande do Sul, recibió a la 10ma. prueba del Campeonato. Fue una carrera durísima, contra el calor y los rivales... la temperatura agotó a todos. Con más de 32°C, la alta humedad habitual de la zona y con presión atmosférica muy baja, todo se daba en contra del lucimiento de autos y pilotos. Sin embargo, fue absolutamente lo contrario. El gran candidato, Leonel Friedrich, había mostrado un coche rápido y bien puesto a punto desde el primer entrenamiento del viernes. Aparentemente nadie podría discutirle la vanguardia al invicto en este circuito. Pero Leonel tenía dos urgencias: la victoria para acortar diferencias con Christian Fittipaldi en el torneo, y obtener al menos un buen resultado para seguir luchando por el Campeonato. No había posibilidad de error. No se equivocó y tampoco Fittipaldi, al meros en cuanto al resultado final. Los dos puntos que descontó Friedrich con el segundo lugar, fueron igual, buen negocio para el juvenil paulista, quien no encontró el equilibrio ideal de su auto en todo el fin de semana.

NEGRI EN

Lo mejoró el domingo por la mañana, pero no lo mantuvo en carrera.

Los observadores percibieron empuje tras las pruebas libres dominicales, que Friedrich podía tener un rival de buenos kilates. Osvaldo Negri con el Ralt March que prepara Avallone Neto en Minas Gerais, mostró entonces que el ritmo de la carrera podía ser muy bueno... Giró mucho con los tanques llenos y neumáticos de más de 40 giros. Así, pretendía más que lo demostrado por su cuarto lugar de clasificación. Y lo exhibió en carrera. En la largada quedó tercero, superó a Fittipaldi en la 2da. vuelta y le hizo sentir rápidamente a Friedrich que pretendía continuar avanzando. Se acercó a Leonel, y en la ronda once lo dobló en un "sorpasseo" difícil, duro, pero justo. Luego se limitó a aguantar la presión de Friedrich separados siempre por no más de un segundo. Cuando Leonel atacó, Negri lo aguantó gracias a un auto que doblaba mejor, pero que era superado por su oponente en lo rápido. Así llegaron a un final mano a mano pero inobjetable victoria para Negri. Buen trabajo de Ru-

FURLAN PROBO EN MISANO

Gabriel Furlan continuó en Misano sus ensayos sobre Reynard-Judd de Fórmula 3000. Pero en este caso, con un matiz más oficial ya que los mismos fueron los primeros efectuados tras su acuerdo con el Junior Team regenteado por Roberto Farneti, y además contaron con la presencia del otro piloto de la escudería, que será el italiano Roberto Colciago, flamante Campeón de la Fórmula Tres peninsular.

Escenario de las pruebas resultó el Autódromo de Santa Mónica, en Misano, y durante las mismas Furlan y Colciago se alternaron en la conducción del Reynard-Judd en la jornada del lunes 12. Por la mañana y con pista mojada, pues había llovido durante la nota anterior, ambos pilotos giraron con el auto impulsado por el motor que el argentino utilizó en los ensayos anteriores reali-

zados en Monza, Vallelunga y también Misano. Al momento de los tiempos, lo mejor fue para Furlan, con 1m17s31/100, en tanto Colciago giró en 1m17s66/100 en su mejor vuelta.

Por la tarde, Furlan quedó exclusivamente a cargo de las pruebas, que se desarrollaron bajo otras circunstancias, con pista seca y algunos charcos y con el Reynard equipado con la nueva versión de motor Judd, que será utilizada en la próxima temporada. El piloto argentino y los integrantes del equipo quedaron satisfechos con el rendimiento del nuevo impulsor, especialmente a bajo régimen, luego de haber establecido mejor giro en 1m08s60/100. Ahora quedaron a la espera de la definición del calendario del torneo 1991, para establecer los escenarios de los próximos ensayos, en los cuales se aguarda contar con el nuevo chasis Reynard 91.

DI PALMA Jr.

Con dos importantes ofertas en mano, el piloto arrecifeño José Luis Di Palma se encuentra en estos días frente a una delicada situación en lo que respecta al futuro de su carrera en Europa. En efecto, el argentino tiene dos ventajosas propuestas por parte de los equipos oficiales Volkswagen y Reynard para el próximo Campeonato Italiano de F.3. pero en ambas formaciones existe cierta urgencia para definir los pilotos y por ello Di Palma se ve en la necesidad de dar una pronta respuesta. "Lamentablemente —declaró el arrecifeño al cierre de esta edición desde Milán— aún no tengo confirmado el apoyo desde la Argentina como para poder aceptar las ofertas. Ambos equipos han firmado en estos días con un piloto cada uno, y si no me apresuro, corro el riesgo de quedar fuera de estas formaciones que son de punta. En el

Ultimo Momento

en Silverstone. En la ocasión, **Martin Brundle** girará por primera vez con el motor **Yamaha de 12 cilindros**. Será el primer test en pista del impulsor nipón, el cual ha sido adaptado a un chasis **Brabham '90**.

VICTORIA DE PIRRO

Ocurrió el pasado domingo en Pordenone (Italia), cuando **Emanuele Pirro** se impuso en la 3ra. edición del **G.P. Fieramonti** que anualmente se disputa con la participación de varios pilotos de F.1, pero a bordo de normales **go-karts** de competición. En la manifestación escoltó a Pirro —autor también de la "pole position"— el piloto Williams **Riccardo Patrese**, completando el alegre podio el piloto toscano **Antonio Tamburini**, de la F.3000. Cuarto se clasificó **Iván Capelli**, precediendo al fla-

GUAPORE

bens Barricchello, el juvenil Campeón Europeo de Fórmula Lotus-Opel, debutando en F.3 con una **Dallara-Alfa Romeo** del equipo de **Guido Forti**. Los argentinos, **Guillermo Kissling** y **Néstor Gurini** tuvieron problemas eléctricos, mientras que **Ricardo Risatti** fue el único que vio la bandera a cuadros: llegó decimosegundo, luego de un toque con Diniz y posterior despiste. La clasificación final fue la siguiente: 1º) **Negri**, 53m33s86, 47 vts. a 162,153 km/h; 2º) **Friedrich** a 5/100; 3º) **Fittipaldi** a 18s37; 4º) **Barricchello** a 25s18; 5º) **Cesario** a 27s11; 6º) **Pegoraro** a 34s20;... 12º) **Risatti** a 1 vta;... 14) **Kissling** a 18 v.; 15º) **Gurini** a 20 v. El Campeonato, ahora con tres aspirantes con posibilidades matemáticas para la corona, quedó así: 1) **Fittipaldi**, 47 puntos; 2º) **Friedrich**, 40; 3º) **Negri**, 32; 4º) **Gialfione**, 24,5; 5º) **Stefani**, 23; 6º) **Kissling**, 20 pts. Las próximas fechas serán el 2/12 en **Tarumá** y el 16/12 en **Punta del Este**.

Informe: Néstor Carbia

DEBE DECIDIR

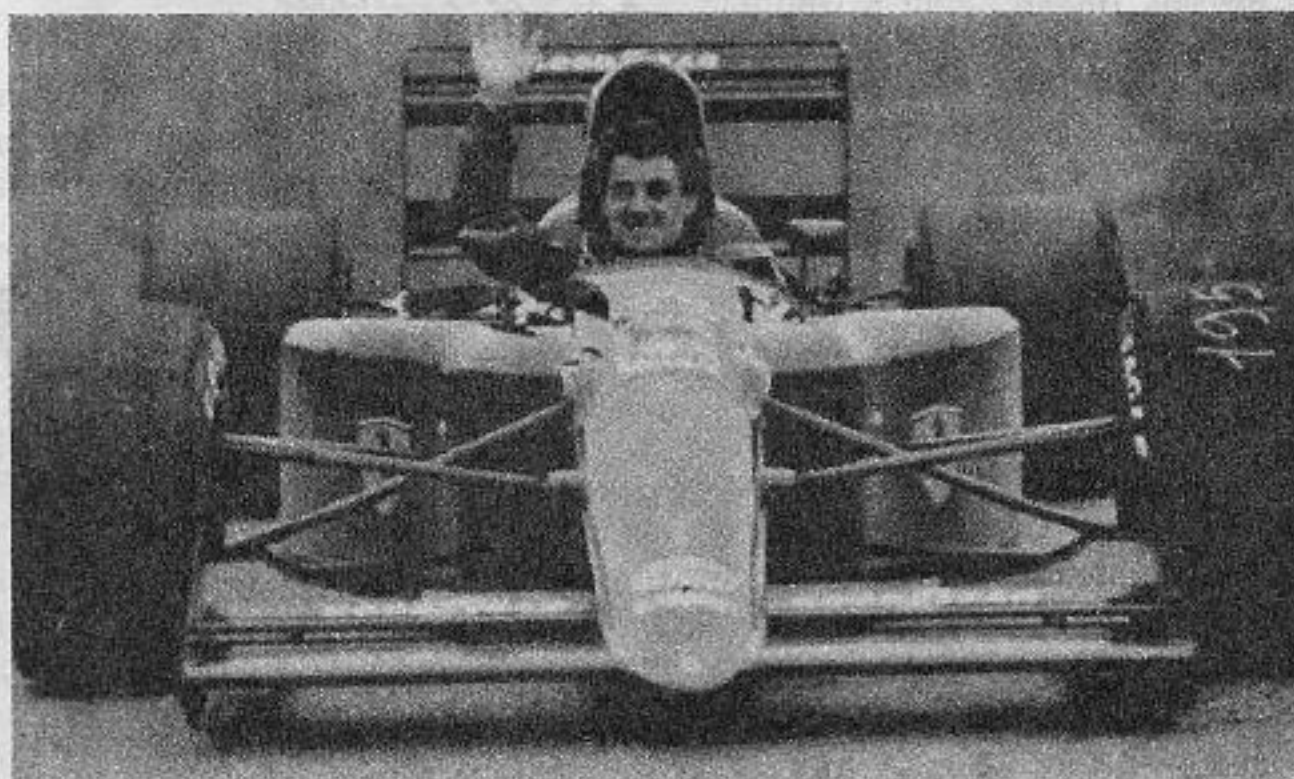
equipo **Piemme** —oficial **Spiess** en Italia— ha firmado ya **Bussi**, que este año ganara en **Pergusa**, mientras que con el Euroteam ha firmado **Bettini**, piloto que este año corrió con los **Reynard-Mugen** del **First Racing**. En ambos casos me han hecho importantes concesiones en el aspecto económico porque les interesa mi experiencia en F.3. Sudamericana, y no me gustaría perder la ocasión de intervenir en F.3 Italiana con un equipo de primer nivel. Por eso, espero una pronta definición del apoyo que me han prometido, para poder cerrar contrato. Son dos equipos en los cuales no hay problemas de medios técnicos y en ambos comienzan ya un programa de tests de pretemporada que van de 4 a 5.000 kilómetros distribuidos en todos los circuitos del Campeonato

EL DEBUT DE ALESİ EN FERRARI

El pasado jueves 15, en una fría jornada emiliana, **Jean Alesi** inició formalmente su etapa como piloto Ferrari en F.1. Bajo la atenta mirada de la prensa internacional, de un gran número de simpatizantes de la marca italiana y del staff completo del "Cavallino", el joven francés se subió por primera vez al **Ferrari 641/2**, inaugurando así su relación con la escuadra más famosa de la F.1. Previamente, el lunes, Alesi había tomado un primer contacto con la pista de Fiorano, acompañado por **Dario Benuzzi**, el piloto de pruebas de serie de Ferrari, a bordo de una Testarossa. El miércoles Alesi completó una serie de tests físicos y sanitarios en el Centro de Medicina del Deporte de Génova, bajo la presencia del Dr. **Bon Bartoletti** médico del team italiano. El jueves al mediodía Alesi recibió a la prensa, tras completar los primeros giros al circuito sobre el F.1. Apenas dos tandas de 5 vueltas como para "romper el hielo", en las cuales Alesi no demoró en tomar confianza con la —para él— inédita combinación: circuito, neumáticos, chasis, motor, caja de velocidades. todo resultaba novedoso para el joven de Avignon.

Una vez saciada la curiosidad de la prensa, Alesi prosiguió su trabajo de adaptación, aprovechando los mecánicos para resolver una falencia en el diferencial. Alesi completó 57 rondas en la jornada, registrando como mejor tiempo 1m2s56, que si bien está a 1s09c del récord absoluto del trazado, en poder de Prost desde marzo, mejora por pocas centésimas el récord de su predecesor **Nigel Mansell**, que en octubre del año pasado había llegado a 1m2s60 como mejor marca. Además de un numeroso público que siguió las primeras evoluciones del nuevo piloto, lo más granado de la jerarquía ferrarista estuvo presente: **Cesare Fiorio**, el Ing. **Castelli** y **Steve Nichols** asistieron al debut de Alesi.

El viernes Alesi siguió con el programa de pruebas, alternándose al comando de dos coches. Por la mañana dio 28 vueltas sobre una 641/2 con la cual hizo 1m3s37, mientras que por la tarde con-



dujo una vieja 641 dotada de suspensión a comando electrónico. En estas condiciones y teniendo en cuenta la desactualización del monoposto, el francés hizo 1m4s43 luego de 10 vueltas, considerando un tiempo interesante por los técnicos italianos.

Durante la jornada, la privacidad del pequeño box de Fiorano fue quebrada por la visita de la actriz americana **Bo Derek**, visitante de lujo a la fábrica de Maranello.

Con respecto a la siguiente actividad de Alesi, esta semana probarán en el renovado circuito de Mugello —propiedad de Ferrari— inaugurándolo oficialmente con estos tests ferraristas —previstos para jueves y viernes— luego de la sustancial reforma que ha sufrido el escenario toscano. Este trazado —cerrado a la actividad deportiva durante casi un año por los trabajos de modernización— recibirá el año próximo el Mundial de S.P.; el Mundial de Motociclismo y a la F.3000. En estas dos hornadas de pruebas —que serán a puertas cerradas— Alesi trabajaría nuevamente sobre un coche dotado de suspensión "inteligente", un tema que los técnicos ferraristas desean acelerar en su desarrollo para aprovechar los beneficios aerodinámicos de una altura estable del cha-

sis al suelo. Precisamente con el objetivo de perfeccionar el sistema, Ferrari ha "robado" un técnico japonés de Showa —la empresa del grupo Honda que colabora con McLaren— que pasará ahora con su bagaje de experiencias a Maranello. Se trata de **Hiro Helamoto**, quien trabajará en el proyecto de los amortiguadores con control electrónico que probara recientemente la escuadra de Ron Dennis. Con respecto a los tests de Mugello, en principio estaba previsto que Prost también girara en la ocasión, pero el encuentro en pista de los dos pilotos recién se producirá en las pruebas de Estoril, del 10 al 15 de diciembre.

Volviendo a **Mugello**, circula la versión en Italia de que el trazado, propiedad del grupo Fiat, podría ser sede de **Un G.P. de F.1. en el '92**.

La fuente informante asegura que hay ya contactos con **San Marino** para convertir a Mugello en sede de este G.P. En realidad el acuerdo entre San Marino e Imola vence al año próximo y se sabe que los representantes del pequeño estado no están conformes con los beneficios recibidos por el G.P.

Por su parte, **Imola** —que podría seguir bajo el control de **Ecclestone**— sería objeto de una alternancia con Monza como sede del **G.P. de Italia**.

CORSA Y PARABRISAS EN EL "SALON"

En la **Exposición Internacional del Automóvil**, que se lleva a cabo desde el jueves 15 en la Costanera Sur hasta el 16 de diciembre, las revistas **CORSA** y **Parabrisas** también tienen su stand... En él, los visitantes de la muestra pueden observar videos de distintas competencias automovilísticas, motociclistas y motonáuticas nacionales y extranjeras, también videos relacionados con la fabricación de automóviles y algunos proyectos de avanzada.

Asimismo, los que se acerquen a nuestro stand podrán consultar a una computadora que informa varios de los aspectos abarcados por ambas publicaciones.

Además, en fechas y horarios que oportunamente comunicaremos a nuestros lectores, se harán presentes pilotos que, de esta manera, lograrán un contacto más cercano con los espectadores y "fans" del automovilismo, por lo que les sugerimos estén atentos a las novedades que se produzcan.

Para quienes deseen acercarse a nuestro "lugarcito" en el espectacular Salón, les informamos que se encuentra en el área P1 del sector cubierto, cerca de la entrada por Av. Belgrano, en los stands 28 y 29. Los esperamos.



Ultimo Momento

manteniente Campeón de F.3. italiana, **Roberto Colciago**. Más atrás se clasificaron **Pierluigi Martini**, **Nicola Larini** y **Gabriele Tarquini**. Único protagonista de un abandono, el piloto **Arrows Alex Caffi**. Pirro cumplió los 22 giros a un promedio de 75,487 km/h.

MERCEDES CON PROBLEMAS

A la pérdida del Director Deportivo **Max Welti** —que ha pasado a **Porsche** para ocuparse del proyecto El de la casa

de Stuttgart—, la escuadra **Mercedez-Benz de SP** ha adicionado otro paso en falso con los primeros tests del nuevo coche dotado del **motor boxer 12 cilindros aspirado**. En efecto, la primera aparición del nuevo **C-291** —donde el propulsor boxer ayuda a la creación de un importante

efecto suelo— no ha sido todo lo satisfactoria que se esperaba, debido a insistentes problemas de orden electrónico. **Jean Louis Schlesser** —llamado a cumplir los primeros tests secretos en **Hockenheim**— pudo dar sólo un giro en la primera jornada, ocho en la segunda, y en tres días de pruebas apenas pudo completar medio centenar de kilómetros... siempre a causa de problemas en la electrónica desarrollada por el **Tag**. A su vez, Mercedes está desarrollando un sistema de comando de la caja de velocidades a través de pulseadores en el volante, como utiliza ya Ferrari.

Schlesser estuvo girando en el circuito chico de Hockenheim a 4 segundos del tiempo que contemporáneamente realizaba **Schumacher** con el coche del '90.

Según versiones atendibles, Welti no sería la última fuga del team germano, donde no se respira un clima ideal entre los técnicos, por el cambio de sistema de trabajo ahora implantado. Nuevos tests Mercedes están previstos en Paul Ricard.

CONFIRMADO EL "LAMBO FORMULA"

La nueva formación de F.1 liderada por el industrial **Carlo Patrucco**, que el año próximo debutará en el Mundial con el automóvil proyectado íntegramente por **Mauro Forghieri**, ha confirmado definitivamente la estructura del team en lo que respecta a pilotos. Al ya confirmado **Nicola Larini**, en el '91 se agregará —como habíamos adelantado— el belga **Eric Van de Poele** que, de ese modo, se asegura el debut en la F.1 tras una excelente campaña en F.3000 durante esta temporada. En tanto el bolonés **Marco Apicella** cumplirá las funciones de "tester" o piloto de reserva en el equipo. La oficializada formación del "**Modena Team**" —que seguramente girará bajo el rótulo de "**Lambo Fórmula**" para evitar problemas con la inscripción al próximo mundial, donde los requisitos exigidos por la FISA serán mayores— debutará por completo en ocasión de los tests de Paul Ricard que se realizan esta semana entre jueves y viernes.

Con la confirmación de la segunda butaca **Lambo**, ha caído la posibilidad para **Andrea De Cesaris** propuesto a la escuadra de Modena por la tabacalera con sede en Lausanne, Suiza. Para el ex piloto de la Scuderia Italia queda en pie la modesta alternativa del **Coloni**, para quien la presentación de uno o dos coches en el '91 está ligada a la obtención del necesario "budget" publicitario. Con respecto a Van de Poele, el contrato que lo liga con el **Modena Team** es de un año con opción al siguiente a favor del equipo. ➔

PROST Y DUDAS EN MARANELLO

Luego del G.P. de Australia, recién el pasado miércoles **Alain Prost** volvió a tomar contacto personal con los responsables del equipo italiano. El tres veces Campeón del Mundo arribó a Maranello después del mediodía, reuniéndose con el Ing. **Piero Fusaro** y con **Cesare Fiorio**. Pese a que el contenido de la conversación fue catalogado como secreto, han trascendido algunos de los parámetros abordados por el trio en cuestión. En primera instancia, Prost habría confirmado su disponibilidad para continuar compitiendo, desmintiendo de ese modo las versiones sobre un posible retiro. También, Prost se habría interiorizado sobre el organigrama técnico del equipo para el futuro, del programa de evolución de los motores y la actividad en cuanto al proyecto del nuevo

coche. Con respecto a la situación con **Alesi**, Prost no habría pedido la condición de piloto número 1, aceptando compartir el muletto con el joven francés, pero pidiendo en cambio ganancias en gestión con el objetivo de evitar situaciones como las registradas este año en Estoril. Prost —que no estuvo en la presentación de Alesi, ocurrida al día siguiente en Fiorano— finalmente habría afrontado un argumento polémico con los dirigentes de Ferrari. En efecto, habría pedido formalizar de inmediato la opción con vistas al '92, en poder de Ferrari.

El pedido, que habría tomado de sorpresa a Fusaro y Fiorio, no fue aceptado por los dirigentes. Aparentemente ambas reacciones tienen como objetivo a Senna. En el caso de Prost, para

bloquear un posible pase del brasileño a Ferrari en el '92, usufructuando de ese modo el trabajo de desarrollo que el francés piensa llevar adelante en el '91. Por otra parte, se dice que los directivos ferraristas no estarían en condiciones de confirmar el puesto de Prost en el '92... debido a una opción ya firmada por Senna para el '92.

Seguramente las próximas semanas —y en especial los tests de Estoril— podrán aportar más novedades al respecto, aunque el tema ya aparece como conflictivo por el hecho de que Senna no ha negado jamás la hipótesis de una opción ya firmada con el "Cavallino".

rally nacional

LOS PAGOS DE RAIES...

La octava edición del **Rally Pagos del Tuyú** a diferencia de las cinco ediciones anteriores, donde predominó el barro, se corrió con piso seco. Un total de 45 participantes congregó esta carrera —35 por el certamen nacional— quienes recorrieron aproximadamente 433 km de PC. En la **Clase Tres** el triunfo correspondió al **Renault 18 GTX de Raies-Campaña**, que debió enfrentarse con rivales de la talla de Alfredo Altamirano (VW Carat), Alejandro Miglio (R.18) y Carlos Malarczuck (R.18), quienes no tuvieron mucha fortuna y debieron abandonar en la segunda etapa cuando marchaban detrás del ganador quien estableció un tiempo total de 2h07m32s asegurándose matemáticamente otro título argentino seguido por **Foche-Ferro** (R.18/Lomas de Zamora), 2h23m26s, y **Gavina Aschiero**, (R.18/Alberdi), 2h27m28s.

En la Clase Dos sorprendió el accionar de **Volkswagen Gacel** del binomio **Andrés-Cirigliano** que esta vez desplazó del lugar de privilegio al efectivo **Fiat Regatta** de Bescham-García que también obtuvo el título nacional de la especialidad. Los ganadores de esta división —Andrés-Cirigliano— establecieron un tiempo de 2h12m44s con lo que, además, lograron el segundo lugar en la clasificación general, seguidos por Bescham-García con 2h13m41s y **Rosso-Saffadi**, (Fiat Regatta), 2h14m06s. En la clase menor, donde participan los **Fiat 147 CL5**, el binomio ganador fue **Seleme-Reyes** con 2h26m17s —puntero y favorito para obtener el certamen— seguido por **Klus-Ruani**, 2h27m54s, y **Juan P. Raies-González**, 2h30m31s. En próximas ediciones ampliaremos la información.

Informe: Carlos Neira.

turismo pista

ZANATTA YA ES CAMPEON

Con un día espléndido y con la organización de la Asociación Volantes General Roca se cumplió la penúltima fecha del certamen de T.P. en el autódromo de la ciudad homónima. Con el resonante triunfo del Valletano **Jorge González** en la clase Dos, **Federico Krusse** en la Fórmula Sierra y **Alberto Pérez Nonemmacher** se conformó una interesante prueba que fue presenciada por una buena cantidad de público. En la Dos, Zanatta y Verna definían el certamen pero muy pronto se aclaró el panorama cuando Verna abandonara la prueba por rotura de la maza trasera izquierda. Zanatta pudo seguir en carrera pese a problemas de caja y de un neumático desinflado (que reemplazó) alcanzando el noveno lugar, lo que le significó sumar los puntos suficientes para consagrarse campeón. Muy bien aprovechó los problemas de estos pilotos el piloto de Cinco Saltos quien tomó la punta y la mantuvo firme hasta el final, siendo escoltado por "El Suizo" y Enrique

Santacaterina en la F-Sierra **Federico Krusse** puntuó casi toda la carrera hasta que sobre el final un toque propinado por **Eidilstein** le impidió ganar. La posterior desclasificación de este último devolvió la sonrisa a Krusse quien tuvo finalmente la carrera quedando segundo **Rafú** y tercero **Gambini**. En la Tres luego de los problemas de Peón (despiste) **Magni**, **Druetta** (goma trasera izq.) y **Jorge González** (estrenando un VW Carat) que habían estado en la punta, la misma pasó a manos del **Renault 18 GTX** de **Alberto Pérez Nonemmacher** (de ingeniero Huergo) que incluso superó a **Bonomo** quien era seguro ganador hasta que su VW-Carat se quedó faltando menos de una vuelta. En la monomarca 147 sufrieron accidentes **Armando Pasarelli** y **Néstor Clusa**, llevando la peor parte el primero de ellos y segundo informe médico, su diagnóstico reservado. La competencia fue ganada por **Héctor Baldinelli**. Ampliaremos

Ruedas Deportivas

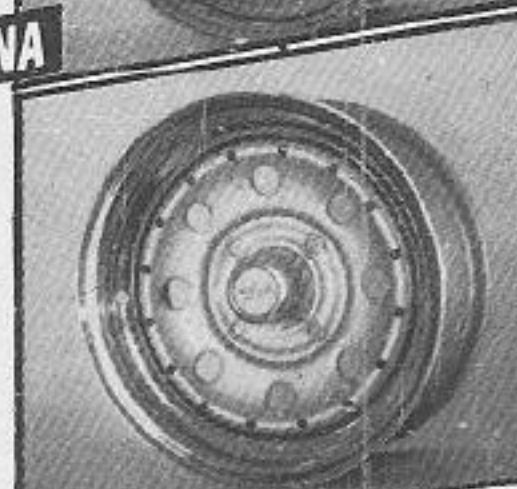
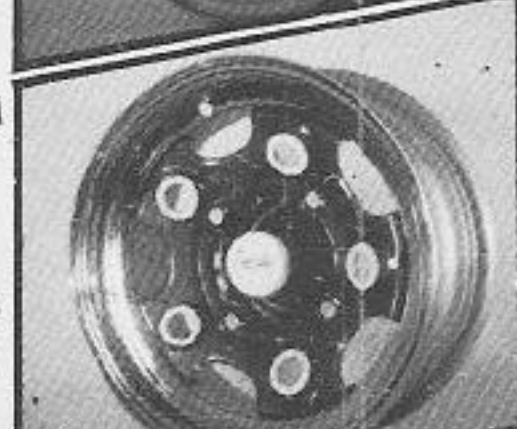
RUEDAS

SPINA HNOS.

- ★ 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



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

F.A.D.E.S.

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

SEGURIDAD
PROBADA



- BOTAS LINEA EUROPEA



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

- GUANTES
- 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

FAST Pista completa desde

PISTAS DE MADERA 2 - 3 - 4 - 5 - 6 vías desde

OFERTAS...

OFERTAS...

OFERTAS...

MOTORES MABUCHI

CHASSIS SEBRING

REPUESTOS

CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J. B. Justo 6700)

(cp. 1407) Bs. As. - TEL. 69-8096

Martes a Viernes 10 a 18 hs.

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

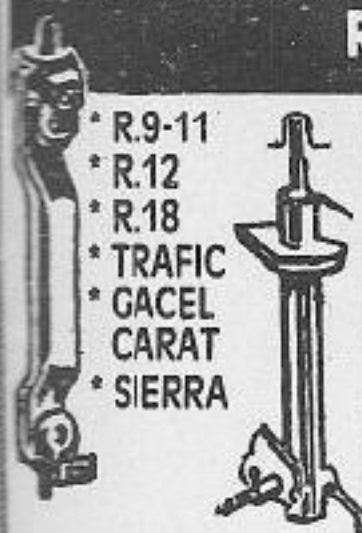


COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA
Y AUMENTAMOS LA POTENCIA

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

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
e INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS
DANIEL

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>