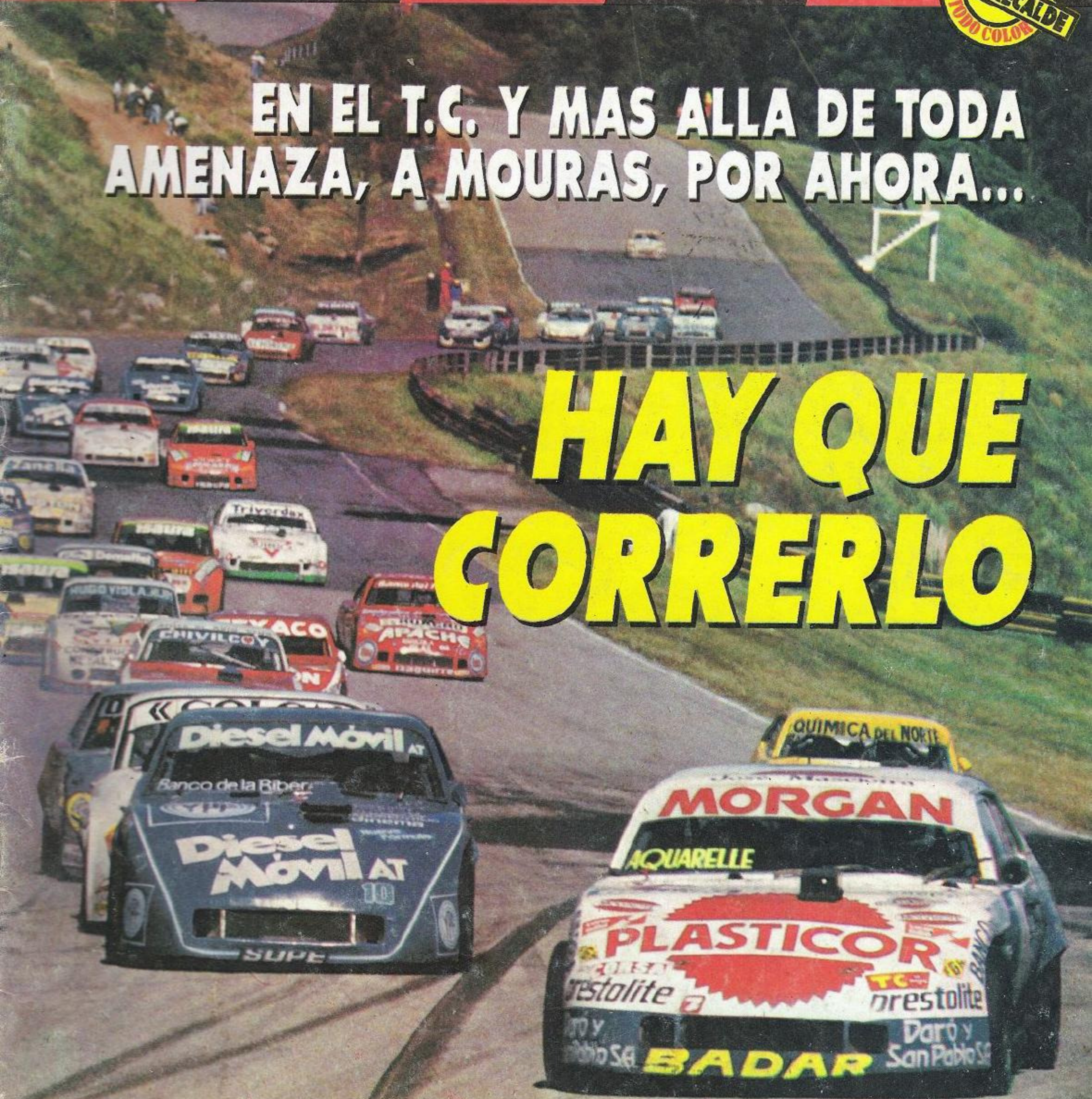


CORSA

POSTER
LANCIA/RECALDE
TODOS LOS COLORES

EN EL T.C. Y MAS ALLA DE TODA
AMENAZA, A MOURAS, POR AHORA...

HAY QUE
CORRERLO

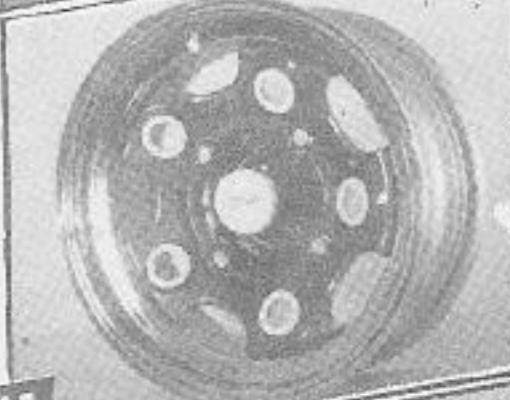


Ruedas Deportivas

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



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

F.A.D.E.S.

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



BOTAS LINEA EUROPEA



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

- GUANTES
 - BUZOS
 - BOTAS
 - CAPUCHAS ANTIFLAMA
- JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

BUZOS ANTIFLAMA

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

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

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

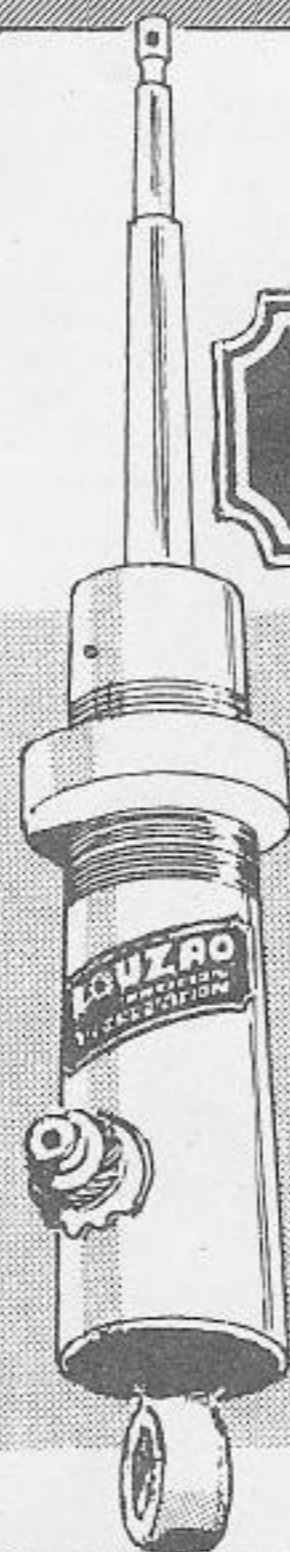
Representante en Rosario: "Sagal"
San Martín 2369 - Tel. 82-0998

BRANDSEN 1123. ☎ 744-2583
San Martín 1166
(Frente a Estación)

¡AHORA SI!

LOUZAO

COMPETICION AMORTIGUACION



PARA COMPETICION

- NUEVO AMORTIGUADOR PRESURIZADO REGULABLE A LA COMPRESION Y EXPANSION.
- GARANTIDO**

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

SCALEXTRIC



Por Mayor y menor

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

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

CARBURACION

VENTA Y REPARACION DE CARBURADORES HOLLEY-SOLEX

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

Envíos al interior

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



CARLOS R. FREGONESE
Carburacion



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

15 Años formando Campeones

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:

- Gabriel FURLAN: Campeón Sudam. 1989 F3.
- Sergio SOLMI: Campeón argentino 1989 F. Renault
- J. C. GIACHINO: FRA-F3 Sudam.
- N. GURINI: FRA-F3 Sudam.
- F. CROCERI: FRA-F3 Sudam.
- A. BALDINELLI: Turismo Nissan T.C.2000

Cursos prácticos en el AUTODROMO DE BS.AS.

MARTES y JUEVES de 10 a 13 hs

INFORMES por CARTA: Rastreador Fournier 2111, Olivos



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

CAJAS 223 CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

turismo carretera



**EN BALCARCE SE COMPROBO QUE EL "CHEVY-BOOM" ES MAS QUE ESO... Y QUE
ADEMAS YA CUENTA CON SU "COMANDANTE"**

MOURAS TIENE EL CHEVY-JET

Por Oscar Izzo - Fotos: Enrique Blanco, Enrique Perrupato y Duilio Caro

...Pero Oscar Aventín, un Falcon Jet, cabría acotar... La cuestión es que el "terror" que impuso el dominio de los "Chivos" en lo preliminar, y especialmente el del "Toro" de Carlos Casares el domingo, sólo puede parangonarse con las dos rotundas escaladas que produjo el "Puma" en la jornada decisiva. En función de futuro, ¿qué será más peligroso...?

Roberto Mouras (foto mayor) tomó considerable ventaja... de entrada. A la postre, ello fue decisivo. El ganador, brazo en alto.



Todos los atributos y facetas que nos mostró el Turismo Carretera volvieron a tener en el Autódromo de Balcarce vigencia plena aunque en una versión aumentada, cosa por otra parte que ya no asombra a nadie.

Los de Ford iban por el desquite. Los de Chevrolet querían continuar con su racha exitosa, mientras que los Dodge, terceros en discordia en esta porfía, aparecían amenazantes.

Por eso la multitud que colmó "La Barrosa" a favor de un día excelente, presagiando la fiesta, que podía darse con cualquiera de las dos primeras posibilidades.

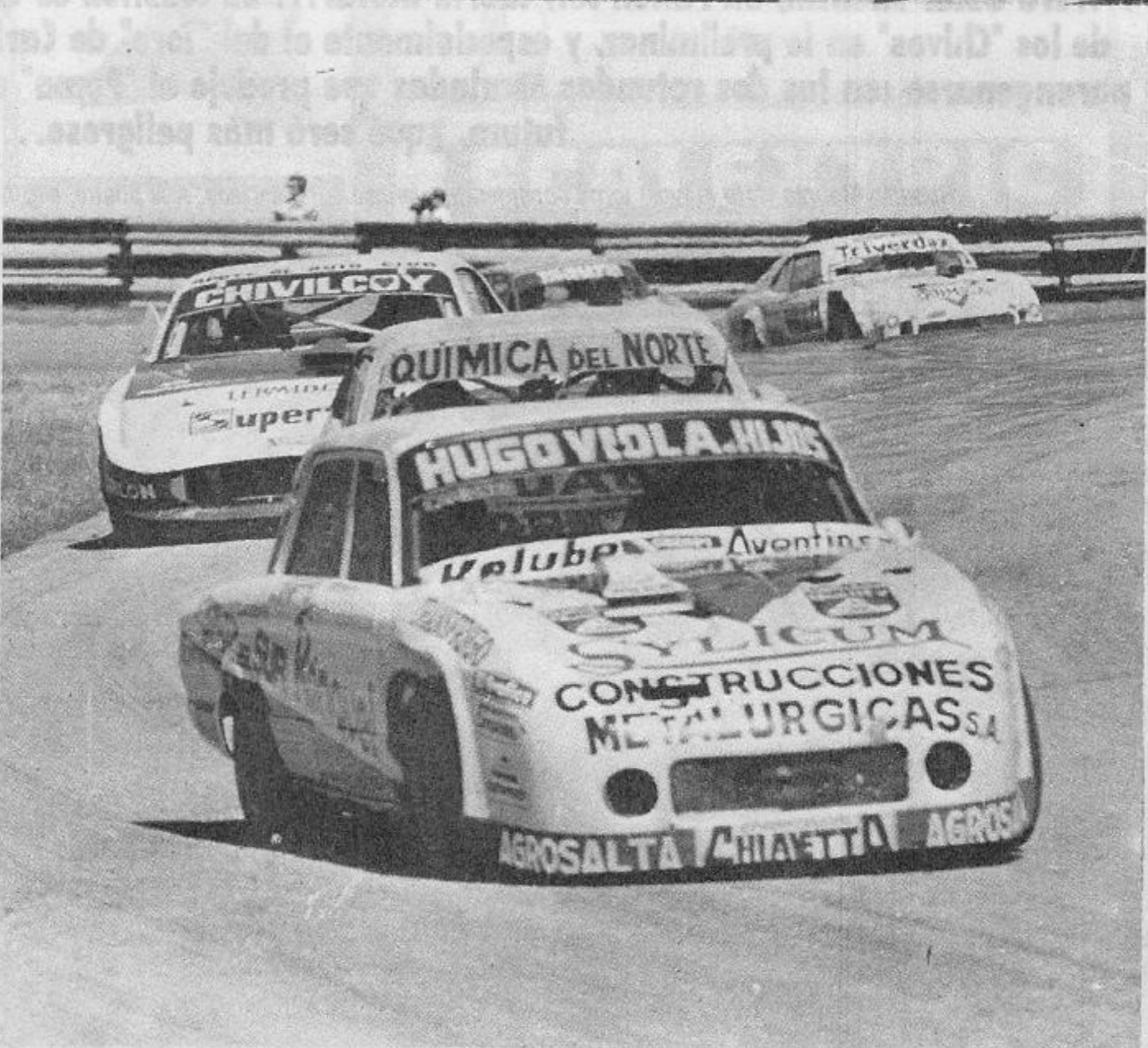
Y también por eso, la prueba de clasificación (seguimos sosteniendo que no refleja cabalmente el grado de posibilidades para la final), adquirió un tinte desacostumbrado. Luego de un gran trabajo de puesta a punto en el Ford Falcon de Quilmes Plas, "Tito" Bessone abrió el fuego con un registro de 1m52s556, que pareció invulnerable. Pero esa primacía no le duró mucho, puesto que en la siguiente tanda el Chevrolet de Mouras respondió plenamente al afán que sobre él pusieron tanto Pedersoli como el ingeniero Pozzi. Rubricaron la faena con 1m51s774 y en la certeza de que ese registro no sería bajado, guardaron el "Chivo" en el garaje y se dedicaron a "balconear" a sus rivales del día siguiente. Entonces fue el turno de la tercera sorpresa de la jornada, con el Chevrolet de Satriano hilvanando ese 1m51s722 que le valió la pole. El "Toro" y "Tito" quedaron postergados detrás de Satriano. Como salido de esta peleada prueba de clasificación, nos quedó la referencia con el 15/10/89, cuando fuera poleman Angeletti y su Fairlane. Con aquel registro (1m53s358), ahora se podía aspirar a un modesto duodécimo lugar, ya que fueron once los pilotos que destrozaron ese primado.

Algo notable al máximo, pero que tiene su explicación observando el trabajo que se lleva a cabo en pista, donde se analiza y se ponen en práctica soluciones de todo tipo, fundamentalmente basadas en cálculos teóricos elaborados en el taller. Se fue progresando de una manera increíble por lo rápida, sorprendiendo el hecho de que ahora los autos no "telegrafían" para encarar zonas comprometidas, en las que lucen una prolijidad evidente.

LAS SERIES

Como ya comentamos líneas más arriba, la prueba de clasificación es un hecho que en Turismo Carretera sirve únicamente como tibia referencia para la final. En realidad son las series las que ponen en el tapete las condiciones de marcha de los autos, fundamentalmente por el ritmo a que deben ser sometidos. Luego de las tres que 4 compusieron el programa previo y desaparecidos Satriano y Juan De Benedictis, dos que estaban como para protagonizar lujosamente, quedó un sintético grupo en el que podemos encasillar a Mouras, Bessone, Morresi, Calamante y O. Aventín.

Del análisis de cada una de las baterías, que fueron ganadas por O. Aventín (tras el recargo a Acuña), Mouras y Morresi, nos quedó en primer lugar el concepto de que en condiciones normales los Dodge iban a estar sensiblemente lejos de la punta, mientras que los Chevrolet demostraron -tal como viene sucediendo últimamente- que

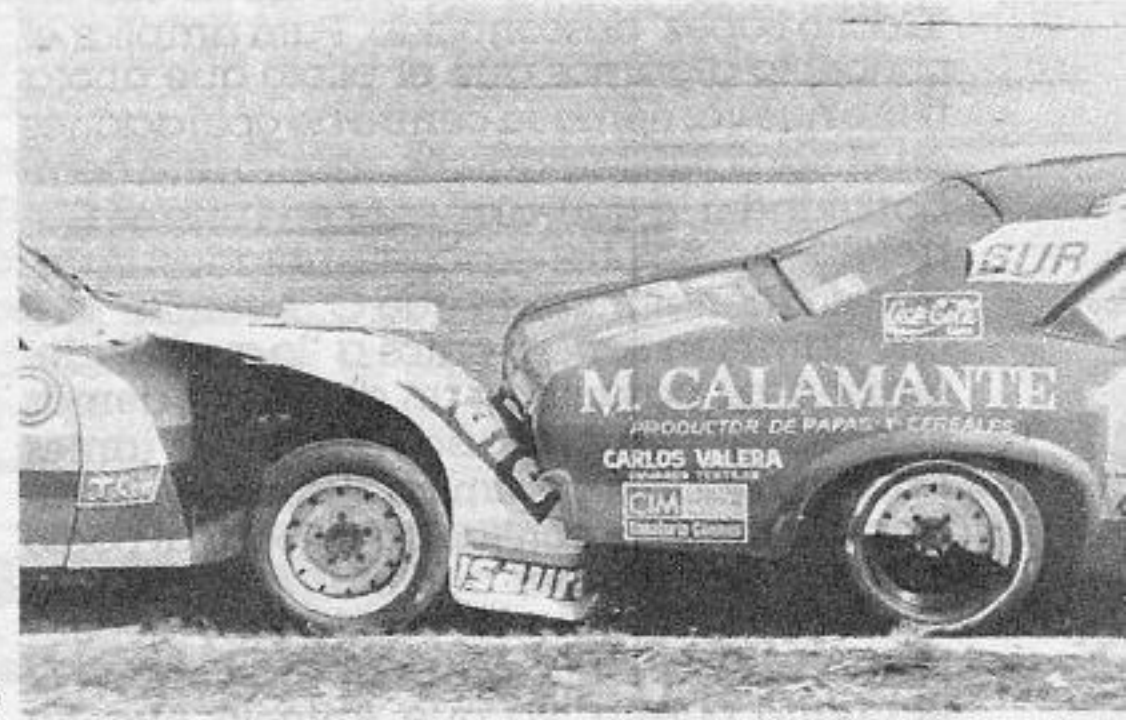
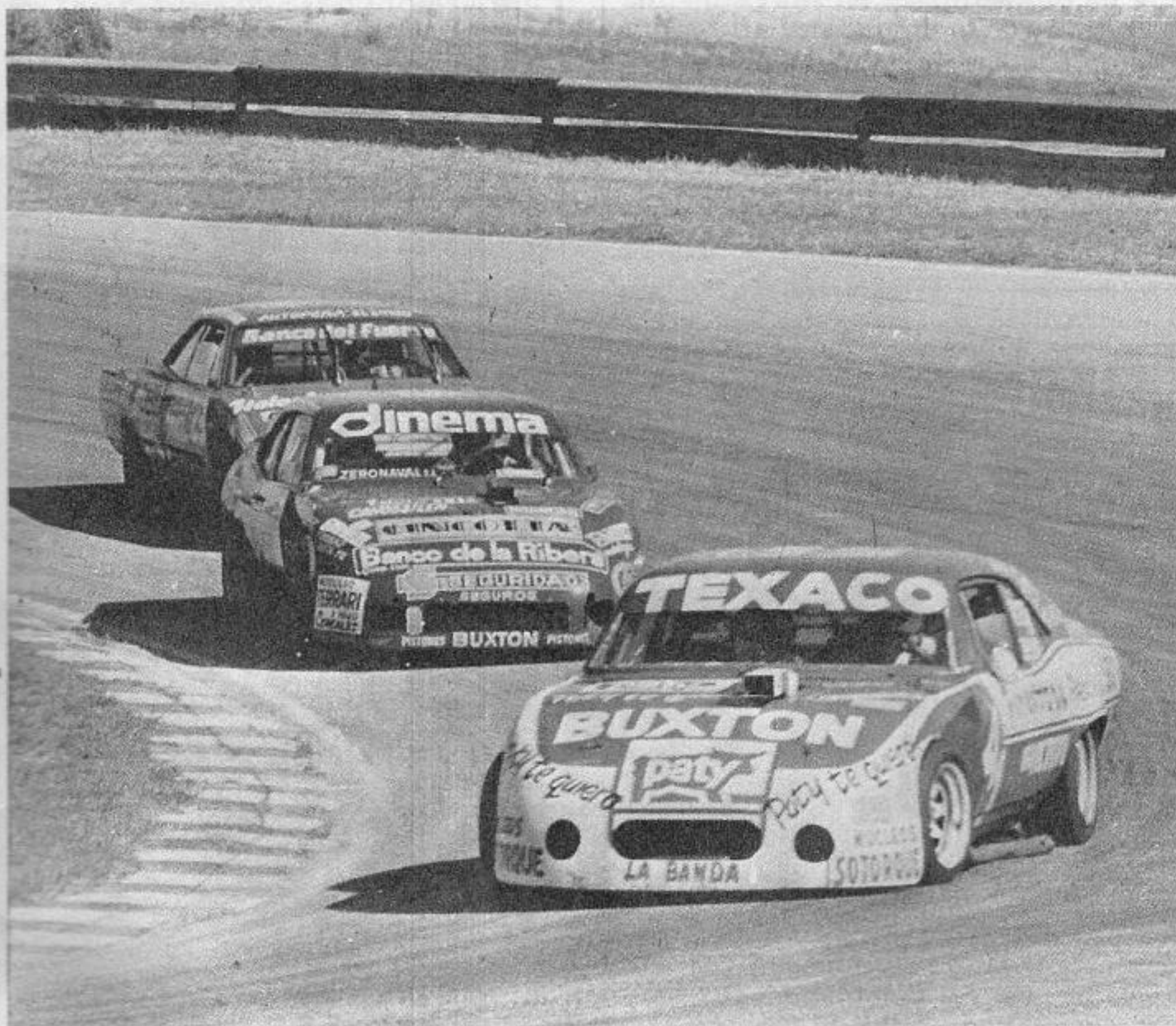


1. El Dodge de Mazzacane impactando el guard rail de frente... a nuestro fotógrafo. 2. Aquí vemos al platense por el aire, derribando todo lo que aparecía a su paso. Ver al señor que por la izquierda, huye presuroso (Foto de Marcelo Ranea, Gentileza Diario "Nuevo Sur"). 3. El "Pato" Morresi y "Tito" Bessone en amable plática. Al primero se le rompió el motor, mientras que el restante padeció por la suspensión. 4. O. Aventín delante de Lavari, Urretavizcaya, Marcos y "Cocho". 5. Delconte, Minervino y Acuña. 6. Hernández "debajo" de M. Calamante. 7. Pernía dialoga con De Benedictis.

cuentan en su poder con el medio eficaz para vulnerar el dominio de Ford.

UN PALIDO FINAL

El mayor centro de interés estaba en el duelo a cargo de Mouras y Bessone, una vez que Morresi sacrificó su pretensión, allá por la quinta vuelta. Pero todo quedó en promesa, porque Mouras fue estableciendo importante ventaja vuelta a vuelta, perdiendo de vista prontamente a "Tito", quien a su vez comenzó a retrasarse dejando paso a Cala-



mante y Hernández, quienes durante varias vueltas centralizaron una carrera aparte, a la que posteriormente se agregaron "Cocho López", A. Aventín, Lavari y Castellano.

Hacia el décimo giro, Mouras, quien hasta entonces había capitalizado a su favor alrededor de siete segundos, comenzó a sufrir con la tenida de su Chevrolet, notándose a partir de ese momento dos trabajos excepcionales a cargo de Oscar Aventín y de "Cocho López".

Recién entonces la carrera encontró el brillo que hasta entonces no había aparecido en virtud de la aplastante superioridad de Mouras, por lo que debemos puntualizar cada uno de esos dos trabajos. Veamos. En cuanto a Oscar Aventín, se nos ocurre que fue escondiendo algo a lo largo de todo el fin de semana, para sacarlo a relucir en el momento justo; a la hora de la verdad. Un repaso al desarrollo de la carrera nos permite ver que tras una mala largada, el "Puma" quedó décimo tras la primera vuelta, aflo-

rando a partir de ese momento una garra que tuvo como aliado un auto excelente, que funcionó a la perfección en su conjunto chasis-motor. La diferencia se fue limando, con ritmo; O. Aventín fue descontando posiciones. Noveno en la tercera vuelta, sexto en la quinta, quinto un giro después, cuando superó a su hermano Antonio, y cuarto en el octavo. De ahí en más todo le fue más fácil, aunque en ningún momento el de Morón aflojó, puesto que por entonces intuía el "batacazo" dado el problema de

adherencia de Mouras y el de Calamante, que perdía terreno tras una primera mitad donde fue protagonista importante. Cuando con una docena de vueltas O. Aventín se puso segundo, la diferencia que lo separaba de Mouras oscilaba en los tres segundos. Y se vieron dos posturas: Mouras intentando conservar la punta con un auto que no le ofrecía la suficiente adherencia, prevaleciendo fundamentalmente en base a oficio mientras se agrandaba la silueta del Falcon por el retrovisor del "Chivo". Y mientras los de Chevrolet enmudecieron presintiendo un duro golpe, resonó en La Barrosa el nombre de Ford, con un murmullo que se extendía por todo el perímetro del "Juan Manuel Fangio". Lo de O. Aventín fue magistral, y si bien no le alcanzó para el remate final, queda claro que ese Falcon que en los cálculos previos aparecía al final de la lista de postulantes a la victoria. Indudablemente, un mérito grande para el "Puma", quien tras el triunfo en Morón el año pasado, comenzó a padecer una racha adversa que en Balcarce tuvo su interrupción. Enhorabuena para él, Wilke y Tulio Crespi, los dos artífices de tanta felicidad.

Pero si la carrera tuvo un genuino animador como lo fue Oscar Aventín, hubo otro Chevrolet que en Balcarce apareció con un "Cocho López" desconocido. Para ampliar el concepto digamos que el piloto que ahora tiene nuevamente su centro de operaciones en el barrio de Mataderos, mostró una combatividad a la que -al menos en Turismo Carretera- no nos tiene acostumbrados. Aunque en menor medida que O. Aventín, "Cocho" también superó autos a "lo guaso", deteniéndose para librar un duelo por demás interesante con el petiso Hernández (antes habían hecho algo similar Bessone y Lavari), para rematar con fuerza y llegar al podio cuatro vueltas antes del final.

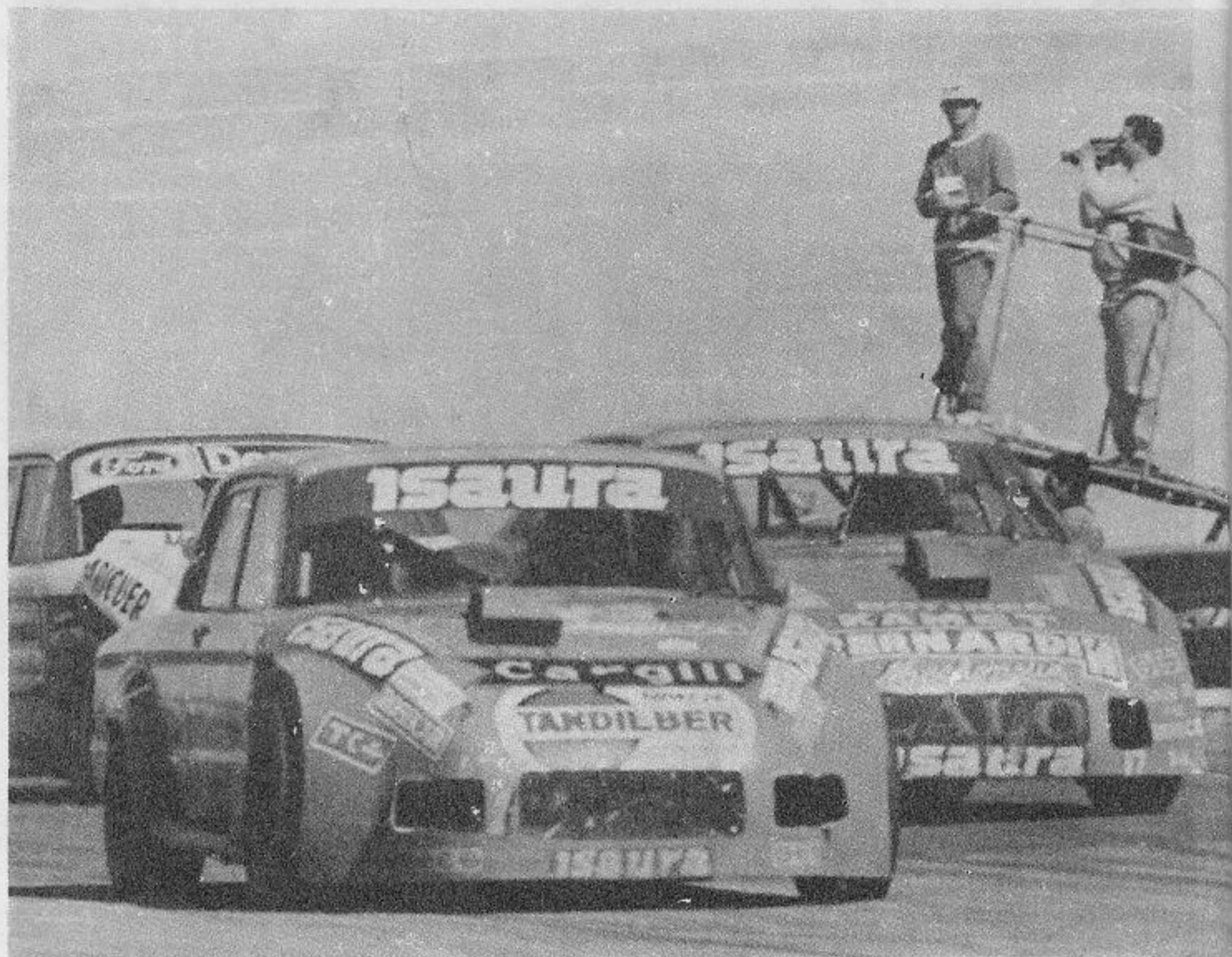
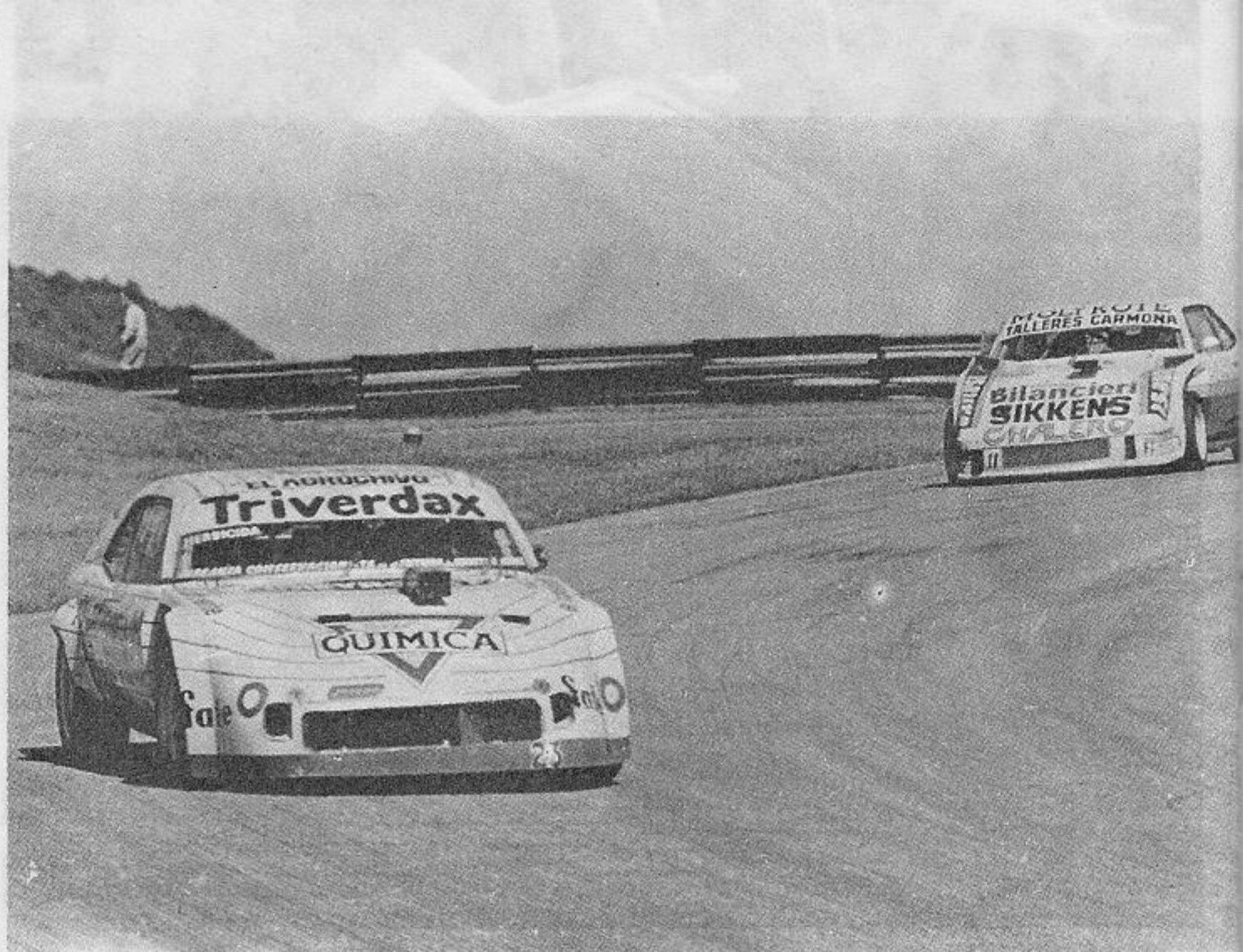
Una vez superado por "Cocho López", Hernández se limitó a girar para conservar el cuarto puesto, ya que Antonio Aventín que lo seguía, cimentando la fama de contar con el Dodge más equilibrado, estaba lejos, aunque asediado por un Castellano que no encontró la solución para que el auto campeón transite correctamente por la pista. Lavari, Marcos, Delconte y Minervino completaron la decena de aventajados, en una carrera que a no ser por las situaciones descriptas, se habría transformado en un paseo de lujo para Roberto Mouras, quien por otra parte ya superó por una la histórica marca que tenía Oscar Gálvez en materia de victorias (43), marchando con firmeza y con la secreta idea de reeditar aquella proeza de 1976, cuando con el Chevrolet bautizado como el "Siete de Oro", por el número que lucía en sus puertas y por la decoración de tonalidad aurea, ganó siete competencias en forma consecutiva.

Ahora el "Toro" lleva aquel mismo número en su "Chivo"... ya ganó dos seguidas y apunta para más. ¿Es hora de llamarlo "Siete de Espadas"? Al menos, va en camino de "matar" al "Siete de Oro"...

PAPITAS DE BALCARCE

ANGELETTI-GARIN. Según nos comentara Jorge Angeletti, primo de Oscar, accidentado en Santa Teresita, tanto éste como su acompañante Ricardo Garín se reponen satisfactoriamente. Como se sabe, ambos están en sus respectivos domicilios, y en cualquier momento retornarán a su actividad normal.

6 - CORSA



"Cocho" López (arriba) acaba de superar a Hernández (con trompa "flameando") y se pone tercero, ubicación que mantuvo desde la vuelta dieciséis hasta el final. Abajo, vemos un pelotón encabezado por Castellano, a quien siguen Ramos y Fineschi, que en la primera serie fue cuarto. Una carrera que tuvo pocos matices.

PRUEBAS. El viernes fue un día de intensa actividad en el "Juan Manuel Fangio" de Balcarce. Estuvieron girando cincuenta y dos autos y el mejor tiempo -según la computadora de "Carburando"- le correspondió a Bessone, quien con gomitas NA registró 1m52s200, mientras que con las Faneco empleó setenta y tres centésimas más. Completando la decena de mejores tiempos se alinearon Mouras, 1m53s112; Morresi, 1m53s141; O. Aventín, 1m53s514; Satriano,

motos-mundial

GRAVE ACCIDENTE DE MAGEE

En el circuito de **Laguna Seca** (EE. UU.), el Continental Circus cerró el segundo capítulo de su certamen '90, en el marco de un fin de semana problemático y accidentado. Los días previos a la competencia se caracterizaron por los cuestionamientos que pusieron de manifiesto los pilotos, con respecto a la seguridad del circuito americano. Lamentablemente, los hechos posteriores confirmarían los dichos de los protagonistas.

En la competencia del cuarto de litro, todo transcurrió con normalidad, ya que a partir del segundo giro, el local **John Kocinski** tomó la punta para no abandonarla hasta el banderazo final. El piloto **Yamaha** del team **Roberts**, se impuso con un tiempo de 44m59s738/1000 a un promedio de 140,271 km/h, mientras que a sus espaldas se ubicaron **Luca Cadalora** (Yamaha) a 10s679; **Wilko Zeleberg** (Honda) a 18s004, y **Reinhold Roth** (Honda) a 24s978. El Campeonato, transcurridas dos competencias, quedó de la siguiente manera: Cadalora, 37 puntos; Zeleberg, 30; Cardús, 27; D. Sarron, 24 y Kocinski, 22.

En **500 cm³**, los accidentes comenzaron temprano. En las pruebas clasificatorias, el cuádruple Campeón Mundial, **Eddie Lawson**, sufrió una caída que le ocasionó en principio la fractura de un pie. Obviamente, el Super-Campeón no pudo ser de la partida, y a poco de iniciarse la competencia, cuando sólo habían transcurrido tres circuitos, **Kevin Magee** sufrió una espectacular caída a más de 230 km/h, golpeando con su cabeza sobre la pista... El hombre de **Suzuki** fue trasladado en grave estado, inmóvil e inconsciente, del circuito en el que el año anterior había sufrido la fractura de una pierna, al hospital de Salinas. La competencia debió detenerse a consecuencia del accidente, y se reinició minutos después, con la lucha al frente entre **Wayne Rainey** (Yamaha) y **Kevin Schwantz** (Suzuki). La misma se dirimió en favor del primero, ya que su contrincante se accidentó cuando faltaban diez vueltas para el final, y sufrió la fractura del antebrazo izquierdo. Segundo se ubicó **Pierfrancesco Chili** (Honda) mientras que tercero resultó **Jean Philippe Ruggia** (Yamaha). También **Wayne Gardner** se accidentó, sin consecuencias, y **Bandy Mamola** se quebró un brazo en la vuelta de honor... El certamen es liderado por Rainey, 40 puntos; seguido por Chili, 20 y Ruggia, 19.

El próximo encuentro será el 6 de mayo, en el circuito de Jerez de la Frontera.

1m53s646; A. Aventín (quien también giró con NA y Faneco), 1m53s764; Minervino, 1m54s040; M. Calamante, 1m54s131; Lavari, 1m54s298 y Hernández, 1m54s419.

EXPLICACION. Fue la que nos brindó **Ernesto Bessone (h)**, en relación con la utilización de las gomitas NA: "Lo hice ante un pedido del 'Negro' Faraoni. Pero no fui el único, ya que **Antonio Aventín** también giró en una tanda con ellas".

FALTAN
104 DIAS

10° RALLY DE ARGENTINA

TOYOTA VIENE CON SAINZ Y ERIKSSON

Mientras el equipo de relevamiento de la ruta recorre los caminos cordobeses -trabajo que inició el pasado 5 de abril-, el **Team Toyota Europe** ha confirmado su presencia en nuestra carrera. En efecto, el equipo basado en Colonia (Alemania) y regentado por **Ove Andersson**, anunció al **Automóvil Club Argentino** que participará con sendas coupés Celica GT-4 tripuladas por **Carlos Sainz-Luis Moya** y **Kenneth Eriksson-Staffan Parmander**. No sería nada extraño que un muletto de esa marca sea manejado por un argentino... Por otra parte, y según informó el propio ACA, el volante árabe **Mohammed Bin Sulayem** ha manifestado su voluntad de intervenir en Argentina.

El Comité de Organización de la carrera ha cursado invitaciones especiales a los principales equipos que participan en el torneo, remitiendo toda la información disponible a los rallies de Portugal y Kenya.

MEJOR TRABAJO DE PRENSA EN ARGENTINA

De acuerdo con lo analizado por la **Rally Press Association**, entidad que nuclea a los periodistas que habitualmente están presentes en la mayoría de las pruebas del Campeonato Mundial, el trabajo de prensa en el Rally de Argentina ha mejorado en 1989 con respecto a la temporada anterior. En efecto, entre los 13 rallies considerados, el mejor fue el de **Australia**, en su primer año "mundial", seguido por San Remo, Suecia, Mil Lagos, Córcega, Argentina, Montecarlo, Portugal, el RAC, Safari y Acrópolis. No integraron esta clasificación los rallies de Nueva Zelandia y Costa de Marfil, puesto que a ellos concurre un escaso número de miembros de la RPA. El sexto lugar obtenido por el trabajo de prensa del ACA en ocasión de la última prueba, superó el séptimo logrado en el '88... No dudamos que la edición '90 implicará una nueva mejoría en este rubro.

fórmula tres italiana

FURLAN A PERGUSA

Sin haber podido probar en Monza a causa del mal tiempo, **Néstor Furlan** se prepara para intervenir este fin de semana en Pergusa, 2ª fecha del Italiano de F.3. "En Monza queríamos probar un nuevo soporte de alerón, mucho más corto, que deja al alerón muy próximo al final del extractor -nos dijo Furlan en Novara-, pero la lluvia no nos dejó y deberemos probarlo directamente en Pergusa. Allí tendremos dos tandas libres de 45 minutos el viernes y otras dos sesiones clasificatorias de igual duración el sábado. Los tres autos del equipo van con las suspensiones delanteras del '89, tal como

usé yo en Valledlunga para la carrera, que demuestran ir mejor que las nuevas. En realidad, se trata de los balancines del '89, ya que mantenemos la trocha nueva, que es más ancha y que ayuda al 'grip' de los neumáticos. Pero de ese modo cambiamos la progresión, que parece ser el problema del Dallara nuevo. Así, el coche es más fácil de manejar, como lo demuestra el hecho de que en carrera anduvieran rápido como en clasificación. Dallara prometió para Varano (4ª fecha) un 'kit' de transformación del auto. En tanto, con los Reynard deberemos luchar así".


"**ENGANCHE**". El sábado, nos encontramos con la ingrata noticia de que la **única línea telefónica** existente en el Autódromo y ubicada en la Sala de Prensa, había sido cortada por ENTel, cuyos responsables argumentaron que a la misma se había enganchado una radio (¿trucha?) de FM de la ciudad de Balcarce. Felizmente, tras muchas idas y vueltas, se procedió a la rehabilitación de esa línea, tan fundamental para el trabajo de la prensa.

CELEBRACION. El próximo domingo 29 de abril, el **Auto Moto Club Olavarría** celebrará el cuadragésimo aniversario de la realización de la primera edición de la Vuelta de Olavarría. Por tal motivo, se servirá un almuerzo al que fueron especialmente invitados los ganadores de cada una de esas competencias. Además, y con relación al AMCO, en la próxima competencia a realizarse en Junín será organizador, en forma conjunta, con el Auto Moto Club Junín, con

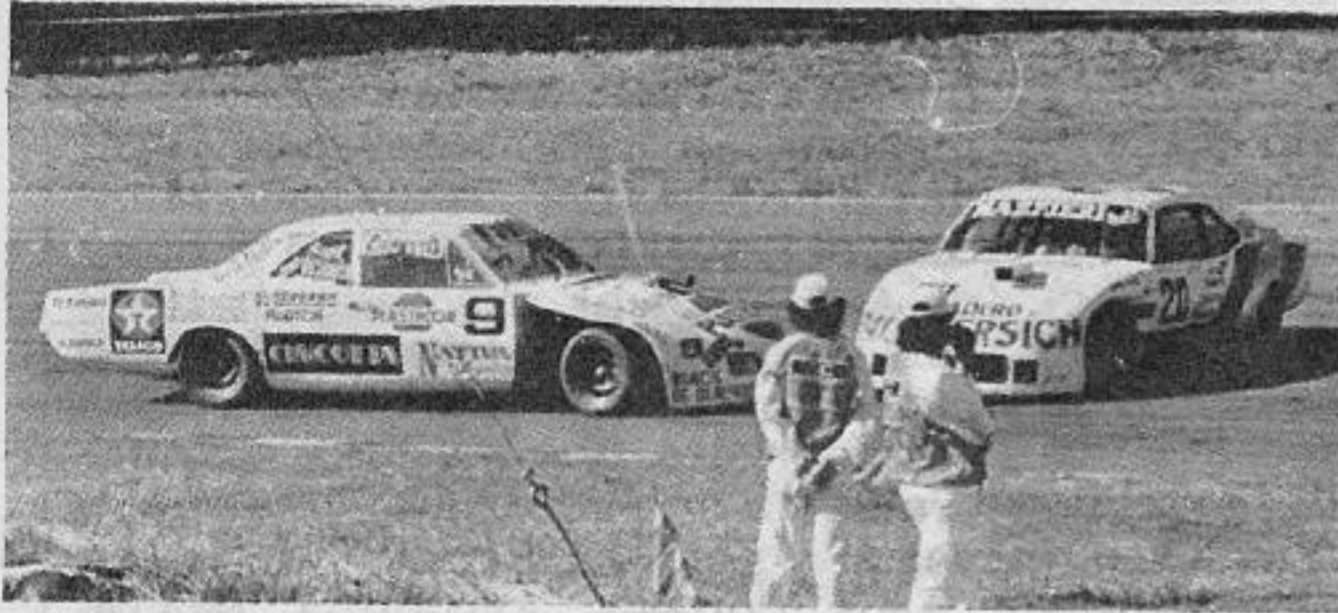
LA CARRERA EN SINTESIS



la finalidad de recaudar fondos para la terminación de su circuito.

A LAS FUENTES. Desde hace pocos días, "Cocho López" volvió a instalarse en el taller de Mataderos, el mismo en el que hace unos veinte años armó su primer auto. 

Banfi atravesado en medio de la pista tras un toque que le propinó Romero, quien completa la escena. El "Flaco" se mostró disgustado por lo del "Chueco".



FICHA GENERAL



Fecha: 8 de abril de 1990.
Prueba: Cuarta competencia del torneo '90 de Turismo Carretera.
Lugar: Autódromo "Juan Manuel Fangio".
Ubicación: al pie de la sierra La Barrosa, a cinco kilómetros del centro de la ciudad de Balcarce.
Autoridades: Director de la Prueba: Hugo Fioritti; Comisario Deportivo: Amílcar Dirazar; Comisario Técnico: Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: Buenas. 20*.
Participantes: en prueba de clasificación, 59 autos. En la primera serie, 20; en la segunda, 18 y en la tercera, 19. En la final largaron 38 autos.
Público: alrededor de 35.000 espectadores.
Infraestructura del escenario: buena.
Organización: buena.
Espectáculo: discreto.

EN POCAS PALABRAS

Héctor Filter: "Es cierto, en la carrera de Buenos Aires cobrábamos en dólares y dimos el vuelto en australes... pero lo que nadie dijo es que lo cotizábamos a un valor dólar de A 5.000, cuando el 'verde' estaba a 4.880".
Carlos Garrido: "Sinceramente no se que pasó. Pero pese a todo, fallando hice 1m55s. Ni pensar, el funcionamiento del motor si estuviera en seis cilindros".
Francisco Espinosa: "Me faltó un poco de tiempo para probar".
Grupo de simpatizantes de Chevrolet: "El que no salta es de Ford...".
Luis Hernández: "De la prueba de clasificación a la serie, el auto recupe-

ró un 20%".
Carlos Vanrell: "Lo del toque a De Benedictis fue culpa mía. Si hubiera hecho falta estaba listo para cederle mi puesto en la grilla para la final".
Silvio Oltra: "Decidí correr porque en el Falcon se apreció un evidente progreso".
Jorge Polaco: "A Junín voy a ir con mi Dodge, pero totalmente hecho a nuevo. Tiene soluciones interesantes tanto en el motor como en el chasis".
Eduardo A. Marcos: "Clasifiqué con las gomas que usé en la carrera del año pasado en Morón".
Luis Minervino: "Llegar, para mí fue un éxito".

TODO LO QUE VIMOS. LA CARRERA AL DETALLE

imsa gtp

PODIO Y ALGO MAS PARA FANGIO Jr.

Juan Manuel Fangio II subió por primera vez al podio en la temporada 1990. Esto ocurrió tras los **500 Km. de Road Atlanta**, competencia que en dicha ciudad estadounidense del estado de Georgia, cumplió la cuarta fecha del certamen de IMSA GTP y en la cual el sobrino del quintuple Campeón Mundial, ocupó una meritoria tercera posición sobre el **Eagle Toyota**, que compartió con **Drake Olson**.

Fangio y su coequipier tuvieron ya un anticipo de su buena actuación, con lo realizado en las pruebas clasificatorias. Allí se ubicaron como escoltas del **Jaguar XJR-10** que, piloteado alternativamente por el estadounidense **Price Cobb** y el dinamarqués **John Nielsen**, alcanzó la "pole position", en una meritoria tarea en la cual dejaron atrás a los autos del equipo oficial **Nissan**, considerados los favoritos.

Precisamente ese favoritismo de los coches nipones se confirmó en la carrera, ya que una vez más la bandera a cuadros entregó como vencedor a un **Nissan GTP-ZXT**, que en este caso fue el conducido por el australiano **Geoff Brabham** y el irlandés **Derek Daly**, quien de esta manera sumó su segundo éxito consecutivo en el certamen. A continuación se ubicó el Jaguar de Cobb-Nielsen, y tercero llegó el Eagle Toyota de Fangio-Olson, tras padecer en los últimos tramos inconvenientes con el turbo.

Pero la tarea de Fangio Jr. no se agotó con esta ubicación, ya que también el balcarceño aportó lo suyo, con un turno de conducción, en el otro auto del equipo, a cargo de **Ricky Moran**, el que finalizó cuarto. Una buena rúbrica para una actuación que le permite al argentino, mirar con optimismo la próxima fecha del torneo, a realizarse el domingo **22** del corriente en el circuito de **Palm Beach**.

CLASIFICACION

Auto Club Balcarce - Autódromo de Balcarce "Juan Manuel Fangio" - Circuito de 4.592,40 metros de extensión - Tres series a 6 vueltas y una final a 19 - Recorrido total: 87,255 km. - 8 de abril de 1990

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Satriano, 1m51s722/1000 a 147,980 km/h Mouras, 1m51s774; E. Bessone, 1m52s256; O. Aventín, 1m52s500; M. Calamante, 1m52s805; Morresi, 1m52s967; Acuña, 1m53s139; Landa, 1m53s150; A. Aventín, 1m53s151; Urrelavizcaya, 1m53s200; L. Hernández, 1m53s319; Lavari, 1m53s372; "C. López", 1m53s472; Blaquier, 1m53s527; Minervino, 1m53s639; Castellano, 1m53s786; Vanrell, 1m53s829; Oltra, 1m53s916; Fineschi, 1m53s971; Ramos, 1m54s144; Delconte, 1m54s184; Marcos, 1m54s194; De Benedictis, 1m54s348; Caparelli, 1m54s350; Malisia, 1m54s400; Oyhanart, 1m54s444; Banfi, 1m54s589; Pernía, 1m54s734; Fernando, 1m54s796; Rodríguez Caredo, 1m54s889; C. Calamante, 1m54s999; Colabello, 1m55s072; Romero, 1m55s084; Farina, 1m55s228; Salerno, 1m55s500; Garrido, 1m55s507; Saiz, 1m55s550; Olmi, 1m55s728; Ciccale, 1m55s794; Altuna, 1m55s833; Mancuso, 1m55s950; Boni, 1m56s007; Finocchio, 1m56s115; A. Occhionero, 1m56s383; Mazzacane, 1m56s395; Zavaleta, 1m56s430; Degioannini, 1m57s049; Espinoza, 1m57s089; Lynn, 1m57s650; Sala, 1m57s941; Fulcheri, 1m58s960; Fantasía, 1m59s144; Crovo, 1m59s678; J. C. López, 2m00s661; Millifi, 2m01s000; Volpe, 2m01s865; Lavallén, 2m03s961; Tapla, 2m04s406; E. Rodríguez, 2m11s378.

PRIMERA SERIE

O. Aventín, 11m27s161/1000 a 144,356 km/h (6 v.) Urrelavizcaya, 11m29s151; Fineschi, 11m30s848; Acuña, 11m31s950; Castellano, 11m32s983; "C. López", 11m33s361; Marcos, 11m33s805; Malisia, 11m34s460; Pernía, 11m43s217; Zavaleta, 11m47s273; Saiz, 11m48s595; Altuna, 11m50s138; Farina, 11m50s516; Finocchio, 11m54s588; Lynn, 11m54s848; Fulcheri, 11m56s710; J. C. López, 12m26s822; Lavallén, 12m50s822; C. Calamante, 9m49s572 (5 v.); Satriano, 5m46s355 (3 v.).
Recargos (Incluidos): Acuña y Satriano, 5 segundos por adelantarse en la largada.

SEGUNDA SERIE

Mouras, 11m19s361/1000 a 146,013 km/h (6 v.) L. Hernández, 11m13s532; M. Calamante, 11m24s539; Landa, 11m31s726; Ramos, 11m33s700; Vanrell, 11m40s516; Salerno, 11m45s348; Fernando, 11m46s894; Degioannini, 11m49s194; Sala, 11m50s572; A. Occhionero, 12m02s427; De Be-

RETRASOS Y ABANDONOS

PRUEBA DE CLASIFICACION: **Lavari:** pinchó un pistón. **Minervino:** falta de potencia. **Oyhanart:** frenos. **Colabello:** caja de velocidades. SERIES: **Satriano:** rompió un pistón. Ab. **Miliffi:** toque y luego trompo. Ab. **Tapia:** se tocó con Miliffi y a causa de ello entró en trompo. Ab. **Oyhanart:** toque de Blaquier. Ab. **Blaquier:** toque a Oyhanart. Ab. **Mancuso:** problemas en las bujías. Ab. **De Benedictis:** goma. Ab. **Colabello:** goma. Ab. **Oltra:** se salió un dado de la cruceta. Ab. **Banfi:** trompo. **Espinosa:** rompió el diferencial. Ab. **Bessone:** frenos y poca transmisión de potencia al piso. **Castellano:** frenos y adherencia. **Pernía:** se desinflaron dos cubiertas. **O. Lynn:** patinaba. FINAL: **Morresi:** rompió motor. Ab. **A. Aventín:** erró un cambio. **Calamante:** rompió motor. Ab. **Bessone:** problemas en la suspensión trasera. Ab. **Mazzacane:** despiste. Ab. **Minervino:** se iba de trompa. **Landa:** mala largada. **Lavari:** problemas con los frenos y el chasis. **Mouras:** adherencia. **O. Aventín:** mala largada.

LOS PROTAGONISTAS



"Cocho" desparramando champagne... Se le dio el podio que tanto buscaba.

ROBERTO MOURAS: "Todo este trabajo, la victoria y todo lo que estoy viviendo, adquiere aún más dimensión si recuerdo que aquí en Balcarce nunca pude ganar. En el acto se notó una sensible mejoría, aunque a mitad de carrera apareció esa patinada y el Chevrolet se tornó muy difícil de manejar, por eso se me acercó Oscar Aventín. Pero previendo esta circunstancia, me preocupé por sacar de entrada la mayor ventaja posible, para así quedar a cubierto. Al principio, no sabía quien venía detrás, pero igual aceleré. Posteriormente, cuando apareció el inconveniente que temía, me preocupé por transitar los más prolijamente posible. Quiero destacar que en ningún momento especulé y que tampoco tenía para más, usé todo lo que tenía en las manos.

Para el futuro vamos a continuar trabajando, haciendo cosas nuevas para que no se vuelvan a repetir situaciones como las de hoy".

OSCAR AVENTÍN: "No sé... quizá con unas pocas vueltas más se me daba. Pero de todos modos Mouras hizo una carrera excelente, imponiendo un ritmo sumamente fuerte. Yo trabajé teniendo a mi disposición un chasis perfectamente elaborado por Tulio Crespi y un motor con la potencia necesaria, en el que Wilke puso toda su sapiencia. Me limité a llevarlo por la pista lo más fuerte posible, pero teniendo especial cuidado en no malgastar las cubiertas. Esto me reconforta, ya que interrumpe una racha nada grata, y si bien esta ubicación me conforta, pienso que la cosa pudo haber sido distinta de no mediar esa mala largada".

"COCHO LOPEZ": "Es lo que me faltaba... en Turismo Carretera venía de un ciclo de frustraciones, donde todo el trabajo que llevé a cabo la gente del Ingeniero Joseph, 'Juanjo' Monteagudo y su equipo. Con muchos contratiempos mediante, nos fuimos acercando al objetivo, por eso valoro este podio, logrado tras muchas decepciones en la categoría. Ahora nos queda seguir con el trabajo, puesto que estamos en la senda correcta, y para ello me baso en el rendimiento que aquí en Balcarce tuvo el 'Agrochivo', ya que dentro de un trámite duro respondió a la exigencia sin decaer en ningún momento. Evidentemente, es algo que tardó un poco pero se manifestó a pleno".

nediclis, 12m15s799; Colabello, 12m35s500; Miliffi, 13m28s001; Tapia, 11m22s289 (5 v.); Mancuso, 6m04s805 (3 v.); Blaquier, 6m18s927, Oyhanart, 9m21s001.

TERCERA SERIE

Morresi, 11m19s750 a 145,930 km/h (6 v.) E. Bessone (h), 11m20s848; A. Aventín, 11m22s161; Lavari, 11m26s345; Delconte, 11m29s355; Minervino, 11m29s855; Caparello, 11m34s144; Rodríguez Canedo, 11m34s694; Romero, 11m43s700; Garrido, 11m45s611; Ciccale, 11m47s105; Mazzacane, 11m48s095; Banfi, 12m00s072; Crovo, 12m07s26; Miraball, 12m44s605; Espinosa, 10m36s588 (5 v.); Oltra, 5m46s250 (3 v.); Volpe, 4m12s055 (2 v.); E. Rodríguez, 2m41s416 (1 v.).

Recargos (incluidos): Banfi y E. Rodríguez, con 5 segundos por adelantarse en la largada. **Récords de vuelta de las series:** no fueron suministrados.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|------|----|-------------------|-------------|-----------|-------|
| 1º | 7 | Roberto Mouras | Chevrolet | 36m27s628 | 19 |
| 2º | 6 | Oscar Aventín | Ford Falcon | 36m29s150 | 19 |
| 3º | 23 | "Cocho López" | Chevrolet | 36m42s516 | 19 |
| 4º | 11 | Luis Hernández | Chevrolet | 36m47s128 | 19 |
| 5º | 3 | Antonio Aventín | Dodge | 36m51s894 | 19 |
| 6º | 1 | Oscar Castellano | Ford Falcon | 36m52s667 | 19 |
| 7º | 14 | Edgardo Lavari | Chevrolet | 36m54s424 | 19 |
| 8º | 28 | Eduardo Marcos | Ford Falcon | 37m01s174 | 19 |
| 9º | 41 | Luis Delconte | Chevrolet | 37m04s197 | 19 |
| 10º | 8 | Luis Minervino | Chevrolet | 37m05s855 | 19 |
| 11º | 29 | Fabián Acuña | Dodge | 37m07s832 | 19 |
| 12º | 17 | Eduardo Ramos | Dodge | 37m09s819 | 19 |
| 13º | 27 | José Malisia | Chevrolet | 37m13s697 | 19 |
| 14º | 22 | Roberto Caparello | Chevrolet | 37m14s539 | 19 |
| 15º | 26 | Juan Manuel Landa | Dodge | 37m19s250 | 19 |
| 16º | 38 | Carlos Saiz | Dodge | 37m25s796 | 19 |
| 17º | 19 | Carlos Vanrell | Chevrolet | 37m26s226 | 19 |
| 18º | 32 | Rubén Salerno | Dodge | 37m36s773 | 19 |
| 19º | 9 | José María Romero | Dodge | 37m40s628 | 19 |
| 20º | 12 | Vicente Pernía | Dodge | 37m41s387 | 19 |

| | | |
|-----|-----|--------------------------|
| 21º | 43 | Roberto Zavaleta |
| 22º | 47 | Anibal Degioannini |
| 23º | 86 | Héctor Farina |
| 24º | 20 | Ángel Banfi |
| 25º | 63 | Hugo Mazzacane |
| 26º | 42 | Francisco Altuna |
| 27º | 153 | Raúl Fulcheri |
| 28º | 149 | Pablo Sala |
| 29º | 188 | Ernesto Bessone (h) |
| 30º | 50 | Eduardo Rodríguez Canedo |
| 31º | 19 | Mariano Calamante |

| | | |
|-------------|-----------|----|
| Dodge | 37m45s667 | 19 |
| Dodge | 38m06s766 | 19 |
| Dodge | 38m07s637 | 19 |
| Chevrolet | 38m28s894 | 19 |
| Dodge | 36m19s483 | 18 |
| Dodge | 36m37s128 | 18 |
| Dodge | 36m56s674 | 18 |
| Chevrolet | 38m58s349 | 18 |
| Ford Falcon | 33m06s431 | 17 |
| Chevrolet | 29m38s924 | 15 |
| Chevrolet | 25m04s233 | 13 |

No clasificaron: Roberto Urrelavizcaya (12 v.); Oscar Fineschi (10 v.); Esteban Fernandino (9 v.); Eduardo Finocchio (8 v.); Armando Ciccale (6 v.); Osvaldo Lynn (5 v.); Osvaldo Morresi (4 v.).

Promedio del ganador: 143,589 km/h. **Récord de vuelta:** Mouras, en la 2ª, en 1m52s822/1000 a 146,535 km/h. **Recargos (incluidos):** Banfi y Mariano Calamante, con 5 segundos por adelantarse en la largada.

Nota: Las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

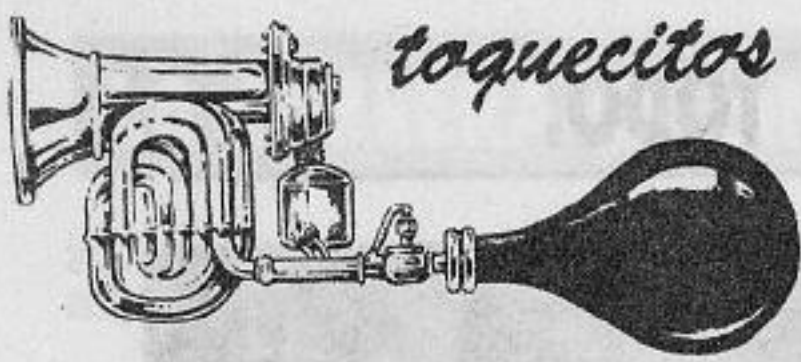
CAMPEONATO

(Disputadas: Santa Teresita, Buenos Aires, La Plata y Balcarce)

Mouras, 75 puntos: A. Aventín, 48; Satriano y Ramos, 45,50; De Benedictis, 45; Marcos, 38; Castellano, 37; Minervino, 35; Acuña y O. Aventín, 31; L. Hernández, 27,50; "Cocho López", 27; Morresi, 26,50; Romero, 25; Lavari, 24; E. Bessone (h), 23,50; Vanrell, 21,50; M. Calamante y Malisia, 20,50; Salerno, 17; Oyhanart, 16,50; Garrido, 16; Fineschi, 15; Delconte, 14; Rodríguez Canedo, 12; Caparello, 11,50; Fernandino y Landa, 10; Degioannini, 8; Pernía, Blaquier, Zavaleta y Banfi, 7,50; Mancuso, 7; Urrelavizcaya, 6,50; Angeletti y Saiz, 6; Polinori, 5,50; Nicieza, 4,50; Doumic, Spinello y Mazzacane, 4; Nesprias y Messineo, 3,50; Colabello, 3; Cagnone y Fulcheri, 2,50; O. Lynn, O. Bianchi, J. C. López y Ciccale, 2; Duarte, Espinoza y Sala, 1,50; Finocchio, Gardinalli, Bressano, Rilacco, Gerardo Del Campo, Misserda, Aldana, Miraldi, Palmieri, Drivet, Paultroni, A. Fernández, Spinella, Farina y Altuna, 1 punto.

Próxima competencia: el 6 de mayo en Junín, provincia de Buenos Aires.

Estadísticas: Gustavo C. Ansuaga



NOVEDADES DE LA C.D.A.

En su reunión del pasado 3/4, la **Comisión Deportiva Automovilística** del Automóvil Club Argentino tomó las siguientes resoluciones.

CALENDARIO: Se confirmó la realización de la competencia de Turismo para el próximo 15/4 en el Autódromo "Ciudad de Pigüé". En relación con la fecha para el Club Argentino de Pilotos que se debió disputar en Concordia el pasado 8/4, la misma no se llevó a cabo por encontrarse dicho circuito observado para la Subcomisión de Seguridad. Asimismo, no se contaba con la documentación necesaria para su realización, a pocos días de la misma, en otro escenario. Sin perjuicio de ello y con el tiempo suficiente, se podrá gestionar una nueva fecha, cumpliéndose con los trámites correspondientes para su adjudicación. En relación con la prueba para T.C. 2000 y C.A.P., prevista para el 22/4 en el circuito callejero de la ciudad de Santa Fe, este será revisado una semana antes de la competencia para su aprobación final, aprovechándose la ocasión para hacer lo mismo con el Autódromo de Paraná, en el que próximamente correrá el T.C. 2000 en conjunto con la F.R.E. y la F.2 Nacional.

APELACION DE PEON: La Mesa Directiva consideró la apelación de Pablo Peón, desclasificado en la competencia de Turismo lleva-

da a cabo en Buenos Aires el 25/3. A base del informe elaborado por la Subcomisión Técnica, se resolvió no hacer lugar a la apelación confirmándose su desclasificación en la Clase Tres. Asimismo, fundamentándose en la aclaración efectuada por el representante de la firma Renault Argentina, se dispuso deslincar la responsabilidad del piloto Pablo Peón, por entender que el mismo es ajeno a la preparación del vehículo, desconociendo los motivos de la irregularidad detectada.

ANÁLISIS DE COMBUSTIBLE: Juan C. Pace, Rubén del Campo y Eduardo Bouvier, a quienes en las últimas competencias del año pasado les fuera objetado el combustible, solicitaron nuevos análisis y pedidos de información a las distintas petroleras, acerca de los límites de comercialización de la nafta súper. Tras realizarse el estudio de la información suministrada, los mismos se encontrarían dentro de los valores normales, motivo por el cual no corresponde aplicar sanción alguna. Además, se tomó conocimiento de las posibles variaciones de octanaje producidas en la comercialización, por lo que se proseguirá con el control de combustible, realizándose análisis más completos, incluyendo octanaje, curva de destilación, agregado de elementos prohibidos, etc.

BASCO CON EL GANADOR DE CASCAVEL

El cuyano **Juan Manuel Basco** tendrá una oportunidad largamente acariciada por él y la gente que acompaña de cerca su trayectoria. Salvo que en una comunicación de última instancia el paulista Renato Russo le confirme a Kissling que puede abordar el **Berta-Renault** en Mendoza (cosa bastante improbable por la crisis económica que desató en Brasil el Plan Collor), el mendocino correrá el próximo domingo sobre el auto que Renato llevó a la victoria en Cascavel. Una buena oportunidad que merece Juan Manuel y que, seguramente, aprovechará.

PRUEBAS DE F.3 SUDAMERICANA

El martes de la semana pasada en el autódromo de la ciudad de Buenos Aires -circuito N° 9-, con miras a la carrera de este fin de semana, ensayaron cuatro pilotos y los tiempos obtenidos fueron los siguientes: **1º Guillermo Kissling (Reynard-Renault), 1m15s72;** **2º César Pegoraro (Reynard-VW), 1m15s83;** **3º Néstor Gurini (Dallara-Alfa Romeo), 1m15s84;** **4º** otra vez Kissling pero con el Reynard-Renault del chileno **Alejandro Bunster**, que atiende Juan Carlos Tomalino, **1m17s52.**

COMPROMISO

A partir de la competencia a celebrarse en Santa Fe el 22/4, la **Asociación Proprietarios Turismo Competición 2000** reformulará la distribución de **primas de partida** entre los participantes, de modo de asegurar un **parque fijo de 26 máquinas** -como mínimo- en cada una de las carreras. Además, el próximo 14/4, en ocasión de la visita de inspección que se hará al callejero santafesino por parte de representantes enviados de la C.D.A., se dispuso que una delegación de pilotos acompañe a los mismos. Al efecto se designó a **Juan M. Traverso, Ernesto Bessone (h), Oscar Fineschi y Héctor Hugo Fernández**, este último responsable técnico y concurrente del auto de Enrique Urrutia.

DISPOSICION

A fin de evitar posibles dificultades en el control y la señalización del final de las pruebas de pista, la C.D.A. dispuso que a criterio de los Comisarios Deportivos la aplicación del límite de tiempo máximo de las mismas (30 ó 45 minutos), según su caso, cuando las condiciones climáticas sean adversas. En condiciones normales las competencias culminarán según las vueltas programadas, pero de darse la situación antedicha, el CD -previa comunicación a los participantes- podrá aplicar la alternativa del tiempo máximo de carrera.

el próximo fin de semana

MONOPOSTOS Y TURISTAS

En la ciudad de Mendoza, y más precisamente en su Autódromo "General San Martín", la **Fórmula Tres Sudamericana** realizará su segunda presentación del presente año y la primera en territorio argentino. Por otra parte, en la Provincia de Buenos Aires, el Autódromo "Ciudad de Pigüé" albergará a la categoría **Turismo** con sus Clases Dos, Tres y Fórmula Sierra.

EN MENDOZA

Fórmula Tres Sudamericana se presentará en el circuito mendocino, de **3.175 metros** de extensión, con su cronograma habitual que abarcará tres días de intensa actividad. El viernes, los participantes dispondrán de dos tandas de entrenamientos a realizarse de 9 a 9.40 y de 11.20 a 12 horas, en tanto que de 13.20 a 13.50 horas, tendrá lugar la primera sesión clasificatoria. El sá-

bado, de 9 a 9.40 y de 14.30 a 15.10 se realizarán las dos últimas tandas de entrenamientos, mientras que la última y definitiva tanda clasificatoria tendrá lugar entre las 12 y 12.30 horas. Las pruebas libres dominicales se realizarán entre las 10 y 10.30 horas. La competencia final comenzará a las 13 y si bien no estaba confirmado, es probable que se recorran 52 giros al trazado mendocino.

EN FIGUE

Se harán presentes las tres clases del **Turismo** y, al igual que su antecesora, contarán con tres días de actividad sobre el circuito bonaerense de **2.298,84 metros** de extensión. La jornada del viernes estará íntegramente dedicada a sesiones de entrenamientos no oficiales, y cada clase dispondrá de tres turnos de veinte minutos cada uno. Por lo tanto, la **Clase Dos** entrenará a las

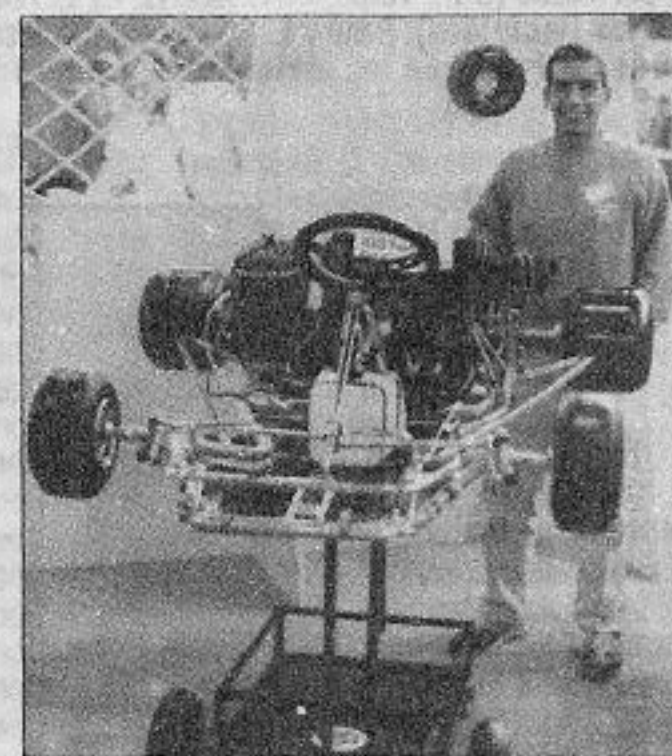
13, 14.30 y 16 horas la **Fórmula Sierra** lo hará a las 13.30, 15 y 16.30 horas y la **Clase Tres** a las 14, 15 y 17 horas. El sábado, de 9 a 12 se realizará la obligatoria verificación técnica, en la cual cada clase dispondrá de turnos para su concreción. Por la tarde, cada división contará con una última tanda de entrenamientos, de veinte minutos en cada caso, y éstos serán los horarios: Clase 2, 14 hs.; Fórmula Sierra, 14.30, y Clase 3, 15 horas. Entre las 15.40 y 17.30 horas se realizará la clasificación, con el esquema habitual de los últimos tiempos, es decir, cuatro giros para cada participante, de los cuales se computará el mejor para el orden de partida. De 17.40 a 18 horas, se realizará la reclasificación para aquellos que no hayan podido intervenir en la primera sesión. El domingo se dispondrá de la pista para las Pruebas Libres: serán quince minutos para cada división, y los horarios, los siguientes: Clase 2, 9.30; Fórmula Sierra, 9.55, y Clase 3, 10.20 horas. Las carreras tendrán los siguientes horarios de comienzo: Clase Dos, 11.25; Fórmula Sierra, 12.15, y Clase Tres, 13.10. Todas las competencias se realizarán sobre un total de 27 giros o treinta minutos.

karting

UN ARGENTINO EN LAS ISLAS

En numerosas oportunidades hemos resalado desde estas páginas, la iniciativa de jóvenes argentinos que buscan ampliar su horizonte deportivo en otros países. Normalmente, esa búsqueda está orientada hacia el continente europeo y a las categorías de monopostos. En esta ocasión, se trata de una historia diferente. La de **Julio Akil**, un porteño de 24 años que un día hizo sus valijas y se marchó a la Gran Bretaña. Su único antecedente deportivo en nuestro país fue una carrera, en el Kartódromo de Ciudad Evita, en noviembre de 1989 y en la categoría 125 cm³. Senior, en la que se ubicó 4º. Casi inmediatamente partió hacia las islas. Sin conocimientos del medio, se contactó con el team Deavidson Sprint Karts, que le ofreció trabajo en sus talleres y la posibilidad de estar en contacto con los karts de competición. En poco tiempo consiguió que el equipo le tomara una prueba conductiva, de la que sa-

lió airoso. A partir de allí -sin dejar de trabajar en todas las áreas de la fábrica-, Deavidson le ofreció un chasis y dos motores Rotax, siempre y cuando la atención de esos elementos no dificultara su actividad dentro del team. Akil consiguió el apoyo publicitario de la firma Supersprox, que le suministra los otros elementos (los que de otro modo deberían salir de su bolsillo), es decir cadenas, bujías, gomas, etc. y pudo intervenir por primera vez en Inglaterra. El debut fue muy auspicioso: logró la novena ubicación entre 26 participantes, siendo la división elegida la National Vega 100 cm³. Actualmente, Julio Akil está interviniendo en el Mini Campeonato clasificatorio (en el cual ya logró quinta ubicación el pasado 1/4), para poder correr en el Campeonato Abierto Británico, el cual consta de seis carreras. El futuro de este joven argentino, incluye su participación en toda la temporada británica de



Karting, y en octubre de este mismo año piensa intervenir en el curso que dicta Jim Russell. Un camino distinto que, si bien no tiene la misma difusión publicitaria que en otros casos, posee el valor de empezar "de cero" en el medio más exigente.

TALLER SERVICIO DESTACADO
 POR VOLKSWAGEN ARGENTINA
 DIAGNOSTICO Y PRESUPUESTO SIN CARGO

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



AUTOPENTA S.A.

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

REPARACIONES CHAPA Y PINTURA CON AMPLIAS FACILIDADES

Matafuegos VERA

Recargas, accesorios y equipos para instalaciones de servicio contra incendio
 Administración y Ventas:

VERA 188 (1414) Capital **855-5455**

BUTACAS VEIGA

Jeep, Torino ZX, Trafic, Ford, Fiat, Peugeot - Deportivas.
 Butacas Especiales
 Nuevas y recambios.



Envíos al Interior

GAONA 4058. CIUDADELA
 Envíos al interior Tel. 657-9536

AERO



LLANTAS DE COMPETICION

- PARA T.C. 2000 BONAERENSE Y DEL OESTE • F4 • F5 • F.2 Codasur • SPORT 1050 • C.A.P.
- RALLY ENTRECOR • FORMULA 850 MILLE
- LLANTAS ESPECIALES TURISMO CLASE 2 y 3 y categorías zonales.

AMPLIA GARANTIA. REPARACIONES

También llantas de aleación livianas para automóviles nacionales e Imp
 Fábrica: Adm. y ventas: DORREGO 58. Tel. 854-7062

☆ CARLOS DEL CERRO ☆

Escalas 1:32 - 1:28 - 1:24

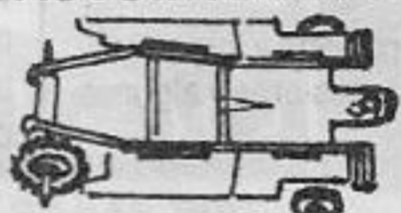
COMPETICION

Envíos al interior

• CHASIS Y PREPARACION DE AUTOMODELOS



Chasis Campeón 87



FRANKLIN D. ROOSEVELT 5487 • CAP. • TEL. 52-9873

TALLER GONZALEZ



INSTALADOR ESPECIALIZADO DE INSERTOS HELI-COIL



La solución para tener roscas resistentes.

ENVIOS AL INTERIOR

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

SAN PEDRO

Sergio

SOLMI

Competición

• ATENDEMOS TU F.R.E. NACIONAL y/o ZONAL • Atención total o parcial
 MITRE 2250 - SAN PEDRO - BS.AS. TEL. (0329) 26229 - 26798 - 25282

TANQUES

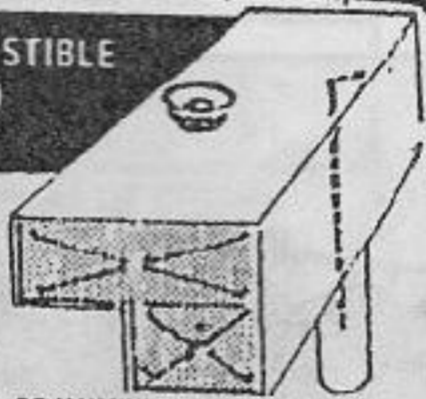
PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO S.R.L.

COPIAMOS TANQUES DE AUTOS IMPORTADOS
 DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



DE ALUMINIO Y ACERO INOXIDABLE

★ FRENOS ★ EMBRAGUES ★ CARDANES

REPUESTOS DANIEL

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS e INDUSTRIAS Y CARDANES

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

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

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

HIDRAU MEC

DIRECCIONES S.A.

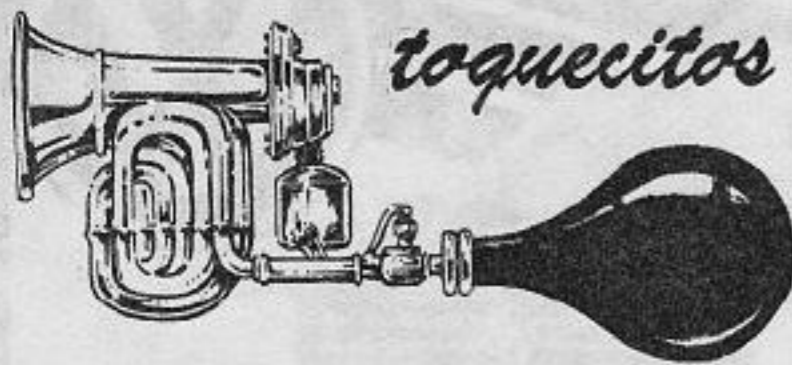
18 AÑOS DE SERVICIO Y CALIDAD EN:

DIRECCIONES HIDRAULICAS Y MECANICAS

- CREMALLERAS • CAJAS • VALVULAS • BOMBAS

Pasaje NUEVA ZELANDIA 4881/5 (alt. Warnes 1450) • TEL. 855-6483

ENVIOS AL INTERIOR



POSIBILIDAD

Luego de la segunda competencia de su torneo '90, que se llevará a cabo el próximo domingo 15/4 en Pigüé, el Turismo tiene intención de proseguir el 29 del mismo mes en el Autódromo de General Roca, en Río Negro. Ya se iniciaron los contactos con las autoridades rionegrinas, y si hay acuerdo, los "turistas" irán al sur.

"REYNOLDS"

"Reynolds", el empresario santiagueño radicado en Tucumán, Campeón '89 de la Monarca del NOA, la categoría más importante de esta región, tiene todo encaminado para debutar en breve en Turismo Carretera, categoría que desde la desaparición de Nasif Estéfano, no cuenta con un representante del "Jardín de la República". Para ello, Rafael Chincarini está trabajando en los motores del Ford Falcon recientemente adquirido, cuya carrocería es alistada en un taller que el especialista Pardo posee en Buenos Aires. El auto, que tiene sólo tres carreras en su haber, será atendido por Jorge Pernigotte en lo que hace a puesta a punto y suspensiones. Cabe acotar que Pernigotte trabajó en el Dodge de la Auto Peña Tapiales, con el que Hugo Olmi registró en el Autódromo de Buenos Aires tiempos -en forma reiterada- del orden de 1m56s durante la semana pasada.

RETORNO

Para la competencia que el Turismo disputará el próximo domingo en Pigüé, Mario Gayraud -inactivo desde el 7/5/89- volverá a enfundarse en un buzo antifiama, para correr en la Clase Dos con un VW Gacel de Carlos Galicchio. Cabe recordar que Gayraud, en octubre de 1988, intervino con un auto similar en una competencia en Allen, en la que triunfó. En lo que hace a su participación en Turismo Carretera, la misma podría producirse con el Falcon de Oscar Angeletti, aunque aún no hay nada confirmado.

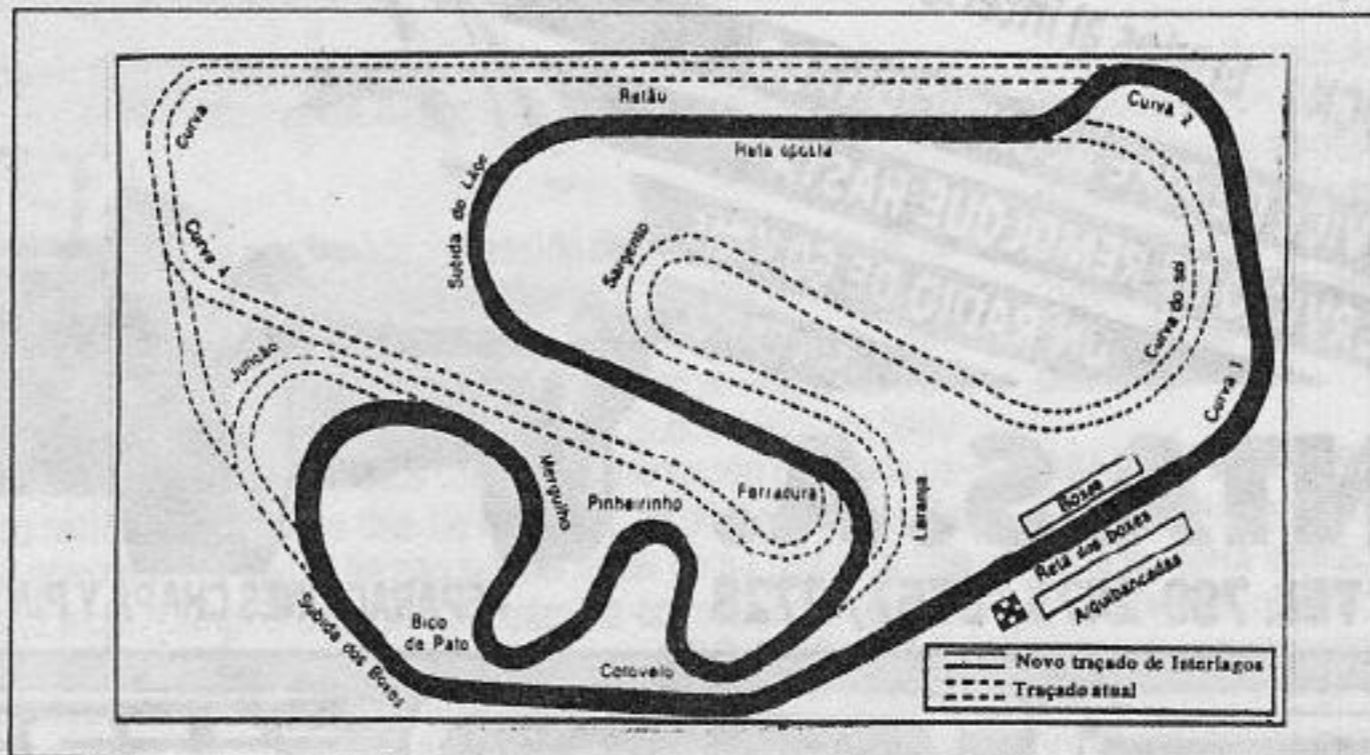
¿CINGOLANI A LA F.3?

Ya está descartada la posibilidad de que Daniel Cingolani se incorpore a la Fórmula Tres Inglesa, en virtud de que aparecen inconvenientes económicos insalvables. Por tal motivo, el piloto analiza ahora diversas opciones como la Fórmula Tres Sudamericana y el Turismo Competición 2000, siendo la primera de ellas la más cercana y hablándose, incluso, de que podría correr con un Reynard-Volkswagen del equipo de los hermanos Rullo.

MANDRINI EN EL CAMBIO

Resultó muy sugestivo encontrar a Gustavo Mandrini en la casa rodante de Guillermo Maldonado el domingo 1º, después de la carrera en Río Cuarto. Se iba

EL NUEVO INTERLAGOS



Tuvieron aciertos y errores los paulistas con su "nuevo" autódromo. Como hicieron la mayoría de los brasileños, el punto de comparación fue Jacarepaguá. En la relación autódromo por autódromo, debemos decir que en lo relativo a la pista, es mucho más interesante la de San Pablo. La infraestructura, en cambio, no fue lograda totalmente ya que, para la fase de terminación, faltó tiempo. El jueves 22/3 por la mañana, todavía había camiones por la pista y operarios por los boxes, terminando o tratando, por lo menos, de terminar cosas (sanitarios, electricidad, telefonía e instalaciones varias). El recinto de prensa tuvo la misma comodidad por amplitud y medios que en Río, pero en la comparación pierden los paulistas por una cuestión de practicidad.

En Jacarepaguá está todo a un mismo nivel, mientras que en Interlagos, la sala de prensa en sí estaba en el primer piso de los boxes y los medios de comunicación en el segundo, por lo que era una tarea ímproba realizar todo... Si a ello sumamos los desniveles del terreno -esos mismos que hacen que el circuito sea más atractivo- es realmente cansador para el trabajo periodístico.

Los boxes son mucho mejores, más amplios y con una comodidad total para colocar casi todo el equipamiento dentro de ellos. Lo que quedó estrecho es la parte de atrás de los mismos, ya que entre la alambrada y la pared no había más de tres metros, y esa es zona de mucho tránsito de gente. Volviendo al circuito, hay algunos detalles para puntualizar. Cuando los autos salen del box, se encuentran con los que vienen bajando por la pista, apuntándoles al lateral derecho. Algunos muros de cemento, como los del curvón uno y el del lago, quizá no estén bien ubicados, encontrándose a menor distancia de la pista, de lo que sería de desear.

El hospital fue un verdadero hallazgo ya que estaba todo absolutamente previsto y, por su tecnología y elementos, fue infinitamente superior al de Río. Estos son algunos pros y algunas contras del nuevo "José Carlos Pace".

cuando nosotros llegamos y lo último que alcanzamos a escuchar fue algo así como: "Bueno 'Yoyo', te llamo entonces para saber cuándo va a estar listo el motor". Seguramente Gustavo decidió, y arregló con Maldonado, que el de 9 de Julio le haga un Gacel para reemplazar al R.18. ¿Lo habrá convencido el contundente triunfo de Gabriel Massei con el impulsor de origen alemán realizado por Yoyo?

ROMAGNOLI POR LA VUELTA

En ocasión de nuestra reciente estada en San Pablo, nos encontramos con el piloto italiano de Fórmula 3 Sudamericana, Ricardo Romagnoli, radicado en esa ciudad. Superados los problemas de salud de su padre, que le impidieron la participación en las últimas dos carreras del año pasado, el peninsular se apresta a retornar a la categoría. "Primero -nos dijo- voy a regresar mi Dallara-Alfa Romeo a Italia para cerrar el trámite de importación transitoria que había hecho. Después volveré a San Pablo y pienso estar otra vez en la categoría a partir de mitad de año, alquilando una butaca en algún equipo argentino o brasileño, pero todavía no he tomado contacto con nadie".

PREMIO-CORSA FORMULA ONE



Los enviados de CORSA coincidieron en que había hecho méritos más que suficientes como para merecer una distinción. Rubén Luis Di Palma tuvo en el fin de semana rioquartense, una de las mejores actuaciones de los últimos tiempos, y por ello le obsequiamos un par de botitas antifiama "EMO", tal como lo muestra la foto, el domingo por la mañana antes de la carrera y Duilio Caro mediante, se las colocó y pisó fuerte, como él sabe hacerlo. Prometió que las seguirá usando para continuar pisando más fuerte todavía. Bien por el arrecifeño y por Gabriel Rando, fabricante del producto.

RIOCUARTENSES DE LUJO



Son tuercas, rioquartenses, amigos y, por sobre todo, "gauchos". Se llaman Oscar Dominici (izquierda) y Julio Castellina. El primero es el apoderado de Rumifer S.A.I.C.I.F. establecimiento productor de elementos para el agro, de primer nivel en Latinoamérica. El segundo es Director de LV16, Radio Río Cuarto, la emisora más importante del centro del país, y ambos pu-

sieron sus empresas, su tiempo, su trabajo y su invaluable estima al servicio de la cobertura que CORSA brindó del T.C. 2000, la F.R.E. y la F.2 Nacional. Si en la misma hubo algún error, fue absolutamente por nuestra culpa, ya que ellos previeron todo. Gracias a Dominici y a Castellina por su colaboración hacia nosotros.

ENGANCHESE CON LA AVENTURA



ENGANCHESE CON



ENVIOS AL INTERIOR

Importa y Distribuye

LOFANO E HIJO Yrigoyen 2011 - Ciudadela Tel: 653-7480/2223

Exposición zona centro Uruguay 827 - Capital Federal

REVIGAL

**EN LAS MEJORES
CASA DEL RAMO**

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

VOLTAIRE 61 (1832) LOMAS DE ZAMORA Tel. 245-3317
Télex 22067 CALOM / AR



LA CASA DE LAS BUJIAS

GOLDEN LODGE

**BUJIAS ITALIANAS DE
4 ELECTRODOS**

CONDENSADOR INTERNO EN PLATA

- MEJOR ARRANQUE
- MENOR CONSUMO
- MAS PIQUE
- MAS DURACION



MONTEVIDEO 523 CAP. FED. (1019)
TEL. 40-3372/3327

PARA FIAT - PEUGEOT - FORD - RENAULT - VW - ALFA ROMEO

ENVIOS AL INTERIOR

GOICOECHEA HNOS S.A.

DISTRIBUIDOR
DE BUJIAS
IMPORTADAS
Y LA NUEVA
DE INDUSTRIA
ARGENTINA

CHAMPION

PLUS +

LIDER EN VENTA DE BUJIAS POR
DECIMO TERCER AÑO CONSECUTIVO

1977-1978-1979-1980-1981-1982-
1983-1984-1985-1986-1987-1988 1989

**COMPETICION
AUTOMOTOR-KARTING
MOTOS-NAUTICA**

MOTOSIERRAS-CORTADORAS DE CESPED
MOTORES ESTACIONARIOS-COMPRESORES-INDUSTRIAS
Av. Entre Ríos 1230 Buenos Aires
Tel. 23-4564/26-1953

Ullumar
WINDOW FILM

**POLARIZADO
CON POLAR CAR**

5 BUENAS RAZONES PARA
OBTENER 5 GRANDES VENTAJAS

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

EXIJA POLAR CAR
Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYRREDON

854-5926

Ferrea

RACING COMPONENTS

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

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

Tato Ferrea atenderá su
consulta personalmente
NUEVA DIRECCION

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

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

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

Alfa Romeo
SERVICIO Y REPUESTOS

PRESENTA SU GUARDABARRO

**GTV SIMIL ORIGINAL
CON FIBRA VETRORESSINA**

**ACCESORIOS
NUEVOS
Y USADOS**

ZUFRIATEGUI 783
V. LOPEZ
TEL: 795-6963

LUCENTINI Y CIA

**BOMBAS DE FRENO
RECAMBIOS**

REACONDICIONADA
CON CAMISA
DE ACERO
DE ALTA RESISTENCIA

NACIONALES E IMPORTADAS



ENVIOS AL INTERIOR

AVALOS 942 (1427)
Tel.: 52-5098



**ENCENDIDO
ELECTRONICO
ECOM**

ENVIOS AL INTERIOR

- UNICO PROTEGIDO CONTRA CORTOCIRCUITOS
- Y ERRORES DE CONEXION
- ELIMINA EL RUIDO DE LOS PLATINOS
- DUPLICA LA DURACION DE LA PUESTA A PUNTO
- IDEAL PARA TAXIS Y VEHICULOS
- CON MUCHO USO
- FACIL COLOCACION
- 1 AÑO DE GARANTIA

**ARRANQUE
INMEDIATO
DEL MOTOR**

**MEJORA EL RENDIMIENTO
DE SU EQUIPO DE GNC**
TEL 653-3524 - PAGO 945/48
R. MEJIA - BS AS - C.P. 1704

Blasco & Asociados 40-7746

EXCLUSIVO
ESCRIBE DEL BUONO

desde el habitáculo

CON ESTA, EL MA

INICIA UNA SERIE DE NOTAS EN LAS QUE RELATA

EN EL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

ENTRETELON BUEN CO

Fotos: Néstor Palmetti

E.M. SOTO 0+
DEL BUONO A+

A partir de este número de **CORSA** tendremos la oportunidad de estar junto a ustedes, para comentarles lo que vivamos en nuestras participaciones en cada rally del campeonato mundial 1990. Como punto de partida, es válido expresar que gracias a estar confirmando nuestra incorporación al programa de YPF para representar a nuestro país en el rally, nos reunimos, como ya habíamos hecho en 1983 para formar nuevamente el binomio Soto-Del Buono. Inmediatamente concretamos nuestro programa con el equipo Astra, que es comandado por Mauro Pregliasco, un ex piloto de rally, y la inmediata participación en Portugal, segunda fecha del torneo. Toda la negociación llegó a feliz término gracias a la colaboración de nuestro amigo, el uruguayo Gustavo Trelles, quien también correrá en el Campeonato Mundial de Producción, integrando la misma escuadra que nosotros.

Tras confirmar todo, viajamos a tierras lusitanas, rumbo a nuestra primera intervención de esta temporada, con la esperanza puesta en acumular experiencia conjunta y tener el primer contacto con un auto de las especiales características que poseen los de tracción en las cuatro ruedas.

Apenas llegamos a Lisboa, alquilamos un coche para tomar nota de todo el recorrido de la prueba. Hicimos eso y luego dimos dos pasadas más por cada tramo de velocidad a modo de comprobación. Pusimos especial énfasis en eso, puesto que debíamos acostumbrarnos a un nuevo sistema de codificación puesto que Soto utiliza un sistema diferente a Recalde. Pasamos



EXPERIMENTADO NAVEGANTE ARGENTINO A SU EXPERIENCIA JUNTO A ERNESTO SOTO

ES DE UN COMIENZO



Foto mayor: saltando en la segunda etapa con el Integrale 8 válvulas, que el equipo Astra puso a disposición de la pareja argentina. En el futuro será reemplazado por uno de 16 válvulas. **Izquierda:** En la llegada del rally, Soto saluda, mientras Jorge ("El bicho" para los amigos) es recibido y felicitado por las autoridades de la carrera. **Arriba derecha:** Jorge y Ernesto charlan durante una detención en un punto de asistencia.

todo a la nueva terminología y quedamos listos esperando nuestro auto muletto. Este lo tuvimos en nuestras manos cuando aún faltaban diez días para que se iniciase el rally. Llegó desde Italia junto a un furgón y dos mecánicos. Con estas condiciones recorrimos dos veces más los treinta y nueve tramos de velocidad de la carrera.

Hay algo que debe remarcar. Esta intervención en Portugal no significaba ni la primera vez que corríamos juntos, ni era el debut de Soto en Europa —que lo había concretado en San Marino '85 con un Visa 4 x 4—, ni tampoco su debut mundial, pero verdaderamente es el comienzo de una etapa muy importante en nuestra carrera deportiva.

A medida que nos entrenábamos y pasaban los días, se aprovechaba mejor el auto y le tomábamos mejor la mano. Fue muy útil su conducción. Lamentablemente, en la primera etapa desarrollada entre Lisboa y Povoa de Varzim, durante una larga jornada hacia el norte, las lluvias cambiaron radicalmente la superficie del asfalto, el cual en algunos sectores estaba muy sucio. Esas condiciones críticas de adherencia provocaron que nos retrasáramos algunos minutos respecto de los punteros, pues para nosotros no tenía mayor sentido concretar muy buenos registros en forma inmediata, sino más bien esperar el PC 14, donde empezaba realmente la tierra. En ese tramo de 5,3 km, muy sinuoso, denominado Veiga por una quinta que está al promediar el recorrido, empatamos el mejor tiempo con Jorge Recalde, tardando ambos 3m45s. Pero la diferen-

cia era muy difícil de archicar. Por lo tanto anduvimos rápido, pero seguros. Hacia el final de la segunda etapa, cerca de Viana de Castelo hay dos tramos, los más norteños del rally, donde las condiciones del clima fueron muy malas y las lluvias moneda corriente. Ahí se inició nuestro contacto con el barro y las huellas marcadas sobre él. En esos primes fue donde se fue de ruta el Mitsubishi de Ari Vatanen, cuando este era puntero de la competencia. Al punto de asistencia posterior llegamos con un semieje roto el cual fue reemplazado inmediatamente. Pero cuando terminó la operación de cambio, el equipo se dio cuenta que ese repuesto correspondía al modelo de 16 válvulas —con el que corría Trelles—, que trabaja de modo diferente al de 8 válvulas que conducíamos nosotros. Por esa razón nos tardamos mucho más de lo previsto y en el siguiente Control Horacio nos recargaron 4 minutos de penalización. Eso provocó que cayéramos al quinto lugar en la clasificación del grupo N, que lideraba nuestro coequipier uruguayo.

Al día siguiente, hicimos muy buenos registros desde el comienzo y tras los cinco primeros tramos de velocidad nos colocamos terceros en nuestra división. Todo parecía en orden para encarar la última etapa. Pero apenas iniciada esta —a las cuatro de la mañana, hora digna para salir de una discoteca, pero no para comenzar una carrera— tuvimos la mala suerte de pinchar un neumático en pleno prime, a 5 kilómetros de la largada, y como faltaban otros 24 que recorrer debimos parar y cambiarlo. Eso hizo

que perdiéramos 5 minutos respecto a los punteros. ¡Otra vez "atriqui"! Quedamos sextos, pero como era el último día debíamos recuperarnos inmediatamente del traspie. Apretamos los dientes y comenzamos a viajar rápido y arriesgando un poco. Andando así hicimos tiempos muy alentadores respecto a Trelles y Recalde y en cinco primes descontamos los tres minutos que nos separaban del tercero. Luego, el objetivo fue mantener la diferencia hasta que terminase la carrera. Lo cumplimos.

El balance general fue muy bueno por las siguientes razones: 1º) Por correr por primera vez con un Lancia Delta HF Integrale. 2º) Por hacerlo con un modelo de 8 válvulas, que tiene 30 HP menos que el de 16 válvulas. 3º) Por correr juntos nuevamente, luego de siete años, remontando los lógicos inconvenientes de adaptación mutua. 4º) Por los buenos registros realizados cuando las situaciones adversas nos retrasaron y 5º) Pese a todo esto ganar seis primes y empatar el primer puesto en otro.

En cuanto al futuro, estamos definiéndolo en estos días, pero básicamente competiremos en Acrópolis, Argentina, Mil Lagos, San Remo y el RAC. A este programa quizá se agregue alguna otra competencia, pero eso lo sabremos más adelante.

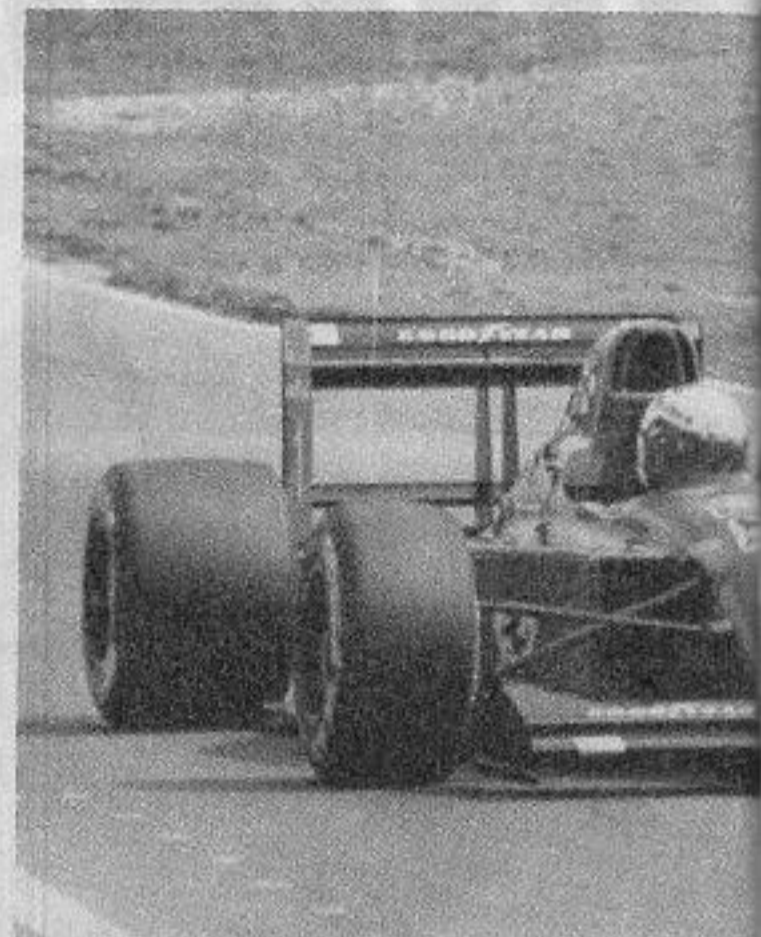
Hasta la próxima.

Jorge Del Buono



EL MISMO DUDOS

DOS



Hace mucho tiempo que quien esto escribe tenía en mente una nota de este tipo. Claro que había que tener el tiempo, la carrera y la oportunidad de la Fórmula Uno cerca de casa (en este caso fue en San Pablo) para poder realizarla. La idea era hacer un comparativo técnico y humano de cómo trabajan, viven y sienten su tarea, el Campeón Mundial de Fórmula 1, **Alain Prost** y el "ex" **Ayrton Senna**.

El viernes 23 de marzo, CORSA se "apostó" en el box de **Ferrari** desde el inicio de la sesión clasificatoria, que sería muy intensa en materia de trabajo. La diferencia que habían hecho Senna en particular y **McLaren** en general en los entrenamientos matinales, así lo exigían.

FERRARI-PROST

Salió el número uno desde el comienzo de la tanda y giró unas cuantas vueltas sin obtener buenos registros. Vino a boxes y entraron el auto a los garajes. Luego de un intenso pero sereno diálogo con **C. Mazzola**, su ingeniero de pista, decidieron variar la alineación, la altura y cambiar las barras de la suspensión progresiva delantera, por otras de menor diámetro. Además, los especialistas de motores trabajaron en los

sensores de alimentación del motor Ferrari. A esa altura de la clasificación, Senna era ya el más rápido con **1m17s76/100**; lo seguía Berger con **1m17s88** y Prost tenía como mejor registro **1m19s57**. Para Senna e inmediatamente sale Prost, quien logra mejorar su tiempo, haciendo **1m18s66**. Vuelve el francés a boxes, le cargan combustible y sale con un "set" de neumáticos precalentados. En ese momento el ingeniero Carlos Funes (de la C. Técnica del G. P.) les pide a los mecánicos de Ferrari que le saquen los dos litros de nafta para el examen posterior. Hay rostros serios pero no tensión en el box. En la primera vuelta con gomas nuevas de clasificación, Prost hace **1m18s80** y continúa girando. Entre nuevamente a los 42 minutos, le agregan combustible y le colocan el anterior set de neumáticos pero sin precalentar. Trabajar nuevamente en la ignición-inyección, lubrican el mecanismo de aceleración en la parte trasera y vuelve a pista. Ya es el minuto 46. Hace **1m18s84** con gomas de carrera, lo que es considerado un registro interesante para el equipo. Da algunas vueltas más, retorna a los garajes el auto de Maranello y Prost se apea, mira el monitor de computación y le observamos un gesto de preo-

cupación. Estaba justificado. McLaren hacía el uno-dos con Senna-Berger y le sacaba **86/100** al Campeón, que quedaba **6º**.

SABADO CON SENNA

El auto quedó muy bien en las prácticas matinales. El equilibrio logrado por Ayrton prácticamente no necesitaba nada. El **1m17s63** que había realizado a la mañana era tranquilizador, a tal punto que el paulista, con rostro muy serio y tenso, hizo una sesión de control mental antes de subir al auto. Recién transcurrían 24 minutos de la sesión cuando Senna, parsimoniosamente, se subió al coche. Se colocó lentamente la capucha, el casco, los guantes, mientras ejercitaba movimientos de cuello sin dejar de mirar el computador portátil que le acercaron al auto. A todo esto los tiempos seguían sin variantes. Todo estaba como el viernes. Antes de salir, habló con **Neil Oatley** durante unos dos minutos, y un técnico de **Honda** le ajustó el tensor del casco para los virajes rápidos. Iban 30 minutos cuando sacaron los cobertores de las gomas de clasificar y pusieron en marcha el motor. Va a la pista y vibra la tribuna. Hay más aplausos que silbidos. En la primera

vuelta rápida, hace **1m18s51**, mientras Prost está en boxes y con un mejor tiempo de **1m19s43**. A los 36 minutos el McLaren vuelve a los "pits", Ayrton se baja, los mecánicos "testean" todo, colocan los calentadores en las mismas gomas y Senna se sienta frente al computador con los operadores nipones. Cuarenta y nueve minutos. Todos muy tensos y sin sonrisas. La pantalla de la computadora de Olivetti-Longines manda. Tres minutos demora Senna en colocarse todo y estar otra vez en el auto. Sale, da dos vueltas y para. Ponen un set de neumáticos nuevos, de clasificación y precalentados. A los 54 minutos bajan el coche y Senna pide que le pongan en marcha el motor. Vuelve a pista. También sale Prost después de 30 largos minutos de detención. El francés hace su mejor tiempo del día -**1m18s88**-, sin llegar a lo del viernes. Senna da una vuelta lenta, en la siguiente hace **1m17s27**, lo anuncian por los altavoces y se cae la tribuna... Ayrton lograba su **43º "pole"** y dejaba a su archirival **1s35/100** tres filas detrás de él. Terminaba la tensión en el box de McLaren. Comenzaba, o continuaba, quizás, en el de Ferrari. El día siguiente sería otra historia...

Néstor Carbia
Fotos: N. Palmetti, H. Mucci y A.P.

...ELO, DESDE ...ANGULOS



De izquierda a derecha, Senna, ya en el cockpit, se coloca el casco ante la "reverencia" de técnico de Honda, mientras Oatley otea la salida de boxes. Prost y la Ferrari 641 en pista, buscando sin mucha fortuna acercarse a los mejores registros de la clasifica. El domingo sería otra cosa.. Senna y cierta contrariedad al reencontrarse con Dennis en boxes. ¿Por qué? Prost ante el monitor de tiempos... prefiere mirar la cámara. Y pensar en la carrera.

"ALAIN PROST HAY UNO SOLO" firmado: JO RAMIREZ

Habían pasado unas dos horas y media de finalizado el Gran Premio de Brasil. De pronto, con una sonrisa en los labios y sin ningún tipo de tensiones, ingresó a la gran sala de prensa de Interlagos el Director Deportivo del equipo McLaren, el mexicano Jo Ramírez. Primero dialogó parado unos minutos con un grupo de periodistas ingleses y franceses. Después se dirigió hacia la zona del recinto donde estaban los italianos, con quienes hizo lo propio. Finalmente y cuando se aprestaba a retirarse, observó la mesa de trabajo de los enviados de CORSA. Nos saludó con la mano (él nos había dado la autorización para permanecer en el box del equipo el sábado, a fin de trabajar sobre la clasificación de Senna) y, respondiendo a nuestro llamado, se acercó. El diálogo se inició inmediatamente después de un saludo más formal.

—¿Cuál es tu opinión con respecto a lo expresado por Senna y Berger en la conferencia de prensa post-GP?

—Realmente no sé qué dijeron ellos en la conferencia ¿Por qué no me lo dicen ustedes?

—Ambos adujeron haber tenido problemas con los autos durante la carrera. En el caso de Senna, comentó que había perdido el equilibrio del chasis después del cambio de trompa por el toque con Nakajima; presumiblemente -indicó- porque no hayan tenido la misma regulación los spoilers del nuevo elemento colocado. Ello habría afectado el rendimiento del auto, que tuvo una tendencia a sobrevivir de allí en más. A nosotros nos resulta sugestivo el hecho porque Ayrton hace entonces el récord de vuelta de la carrera hasta ese momento... Y además, cuesta creer que el equipo de mejor nivel de la Fórmula Uno tenga distintas regulaciones en las trompas de repuesto...

—Primero debo decir que a nosotros, Senna no nos dijo nada en relación con el posible desequilibrio del chasis después del cambio de trom-



El amigo Ramírez junto a Prost y Senna cuando todos militaban en McLaren y eran los primeros tiempos de la (luego turbulenta) relación entre los pilotos.

pa. También es válido el razonamiento de ustedes, porque la regulación de los "flaps" es realizada siempre después de las pruebas de "tanques llenos", de acuerdo con la puesta a punto que el piloto haya determinado para la carrera. Por otra parte, es evidente que el auto tan mal no quedó pues no sólo hizo la vuelta del récord a esa altura

de la carrera, sino que siguió en ese ritmo varias más, disminuyendo recién al final. Pero en ese caso es mucho más aceptable su versión de que, al no poder descontar la ventaja que le llevaban Prost y Berger, haya decidido asegurar los 4 puntos del tercer lugar. De cualquier manera, ustedes conocen de sobre cómo son los pilotos cuando no ganan y deben justificarse... ¿no? A propósito, ¿y Berger qué les dijo?

—Que no estaba cómodo en el auto y que -no sabía si a raíz de ello o de los problemas de embrague- no pudo exigirlo más y se decidió a conservar el segundo lugar, ya que el tema del embrague le creaba también inconvenientes con la caja de cambios. A nuestro juicio, esto también es algo relativo, pues Berger hace el récord de la carrera a 16 vueltas del final...

—Es bueno el razonamiento... Hay que tomar con pinzas la justificación del piloto, pero en algo tiene razón: no está cómodo en el habitáculo. Vamos a tener que buscar una mejor posición ya que él es muy alto y se le acalambra y le duele la pierna derecha... pero ésa no es, justamente, la que utiliza para el embrague, lo cual es sugestivo. En fin, pilotos son pilotos... Lo único que yo puedo decirles a manera de colofón, es que Alain Prost hay uno solo. Quizás el tiempo logre demostrar cuánto ha perdido el equipo con su ausencia".

Así, concreto, claro, casi categórico, fue el D. D. de McLaren, después del Gran Premio de Brasil. El diálogo, palabra más, palabra menos, es textualmente lo dicho por él en Interlagos después del G. P. de Brasil. Los comentarios huelgan. Las conclusiones quedan a cargo de cada uno de los lectores. N.C.

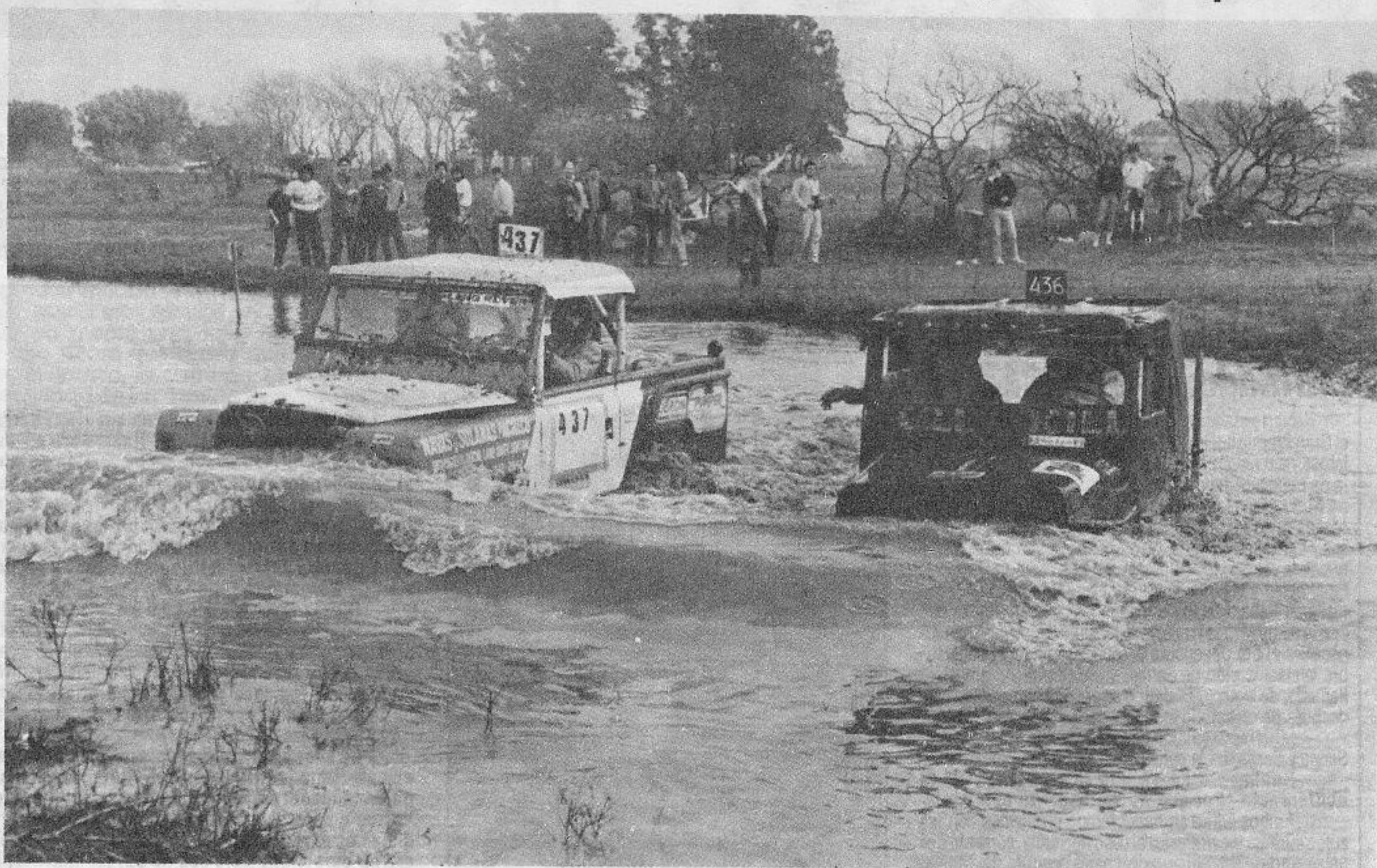
safari

**LOS VEHICULOS DOBLE TRACCION INICIAN UNA NUEVA ETAPA
CON MIRAS A INTEGRARSE AL CONJUNTO DE LAS CATEGORIAS NACIONALES**

Por Oscar Miranda y Carlos Loza
Fotos: Bellido y Jorge V. Monasterio

EL FIN DE LA INFANCIA

La especialidad todo-terreno ha crecido notablemente en los últimos años y obtuvo, tras buscarlo arduamente su lugar en la actividad nacional. En 1990 disputará un torneo presentación.



Derecha: Un tipo de terreno por los cuales transita el safari. La tierra y arena en Mar de Ajó. En la edición '89 del Pinamar-Mar del Ajó", Jorge Segal en 4 standard encabeza un nutrido pelotón. Arriba: El agua, un ingrediente siempre interesante para superar. No siempre se puede y allí se juntan todos. Esta escena corresponde al "2º Safari de La Plata". Un Land Rover y un Willys en acción.

Existe una manera diferente de hacer automovilismo en una categoría que ya está impuesta, aunque hasta ahora no trascendió los umbrales de algunas zonas. En algunas ocasiones se presentó en lugares tan distantes como excitantes y aventureros. Hay un gran número de amantes de los doble tracción que practica esta forma de hacer automovilismo. Y mucha gente sabe apreciar las condiciones tan particulares y divertidas que representa el esfuerzo de quienes, enrolados en las cuatro clases de la categoría, le dan vida a la misma. Desde 1985, cuando un grupo de pilotos de algunas categorías zonales de la costa atlántica bonaerense, comenzaron a tutearse con las dunas de la zona y a superar las irregularidades del terreno con sus Jeeps y Estancieros, hasta este año 1990, la categoría superó distintas circunstancias que permitieron su crecimiento constante para llegar a poseer más de 150 autos y encontrarse ante la posibilidad de ya grande, crecida,



ENRIQUE CARPENTER, PRESIDENTE DE LA A.P.S.

El titular de la Asociación, Enrique Carpenter, reseña de este modo la importancia del momento que vive la categoría:

"A todos aquellos que se sienten atraídos por la doble tracción, por la aventura, la diversión, sea cual fuere su vinculación con las competencias de safari, deseo manifestarles que esta incipiente actividad, encuentra este año su camino a la homologación de categoría nacional. Esta jerarquización de nuestra actividad nos enorgullece y más aún, nos compromete a todos a trabajar por el Safari, cada uno en lo suyo. Será un año para extender nuestro campo de acción hacia nuevas localidades del interior, para hacernos conocer y para conocer a quienes allí practican esta actividad, sin olvidarnos de nuestro principio de ayudar a los más necesitados, tal como lo hemos hecho en carreras del año pasado.

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a aquellos que siempre nos apoyan con su aliento, sean o no socios de esta Asociación. Sin su apoyo esto no sería posible. El Safari es juego de equipo para superar obstáculos, el equipo ya está en marcha, los obstáculos serán superados. Pasaremos por el pantano y llegaremos a la cumbre".



1



2



3

Arriba: Marcelo Russo, ex-presidente de la categoría, habitual de la Libre acá en Villa Gessell con una Ford. Centro: Pionero y entusiasta safarista: Héctor Prieto introdujo los Mercedes Benz, vedettes de la categoría en algún momento. Abajo: Mario Bergamaschi en Gasell, circuito "El Faro". Izquierda: Una situación constante: el salto. Aquí los hermanos Alvarez.


convertirse en categoría nacional mediante el ofrecimiento hecho por las autoridades de la CDA del ACA ante la intervención de las Federaciones 1, 2 y 3 del Atlántico.

La posibilidad planteada y fue asumida y aceptada por la Asociación de Pilotos de Safari que representa a cerca de 170 asociados. En esta temporada habrá de disputarse un torneo presentación. El mismo constará de ocho pruebas y finalizará con el desarrollo de un Premio Coronación con características de larga duración con tres etapas o más.

La importancia de este anuncio no hace falta quizás destacarla expresamente. Valga decir lo difícil que fue el crecimiento de cualquiera de las categorías hoy impuestas en lo deportivo y en el gusto de la gente.

En Safari también se da la lucha de marcas y pilotos de distintas zonas; por ejemplo, en la **clase libre** compiten vehículos con plantas impulsoras Ford Falcon Sprint, Chevrolet 250, Silverado, Torino y Dodge. En 6

cilindros potenciados, Falcon Sprint, Torino, Chevrolet 250 con carburador de doble boca. En 6 **cilindros standard**, Falcon 221, Torino 300, Chevrolet 250 con carburador de una sola boca y Valiant. En la división menor, 4 **standard** encontramos Ika, Willys, Suzuki, Land Rover, Peugeot y Opel, entre otros.

En el calendario anunciado para este año se detallan lugares no visitados hasta ahora pero que impuestos de la novedad y del presente espectacular de la categoría, apuestan al crecimiento, ubicándose en la misma vereda. Con el apoyo de la CDA del ACA, la unidad de los pilotos de todo el país, la claridad de los dirigentes de la categoría y fundamentalmente de los clubes que hasta ahora tenían a la categoría y fundamentalmente de los clubes que hasta ahora tenían a la categoría prácticamente en exclusividad, y la grandeza de todos para entender lo trascendente del momento que le toca vivir a la división, estará la seguridad de responder a la oportunidad planteada. 

CALENDARIO 1990

De la nota enviada por la Asociación de Pilotos de Safari al Dr. Horacio Rivarola, presidente de la C.D.A. del ACA, solicitando la oficialización del calendario de esta temporada podemos detallar fechas y lugares. Serán 8, incluyendo el Premio Coronación. Extraoficialmente se habla de hacerla en el mes de septiembre y en General Pacheco, Buenos Aires, donde ya se viera la categoría en 1988.

Originalmente la fecha apertura sería el 13, 14 y 15 del corriente mes en oportunidad del Gran Premio Coronación del '89. Ante algunos inconvenientes surgidos, la Asociación, por decisión de los socios, resolvió postergar el inicio del certamen para la fecha

de La Plata (segunda en el calendario inicial), no obstante dar un apoyo total a la realización de la competencia, a sus organizadores y respaldar la participación de la mayor cantidad de pilotos y estar presentes a través de sus dirigentes para solucionar cualquier inconveniente. Finalmente y con la aprobación de todos los clubes involucrados, el calendario es el siguiente: 25 y 26 de mayo: La Plata; 16 y 17 de junio: Tandil-Olavarría; 14 y 15 de julio: Moreno; 17 y 18 de agosto: Córdoba; 12 y 13 de octubre: Concordia; 10 y 11 de noviembre: Salto (Bs. As.); 8, 9 y 10 de diciembre: Premio Coronación.

DR. HORACIO RIVAROLA

"LA ARGENTINA NO PODIA SER LA EXCEPCION"

Ante la importancia del ofrecimiento de convertir la categoría en nacional consultamos al titular de la CDA, Dr. Horacio Rivarola, los fundamentos de tal decisión y esto fue lo que nos dijo:

"La actividad del Safari está en auge en el mundo y la Argentina no podía ser la excepción. Desde 1985 y con frecuente éxito se comenzaron a hacer las competencias con pilotos de Buenos Aires y de la costa, con el apoyo de los clubes de la zona en jurisdicción de la ex-Federación 3 del Atlántico, hoy denominada Federación Mar y Sierras, habiendo también carreras aisladas en otros puntos como Mendoza, Córdoba, Puerto Madryn, Bariloche y Misiones. Tomé en cuenta de la importancia que tomaba el Safari, la presentación de vehículos más aptos para este tipo de carreras y el sensible aumento de participantes. Entonces el Safari no podía quedar limitado a una zona, no obstante lo bien que fuera manejado por los dirigentes. Esta es la base de la idea que nos lleva a

proyectar la elevación de esas pruebas zonales a un campeonato de categoría nacional sin perjuicio de los zonales que pueden seguir. Esta idea tuvo aceptación general y en 1991 bajo la directa dependencia de esta C.D.A., se hará el primer Campeonato Nacional. Además para esto favorece el hecho de que por las características de las pruebas, en cuanto a los lugares y fiscalización, no pueden entorpecer el accionar ni los calendarios de las demás categorías nacionales. Como preparativo del próximo campeonato, este año habrá un torneo extraoficial de 8 competencias que se desarrollarán en distintos lugares.

Creo no equivocarme al pensar que es una forma de apoyo a una actividad de ritmo creciente y que será de esperar que el éxito abarcará a la misma. Extensivo también en un voto de confianza a los dirigentes de la Asociación de Pilotos".



Fiambres muy Finos

LOSBER

EL JAMON DE SU PALADAR
JOSE RODO 6651 687-3419/2513



C.E.A.
Vehículos Especiales

JEEP 4 x4
ARMADOS FF. 0 km

Competición
José Bonifacio 450 Capital - C.P. 1424
922-8031

CARPENTER, LEONART Y ASOC.
Despachantes de Aduana



COCHABAMBA 230 - (1150) BUENOS AIRES
TEL. 361-4564/334-0039
Télex 25393 PASA AR - (FAX) 54-1-3340039

CUMELLEN 

Alquiler de Casas Rodantes
para Equipos de Competición.

Buchardo 2548 - (1640) MARTINEZ 793-0273

CASA "EL TARTA"

Felicita a la Categoría SAFARI por su despegue a
nivel nacional y le desea éxitos en el

"Torneo Presentación 1990"

AUTOMOTORES
COLCAM
SOCIEDAD ANONIMA

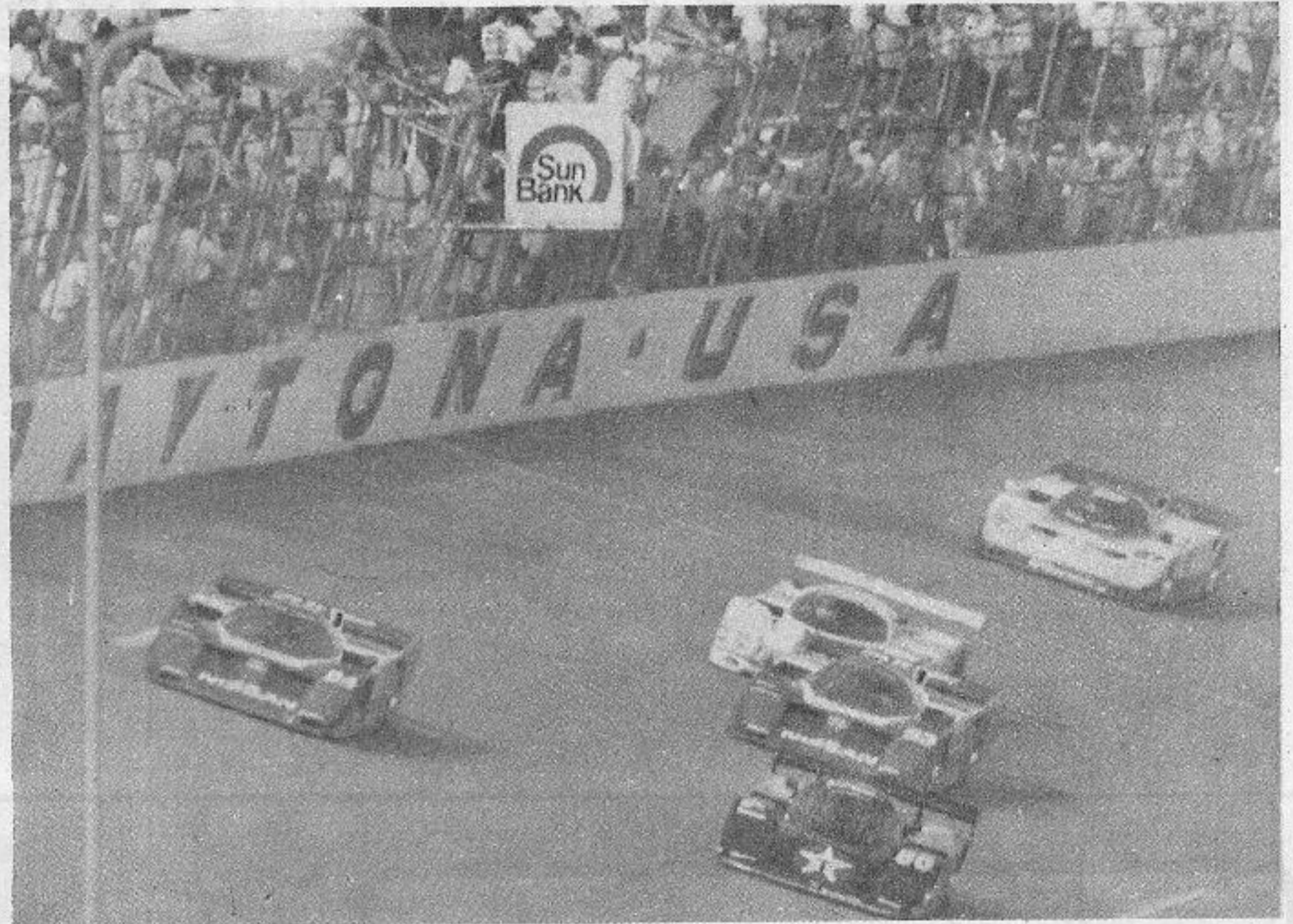
Concesionario de
Mercedes-Benz Argentina SA



Av. Gaona y Galileo Galilei (1744) Moreno / Buenos Aires
Télex 17830 MANAUT-AR Tel.: (0228) 24444/47 / 25333-25555.

EL RITO DE

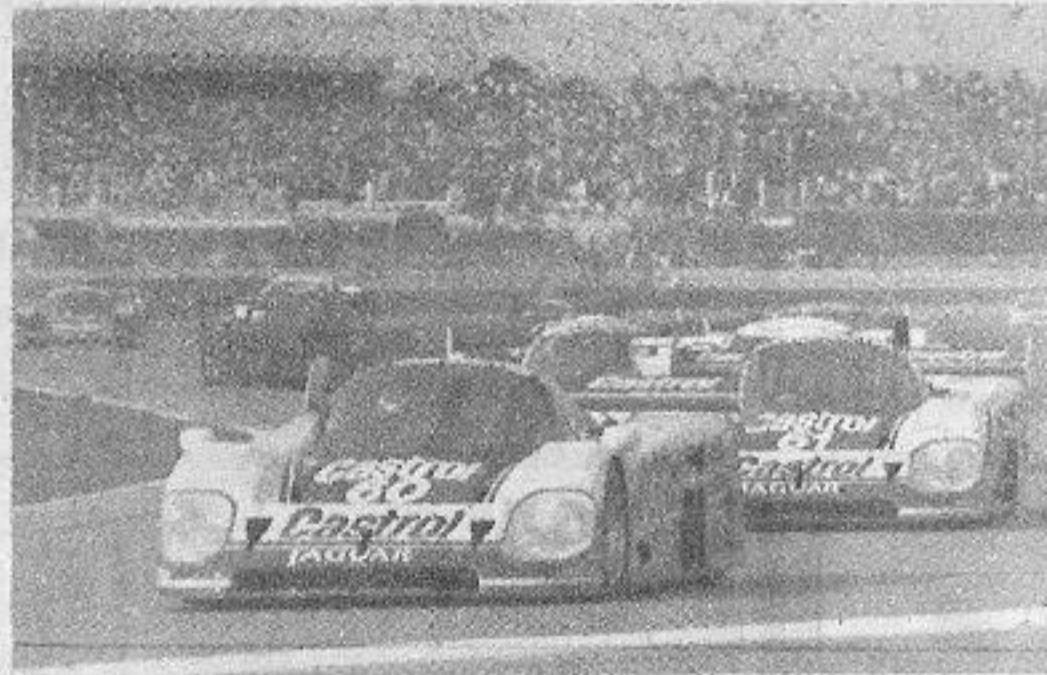
Las Veinticuatro Horas de IMSA GTP y las 500 Millas de Stock Car cumplieron en los distintos trazados de Daytona el tradicional paso de la velocidad durante el mes de febrero. Jaguar con la tripulación Lammers -Wallace-Jones confirmó su poderío al imponerse entre los Sport, mientras que Derrike Cope sorprendió a los entendidos con su éxito en la competencia que abrió el certamen del NASCAR



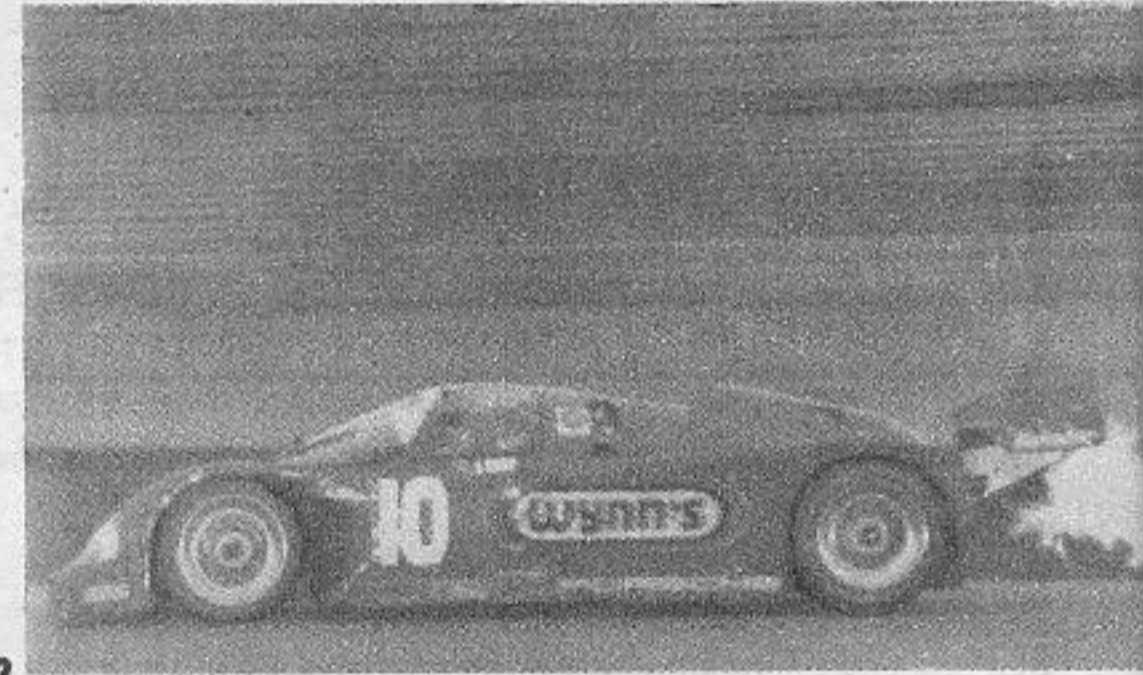
1

UN RUGIDO DE 24 HORAS

1. Se ponen en marcha las Veinticuatro Horas de Daytona y una nueva temporada del torneo IMSA. Tomó la punta el Porsche 962 de Leven-Van Der Merwe Wollek, que en clasificación habían obtenido el mejor tiempo. Detrás se asoman los dos Nissan oficiales, seguido del Porsche 962 de Pescarolo y otro Nissan, a cargo de Mauro Baldi. 2. Los Jaguar en acción, con el de John Nielsen delante, seguido del conducido por Jan Lammers. A la hora de la clasificación final las posiciones se invertirían al tener problemas con la temperatura del motor el primero de los vehículos ingleses. Como detalle, si la impresión lo permite. Podrá apreciarse la gran cantidad de golondrinas en vuelo. 3. Una llamarada se desprende de los escapes del Porsche 962 del estadounidense John Adams durante su marcha en Daytona. Finalmente llegó octavo en una tripulación que se completó con los hermanos Hotchkins. 4. La extenuante carrera culminó y llegó entonces el momento de los festejos. Y el tercero mayor es el que muestra la imagen, integrado por el holandés Jan Lammers, el británico Andy Wallace y el estadounidense Davy Jones, quienes trofeo en mano, celebran el segundo triunfo de Jaguar (el anterior fue en 1988) en esta clásica carrera norteamericana.



2

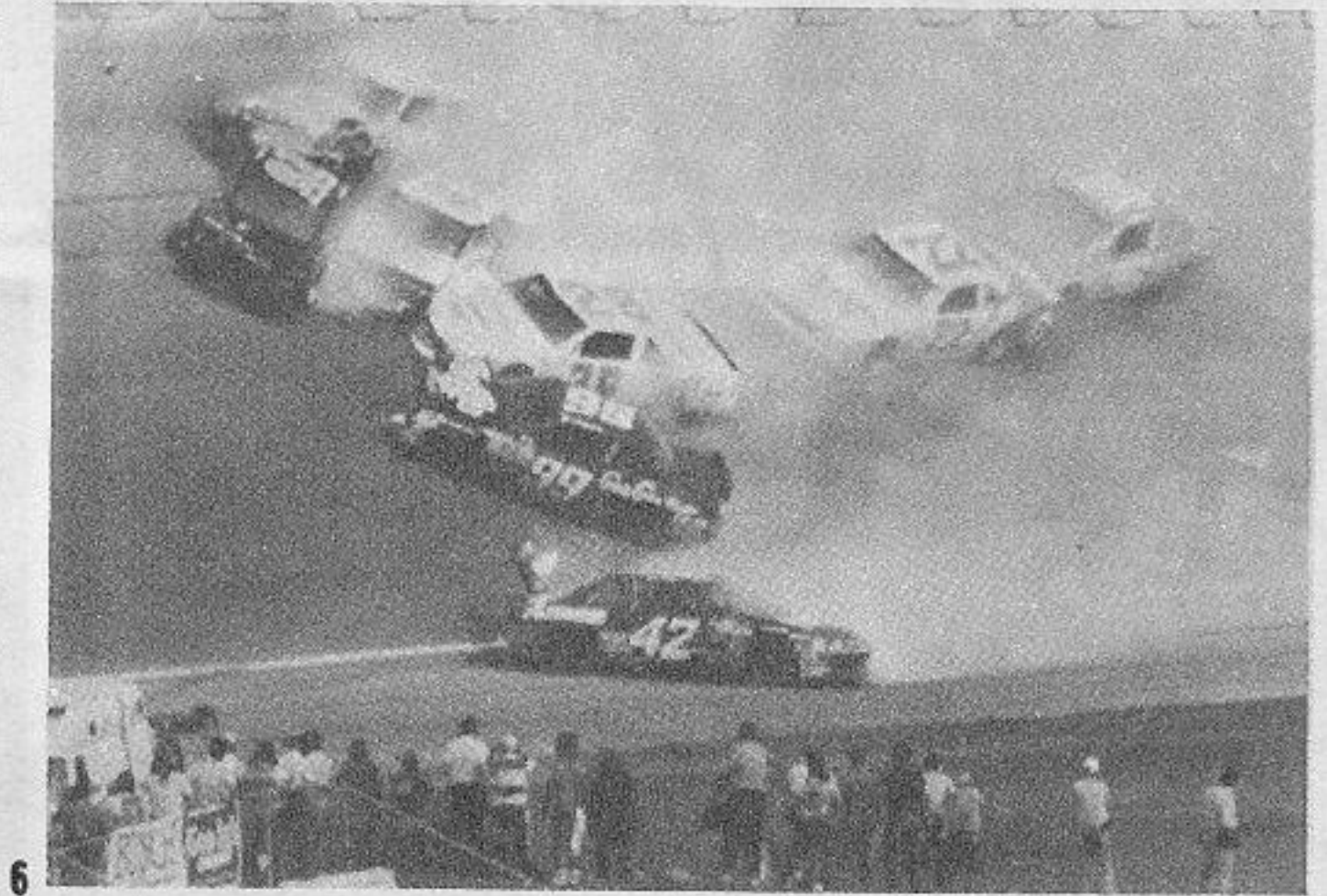


3



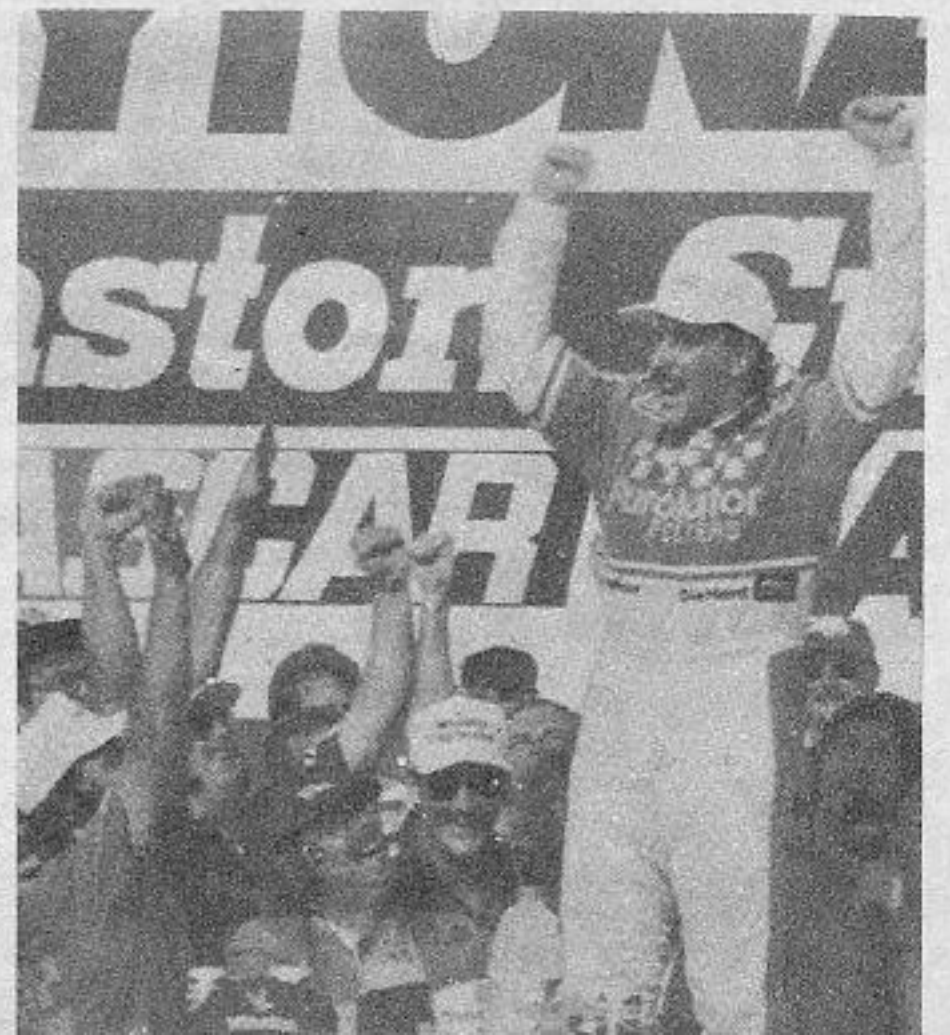
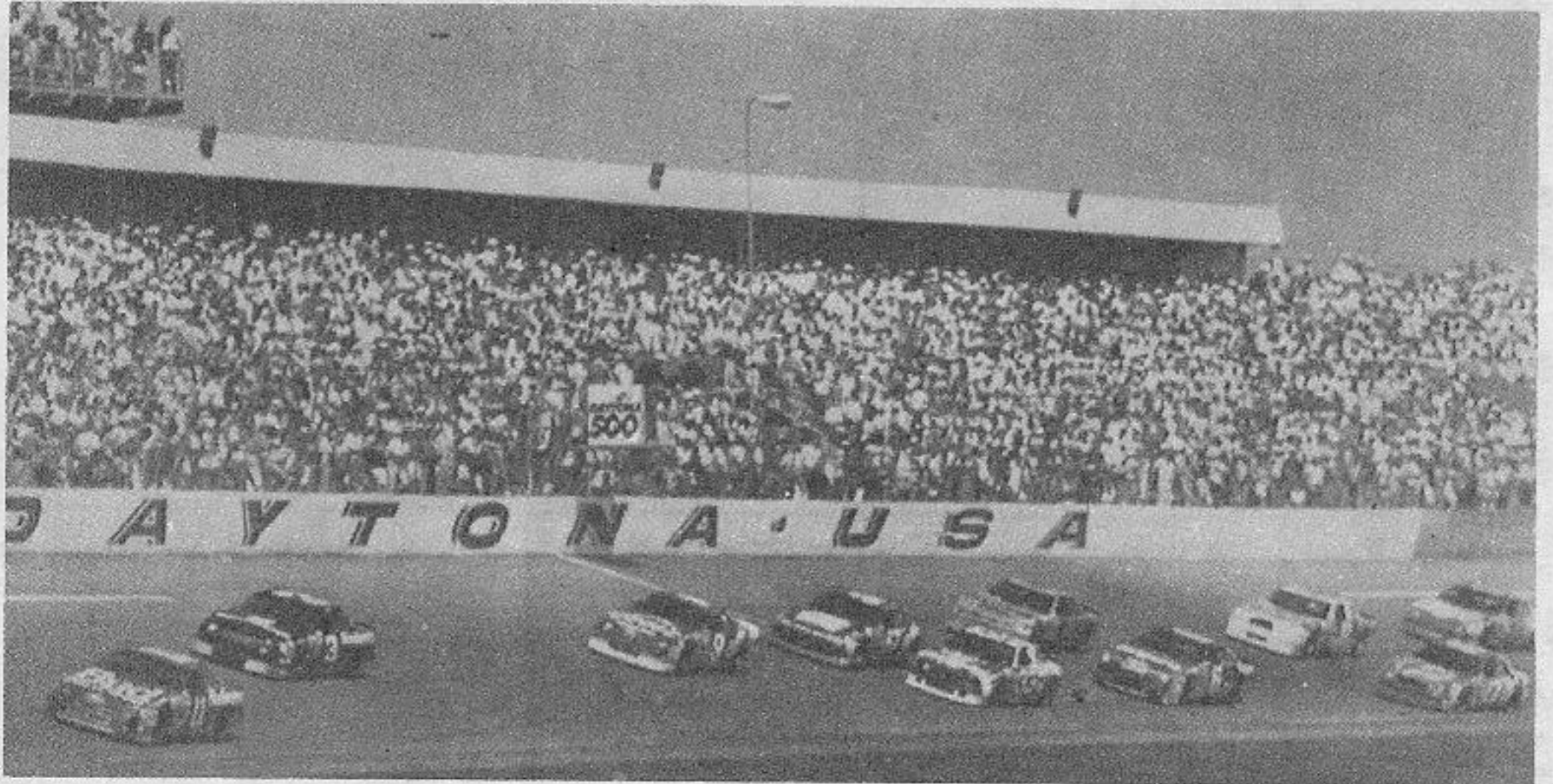
4

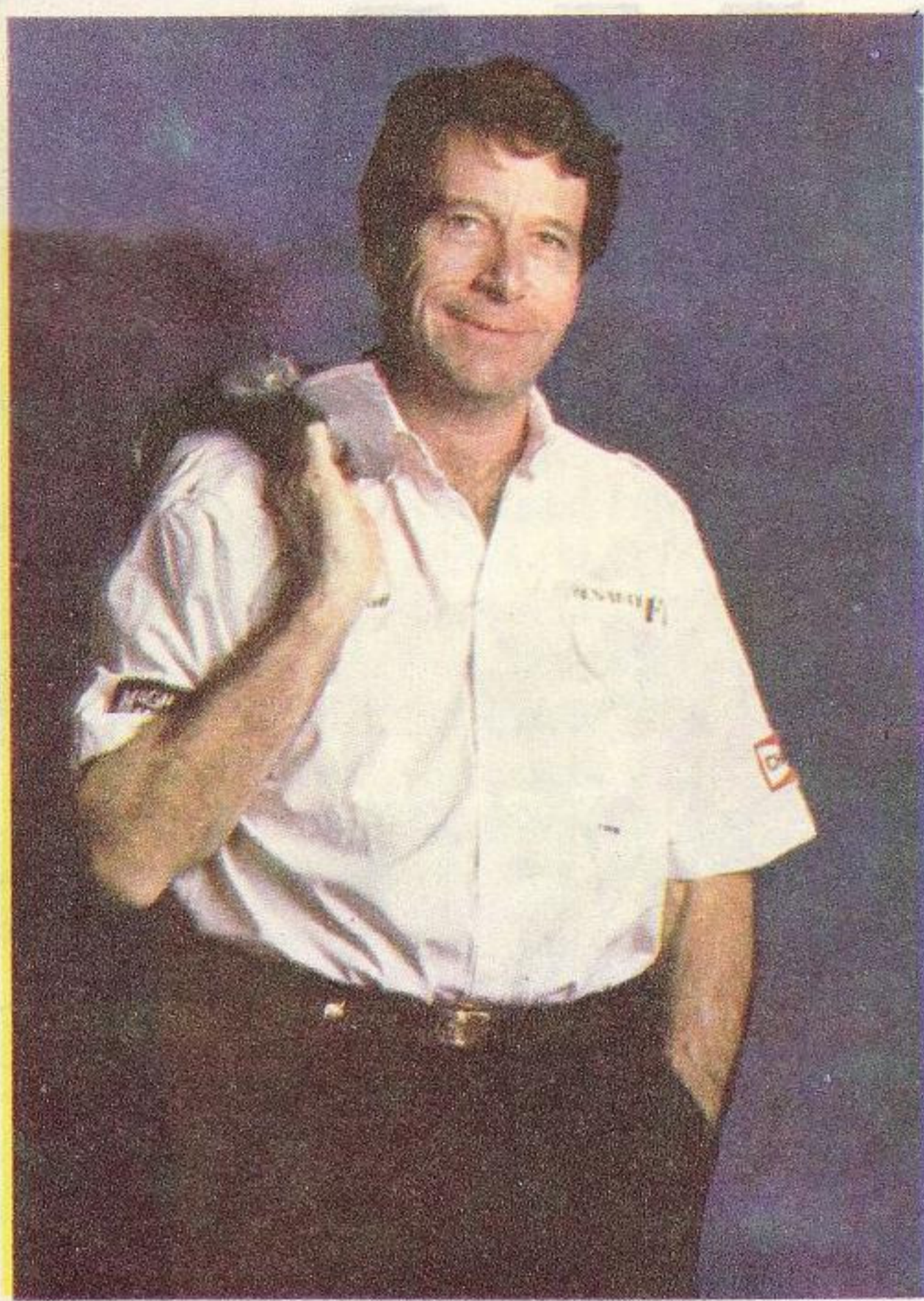
DAYTONA



500 MILLAS Y UNA SORPRESA

5. Esta primera imagen corresponde al "encuentro cercano" que los espectadores, fotógrafos y auxiliares ubicados en la curva número 4 de Daytona tuvieron ocasión de observar en la prueba de 300 Millas, disputada el viernes como clasificatoria para las 500 del domingo. En medio del "racimo" mecánico se encuentran el Buick número 28 de Hut Stricklin y el Oldsmobile 31 de Steve Grissom, causantes iniciales de la carambola. 6. Una vista posterior del mismo percance tomada segundos después que la anterior, muestra a los autos más esparcidos a lo largo de la pista. Como importante vale señalar que este accidente involucró a 23 autos, de los cuales 18 quedaron fuera de carrera, y que afortunadamente no hubo heridas para ninguno de los pilotos. 7. También este despiste ocurrió en la jornada del viernes, pero en la prueba de 200 Millas. Su protagonista fue Randy Craft, que de esta manera impactó contra los taludes de arena que circundan el circuito tras perder el control de su auto. Solo hubo un gran susto para el piloto y un auto bastante golpeado. 8. Geoff Bodine con su Ford arranca en punta en las 500 Millas seguido del Chevrolet de Dale Earnhardt y el resto del lote. 9. Derrike Cope festeja su triunfo en el Círculo de los Vencedores, junto a los integrantes de su equipo. Y es comprensible su alegría, porque este piloto natural del estado de Washington, no estaba entre los favoritos. Pero ganó las 500 y se llevó sus buenos miles de "verdes".





"NO HAY EL AUTO"



Bernard Dudot, Director Técnico de Renault Sport, analiza en perspectiva el primer año transcurrido desde el retorno del rombo a la F.1. Para él, además del título de Vicecampeón del Mundo, se dan otros motivos importantes de satisfacción: el V10 Renault progresó constantemente, y demostró ser de entrada "el más confiable de todos los motores de F.1".

—Cada vez que usted ha estado ausente, como en Canadá y en Australia, Renault ganó... En estas condiciones, ¿piensa frecuentar los circuitos en 1990?

—Si fuera suficiente con que yo esté ausente en los Grandes Premios para que Renault gane, me quedaría con mucho gusto en el taller, ya que para mí, sólo cuenta la victoria. Por supuesto, lamento no haber estado presente ni en Montreal ni en Adelaida. Pero había trabajo en el taller... Seguí estos dos Grands Prix por televisión. Pero no es lo mismo. En un circuito, aun cuando los especialistas en motores no pueden casi intervenir durante la carrera, está el ambiente... Y en un "stand", veo la carrera en dos dimensiones: sobre una pantalla de TV y sobre un monitor que transcribe la "radiografía" del motor. Es más angustiante que en mi oficina, ya que la telemetría ofrece una visión completa del funcionamiento interno del motor. Pero de todos modos estoy impaciente por

Foto mayor: Los Williams FW13B en Interlagos. En el medio el muletto, mientras que se observa a ambos pilotos en sus respectivos autos. Al fondo, Frank Williams en silla de ruedas, mientras que detrás del alerón de Patrese dialogan los técnicos de Renault (con camisas blancas). Foto superior izquierda: Nuestro entrevistado posa muy suelto. Sin dudas, es simpático.



RENAULT, EXPONE SU CLARA VISION DE LA FUNCION QUE LE COMPETE

QUE SACRIFICAR POR LA POTENCIA"



Canon Williams Renault

WILLIAMS RENAULT

5

Thierry Boutsen

WILLIAMS RENAULT

6

Riccardo Patrese

asistir personalmente a la próxima victoria del motor Renault...

—De un modo más serio, ¿qué balance puede establecer usted, como especialista en motores, del primer año de regreso de Renault a la F.1?

—Al comienzo del año 1989, no sabíamos en qué estaban nuestros competidores. Nuestras previsiones eran, por lo tanto, prudentes. Luego, corregimos progresivamente nuestros objetivos hacia la victoria. En Imola, nos dijimos que el tercer lugar detrás de McLaren y Ferrari no era inaccesible. Luego, nos dimos cuenta de que le podíamos ganar a Ferrari... Fue lo que hicimos. Vicecampeón del Mundo de Constructores, terceros en el Campeonato de Pilotos, nos ubicamos justo detrás de McLaren; para nuestro regreso a la F.1, no podíamos esperar más. Además de 32 largadas, sólo lamentamos cinco abandonos imputables al motor. En el capítulo de la confiabilidad, actuamos por lo menos tan bien como Honda, que era desde hacía tres años la referencia en la materia. Esto, para nosotros, es fundamental. Renault lucha para obtener mayor calidad. Renault Sport no podía dar otra imagen de Renault.

—¿Dónde sitúa usted el motor V10 Renault en la jerarquía de los motores de F.1?

—Segundo detrás de Honda. En resultados, aun cuando la diferencia se redujo durante la temporada, todavía no estamos al nivel de Honda. En cambio, somos ligeramente superiores al motor Ferrari.

—¿Qué diferencias hay entre el motor V10 Renault que debutó en Río '89 y el que cerró la temporada con una victoria en Adelaida?

—Progresamos constantemente, y es para mí, más allá de los balances en cifras, la mayor satisfacción de la temporada. De una carrera a otra, nuestros motores siempre fueron distintos. Para simplificar, cumplimos con cinco fases, a saber:

Evolución 1 - desde San Marino, segundo Grand Prix del año-, modificación de la posición de los inyectores en el conducto de admisión, y colocación de la alimentación del motor a fin de reducir nuestro consumo de nafta.

Evolución 2 - en el Grand Prix de Francia-, nueva definición del conducto de admisión y de la cámara de combustión, para ganar en resultados.

Evolución 3 - en Italia-, dos inyectores por cilindro y nueva evolución del conducto de admisión.

Evoluciones 4 y 5 - en Australia para el último Grand Prix del año-, nuevo árbol de levas y nuevas bielas que permiten

incrementar el régimen del motor, nueva cámara de combustión (tapa de cilindros y pistón) y nuevo conducto de admisión, a fin de ganar tanto en resultados como en consumo. Así, entre Río y Adelaida, ganamos 1.000 revoluciones por minuto. No le diré más. Los especialistas en motores somos gente discreta...

—¿Por qué tanta discreción? ¿Teme al espionaje industrial...?

—No iré hasta ahí. Pero estoy bien ubicado para saber que la competencia es muy activa, entre especialistas en motores en la F.1. Pisamos la misma tierra. Tenemos proveedores comunes: los mismos pistones que Ford y Ferrari, los mismos microprocesadores que Honda. Nuestra área de maniobra está por lo tanto reducida. En un pequeño campo de aplicación, no hacen falta muchas cosas para informar a un especialista. Leemos mucho los diarios. Miramos atentamente las fotos publicadas en la prensa. Entonces, forzosamente, tratamos de proveer la menor cantidad posible de informaciones técnicas a nuestros adversarios. Esto es lógico. En este aspecto, Honda marcó la tónica.

—¿Cuáles son los criterios que permiten juzgar la calidad de un motor de F.1?

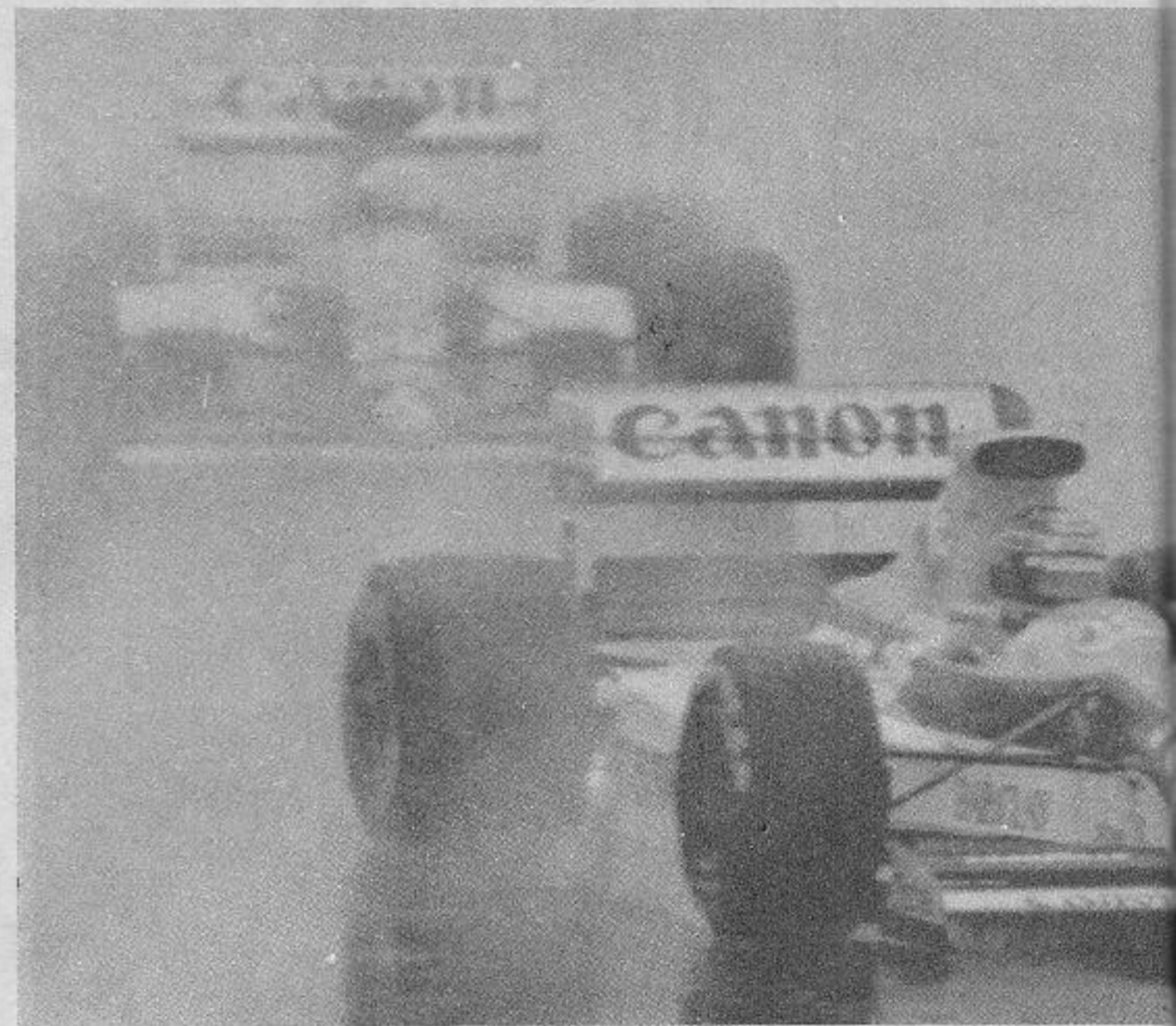
—Es un asunto por el cual tengo un gran interés. Lo repito seguido: la potencia máxima expresada por un motor es solamente un aspecto del problema. Para mí, el primer criterio sigue siendo la confiabilidad, ya que es imposible trabajar y progresar con un motor que no es confiable. Luego, antes de ir a los resultados, hay que tener en cuenta la arquitectura del motor y la manera en que participa en el vehículo: peso y volumen del motor determinan el reparto de las masas y la definición aerodinámica de un F.1. Luego, los resultados no se limitan al enunciado de una simple potencia máxima. Es olvidar el par, que corresponde a las facultades de aceleración. Significa también olvidar la flexibilidad, ya que un motor demasiado potente perturba el equilibrio del vehículo, perjudicando al mismo tiempo el confort de manejo del piloto. Un motor, es ciertamente un conjunto de parámetros interrelacionados.

—En función de esos criterios, ¿cuáles son los puntos en los que el motor Renault está adelantado con respecto a sus competidores y, a la inversa, los puntos sobre los cuales es más perfectible?

—En confiabilidad y en flexibilidad, creo que no tenemos nada que envidiarle a nuestros competidores. No es casualidad si Renault obtuvo en la temporada de 1989 dos victorias bajo



A la izquierda: Bernard Dudot, el D. T. de Renault Sport. Abajo: Los Williams FW13-Renault en Adelaida '89. Boutsen seguido por Patrese. El belga ganó y Patrese fue tercero. Página opuesta, Foto menor: Thierry Boutsen luego de ganar su primer Gran Premio, el año pasado en Canadá, con el Williams FW12-Renault. Riccardo Patrese completó esa jornada gloriosa con un segundo puesto. Foto mayor: El nuevo motor V10 que debutó en San Pablo. Se llama RS2 y, a pesar de que Honda descartará al diez cilindros, en Renault continúan con esa configuración. Este motor es más liviano, compacto y potente que su antecesor. Fue probado en el banco de pruebas de Viry-Chatillon y en las pistas de Paul Ricard, Kyalami y Estoril. Con Boutsen fue tercero en su debut en Interlagos.



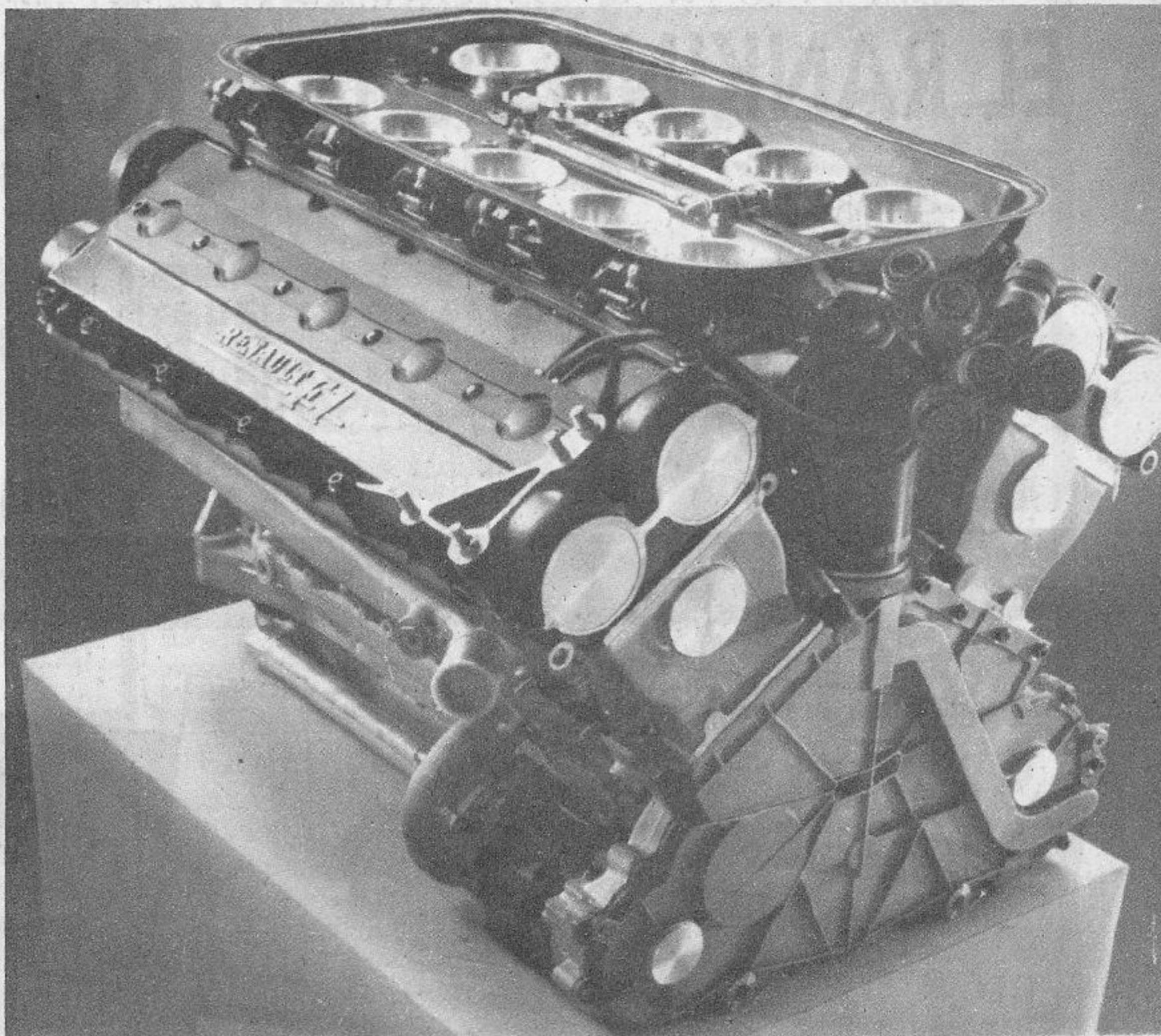
la lluvia: en condiciones de adherencia precaria, un motor dócil desequilibra menos el chasis que un motor más potente. En cambio, todavía tenemos que progresar con respecto a nuestros adversarios en potencia y en cupla. Pero nuestro motor es joven. Su potencial de desarrollo es, por lo tanto, más importante que el de sus competidores. No olvido el consumo: salir con 15 litros de nafta menos que nuestros adversarios le da una ventaja de aproximadamente 3 décimas de segundo por vuelta. ¡Es muchísimo!

—En torno de un F.1 hay dos ingenieros: un especialista en motores y otro en chasis. ¿Cuáles son los sacrificios que cada especialista debe concederle al otro?

—Si usted deja a un especialista en motores trabajar en su rincón, fabricará un motor potente, pero que será voluminoso, pesado y consumirá mucha

nafta. Por el contrario, un ingeniero de chasis librado a sí mismo, dibujará un vehículo de una línea aerodinámica incomparable, pero del tamaño de una caja de zapatos para poner el motor y radiadores grandes como estampillas para enfriarlo. Para mí, en última instancia, la decisión le pertenece al ingeniero de chasis ya que considero al motor como un accesorio del vehículo. Un especialista en motores ya no tiene derecho a concebir un motor que esté desligado del diseño del chasis. Pero un desacuerdo entre especialista en motores e ingeniero-chasis, lleva automáticamente a la escudería al fracaso. Con Patrick Head, mi homólogo en Williams, todo resultó muy bien. Es cierto que la separación de los poderes, a la vez geográfica y jerárquica, favorece el arbitraje. El está en Inglaterra y yo en Francia. Ninguno de nosotros es el superior

"NO HAY QUE SACRIFICAR EL AUTO POR LA POTENCIA"



del otro. Los dos pensamos en el éxito de la colaboración Williams-Renault. Estamos forzados a entendernos.

—Cuando usted diseñó el motor Renault F.1, optó por un V10 como Honda. Honda se orienta de ahora en más en el camino del motor V12. ¿Va usted también a orientarse hacia ese tipo de propulsor?

—Renault no actúa en función de Honda... Optamos por un motor V10 sin conocer previamente las intenciones de Honda. En el momento de la elección les pregunté a dos ingenieros amigos, Gerard Ducarouge y Jean Coquery, sobre qué tipo de motor les gustaría diseñar para un F.1. Luego de algunas consultas de esta cla-

se, creamos un motor V10 con ángulo cerrado. No tenemos la intención de cambiar la arquitectura de este motor antes de haber comprobado que nuestro V10 alcanzó sus límites. Está lejos de eso. Y cambiar la arquitectura no significa forzosamente agregar dos cilindros. Un motor V12, fraccionando la cilindrada, permite regímenes mo-

tores más elevados, por lo tanto una mayor potencia. sin embargo, un motor V12 es más voluminoso que un motor V10, más pesado y consume más nafta. No hay que sacrificar todo por la potencia.

CORSA

Año XXII N° 1240
Del 11 al 17 de 1990
Avda. Belgrano 1580 - 4° p. (C.P. 1093) Cap. Fed.
Teléx: 22620 RYELAAR - 38-2136 - 37-8003

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué

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

Secretaría de Redacción: Oscar Alberto Izzo

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

Secretaría: María Delia Cedrés de Mange

Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo O. García Lobeles y Anselmo P. Chiappe

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

Servicios Editoriales

Fotografía: Armando Piro (Jefe), Erico Carra (Coordinador), A. Calascione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Carlón, P. M. Alpañaraz y Carlos Campos (Fotografías Especiales)

Servicios Exteriores: Maritú Olguin (Jefa)
Archivo: Francisco Forcinetti (Jefe)



editorial abril s.a.

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

Departamento Comercial: Hector S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial); Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico); Rubén Corcetti (Jefe de Medios)

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


Área Industrial
Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 763-5543

Parabrisas

P R E S E N T A

EL RANKING DE LOS ROAD-TEST

LOS 19 "TOPS"

Es una publicación de  editorial abril



Las evaluaciones emprendidas por Parabrisas, divididas en cuatro clases, en una recopilación para no perderse.

En este número:

CONSAGRACION DE "EL AUTO DEL '89"

Resultado final de la compulsa realizada entre nuestros lectores y los votos de destacados especialistas del medio.

Además:

DESDE EUROPA: El nuevo Mercedes-Benz 190/Evolución II, el Lamborghini Diablo, el Opel-Lotus Omega (Doble turbo) y los nuevos modelos 90/91.

CATALOGO EXTRA: Todos los autos del mundo (Última entrega).

Parabrisas

La revista integral del automóvil

<http://lasrevistasdeemauro.wordpress.com>

HACEMOS
EL ESCARABAJO
MAS
DIVERTIDO!



Volkswagen CAR'S

TALLER INTEGRAL 

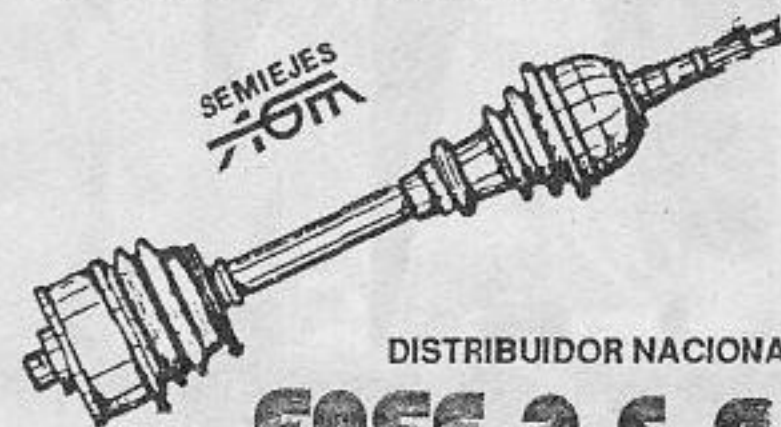
ELECTRICIDAD E INSTRUMENTAL • REPUESTOS
CHAPA Y PINTURA TAPICERIA

BRANDSEN 2129 TEL: 621-0381
ITUZAINGO NORTE

FASSETRA
PALIERS

Humboldt 23 - (1414) Capital
Tel.: 854-0355

SEMIEJES NUEVOS
RENAULT CITROËN



DISTRIBUIDOR NACIONAL

FASE 2 S.A.

Humboldt 23 - (1414) Capital
Tel.: 854-0355

• **RUEDAS DE ALEACION**

La más amplia variedad en modelos exclusivos.

• **RUEDAS ORIGINALES DE CHAPA Y ALEACION**

Para autos, camiones y agrícolas.

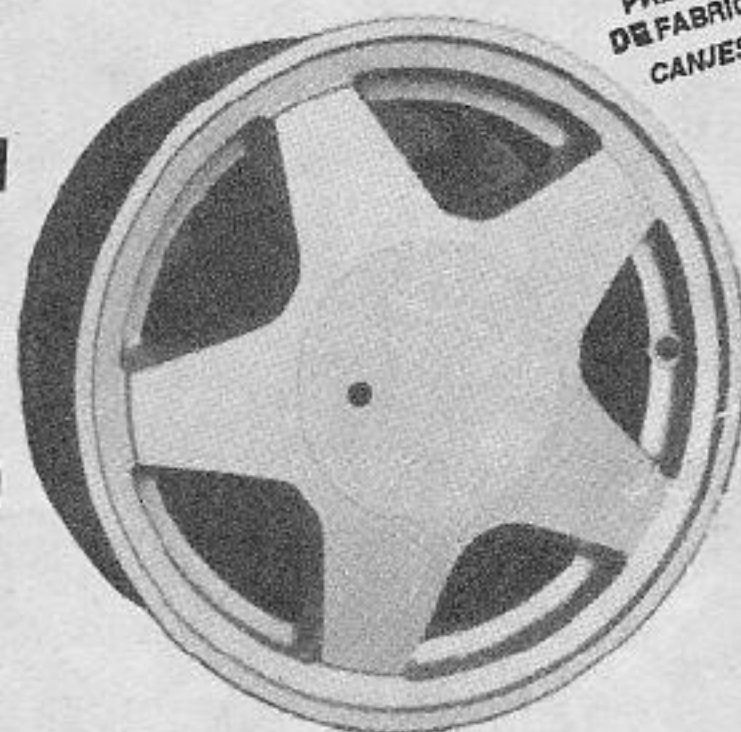
JAULAS, DEFENSAS, BARANDAS,
SPOILERS, FAROS, TRAILERS, ETC.
CUBIERTAS ESPECIALES.

CALIDAD



RUEDAS DEPORTIVAS S.A.

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



PRECIOS DE FABRICA
CANJES



REPUESTOS
ACCESORIOS
PARA AUTOS
IMPORTADOS

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

Jorge y Daniel Carbone S.A.

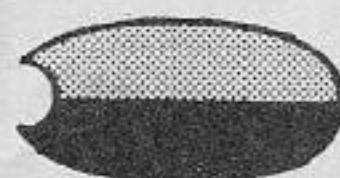
AMPLIO STOCK
LINEA 300 - 500 - 600 - 700
REPOSICION PERMANENTE

**EL VEHICULO INFORMAL PARA ARMAR
SEGUN SU IMAGINACION**

MAMBO



- Carrocería monocasco: de una sola pieza con color incorporado.
- Adaptable a mecánicas: CITROEN-IES - R-6 ó R-4
- Convertible: - Targa - Capota Techo duro - con o sin puertas.
- Rueda de auxilio oculta bajo carrocería.
- Gran variedad de accesorios opcionales.



DICKY

S.A.C.I.F.I.C.A.

fabricante de los famosos **BURRO-BUGGY**

AV. A. JONTE 6125/39 - CAPITAL - Tel.: 641-6073 / 642-0947
ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES

REPUESTOS

MACH 1

LINEA COMPLETA
RASTROJERO INDENOR

MOTORES
BORWARD TURBO COMPRIMIDOS
VENTA - COLOCACION
Y REPUESTOS

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

ENVIOS AL
INTERIOR

rally europeo

EN EL 26^º RALLY DE CATALUNYA QUEDO EVIDENCIADA LA VOLU

LANCIA, EN OTR

No sólo en el mundial..., sino también en el europeo, Lancia domina las acciones, destacándose nítidamente de sus competidores.

Victoria para el italiano Darío Cerrato



El Lancia Delta del ganador Darío Cerrato. El auto del Top Run tiene ahora los colores de Fina (blanco, rojo y azul), dejando los habituales de Totip (blanco, verde y rojo), que pasó a ser un auspiciante secundario.

...NTAD ESPAÑOLA DE POSEER UNA FECHA MUNDIAL.

O NIVEL



Foto superior: hermoso marco para el BMW, el que en manos de Josep Bassas cumplió una destacada actuación al principio, en los tramos de asfalto. Foto intermedia: los dos pilotos de Top Run. De frente, el italiano Dario Cerrato junto a Robert Droogmans, de perfil. Foto inf.: el Toyota del belga Snijers en un auxilio.

El Campeonato Europeo de Rally ha comenzado. Su primera competencia, el Rally de Catalunya-Costa Brava se corrió en un entorno de mucho entusiasmo y numerosos golpes de escena. El italiano Dario Cerrato -el campeón de la especialidad en su país- fue finalmente el ganador con un auto que ha sumado un éxito más a su frondoso historial: un Lancia Delta Integrale de 16 válvulas del Jolly Club.

Además del interesante rally que pudo verse, deben anotarse por sobretodo las intenciones de España de obtener una fecha para el Campeonato Mundial de Rally, lo que sería la coronación del esfuerzo organizativo de los españoles con la lógica consecuencia de tener una prueba válida por el mundial de la especialidad automo-

Texto y fotos: Martín Holmer



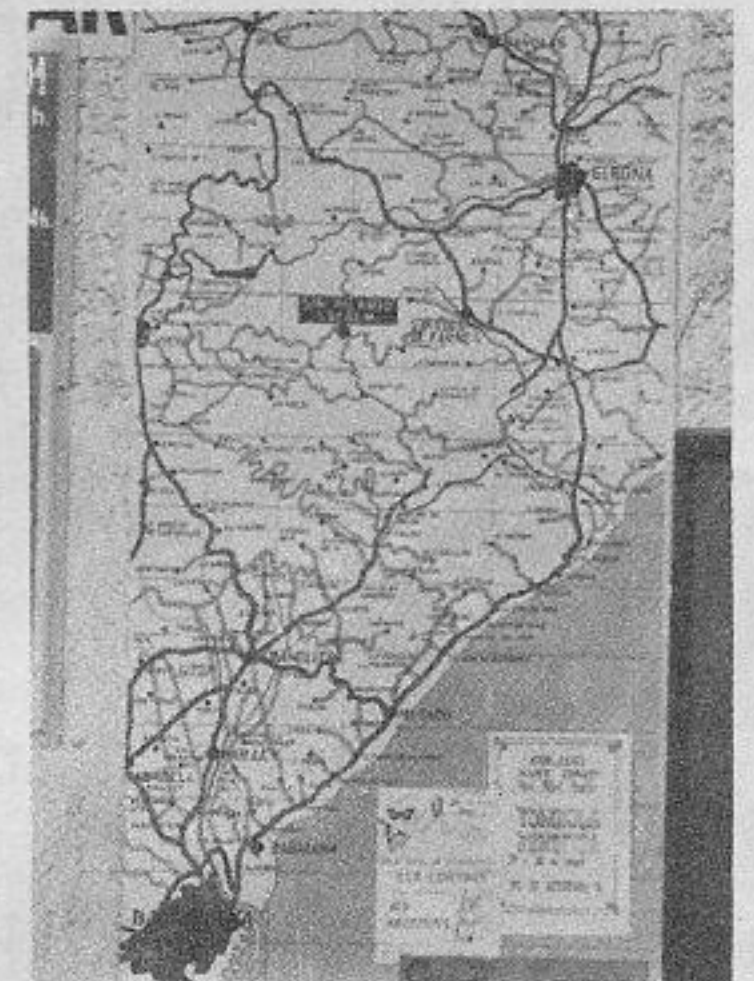
vilística más desarrollada y popular de la península ibérica.

Daño Cerrato tomó por asalto el liderazgo del Campeonato Europeo de Rally por medio de su triunfo en el **Rally de Catalunya** a pesar de tener que parar en un tramo especial para cambiar un neumático pinchado. Este inconveniente en el segundo día lo llevó hasta el octavo lugar pero de todos modos él reconquistó el liderazgo a cinco primes del final. Su Lancia semioficial de 16 válvulas perteneciente al Jolly Club fue conducido visiblemente más rápido que su similar oficial del actual campeón europeo **Yves Loubet**, quien heredó el liderazgo cuando Cerrato se retrasó y a su vez cayó al segundo lugar cuando a él también se le pinchó un neumático. Los Lancia ocuparon los cuatro primeros lugares; hubo una actuación prometedora del campeón español **Josep Bassas** en los tramos iniciales con piso de asfalto. El fue el único piloto no-Lancia en registrar algunos de los tiempos más veloces, pero su BMW de tracción trasera no era adecuado para los tramos de ripio que vinieron después; finalmente tuvo una salida del camino permitiendo, de esa manera, que el mejor auto de tracción simple pasara a ser el Ford Sierra Cosworth de **Bardolet**.

La edición 1990 de este rally resultó ser el reclamo sin humildad de una fecha para España para ingresar en el Campeonato Mundial de Rally. Ellos mostraron el mismo tipo de cometido que hemos visto dos años atrás en Australia. Con el conflicto que se está desarrollando entre los fabricantes de autos europeos y japoneses, el Campeonato Europeo de Rally está atrayendo un mayor número de equipos este año, confirmado notablemente con los Lancia Delta del Jolly Club patrocinados por Fina. En esta ocasión fueron completados por el auto oficial de Loubet, el que, tal como el mismo rally, fue auspiciado por Martini. El nuevo compañero de equipo de Cerrato es el belga **Robert Droogmans**, manejando por primera vez un Lancia que utiliza gomas Michelin. El director del Jolly Club, **Claudio Bortoletto**, le dio instrucciones para que el ex piloto de Ford cuidase el auto y finalice con un buen margen de seguridad a toda costa.

La más seria amenaza para los Lancia en el campeonato resulta ser **Patrick Snijers**. Su Toyota oficial pintado con los colores de Bastos fue la única amenaza cierta de Japón para con los autos europeos: si el campeonato de mundo se está moviendo inexorablemente hacia el oriente, el campeonato de Europa es definitivamente sólo de los constructores europeos. Snijers estaba nervioso. **"Ha pasado bastante tiempo desde Condroz, mi última carrera. Los primeros tramos especiales de noche no serán buenos para mí"**. Loubet no se sentía mucho más confiado: **"Estuve fuera de actividad por cuatro meses"**, dijo, envidiando cada uno de ellos al italiano Cerrato quien venía directamente de una buena carrera en Montecarlo.

Los primeros especiales corroboraron estos miedos. Cerrato dejó la rampa de largada con una sonrisa de oreja a oreja, dándole a su navegante **Cerri** un apretón de manos de buena suerte mientras salían rumbo al comienzo del primer prime. Empujó firmemente hacia adelante mientras que los otros se esforzaban. Loubet rompió



un brazo de dirección, **John Bosch** tuvo un desbande de neumático y golpeó una piedra, el finlandés **Tommi Makinen**, en su primer rally en asfalto, se retrasó por la pérdida de una cañería del turbo y luego a Loubet se le fue a fondo el pedal de freno. Mientras Cerrato hacía tiempos records en los tramos de clasificación, a pesar de la supuesta reducción de potencia por las nuevas restricciones para el turbo.

Tan pronto como **Lancia** escuchó que la apelación de **Toyota** fue rechazada, empezó a apilar rivales nuevamente. Presentaron sus autos a tiempo para la verificación, pero no trajeron turbocompresores de repuesto para su sellado. Los representantes de los demás equipos "pararon las antenas" para ver que es lo que estaba ocurriendo. Pudieron ver las contorsiones de los oficiales cuando sellaban solamente los turbos que equipaban a los autos. ¿Pero no había ningún turbo de repuesto? ¡Oh! Estaban sellados y chequeados el día anterior. Nadie más los vio haciéndolo. Los integrantes del equipo Lancia se estaban beneficiando con la confianza de sus directores, aun si esperaban ser presionados duramente por el BMW de Bassas. Pero a medida que la primera jornada del rally progresaba, quizás la sorpresa más grande era la forma en que Snijers gradualmente se acercaba a la punta.

El segundo día también fue de tramos sobre asfalto. Snijers se encontró sorpresi-

vamente en franco progreso, haciendo los mejores tiempos en cuatro primes antes de parar de repente en un tramo especial. **"La presión de combustible falló"**, explicó, **"por lo que debimos parar. Luego pusimos el motor en marcha de nuevo y estaba bien..."**. Pero los Lancia estaban nuevamente en el punto focal. Loubet arribó al punto de auxilio de St. Hilari después del tramo especial de Collsaplana -el más largo de este rally-, emanando profusamente humo y corriendo hacia el auxilio del Jolly Club. Había superado a Cerrato, quien estaba parado durante ese tramo, cambiando una rueda. El italiano perdió 3m40s y cayó al octavo puesto, pero Droogmans estaba hábilmente en el tercer puesto. Pero las esperanzas de Bortoletto cambiaron a ira cuando el belga arruinó su auto en el siguiente prime. Zigzagueó en el camino golpeando un ángulo del auto tan mal que todo el resto del chasis quedó doblado por el resto del rally. Patecía que iba a ser el segundo éxito de Loubet en dos años, pero Cerrato tenía otras ideas.

La mística de Lancia continuaba. No solamente con sus cuatro autos de tracción en las cuatro ruedas siendo los más veloces aun también en el asfalto que los autos de tracción en dos ruedas excepto Bassas, aunque el final vino en otra dirección. Los comisarios del rally llegaron a la villa de montaña de St. Hilari con la intención de pesar los autos y sus hallazgos resultaron



sorprendentes. El Toyota de Snijers pesaba 1.107 kilos, apenas 7 kilos sobre el mínimo de 1.100; el Ford de Bardolet tenía 1.102, (apenas dos por encima); Bassas con 958 estaba con 18 sobre el mínimo de su clase, y los Lancias de Loubet y Cerrato tenían 1.040 y 1.050 respectivamente, algo así como 60 y 50 kilos por debajo del límite legal. En contraste, el supuestamente idéntico auto de Droogmans pesaba 1.109. Esto era uno de los escándalos más calientes o algún error irónico. Los organizadores evitaron divulgar estas cifras oficialmente, pero cuando los competidores estaban anotando los números a medida que se producían, no había como contener la ansiedad creada, si es que esta era la verdad.

Al final del día Loubet estaba liderando por 1m37s sobre Bassas y a 2m10s de Tabaton en su Lancia de 8 válvulas. Cerrato había caído al cuarto puesto, 3m07s detrás del líder. Quedaban aún 12 especiales por correrse, todos en los inusuales, arenosos y angostos caminos de ripio que suele haber en la región catalana. Bassas comenzó entonces a sufrir el inevitable deslizamiento de la cola y casi inmediatamente se encontró que tenía una tracción muy pobre. Bardolet con el Ford estaba sintiendo que podía tener una buena chance de alcanzar al BMW y ganar el crédito de ser el mejor auto de tracción en dos ruedas, aun a pesar que ambos podrían presumiblemente

Páginas opuesta. Foto superior: Estado en que quedó el Lancia de Tommi Makinen y Seppo Harjanne. Los finlandeses dialogan antes de subir el auto al trailer...Foto inf. izq.: Hermosos ojos españoles. Además, se puede observar el heterodoxo sistema de intercomunicación. Foto inf. der.: el mapa con las rutas del rally. En esta página, en color: Hermosa postal del Ford Sierra Cosworth RS en la avenida costanera de Lloret del mar, conducido por los españoles José María Bardolet y José María Ferrer. Con su quinto puesto fueron los mejores locales clasificados, además de haber sido los mejores no-Lancia y también los más veloces entre los autos de tracción simple.

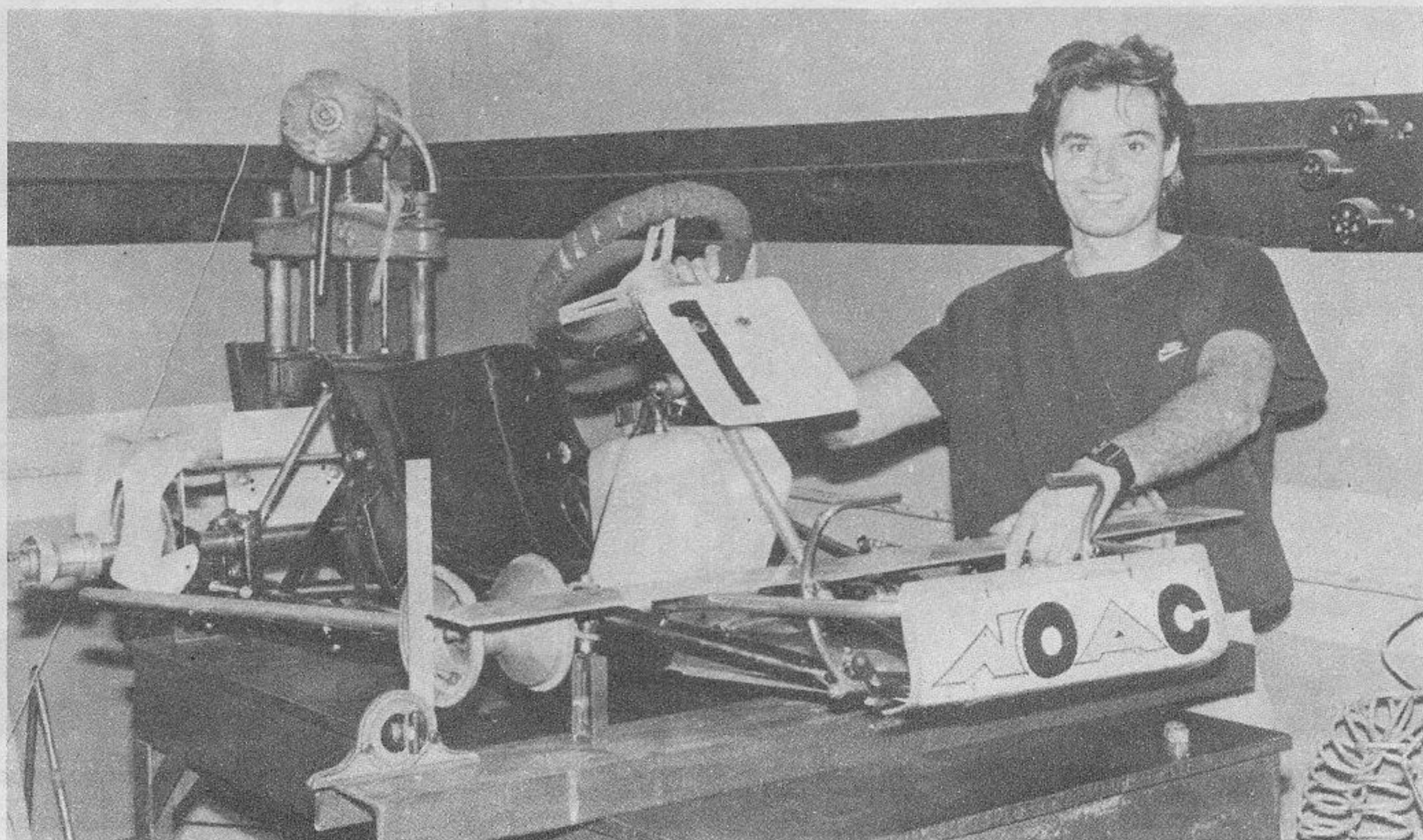
CLASIFICACION

26º Rally Catalunya-Costa Brava 15-17 de febrero de 1990 - Campeonato Europeo de Rally - Coeficiente 20
1º Darío Cerrato-Giuseppe Cerri, Lancia Delta Integrale 16v (Gr. A), 5h55m47s; 2º Yves Loubet-Jean Paul Chiaroni, Lancia Delta Integrale 16v (Gr. A), 5h57m38s; 3º Fabrizio Tabalon-Luciano Tedeschini, Lancia Delta Integrale 8v (Gr. A), 6h02m57s; 4º Robert Droogmans-Ronnie Joosten, Lancia Delta Integrale 16v (Gr. A), 5º José María Bardolet-José María Ferrer, Ford Sierra Cosworth (Gr. A), 6h09m55s; 6º Enric Xargay-Jaume Ferrer, Renault 5 GT Turbo (Gr. A), 6h29m54s; 7º José Alsina-Joaquín Alsina, Renault 5 GT Turbo (Gr. A), 6h31m07s; 8º John Bosch-Kevin Gormley, BMW13 (Gr. A), 6h33m05s; 9º José María Ponce-Gaspar León, BMW 325iX (Gr. N), 6h37m22s; 10º José Pinón-Oriol Vinals, Opel Corsa GSi (Gr. A), 6h39m28s; ... 16º Mercedes Rueda-Berta Ariz Navarreta, Renault 5 GT Turbo (Gr. N), 6h50m02s (Ganadoras Clase Damas) Largaron 80 auto's, llegaron 29. 4 pilotos prioridad "A".

te ser superados por otros Lancia de tracción integral.

Tabaton dio cuenta de Bassas en el primer tramo especial, Cerrato lo alcanzó en el segundo, pero después Tabaton tuvo asimismo una pinchadura y se retrasó. Entoces Serviá quedaba en el tercer puesto pero sufrió un problema con la junta de tapa de cilindros y trató, en vano, de cuidar el auto para poder llegar. Cerrato subió otra vez al segundo puesto. En tres primes había descontado un minuto de diferencia con el puntero. En el descanso del mediodía estaba 1m31s detrás, con seis tramos clasificatorios por correrse. ¿Podrían los jefes de Lancia, o aun la gente de publicidad de Martini, parar su amenaza contra Loubet? Cerrato llegó a la punta antes de que ellos pudieran terminar de entender si podrían lograrlo. Loubet al tomar una curva se encontró con un auto "cero" -un auto guía- en el camino y por evitar chocarlo golpeó una roca, pinchando un neumático. Quien punteó por mucho tiempo el Grupo N, Jesús Puras, también desapareció con su Lancia sufriendo una rotura de diferencial; más tarde Bassas abandonaba al tener una salida de ruta, cayendo al sexto lugar. Droogmans se recuperó subiendo al cuarto puesto, pensando si su momento de indiscreción unido al destacable manejo de su compañero de equipo podrían ser fácilmente olvidados. El tiempo lo dirá.

NO TODO ES CU



Desde 1977 es protagonista de las competencias de kart de nuestro país. Como piloto y también como preparador. Miguel Acuña, (29 años) acumuló dos campeonatos argentinos y tres subcampeonatos. A nivel metropolitano también obtuvo dos campeonatos y dos subcampeonatos. Desde 1979 comenzó a "meter mano" en sus motores y en 1981 ya preparaba las plantas impulsoras de otros pilotos acrecentando sus pergaminos con la obtención de varios campeonatos también a nivel zonal. Desde hace varios años, su equipo, NOAC Competición, se dedicó a atender en forma integral a participantes en las diferentes categorías del ámbito metropolitano y nacional, logrando 19 campeonatos. Un total de 24 jóvenes pilotos fueron prácticamente alumnos de Acuña y el 80% de los mismos lograron coronarse campeones. Desde Mario Nossotti, el primero en lograr un torneo, pasando por Martín Freedman, Carlos Apestegui, Juan Manuel Scarfoni, Mariano Caliri, Martín Lara, Roberto Faist, Gabriel Acuña, Roberto Faist, los hermanos Literas y algunos más.

Otros, que si bien no integraban el equipo, también recibieron apoyo fueron Ezequiel Sgrablich y Diego Rodríguez Olivera, quienes lograron destacarse en sus categorías.

Teniendo tanto trabajo como preparador, su actividad como piloto se limitaba sólo a las carreras importantes. Justamente la última en la que participó fue el certamen Sudamericano disputado en Misiones en marzo de 1988, y recién volvió a competir en diciembre de 1989 en el campeonato argentino llevado a cabo en el kartódromo de Ciudad Evita, en donde en una sola jornada se definía el certamen más importante del año, de la categoría Fórmula Internacional Seniors.

"Luego del largo paréntesis en mi actividad como piloto -comienza diciéndonos Miguel- decidí volver a participar en una carrera. El Argentino a definirse en una fecha era una buena oportunidad para hacerlo, aunque también debo reconocer que hubo tres factores que debí considerar. El primero tiene que ver con el actual desarrollo alcanzado en los motores de karting. Podría decirse que en diez años el ru-

bro motores ha llegado a su límite en potencia y resistencia de materiales. Todos ellos, de origen italiano, lograron su 'techo' hasta que irrumpieron los austriacos con el Rotax, que dio por tierra con la antigua tecnología, presentando motores más resistentes y con un 20% más de potencia que los italianos. Si bien yo había probado esos motores no había tenido oportunidad de exigirlos en carrera, por lo tanto esta era una buena oportunidad. El segundo punto, y más importante, fue ratificar la importancia de contar con un preparador físico en el equipo, que en definitiva fue la base para lograr el campeonato. Y por último, quería que los chicos de mi equipo me vieran correr, aunque si las cosas me salían mal, tal vez mis 'alumnos' podrían llegar a mirarme un tanto perplejos..."

"La carrera se disputó en un solo día con tres finales, agrupó pilotos de todo el país y las pruebas de clasificación fueron muy reñidas. Si bien había logrado la 'pole', detrás mío estaban Luis Arbotta, Javier Escalante y Roberto Faist y todos ellos se amontonaban en una décima. La

primera final la corrí con un sentido conservador ya que quería saber en qué nivel se encontraban mis rivales. Llegué tercero aunque con problemas en el carburador. En la segunda final ya conocía el potencial de mis rivales y tomé la punta de entrada, logrando hacer buena diferencia con el resto, pero culminé con problemas en los frenos. Cambié las pastillas para la última final pero no surtió efecto y corrí todo el tiempo sin frenos. Tuve que concentrarme al máximo para no cometer errores y allí, sin duda alguna, el estado físico jugó un papel preponderante. Ello me permitió lograr el certamen pese a no contar con un kart como para aplastar a los demás. Puedo decir que el triunfo se debió más a la buena preparación física, que me sirvió para soportar el ritmo durante las tres finales de 30 vueltas cada una. También es justo reconocer el apoyo brindado por Alberto Coronas quien me facilitó el kart completo. Carlos Apestegui me prestó un motor, y también debo agradecer a Vicente Edeira que junto a Coronas fueron mis asistentes directos en pista. Todos ellos como mi pa-

GESTION DE HP



1. Miguel Acuña luciendo el "1" ganado en el certamen argentino de 1989. 2. Largada de una de las tres finales del argentino en el kartódromo de Ciudad Evita con Acuña al frente, seguido por Faist, Panagopulo, Manozzo, Arbotto y el resto. 3. Junto a Carlos Cánepa, su colaborador directo en la preparación de motores. 4. El equipo NOAC en pleno posando luego de la obtención del título.

2



3



4

dre, mi hermanos y mis mecánicos, Eduardo Ocana, Pablo Pereyra, Roberto Faist y su padre, fueron piezas fundamentales para la obtención del campeonato".

EL PORQUE DE UN TRIUNFO

La preparación física es necesaria para afrontar cualquier exigencia deportiva. El automovilismo no es la excepción. Y en las carreras de kart, las exigencias no son para menospreciarlas. El propio Miguel nos lo explica: "Estas carreras no dan respiro y en un lapso de 20 minutos te exigen física y mentalmente como en un G. P. de F.1. En Europa aseguran que esta comparación es absolutamente válida. Tomemos en cuenta que el trazado de un kartódromo normal tiene entre siete y diez curvas y que las competencias son generalmente a 30 ó 35 vueltas. Ello da una idea de la cantidad de veces que hay que doblar, frenar y acelerar. No menos de 350 veces cada una de esas acciones. Además, se puede deducir que el tiempo de vuelta es muy corto y que co-

mo máximo se puede estar, a lo sumo tan solo seis segundos circulando en línea recta. El resto del tiempo se pasa entre una curva y otra. Cabe acotar también que un kart no posee amortiguadores, por lo tanto todas las vibraciones y los 25 HP a 18.000 rpm del motor, los soporta el piloto. Por lo tanto un conductor sin una buena preparación física corre con desventaja en un Campeonato Argentino de tres finales como el que me tocó correr".

"La primera vez que realicé un entrenamiento intenso para correr en kart fue en 1985, cuando peleaba por el campeonato nacional con Claudio Manozzo, quien se encontraba en su mejor momento. Estábamos parejos en motores y manejo y busqué desequilibrarlo por ese lado. Finalmente lo logré y salí campeón. Para el Argentino del '89 volví a entrenarme con todo junto a mi equipo y el preparador físico Alejandro Torres. Este estudió el ritmo cardíaco de cada uno de nosotros durante los entrenamientos y las carreras. Los mismos variaban entre 160 y 190 pulsaciones por minu-

to, siendo los momentos más 'estresantes' los correspondientes a las largadas. En base a ese informe preparó una serie de ejercicios divididos en tres partes. La primera, denominada 'aeróbica' donde tratábamos de lograr un mejor aprovechamiento del aire, mediante una serie de ejercicios. La segunda, destinada a trabajar en los músculos que el kart solicita, como por ejemplo brazos, espalda, pecho y abdomen; no para endurecerlos o darles más volumen sino para hacerlos más resistentes. La tercera parte era denominada 'reacción'. En la misma, luego de realizar los ejercicios de los dos primeros puntos, exigíamos a nuestros físicos ya cansados, toda la rapidez y precisión posibles en movimientos en donde debíamos realizar 'piques' en tramos muy cortos. En un principio la precisión en los ejercicios de reacción no era la esperada, pero en base a un trabajo muy duro, cuatro veces por semana, fuimos alcanzando los objetivos. En definitiva tratábamos de reproducir las exigencias de una carrera, a la vez que buscábamos man-

tener los niveles de concentración y precisión en los ejercicios. En una carrera es importantísimo mantener un ritmo constante de principio a fin. Un piloto sin buena preparación física no puede lograrlo y rinde un 30% menos".

El trabajo dio sus frutos y los pilotos de NOAC aprovecharon muy bien el entrenamiento. Miguel logró el campeonato, Faist obtuvo el subcampeonato. Alejandro Litéras se coronó en 125 cm³ y Marcelo Cesano logró el tercer lugar en ese certamen. Para esta temporada, Acuña quiere repetir el entrenamiento con el profesor Torres "pero ahora me gustaría que se integraran más pilotos, sean o no del equipo NOAC, sean o no pilotos de karting. Nuestros entrenamientos estarán abiertos para todos y me gustaría mucho que fueran aprovechados". Los que están interesados no tienen más que tomar contacto con Miguel Acuña a fin de que todos puedan aprovechar las valiosas experiencias de quienes cimentaron una campaña basándose en algo más que los caballos de fuerza



corsa a fondo

TURISMO COMPETICION, FORMULA DOS Y FORMULA RENAULT

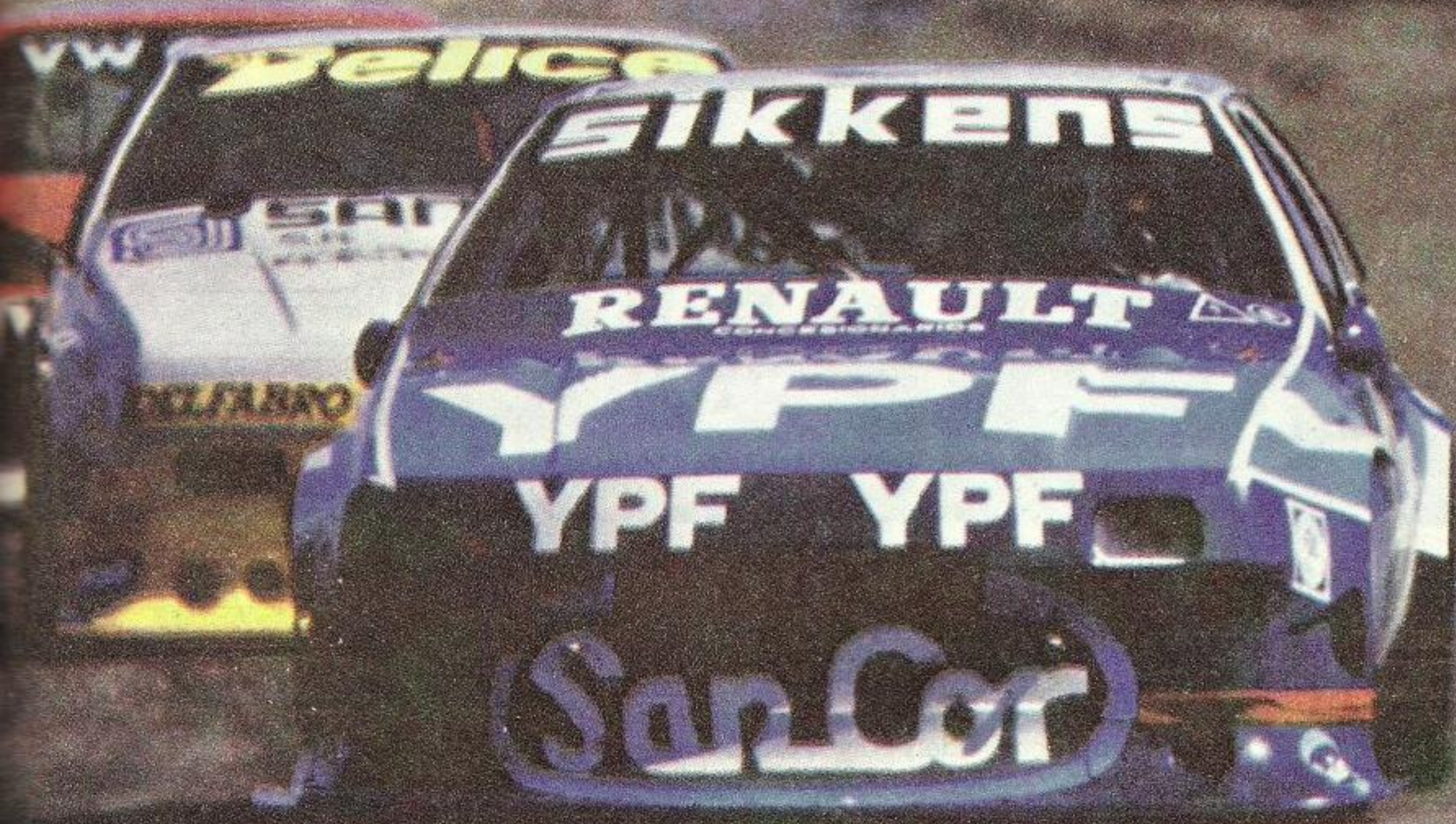
Por Nestor Carbia y Duilio
Caro Fotos: Juano Fernandez
y D.C

Entrada en la curva uno en la primera vuelta. Ya esta Juan Maria en punta seguido de Ohanessian, Maldonado, Bessone, Guerra, "Cocho", Finoschi y el resto. Arriba: La misma escena en Formula 2. Ya paso Masser y lo siguen Basco, Gorrini, Zanatta, Fonte y Saboretti por fuera va Gjurisich. Abajo: Bakst se va del cuadro mientras doblan Ollra por dentro y Di Palma por fuera. El mejor fue Luis al final.



En uno de los escenarios más veloces del calendario, las tres categorías, con diverso grado de espectacularidad, no tuvieron respiro... El T.C. 2000 con su último retoque técnico, la F.R.E. con secos golpes de escena y la F.2 N. otra vez "sometida".

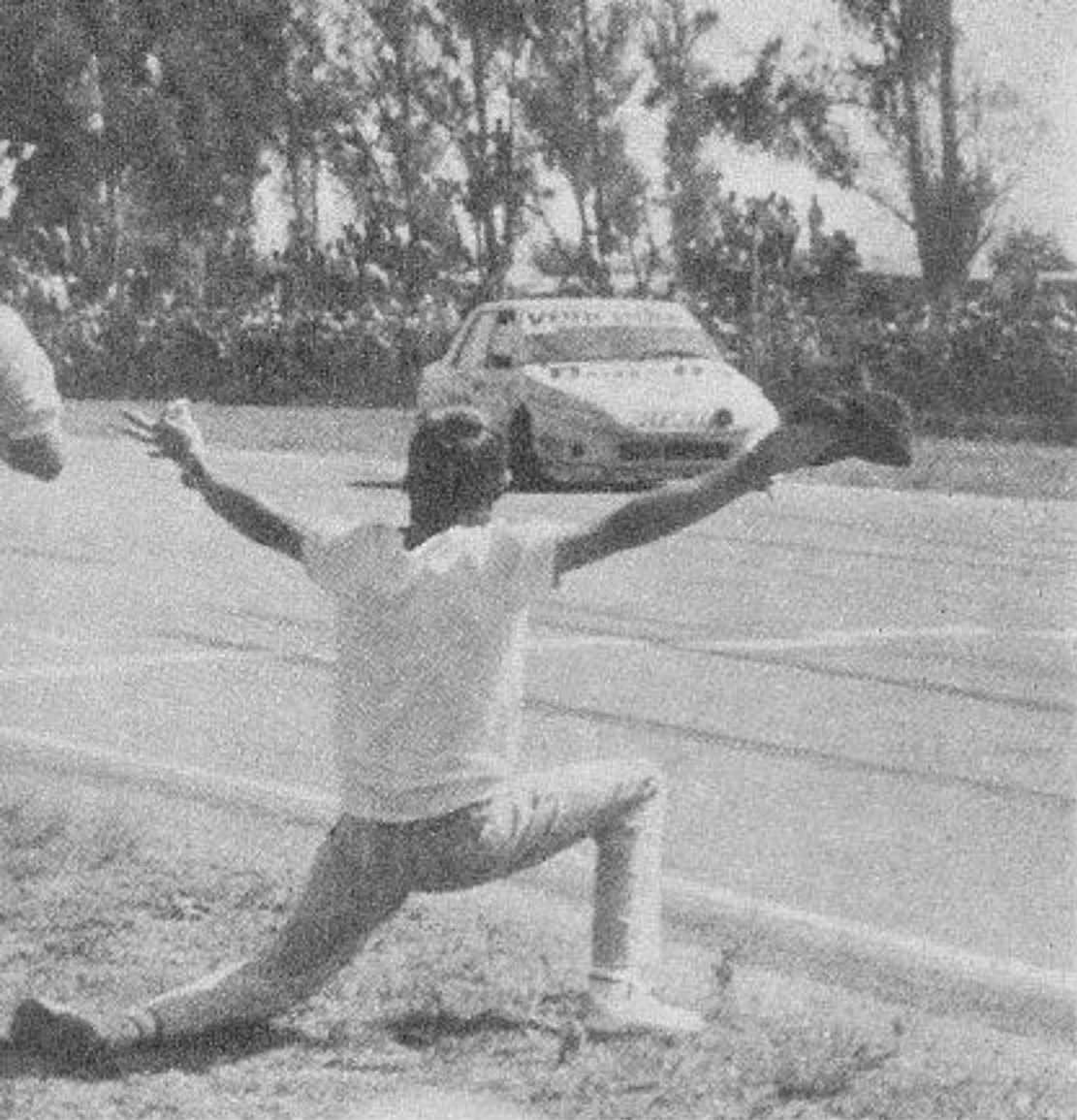
SIN CONCESIO



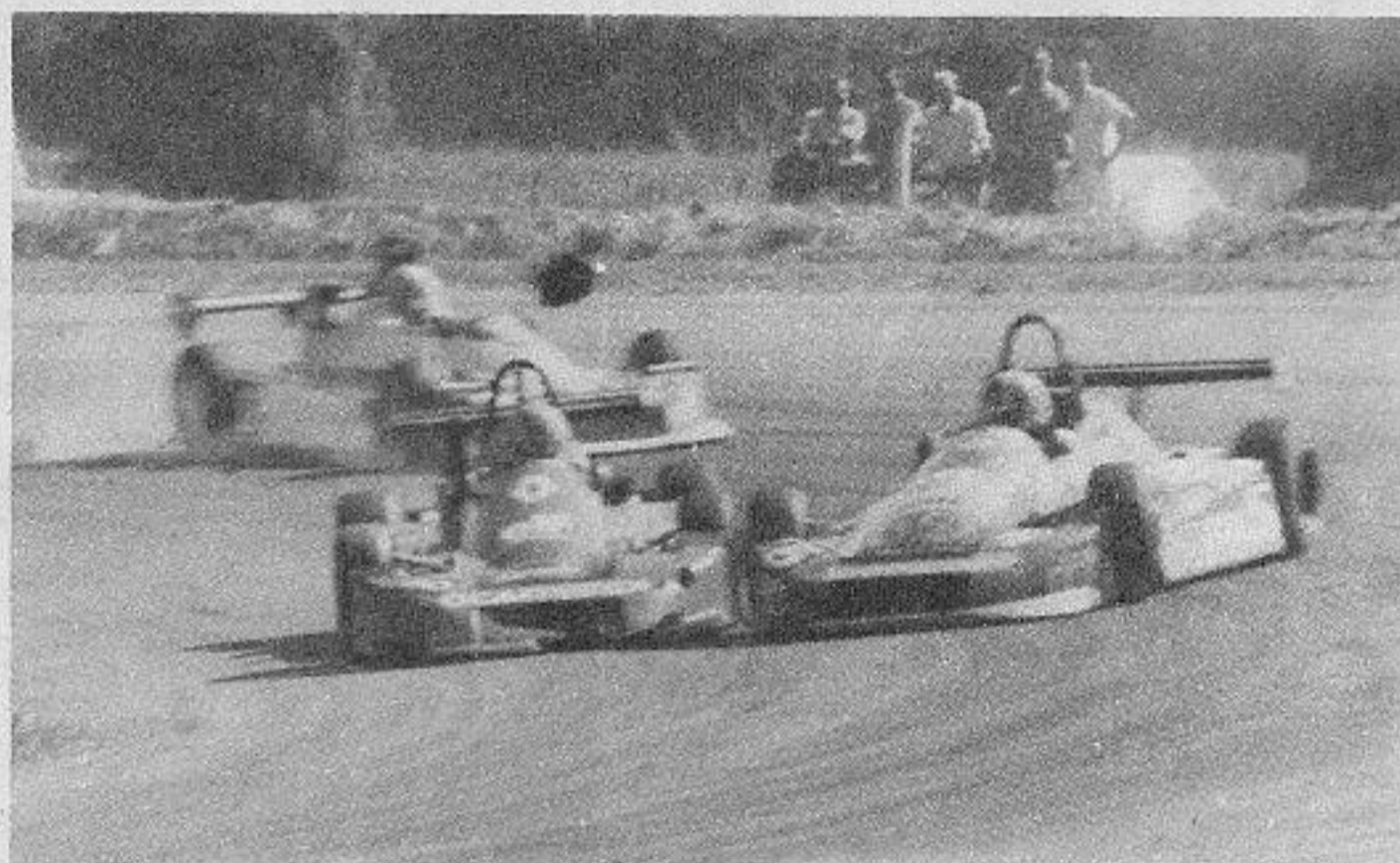
NES

Retornando a la costumbre de analizar la carrera equipo por equipo y piloto por piloto, seguimos con Río Cuarto y el excepcional espectáculo del TC 2000. Berta Sport Traverso cumplió una faena de primer agua durante todo el fin de semana y la redondeó en carrera. Los frenos de doble caliper de la nueva Fuego de

Berta (la había estrenado Guerra en Mar del Plata) fueron fundamentales en el momento de la definición de la carrera. Guerra perdió justamente con los elementos que favorecieron a su compañero de equipo. El auto estaba bien equilibrado y la falla de la bomba del circuito delantero no dejó de a pie cuando estaba en el pelotón.



1. Mientras el "Chuchi" López llega a la meta, un admirador la brinda una reverencia... 2. Primeros tramos de la competencia de Fórmula Dos; mientras Mandrini indica el camino, lo siguen: Lara, Cantú, Yanantuoni, Zanatta y el malón. 3. Hernández por la cuerda y Neviani cruzadísimo, ambos en la curva uno. Completa la escena Dellasantina bloqueando. 4. Reunión de notables con Der Ohanessian en primer plano, Fortunato, Bessone, Guerra y Bakst jugueteando, Raúl Marielli (C.D.) y el Ing. Markiewicz. 5. Traverso y Der Ohanessian rueda a rueda ... y a punto de doblar. 6. El neumático desbandado que le arruinó la carrera a "Yoyo". "Guri" Martínez y Eduardo Ballario en los primeros momentos de la carrera. Luego el entrerriano se despistó mientras el de Marcos Juárez se retrasaba por rotura de trompa.



de la punta.

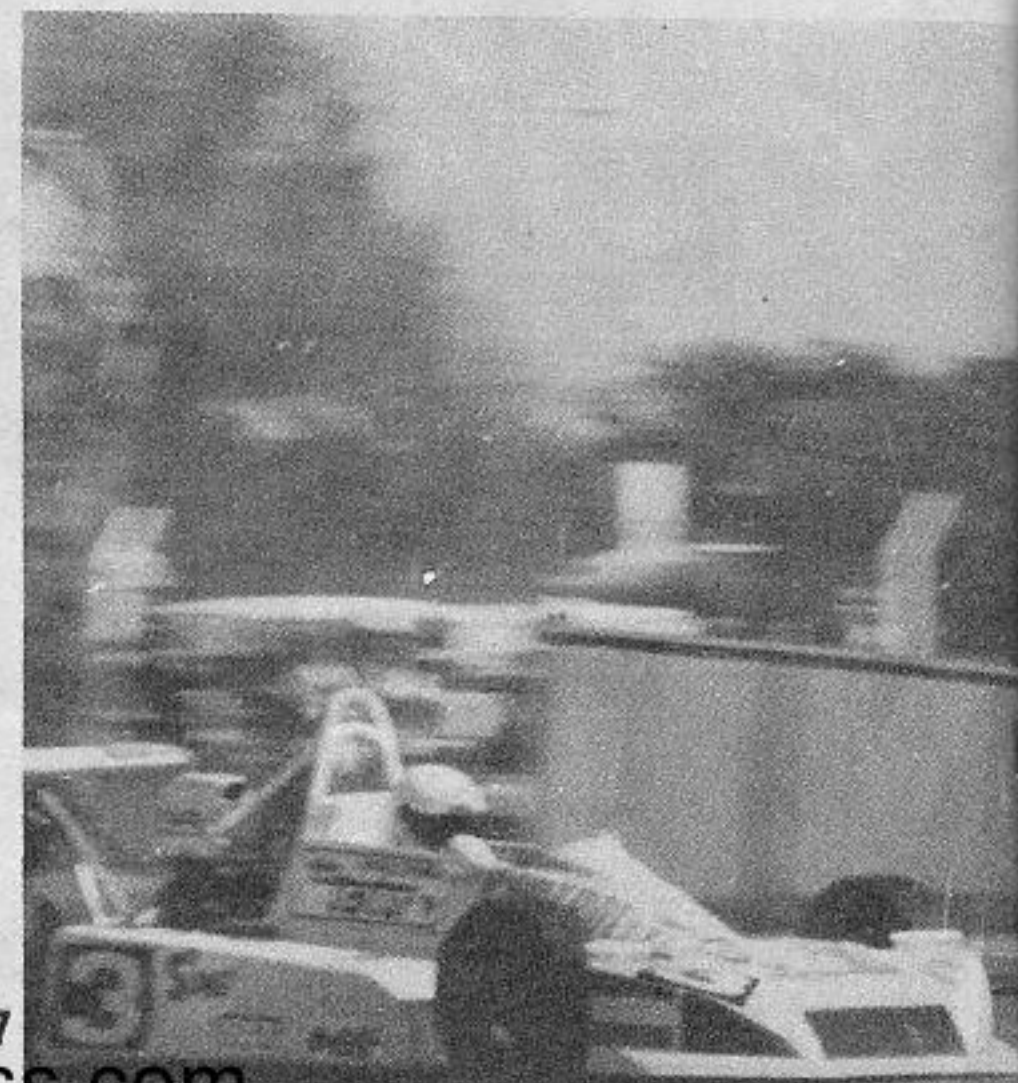
Vitelli: Lo de **Der Ohanessian** volvió a ser impecable. Viene de tres carreras notables. **Gustavo** está más sólido que nunca en la categoría, a favor de un auto excelentemente atendido. Vitelli demuestra una vez más que, cuando existen los medios económicos, su mecánica rinde. **Zucain** también lo demostró, corriendo su mejor competencia de los últimos tiempos. Lástima la pasada en la horquilla, que lo retrogradó. Hizo un planteo de carrera interesante. **José Luis Bessone** reapareció con el auto más nuevo del parque, y lo llevó con decoro. Se hizo cargo de que hace siete meses que no corre y debe recuperar el ritmo que, además, le impone un coche de primer nivel. Ese es el único camino.

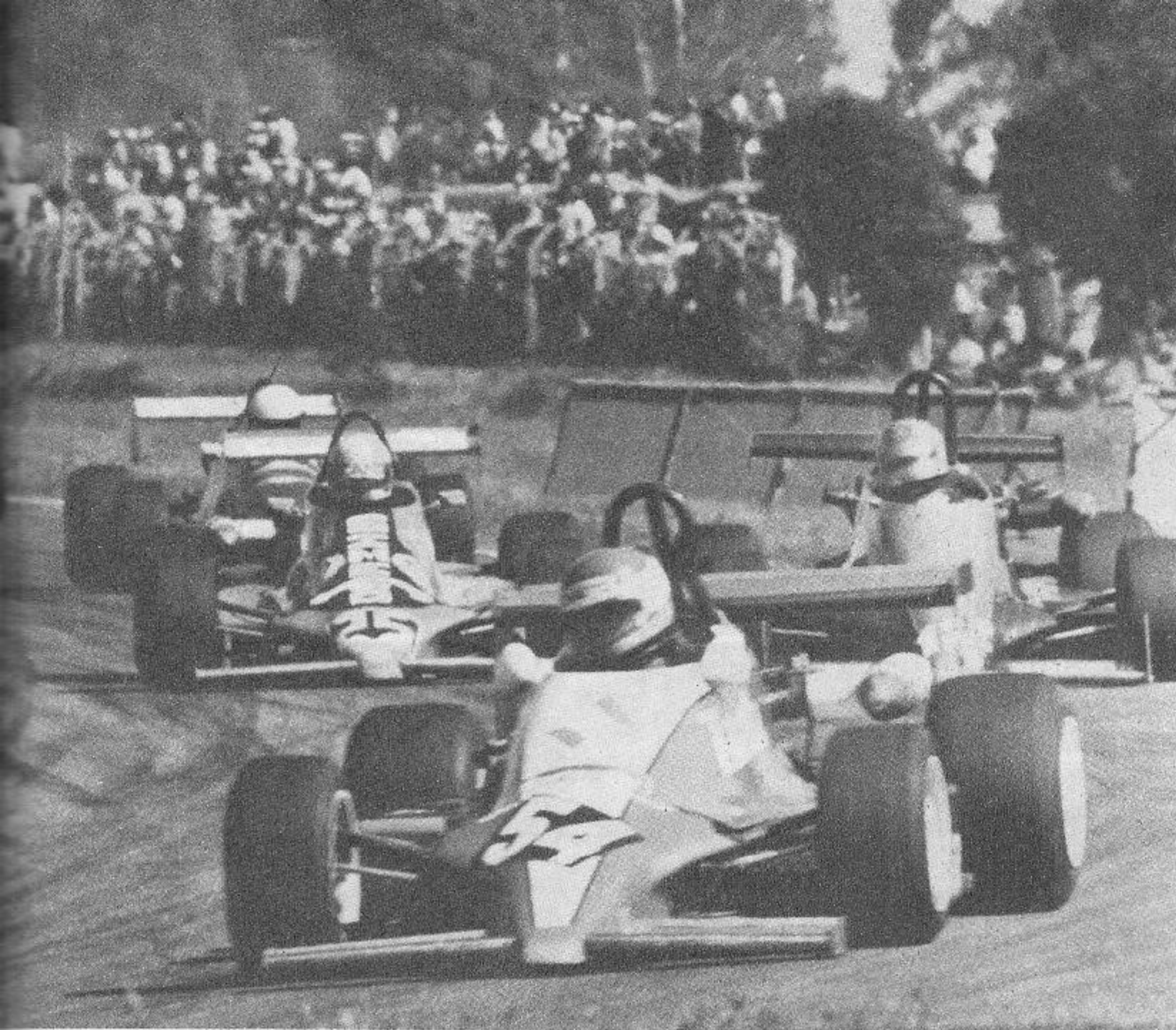
Antelo: Lo de "Chuchi" López fue, sin dudas, más de lo esperado en ese trazado. La puesta a punto resultó impecable en el Re-

gatta; el resto está destacado en la Copa CORSA.

Bini-Planetto: Notable lo de **Oscarcito Finneschi** con una de las **Sierra** más viejas del parque del T.C.2000. Lograron un muy buen equilibrio del auto, trabajado por Planetto y el nuevo ingeniero del equipo **Ford -Leonardo Triador-**, que fue el autor de los elementos aerodinámicos de los coches de la marca. El "Fino" lo llevó con sus habituales talento y calidad. Lástima el exceso cuando venía peleando con Maldonado... El tercer puesto era suyo con seguridad, si es que no llegaba al dúo de punta. **Oltra**, su compañero de equipo, padeció durante todo el fin de semana con un auto que nunca estuvo equilibrado en los tres aspectos fundamentales: motor, transmisión y suspensiones.

Di Palma: Volvieron por sus fueros el "Loco" y su berlina. Los consejos que recibió de 7





F.R.E.
a **DARIO GUELI**

Desde la competencia de Río Cuarto ya cuenta con el asesoramiento de **Luis Beloso**, y ello se tradujo en resultados positivos. Logró el décimo lugar en las pruebas de clasificación del sábado, y en carrera quedó relegado al últi-



mo puesto por un despiste por falta de frenos. Sin embargo, superó 15 autos y arribó 14º. El exkartista ya muestra sus progresos.

F.2 N
a **JUAN YANANTUONI**

Pese a haber logrado sólo el último lugar en la grilla de partida, se las ingenió en carrera para llegar en el octavo. Su trabajo no desentonó con el resto de los pilotos; más aún teniendo en cuenta que era su primera carrera en la categoría.



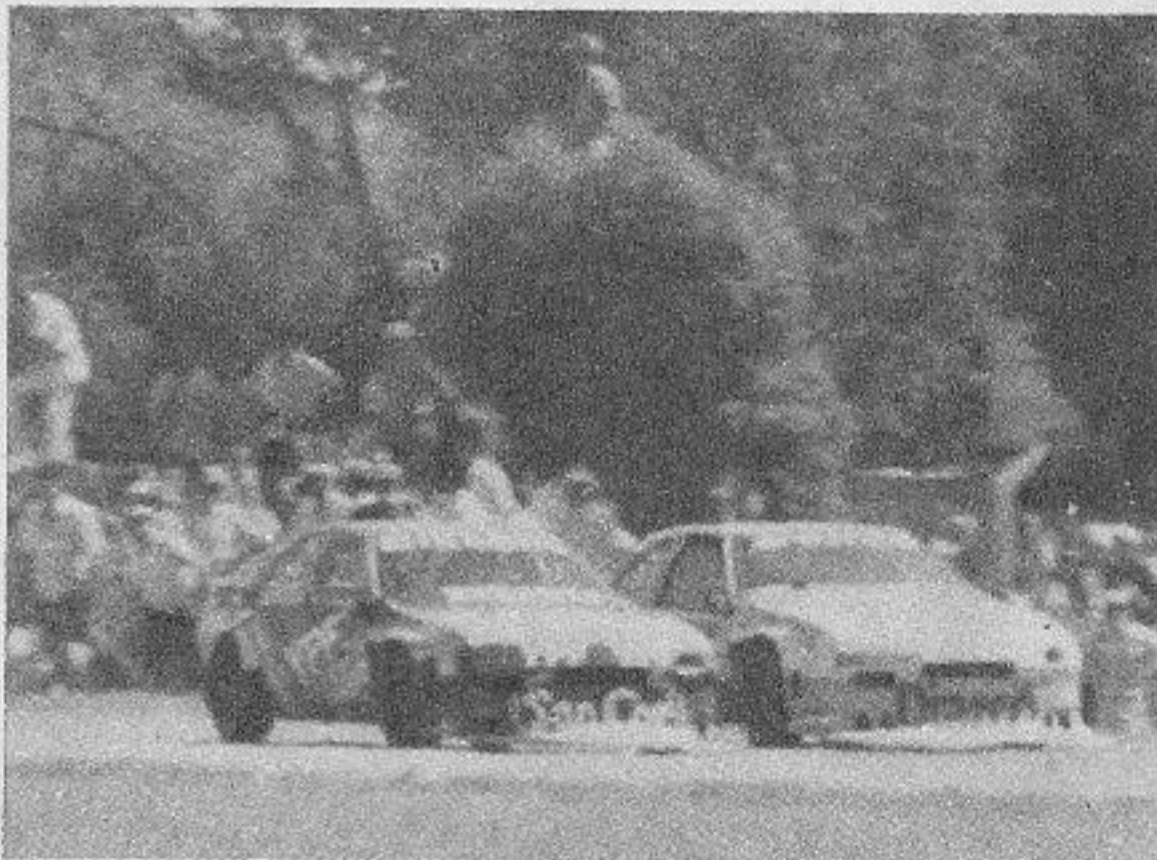
T.C. 2000
a **OSVALDO "CHUCHI" LOPEZ**

Por el trabajo realizado por él y su equipo en pista y también fuera de ella. **Donadio** y **Ante-**

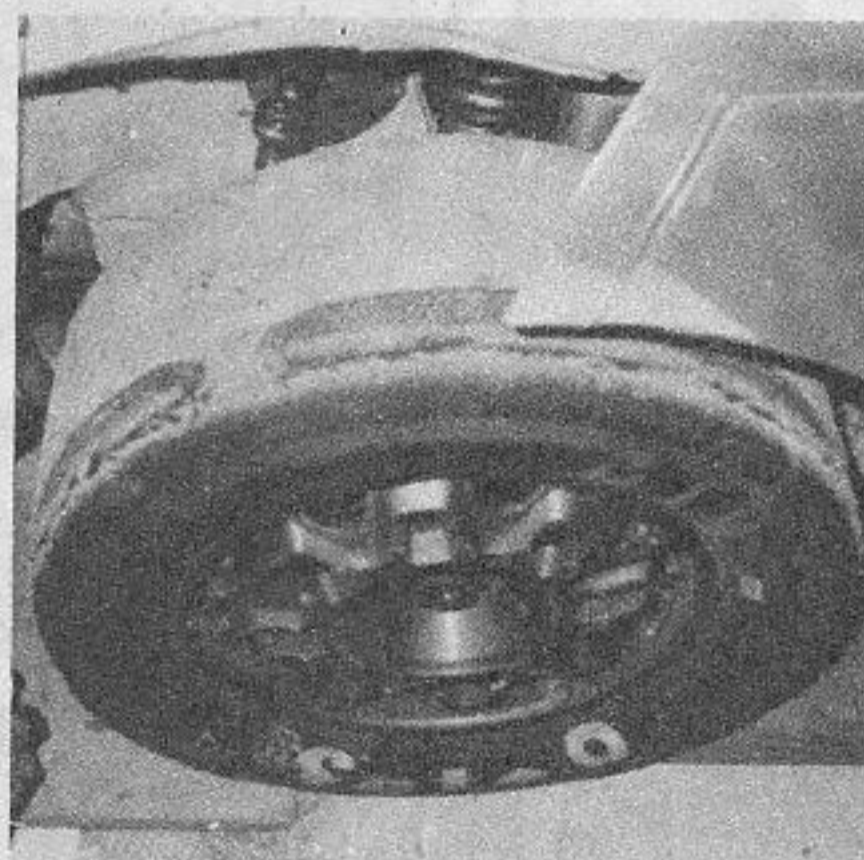


lo le pusieron un auto impecable que el "Chuuuchi" aprovechó a la perfección. Incluso, con record de vuelta en un circuito "inep-

to" para el Regatta. Hizo un ritmo de vuelta notable y sobre el final lo mejoró aún más, haciendo los 12 últimos giros por debajo del minuto veinte y acercándose al dúo Traverso-Ohanessian, tirando solo en los tres finales.



5



6

Oreste Berta en los últimos tiempos, han hecho evolucionar notablemente al auto. Ahora tracciona muy bien y es rápido en las curvas veloces. Sólo hay que mejorar la aerodinámica para las rectas largas como la principal de Río Cuarto.

Bakst: Notable equilibrio el del rosarino y su auto durante todo el fin de semana. El 8º puesto final es premio a su tesón.

Pedro Comito: Bien. En franca evolución con su pequeño esquema particular y una **Fuego** que, al igual que la Sierra de Fineschi, está muy carrereada. El piloto parece haberse asentado y adecuado a la potencia del T.C.2000.

Serafini: Bien él y bien el motor. Le falta un poco aún al chasis, pero cumplió una buena tarea general hasta la rotura de la transmisión.

Horacio Varela: Cumpió con lo suyo de manera normal para el medio modesto con

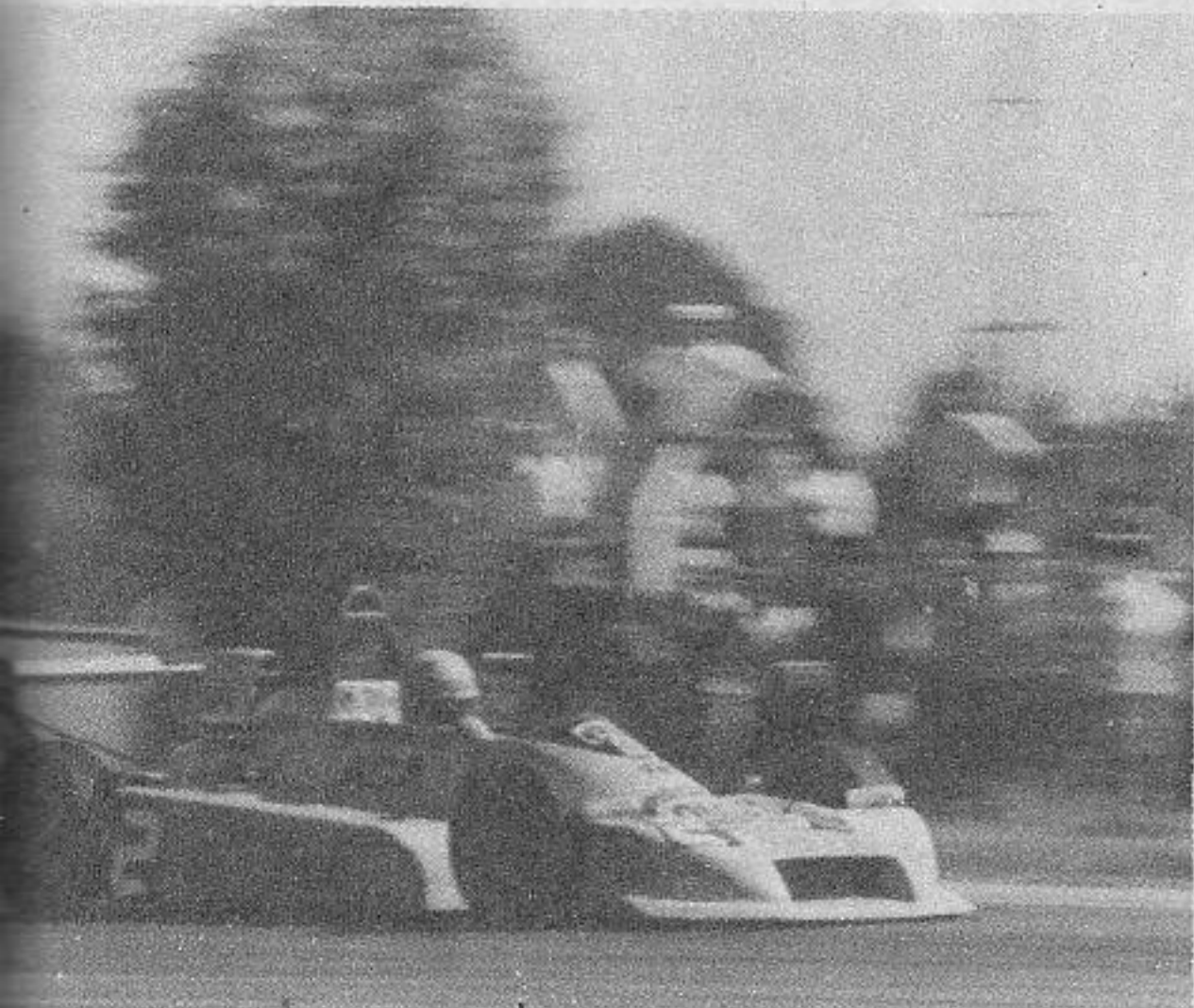




Foto mayor: Momento en que Finocchi captura el tercer lugar superando a Maldonado, después del error en el frenaje que lo había dejado 7°. Arriba: Siguen las incidencias en F.2. Ya se locaron Zanatta y Fonte; por afuera los esquivan Mandrini y C. Rossi.

que cuenta. Estuvo en la pelea con Raimundo Palat hasta que realizó un semiturno y al enterrarlo, de buena labor, se escapó.

Akel: Tanto Bessone como Del Río tenían dos autos muy bien equilibrados para transitar la larga recta riojartense, y conchitados con las otras partes del complicado trazado. El problema de frenos de "Tito" y la goma del "Profe" impidieron evaluar el avance que pudo haber producido la variación aerodinámica. En principio, y si bien Río Cuarto no resulta el trazado ideal para saber si hubo o no evolución, las cubiertas moñices traccionaron mejor. Habrá que espe-

rar un circuito trabado y con piso mórvido para saber adónde están.

Tornani: Venía en un ritmo muy parejo hasta que se cortó la correa dentada. Evolucionó "Quique" con el Gacel particular.

Urrutia: No repitió actuaciones anteriores. Se quejó de la falta de "grip" de manera permanente, y su auto fue al taller de Donadio para un repaso general en las suspensiones, para adecuar la coupé al neumático.

Fortunato: El 505 se mostró rápido después de un buen trabajo de investigación en el banco de pruebas de Lobos, por parte

de "Coco". Ahora habrá que trabajar algo más en chasis y aerodinamia, en la medida en que los médicos lo permitan. No es fácil pero van a insistir, él y Pronello.

Fargioni y Konjuh: El primero no mostró evolución en relación con carreras anteriores. El segundo estuvo bien en lo previo, el motor, que lo dejó de a pie en carrera, no dio lugar para evaluar lo suyo.

MONOPOSTALES RIOCUARTENSES

DECEPCIONADO. Estaba Gustavo Ballarín. Luego de finalizada la carrera nos decía:

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Río Cuarto.
Accesos: Dos, ambos de tierra en buen estado general, salvo en la salida del domingo, donde el polvo era insorportable. Bueno. **3**
Controles: Eficientes. Bueno. **3**
Comodidades: Relativas. **2**
Estado del circuito: Muy bueno. **4**
Boxes (instalaciones): Son mejoradas año a año. Ahora estaba pavimentada la calle de atrás de boxes. Ese es el camino que debe servir de ejemplo a otros clubes que recaudan y no invierten en obras. Excelente. **5**
Boxes (condiciones de trabajo): Buenas, sobre todo en razón del mucho espacio que existe. **3**
Seguridad: Muy buena. **4**
Promoción del espectáculo: Muy buena. **4**
Servicio de prensa: De primer nivel. **4**
Puntualidad: Muy buena. **4**
Total: **36** puntos (ideal, 50 puntos).

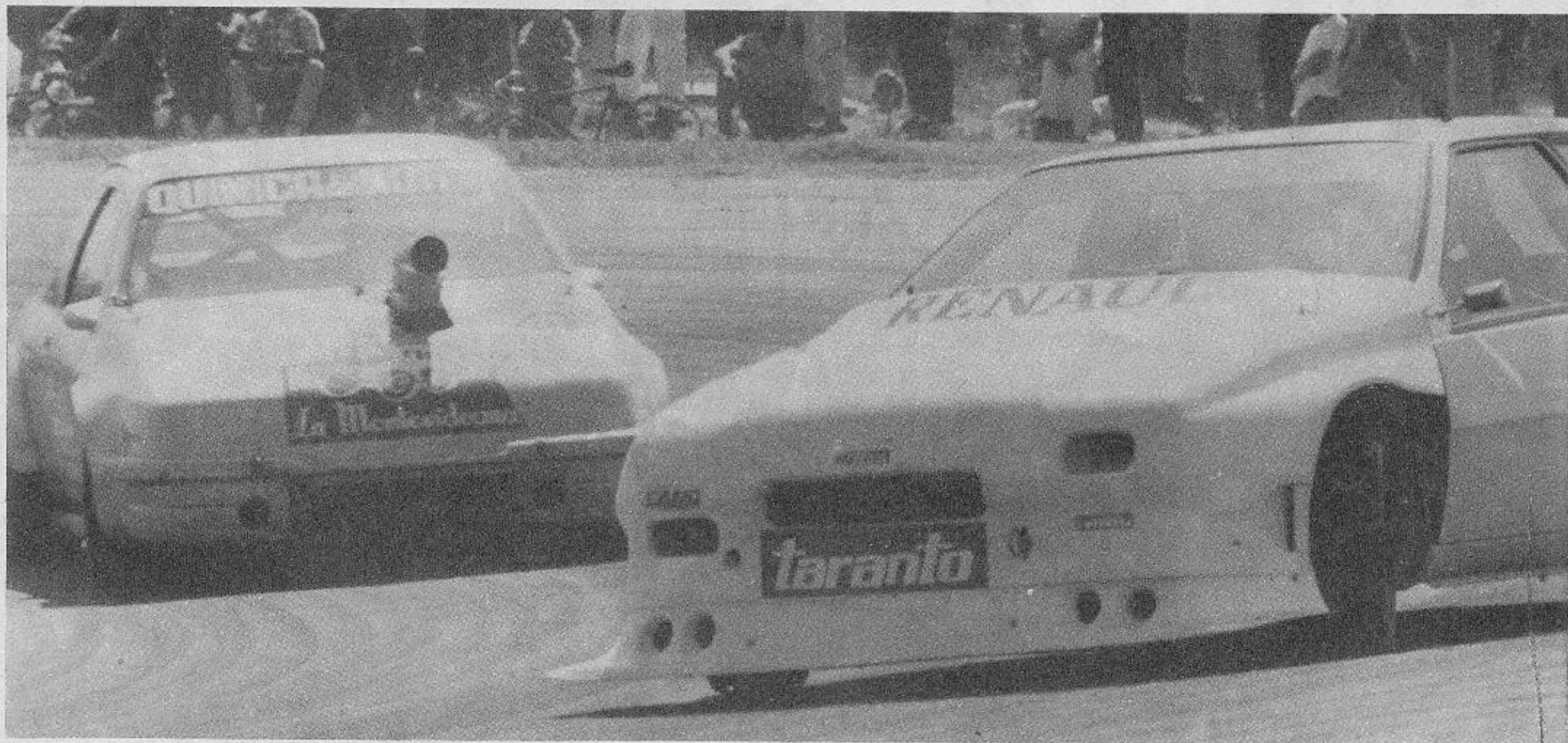
LUCES Y SOMBRAS

T.C. 2000

Lo bueno: El **planteo inicial** de la carrera, con 9 autos en la punta casi al mismo nivel.
Lo malo: El problema con la goma de **Maldonado**, que no le permitió continuar en el ritmo del pelotón de vanguardia.
Lo mejor: El retorno de **Juan María Traverso** a la victoria. Muy festejado por mucha gente en general, y por su equipo de manera particular.
Lo peor: La descolorida tarea de **Silvio Oltra** durante todo el fin de semana.
Lo positivo: Para la categoría y para la marca, el avance de los **Ford** sobre las primeras posiciones de la carrera.
Lo negativo: El bloqueo de los frenos delanteros de **"Tito" Bessone**, que no permitió saber hasta dónde llegaba el real potencial de la **Sierra de Akel**.
La gran escalada: La de **Oscar Fineschi** que, de 9º en la largada, llegó a pelear con Maldonado el tercer lugar; luego se pasó en el frenaje, quedó 7º y volvió al 4º puesto.
La presentación: La del auto de **José Luis Bessone**, realizada por **Berta Vitelli**.
La vigencia: La que volvió a mostrar **Rubén Luis Di Palma**.
La frustración: La de **Miguel Ángel Guerra** por no poder seguir peleando por la punta. El auto nuevo es una necesidad imperiosa.
La revelación: La sólida tarea de **Rodolfo Zuain** con la **Fuego** de Vitelli.
La actitud: La de **Bessone** cuando levantó en el mixto para dejar que "Cocho" lo superara y fuese a buscar al dúo de punta.

F.R.E Y F.2 N

Lo estimulante: La nueva **escala de premios** para los pilotos de **F.R.E.** Para el ganador de la final hay A 1.500.000 y para el del repechaje A 800.000, amén de premios para el resto de los clasificados.
El susto: El de **Dario Güell** cuando llegó a la primera curva del circuito a casi 200 km/h y, al tocar el pedal de freno, éste se fue al fondo. **"Lo peleé con la caja, pero igual me fui al trompo"**, dijo.
Lo reiterado: Ver a **Gabriel Massei** solo en la punta y sin nadie que le haga frente.
Lo efectivo: El trabajo de **René Zamatta**. Pese a llegar sexto, fue el hombre más rápido detrás de Gabriel Massei. Sólo 291 milésimas lo separaron del mejor giro del Tricampeón.



Arriba: José Luis Bessone, que anduvo de estreno por Río Cuarto, tratando de hacer entrar la colita de su Renault Fuego ("by" Vitelli) en la lente de nuestro chasirete. En tanto, el rosarino Ariel Bakst le apunta con su XR4 como para darle un sofocón al porteño.
Derecho: Esto sucedió el sábado. Luego del despiste, Osvaldo Massei tuvo que soportar las explicaciones de nuestro fotógrafo "Juano" Fernández, sobre las causas de su "fuori pista". Pobre Osvaldo, la última vez que se lo vio, iba llegando a Marcos Juárez con buzo antíflema puesto y corriendo por la banquina...

"Veníamos bastante bien pero en la novena vuelta se rompió el motor. Ignoro la causa pero lo concreto es que esta vez me quedé afuera...". En la anterior en Buenos Aires tampoco la suerte lo acompañó. Esperemos que en la próxima se revierta la situación y pueda estar tan adelante como su hermano Eduardo.

DESCLASIFICADOS. Hubo varios el sábado y ellos fueron: **Daniel López** (F.R.E.) por la rotura de uno de los precintos del motor. En referencia a ello, **Norberto "Titi" Dellasantina** que tiene a su cargo la atención del auto-

nos manifestaba: "Fue algo accidental que sucedió cuando uno de los nuevos mecánicos del equipo estaba trabajando en ese motor". **Germán Martínez**, que había logrado el tercer puesto en la final complementaria de F.R.E., también fue desclasificado por el deterioro de uno de los precintos del motor, el que según el propio Martínez, "se aflojó durante la disputa de la complementaria". En Fórmula Dos Nacional también hubo desclasificados, y ellos fueron **Ricardo Grinóvero** y **Carlos Palumbo**. En ambos casos la razón fue la misma: no haber entregado el auto al parque cerrado...



Foto mayor: Por el centro y rueda a rueda, el "Guri" Martíney y Eduardo Ballario; en los extremos y un metro atrás, Paulizzi y Balassone. El clima de la FRE... Arriba, izquierda: Traverso después de la victoria. Era lo que el "Flaco" buscaba. Derecha: Fabril trabajo en la detención de Del Rio en boxes. La experiencia del equipo de Akel.



POR CULPA DE UNA GOMA. "Me quedé fuera de carrera -nos decía Guillermo Gjurisich... todo empezó en la primera curva del circuito. Allí se me desbandó una goma, situación que también se me dio en las pruebas de clasificación. Como es de imaginarse, me vi obligado a abandonar. Una lástima porque venía tercero cuando el pelotón ingresaba a la primera curva del circuito". El piloto de Teodelina, habitual animador de las competencias de F.2 N, culminaba así un fin de semana no muy feliz,

sis y el motor están en su máximo rendimiento -nos aseguraba el sanjuanino Henry Martín- cuando acelera un Gacel o un Renault 18, la diferencia con lo que yo poseo se hace muy evidente... Los motores '1500' se encuentran en desventaja con respecto a los antes mencionados, y es por ello que quiero ir a la próxima con un Gacel. Estoy abocado a conseguir los medios económicos necesarios para el cambio. Así, en la próxima carrera no tendré que lamentar la falta de 10 km/h de velocidad final".

na, el segundo puesto de Juan Manuel Basco en la final de la F.2 N fue un merecido premio para el piloto. Con la alegría del momento, no se olvidó de quienes le posibilitaron correr en Río Cuarto. "Quiero agradecer especialmente a todos estos amigos: Roberto Porfidi, propietario del auto, 'Pepe' López, los hermanos Valderrama, los hermanos Montalto y el amigo Gozzini". Seguramente toda esta gente estará brindando con buen vino mendocino, augurando más éxitos al batallador piloto cuyano. Salud!

MARTIN QUIERE CAMBIAR. "Si bien el cha-

MENDOCINO AGRADECIDO. Sin duda algu-



Marrapodi

Juntas

ORIGINALES POR SU CALIDAD

TRONADOR 571 - Tel. 551-4459/2495 - (1427) BUENOS AIRES

Resi-Mar

ACUMULADORES
ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
NAUTICA - AVIACION - GARANTIA 15 MESES



TODAS LAS LINEAS REFORZADAS

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

REIMS

SERVICIO ESPECIALIZADO SEVEL
DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA



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

Alte. Francisco J. Seguí 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.
BERÚ - 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

Ahora en Castelar



"Todo"



para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"
Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 (1712) Castelar

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

distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS-CAJAS DE DIRECCION-DESPIECES

- Envios al interior

Pedidos al Tel. 629-1407

ATENDEMOS
TARJETAS
DE CREDITO



Zeballos 2501
Tel. 629-1407
1712 - Castelar

Instrumental AVELLANEDA

Todo para el tablero del automovil

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



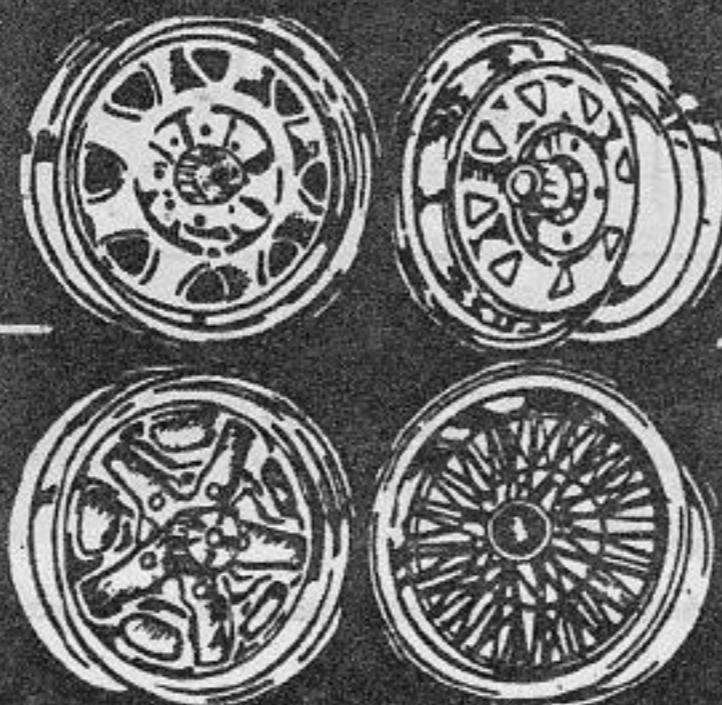
Avellaneda 199
Esq. Otamendi

Tel. 982 - 1555 Capital **JAEGER**

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS

VENTA Y REPARACION



Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - SPINA - PRATI y PROTTO

EL TC POR TESTIGO

EN 1988 RECORRIMOS EN CARRERA 385.480 Km.*

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

LOS QUE ESTAN EN CARRERA

AVISOS

CORSIFICADOS

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

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

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

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

1.0 AUTOM. COMPET. -VENTA-

Vendo Turismo Carretera Coupé Dodge 0 Km sin mecánica. Vidrios negros, butacas pana, suspensión a fuego, sistema contra incendio automático. Recibo auto. Soler 5305 Mar del Plata 82-5239

Tulia XXI completo con caja TCM todas las relaciones, algunos repuestos, está impecable, listo para correr. Tel.: 662-0589 hasta 10 hs. Alejandro Pracht.

Chasis Ramini, motor R-18, caja TCM 5ª, frenos Pozzi, ideal para zonales, US\$ 2.000. Llamar al tel. (0462) 91549 (0462) 91549

Tito Vitelli vende Renault Fuego actualizada con los últimos elementos o alquila. Tel.: 855-0134

Horacio Lepiane vende Ford Sierra XR4 lista para largar. 611-4996.

Ford T.C. 2000 sin motor y sin caja 0 km, todo material importado. 855-0134

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| CORSA Casilla de Correo N° 4494 Correo Central Rubro | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

Vendo Stock Car Dodge. Impecable con dos motores computados, fierros de primera US\$ 10.000. Sr. José Luis. Tel.: 0262 22683 Necochea.

Fórmula Dos Nacional Lola Competición vende auto sub-campeón. Mecánica Maldonado y también chasis Berta ex Leonel Friedrich con caja Merigi. Se reciben valores. Llamar 541-9408, 312-5681/85 o después de las 21 al 795-9008. Preguntar Sr. Claudio o Alfredo.

Vendo Coupé Dodge de Turismo Carretera N° 109 en el ranking. Prueba previa en el autódromo. Lista para largar. Tel.: 240-8940.

Héctor Fassati vende Monomarca 147, Campeón 1989 y ganador de la primera de 1990 en Bs. As. Lista para largar, lo mismo que segundo auto similar al campeón, a estrenar. Señor Daniel. Gascón 1683, tel.: (01)-89-7414.

Vendo Fórmula Dos Nacional chasis Berta MKIII, dos motores Volkswagen, caja TCM, autoblocante Hewland, listo para largar. También alquilaría por temporada con atención. Tratar: Perico Pérez, 043-213451, 243302 Paraná.

Vendo chasis Bravy mod. 1985 ideal Fórmula Entrerriana, Fórmula 3 Cordobesa. Motor

sis Depac último modelo, pontones, frenos Pozzi, 12 llantas, motor Pou, caja Merigi. Otro chasis desarmado de repuesto. Vendo o permuta. Hugo Nanzer-Tel. (051) 225049 y 806554, Córdoba.

Vendo Fórmula Renault Tulia XXIV completo, con cinco carreras, el mejor de la categoría. Llamar a Arlandis, Tel. 312-1017.

R-12 Rally, modelo 82. Butacas y jaula FADES, motor nuevo. Tel. 252-6876.

Vendo Permuta Coupé Dodge Turismo Carretera a estrenar, sin mecánica, butacas en pana, vidrios negros, de lujo. Soler 5305, tel. (021) 825239 (7600) Mar del Plata. Recibo stock car parte pago.

Monomarca Sierra Turismo con todos los fierros, listo para largar. US\$ 13.000. Tel. 755-7130. Pablo Rafú.

Fórmula Dos Nacional para largar, Rossi Sierra 1.6, suspensión progresiva, dos motores a estrenar, preparación Suter, chasis a desarrollar, caja TCM, autoblocante Hewland, trompas, llantas, varios. Tel. (0462) 95399. Murphy.

Stock Car Dodge, la mejor. Con todo lo que se le pueda pedir. Lista para largar. También Chevy para largar. Hermanos García. Recibo

autos. 23-8613, 23-8538. No se la pierda.

Fiat 147, categoría Brio, a estrenar. Buen precio, de punta. 566-5540.

Peugeot 1800-1600 caja TCM, listo para largar. También alquilaría. Tratar: Rubén Perico Pérez (043) 213451 243302 Paraná.

Vendo Ford Falcon de T.C. o Stock Car. Una joya. Llamar (01) 292-2830.

Renault 18 Turismo Plata Clase 3, lista para largar. Oportunidad US\$ 9000. Teléfono (01) 203-8604.

2.0 AUTOMOVILES, -VENTA-

Vendo Volkswagen Gacel modelo 86 GS Full. 30.000 km reales, impecable estado. Dueño 760-8854

Dodge 1500 mod. 81. 57.000 km, 2º dueño, azul metalizado. 501-7192.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION

Vendo Ford "A" M. 28 doble faeton. Motor reactivado, excelente, totalmente original para colección. Papeles al día, US\$ 3.500. Boulevard Córdoba 58 2426 La Francia, Córdoba. Teléfono (0564) 71064. Taller Bertolini.

Vendo carrocería cha-

sis Lincoln M. 46. Una joya para colección con todos los accesorios originales. US\$ 650. Boulevard Córdoba 58 2426 La Francia, Córdoba. Teléfono (0564) 71064. Taller Bertolini

Vendo 5 llantas concubiertas nuevas 17 pulgadas Ford 34 US\$ 100 c/u, accesorios originales Ford 34 muy buenos para colección. Boulevard Córdoba 58 La Francia, Córdoba 2426, teléfono: (0564) 71064. Taller Bertolini

3.0 CAMIONES -VENTA-

Vendo Micro casa-rodante Mercedes-Benz 1114-Motor '85-28.000 kilómetros reales -equipado con carpa completa - Tel.: 587-1708

Micro omnibus casa rodante, equipamiento de lujo, para ocho personas. Motor Deutz o km. Teléfono (0535) 90319 (Sr. Trucco).

5.0 MOTOCICLETAS

Vendo Kawasaki Z1R 1000 modelo 79. En muy buen estado, o permuta por Fiat 147 de pista o rally. Sarmiento 1249, Bragado, tel. (0342) 23850/22417.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS

Vendo carburadores

Weber 40-40 horizontal vertical 35-35 US\$ c/u 200, múltiples largos Renault 1400, admisión, tapas std competición R18, Fiat, Renault; semiejes R 18 2000 cajas varias levas resortes. Alfredo Banchi

10.0 VARIOS

Vendo trailer para auto de competición, doble eje. Tel.: 687-1708.

"El archivo corsístico". Consiga los números atrasados que le faltan de Corsa, Parabrisas, Automundo, extranjeras, recortes, notas. Tel.: (01) 792-7895. De mañana.

Compro cualquier clase de revista u otro material actual o pasado. Sobre Ayrton Senna. Llamar de 8.00 a 12.00 o de 14 a 18 horas al Tel. 628-5125

11.0 AUTOMODELISMO

Vendo colección Matchbox 96 autos impecables (1970 a 1980) mas dos valijas para 48 una ciudad A-1, también Matchbox. 792-7895 US\$ 250 de 10 a 12 hs.

Leyland Pegaso 1969. Casa rodante-taller. Muy bueno, ideal competición. Llamar 362-1291

Revista CORSA N° 1240. Director: Oscar Daniel Fitipaldi. Copyright 1990 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580 - 4º piso (C.P. 1093) Capital Federal. Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la 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° 100681. Material Periódico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: RYELA S.A., Francisco Acuña de Figueroa 1753 Buenos Aires (1180). Tel. 862-4022/4010/0736. Télex: 22630 RYELA-AR, URUGUAY: Ripiplot S.A.C. Juan M. Bienes 107B, Montevideo PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción, PERU: Edic Zeta S.C.R., Pachaquitec 1328, Jesús María, Lima, Ejemplares atrasados. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en talleres Gráficos de Editorial S.A. Rocca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Febrero de 1990. IMPRESA EN ARGENTINA.

| | |
|---|-------------------------------------|
| Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-80 | Franqueo Pagado Permiso N° 4 981 |
| | Código Postal 1093 |
| | Concesión N° 7 970 |

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 295, 11/4/90

Edición y Coordinación en Carlos R. Neira

Diego Rodríguez Olivera, Campeón 1989 Karting APKP Libre

EN BUSCA DEL TERCER TITULO

La temporada 1989 de karting que organizó la Asociación Proprietarios de Karting Promocional (APKP) se desarrolló en diez fechas que tuvieron como escenario al Autódromo Municipal "Oscar Gálvez" y sobre todo el kartódromo de Ciudad Evita que construyó la laboriosa gente de APAD (Asociación para el Automovilismo Deportivo). Dos clases disputaron el certamen: Libre y Standard. En esta última, Alejandro Literas obtuvo el campeonato en tanto que en la división de Libre Preparación, Diego Rodríguez Olivera se coronó campeón de la temporada. En 1988 había conseguido el certamen de la Standard y al ascender de categoría hizo valer sus condiciones repitiendo el halago. Como la gran mayoría de los que integran las categorías creadas por APKP, Diego también hizo el curso de conducción de karts que dicta APAD. **"Tengo un buen recuerdo de la 'escuelita' y de mis primeros instructores, Luis Arbotto y Ariel Fredman. Luego de la escuela**

empecé a correr en la Standard de APKP y carrera tras carrera me fui adaptando a las exigencias de las competencias y en 1988 logré mi primer campeonato".

Se imponía el ascenso de categoría y en 1989 fue principal animador de la división Libre, participando siempre con los chasis Tiger y motores Zanella. **"Daniel y José Hancik, fabricantes de los chasis Tiger, confiaron en mí y no sólo me facilitaron el chasis sino que también, Daniel puso a mi disposición un motor".** De las diez competencias del certamen ganó cinco y ello habla bien a las claras de las bondades del medio mecánico utilizado, como así también del buen aprovechamiento que Diego hizo del mismo. **"Pese a ello puedo decir que no fue fácil, ya que tuve rivales que me dieron gran trabajo como Alejandro Martínez, Emilio 'Meque' Ossola y Marcelo Cesano. Mucho tuvo que ver también el haber conta-**

do con la preparación mecánica de Miguel Acuña y son bien conocidas sus cualidades en este aspecto, como así también las de su más estrecho colaborador, Carlos Cánepa".

Cumplida la etapa de la APKP y ya con 16 años cumplidos, Diego aspira a competir en la Fórmula Internacional Seniors. **"Mi objetivo es correr en esa categoría porque en ella lo hacen pilotos muy experimentados y por ello es la más exigente. Claro que para ingresar a ella me hacen falta por lo menos dos motores Rotax como para competir en lógicas condiciones. Por lo tanto me encuentro abocado, junto a mis padres a la búsqueda del apoyo económico necesario para afrontar esos gastos. Una vez conseguido ese aporte haré todo lo posible por aprender y luego buscar mi tercer Campeonato".**

Así piensa Diego Rodríguez Oli-

vera quien además sueña continuar su campaña con Daniel Hancik, quien lo apoyó permanentemente como tampoco olvida a su gran amigo Gerardo Ferrero, **"Que además de ser un buen piloto es para mí un gran amigo. Me prestó uno de sus motores y me acompañó en todas las carreras con sus palabras de aliento y permanente colaboración en pista. También quiero hacer extensivo el agradecimiento a Eduardo Puebla y a Jorgito quienes trabajaron muchísimo durante la temporada".**

Pese a que las carreras ocupan una importante parte de su vida, no olvida sus estudios. Está en el tercer año del colegio industrial y nos confiesa que sus ídolos deportivos son Ayrton Senna y "Yo-yo" Maldonado. Claro que también admira a su padre que fue piloto en las épocas del Turismo Anexo J con una coupé De Carlo durante la década del 60.

(Dullio Caro)



Diego con el Tiger-Zanella en el kartódromo de Ciudad Evita y posando junto a una envidiable cantidad de trofeos. El futuro lo espera.



Campeones y Rankings de la Clase "A" de Córdoba

YAÑEZ EN PISTA, CRUZ EN RALLY

Córdoba - La A.P.C.A.C. (Asociación Pilotos Clase "A" Córdoba) ha dado a conocer el desarrollo de sus campeonatos de **pista** y **rally** de 1989, los rankings respectivos y la proclamación de sus campeones. Asimismo, informa sobre la nueva **Comisión Directiva**, la que es encabezada por **Daniel Sánchez**, con quienes colaboran Daniel Chiavarino, Miguel Angel Papa, Raúl Peretti, Oscar Loza, Claudio Menzi, José Piermarini, Ramón Rouco, Tomás Alvarez y Manuel Pierna.

La entidad nuclea a los pilotos que compiten en las especialidades de pista y rally con autos de turismo de hasta 850 cm³, es decir Fiat 600, Renault Gordini y Citroën 3CV.

Para el campeonato 1989 de **Pista**, se disputaron 15 competencias; tres en Río Segundo, dos en Colonia Caroya, La Calera, Arroyito y Sacanta y en una oportunidad en Oncativo, Villa Dolores, Los Cóndores y Villa María.

Luis Yañez (ahora con muy buenas actuaciones en el rally nacional) es el **campeón 1989 de Pista**. Ganó cuatro carreras al igual que Julio Alonso. Con dos se anotaron Enrique Egea y el subcampeón Oscar Piumetto, mientras que una victoria registraron Claudio Menzi, Guido Vanetti y José Piermarini.

En **Rally** se disputaron cuatro



Oscar Loza, buen exponente de la Clase "A" Pista de Córdoba.

pruebas: Río Tercero, La Rioja, La Cumbre y Jesús María. Los hermanos **Fernando y Luis Cruz**, de Villa Carlos Paz, ganaron dos de ellas, y se llevaron el título en la última fecha, halago al que sumaron el de ser campeones del NOA, zonal que se corre en Catamarca, Santiago del Estero, Jujuy y La Rioja. Las restantes fueron una para Micolini-Cherini y otra para Reyna-Páez. Los Cruz empataron el puntaje final con los hermanos Díaz, de La Falda, pero fueron proclamados campeones por mayor cantidad de triunfos como lo estipula el reglamento.

Damos ranking de pista y posiciones finales de rally. Los pilotos que no tienen indicación de pro-

cedencia corresponden a la ciudad de Córdoba.

Ranking Pista

1-Luis Yañez (Fiat 600/La Cumbre); 2-Oscar Piumetto (Fiat); 3-Julio Alonso (Gordini); 4-Felipe Laforte (Fiat); 5-Mariano Rinaldi (Fiat); 6-Claudio Menzi (Fiat); 7-Oscar Loza (Fiat); 8-José Piermarini (Fiat); 9-Enrique Egea (Fiat); 10-Carlos Micolini (Fiat); 11-Guido Vanetti (Fiat); 12-Daniel Chiavarino (Fiat); 13-Juan Garzón (Fiat); 14-Manuel Pierna (Fiat); 15-Raúl Peretti (Fiat); 16-Guillermo Pinto (Fiat); 17-Osvaldo Brunetti (Fiat); 18-Jorge Ravera (Fiat); 19-Daniel Sánchez (Gordini) y 20-Eduardo

Galán (Fiat). Hay 47 pilotos ranqueados.

Campeonato de Rally

Piotos: 1º Fernando Cruz (Fiat/Carlos Paz); 2º Jesús Díaz (Gordini/La Falda); 3º Carlos Micolini (Fiat); 4º Adrián Reyna (Gordini/La Cumbre); 5º Daniel Chiavarino (Fiat); 6º Angel Valles (Fiat); 7º Javier Sciangula (Fiat/La Cumbre); 8º Daniel Sánchez (Fiat); 9º Enrique Egea (Fiat); 10º Héctor Boneu (Fiat); 11º Manuel Pierna (Fiat); 12º Juan Anticaglia (Fiat); 13º Eduardo Galán (Fiat); 14º Ramón Rouco (Fiat); 15º Manuel López (Fiat); 16º Mario Storti (Gordini); 17º Guillermo Clemente (Fiat); 18º Luis Clemente (Fiat); 19º Daniel Pugliese (Fiat) y 20º Raúl Luca (Fiat). Obtuvieron puntaje 25 pilotos.

Navegantes: 1º Emilio Cruz (Carlos Paz); 2º Ricardo Díaz (La Falda); 3º Javier Páez (La Cumbre); 4º Gustavo Alercia; 5º Fabián Cherini; 6º Sergio Arias; 7º Walter Vázquez; 8º Martín Luna; 9º Gustavo Martínez; 10º Raúl Cambero; 11º Marcelo Varela; 12º Javier Pierna; 13º Mario Risso; 14º Tomás Alvarez; 15º Luis Rodi (La Cumbre); 16º Adrián Gutiérrez; 17º Marcelo Paredes; 18º Eduardo Muns; 19º Santos Bevaqua y 20º Osvaldo Pedraza. Fueron 28 los navegantes que cosecharon puntos en 1989.

ESTANCIA CHICA

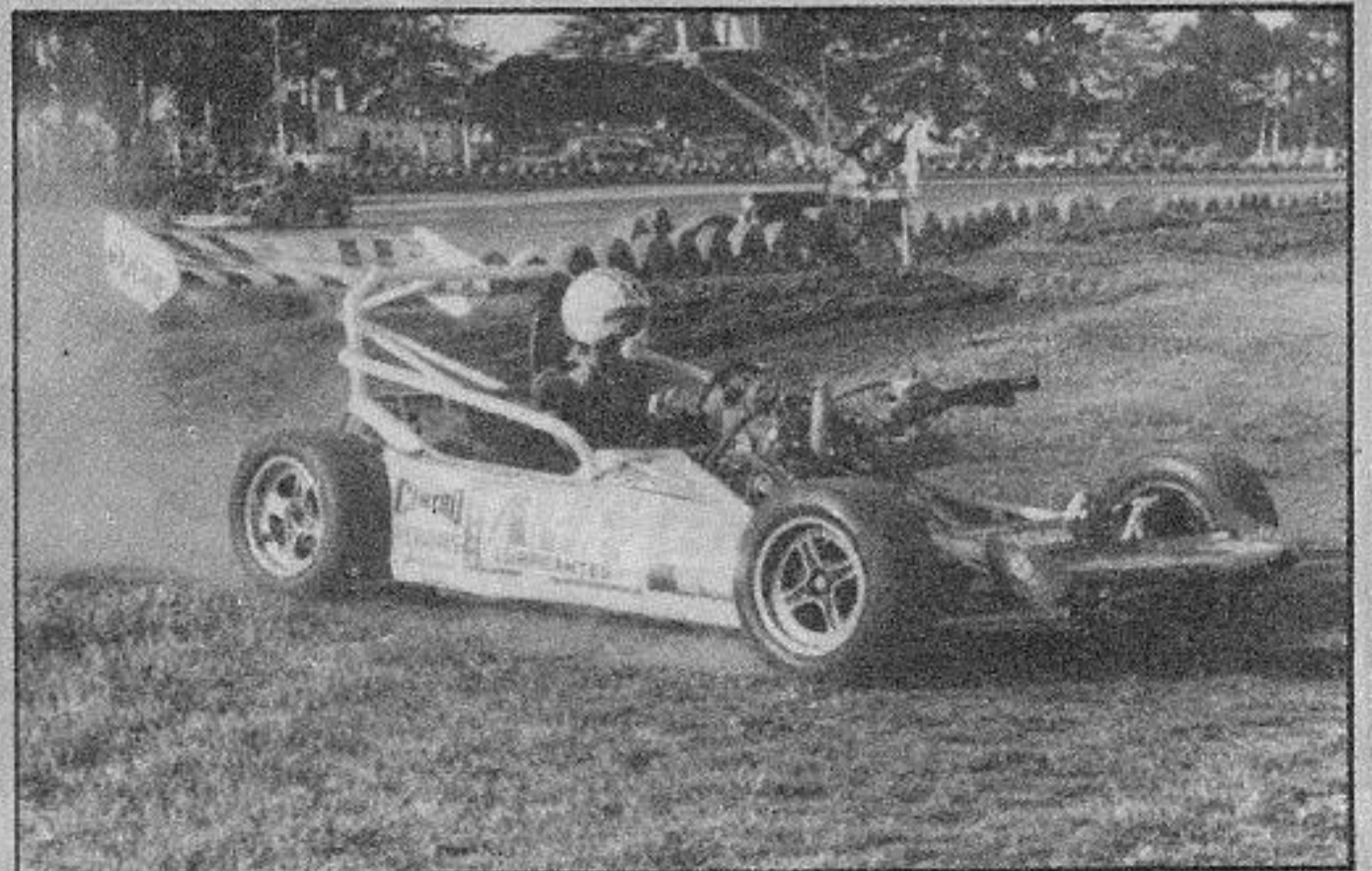
A partir del 22 de abril vuelve la actividad a Estancia Chica, el autódromo asfaltado de la localidad de Abasto, cercano a la ciudad de La Plata.

En lo sucesivo la actividad será regida por una mesa de trabajo formada por el Club Platense de Automovilismo y el Club Gimnasia y Esgrima La Plata de la que participan también las categorías usuarias del hermoso trazado.

Dicha comisión revalidará por 60 días las licencias otorgadas durante la temporada '89, habida cuenta del conflicto irresuelto de la ex Federación 1 que comprendía a las categorías de Estancia Chica.

El autódromo se encuentra habilitado para pruebas, siendo sin cargo las del día anterior a las competencias, para las cuales -además- no se cobrará inscripción.

Las categorías interesadas en utilizar el circuito para pruebas o competencias, deberán ponerse en contacto con el presidente de la subcomisión de automovilismo, Hector Agostinelli a los teléfonos (021) 24-5264, 21-0480 y 21-9663.



Autocross en el
Valle de Punilla

FIN DEL TORNEO DE VERANO

Cosquín, Cba - El domingo 25 de marzo (ya en otoño...) se llevó a cabo la última fecha del **Campeonato de Verano de Autocross** que organizó la Asociación Deportiva Autocross Punilla con la fiscalización de la FRAD N° 5. La prueba fue organizada en Huerta Grande por el Club Unión y Sportivo de esa ciudad serrana en su circuito de 1.150 metros, con gran concurrencia de público.

Tomaron parte del torneo vehículos de las tres clases: la **850 cc Standard**, la **850 cc Libre** y la **Fuerza Libre**; en las tres participan vehículos de estructura tubular, del tipo conocido como "areneros". En las tres, quienes resultaron ganadores fueron los binomios que consiguieron los respectivos campeonatos: Nadaya-Salinas en la Standard 850, Ruani-Crivellini en la 850 Libre y Alonso-Alonso en la Libre. Estos fueron los resultados de las finales y de los campeonatos; todas las finales se hicieron a 15 vueltas.

Standard 850

1° **Nadaya-Salinas (Gordini/Córdoba)**, 22m32s32/100 a 45,921 Kms/hora; 2° Bertoni-Marconi (Gordini/Córdoba), 22m51s12; 3° González-Mansilla (Gordini/Tanti), 24m01s06; 4° Peters-Botta (Gordini/Córdoba); 5° Falón-Alvigini (Gordini/Bialet Massé); 6° Etchand-Guiltmelol (Gordini/Córdoba) y 7° Núñez-Villarreal (Gordini/La Falda). **Campeonato: Campeón, Nadaya-Salinas, 84 pts.** 2° Bertoni-Marconi, 66; 3° González-Basualdo, 56; 4° Falón-Alvigini, 45; 5° Peters-Botta, 42; 6° Núñez-Villarreal, 27; 7° Molina-Rodríguez, 14 y 8° Perea-Perrig, 10 puntos.

Libre 850

1° **Ruani-Crivellini (Gordini/Carlos Paz)**, 21m31s11/100 a 48,098 Kms/hora; 2° Fernández-Basualdo (Gordini/Carlos Paz), 21m38s47; 3° Ariza-Garrido (Gordini/Cosquín); 4° J. Simes-Mansilla (Fiat 600/Tanti); 5° Gómez-Rodríguez (Gordini/Tanti); 6° Ibars-Vottero (Gordini/Córdoba); 7° Peters-Castelli (Gordini/Córdoba) y 8° Fariñas-De María (Fiat 600/Carlos Paz). **Campeonato: Campeón, Ruani-Crivellini, 90 puntos.** 2° Fernández-Basualdo, 77; 3° Fariñas-De María, 42; 4° Ibars-Vottero, 31; 5° Gómez-Rodríguez, 29; 6° J. Simes-Mansilla, 20; 7° Penacino-Pavón, 19 y 8° Ariza-Garrido, 18 puntos.

Fuerza Libre

1° **Alonso-Alonso (Mitsubishi Sapor/Carlos Paz)**, 20m54s24/100 a 49,512 Kms/hora; 2° Marruco-Alvigini (Renault 12 1.4/Córdoba), 20m55s38; 3° Zardetto-Flores (Regatta 85/Córdoba), 22m02s21; 4° Heredia-Cravero (Peugeot 403/La Falda). **Campeonato: campeón, Alonso-Alonso, 75 puntos.** 2° Heredia-Cravero, 57; 3° Marruco-Cerrada, 27; 4° Zardetto-Flores, 27.

(Informe de Eduardo Nelson Guzmán)

LEVAS NOYA

• ARBOL DE LEVAS • EMBUJADOS DE BLOCK Y TAPAS • RECTIFICACION DE CIGÜEÑALES Y TAPAS DE CILINDROS

CRISOLOGO LARRALDE 3599.
TEL.542-8970 (ex Republquetas)

ESCAPES ESPECIALES COMPETICION



COLOCACION EN EL ACTO

Roosevelt 3641. Caseros.
Tel. 759-3810

ANEXO J

- GUANTES
- BUZOS
- BOTAS

• CAPUCHAS ANTIFLAMA •

JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

FRENOS DOPPLER PARA COMPETICION

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

ALSINA 1669 - Luján - Bs.As.
Tel. 0323-21-220



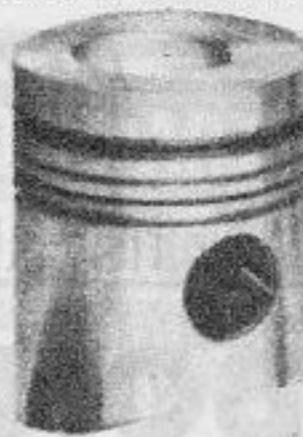
PARABRISAS

CRISTALES Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOTOR
PARABRISAS LAMINADOS PARA COMPETICION
CUPULAS



VENTA Y COLOCACION EN EL ACTO
Envios al Interior
Av. Pte.J.D.PERON 3472 (1754)
Tel. 651-5040 SAN JUSTO

Adamoli COMPETICION



- PISTONES
- PERNOS
- PASTILLAS DE FRENO
- TAPAS DE CILINDRO
- ARBOLES DE LEVA

- AROS
- BUZOS
- CASCOS
- BUTACAS
- BOTAS

- RADIADORES DE ACEITE
- LIQUIDO DE FRENO A.P.
- CUENTAVUELTAS
- BOMBAS DE NAFTA

Envios al interior

PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Avda. SAN MARTIN 5782. CAP. TEL. 501-0242

JOSE MASCOTRA

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

EL CROMADOR

• Paragolpes • Parrillas • Opticas • Accesorios •

PLASTICOS Y CROMADOS Trabajos especiales en Autos
• NUEVOS Y DE RECAMBIO fuera de Serie
• TODAS LAS MARCAS

Av. Dr. ARTURO UMBERTO ILLIA 3530 SAN JUSTO. Tel. 441-6367
(ex Av. Catamarca y Cno. de Cintura)

MECANICA TOTAL SERGIO COMPETICION

★ KITS DE POTENCIACION PARA RENAULT FUEGO - R.18 - R.11 - FORD SIERRA y ESCORT

★ FIERROS DE COMPETICION PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Envios al Interior

VALENCIA 735 (alt. Pedro Díaz al 700).

cp.1688. V.TESEI (Morón) Tel. 665-7683/7386

RECTIFICACION



MOTORES NACIONALES e IMPORTADOS
VOLKSWAGEN Y CITROEN

RIVADAVIA 14634 • Ramos Mejía (1704) • 658-6519

Con nuevo organizador y fiscalizador

EL RALLY BONAERENSE EN MARCHA

De acuerdo a un comunicado de prensa emitido la semana pasada por la Asociación de Rally (entidad con personería jurídica que agrupa a los especialistas de región bonaerense) esta agrupación "ante la demora en solucionarse definitivamente el conflicto institucional" anuncia la puesta en marcha del campeonato 1990, el que será organizado por dicha Asociación, con la fiscalización de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (CDA).

El toreo otorgará puntaje para las clases 1, 2 y 3 (de idéntico reglamento técnico al de la categoría nacional de Turismo Grupo "A", en el que está comprendida la especialidad rally, con algunos retoques en cuanto a, por ejemplo, neumáticos) y de las clases 7 (para automóviles Renault 12 y Fiat 128 1.3 con sus últimas fichas de homologación y caja de velocidad de cuatro marchas) y la 8 (para vehículos de hasta 850 cm3).

Hay un calendario de carác-

ter tentativo, el que arranca en la confirmada fecha del fin de semana correspondiente al domingo 13 de mayo en la ciudad de Colón, Buenos Aires. De confirmarse, continuará en Lincoln (9 y 10 de junio); Macachín (7 y 8 de julio); Concepción del Uruguay (conjuntamente con la fecha nacional del 18 y 19 de agosto); Castelli o Coronel Suárez (22 y 23 de septiembre); Rojas (20 y 21 de octubre); Pagos del Tuyú (también compartiendo la fecha nacional en Madariaga el

17 y 18 de noviembre) y Gran Premio en Pringles (8 y 9 de diciembre). Existe la posibilidad también de que alguna de las localizaciones se reemplacen por Chascomús, La Plata, General Arenales y/o General Villegas, que figuran en "lista de espera".

En la sede de la institución organizadora del toreo (Billinghurst 880 (1174) Buenos Aires, Tel.: 862-3342 los martes de 20 a 22 horas- se atenderá a los interesados sobre reglamentos y licencias médicas y deportivas.



Los Renault 18 (en este caso el del bicampeón Eduardo Lonati) aportarán su espectacularidad, como siempre. En la otra toma vemos a un Fiat 128 que tendrá su lugar junto a los R-12 en la puja de la Clase 7 (Fotos Laura Heira)

Rally Zonal en Valle Viejo, Catamarca

DIAZ DIÁN-CARRIZO, CON CAPOTE

San Fernando del Valle de Catamarca - El rally comenzó su temporada en Catamarca con el Rally de Valle Viejo, válido por el campeonato zonal provincial (que no debe confundirse con el del NOA, más amplio) que fue organizado por la Asociación Automovilística Ambato y fiscalizado por la Asociación Santiago del Estero de Regularidad (ASER) con la participación de 25 autos.

La prueba comenzó en la Municipalidad de la vecina Valle Viejo, de donde los participantes se dirigieron al circuito de Payaguayco para disputar las dos PP. CC. que integraron la primera etapa. Mejor tiempo fue hasta ahí el de Walter D'Agostini-José De Souza (Renault 18) en 3m21s, tiempo idéntico al conseguido por Ernesto Soto con auto similar cuando ganó esa prueba del GP rally del año pasado.

El domingo se hicieron cuatro PP. CC. más sobre dos trayectos diferentes: Valle Viejo-

Huaycama y El Portezuelo-Palo Labrado, los que completaron los seis primes previstos.

D'Agostini-De Souza ganaron la general en cinco de las seis pruebas, pero retrotrajeron mucho en la clasificación final por una penalización de seis minutos, producida por la demora en la entrega de la tarjeta en un control horario tras subsanarse un problema mecánico.

Así, ganador general inesperado fue un auto de la Clase 1, el de Juan Carlos Díaz Dián-Omar Carrizo, que revalidó su excelente desempeño en el rally nacional de Río Tercero, una semana antes, en el que fue quinto en la muy competitiva clase menor. En la 2, el triunfo fue para el veterano Dante "Gringo" Vázquez con su Regatta 85 (único en llegar en la división) mientras que en la 3 el triunfo fue para la vieja Berlina 125 de Figueroa-Zenón. En la clase "A" la victoria fue la rúbrica al excelente desempeño de Bonisoni-Quiroga, con am-



Díaz Dián-Carrizo, inopinados ganadores de la general (Fotos Ricardo Molina)

plia ventaja sobre el segundo.

Corta pero exigente prueba, que sirvió como para que los especialistas de la zona entren en calor con vistas al campeonato del NOA que tendrá su primera fecha el 21 y 22 de abril.

Clasificación General

1º Díaz Dián-Carrizo (1-Fiat 147), 42m19s; 2º Vázquez-Jara (2-Fiat Regatta 85), 44m00s; 3º Figueroa-Zenón (3-Fiat

Safari Caminos del Conquistador

RECORRIDO POR LA PAMPA



Ya está de vuelta el equipo que hizo el relevamiento del próximo **Safari Caminos del Conquistador**, que se realizará en la provincia de La Pampa entre el 25 y el 27 de mayo sobre un recorrido de 600 kms. La primera parte comprenderá un clasificatorio en Santa Rosa el día viernes 25; el sábado se hará la primera etapa a campo travesía entre la capital pampeana y Chacharramendi y el domingo la prueba -reservada para vehículos 4x4, areneros y motocicletas- culminará con la etapa Chacharramendi-Quehúe.

Están previstos campeonatos nocturnos, por lo que los participantes deberán ir equipados con carpa, bolsas de dormir y elementos de supervivencia. El costo de la inscripción ha sido fijado en 100 dólares para los vehículos de cuatro ruedas, 50 para las motos y auxilios sin cargo. Más informes al Tel.: 322-3444.



D'Agostini-De Souza, ganaron cinco de los seis primes y se penalizaron en uno.

125B), 44m57s; 4º D'Agostini-De Souza (3-Renault 18), 45m20s; 5º Bronis-Breppe (1-Fiat 128), 47m15s; 6º Bonisoni-Quiroga (A-Fiat 600), 47m32s; 7º Musri-Musri (1-Fiat 600S), 48m04s; 8º López-Barroso (A-Fiat), 53m10s; 9º González-Caviedes (A-Fiat) 57m21s; 10º Calvimoste-Barrientos (A-Gordini), 59m57s; 11º Córdoba-Coria (A-Fiat), 12º Farías-Boneau (A-Fiat) y 13º Berrondo-Berrondo (A-Fiat).

(Informe de Claudia Villafañe)

SUGERENCIAS para el AUTOMOVILISTA...
311-2184

CALIDAD DE EXPORTACION



RESORTES DE SUSPENSION

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

VOLANTES
Matra
REPARACION Y RECAMBIO

DEPORTIVOS y ORIGINALES AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

CADENAS PARA BARRO Y NIEVE

ANTIRROBO PARA RUEDAS Y VOLANTES

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

AUTO PARTES COMPETICION SRL

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

REPRESENTANTE EN ARGENTINA DE: **ISKY RACING CAMS**

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

JOSE V. BIANCHI

ESCUELA DE PILOTOS
CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA



Aprendizaje y Entrenamientos a bordo de Monoplazas de Competición de 1º Nivel

LA MEJOR ESCUELA DE PILOTOS DE SUDAMERICA, ELEGIDOS POR LA FEDERACION PERUANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO, PARA FORMAR A LOS PILOTOS DE LA FORMULA 3 PERUANA.

Personalmente Autódromo de Buenos Aires; Miércoles y Viernes de 9 a 13 Hs. o por carta;
PERU 1065, 1º Piso
Cap. Fed. (c.p. 1068)



POLARIZADO
UNICO

SALON ESPECIALMENTE DISEÑADO BAJO PROCEDIMIENTO DE COLOCACION Y CONTROL AMERICANO. SE REALIZA EN LUGAR CERRADO Y TEMPERATURA CONTROLADA, GARANTIZANDO SU MEJOR ADHESION Y RENDIMIENTO.



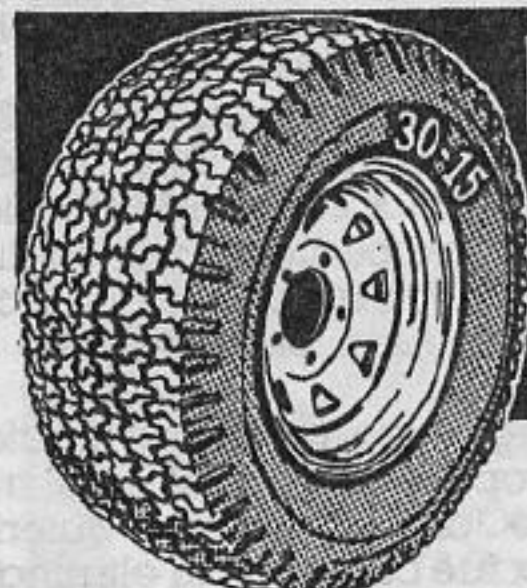
LA COSMETICA DEL AUTO
AUTODECOR: J. B. JUSTO 3324 • CAP. • TEL. 582-9551

FAROS ROTOS



PEUGEOT 504
Se cambian al instante

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/6634/8959.



NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR

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

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

ENVIOS AL INTERIOR NO CERRAMOS AL MEDIODIA

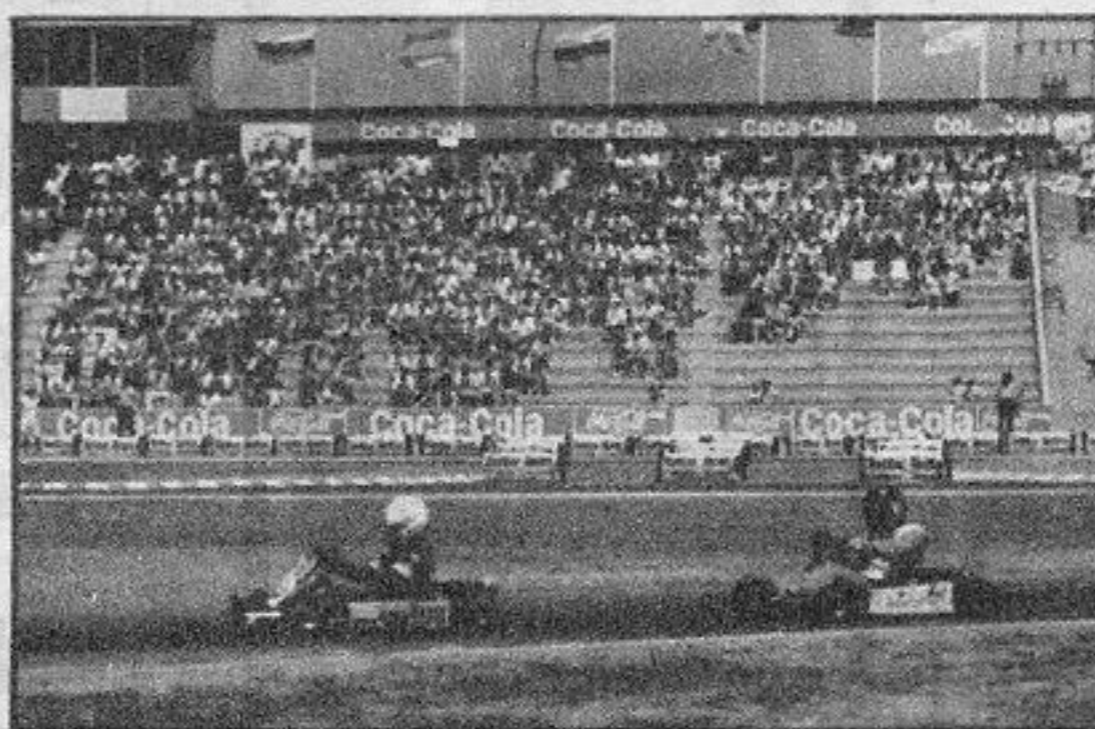
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO Tel. 854-7322/0902/8455

TODAS LAS TARJETAS



NETO DOMINIO DEL ANFITRION

"Neto" Jochamowitz fue Campeón Sudamericano de Karting y el equipo peruano abrumó a sus rivales en la clasificación conjunta



1. Los diez y siete finalistas a punto de comenzar la carrera. En primera fila Maruy (18) y Jochamowitz (14). 2. Excelentes las instalaciones del kartódromo de Santa Rosa. La toma en las eliminatorias, con Javier Escalante en persecución. 3. Campeón y subcampeón: a la izquierda Giuseppe Morcia, abrazado a Neto. 4. Jorge Nicolini, mecenas del karting peruano, se dio el gusto de rayar alto en la pista: fue cuarto.

El Perú, país anfitrión del Campeonato Sudamericano de Karting 1990, se quedó con todos los honores, al ganar la clasificación por equipos (holgadamente) y también por intermedio de Ernesto Jochamowitz la clasificación individual.

El certamen continental se llevó a cabo durante el fin de semana correspondiente al domingo 25 de marzo en el kartódromo "Luis Nicolini Peschiera" de Santa Rosa, balneario ubicado a menos de una hora de auto de Lima y en las cercanías del puerto de El Callao. El kartódromo, por sus instalaciones y por su interesante e impecable trazado, puede considerarse entre los mejores del mundo, con una infraestructura que no descuida ni los mínimos detalles. El circuito utilizado en la oportunidad fue el perimetral, de 1.069 metros, el que en la instancia final fue recorrido en 28 oportunidades.

Neto Jochamowitz (conocido por los argentinos por su participación en la F-3 Sudamericana y en la F-3 Inglesa) encabezó la retahíla de pilotos peruanos, quitándole el

título al venezolano Miguel Coletta. En la final, disputó la punta con su compañero Wilson Maruy, que debió aflojar al final al manifestar su motor problemas de temperatura, siendo pasado también Maruy por Giuseppe Morcia al derrapar excesivamente sobre el final. Debe destacarse en esta carrera definitoria -cuyo promedio fue de 72,174 km/h, las actuaciones de los venezolanos Carlos Linares (que abandonó) y del campeón saliente, el también venezolano Coletta, quien había partido en última fila por problemas acaecidos en la serie clasificatoria. Coletta estuvo a punto de conseguir una hazaña ya que llegó a entrecruzar con los líderes, pero un "fuori pista" le restó toda chance.

El único argentino presente (gracias al aporte de Aeropetú que ayudó en el traslado) fue el pibe Javier Escalante, quien con su M101-Rotax fue cuarto en la eliminatoria y abandonó la final en la 12ª vuelta cuando estaba en el sexto puesto. Causante fue la rotura del pistón.

CLASIFICACION FINAL

INDIVIDUAL

| POS. PILOTO | CHASIS-MOTOR | PAIS |
|------------------------|--------------------|-----------|
| 1º "Neto" Jochamowitz | PCR-PCR | Perú |
| 2º Giuseppe Morcia | PCR-PCR | Perú |
| 3º Wilson Maruy | Birel-Rotax | Perú |
| 4º Jorge Nicolini | Dino-Rotax | Perú |
| 5º Miguel Coletta | Tecno-Rotax | Venezuela |
| 6º José Ampudia | Birel-PCR | Perú |
| 7º Juan Diego Cuadros | DAP-Rotax | Perú |
| 8º Rael Barberilla | Birel-Rotax | Uruguay |
| 9º Angelo Vega | Birel-Parrilla | Colombia |
| 10º Ludovico Fernández | Birel-Parrilla | Colombia |
| 11º Jimmy Tamashiro | Tecno-Yamaha | Perú |
| 12º Rocky Donker | Swiss Hut-Parrilla | Aruba |
| 13º Martín Gamarra | Birel-Rotax | Uruguay |

POR EQUIPOS

1º Perú, 5 puntos en contra; 2º Venezuela, 40 pec; 3º República Dominicana, 43 pec; 4º Uruguay, 46 pec; 5º Colombia, 62 pec; 6º Aruba, 67 pec; 7º Bolivia, 79 pec; 8º Ecuador, 80 pec y 9º Argentina, 85 pec.

Ramón Solar e Hijos S.A.



- TALLER DE CAÑONERAS
- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

- BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
- ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE



DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

Benini Escap

• ESCAPES ESPECIALES

• JAULAS ESTRUCTURALES DE COMPETICION

• PINTURAS PARA ALTA TEMPERATURA

MELO 4130. VILLA MARTELLI (cp.1603) • TEL. 760-1173

REMERAS PUBLICITARIAS • GORROS • CAMPERAS • VISERAS

Envíos al interior

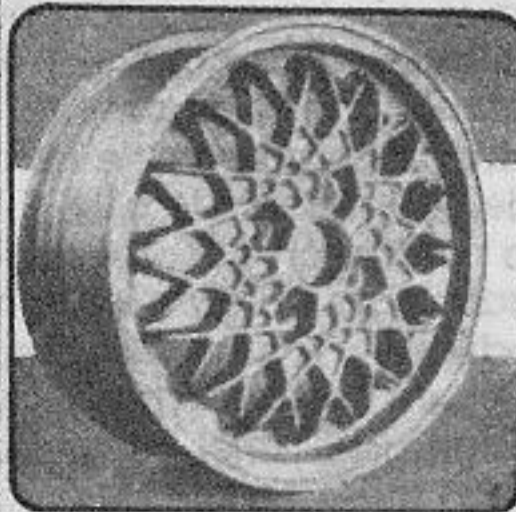
MARNAT
441-5342.

LARTIGAU 2455 • SAN JUSTO

Estilo Ruedas

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

- Conjunto Completo de Accesorios para alinear autos de carrera



FABRICACION Y VENTAS:

Estilo Ruedas S.R.L.

Calle 30 N° 1673. SAN MARTIN. TEL. 755-3859

LA CASA DEL CARBURADOR



ALFREDO LOPEZ
AGENTE AUTORIZADO:

* WEBER * SOLLEY * HOLLEY * GNC *

- Preparación y reparación de carburadores para Competición TC., TC. 2000, TURISMO. PISTA Y RALLY
- Afinación de motores con equipos programados en USA
- Encendidos especiales. • ENVIOS AL INTERIOR

Avda. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842). MONTE GRANDE TE.: 296-0536

EU-CAR

TELAS Y ACCESORIOS PARA TAPICERIA

FABRICANTE DE LONA CAPOTA PARA AUTOS

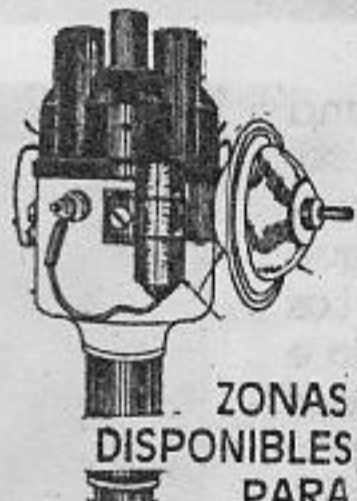
CONVERTIBLES ESPECIALES Y DE COLECCION

EN TAPIZADOS TODO PARA EL AUTOMOVIL

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

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

ENVIOS AL INTERIOR



ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES

DULBECCO

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

SALTADUNA 4x4

797-9473

ZUFRIATEGUI 2699 Esq. Beltrán FLORIDA (1602)

SAFARI 4 x 4



ARENERO AUTOCROSS

NEUMATICOS

- PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
- ALINEACION Y BALANCEO TREN DELANTERO



La Comera del Sud

S.R.L.

de Carlos y Daniel López

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

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

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

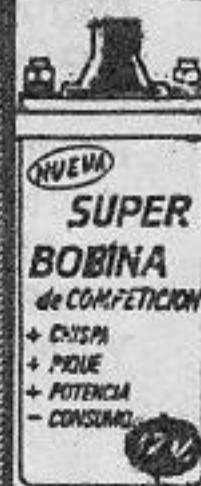
AVDA. PAVON 2222. AVELLANEDA. TEL.: 208-1019

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS



• SUPER BOBINA DE IGNICION 40.000 Volts reales Más potencia Más pique

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

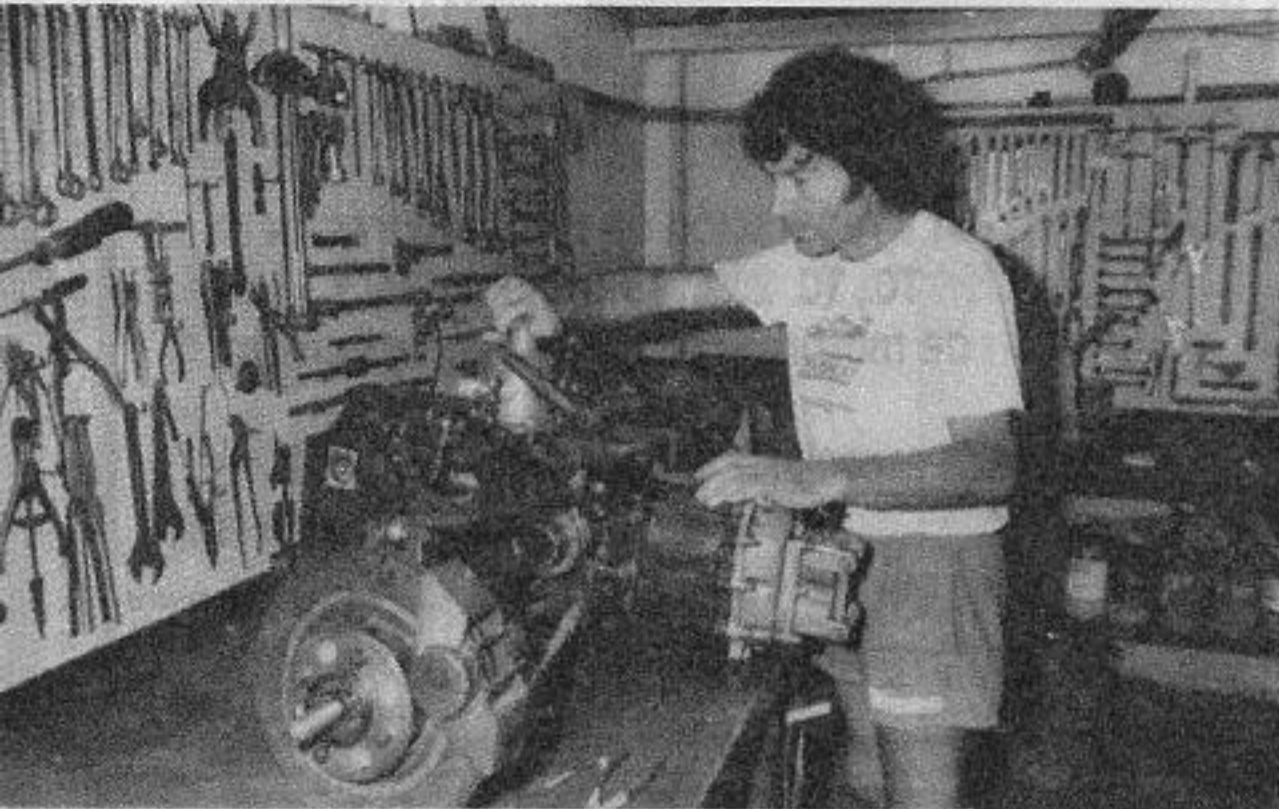
• PINTURA ALTA TEMPERATURA PARA MOTORES Y ESCAPES Aerosol 440 cm³



Gral. E. GARZON 5255. (1440) Cap. Tel. 683-1351



LA FORMULA

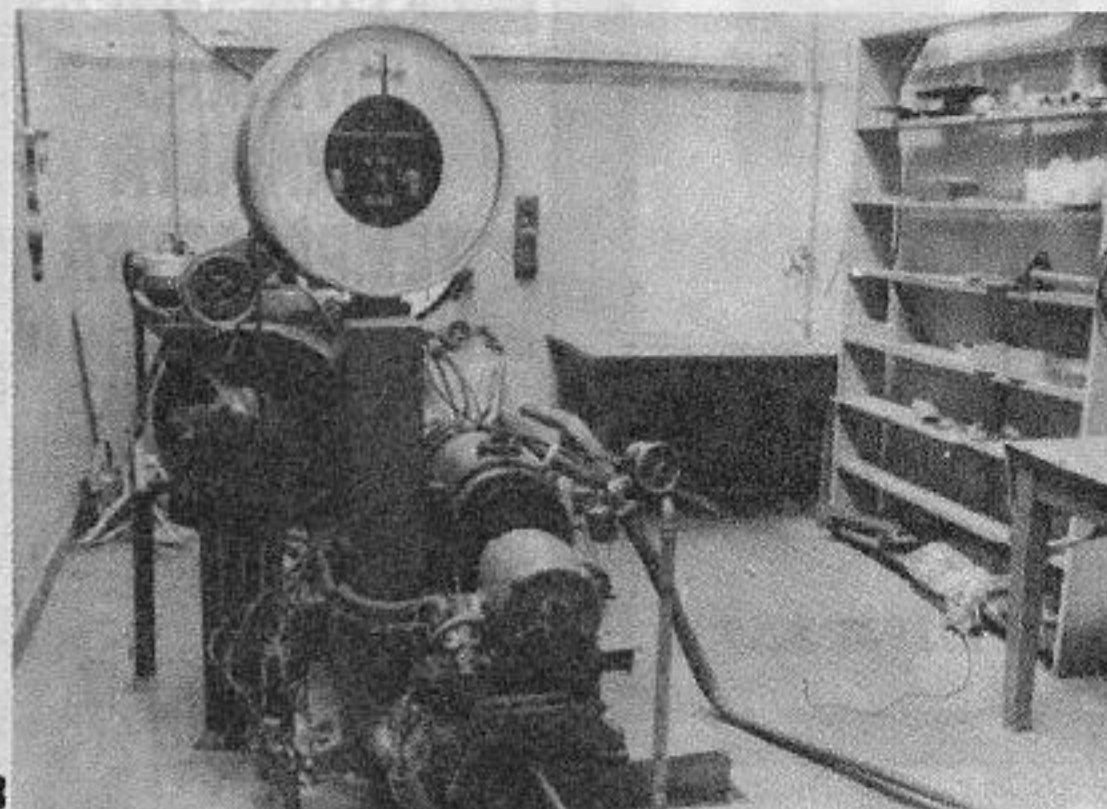


2

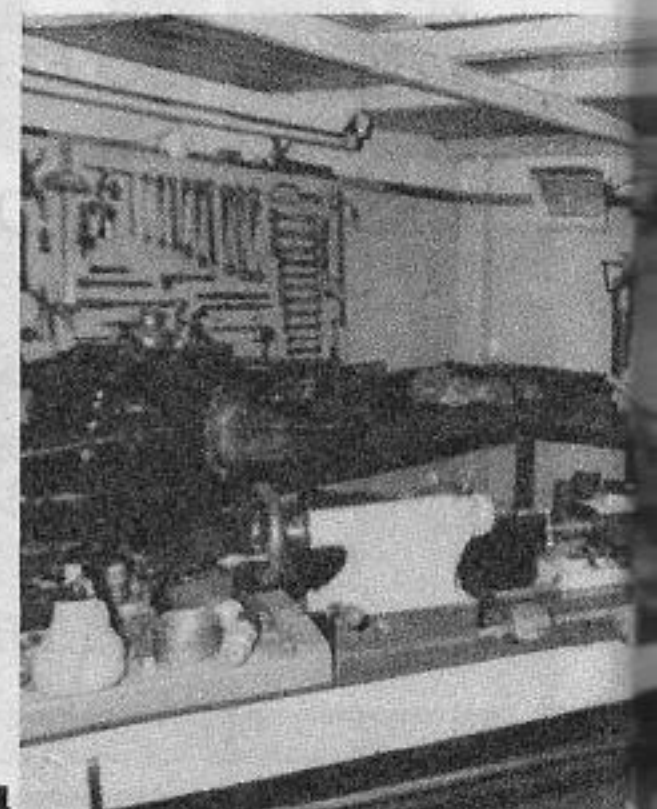
Una vez más los hermanos Rullo remontan una etapa adversa. Quienes conocen su trayectoria no dudan de su recuperación, dado el entrenamiento que poseen por sobreponerse a otras situaciones similares, que lejos de debilitarlos los ha fortalecido.

Conocidos son los avatares de la pasada temporada en el equipo de Puerto Rico, lugar desde donde su dueño, Richard Krumbain, decidió de acuerdo al capricho de turno. De esa forma no fue posible obtener resultados importantes. Los casi continuos cambios de pilotos de acuerdo a quien aportaba los dólares, impidieron el desarrollo de los autos y el aprovechamiento de estos por parte de quienes los conducían. Recién cuando Néstor Gurini empezó a colaborar como piloto de pruebas, se pudo vislumbrar el potencial del equipo. La intervención de aquel en tres carreras significó el noveno puesto en Interlagos, tercero en Buenos Aires I y cuarto en Chile, considerando solamente las participaciones del equipo de Puerto Rico. Posteriormente los hermanos Rullo recibieron en pago por sus servicios uno de los Reynard-Volkswagen y lo presentaron en el premio coronación con el mismo piloto, llegando al cuarto puesto, enriquecido previamente por la segunda posición en las pruebas de clasificación.

La promesa de un importante apoyo publicitario hizo pensar que esta temporada le daría al equipo la tranquilidad económica para desarrollar la capacidad y experiencia asimilada. En esos planes se anunciaron como pilotos al ex-campeón de la F-3 Sudamericana **Juan C. Giacchino** y al joven ascendente **Omar Martínez**, una buena combinación para aspirar a resultados importantes. La demora que ha sufrido la tramitación del apoyo económico hace que todo ese potencial, por ahora



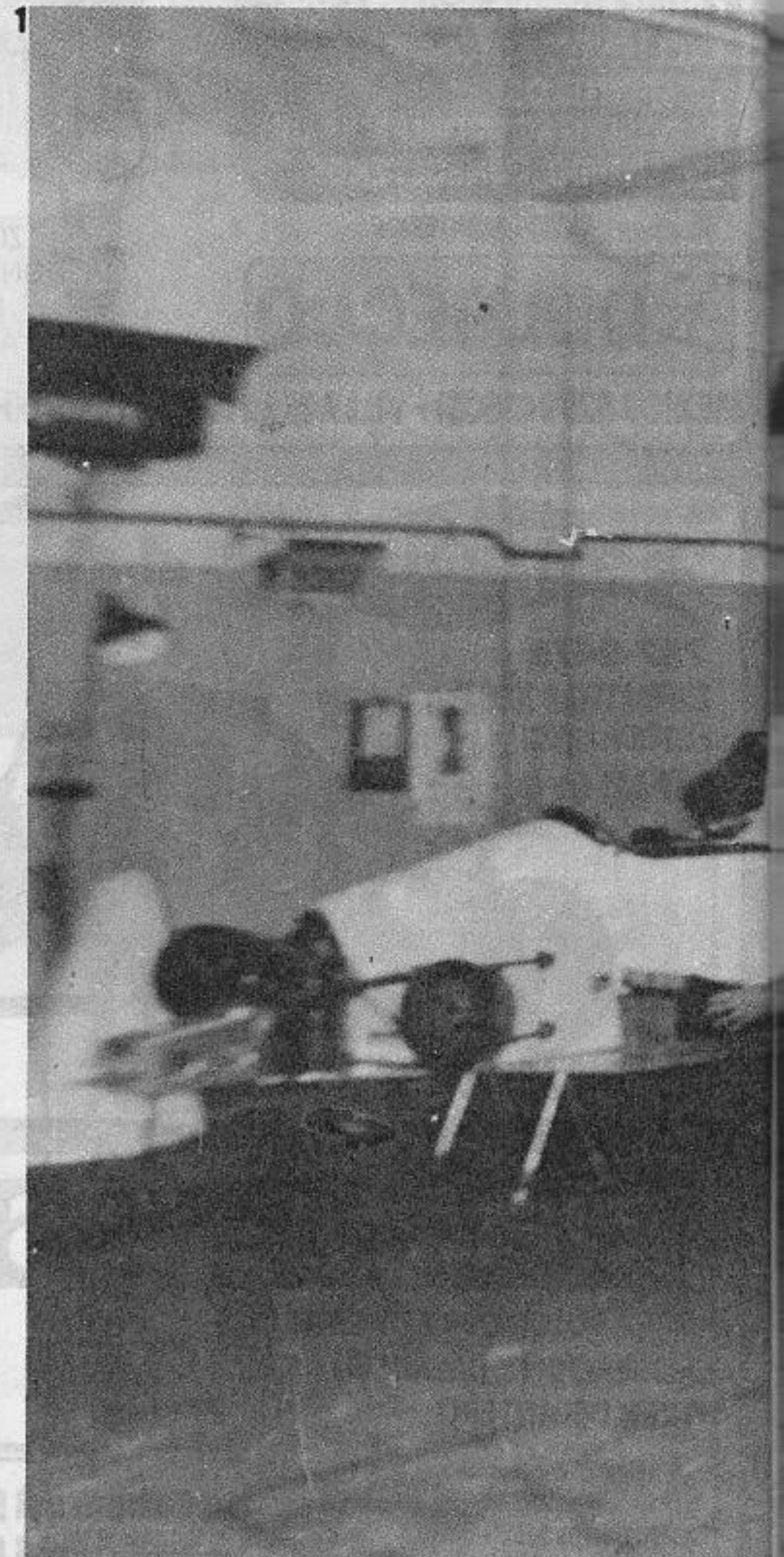
3



4

se siga afinando en la búsqueda de una oportunidad. Tanto los hermanos Rullo como los pilotos están desarrollando gestiones paralelas para conseguir el aporte que permita poner en marcha el proyecto. Los tres motores Volkswagen con desarrollo e inyección Spiess fueron reacondicionados en el receso y puestos a punto en el banco de ensayo del taller de Lomas de Zamora; posteriormente se los probó sobre los autos en los tests que los pilotos realizaron en el autódromo Oscar A. Gálvez. Tanto el motor de reserva como los que se montan en los dos Reynard 883 pueden ser equipados con distintas opciones de cajas electrónicas para la inyección y el encendido. El equipamiento para encarar el torneo permite todas las opciones de resortes de suspensión, valores de amortiguación, variables de barra y se dispone de los distintos pares de engranajes para relacionar las cajas Hewland. Un puente de suspensión trasero completo da la seguridad de una reparación rápida ante una necesidad de reemplazo. Aerodinámicamente se cuenta con distintas opciones de spoilers y se ha encargado el alerón del modelo 893, el que esperan recibir en los próximos días.

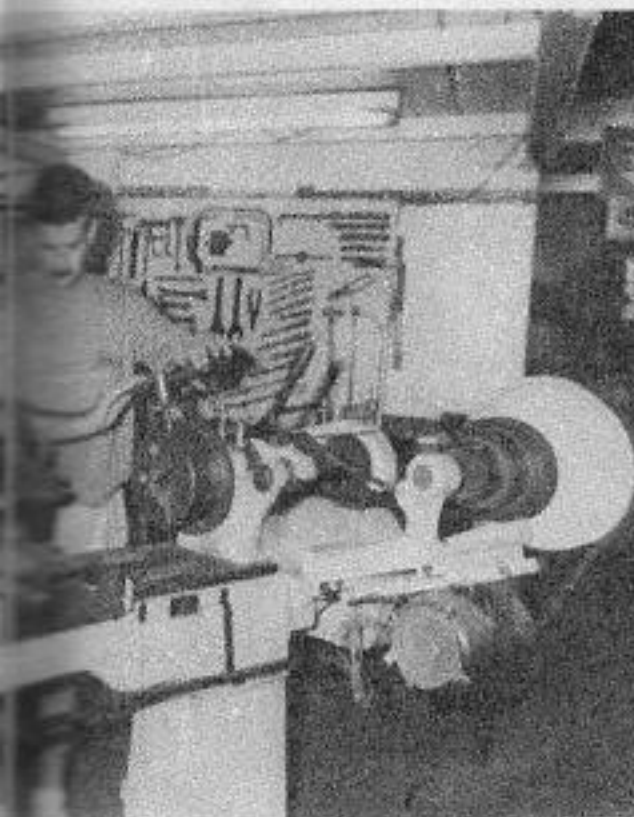
La idea es agotar todas las instancias para que el proyecto se desarrolle con los pilotos mencionados; solamente ante la imposibilidad económica se evalúa la posibilidad del reemplazo de ellos. El equipo conducido por Rubén y Norberto Rullo tiene destinados para un auto la atención de Miguel Rodríguez, Carlos Contreras y Pedro González, en tanto que para la otra unidad se designó a Daniel Bargiema, Pablo Ferrín y Diego Rullo. La necesaria cuota de suerte que se necesita para toda actividad, en el taller de Lomas de Zamora cuenta con el apoyo de la capacidad, dedicación y fuerza de este grupo



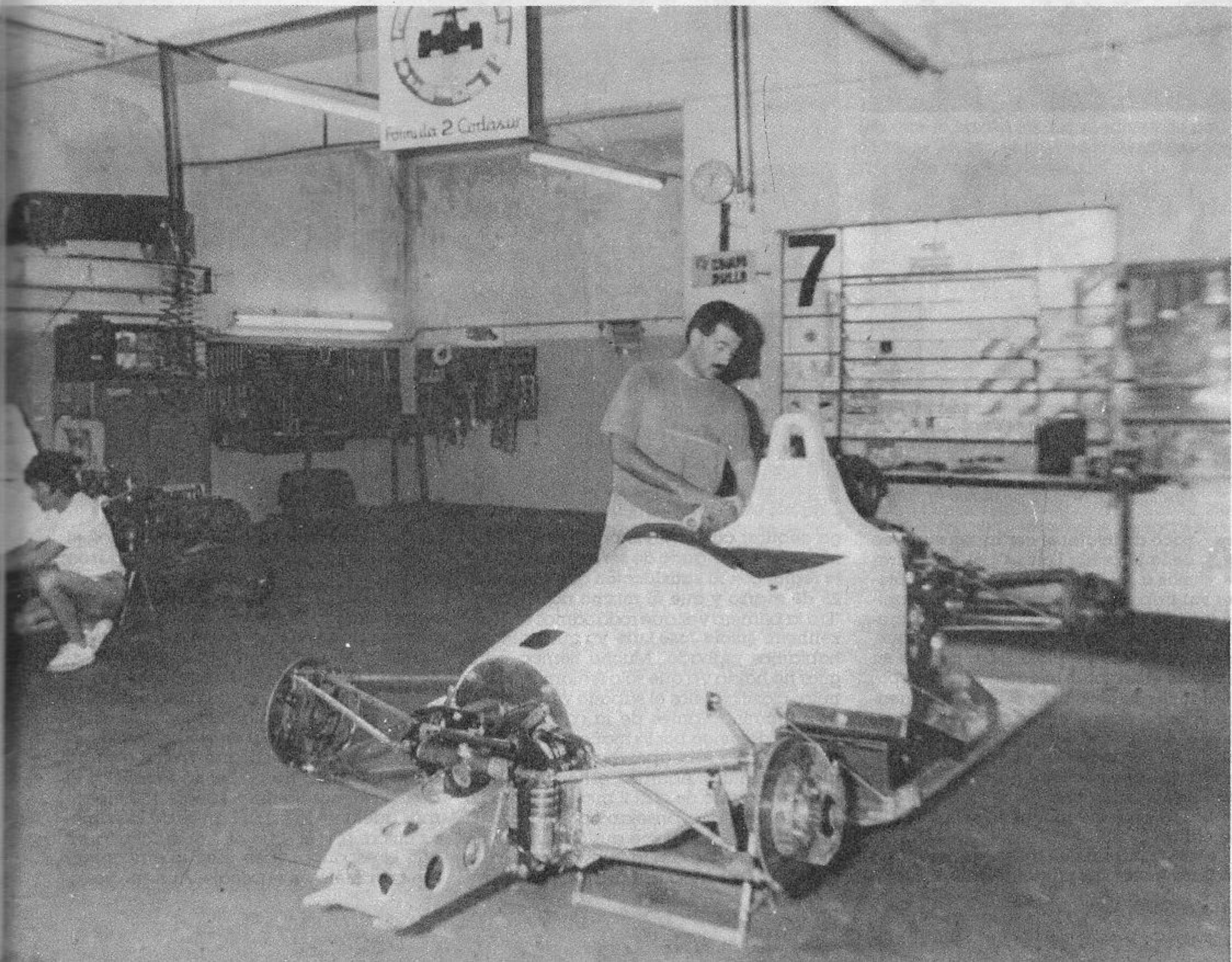
ONATO SUDAMERICANO DE F.3 MIENTRAS DEFINEN EL PATROCINIO DE SU EQUIPO

DE LOS RULLO

Por Alberto Juárez. Fotos: Enrique Bianco



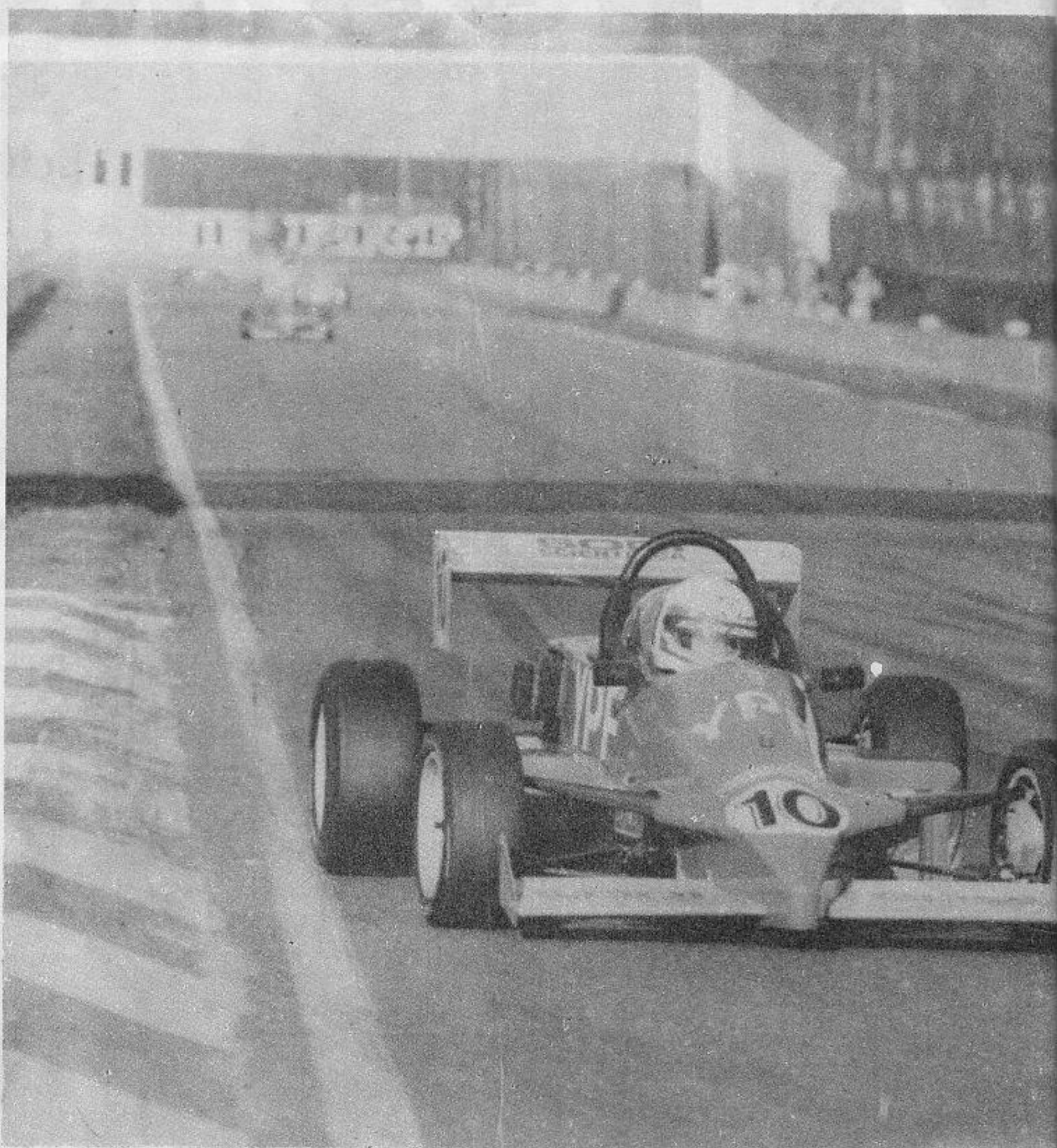
1. En el amplio y ordenado taller se realizan los retoques finales en el armado de los dos Reynard VW 883 cuyos impulsores ya están montados. 2. Norberto Rullo, trabajando sobre el puente trasero que el equipo siempre dispone como repuesto para los autos del team. El de la foto es el conjunto completo con suspensión y transmisión incorporada. 3. En una amplia habitación se montó el banco dinamométrico en el cual se ensayan y ponen a punto los motores de F.3. 4. El trabajo, de uno de los colaboradores de los Rullo, sobre el torno. Muchas de las piezas de reposición se realizan en el mismo taller con mano de obra especializada. 5. El trabajo en pista compartida, en este caso, por Rubén Rullo, uno de sus colaboradores y "Neto" Jochamowitz, en el habitáculo.



"YA GANE, PERO D



Foto superior: Di Palma tiene razones para ser optimista. Sin embargo, no se da por satisfecho: quiere seguir mejorando. Foto inferior: José Luis junto a un asistente del equipo Draco. El trabajo previo dio sus frutos en este inicio. Foto mayor: el argentino y su Reynard circulando en Zolder.



A poco de iniciar el certamen europeo de la Fórmula Lotus-Opel, encontramos a José Luis Di Palma para obtener sus impresiones sobre el nuevo camino iniciado en el Viejo Mundo. Con algunos tests y dos competencias disputadas, la situación era propicia para pedirle su punto de vista sobre la categoría y sus posibilidades de pelear por el título continental. Si como dice el refrán "el buen día ya se ve al clarear", el debut triunfal de Di Palma Jr. en Hockenheim permite prever interesantes perspectivas para este nuevo embajador argentino en el exterior, con frescos 24 años cumplidos en el último día de marzo.

No es habitual que quien viene a Europa para hacer sus primeras armas, consi-

ga debutar con una victoria, pero Di Palma se ha encargado de ser la excepción a la regla, con la satisfacción que obtuvo el 25 de marzo y que él mismo nos cuenta. "Era la primera vez que rodábamos en Hockenheim -inicia José Luis- ya que antes no habíamos probado. Mucho tiempo para girar no había ya que sólo teníamos 20 minutos clasificatorios el sábado y media hora el domingo antes de la carrera. Para peor, el domingo por la mañana había llovido, así que sólo aprovechamos los últimos 10 minutos. Además, el hecho de usar el circuito largo de casi 2 minutos y medio para la vuelta, aconsejaba parar poco. El trazado es rápido y me gustó, aunque no quedé satisfecho con la puesta a punto, la que debemos mejorar para cuando corra-

mos allí por el Europeo. De todos modos, el tiempo me salió rápido y así pude largar en la pole".

"Largada la carrera -continúa su relato entusiasmado Di Palma- debí sacrificar el primer puesto en la curva uno. Por marcar la pole me hicieron partir en el sector externo de la pista, que en teoría es el punto de la trayectoria ideal, pero como días antes se había repavimentado la recta, el asfalto allí estaba oscuro y sin goma. Podía haberlo apretado al italiano Trezzi, pero no quise asumir el riesgo del enganche, y lo dejé pasar por adentro. Luego, 150 metros más adelante lo superé antes de la primera chicana y él -que se había "chupado" con el español López- intentó emparejarme por afuera en el frenaje. Aunque yo es-

DEBO MEJORAR"



había menos de un segundo entre 25 autos y cualquier mínimo problema en el coche significa perder un montón de posiciones. A la categoría han llegado pilotos de todas partes del mundo y en todos los aspectos se aprecia el buen momento por el que está pasando la especialidad, debiendo preclasificar autos.

Sobre el auto también Di Palma nos da su opinión. "Creo haberle ya tomado la mano, aunque pienso que aún debo mejorar en lo lento. Lo que pasa es que yo estaba habituado con el F.3 a manejar más pulido en razón de que los chasis son más rígidos. Aquí hay que 'prepearlos' en lo lento porque no son muy dóciles. Me cuesta un poco habituarme, aunque los tiempos siempre salen. Por ejemplo, en las chicanas de Zolder yo paraba, doblaba todo redondito, salía y aceleraba. Ellos aceleran continuamente para que el motor esté en vueltas, llevándolo tipo karting. Esto es porque el motor no es elástico como el de F.3. La potencia está entre 6 y 7 mil vueltas. Tenés un punto donde hay 160 caballos, pero bajás 300 ó 400 vueltas y perdés 10/15 caballos. En el F.3 tenés la curva plana entre 4.800 y 6.200 rpm, siempre con 165 caballos y a lo sumo habrá 5/6 CV de diferencia".

"Algo que me ha dejado como experiencia la carrera de Zolder -continúa José Luis- es la fragilidad de las suspensiones. Yo doblé un brazo de ellos el sábado sin darme cuenta y otro el domingo en carrera por el toque con Dolan, pero nadie se salvó de cambiar parrillas. Esto es algo que te condiciona en el planteo de las competencias, sobre todo pensando en lo importante que es arribar y sumar puntos en todas. Justamente en Zolder, por lo angosto del circuito y por la falta de lugares claros para pasar, se vieron tantos enganches y toques, los cuales no pude evitar pese a mi voluntad, estando en la lucha de los primeros lugares. Como habrán visto se beneficiaron pilotos que largaban atrás y que evitaron las fricciones iniciales. Quien ganó había largado en quinta fila, lo cual es anormal en una categoría tan pareja y en un circuito angosto como este. Por ello pienso que la experiencia ha sido útil".

Tras sus dos primeras carreras europeas, Di Palma nos traza un panorama de como se le presenta el campeonato continental que iniciará el próximo 22 en Donington. "Sé que será difícil por lo competitivo de la categoría. Con el equipo estamos haciendo las cosas bien, ya que estamos llevando adelante un buen programa de pruebas antes de cada carrera, cosa de no dar ventajas a los rivales en función de lo estrecho de las programaciones, las que te obligan a salir a pista ya para hacer el

tiempo. Además, pudiendo usar sólo 6 juegos de gomas en todo el fin de semana y habiendo tanta diferencia entre las nuevas y las usadas, es importantísimo no malgastar las 4 que se usan al salir en la primera sesión clasificatoria. Estas pruebas y estas carreras-tests me están permitiendo conocer los circuitos y la puesta a punto del auto en cada caso, evitándome pérdidas de tiempo. De todos modos, no somos los únicos en hacer este trabajo y por tanto con el buen nivel conductivo que tiene la categoría, la cosa pinta ser difícil. Además, también dentro del equipo sé que tendré, sobre todo en Barrichello, un rival durísimo, porque va muy rápido y dispondrá de la misma experiencia previa que yo sobre los autos. Tampoco hay que olvidar a De Cristofaro que ya participó en el campeonato del año pasado y tiene por lo tanto más experiencia que nosotros. Con respecto al equipo en sí, puedo decirles que lo veo bien. Los problemas que se me presentaron en Zolder no son graves. La cuestión del balanceo de las gomas es ajena al equipo ya que lo hacen los proveedores de neumáticos y luego el problema de alineación que tuve en la segunda sesión se debió a la falta de tiempo para alinear el auto entre una tanda y otra, tras el cambio de la parrilla. También para mí es importante la presencia de 'Mico' López (NDR: el hijo del ex piloto oriental de MAF2) atendiéndome el auto, lo cual me da más confianza aún. Por tanto, les digo que soy optimista en cuanto a lo que tengo a disposición, pero también soy conciente de que será un campeonato durísimo donde habrá que andar con 'cabeza fría' si se pretende luchar por el título. Pienso que el secreto estará en la regularidad para sumar puntos y para ello se tendrán que dejar a veces de lado duelos que puedan resultar peligrosos. Ya he visto en Zolder que hay muchos pilotos que por hacerse notar se tiran en los frenajes sin medir los riesgos. De todos modos hay otro grupo de pilotos con experiencia que son los verdaderos candidatos al título y con ellos será la verdadera carrera.

Por último le preguntamos a Di Palma si se siente satisfecho con la elección que ha hecho para iniciar su campaña europea. "Estoy convencido de que no nos hemos equivocado, ni con la categoría ni con el equipo. Estoy haciendo una excelente experiencia conociendo los circuitos europeos y además pudiendo competir a buen nivel por un título prestigioso como éste. Sólo espero que los inconvenientes que se nos han presentado a nivel de patrocinio no me compliquen la temporada, ya que el título es posible y eso para mí significaría un gran paso adelante con respecto al futuro de mi carrera deportiva".

taba sobre la zona sucia de la pista y todavía las gomas no estaban en temperatura, me jugué igual. Luego, en la otra chicana ví que habían tirado mucho cemento, así que pasé bien por la huella, y con la polvareda conseguí hacerme una 'luz' que al primer paso por boxes era de dos segundos y medio. A las 6 vueltas, la diferencia era de 8,6 s y como faltaban 4, decidí levantar, viendo que mi compañero Barichello y Trezzi estaban luchando por la segunda posición. Fue una gran alegría subir al podio como ganador y creo que la victoria ha sido un gran aliciente en esta pretemporada donde todo es nuevo para mí".

Acto seguido, Di Palma nos da su opinión de la categoría. "No pensaba en encontrar tanta competitividad. En Zolder

Ultimo Momento

LARRAURI, SEXTO EN SUZUKA

Un buen comienzo tuvo Oscar Larrauri en el **Campeonato Mundial de Sport Prototipo**. Y ese paso inicial, "Poppy" lo dio con un meritorio sexto puesto en los **480 Km.** de Suzuka, competencia que, en el trazado japonés de dicho nombre, puso en marcha el mencionado certamen y, además, entregó la reaparición del piloto argentino tras el accidente protagonizado en las pruebas clasificatorias para las **24 Horas de Daytona**.

Larrauri compartió la conducción del **Porsche 962** del **Brun Motorsport** con el noruego **Harald Huysman**, y las perspectivas no parecían de lo mejor luego de que en clasificación, distintos inconvenientes en el auto lo marginaron de las diez ubicaciones de avanzada. Sin embargo, el panorama varió favorablemente para la competencia, ya que un ritmo regular le permitió arribar sexto, aunque a dos vueltas de los vencedores.

Ya en función de lo visto en los primeros lugares, esta carrera mostró un nuevo dominio de los **Sauber-Mercedes Benz** que, a la hora del banderazo final, ocuparon los dos primeros puestos con las parejas **Jean Louis Schlesser-Mauro Baldi** y **Jochen Mass-Karl Wendlinger**, en dicho orden. No obstante esta superioridad, los autos germanos encontraron un serio oponente en el **Toyota 90 C-V** del binomio **Geoff Lees-Hitoshi Ogana**, que el sábado conquistó la "pole" y en carrera resultó un escollo hasta que distintos problemas lo retrasaron al cuarto puesto final.

Por su parte, el Campeón Mundial Schlesser y su coequipier

Baldi, también debieron afrontar algunos contratiempos antes de llegar a su segundo triunfo consecutivo en esta carrera. Estos problemas comenzaron el sábado con un despiste del francés, que destruyó el flamante modelo **C-11** y obligó a reacondicionar el viejo **C-9** para la carrera. No terminaron allí las penurias, pues una falta en el motor en los momentos previos a la largada, determinó su partida desde la última ubicación. A partir de ese momento las cosas cambiaron ya que, tanto Schlesser como Baldi, cada uno a su turno, protagonizaron una espectacular remontada que, sobre mediados de carrera, los llevó a la posición de privilegio, que ya no abandonaron hasta el final de las 82 vueltas. Schlesser-Baldi concretaron así la victoria en un tiempo de **2h43m45s429/1000** a un promedio de **176,031 Km/h**, y relegaron por **42s333/1000** a sus coequipiers germanos **Mass** y **Wendlinger**, éste último, debutante en Mercedes-Benz. Posteriormente se ubicaron **Masahiro Hasemi-Anders Olofsson** (Nissan) a 1 vuelta, **Geoff Lees-Hitoshi Ogana** (Toyota) a 1 vuelta, **Kumititsu Takahashi-Kazuo Mogi** (Porsche 962) a 2 vueltas, y **Oscar Larrauri-Harald Huysman** (Porsche 962) a 2 vueltas. De acuerdo con el novedoso sistema de puntuación del torneo, que guarda similitud con el de la Fórmula Uno, **Schlesser** y **Baldi** marchan al frente de las posiciones iniciales con **9 puntos**, seguidos de **Mass-Wendlinger** con **6**, **Hasemi-Olofsson** con **4**, **Lees-Ogana** con **3**, **Takahashi-Mogi** con **2** y **Larrauri-Huysman** con **1**.

¿SENNA A FERRARI?

La importancia de la especie y la reducida actividad en los boxes de Imola, dieron tema para el comentario con respecto al ventilado contacto entre Senna y la casa italiana para el '91. El asunto intencionalmente descubierto por **Ron Dennis** en Brasil, continúa siendo agitado por la prensa, pese a que de los interesados no surgen directas precisiones. Al margen de ciertas declaraciones de Senna publicadas el viernes por el periódico inglés "Today", el brasileño sólo dejó entrever el posible contacto: "Es tiempo ya de pensar en el '91 —dijo Senna a Today— porque debo tomar una decisión con calma. Cuando se corre desde hace años en F.1, llega el momento en que para un piloto, resulta natural considerar la posibilidad de correr sobre una Ferrari". Esto fue el sábado clarificado por Senna en Imola, diciendo el ex Campeón: "Yo simplemente he dicho que era una hipótesis posible, siendo Ferrari uno de los tres 'top teams' del momento. Evidentemente mis palabras han sido mal interpretadas. Por ahora estoy muy bien en McLaren, que tiene el coche más competitivo, aunque Ferrari se está acercando".

Hay quien, incluso, ya habla de una oferta de más de **10 millones de dólares**, hecha por Ferrari en función de un contrato por tres años. Pero obviamente son cuestiones en plena negociación y sobre las cuales las partes prefieren el hermetismo. Sólo Dennis ha buscado abrir el juego, en parte temeroso por lo ocurrido con **Frost** el año pasado, y en parte para poner en guardia a los japoneses —para que no dejen escapar a Senna—, y al brasileño para que defina la renovación de su contrato —que vence a fin de año— y evite circunstancias como las ocurridas con el francés el año pasado y que el mismo Senna critica. De parte de Ferrari sólo dos gestos de **Fiorio** dejan traslucir cierto "feeling" con el brasileño: uno ha sido el reconocimiento de las virtudes de Senna al explicar los tiempos de Brasil, cuando Fiorio afirmó que medio segundo de diferencia era sólo por Senna... en tanto que otro gesto visible fue el estrecharse las manos en el podio de Interlagos entre el D.D. ferrarista y el piloto local. Tampoco es descartable que Senna esté usando este corrillo para hacer levantar aún más sus pretensiones ante Honda, en vísperas de la renovación del contrato.

EL DEBUT DE PAGANI

Junto a la F.3 Italiana en **Vallelunga**, también compitió la **F.2000** inaugurando su certamen, y por ello el casildense **Alejandro Pagani**, inició su temporada '90 con el team **As-tofer**. Por cierto, la tarea del santafesino sobre el **Dallara 389** no resultó según lo esperado, debido en parte al serio despiste que había protagonizado en las pruebas previas realizadas en el trazado romano, y también debido a ciertas desinteligencias con la estructura del equipo **Vismara**, que es quien se ocupa de la atención en pista de los coches de **As-tofer**.

"Debido a mi accidente en las primeras pruebas que realizaba con el **Dallara** semanas atrás, me quedé sin hacer todos los tests previos que teníamos previstos", nos cuenta Pagani luego de la carrera de **Vallelunga**. "El accidente ocurrió luego de haber hecho mis primeras **20 vueltas** con este auto. De improviso, el **Dallara** se me descontroló en la curva de **Sta. a fondo de Vallelunga** y, marcha atrás, fui a pegar contra el guardrail, bajando tres hojas en el impacto... Esto hizo que no pudiera hacer el resto de los tests programados antes de la apertura del Campeonato.

"Con respecto al fin de semana del **1/4**, clasifiqué mal debido a una desinteligencia con el box: me cambiaron la convergencia cuando debía usar el juego nuevo de neumáticos... Largando **26º**, había pasado a **17** en la primera vuelta, pero enseguida se me rompió la primera velocidad y en el 'tormentino' no podía mantener mi posición, pese a lo cual terminé **15º**. El próximo domingo **15** corremos en **Magione**, y el **29** estaré en la carrera de **Monza** que se hace como complemento del **Mundial de S.P.**". Para la estadística, la 1era. fecha de **F.2000** —o sea la categoría reservada a los **F.3** hasta modelo '89— fue ganada por **Michele Minutolo**, seguido por **Luigi De Luca** y **Luigi Giorgio**, todos con **Dallara**.

DI PALMA Jr. PROBO EN DONINGTON

Tal como estaba previsto, la semana pasada **José Luis Di Palma** y los miembros del team **Draco** probaron en el circuito inglés de **Donington**, con vistas a la apertura del certamen Europeo de la **Lotus Opel**, que ocurrirá el próximo domingo **22** en dicho escenario. Como corolario de las dos jornadas de pruebas, el piloto argentino quedó como segundo mejor registro a **5 centésimas** del

británico **Lodvige**. **Di Palma**, con **1m11s23**, dejó por detrás a sus coequipiers **De Cristofaro** (**1m11s38**) y **Barrichello** (**1m11s52**). El arrecifeño se apresta a competir este fin de semana en **Zandvoort** (Holanda) en una fecha del certamen alemán, que le servirá como test con vistas a la prueba del Europeo que, en ese circuito, está prevista para el **4 de junio**.

FORMULA UNO EN BREVE

Con mano dura asumió el empresario suizo **Monteverdi** la conducción del team **Onyx**. Como primera medida "limpió" nada menos que a **Alan Jenkins**... y a los dos pilotos —**Johansson** y **Lehto**— quienes ya desde **San Marino** serán reemplazados por **Gregor Foitek** y **Luis Pérez Sala**. ¿Qué tal...?

La firma japonesa **Leyton House**, flamante propietaria del equipo **March** de **F.1**, finalmente se habría asegurado los servicios de la **Illmor** para la provisión de un motor **10 cilindros** en **1991**, cuya posible marca sería... **Nissan**.

En cuanto a **Brabham** y siguiendo con los motores, por su parte ya tendría garantizado el contar con **Yamaha** para el suministro de un **12 cilindros**, siempre hablando del año próximo.

REPUESTOS Y ACCESORIOS



LO TIENE

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

Sábados abierto todo el día

MUÑECAS 1046. Bs.As. TEL. 854-0688

ROTULAS PARA COMPETICION (JUNTAS UNIVERSALES)

EN CROMO-NIQUEL

TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS



GRANZELLA Hnos.

SANDUCERA S.A.

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



- AMORTIGUADORES CON CARGAS ESPECIALES PARA AUTOS POTENCIADOS O COMPETICION
- REPARACION DE SUSPENSIONES NACIONALES E IMPORTADAS
- CONTROL DINAMOMETRICO
- Colocación y Venta

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

GAMBA Y PRESTIA

SALAS 727 • CAP. 923-9723

FRENOS

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

EMBRAGUES

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



RECAMBIO

W W W car

RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPANIA AMERICANA DE RESORTES FONROUGE 2887. Capital Tel.: 601-7122 / 602-6267

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS

Para todo modelo de autos.



- TORINO ZX • JEEP • RALLY • 505 • RODANTES COMPETICION • FALCON
- ASIENTOS ENTERIZOS •

- * TAPIZADOS * ALFOMBRAS * FUNDAS * ORIGINALES
- * APOYABRAZOS * VISERAS *

Envíos al Interior

DARWIN 22. Capital. Tel. 855-8498 J.B. Justo 3350. Capital. 59-0130

FIAT KAR S.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

- Motores completos • Cajas • Diferenciales • Partes Carrocerías

ESPECIALIDAD

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

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

ROJAS 1901 Capital JUAN B. JUSTO 3395 Esq. J.B. Justo

CASA CARPE PEUGEOT

- LINEA COMPLETA •

CHAPA • MECANICA • ACCESORIOS

TEL. 581-0784 Legítimos e importados

☆ **ALBERTO J. DAPORTA** ☆
ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES

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



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

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



REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT
REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES

Ventas por mayor y menor Tarjetas de crédito

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

el elegido de América...

VARA KART



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

Avda. Gral. Paz 13.929 (cp.1752)
Buenos Aires • Tel. 01-652-7937
Télex 23796 • ENIAK AR • Argentina
FAXNº (01) 652-1197

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



REPUESTOS NUEVOS 4 X 4



- Soporte morzada freno
- Discos ventilados • Reforma paliers flotante • Manguitos punta eje • Masas rueda
- Placas caja • Cables Bujía
- Brida masa estriada
- Planchas para barro o arena
- Eje intermedio caja
- Fuelles protectores de dif. delanteros
- Tapones magnéticos para caja y diferencial

• ENVIOS AL INTERIOR

SUPERI 4855. CAP. 542-5064

LA BOMBA: ¡MOTORES FERRARI A MINARDI!

El hermetismo de las negociaciones fue absoluto durante varias semanas, hasta que el pasado jueves al mediodía, un escueto comunicado emitido en Maranello informaba: "Se ha llegado hoy a un acuerdo entre Ferrari y Minardi, a base del cual Minardi utilizará la próxima temporada, en sus monoplazas de F.1, los motores Ferrari de 18 cilindros". Fue la gran noticia de la semana de pruebas en Imola porque, además de la sorpresa, significa la ruptura de una larga tradición en la casa del Cavallino, reacia a entregar su material a externos. Precisamente había sido Giancarlo Minardi el destinatario de la única excepción en F.1, cuando en el '76 su equipo Everest recibió en uso un ejemplar de la 312 T para hacerla competir en las pruebas sin puntaje de Brands Hatch y Silverstone con Giancarlo Martini —tío de Pierluigi— al volante. También entre Ferrari y Minardi había surgido una experiencia análoga de cesión de motores, cuando los Dino V6 equiparon los F.2 de la escuadra de Faenza en 1977/8.

Cesare Fiorio, presente en Imola, dio las primeras explicaciones tras el comunicado: "Esto es fruto de una larga relación de estima que siempre hubo entre Ferrari y Minardi. No olvidemos que ha sido justamente Minardi la primera escuadra en derribar el 'muro' de Maranello, probando sus coches en Fiorano". A la pregunta de si este gesto de Ferrari no debía interpretarse como una respuesta a la maniobra de Ron Dennis con Tyrrell, Fiorio dijo: "Sin dudas que también esto se analizó, pero no ha sido determinante en la toma de la decisión. Estamos camino a un cambio de tendencia en la F.1, orientado a una mayor divulgación de los motores. En una época, en la F.1 eran 34 coches con motor Ford y sólo 2 Ferrari, originándose una lucha desigual en el plano estadístico. Ferrari es también

una fábrica de motores y no vemos por qué no deba disponer de mayores posibilidades para obtener más ventajas, como están haciendo o harán otros constructores". Aquí la alusión de Fiorio a Honda, Renault y Ford, resulta evidente, ya que todos están preparando un segundo equipo receptor de motores oficiales para el '91. Luego, Fiorio agregó más detalles de la operación: "Ya en el pasado, Ferrari dio motores a Minardi para la F.2, y a Lancia para los S.P.. La relación con Minardi será de 'leasing', nosotros seremos responsables de la construcción, del desarrollo y de las revisiones de los impulsores, dando también un técnico y un ingeniero que seguirán en pista toda la operación. Esto nos obligará a agregar 3 ó 4 hombres al Departamento Motores". Preciso Fiorio que el contrato no tiene una extensión definida en el tiempo, y no dio cifras de la operación.

Por su parte Giancarlo Minardi, una vez superado el momento inicial de euforia, también aportó algunos detalles sobre la operación, mientras Barilla y el "tester" Apicella se alternaban al comando del M189 en pista. "Todo comenzó casi en broma, cuando volvíamos del G.P. de Hungría el año pasado. El Ing. Fusaro había ido al aeropuerto de Bolonia a felicitar al equipo por el triunfo de Mansell, y en el clima de alegría le dije, sonriendo, si no nos podían dar sus motores... Inesperadamente me dijo que se podía hablar del tema, y de allí que el diálogo, intensificado, continuó adelante". Si bien el Consejo de Administración de Ferrari, reunido el 17 de marzo con la presencia de Gianni Agnelli, avaló la decisión final, Minardi no estuvo seguro hasta último momento, en que el contrato fue firmado en Maranello. "En Phoenix seguimos hablando del tema con Fiorio, pero con los problemas que tuvo el equipo en ese G.P., temí que todo pudiese cancelarse. Por fortuna no fue así, y

hoy me parece tocar el cielo con las manos, de la felicidad... Tenía una tratativa con Ford para recibir en el '91 los mismos motores de Benetton, y hete aquí que, casi por el mismo precio, tendré los V18 de Ferrari. Estoy muy agradecido al Consejo de Administración de Ferrari, por la confianza que ha tenido en mí con esta decisión, y sólo espero ser merecedor de tal privilegio. No hemos fijado términos de duración en el acuerdo. Dependerá de nuestro trabajo la continuidad del contrato. Seré el primero en pedir la rescisión del contrato a fin del '91, si veo que no estoy en grado de honrar el compromiso con buenos resultados".

Con respecto a los pasos futuros, dijo Minardi: "Podría ya haber llevado a Faenza los planos del V12, pero no he querido hacerlo para evitar distracciones en la escuadra. Aún estamos trabajando en la terminación del M190 que presentaremos el 18 y que rodará en Imola hasta el 21. Sólo el lunes 23 haremos la primera reunión técnica sobre el proyecto M191 con el motor Ferrari. Habrá mucho diálogo entre nuestros técnicos y los de Maranello, acerca de cómo imponer el nuevo proyecto. Según el programa original, este proyecto deberá estar concluido en junio para poder tenerlo en condiciones de rodar en octubre, apenas después de terminada la temporada europea".

Sobre los cambios que se deberán operar en el equipo, Minardi, tiene las ideas claras: "Obviamente que esto implicará potenciar aún más nuestra estructura. Ya estamos terminando la construcción del nuevo pabellón, y de las 64 personas actuales deberemos pasar a cien o más a fines de año, tal como Arrows, Lotus o Ligier. También en presupuesto deberemos duplicarnos, pasando de los 10 millones de dólares de este año, a probables 20 en el '91, pero esto no creo que sea un problema, ahora

con los motores Ferrari a nuestras espaldas". Acerca de los pilotos, Minardi dijo que es prematuro hablar: "Martini es una realidad y Barilla está creciendo bien. Con Ferrari podremos siempre cambiar ideas, pero siempre tendremos nuestra autonomía de decisión". Sin embargo este —el de los pilotos— parece ser uno de los objetivos del movimiento Ferrari, o sea tener un equipo "B" donde "germinar" o "estacionar" futuros ferraristas. Incluso, se comenta que podría ser el caso de Morbidelli, que en el '91 podría hacer su primera temporada completa en F.1, precisamente a bordo del Minardi-Ferrari. También la cuestión neumática ha tenido su importancia, aunque es bastante probable pensar que también en el '91 la escuadra del "cavallino" pasará a las filas de Pirelli. En este aspecto Leo Mehl —el "boss" de Goodyear— estuvo la semana pasada en Maranello, discutiendo la situación actual de la relación y buscando una renovación del acuerdo para julio. Entre las repercusiones del acuerdo Minardi-Ferrari, es de destacar el "mejor así" de Senna, en alusión a cierta dispersión de energías que Ferrari podrá sufrir con esta operación. De la misma óptica es Boutsen, que dijo: "Si fuera un piloto Ferrari, no estaría tan tranquilo, porque abastecer dos escuadras al mismo tiempo, puede ser dispersivo en fase de desarrollo. Me parece que esto es un acuerdo hecho con un año de anticipación, porque Ferrari todavía no está al nivel de Honda". "Muy bien —dijo el Ing. Osamu Goto de Honda— porque Ferrari tendría a Minardi y nosotros a Tyrrell". Al "no comment" de Prost se agregó Patrese diciendo: "Me alegro por Minardi, que siempre ha trabajado seriamente, aunque no basta sólo un motor para convertir un coche en competitivo".

LAS PRUEBAS DE F.1 EN IMOLA

Las pésimas condiciones meteorológicas han impedido apreciar todo lo que los tres equipos "top" del momento debían entregar en materia de prestaciones, en ocasión de la semana prevista en el "Dino y Enzo Ferrari". Esto, sumado a la ausencia de Benetton —que sólo hizo rodar el coche nuevo en Silverstone bajo la conducción de Nannini— generó escasas novedades en pista. Ferrari no pudo trabajar sobre los compuestos de clasificar, que en más de 20 tipos distintos y en casi un millar de unidades llevó la gente de Goodyear. Sin embargo, en el "staff" ferrarista quedó individualizado ya el problema principal con las gomas "de tiempo", que radica en una puesta a punto muy blanda usada hasta el momento en esas condiciones. Algo se pudo probar en Imola, donde "endureciendo", comenzaron a advertirse mejoras que derivan también en una menor necesidad de carga aerodinámica y, por consiguiente, freno al avance. También, Ferrari alcanzó a probar la nueva suspensión trasera, que enseguida permitió apreciar una superior motricidad del coche y una mejor transferencia de CV a la pista. Para las pruebas previstas del 17 al 21, la casa italiana presentará la nueva aerodinámica, que terminará por definir el coche con el cual se correrá en la temporada europea. Prost —que justamente asigna gran importancia a estos tests— se ocupó del trabajo en pista, secundado por Morbidelli el viernes, cuando el Campeón del Mundo se trasladó brevemente a Sulza ante una lesión sufrida por su hijo Nicolás mientras esquiaba. Según Prost, "un auto que va bien en Imola es competitivo en cualquier lado. Las chicanas son un duro test para la 'reprise' del motor, y si en San Marino nosotros estamos adelante de McLaren, entonces podrá pensarse justificadamente en el título". Por su parte, McLaren —reina en Imola en los últimos años, gracias a la mejor entrega de potencia del motor Honda— también pudo trabajar poco. Berger se mostró preocupado con el confort

de su habitáculo, para lo cual los técnicos del equipo están buscando modificarle el panel de instrumentos, al que se le quitará la parte inferior, pasando algunos comandos al volante para mejorar la posición de las piernas. En tanto, en Williams están satisfechos con el funcionamiento del chasis, esperando ahora con ansias la nueva evolución del motor Renault, prometida para los tests de la semana próxima. Tampoco en Leyton House han podido sacar conclusiones ciertas del coche modificado, para intentar resolver los problemas de adherencia en el tren delantero, causados por el excesivo "grip" posterior. Con respecto al Benetton nuevo que probará esta semana en Silverstone y que se verá en Imola el 17, se sabe que la novedad principal está en la aerodinámica, completamente revisada con respecto al coche actual. Ahora la toma del motor es clásica —es decir, en alto y a espaldas del piloto—, habiendo desaparecido las dos laterales. Volviendo a McLaren, el team inglés ha decidido no realizar los tests previstos, en origen, del martes al jueves en Monza, volviendo a Imola el lunes 17 con el resto de los equipos.

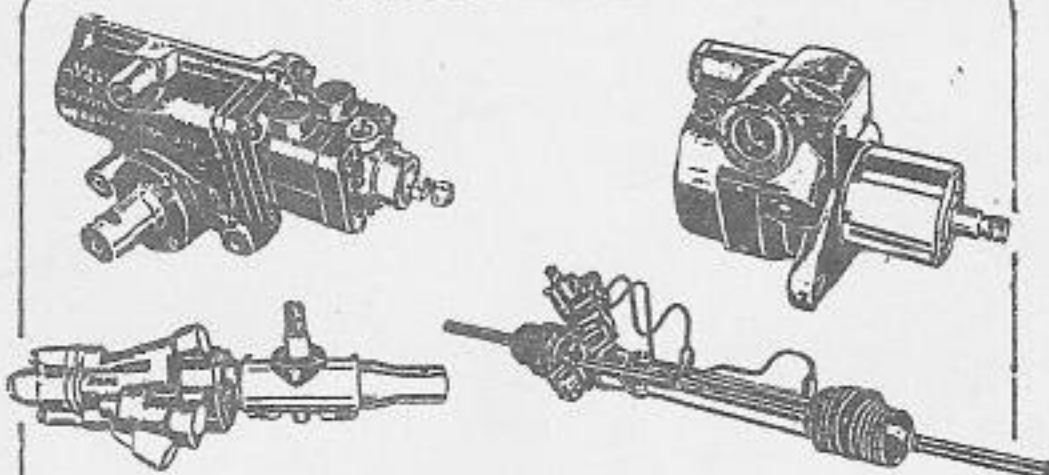
| | MARTES | MIÉRCOLES | JUEVES | VIERNES | SABADO | DOMINGO |
|----------------------|---------|-----------|----------|----------|----------|---------|
| Prost (Ferrari) | 1m36s35 | 1m28s955 | 1m26s463 | — | 1m29s406 | 1m24s74 |
| Senna (McLaren) | — | 1m29s671 | 1m26s965 | — | 1m32s560 | 1m25s13 |
| Berger (McLaren) | — | 1m30s319 | 1m27s627 | 1m38s620 | 1m32s994 | 1m25s31 |
| Boutsen (Williams) | — | — | 1m27s818 | 2m19s643 | 1m28s857 | 1m25s63 |
| Apicella (Minardi) | — | — | 1m28s836 | — | — | — |
| Barilla (Minardi) | — | 1m30s345 | 1m30s640 | 1m45s746 | — | — |
| Patrese (Williams) | — | — | 1m31s997 | 2m20s192 | 1m36s986 | 1m26s77 |
| Gugelmin (L.H.) | — | 1m50s342 | 1m32s303 | — | — | — |
| Morbidelli (Ferrari) | — | — | — | 1m37s908 | — | — |
| Capelli (L.H.) | — | — | — | 1m46s531 | — | — |

DIRECCIONES HIDRAULICAS

REPARACION • INSTALACION • RECAMBIOS

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

ENVIOS AL INTERIOR



techo
hidráulica
s.r.l.

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

AMORTIGUADORES

COLOCACION
Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.

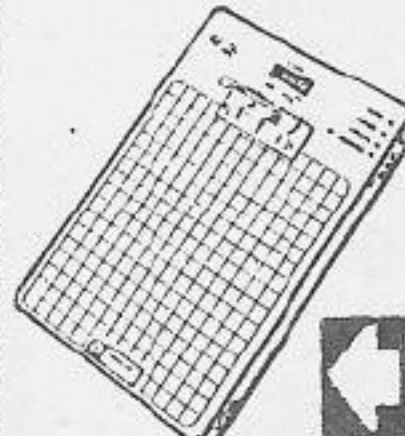
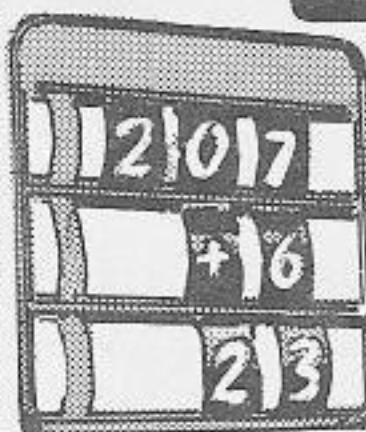


72-H AMORTIGUACION 72-H

HORACIO

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

PROVA



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



BOX 21

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



TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES
 EN ARBOLES DE LEVA PARA
 CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
 Calle 14 n° 3829/39 (ex Espora 168/70).
 VILLA LYNCH (cp. 1672)
 SAN MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3229

CÚPULAS con toda la fibra

WORLD CAR



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

SERVICE DIESEL BARRACAS



REPARACION DE BOMBAS
E INYECTORES

Banco de Prueba Bosch
JORGE 2371

(cp. 1275) • Tel. 28-9032

BUTACAS

NICK

- ★ BOTAS
- ★ CINTURONES DE SEGURIDAD



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

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

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

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

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

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

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

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

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

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

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

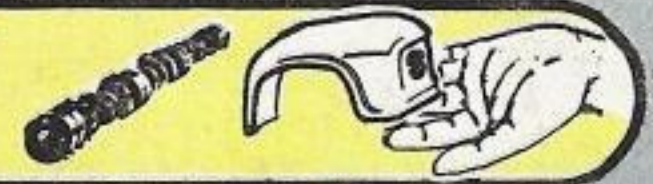
ESCAPESSILENS

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



sobre ruedas todo

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



EL CABLE DE BUJIA USADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL MUNDO



8 mm SPARKPLUG HI-TENSION SPRINT WIRE

COMPETICION

BOBINAS PRO MASTER MALLORY Nº 29440

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



IMPORTA

Y GARANTIZA:

F. LUCIUS e HIJOS



Zonas disponibles para distribuidores

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

TECNICA 84



★ TARJETAS DE CREDITO

- Carter de Aluminio
- Nafta concentrada • Bujias
- Bobinas • Condensadores
- Bombas de nafta • Cables Bujía
- Pintura para caño de Escape

COMPETICION

ITALIA 355. TIGRE (c.p. 1648). TEL.: 749-1502

IMPERMEABILIZADOR



EL TODOUSO!

PARA EL AUTOMOVIL:

TECHO VINILICO • CUBIERTAS • ALFOMBRAS • TABLERO • PARAGOLPES
TAPIZADOS • BAGUETAS • BOBINAS • DISTRIBUIDOR

PARA EL HOGAR:

MESADAS DE MARMOL Ó GRANITO • ALACENAS DE FORMICA
Ó MADERA • AZULEJOS • CORLOR[®] COCINAS •

LAVARROPAS • ESCRITORIOS •

MUEBLES • PUERTAS •

SILLONES DE MIMBRE •

CAJAS PORTA CASSETTES •

RADIOS • T.V. • AUDIO •

PARA CUEROS:

CAMPERAS • ZAPATOS • BOTAS •

CARTERAS • VALIJAS •

PORTAFOLIOS •

PARA METALES:

BRONCE • NIQUELADO •

CROMADO • ANODIZADO



SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- ASIENOS Y AGUJAS • SURTIDORES
- CONEXIONES, etc.
- VENTAS POR MAYOR Y MENOR •

• MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL TEL 664-0619