

CORSA

POSTER
TYRRELL/ALESİ
Y TODO COLOR

¿EL "NUEVO" T.C. 2000
RECAE EN VIEJAS COSTUMBRES...?

PRUEBA DE FUEGO



LAS REVISTAS DE MAURO

CON FURLAN Y DI PALMA Jr. EN EUROPA

Ruedas Deportivas

RUEDAS

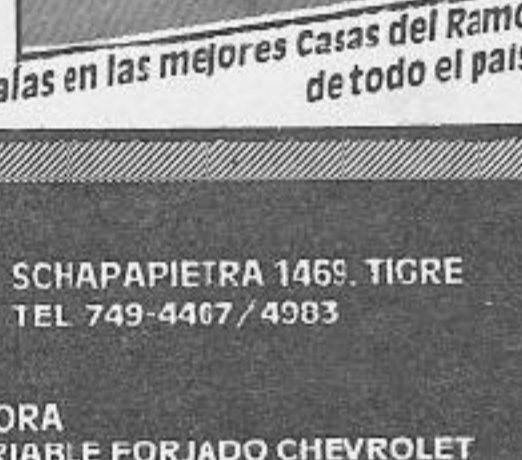
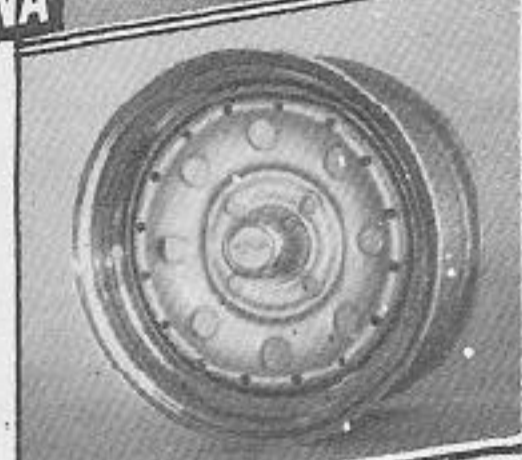
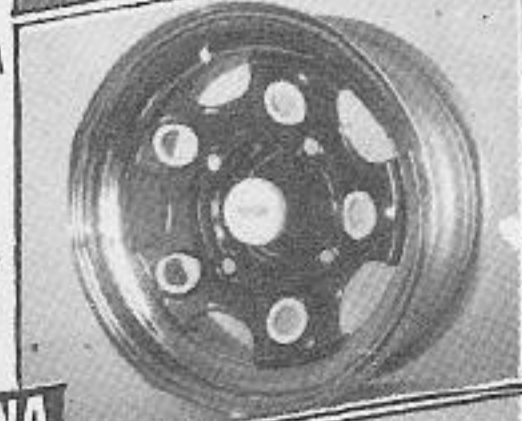
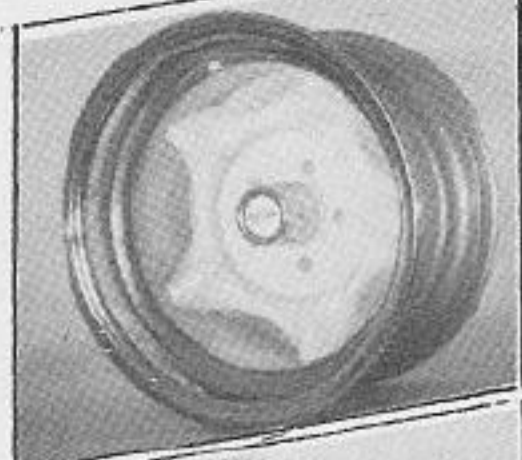
SPINA HNOS.

- LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- SEGURIDAD TOTAL

Service y Ventas:
Avda. Fco. BEIRO 5468. Cap. Fed.
Tel. 568-5719

LA MEJOR
RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

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



F.A.D.E.S.

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

SEGURIDAD
PROBADA



BOTAS LINEA EUROPEA



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

• CUANTES
• BUZOS
• BOTAS
ANEXO J
• CAPUCHAS ANTIFLAMA
JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

BUZOS ANTIFLAMA

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

- KARTING MIDGET: Buzos para chicos y Grandés
- BOTAS J.S.
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- EQUIPOS DEPORTIVOS
- PARAMECANICA

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

Representante en Rosario: "Sagal"
San Martín 2369 • Tel. 82-9998

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



¡AHORA SI!

LOUZAO®

COMPETICION AMORTIGUACION



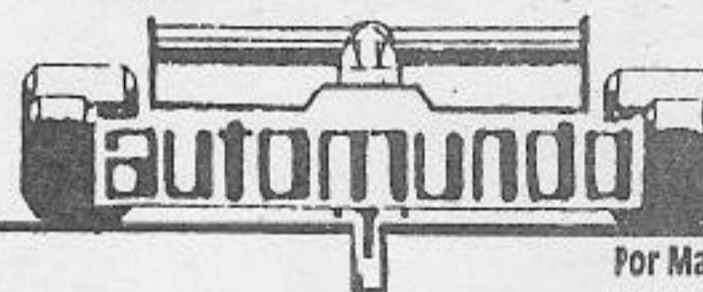
PARA COMPETICION

- NUEVO AMORTIGUADOR PRESURIZADO REGULABLE A LA COMPRESION Y EXPANSION.

GARANTIDO

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

SCALEXTRIC



Por Mayor y menor

SCALEXTRIC Pistas completas desde... OFERTAS... MOTORES MABUCHI
FAST Pista completa desde... OFERTAS... CHASSIS SEBRING
PISTAS DE MADERA 2-3-4-5-6 vias desde... OFERTAS... REPUESTOS
CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J. B. Justo 6700) Martes a Viernes 10 a 18 hs.
(cp. 1407) Bs. As. - TEL. 69-8095 Sábados 10 a 13 hs.

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL 749-4467 / 4983

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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

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: Rastrear Fournier 2522 Olivos (1636) Bs.As.

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI

COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA Y AUMENTAMOS LA POTENCIA

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

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

turismo competición 2000 

**EN EL "REESTRENO GENERAL" DE RIO CUARTO, LAS FUEGO DE
"TRAVERSOHANESSIAN" LOGRARON FUGARSE EN TANDEM... AUNQUE
CULMINARON CON EL REGATTA DE LOPEZ CASI "MORDIENDOLES LOS TALONES"**

Por Néstor Carbia
Fotos: Juano Fernández y
Dulio Caro

Materia! recibido por gentileza
de Rumler S.A.I.C.I y de
"Carburando"

EL DUO DINAMICO (...Y EL TIBURON)

Culmina la carrera y asoma el delirio del público ante el paso de Traverso-Der Ohanessian -el tren fantasma- y "Cocho López" acechante. Luego viene Bessone, pero con vueltas menos, y tras él, Fineschi con la Sierra mejor clasificada.



Fue un carrerón. El que realmente merecía ese excelente marco de público que bordeó el trazado de Río Cuarto. Las aproximadamente 20.000 personas que presenciaron la carrera no se habrán arrepentido de haber oblado el alto costo de la entrada... El espectáculo valió la pena. Habría muchos elementos para poner sobre el tapete, y para mencionar todo lo que fue el T.C.2000 en la segunda ciudad de la provincia de Córdoba, una de las más evolucionadas del país a nivel agroindustrial.

Podríamos decir, por ejemplo, que en la vuelta cinco de la carrera, de **Traverso** (1º) a **Zucain** (8º) había sólo 2s52, y que en medio de ellos viajaban apretados **Der Ohanesian**, **Maldonado**, **Bessone**, "**Cocho López**", **Guerra** y **Fineschi**. Que cinco giros más adelante habían desaparecido de los primeros lugares **Guerra** y **Bessone** por sendos ingresos a boxes, pero que **Juan María**, **Gustavo**, "**Yoyo**", "**Cocho**", el "**Fino**", el "**Turquito**" **Zucain**, el "**Profe**" **Del Río** y el "**Loco**" **Di Palma** estaban encerrados en 4s40. Que **Oswaldo López** hizo el récord de vuelta en un circuito absolutamente atípico para el **Regatta** de 1.800 cm3, en el giro 25º, a sólo seis del final... Que en las últimas ocho vueltas de carrera los tres líderes -**Traverso**, **Der Ohanesian** y **López**- lograron sus giros más rápidos, trabajando por debajo del 1m20s para la vuelta en forma casi constante, debiendo "enhebrar" rezagados en su tránsito. Que el **Regatta "by" Antelo-Donadio** se les vino encima en la final a las **Fuego** punteras, tirando solo y sin colaboraciones de ninguna especie, salvo ese par de vueltas que tiraron con "**Tito**" hasta que "**Cocho**" se dio cuenta de que, solo, podía ir más rápido que de **Ford**, y **Tito** le levantó en el mixto para que fuera a buscar a la dupla **Traverso-Der Ohanesian**. Pero por si todo ello no alcanzara para marcar el nivel de lo visto en la pampa húmeda cordobesa, hubo más elementos para tener en cuenta...

La magnífica puesta a punto que habían logrado **Guillermo Maldonado**, **Edgardo Fernández** y el equipo de **Nueve de Julio**, con un equilibrio similar al del **Regatta**, que le hubiese dado la chance de ir a pelear por la victoria en el final de la carrera, de no mediar el desbande del neumático delantero izquierdo, que le quitó toda chance para seguir el ritmo de los de adelante. El retorno de los **Ford** a los primeros lugares, con excelentes parciales de **Bessone** y **Del Río**, por el lado de **Carlos Akel**, y de **Oscar Fineschi** por el de **Bini-Planetto**. Los tres anduvieron bien al comienzo, y sólo el quilmeño pudo concretar en el resultado final, la buena actuación que tuvo en pista, aunque la misma pudo ser mejor aún de no mediar el exceso del piloto en el frenaje de la horquilla, cuando venía peleando el tercer lugar con **Maldonado**. Eso lo hizo retroceder hasta el séptimo puesto, para volver a trepar posteriormente hasta el cuarto. Buen resultado para la marca, el piloto y el equipo... **Bessone** tuvo menos suerte. El primero entró a boxes con los frenos delanteros bloqueados y el fluido hirviendo. El eficiente equipo de **Akel** los enfrió, los desbloqueó, les agregaron líquido, purgaron el circuito y **Bessone** fue otra vez a la pista. Quedó impecable el trabajo ya que a partir de allí, **Tito** anduvo en el ritmo de **Traverso** y de **Der Ohanesian**, y junto con ellos en la pista. Claro que con ocho giros menos... Fue el tiempo que demandó la reparación. De cualquier manera, fue un muy buen "test" para la **Sierra Blanca**, el realizado en la carrera. **Akel** y **Bessone** no estaban -después de la competencia- muy satisfechos con el resultado. Probablemente cuando lo analicen con ma-





2) Zuain, Urrutia, Bakst, Oltra y Di Palma. 3) Mientras pasa el "pescecane" de "Cocho López", Fineschi encara el regreso a la pista, tras una incursión por el pasto al intentar superar a Maldonado en el frenaje de la primera curva. Por entonces iban diecisiete vueltas. 4) Di Palma aventaja levemente a la coupé Fuego de Urrutia, quien abandonó en el giro veintitrés mientras que el arrecifeño culminó en el séptimo lugar. 5) En la vigésima pasada por el mixto, "Cocho" estira la frenada y supera al Gacel de Maldonado.



4



5



por frialdad, lleguen a otra conclusión. Por su parte, el otro piloto -Del Río- con un auto muy bien logrado en cuanto a equilibrio dinámico, comenzó a padecer con una goma que se desinfló y le fue quitando, lenta pero gradualmente, toda posibilidad de seguir peleando en el pelotón de punta, hasta que buscó el refugio de los boxes para recambiar el caucho.

En estos casos hay que tener en cuenta que los Ford oficiales y algunos de los privados, como el de Konjuh y el de Bakst, y el Peugeot de Fortunato, ya hicieron los alerones traseros regulables, de acuerdo con lo convenido antes de la carrera de Buenos Aires. "Estos aditamentos no son la panacea, pero ayudan a balancear mejor el auto", expresó Del Río. "No cargan demasiado el tren trasero como para mejorar sensiblemente la tracción, pero hacen que los autos sean más equilibrados en general y que la temperatura de los neumáticos sea más estable", dijo E. Bessone a su turno. Lo concreto es que la primera experiencia con los alerones traseros fue positiva y las Sierra volvieron a estar "en la conversación" por la punta. Habrá que ver lo que pasa en un circuito más trabado y cuando se logre armonizar todos los elementos aerodinámicos construi-

dos por el ingeniero aeronáutico Leonardo Triador, que sólo están en embrión por el momento.

"Vamos a trabajar con mayor firmeza en el futuro, y buscando equilibrar mejor las cargas sobre ambos trenes", nos dijo el joven profesional contratado por la gente del óvalo.

Lo de Traverso y Der Ohanessian, con la atención de los equipos comandados por Alberto Scarazzini y Roberto Vitelli respectivamente, fue sobresaliente. Le impusieron a la carrera un ritmo notable, lejos de todo cálculo previo, y mucho más si se tiene en cuenta que lo aceleraron sobre el final. Lo de los pilotos fue de primerísimo nivel.

De características similares es lo realizado por "Cocho", con talento, con inteligencia, con la capacidad que se precisa para ir a buscar los puntos necesarios para pelear un campeonato, pero sin especular para ello, sino buscando siempre ir a más, a nivel



de piloto y de su equipo. Otras actuaciones para tener en cuenta fueron las de Zucín, Di Palma, Bakst y Comito. No así, quizá, lo de Oltra, quien esperaba más del fin de semana riocuartense.

ARENTAS DEL RIO CUARTO

REUNION CUMBRE. Fue la que mantuvieron Eduardo Sáenz y Enrique Torriani (A.P.T.C.2000), Juan Manuel Esnal y Daniel Affione (los nuevos Comisarios Técnicos designados por la C.D.A. para fiscalizar la categoría), Raúl Marielli (habitual C. D. de la misma), Juan María Traverso, Osvaldo López, Guillermo Maldonado y Ernesto Bessone (un representante de cada marca), en la casa rodante de la A.P.T.C.2000 en Río Cuarto. Se desarrolló el sábado por la mañana y el objetivo de la misma fue aunar criterios sobre los lineamientos técnicos y deportivos a seguir de ahora en más. Se buscará conciliar internamente los intereses y necesidades de cada marca, pero sin perjudicar a nadie y sin necesidad de trascendencia pública, denuncias, etc. Buen criterio, sin dudas... Ojalá logren concretar la intención y evitar conflictos en lo sucesivo.

BERTA Y FORD. Otra importante reunión mantuvieron el sábado, Carlos Angió, el ingeniero Alberto Garibaldi y Oreste Berta. Fue en la flamante casa rodante de la Comisión de la gente del óvalo, donde Angió invitó a almorzar a Berta. Fueron dos horas de charla sin concesiones y en las que quedaron esclarecidos muchos episodios oscuros del pasado reciente. La predisposición de todos fue excelente, se intercambiaron ideas, quedó la promesa de un diálogo más fluido de ahora en más, a "teléfono abierto", como lo indicó Garibaldi. Incluso, algún incidente comentó que no sería extraño que, no en forma inmediata pero sí en un plazo más o menos mediato, el "Mago" pueda comenzar a desarrollar una coupé Sierra para T.C.2000. A quien esto escribe no le resultaría tan extraña la alternativa, ya que Berta tuvo durante el pasado verano un producto de la marca del óvalo en estudio en "La Fortaleza".

SAENZ SE CALZA EL CASCO OTRA VEZ. Ahora que logró encaminar la marcha política de la categoría, el Presidente Eduardo Sáenz volverá a correr. La reparación de "Pucho" se producirá el 13 de mayo en Nueve de Julio. "Vamos a ir con una trompa de nuevo diseño, los radiadores reubicados de la manera que lo permite el nuevo reglamento, y el tanque de combustible situado sobre el eje trasero. Esperemos repetir la performance del año anterior en el mismo circuito", comentó el titular de la A.P.T.C.2000. Vale la pena recordar que Sáenz llegó sexto en la ocasión, y que fue su última participación.

CLIMA ENRARECIDO. Fue el que observamos en el seno del equipo Bini-Pianetto-Oltra. En ningún momento del fin de semana, que fue muy magro para Silvio, notamos que estuviese "en sintonía". Los orígenes sobre los problemas sufridos por la Sierra número nueve, tuvieron siempre distintas versiones, según quien fuese el informante. En algún caso se habló de falta de rendimiento de los impulsotes, y en otros, de problemas con las suspensiones o la transmisión. Lo concreto es que tanto el equipo de Soldini como el de Cañada de Gómez, trabajaron a destajo, pero Oltra nunca pudo estar adelante. Había rostros serios en las casas rodantes de los tres, después de la carrera.



FALSA ALARMA EL SONADO "RETIRO"

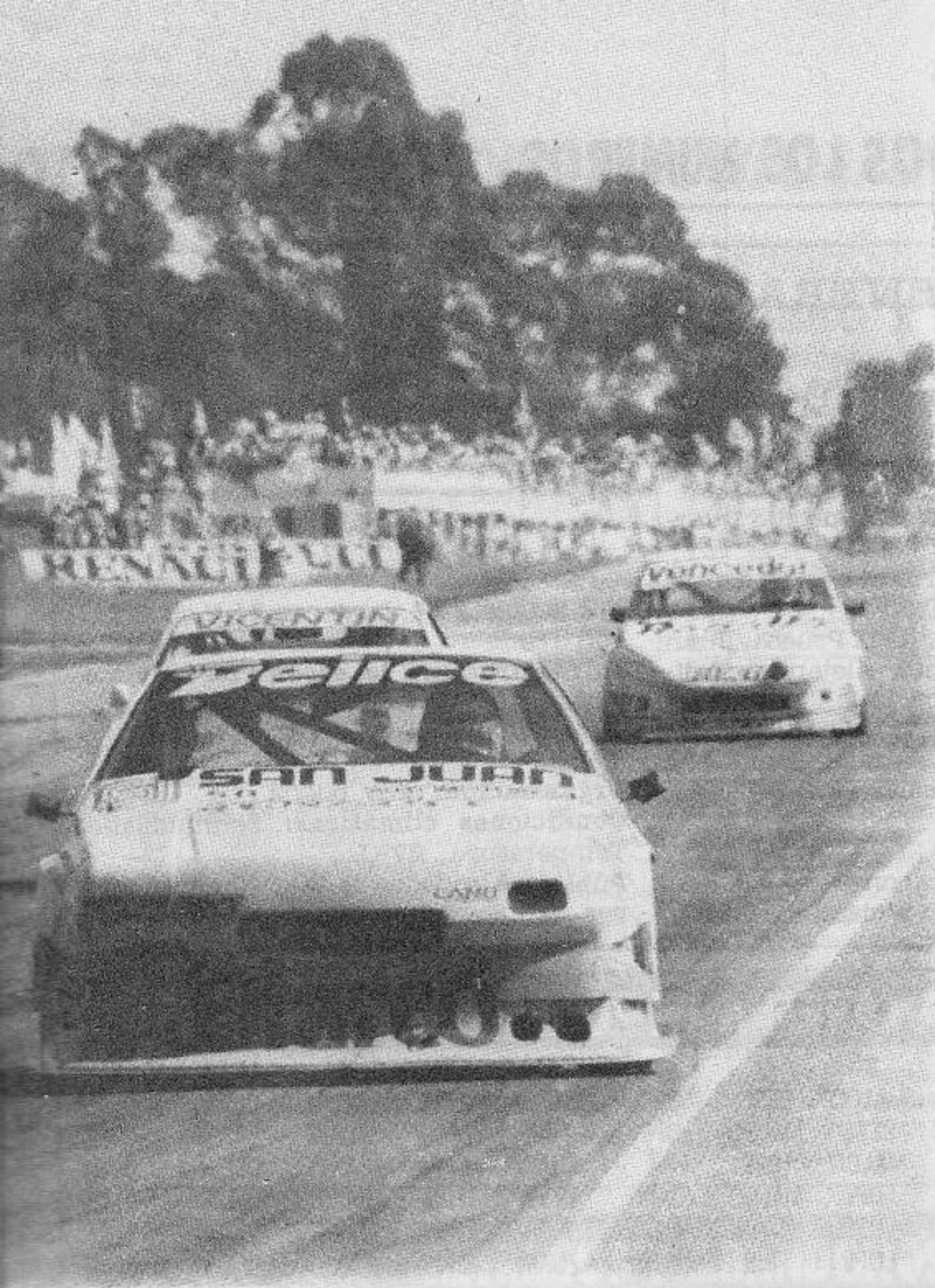
Por esas cosas que tienen los "ambientes"... sean de la actividad que sean, la "bomba" empezó a palpar en los corrillos —especialmente de la sede central del A.C.A.— el lunes 26 de marzo por la tarde. Y no hubo que esperar mucho para que explotara. En la emisión de "Carburando" de esa misma noche, salía al aire un airado Oreste Berta confirmando que verbalmente, de la fábrica de Santa Isabel le habían sido reclamados todos los elementos técnicos y humanos que, perteneciendo a la compañía, obraran en su poder a raíz del contrato vigente entre ambas partes. Según él, Renault Argentina abandonaba el automovilismo deportivo... El múltiple constructor-preparador de Alta Gracia atribuía semejante decisión —que declaraba compartir plenamente— no al muy reciente hecho de la desclasificación de Pablo Peón por cuestiones técnicas, tras imponerse en la carrera de Turismo Clase 3 del domingo inmediato anterior, sino a una suma de "injusticias" sufridas por la marca a causa de la inequitativa conducción de la C.D.A. del A.C.A. en los últimos tiempos... La relación con el caso Peón era inevitable aunque espinosa en exceso, puesto que Pablo es hijo de un altísimo ejecutivo del área industrial

de la firma de origen francés, el Sr. Jesús Peón.

Sin embargo, curiosamente, desde el mismo día siguiente la pesada bruma caía en forma tan abrupta sobre la actividad toda con el drástico anuncio semioficial (en el que —sin ir más lejos— Berta aprovechó para despacharse contra el tratamiento reglamentario "diverso" que tuvieron en oportunidad de la última carrera de TC 2000 en Buenos Aires, las respectivas maniobras de Traverso, quien resultó excluido de inmediato, y de "Cocho López", que no fue sancionado), empezó a disiparse a paso acelerado...

Este rápido proceso debía culminar ineludiblemente con la palabra oficial de la casa del rombo, y allí fuimos, al encuentro del Sr. Tibor Teleki, Director de Relaciones Generales de Renault Argentina. Estos fueron los principales conceptos por él vertidos en la conversación que mantuvimos, los cuales esperamos echen suficiente luz sobre un "affaire" que pudo ser tenebroso.

"Puedo asegurar que todo, dentro de Renault y con respecto a la competición, está en calma. En lo que hace al TC 2000, nosotros nos retiramos el año pasado y por lo tanto no tenemos nada que ver en forma



7



8

6) Faltando pocas vueltas vemos el trencito formado por Traverso, Der Ohanessian, "Tito" Bessone (quien tras entrar en boxes salió nuevamente a pista funcionando en el ritmo de los punteros), y el Regatta de "Cocho López", finalmente tercero. 7) Un colaborador del equipo de Carlos Akel regulando la incidencia del alerón con el 50% más de superficie en la coupé Ford Sierra de Ernesto Bessone (h). 8) Pedro Comito seguido por Jorge Serafini en la zona del mixto. Ambos fueron décimo y undécimo, respectivamente. Fue una carrera interesante, de trámite peleado y con un marco notable de público.

DE RENAULT


directa, siendo A.C.R.A. quien se ocupa del manejo del equipo. Hacia las restantes categorías, como Turismoy Fórmula Renault, seguimos con el mismo apoyo indirecto de antes. Pienso que todo esto que pasó el lunes fue un malentendido, y ya no importa cómo y dónde surgió... En cuanto a Oreste Berta, siempre tuvo relación con nuestra fábrica como uno de nuestros proveedores. Por otro lado, de ningún modo hemos roto relaciones con el Automóvil Club Argentino, aunque sí consideramos que no hay suficiente claridad en los reglamentos. Por nuestra parte buscamos la equidad y que nadie tenga privilegios... Aunque resulta evidente que hay una gran crisis en todos los terrenos, en este caso es especialmente difícil lidiar con pilotos, preparadores y aun dirigentes pretendiendo asumir el papel de 'prima donnas'; pero esto no significa que Renault Argentina contemple la posibilidad de adoptar una decisión tan drástica como la que se malinterpretó. Que haya calma..."

¿Desgraciado malentendido o avance precipitado y posterior marcha atrás, en realidad? Maniobra cordobesa abortada desde Buenos Aires... nos atreveríamos a decir.

CLIMA DISTENDIDO. Fue el que encontramos en Río Cuarto en la categoría en general, tanto a nivel de los equipos oficiales como de las comisiones de concesionarios, los preparadores y los propios pilotos. Nada tuvo de parecido con el de las últimas carreras del año pasado y las dos anteriores de éste. Las bromas entre Traverso, Guerra, "Cocho", Bessone, Maldonado, Der Ohanessian, Fineschi y Di Palma estuvieron a la orden del día. Abundaron las sonrisas, desaparecieron las hostilidades y todo fue mucho más cordial. Así nos gusta mucho más el T.C.2000.

¿VA SANTA FE EL 22? Las versiones sobre la concreción o no de la carrera en el circuito urbano ex "Carlos A. Reutemann" de Santa Fe el próximo 22/4, fueron de lo más contradictorias en Río Cuarto. Tanto el promotor Raies como el equipo periodístico "Campeones" que televisa a la categoría, aseguraban la realización de la competencia. Por su parte, Raúl Marielli y Eduardo Sáenz eran menos terminantes al respecto. El hombre de la C.D.A. expresaba que había que hacer una nueva inspección del trazado en la primera quincena de este mes, para verificar que se hayan efectuado los trabajos que se pidieron. Por su parte, el titular de la A.P.T.C.2000 expresó que había varios pilo-

tos y equipos que no querían correr en Santa Fe, y que el tema será objeto de tratamiento en la reunión de la entidad a realizarse este miércoles. Habrá que esperar definiciones.

PRESENCIA. En el Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" estuvo Carlos Menem (h), quien llegó una hora antes de la largada de la carrera de T.C.2000, especialmente para ver a Juan M. Traverso. Entre otras cosas dijo que "En lo sucesivo voy a correr en rally con un equipo propio. Los motores son los que me dejó Soto y tienen preparación Berta". Luego, conversó animadamente con el ganador, tras lo cual emprendió el regreso a Buenos Aires. 





LOS PROTAGONISTAS



Traverso y su "delfín" festejan al tope del podio. Por la derecha asoma 'Cocho'

TITO BESSONE: "El equilibrio del auto era excepcional y llegó al final de manera impecable. Lástima ese problema con los frenos que no me permitió seguir con los punteros. Después quedó demostrado que podía ir con ellos".

GUILLERMO MALDONADO: "No sé que puede haber pasado con esa goma. El sábado hablamos tenido un problema similar con otro juego. El auto estaba para pelear la punta, yo pensaba atacar sobre el final como hizo 'Cocho'".

RODOLFO ZUAIN: "El auto que me entregó Vitelli rendía excelente. Hice una buena carrera pero largué muy atrás porque no me fue bien en la clasificación. Esta coupé Fuego es realmente competitiva".

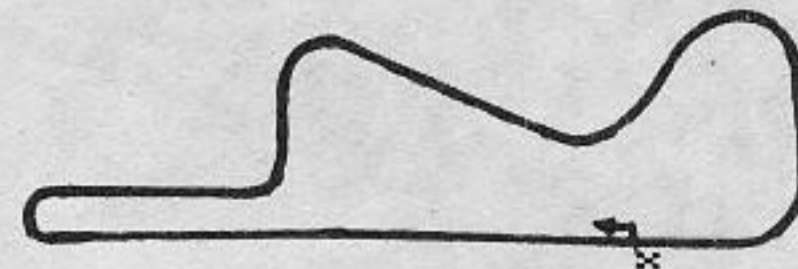
JUAN MARIA TRAVERSO: "Esta debe haber sido, tal vez, una de las carreras más rápidas que hayamos corrido en lo que a ritmo de vuelta se refiere. Cuando se produjo el desbande detrás de Oharessian nos quedamos solos y más tranquilos en la punta. Pero sobre el final, cuando se vino 'Cocho' volvimos a andar muy fuerte, siempre por debajo del minuto veinte y creo que allí tomaron excesiva temperatura los neumáticos. Tratamos de desarmarlo a López pero él no se entregó después que lo pasó a Bessone se nos vino encima. Gustavo también hizo una gran carrera, si bien yo hice el gasto de estar siempre en la punta, él de alguna manera quizá me podría haber superado sobre el final. Creo que el gran secreto estuvo en los frenos de mi auto. El doble caliper que le puso Oreste fue determinante".

GUSTAVO DER OHANESSIAN: "El auto salió muy equilibrado y llegó igual al final. Eso fue lo que permitió estar siempre adelante. El trabajo de 'Tito' Vitelli y los muchachos del taller fue impecable. Al final creo que el auto mío estaba doblando un poco mejor que el de Juan María. Cuando vi que se venía 'Cocho' me decidí a empujarlo para no correr riesgos con su avance. Vamos a seguir peleando el campeonato como en la época del CAP".

OSVALDO "COCHO" LOPEZ: "No me pudo ir más feliz de Río Cuarto. Seguimos en la punta del campeonato e hicimos el récord de vuelta en un trazado totalmente atípico para nuestro auto. La puesta a punto que obtuvimos fue realmente notable. A medida que avanzaba la carrera cada vez iba más rápido. Con la pista sucia, con mucha temperatura en el pavimento, el auto traccionaba y doblaba de manera excelente. Es el gran trabajo de Antelo, Donadío y los muchachos del equipo".

FICHA GENERAL

Fecha: 1° de abril de 1990.
Denominación de la prueba: Premio "Autocosechadoras Vassalli" Tercera competencia de los certámenes '90 de TC 2000 y F.R.E., y segunda del de F.2.
Lugar: Autódromo "Ciudad de Río Cuarto".
Ubicación: 5 kilómetros al sur del centro de la ciudad de Río Cuarto.
Autoridades: Director de la Prueba, Juan Carlos Cabral; Adjunto, Alejandro Dalí; Comisarios Deportivos, Luis Tregnaghi y Raúl Marielli; Comisarios Técnicos, Daniel Afione y Juan Manuel Esnal (TC 2000), Fernando Iglesias (F.R.E.) y Alberto Rosso (F.2).
Participantes: de TC 2000, en pista 22, largaron 22 y clasificaron 18. F.R.E., en pista 44, largaron 32 y clasificaron 23.



F.2, en pista 24, largaron 21 y clasificaron 15.
Infraestructura del escenario: Muy mejorada con respecto al año anterior.
Espectáculo: Muy bueno en TC 2000 y F.R.E., y regular en F.2 Nacional.
Organización: Muy buena.
Condiciones climáticas: Seminublado. Temperatura, 27°C.
Público: Alrededor de 20.000 espectadores.

LA CARRERA EN POCAS VUELTAS

VUELTA	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
1	TRAV	OHANE	MALDO	BESS	LOPE	GUERRA	FINE	DEL R	OLTRA	URRU
6	TRAV	OHANE	BESS	MALDO	LOPE	FINE	DEL R	ZUAIN	BAKST	URRU
13	TRAV	OHANE	MALDO	LOPE	FINE	ZUAIN	DIPA	BAKST	DEL R	OLTRA
20	TRAV	OHANE	LOPE	MALDO	ZUAIN	DIPA	FINE	BAKST	DEL R	OLTRA
25	TRAV	OHANE	LOPE	ZUAIN	MALDO	FINE	DIPA	BAKST	OLTRA	COMI
29	TRAV	OHANE	LOPE	FINE	MALDO	ZUAIN	DIPA	BAKST	OLTRA	COMI

LAWSON, FRACTURADO EN JAPON

Varias cosas quedaron en el tintero en el informe inicial que brindamos sobre el **Gran Premio de Japón de Motociclismo**, competencia que en el trazado de **Suzuka** abrió el **Campeonato Mundial de Velocidad**. Y entre ellas, una de las más importantes —tal vez la más— fue la sucedida con el cuádruple Campeón Mundial, **Eddie Lawson**, quien precisamente no tuvo un feliz retorno a las filas de **Yamaha**, en lo que también significó su debut en el equipo de **Kenny Roberts**.

Y esto, no sólo porque durante el proceso clasificatorio Lawson fue, en todo momento, superado por su coequipier **Wayne Rainey**, sino por lo ocurrido en carrera y más precisamente en la quinta vuelta, cuando en una caída a más de 200 Km/h, **Michael Dooham** (Honda) "arrastró" a Lawson, quien en ese momento marchaba en la cuarta posición. Amigos fuera de la pista al punto de haber compartido sus últimas vacaciones, ambos salieron del trance con distintas consecuencias, ya que mientras Dooham resultó ileso, Lawson sufrió una fractura en la pierna izquierda. Una lesión que, según los médicos, habría requerido una operación, que el californiano desestimó inicialmente ya que esto hubiera tornado muy problemática su participación en el **Gran Premio de los Estados Unidos** del próximo domingo, algo que Eddie intentará concretar, con fiado en el reposo, y unas curaciones provisionales.

También **Kevin Schwantz** anduvo por el suelo en Suzuka. En su caso, por un arriesgado intento de birlarle el segundo lugar a **Wayne Gardner**, hecho sucedido en la zona de la chicana en la última vuelta, cuando el texano de **Suzuki** alargó el frenaje en dicho sector pero se encontró con un Gardner que le cambió la trayectoria al andar de su **Honda**... El toque resultó la consecuencia y Schwantz, el mayor perjudicado con su caída que, sin embargo, no le ocasionó grandes inconvenientes ya que, repuesto rápidamente de la misma, pudo continuar en carrera y mantener hasta el final el tercer lugar que ostentaba antes de su audaz maniobra.

Como otra nota saliente de esta competencia inaugural de **500cm³**, quedó el impecable triunfo de punta a punta, concretado por **Wayne Rainey** con la otra Yamaha de Roberts equipada con los neumáticos "Evolución" de **Michelin**, que sólo estuvieron a disposición del californiano y de Dooham. También impresionó gratamente **Alfonso Pons** en su retorno a la clase mayor con una Honda casi oficial, rubricado en esta ocasión con un meritorio quinto puesto tras buena tarea durante las pruebas clasificatorias.

Por su parte, el éxito de **Luca Cadalora** con el equipo de **Agostini** en **250 cm³**, confirmó la buena jornada de la Yamaha, reflejada en los titulares de la prensa, que coincidieron en destacar la "dictadura de Yamaha, precisamente en el terreno de Honda".

Informe: Alberto Nani

QUE LES PASO. OPINIONES. EL DETALLE. ENTRETRELONES. CHISMES. TODO.

ORDEN DE LARGADA

1º) Traverso, 1m18s436/1000 a 150,382 km/h	3º) Guerra, 1m18s625
2º) Maldonado, 1m18s540	4º) Der Ohanessian, 1m18s793
5º) E. Bessone (h), 1m18s915	6º) "C. López", 1m19s136
7º) Del Río, 1m19s312	8º) R. L. Di Palma, 1m19s339
9º) Fineschi, 1m19s350	10º) Zuain, 1m19s384
11º) Bakst, 1m19s705	12º) Fortunato, 1m19s920
13º) J. L. Bessone, 1m19s958	14º) Urrutia, 1m20s052
15º) Torriani, 1m20s052	16º) Oltra, 1m20s122
17º) P. Comito, 1m20s816	18º) Serafini, 1m20s963
19º) Konjuh, 1m21s316	20º) Varela, 1m21s676
21º) Patat, 1m22s999	22º) Fargioni, 1m23s735

ARGENTINOS POR EL MUNDO

ROSSO Y PAGANI CON SUERTE DIVERSA

Durante el pasado fin de semana, **Victor Rubén Rosso** y **Alejandro Pagani** también intervinieron en distintas competencias. En el caso del primero lo hizo en la **Fórmula Tres Japonesa**, en una carrera que se llevó a cabo en el circuito de **Monte Fuji**, corriendo con un **Ralt-Toyota** del equipo Tom's con el que, tras obtener un buen registro en pruebas clasificatorias, debió desertar de la competencia por problemas eléctricos en su auto a las cuatro vueltas, mientras ocupaba la sexta colocación.

En lo que hace a **Pagani**, intervino en una competencia en **Vallelunga**, complemento de la que protagonizó **Furlan**. El casildense corrió en **Fórmula 8000 Italiana** con un **Dallara 389-Alfa Romeo** del equipo Astofer. Con escasos aportes económicos, el piloto argentino fue décimosexto en clasificación, mientras que en la carrera, que tuvo un trámite duro, culminó decimoquinto.

EN POCAS PALABRAS

Guerra: "¿Si corro en Mendoza con el Berta viejo de Kissling? No sé nada del tema pero por cierto que me gustaría volver a la Fórmula 3". **Traverso:** "El auto nuevo de Berta va a estar listo para la próxima carrera". **Scarazzini:** "Aunque tengamos la Fuego nueva no la vamos a llevar a Santa Fe recién la utilizaremos en Nueve de Julio, el 13 de Mayo". **Antelo:** Meriggi-Graf está desarrollando la nueva caja de velocidades para el Regatta 2000; yo por mi parte tengo muy avanzado el trabajo del motor". **Donadio:** "El casco del nuevo auto va a estar listo en 30 días en Chacabuco, para ir a terminarse al taller de Antelo". **Carlos Garro:** "Creo que tengo muchas posibilidades para correr el segundo auto de Sevel cuando esté listo el 2000". **Urrutia:** "No voy a ir a Santa Fe a destruir el auto. Ahora mismo se lo mando a Donadio a Chacabuco para repararlo totalmente porque no tiene grip". **Tito Bessone:** "Esta semana 'Cocho' va a ir a hablar con la gente de Fate para resolver el tema del desarrollo del nuevo neumático". **Marcelo Bugliotti:** "Jueves y viernes de esta semana vamos a probar en el Cabalén con Oreste Berta y el 'Pejerrey' Belloso los dos autos con miras a Mendoza". **Gerardo Cerquetti:** "Estoy en gestión con 'Tito' Vitelli para tratar de sentarme en la Fuego ex-José L. Bessone". **José L. Bessone:** "Nunca maneje un auto tan confiable como la nueva coupé que hicieron Berta y Vitelli". **Ariel Bakst** (antes de la reunión de pilotos de la mañana): "Bueno, arranquemos igual sin 'Cocho' porque debe estar hablando por todas las radios y va a llegar a mediodía".

RETRASOS Y ABANDONOS



Patat pasa por la curva 1 mientras, por arriba, Varela la transita marcha atrás.

Traverso: temperatura de neumáticos sobre el final. **Guerra:** bomba de frenos. **Maldonado:** se desbandó la goma delantera izquierda. **Del Río:** se desinfló la goma trasera derecha. El motor se vino a menos. **E. Bessone:** hirvió el líquido de frenos del circuito delantero. **Oltra:** juego en la dirección y problemas de transmisión. **Fineschi:** se pasó en el frenaje de la "horquilla". **Comito:** frenos. **Bakst:** se quedó sin pedal en los frenos delanteros. **Serafini:** transmisión (semieje o autoblocante). **Zuain:** se quedó sin pedal de freno en las vueltas finales. **Fortunato:** despiste. Luego quemó la junta de tapa de cilindros. **Fargioni:** balancín. **Patat:** falta de potencia en el motor. **Urrutia:** saltaba la cuarta marcha y temperatura de agua. **Konjuh:** fundió el motor. **J. L. Bessone:** se rompió la segunda marcha. **Torriani:** se cortó la correa de la bomba de aceite. **Varela:** se soltó la manguera del respiradero de aceite y los gases penetraron en el habitáculo. Además, hizo un trompo al tocar la huella sucia del pavimento. **Di Palma:** no doblaba bien hacia la izquierda. Sobre el final se mostró sobreviviente.

CLASIFICACION

"Premio Autocosechadoras Vassalli" - Automóvil Club Río Cuarto - Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" - Circuito de 3.276,49 metros de extensión - Final a 31 vueltas - Recorrido total: 101,571 km. - 1º de abril de 1990

PRUEBAS LIBRES

Maldonado, 1m18s422/1000 a 150,409 km/h Der Ohanessian, 1m18s884; Guerra, 1m18s788; Traverso, 1m18s861; E. Bessone (h), 1m18s887; Del Río, 1m19s205; "C. López", 1m19s263; Fineschi, 1m19s437; R. L. Di Palma, 1m19s504; Zuain, 1m19s; J. L. Bessone, 1m19s576; Bakst, 1m19s619; Urrutia, 1m19s809; Torriani, 1m19s835; Oltra, 1m20s128; Fortunato, 1m20s377; Serafini, 1m20s755; Comito, 1m20s795; Konjuh, 1m20s921; Patat, 1m22s154; Varela, 1m22s889; Fargioni, 1m24s524.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO-MARCA	TIEMPO	VUeltas
1º	2	Juan M. Traverso-RF GTA	41m34s074	31
2º	4	Gustavo Der Ohanessian-RF GTA	41m34s431	31
3º	8	"Cocho López"-FR	41m35s327	31
4º	11	Oscar Fineschi-FS	41m45s939	31
5º	3	Guillermo Maldonado-VW G	41m47s066	31
6º	13	Rodolfo Zuain-RF GTA	41m48s546	31
7º	17	Rubén Luis Di Palma-R18	41m49s570	31
8º	16	Ariel Bakst-FS	42m02s127	31
9º	9	Silvio Oltra-FS	42m04s972	31
10º	18	Pedro Comito-RF GTX	42m51s175	31
11º	37	Jorge Serafini-RF GTA	40m43s699	31
12º	27	Paimundo Patat-RF GTX	42m12s592	30
13º	9	Horacio Varela-RF GTX	42m12s592	30
14º	6	Jorge Omar Del Río-FS	42m20s234	30
15º	32	Enrique Torriani-VW G	35m43s884	26
16º	30	José Luis Bessone-RF GTA	32m54s268	24
17º	5	Ernesto Bessone (h)-FS	41m36s431	23
18º	12	Enrique Urrutia-RF	28m34s201	21

No clasificaron: Miguel Angel Guerra-RF GTA (11 v.); José Fortunato-P505 (9 v.); Domingo Fargioni-FS (8 v.) y Miguel Konjuh-FS (7 v.).

Promedio del ganador: 146,610 km/h.

Récord de vuelta: "Cocho López", en la 25ª, en 1m19s416 a 148,526 km/h. **Ref (por marcas):** RF GTA, Renault Fuego GTA; FR, Fiat Regatta 1800; FS, Ford Sierra XR4; VW G, Volkswagen Gacel 1.8; R18, Renault 18 GTX; RF GTX, Renault Fuego GTX.

Nota: los tiempos están expresados en milésimas.

CAMPEONATO

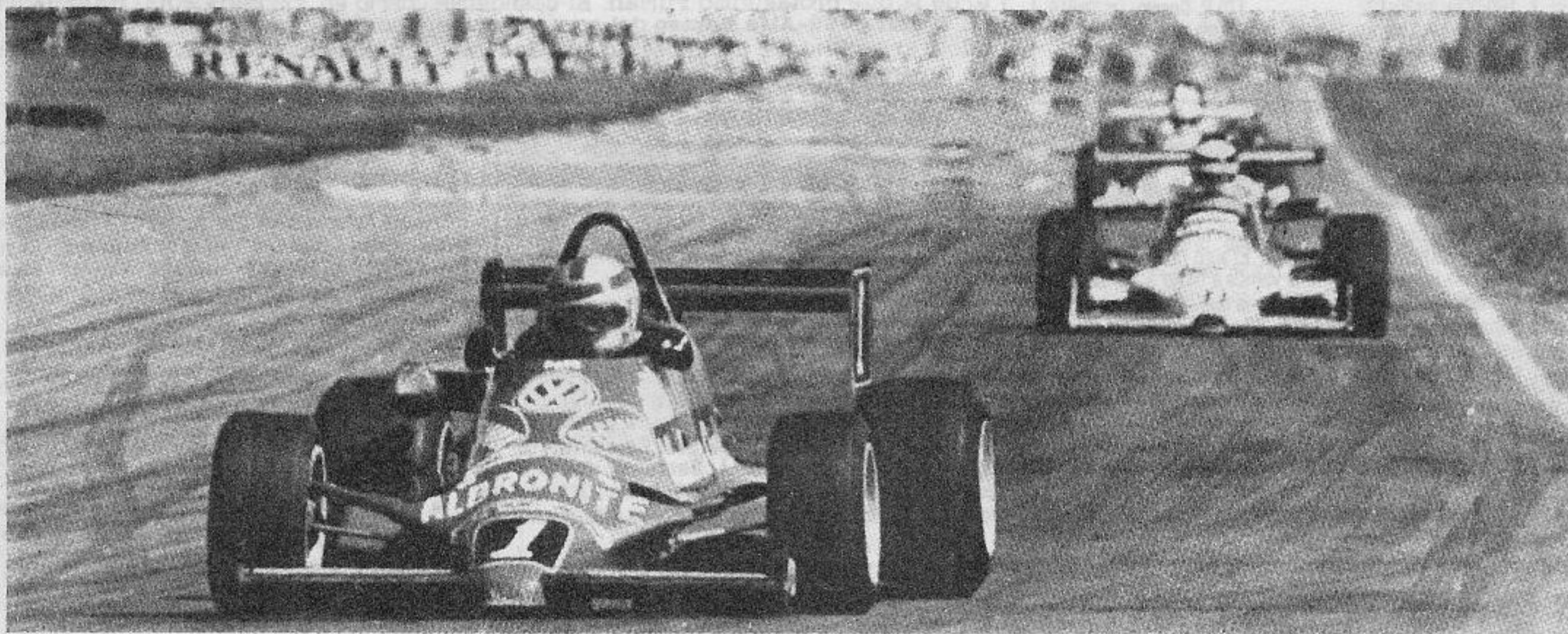
(Disputadas: Mar del Plata, Buenos Aires y Río Cuarto)

"Cocho López", 47 puntos; Der Ohanessian, 45; Traverso, 35; Guerra, 20; E. Bessone, Maldonado y Fineschi, 18; Zuain, 9; Del Río y Urrutia, 8; Bakst, 6; R. L. Di Palma, 4; P. Comito, 3; Oltra, 2; Giacchino y Konjuh, 1 punto.

Próxima competencia: el 22 de abril, en el circuito semi-permanente de Santa Fe (a confirmar).

Estadísticas: Gustavo C. Arsuaga

GABRIEL, EL "NORM



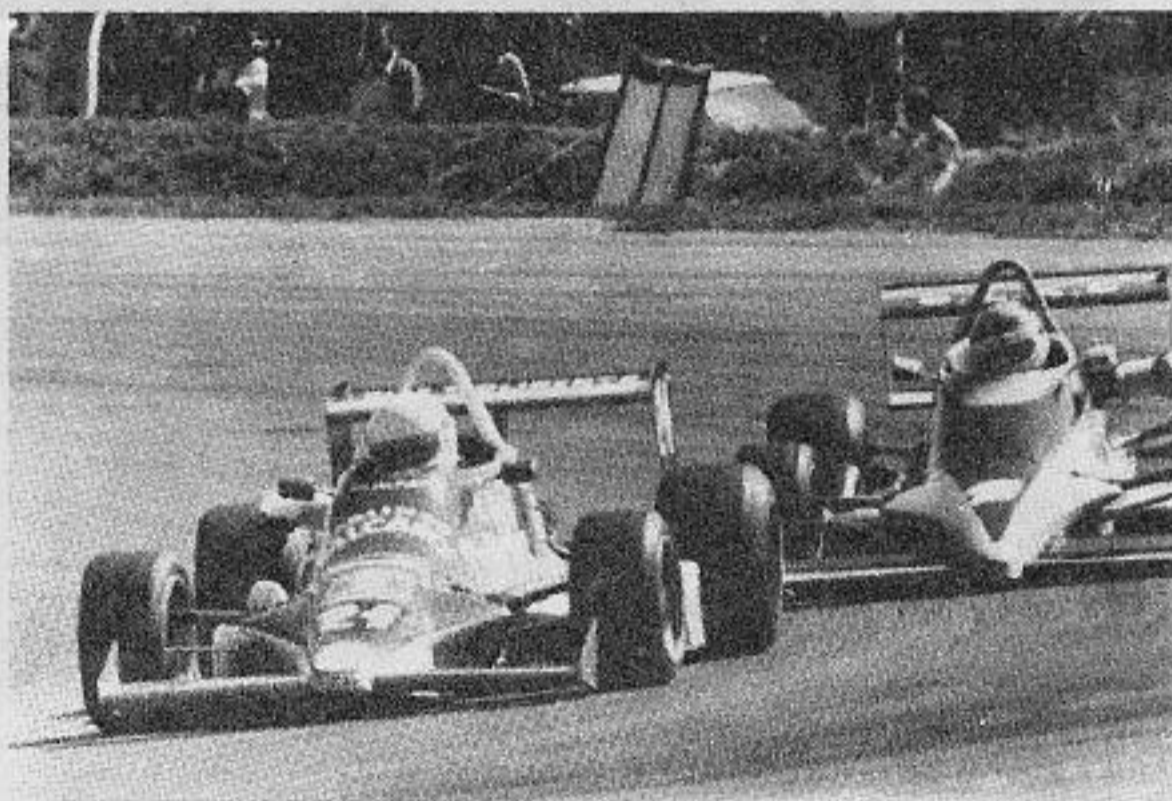
1

La segunda prueba del certamen de F.2 Nacional volvió a mostrar un panorama muy parecido —en lo que a la lucha por la punta se refiere— a lo visto en 1989. Un solitario Gabriel Masei en la punta, regulando prácticamente su tren de marcha y sin rivales que le pudieran complicar su plan de carrera. Plan que arranca desde los entrenamientos del viernes, donde el Tricampeón de Marcos Juárez se esmeró por conseguir el "uno", como así también en las pruebas de clasificación del sábado, tanques llenos del domingo y en la final. Allí nuevamente volvió a mostrar su superioridad, aunque en esta ocasión con problemas en el motor, que se manifestaban a través de una molesta falla que pese a ser justamente muy molesta no le impidió ganar la carrera por más de quince segundos de ventaja sobre el mendocino Basco. ¿Será este un indicio de que las cosas sucederán así de ahora en más?, ¿o tal vez en la próxima carrera los hombres que se insinúan como potenciales rivales podrán arremeter contra este "Pato" que se vuela con tanta facilidad?

Desde el momento en que se dio la señal de partida, dos pilotos de punta fueron recargados con diez segundos por adelantarse en tan crucial momento. Ellos fueron Omar Suriani y Oscar Saboretti. En el frenaje de la primera curva, Basco y Masei habían llegado muy juntos, pero Masei co-


1. El "Pato" Masei, ganó de punta a punta y llevó, por primera vez en la F.2, el motor VW Gacel a la victoria. Lo sigue Juan Manuel Basco. **2.** Mientras Masei baña con Champaña al público, Basco y Abel Martínez se agazapan en tanto que Suriani mira para otro lado. **3.** Gorrini y Yanantuoni transitan juntos en Río Cuarto. Se ubicaron en cuarto y octavo lugar, respectivamente. **4.** El siempre efectivo Omar Suriani, perseguido por el retornado Omar Saboretti.

menzo a liderar y desde ese momento no soltó la punta por nada del mundo. Atrás, se debatían Zanatta y Fonte hasta que un toque entre ambos los hizo salir de pista, y si bien retomaron, ya no estaban cerca de la punta. Incluso Fonte debió abandonar por problemas en la caja. Mientras tanto Juan Manuel Basco se colocaba segundo, sintiendo por momentos el asedio de Suriani, con quien entabló un duelo interesante hasta que desde su box le comunicaron que Suriani estaba recargado, y que por lo tanto no valía la pena luchar con él. Por las dudas, el mendocino siguió acelerando, no fuera cosa de que se confiara demasiado con ese recargo. Más atrás, Gorrini se consolidaba en el cuarto lugar, con un auto al que según



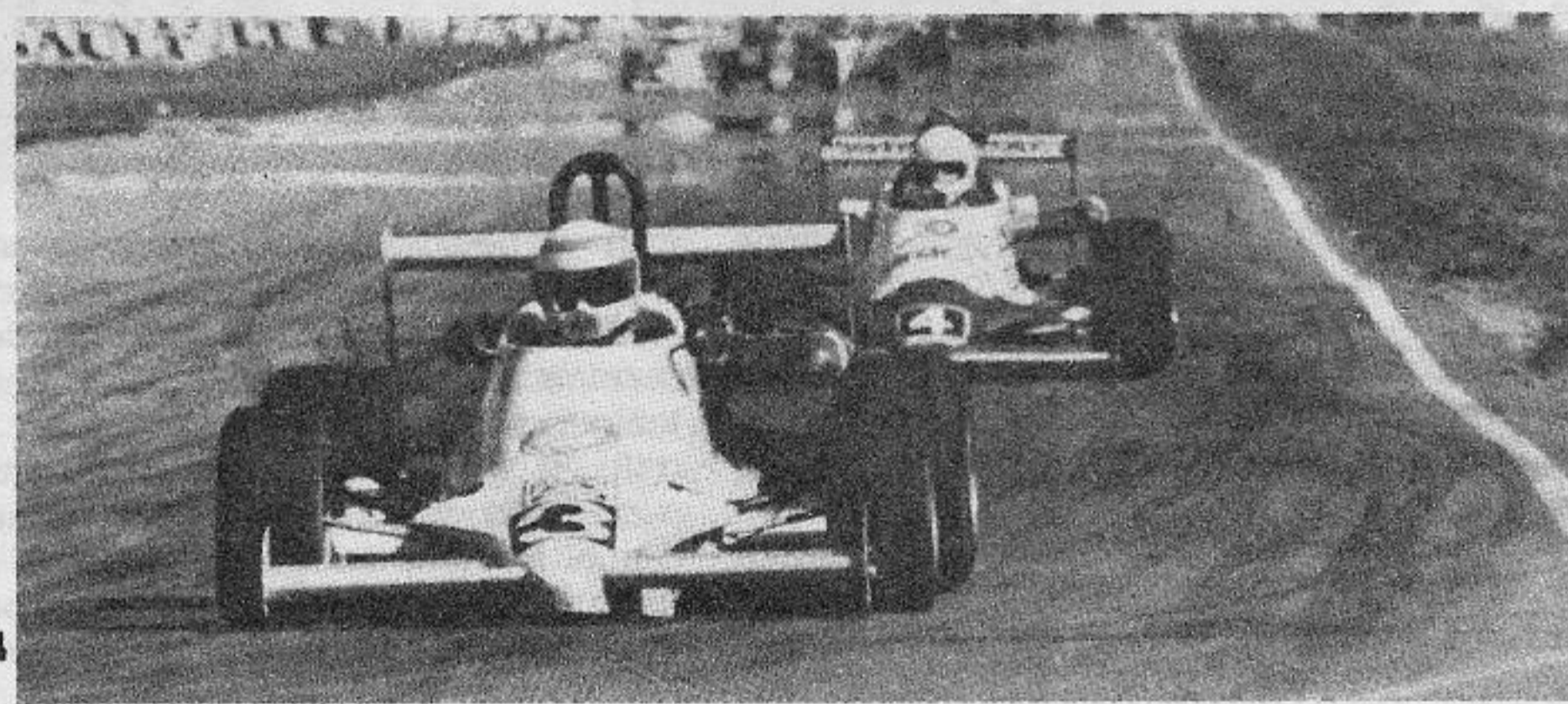
3

sus palabras le faltaba ese poquito más como para estar en su punto óptimo. "Es que probé como tres cajas limitadoras, hasta encontrar una que funcionara bien. A causa de ello solo di dieciséis vueltas entre viernes y sábado".

Del resto de los pilotos se destacó el trabajo del notavo Juan Yanantuoni, quien proviene de los zonales y concretó un honroso octavo puesto. Quedan cositas en el tintero para comentar de esta carrera, y por ello lo seguiremos en la semana próxima. 

ANDO TAN SOLO COMO -TRAS EL SU LUGAR

REALIZADOR II



Por Duilio Caro - Fotos: Juano Fernández y D. C.

LOS PROTAGONISTAS

GABRIEL MASSEI: "El viernes tuvimos problemas en la caja de cambios. Hicimos una reforma que no nos dio resultado y se rompió. Pudimos armar otra gracias a la gran mano que nos dio Paliari, de Inrville. El sábado, apareció una falla en el motor, presumiblemente por exceso de luz en una de las válvulas. En las pruebas libres esa falla no se notó, pero durante la carrera reapareció y ello me obligó a estar muy atento. Pese a todo pude ganar y con considerable ventaja".

JUAN MANUEL BASCO: "Luego de la carrera de Mar del Plata me propuso colocar nuevos amortiguadores al auto, y también adosarle los pontones que utiliza Guillermo Maldonado en la F.3. Lo hice muy sobre la hora de venir para esta carrera, y en la pista tuvo que realizar la adaptación de esos elementos. No habíamos descansado bien el jueves, y a causa de ello nos olvidamos de ajustar las tuercas en las pruebas del viernes y casi me doy la pifiña. En la carrera apareció una falla casi permanente en el motor, pero pese a todo logré un gratificante segundo puesto".

ROLANDO GORRINI: "Tuve un auto muy equilibrado, aunque no tan veloz como en la carrera de Mar del Plata. Aparecieron inconvenientes en la caja limitadora y ello no me permitió lograr una correcta puesta a punto. A pesar de todo estoy muy conforme con el trabajo del equipo que lidera Giacomin".

CLASIFICACION

"Premio Autocechaderas Vassall" - Automóvil Club Río Cuarto - Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" - Circuito de 3.276,49 metros de extensión - Final a 23 vueltas - Recorrido total: 75,356 km. - 1º de abril de 1990

PRUEBAS LIBRES

G. Massei, 1m10s565/1000 a 167,156 km/h Suriani, 1m10s963; Gorrini, 1m11s270; Solmi, 1m11s489; Zanatta, 1m11s825; Fonte, 1m11s866; Basco, 1m11s967; Saboretti, 1m12s015; Gjurisich, 1m12s545; Yanantuoni, 1m12s662; Mandrini, 1m12s816; Martín, 1m13s120; Cantú, 1m13s128; Lara, 1m13s182; Stefanini, 1m13s238; Rossi, 1m14s339; Zgaib, 1m15s427; G. Grinóvero, 1m15s977; Anino, 1m16s232; Sanabria, 1m17s473; Marcelletti, 1m18s169.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO-MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	1	Gabriel Massei-B VWG	27m34s116	23
2º	31	Juan Manuel Basco-B R	27m49s300	23
3º	3	Omar Suriani-B R	27m54s895	23
4º	21	Rolando Gorini-B VWG	28m01s658	23
5º	4	Oscar Saboretti-B R	28m03s530	23
6º	8	René Zanatta-B R	28m06s380	23
7º	54	Gustavo Mandrini-B R	28m16s955	23
8º	27	Juan Yanantuoni-B R	28m32s728	23
9º	25	Sergio Cantú-B VWG	28m45s291	23
10º	14	José Anino-B R	28m06s682	22
11º	36	Eduardo Sanabria-B R	28m46s414	22
12º	28	Gustavo Grinóvero-B VW	27m37s556	21
13º	22	Edgardo Marcelletti-B R	27m48s396	21
14º	37	Rolando Zgaib-B R	25m01s663	20
15º	12	Hugo Lara-B R	20m30s574	16

No clasificaron: Sergio Solmi-B R (14 v.); Augusto Fonte-B VW (10 v.); Carlos Rossi-B R (7v.); Gustavo Stefanini-B R (5 v.); Henry Martín-B VW (4 v.) y Guillermo Gjurisich-B R (1 v.). No largó: Osvaldo Massei.

Promedio del ganador: 164,011 km/h.

Récord de vuelta: G. Massei, en la 14ª, en 1m10s821 a 166,552 km/h. Recargos (incluidos): Suriani y Zanatta con diez segundos por adelantarse en la largada.

Ref. (por marcas): B VWG, Berta Volkswagen Gacel; BR, Berta-Renault; B VW, Berta Volkswagen.

CAMPEONATO

(Disputadas: Mar del Plata y Río Cuarto)

Basco, 12 puntos; Mandrini y G. Massei, 9; Solmi y Suriani, 4; Gjurisich y Gorrini, 3; Fonte y Saboretti, 2; Cantú y Zanatta, 1 punto.

Próxima competencia: el 13 de mayo en Nueve de Julio (Pcia. de Buenos Aires).

ORDEN DE LARGADA

1º G. Massei, 1m10s973/1000 a 166,195 km/h

2º) Basco, 1m11s197	3º) Zanatta, 1m11s251
4º) Gorrini, 1m11s726	5º) Solmi, 1m11s880
6º) Saboretti, 1m11s986	7º) Fonte, 1m12s205
8º) Mandrini, 1m12s219	9º) Suriani, 1m12s318
10º) Gjurisich, 1m12s446	11º) Martín, 1m12s721
12º) Cantú, 1m13s263	13º) Stefanini, 1m13s448
14º) Rossi, 1m13s576	15º) Anino, 1m13s856
16º) Zgaib, 1m14s328	17º) Lara, 1m15s117
18º) G. Grinóvero, 1m15s659	19º) Sanabria, 1m15s726
20º) Marcelletti, 1m20s007	21º) O. Massei, 1m22s746
22º) Yanantuoni, 1m33s061	

Excluidos: R. Grinóvero, 1m12s643 y Palumbo, 1m14s804.

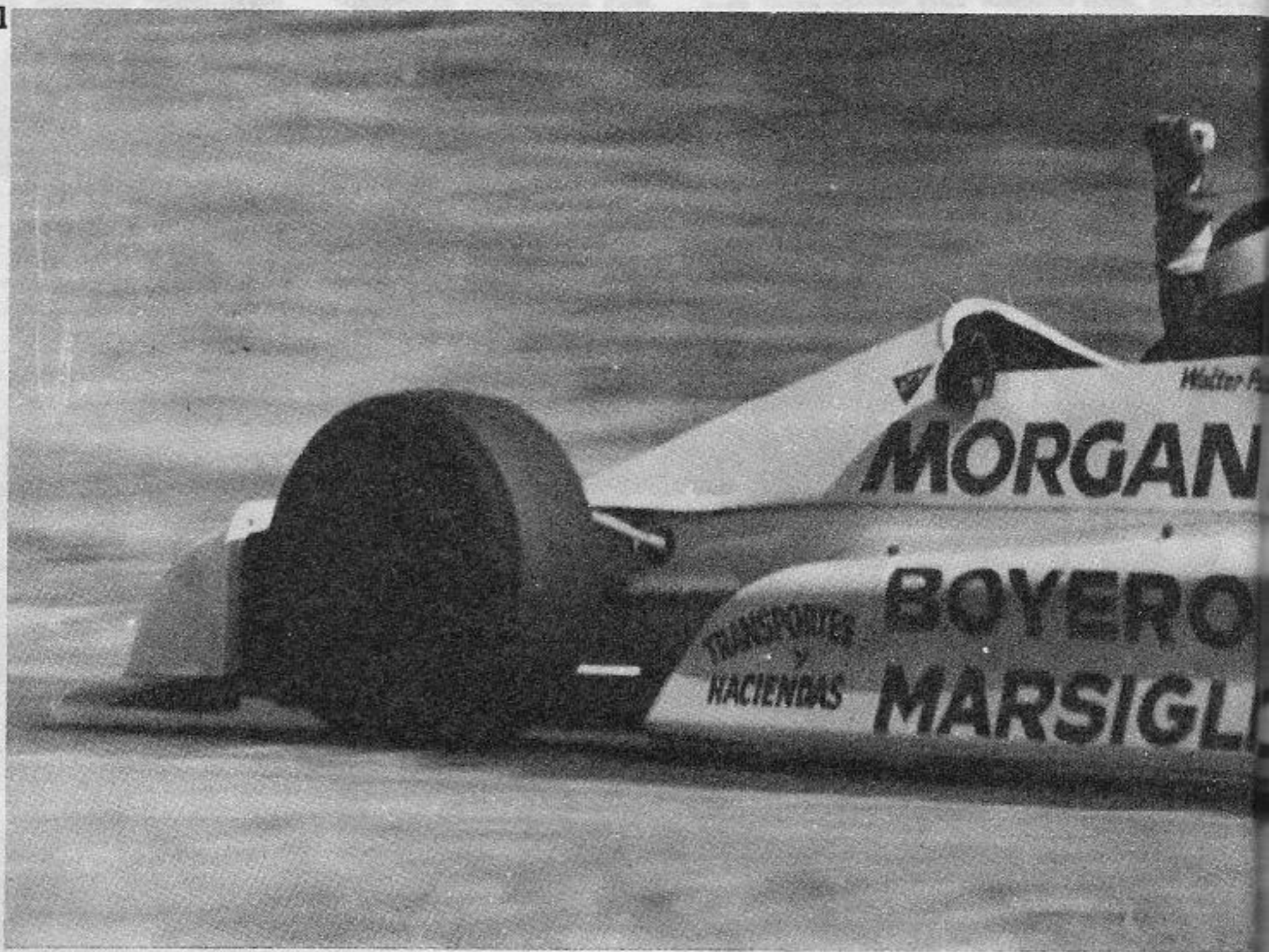
EN POCAS PALABRAS

Martín: "Tengo en venta el FRE y tres motores de VW 1500. Quiero ir con un Gacel a la próxima, y vendiendo esos elementos podría hacerlo". **Cantú:** "No podía llevar el auto y, a decir verdad, no sabemos cuál es la causa. Parecería que fueran las gomas pero tampoco estamos muy seguros". **Anino:** "Me pegué en 'tanques llenos'. Rompí alerón y torcí parrilla de suspensión. Remendé todo como pude con la única intención de llegar, y se me dio". **Stefanini:** "Se me soltó un cable de bujía cuando largué, y por ello —aparentemente— se produjeron fallas en la caja 'negra'. No quise insistir y paré". **Fontana:** "Sergio Solmi venía muy bien en carrera. A pesar de haber hecho un trompo, quería remontar... Pero debió abandonar por rotura de junta homocinética". **Fonte:** "Nos tocamos con Zanatta y nos fuimos afuera. Había quedado último, pero abandoné luego por problemas en la caja".

PAULIZZI NO

En una categoría tan pareja como la F.R.E., es muy difícil ganar, como también lo es mantenerse en la punta. Los errores en pista se pagan muy caros y cada día cuesta más lograr un lugar en la grilla de partida del domingo. Por todo lo expuesto, es realmente lógico valorar lo hecho por **Walter Paulizzi** y también por su preparador Mario Riva. Esta dupla logró dos triunfos consecutivos en la categoría, aunque en esta ocasión Omar Martínez les complicó las cosas al principio, aunque luego dejó de hacerlo a causa de un despiste en la recta principal. Una situación que en alguna medida le restó brillo a la carrera, y que el propio ganador lamentaba, ya que nos dijo: **"Hubiera sido muy lindo definir mano a mano con el 'Gurí'. Seguramente estábamos para un final de bandera verde"**. Quienes presenciamos la carrera, pensamos lo mismo. Por ello, también decíamos que **los errores en esta especialidad se pagan muy caros**.

Sin dudas de que Omar Martínez estaba para grandes cosas. Con la "pole" en su bolsillo demostraba sus intenciones, aunque muy cerca de él se encontraba Eduardo Ballario, a tan sólo 37/1000. En la largada, el "Gurí" mostró las uñas y se iba adelante con Ballario, quien también llegó a emparejarlo, pero un toque entre ambos dejó con la trompa herida a Ballario, y allí este comenzó a retrasarse, a la vez que Paulizzi y Balassone comenzaban a dar forma a los muy buenos trabajos que realizaron en el fin de semana. En el caso de Balassone, con toda la emoción por pelear en los primeros puestos, y también con la



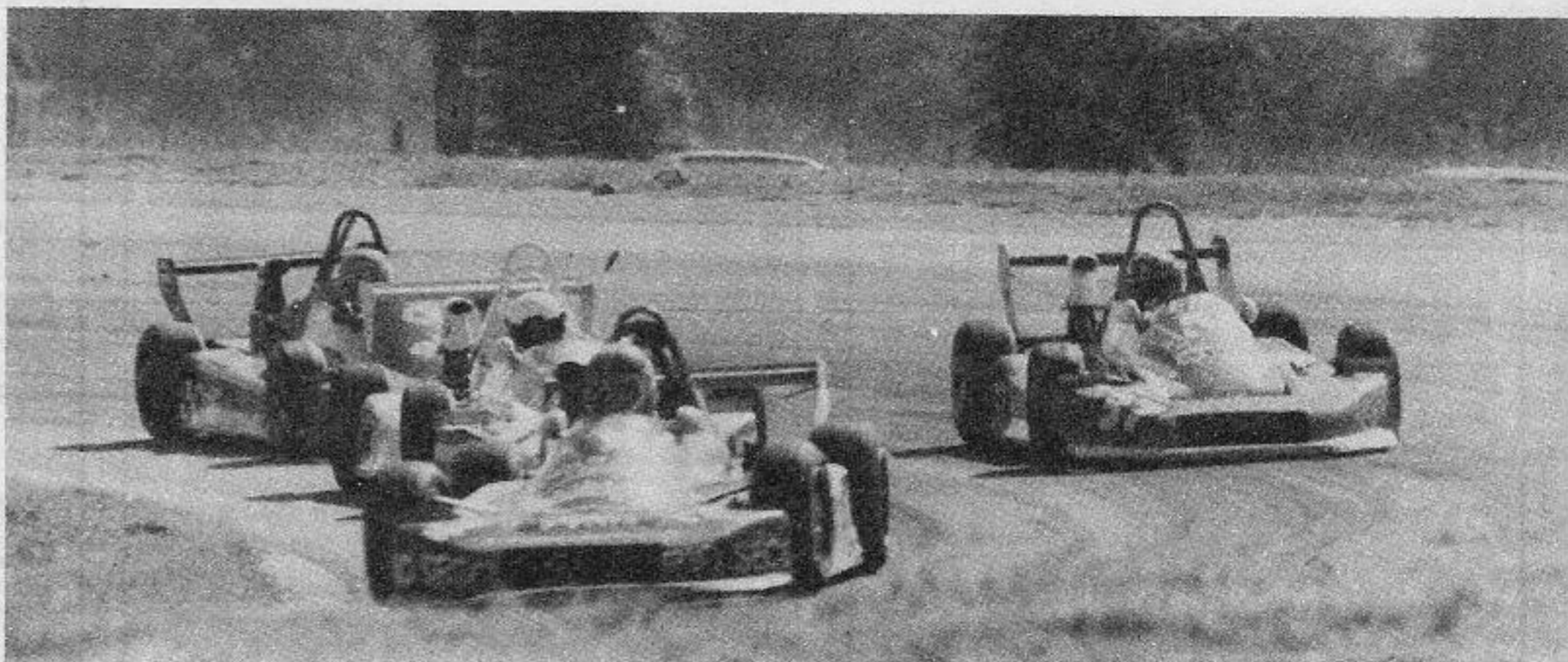
inexperiencia propia de alguien que tiene muy pocas carreras en la categoría. De todos modos, el segundo lugar es un gran mérito para uno de los pupilos de Beloso, ya que desde el año pasado insinuaba sus condiciones entre la sangre nueva de los pilotos de la F.R.E. Muy bueno también lo de Bovone, a pesar de no contar con los medios económicos necesarios como para estar en la lucha por la punta, y con un chasis que

exige inmediata renovación. Todo esto no le permitió hacer más, e incluso llegó con lo justo ya que una vez bajada la bandera a cuadros su motor dijo basta. El "Chino" no tenía previsto correr en Río Cuarto, pero ante la insistencia de la gente que lo acompaña, como así también de su vecino Daniel Neviani, se embolsó y corrió, pero aseguró: **"Tengo que parar hasta que pueda correr con un chasis nuevo... en las actuales"**

Por Dullio Caro

Fotos: Juan Fernández y D.C.

1. El pampeano Walter Paulizzi repitió, por segunda vez consecutiva, el gesto del triunfo. Puño en alto para festejar la victoria y su liderazgo en el Campeonato. 2. Mientras Paulizzi levanta su trofeo, Daniel Balassone gesticula elocuentemente para festejar el mejor resultado, hasta ahora, de su carrera deportiva. 3. Apretado pelotón. Mientras Juan Bovone lidera lo siguen: Eduardo Ballario, Walter Hernández y, por afuera, Daniel Balassone. 3



TRIUNFAL DEL "GURI", PERO ESTE CLAUDICO Y...

AFLLOJA



condiciones no se puede seguir".

En el podio, estos tres hombres festejaron con ganas lo conseguido en la pista. La alegría de Paulizzi contrastaba con muchas caras largas vistas en los boxes. Lo hecho, hecho está y a toda la "troupe" sólo le resta esperar la revancha en la próxima fecha. Allí estaremos.



EN POCAS PALABRAS

Riva: "Le pedí a Walter que corriera pensando en el campeonato." **Morgan:** "Se me rompió un balancín en la primera vuelta y entré a boxes." **Ormello:** "Los errores en la F.R.E. se pagan muy caros." (En alusión al inevitable período de aprendizaje que está transitando.) **Guelli:** "Esta fue mi mejor carrera desde que estoy en la categoría. Y ello se debe a que ahora Belloso se encarga de mi auto." **Eduardo Ballario:** "Nos rozamos con el 'Guri' y perdí la trompa, de ahí en más comencé a retrasarme." **Dellasantina:** "Se me pegó un papel en el tejido de la trompa y la temperatura llegó a límites muy peligrosos." **Bouvier:** "Es increíble como trabajan los chicos de mi equipo a pesar de que comen poco." **Conte:** "En los mixtos me acercaba un poco a quienes me precedían pero en la recta perdía como loco por culpa de la transmisión." **Gómez Luna:** "Vieron la pinta de Bugliotti ahora que corre en la F-3 Sudamericana (haciendo alusión al traje que el cordobés lucía en su visita a los boxes de Río Cuarto.) **Porcellini:** "La primera curva de este circuito es terrible. Llegás como a 200 Km/h y nadie quiere aflojar."

LOS PROTAGONISTAS

WALTER PAULIZZI: "En los días previos trabajamos mucho para tener un auto equilibrado y a decir verdad no pensábamos en ganar. El viernes hice el mejor tiempo con relativa facilidad y el sábado quedamos en el quinto lugar trabajando más en función de la carrera que en la propia clasificación. La carrera tuvo muchos toques y traté de mantenerme al margen de los mismos. Venía sexto en la primera vuelta y comencé a avanzar y cuando llegué a estar detrás de Omar Martínez, éste se fue afuera y me quedé con la primera colocación. Lástima lo del 'Guri' porque iba a ser un carrerón..."

DANIEL BALASSONE: "En la largada por suerte el auto no patinó mucho y salí pegadito a Ballario y cuando vi que se pegaba mucho a la cuerda me arriesgué y lo pasé por afuera. Quedé puntero en ese giro pero no me duró mucho. Me desconcentré un poco más, me pasé en un frenaje y me retrasé quedando cuarto, pude rehacerme porque mi auto quedó muy bien, con las indicaciones de Luis Belloso. Haber llegado en el segundo lugar, para nosotros, es como haber ganado."

JUAN DANIEL BOVONE: "En un principio no pensaba venir a correr ya que me había impuesto un paréntesis para replantear mi carrera dentro de la F.R.E. Sin embargo clasifiqué bastante bien el sábado y en carrera remonté como pude. Cabe aclarar que cuando me bajaron la bandera se fundió mi motor."

Lubricantes



elf

ORDEN DE LARGADA

2º) E. Ballario, 1m12s673	1º) O. Martínez, 1m12s636/1000 a 162,386 km/h	3º) Giavedoni, 1m12s688
4º) Balassone, 1m12s787		5º) Paulizzi, 1m12s814
6º) W. Hernández, 1m12s981		7º) Dellasantina, 1m13s015
8º) Michelini, 1m13s076		9º) Bovone, 1m13s119
10º) Guelli, 1m13s191		11º) Balzano, 1m13s222
12º) M. Benítez, 1m13s225		13º) Morgan, 1m13s236
14º) Neviani, 1m13s309		15º) Conte, 1m13s310
16º) G. Ballario, 1m13s505		17º) D'Amico, 1m13s511
18º) Cianlini, 1m13s615		19º) Gómez Luna, 1m13s653
20º) Ormello, 1m13s658		21º) Demateo, 1m13s703
22º) Perrón, 1m13s799		23º) Ventimiglia, 1m13s922
24º) Bouvier, 1m13s905		25º) Torregiani, 1m13s922
26º) Dimaro, 1m13s932		27º) Picapietra, 1m14s178
28º) Porcellini, 1m14s822 (*)		29º) Olivelli, 1m15s254 (*)
30º) G. Martínez, 1m14s950 (*)		31º) Barrionuevo, 1m15s406 (*)
32º) Peric, 1m14s936 (*)		

CLASIFICACION

"Premio Autocochadoras Vassalli" - Automóvil Club Río Cuarto - Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" - Circuito de 3.276,48 metros de extensión - Final a 19 vueltas - Recorrido total: 62,25 km. - 1º de abril de 1990

PRUEBAS LIBRES

Giavedoni, 1m12s172/1000 a 163,434 km/h; Paulizzi, 1m12s560; Dellasantina, 1m12s722; O. Martínez, 1m12s794; Neviani, 1m12s909; W. Hernández, 1m12s957; G. Ballario, 1m13s142; E. Ballario, 1m13s160; Michelini, 1m13s180; Gómez Luna, 1m13s284; Conte, 1m13s307; Morgan, 1m13s392; Dimaro, 1m13s554; Balassone, 1m13s608; M. Benítez, 1m13s615; D'Amico, 1m13s727; Demateo, 1m13s760; Bovone, 1m13s871; Ormello, 1m13s923; Cianlini, 1m13s979; Picapietra, 1m14s159; Balzano, 1m14s334; Perrón, 1m14s351; Peric, 1m14s421; Olivelli, 1m14s554; Barrionuevo, 1m14s661; Ventimiglia, 1m14s757; Porcellini, 1m14s882; Bouvier, 1m16s290; Ré, 1m16s309; Troyano, 1m17s062; Torregiani, 1m17s074; Guelli, 1m17s700.

FINAL

POS.	Nº	PILOTO-MARCA	TIEMPO VTAS.
1º	13	Walter Paulizzi-C	23m11s788 19
2º	37	Daniel Balassone-C	23m14s590 19
3º	4	Daniel Bovone-C	23m17s291 19
4º	3	Eduardo Ballario-C	23m17s515 19
5º	12	Norberto Dellasantina-C	23m19s543 19
6º	8	Marcelo Michelini-C	23m20s608 19
7º	15	Marcelo Benítez-C	23m21s393 19
8º	31	Gustavo Conte-C	23m24s686 19
9º	27	Néstor Demateo-C	23m32s633 19
10º	25	José Cianlini-C	23m33s709 19

Luogo no clasificaron: 11º) 23, Sergio Dimaro-C, 23m43s206; 12º) 61, Rodolfo Torregiani-C, 23m44s690; 13º) 77, Oscar Ormello-C, 23m44s925; 14º) 51, Darío Guelli-C, 23m46s430; 15º) José Barrionuevo-C, 24m00s382; 16º) 90, Carlos Picapietra-C, 24m01s421; 17º) 17, Claudio Gómez Luna-C, 24m02s012; 18º) 100, Adolfo Ré-C, 23m12s223, 18 v.; 19º) 56, Roberto Troyano-C, 23m12s870; 20º) 55, José Porcellini-C, 23m17s093; 21º) 85, Elvio Perrón-C, 20m55s40, 17 v.; 22º) 30, Walter Hernández-C, 17m08s283, 14 v.; 23º) 5, Daniel Neviani-C, 15m55s934, 13 v.

No clasificaron: Omar Martínez-C, 10 v.; Santiago Ventimiglia-C, 9v; Gustavo Ballario-C y Mario D'Amico-C, 7 v.; Mario Olivelli y Gerardo Peric, 5 v.; Jorge Morgan-C, 3 v.; No largó: Carlos Giavedoni-C.

Récord de vuelta: no fue suministrado.

No registraron pase: Eduardo Bouvier-C y Javier Balzano-C.

Ref. (por marcas): C, Crespi.

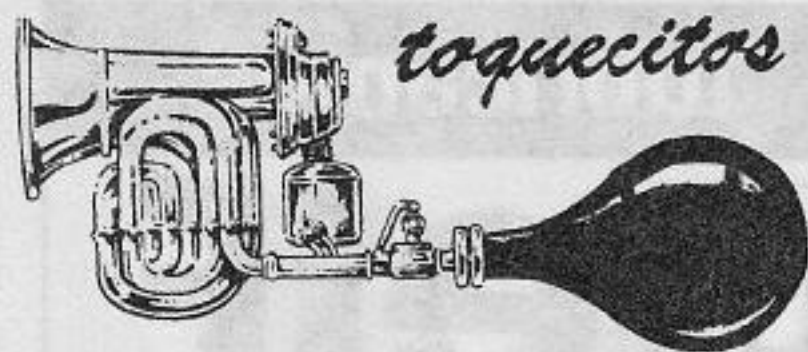
Nota: los pilotos indicados con asterisco en el orden de largada fueron los cinco primeros en la final complementaria. El sexto en ésta, Troyano, reemplazó en la largada a Giavedoni.

CAMPEONATO

(Disputadas: Mar del Plata, Buenos Aires y Río Cuarto)

Paulizzi, 42 puntos; Giavedoni, 28; E. Ballario, 25; W. Hernández, 19; Balassone, 17; Bovone, 16; Solmi y O. Martínez, 15; Michelini, 14; Cianlini, 11; Neviani, 10; Dellasantina, 8; Dimaro y Martín, 6; Benítez, 5; Conte, 3; Demateo, 2; y Gómez Luna, 1.

Próxima competencia: el 13 de mayo, en Nueve de Julio (Pcia. de Buenos Aires).



toquecitos

EL FUTURO DEL AUTODROMO

El pasado 30/3 en la sede central del **Automóvil Club Argentino**, hubo una reunión entre los dueños de casa, representados por su Presidente **César C. Carman** y el ingeniero **Rafael Sierra**, con autoridades de la **Asociación Corredores Turismo Carretera**, con su titular **Juan C. Deambrosi** acompañado por **Rubén Gil Bicella**, **Héctor Ríos** y **Eduardo Pereyra**; el licenciado **Carlos Grosso**, Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires; **Fernando Galmarini**, Secretario de Deportes de la Nación, y personas vinculadas a la actividad automovilística como **José Froilán González** y **Reinaldo Cozzani**.

El titular del A.C.A. abrió el acto y, tras una breve introducción, cedió el micrófono al licenciado Grosso en su calidad de "Dueño del Autódromo". El Intendente Municipal expresó que: **"Esta reunión surge de una serie de conversaciones formales e informales con gente de la A.C.T.C., del A.C.A. y el señor Galmarini. Pero yendo un poco más atrás, recordamos que el pasado 8 de julio, cuando tomamos el ejercicio de la Intendencia, sentimos la necesidad de llevar adelante proyectos e iniciativas respecto al Autódromo. Luego de todo este tiempo transcurrido, la Argentina comprendió que la única salida es el camino doloroso del ajuste. La Municipalidad también tiene esa convicción, y el camino es la inexorabilidad... ni un paso atrás. Les quiero comentar algo a modo de ejemplo: el año pasado queríamos tener listo el presupuesto de 1990, cuando disfrutábamos de ese 'veranito de San Juan' que hubo durante los meses siguientes al de julio. Pero nos dimos cuenta de que en realidad era una temporada 'otoño-invierno', y el presupuesto actual, que iba a ser de U\$S 1.000.000.000 quedó**

en U\$S 600.000.000. En síntesis, un recorte de algo más del 30%. Y dentro de ese recorte está el Autódromo, que no es una prioridad de la Municipalidad, que tiene problemas con los maestros, y con brindar alimentación diaria a miles de niños... Entonces nos dijimos: o privatizamos el Autódromo o lo cerramos, lo que sería trágico para la actividad".

Finalmente se convino en solicitar al A.C.A. que se elabore un pliego de condiciones y especificaciones técnicas para la privatización, y que luego acompañe a la Municipalidad para un control técnico-deportivo de la gestión de quien tome la concesión del Autódromo. Se estima que en cuarenta y cinco días el pliego antedicho estará listo, y al respecto Grosso señaló que: **"Creemos que los fabricantes de autos, de neumáticos, los productores de combustibles y lubricantes, las organizaciones periodístico-deportivas o bien un particular, tienen el camino expedito para licitar el Autódromo durante diez o quince años y hacer un buen negocio, cosa que para la Municipalidad es insostenible"**.

Grosso también señaló que en julio del '89 se hablaba de **dos o tres millones de dólares** para arreglar el Autódromo, y esa cifra, para cualquiera de las cuatro terminales de automotores de nuestro país, es irrelevante, rematando con que **"el año pasado, cuando se hizo el Gran Premio de la Solidaridad, el alquiler de un box era de U\$S 1,30. Con ese valor ¿cómo se puede arreglar el Autódromo?... Además, ese mismo día en el baño del Palacio de Honor se robaron un rollo de papel higiénico a la media hora de ser colocado..."**.

TRAVERSO ACLARA

En relación con el recuadro publicado en nuestro número anterior, bajo el título "Revuelo con Petrodólares", **Juan María Traverso** nos dijo que no tiene nada que ver con proyecto alguno de rally nacional, desmintiendo asimismo que los recursos que recibe de Yacimientos Petrolíferos Fiscales sean destinados en parte a dicho equipo.

FALLECIMIENTO

El pasado 27/3 dejó de existir el colega **Manuel Arrouye**, quien fuera hijo de "El Patrullero", un seudónimo famoso que incursionó en el Turismo Carretera hace cuatro décadas. "Manolo", tal como se lo conocía, siguió los pasos de su padre, manifestando el amor a los fierros en comentarios radiales y columnas gráficas, y siendo, en el momento en que lo sorprendió la muerte, Jefe de Prensa del T.C. Bonaerense. Desde esta sección hacemos llegar nuestras condolencias a sus deudos.

ANGELETTI-GARIN

Oscar Angeletti sigue con el proceso de recuperación de las lesiones sufridas en Santa Teresita. Un proceso que, según nos comentó el propio piloto, es **"lento pero firme"** y donde la mayor preocupación actual está centrada en la lesión en el ojo izquierdo, **"que todavía necesita tiempo, aproximadamente unos 45 días"**. En cuanto a su acompañante **"Tito" Garín**, el propio Angeletti nos comentó que en una comunicación telefónica, éste le señaló que su recuperación también continuaba, lenta pero firme.

INSPECCION

La semana anterior estuvieron **Raúl Marielli** y **Ricardo Mesa**, quienes como representantes de la C.D.A. fueron a **Santa Fe** para inspeccionar el circuito callejero ex "Carlos A. Reutemann", que será escenario de la próxima presentación del **T.C.2000** el **22/4**. Hicieron algunas indicaciones para modificar ciertas zonas del trazado, y una vez que las obras estén cumplidas volverán para modificar ciertas zonas del trazado, y una vez que las obras estén cumplidas, volverán para dar, o no, el visto bueno.

REPARACIONES

Para la carrera que el **Club Argentino de Pilotos** llevará a cabo el próximo domingo en **Concordia**, se anuncia la reparación en la categoría de **Norberto Napolitano** ("Pappo") y de **Juan C. Demonte**. Ambos lo harán a bordo de sendos **Nissan 300 ZX**.

EN SUSPENSO

Así está la clasificación de la competencia de **Turismo** efectuada el pasado 25/3 en Buenos Aires, correspondiente a la **Clase**

Tres. Como se sabe, **Pablo Peón** fue desclasificado como ganador, ungiéndose luego **Jorge Giorgi**. Pero Peón apeló la determinación y el tema fue girado al Tribunal de Apelaciones, que informará luego a la Mesa Directiva de la C.D.A. para que ésta se expida al respecto.

PROBANDO

El pasado 28/3 fue día de pruebas para algunos autos de **Turismo**. Lo más significativo de esos ensayos que se cumplieron en el circuito N° 8 del Autódromo de Buenos Aires, estuvo a cargo de **René Zanatta** con el **VW Gacel de Clase Dos**, señalando **1m40s16**. En la **Clase Tres** el más veloz fue el **R.18** de **Jorge Delgado**, con **1m38s78**, y en la **Fórmula Sierra**, **Jorge Omar Del Río**, con el auto de Pentecoste, marcó **1m39s24**.

A RENDIR

El próximo jueves 5/4, en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez", la **Asociación Corredores Turismo Carretera** tomará examen de suficiencia a los pilotos que, de aprobar el mismo, intervendrán en la competencia que la especialidad disputará en Balcarce. La lista de postulantes la integran **Carlos Cura** (Chevrolet), **Roberto Miliffi** (Dodge), **Juan C. Dral** (Dodge) y **Juan C. Miraball** (Dodge).

TRIUNFO DE JOCHAMOWITZ

Nuestro conocido **Ernesto "Neto" Jochamowitz** se impuso recientemente en la prueba inaugural del **Campeonato Peruano de Fórmula Tres**, que se corrió en el trazado callejero de Miraflores, en la capital peruana. El parque de esta categoría está conformado por **veinte autos**, todos ellos cons-

OTRO ASPIRANTE A PILOTO

La semana pasada la redacción de **CORSA** fue el escenario de la entrega de los premios correspondientes al segundo **Super Concurso** que nuestra revista organizara en forma conjunta con **"Campeones"**.

En la foto podemos ver al "ilustrísimo" profesor **Néstor Gurini**, haciendo entrega de los mismos a **Carlos Alberto Varas**, el afortunado ganador de una beca en la Escuela de Pilotos del diminuto corredor, y de una vestimenta de competición marca EMO, cuya orden de entrega alcanza a verse en manos de ambos.

Próximamente, Varas comenzará a tomar los cursos que Néstor Gurini dicta todos los lunes de 9 a 13 horas en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez", y si las cosas se dan, en cualquier momento lo podremos ver a bordo de un auto de competición intentando fortuna en el automovilismo deportivo.



truidos por **Tulio Crespi** y equipados con motores **Renault**. En la competencia presentación, **Jochamowitz** empleó **27m45s72** para completar las treinta vueltas estipuladas al circuito de 1.400 metros de extensión, siendo escoltado por **Jani Galetti** y **Ricardo Dasso**.

CURA TURISTA

En ocasión de la fecha inaugural del certamen '90 de la categoría **Turismo**, **"Carly" Cura** debutó en la especialidad, corriendo con un **Renault 18** de **Juan C. Pace** y haciendo equipo con éste. La experiencia le satisfizo y su intención es continuar en esa categoría pistera.

TIGRE-CONSTITUCION

Así lo llaman ahora a **Oswaldo Cao**... el motivo es que en la reciente competencia de **Stock Car Argentino**, "Cacho" se presentó corriendo con un **Chevrolet 400** propiedad de **Félix Alinghi** (quien también fue su acompañante) que lucía en sus flancos el número 60. Varios despistados que no entendieron bien la razón del mote, fueron vistos haciéndole señas a Cao para que parara y les permitiera subir... ¡A ver si se corren al interior!...

El domingo también ganamos.

Nuevamente **Fate** acompañó a los ganadores. En la última prueba de TC 2000 a la habilidad y coraje de los pilotos se sumó la alta performance de los neumáticos radiales **Fate**, rendidores tanto en alta velocidad como en situaciones límites.

Campeonato Argentino de TC 2000, Río Cuarto, Córdoba (1.4.90).

Primero: Juan M. Traverso,
con Renault Fuego y neumáticos radiales de Fate.

Segundo: Gustavo Der Ohanessian,
con Renault Fuego y neumáticos radiales de Fate.

Tercero: Osvaldo "Cocho" López,
con Fiat Regatta y neumáticos radiales de Fate.

Performance ganadora 1990.

TC 2000 Mar del Plata (25.2.90): Primero Osvaldo "Cocho" López con Fiat Regatta y neumáticos radiales **Fate**. **TC 2000 Buenos Aires (18.3.90):** Primero Gustavo Der Ohanessian con Renault Fuego y neumáticos radiales **Fate**. **Campeonato Argentino de Rally, Río Tercero, Córdoba (9, 10 y 11.3.90):** Primero Gabriel Raies con Renault 18 y neumáticos radiales **Fate**.

fate 
El neumático argentino.

AR30

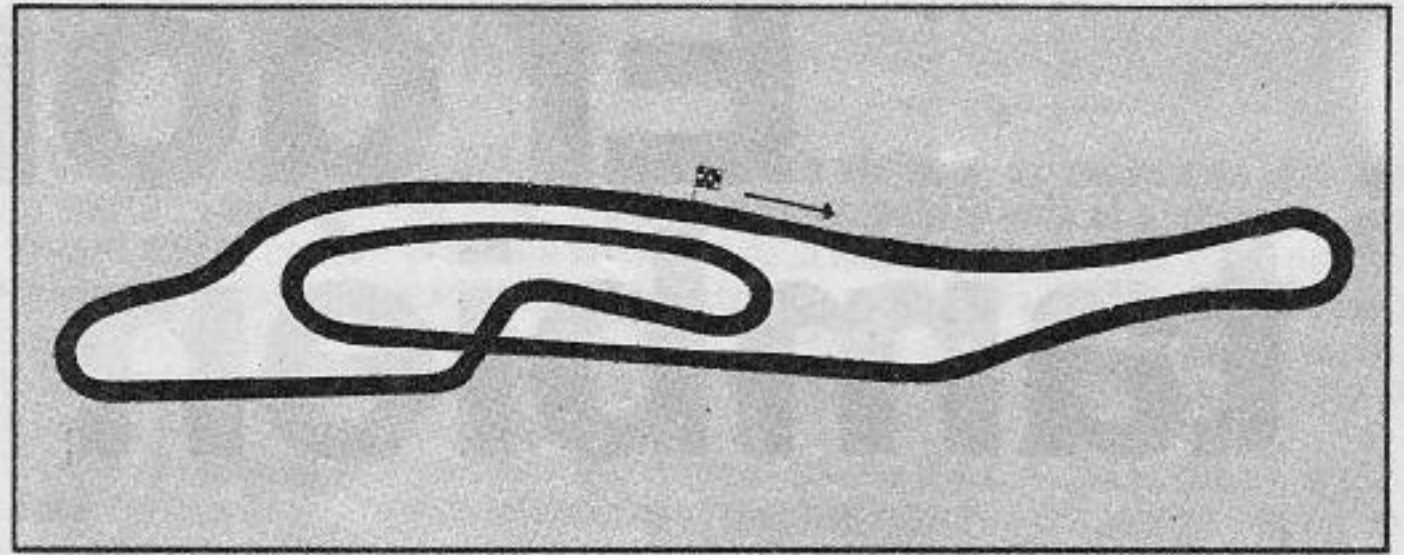
AR28

NRD



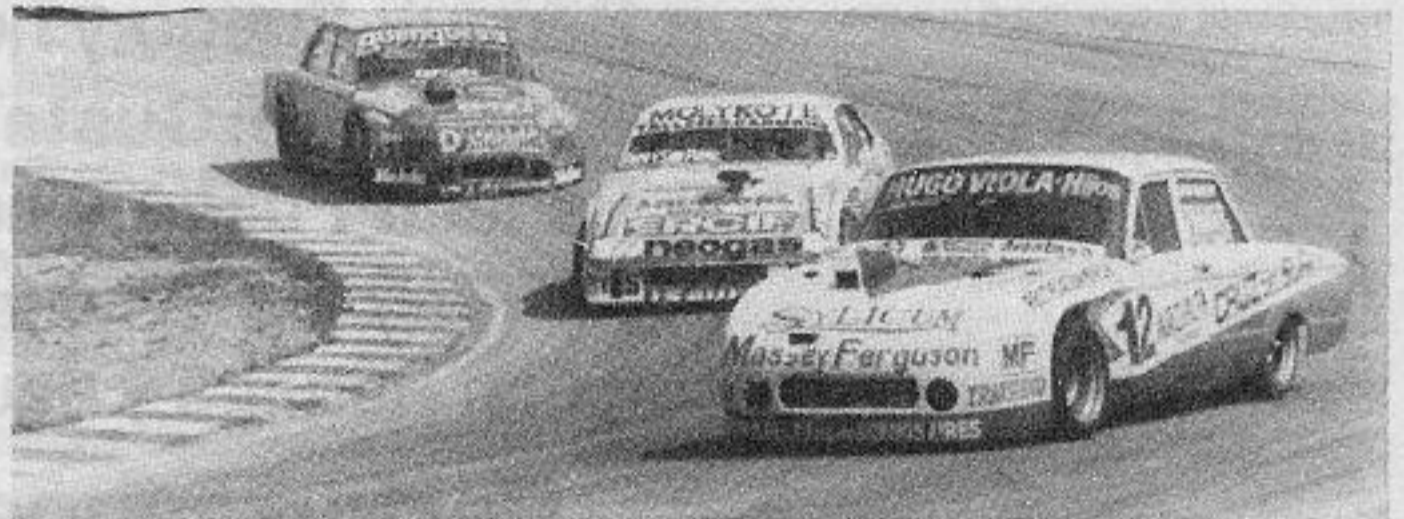
el próximo fin de semana

T.C. EN BALCARCE



El Falcon de O. Aventín, último ganador en este escenario, seguido por Satriano, quien tiene el récord de vuelta en carrera, De Benedictis, que en la última disputada aquí ganó (al igual que Satriano) una serie, y Oyhanart, triunfador también en el '89, en la primera de las dos carreras en Balcarce.

El Autódromo "Juan Manuel Fangio", ubicado en la ladera de la sierra "La Barrosa", en Balcarce, será el escenario de la cuarta competencia de la categoría en el presente año. Todo hace presumir un espectáculo interesante de acuerdo con lo visto en las tres primeras presentaciones.



Neuamente el Turismo Carretera en acción, y en esta ocasión la gran pasión popular se traslada al Autódromo "Juan Manuel Fangio", enclavado en las estribaciones de la sierra "La Barrosa", en Balcarce. A lo largo de sus 4.592,40 muy exigentes metros de extensión, se habrá de librar el cuarto capítulo de un torneo que desde su mismo comienzo, se presentó brillante en cuanto a la paridad entre las marcas, por lo que seguramente serán muchos los aficionados que se lleguen para presenciar esta segunda intervención del T.C. en los autódromos

HORARIOS

En esta ocasión la organización corre por cuenta del **Auto Club Balcarce**, estando la fiscalización a cargo de la A.C.T.C., entidad que dispuso estos horarios que, de todos modos, están sujetos a variaciones. Ellos son: **viernes**, entrenamientos oficiales entre 13:30 y 18 horas; **sábado**, verificación técnica y administrativa de 8 a 12, mientras que de 13 a 18 horas habrá pruebas de clasificación, con dos tandas para autos de numeración par y otras tantas para los impares; a las 20 se clausurará el Parque Cerrado. El **domingo**, a las 7:30 se habilitará el Parque Cerrado, mientras que la actividad en pista será a las 9:15, 9:45 y 10:15, con las largadas de las

tres series que serán a seis vueltas (27,554 km.), lanzándose la prueba final sobre diecinueve giros (87,255 km.) a las 12:10 horas.

PRECIOS

Los valores que se establecieron para el costo de las entradas son los siguientes: habrá un abono para dos días (sábado y domingo), que costará A 35.000, y otro para tres días (viernes, sábado y domingo), que saldrá A 40.000. Para quienes concurren solamente el domingo, el valor de la entrada será de A 25.000, mientras que el estacionamiento para vehículos en las estribaciones de la sierra, tendrá un valor de A 10.000, en tanto quienes opten por dejar sus rodados en el llano oblarán A 5.000.

ANTECEDENTES

En la última competencia celebrada allí se registraron los récords absolutos para el circuito, siendo ese **1m53s358** de **Angeletti** (Ford Fairlane), logrado en pruebas de clasificación, y el **1m53s806** que **Satriano** (Chevrolet) marcó como récord de vuelta. En ambos casos, estos primados a batir se establecieron en la competencia que se disputó el 15/10/89, ocasión en que Angeletti, Satriano y De Benedictis (Ford Falcon) triunfaron en las tres series, mientras que O. Aventín (Ford Falcon) lo hizo en la final, en **36m53s703/**

1000. En lo que respecta al campeonato actual, tras tres competencias los cinco primeros son Mouras, 50 puntos; Satriano, 45,50; De Benedictis, 45; Ramos, 39 y A. Aventín, 34 puntos.

TV EN DIRECTO

La televisión de esta competencia estará a cargo del equipo "Carburando", que en directo mostrará las alternativas de la final por **Canal 11** (Telefé) de Buenos Aires, mientras que las series serán grabadas y luego mostradas a partir de las 11 horas, en un espacio que irá hasta las 13. Como novedad, se puede decir que se contará con el camión de exteriores de

"Estrellas Producciones", dotado de los últimos adelantos técnicos. **Eduardo González Rouco** será el relator y a lo largo del circuito se emplazarán cinco cámaras, de las que dos serán portátiles y, por lo tanto, podrán instalarse a bordo de un auto de carrera o de una aeronave, según la conveniencia. Habrá también una cámara y un cronista en boxes, que reflejarán con imagen y sonido todo lo que ocurra en ese recinto. Un equipo compuesto por alrededor de treinta personas trabajará en esta transmisión, con la que "Carburando" debuta como organización integral en las lides televisivas. Que sea con suerte...

C.A.P. EN CONCORDIA

En esta ciudad entrerriana, el **Club Argentino de Pilotos** dará comienzo el próximo fin de semana a su torneo '90. Con la organización del **Auto Club Concordia** y en el trazado de **3.117,40 metros** de extensión, compartiendo la programación con Stock Car Argentino, el C.A.P. tendrá esta programación: el **viernes**, habrá dos tandas de entrenamientos de treinta minutos cada una, que darán comienzo -respectivamente- a las 14:40 y 16:40 horas. El **sábado**, de 9 a 12 se hará la revisión técnica y administrativa, y a partir de ese momento habrá entrenamientos y pruebas de clasificación, requisito este último que tendrá lugar entre 15:10 y 15:30 horas. El **domingo** la actividad comenzará a las 9:30, con veinte minutos de pruebas libres, mientras que a las 12:20 comenzará la final, que será sobre veinte vueltas (62,348 km) y será televisada en directo por ATC.

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



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

LUCENTINI Y CIA

**BOMBAS DE FRENO
RECAMBIOS**

REACONDICIONADA
CON CAMISA
DE ACERO
DE ALTA RESISTENCIA



NACIONALES E IMPORTADAS
AVALOS 942 (1427) Tel.: 52-5098.

ENVIOS AL INTERIOR



**POLARIZADO
CON POLAR-CAR**

5 BUENAS RAZONES PARA
OBTENER 3 GRANDES VENTAJAS

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

ENVIJA POLAR-CAR
Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYREDON

854-5926

BFGoodrich

**LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS
TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD**



EURO RADIAL T/A 70



RADIAL COMP T/A



RADIAL SPORT TRUCK T/A



RADIAL ALL-TERRAIN T/A



RADIAL MUD-TERRAIN T/A

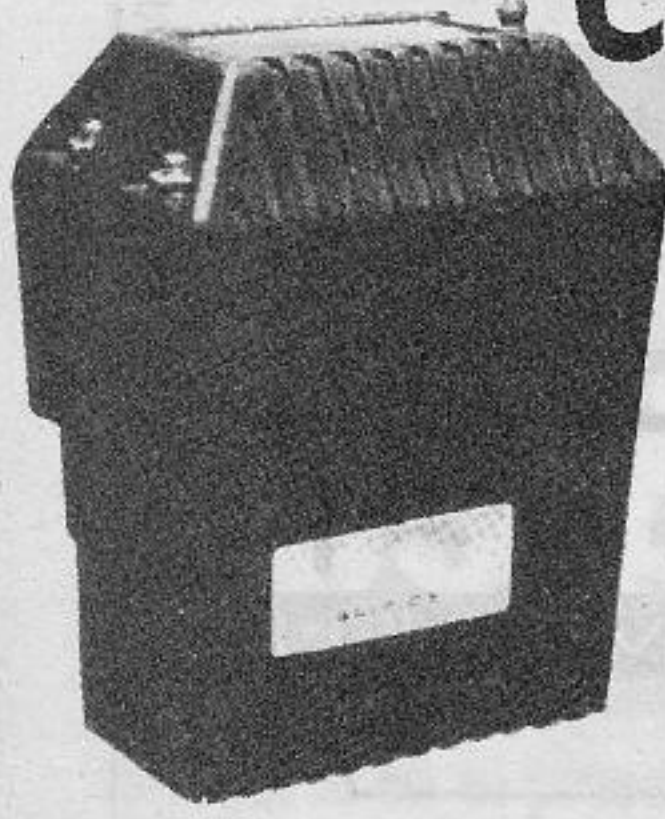
NEUMAMWARNES Warnes 899 Capital • GUIDO LOPEZ Av. Rivadavia 17332 Morón • NEUMASUR Australia 1160
Capital 28-1017/0556/0993 • MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora •

Blasco & Asociados 40-7745



8 mm
SPARKPLUG
HI-TENSION
SPRINT WIRE

EL CABLE DE BUJIA USADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL MUNDO



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

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



INTERIOR

ZONAS
DISPONIBLES
PARA
REPRESENTANTES



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

Benini Escap

• ESCAPES
ESPECIALES

• JAULAS
ESTRUCTURALES
DE COMPETICION

• PINTURAS
PARA ALTA
TEMPERATURA

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



HONDA

SERVICIO OFICIAL

Motos, Autos, Generadores Motor, Náutica,
Cortadora de Césped y Bomba de Agua

VENTA DE REPUESTOS Y UNIDADES

- TAKUYA ONO Avda. Gral. MOSCONI 3777
- KATSUHIKO ONO (1419) Cap. Tel. 53-8136

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

★ FRENSOS ★ EMBRAGUES ★ CARDANES



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. 657-9936

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 *

Envios al interior

DARWIN 22. Capital. Tel. 855-8498

★ CARLOS DEL CERRO ★

COMPETICION

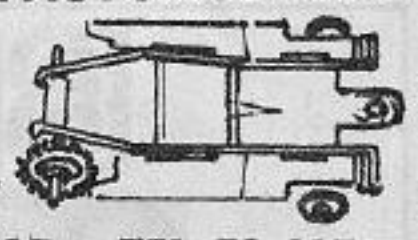
Escalas 1:32 - 1:28 - 1:24

Envios al interior

• CHASIS
Y PREPARACION
DE AUTOMODELOS



Chasis
Campeón 87



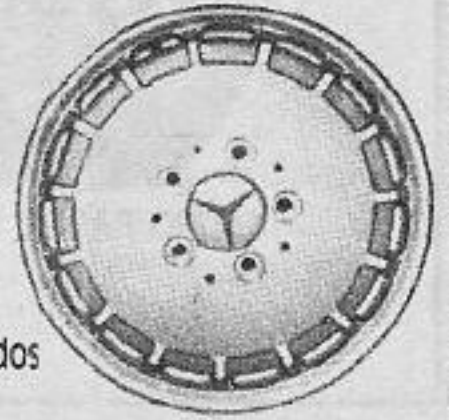
FRANKLIN D. ROOSEVELT 5487 • CAP. • TEL. 52-9873

SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L. 15 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

- Las llantas más livianas y más resistentes.
- Para todas las categorías Nacionales y Sudamericanas

También Criques rápidos, combímetros,
balanceadoras, balanzas y discos de alineado.
Línea completa para autos nacionales e importados



DIAZ VELEZ 4985 (1603) VILLA MARTELLI - TEL. 768-2846

presente & futuro

**LAMBORGHINI
ENGINEERING: REALIDAD
PALPABLE YA, PERO POR
SOBRE TODO, PROYECTO
(MUY) AMBICIOSO**

1. El emblema del toro de Lamborghini sobre un fondo muy azul y un cielo muy claro en Módena, cuna también del "cavallino" de Ferrari. 2. Las modernas instalaciones de la Lamborghini Engineering donde trabajan actualmente casi ochenta personas. 3. Una realidad que Lamborghini atesora con orgullo: el V12 de Fórmula Uno que equipa a Larrousse y a Lotus.

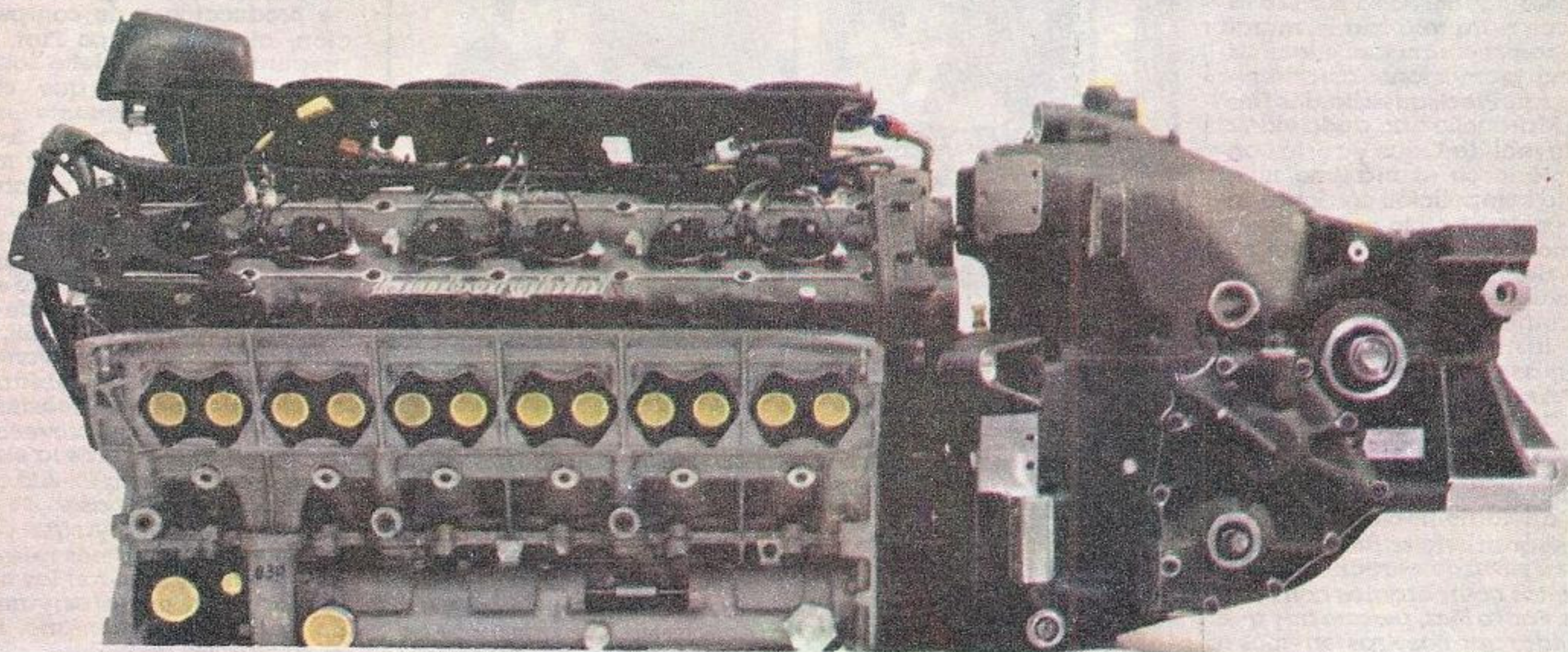


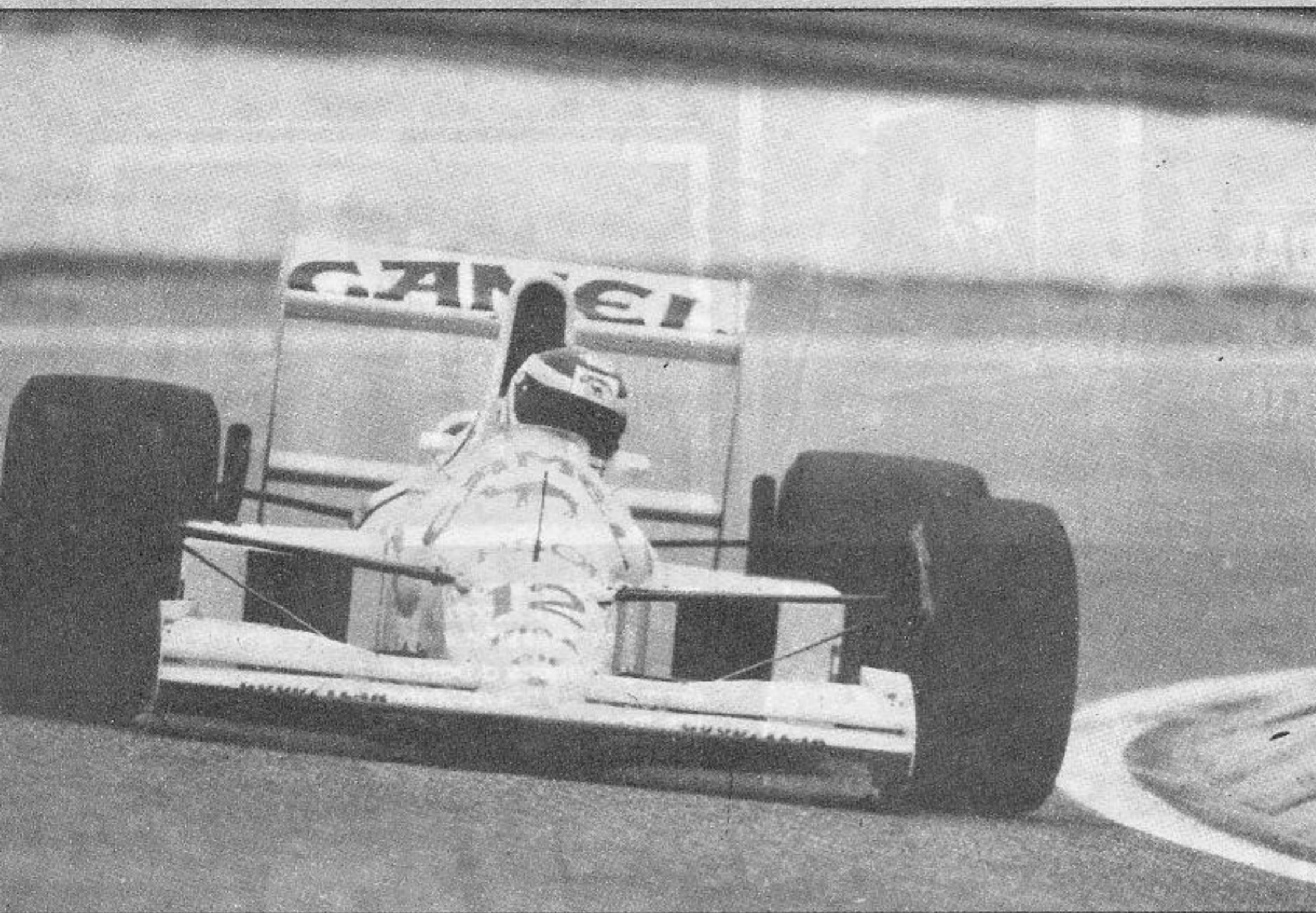
Texto y fotos: Néstor Palmetti



LA EMBESTIDA DEL TORO

Pensar que hace dos años en estas instalaciones funcionaba una fábrica de camas... Esta reflexión -con un cierto aire de satisfacción- pertenece a Daniele Audetto y fue formulada mientras nos acompañaba en la recorrida de las modernas instalaciones de la Lamborghini Engineering en Módena, donde cobran vida los motores 12 cilindros de F.1 que este año equipa-

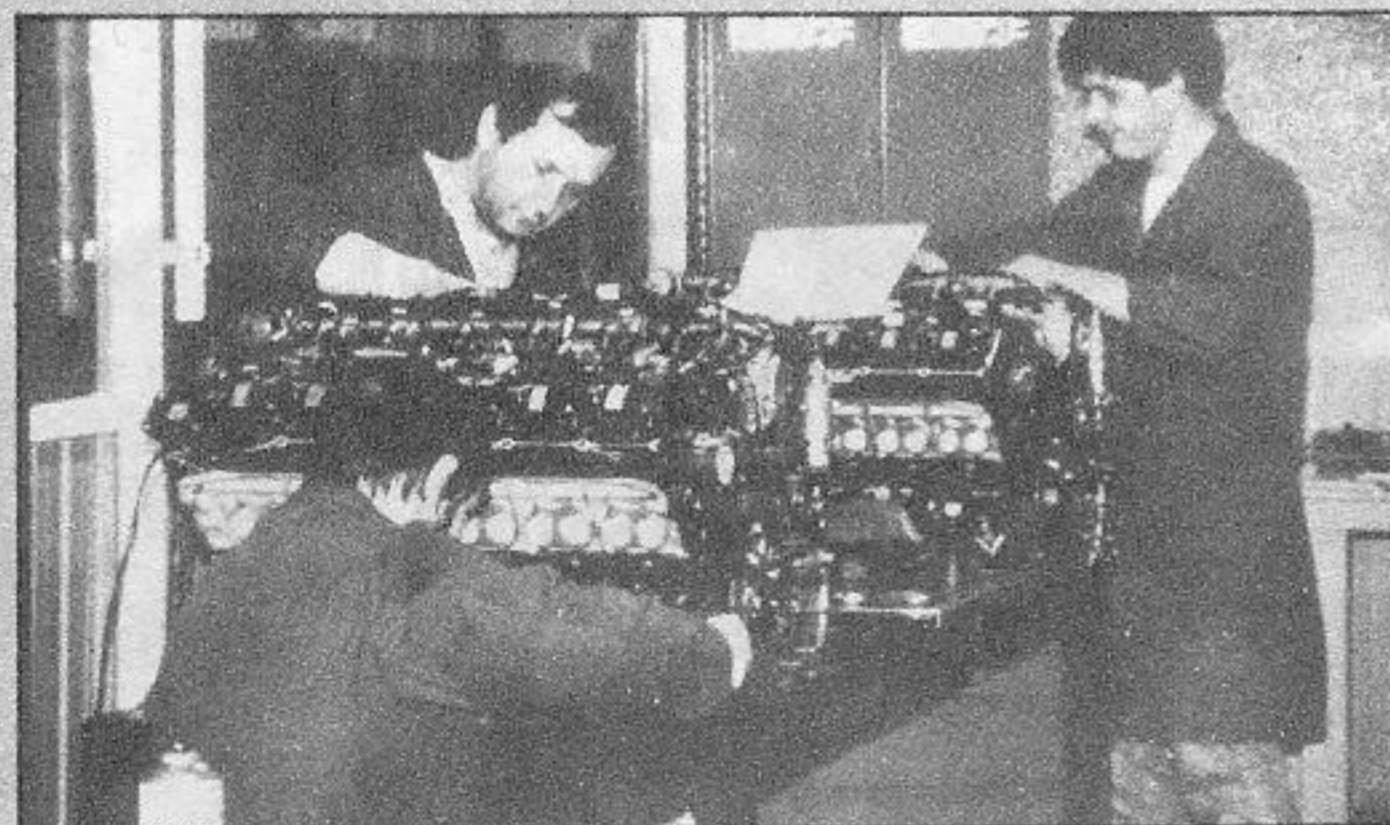
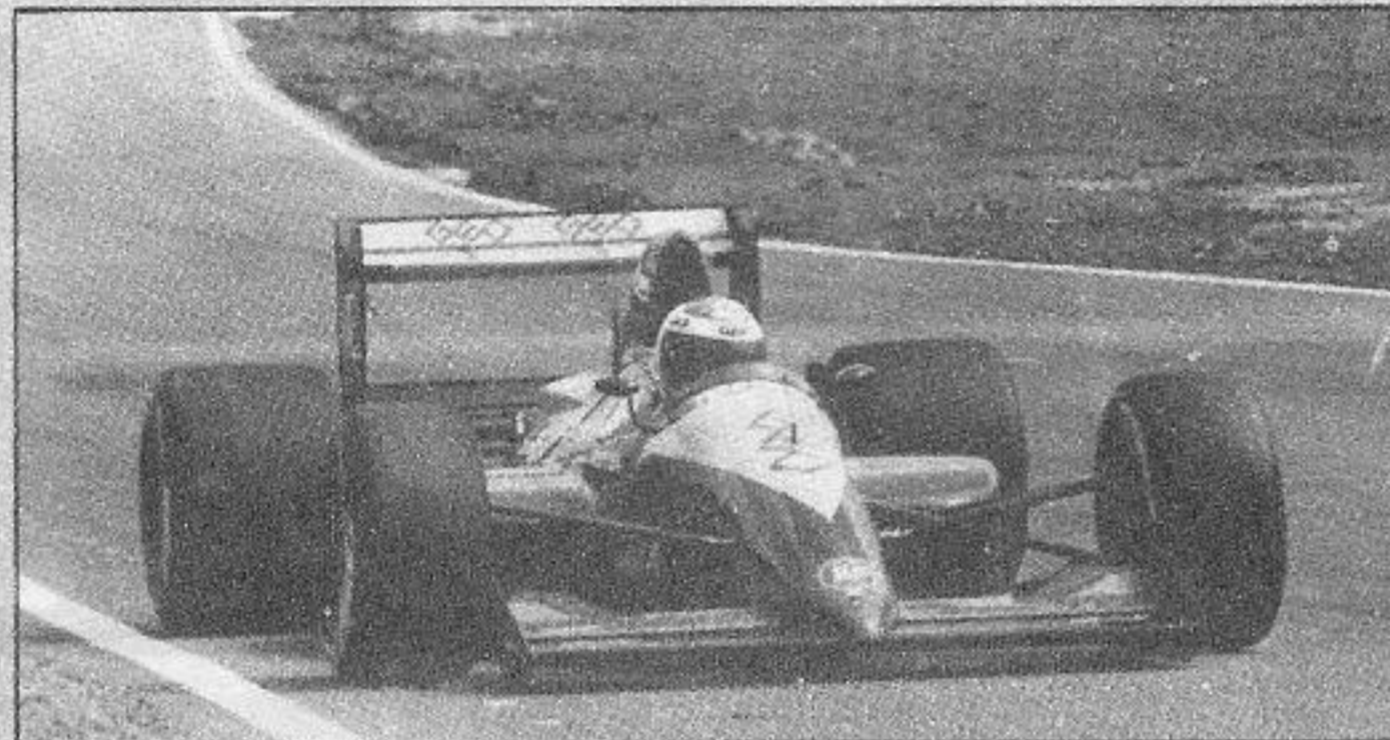




rán a Lotus y Larrousse. "En tan poco tiempo -continúa Audetto- hemos no sólo puesto en pie el establecimiento productivo, sino que también hemos completado una organización de casi 80 personas que han hecho realidad el motor de F.1 y próximamente, también, el coche enteramente Lamborghini. Claro que esto ha sido posible en gran parte gracias al 'nervio motor' de todo este proyecto: el Ing. Mauro Forghieri, a quien considero el técnico de competición más grande del mundo".

Tan breve como meteórica resulta la historia de esta "Engineering" deseada por Lee Iacocca para relanzar la marca del toro, copiando el eficaz sistema promocional creado por Ferrari. Precisamente dos "ex" de Maranello han dado vida a esta realidad, que ya está confrontándose al máximo nivel de la competición con los grandes colosos de la industria automotriz mundial y que, en poco tiempo más, intentará la osadía de poner en pista un auto completamente realizado en las instalaciones de Módena, al más puro estilo Ferrari.

"A nivel de inventiva y capacidad no nos sentimos segundos de nadie", expresó Audetto, al ser consultado sobre la confrontación que están llevando adelante frente a los grandes constructores de la F.1. "Tal vez a nivel de estructura no podamos compararnos con Honda, Ford o Fiat, pero no hay que olvidar que nosotros tenemos a Chrysler a nuestras espaldas... También hay que tener pre-



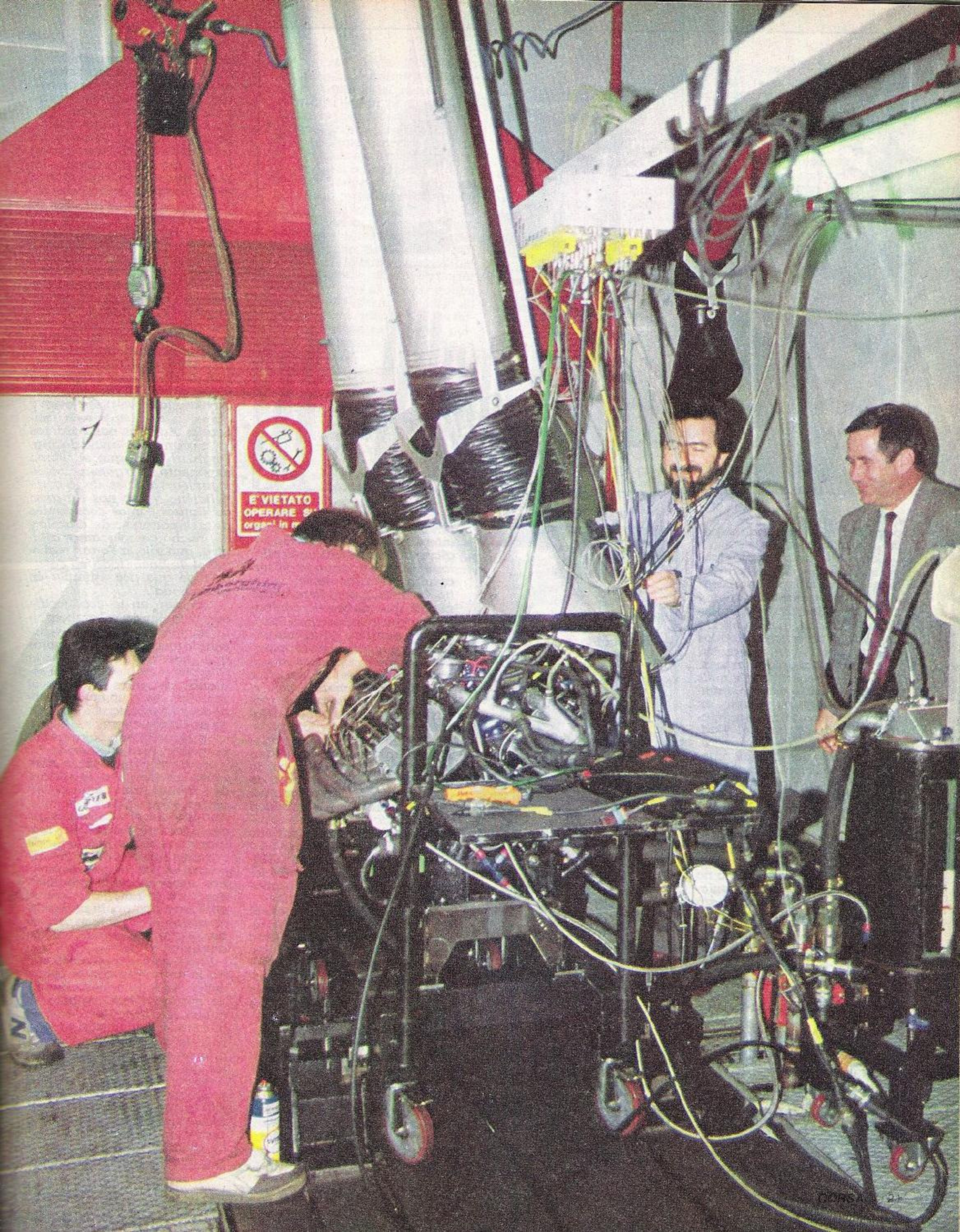
1. Martin Donnelly a bordo del Lotus-Lamborghini durante las primeras pruebas del impulsor italiano con la escudería inglesa. El año pasado sólo se pudo probar el motor en un par de oportunidades, pero los responsables aseguran que este año los "tests" serán intensos en pista. 2. Los Lola-Lamborghini pasaron si problemas la preclasificación en el Gran Premio de Basil, aunque en carrera debieron retirarse, pero no por problemas de motor. 3. Lamborghini envía ocho motores por carrera para cada uno de sus dos equipos, y tres técnicos para supervisar las tareas en pista. 4. Trabajo intenso y continuo en un banco de la fábrica modenese. La capacidad humana de sus técnicos ha sido el desafío más grande de la empresa

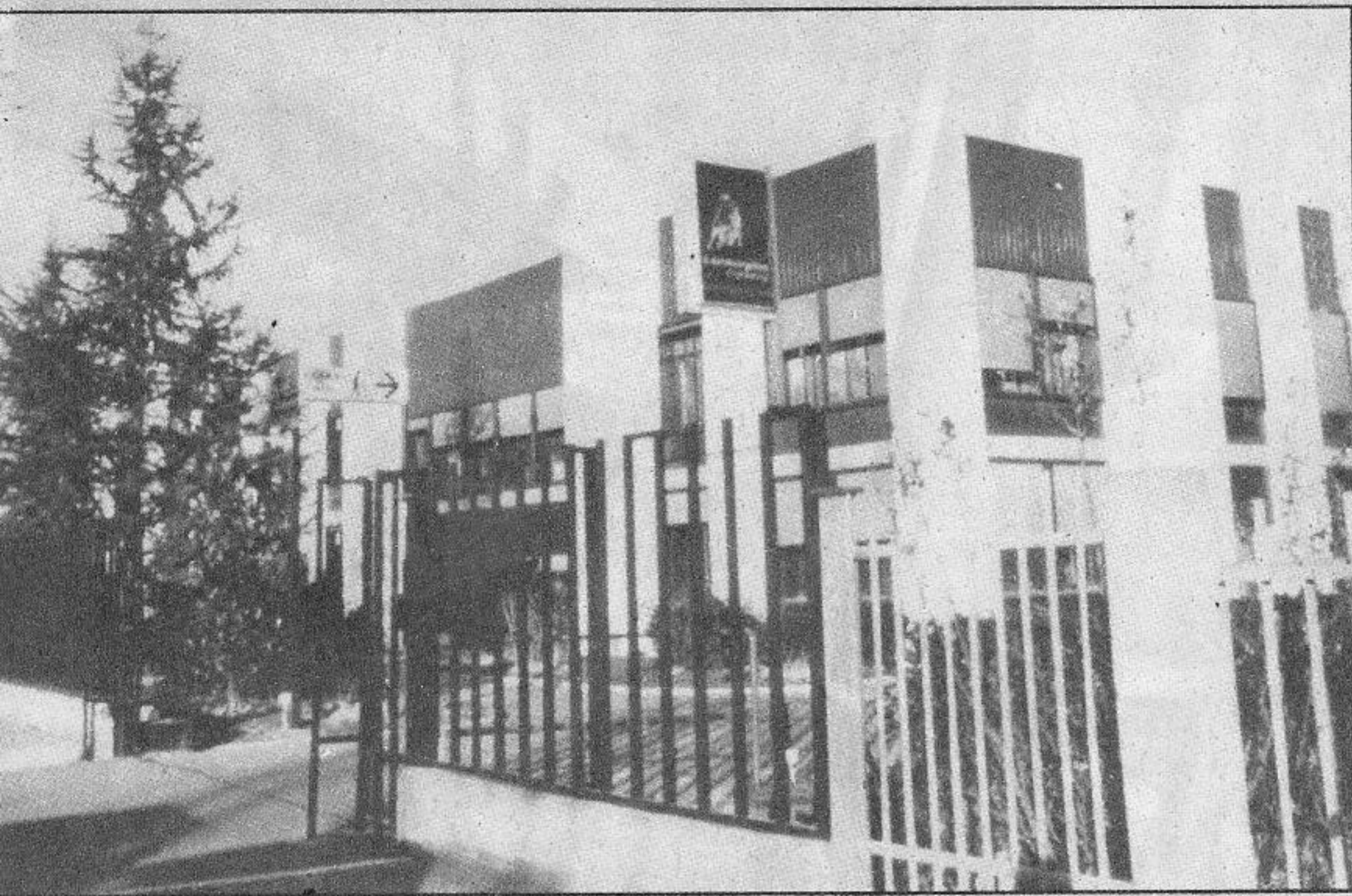
sente la política de pequeños escalones a partir de una colaboración con el team Spirit. En nuestro caso el objetivo es ganar la confianza tanto interna como externa, para seguir creciendo y para disponer cada vez de mayores medios con los cuales llegar al vértice y luchar de igual a igual con los 'gigantes' de la F.1".

"En estos dos años -comenta Audetto- nuestro principal problema no ha sido tanto el económico, sino el conseguir y reclutar la gente necesaria como para llevar adelante nuestras ideas. Aun con todo el dinero del mundo y diez Ings. Forghieri, es necesario amalgamar paso a paso una estructura humana calificada, y creo que eso es uno de nuestros logros más importantes en estos 24 meses. Ahora somos 78 personas y llegaremos a cien el año próximo. Lo importante para nosotros es llegar al final de este programa de cinco años mereciendo la confianza de nuestros financiadores -en primer lugar la Lamborghini Automobili, luego la Chrysler y en última instancia los clientes- para continuar en la F.1 sin limitaciones".

Sobre el esquema de funcionamiento de la Lamborghini Engineering, Audetto nos ilustra: "Al igual que Ferrari, la Lamborghini Automobili no gasta una sola lira en publicidad y toda la inversión promocional la canaliza a través de nuestra actividad deportiva. Lógicamente esto no nos permite ser autosuficientes, por ello es que nuestros "clientes" (Larrousse, Lotus, GLAS y en un futuro Spice) deben aportar el cincuenta por ciento de nuestro costo para permitir el equilibrio de la empresa".

Siendo Lamborghini el único polo de la tecnología italiana de producción y de competición, ajeno al Grupo Fiat, le preguntamos a Audetto sobre las consecuencias que ello comporta: "Obviamente nos crea problemas y sobre todo de dos tipos. En primera instancia, el de la mano de obra especializada, y luego, a nivel de proveedores. En el primer caso está en vigencia un pacto de no agresión, suscripto entre Fiat y Chrysler luego de la fuga de Forghieri de Ferrari, lo que naturalmente no favorece a una estructura que debió nacer de cero como la nuestra... Con respecto a los proveedores, tenemos el caso de la electrónica como ejemplo. Allí hemos tenido que pasar de la Marelli a la Bosch, ya que con aquella nos sentíamos relegados, mientras que con los alemanes al menos observamos un tratamiento prioritario. Pese a todos los problemas, creemos haber hecho hasta ahora las cosas con seriedad y poco a





americanos tienen mucha confianza en nuestras decisiones y las aceptan. Como 'engineering', nosotros aceptamos cualquier tipo de encargo, como la vez pasada, que proyectamos un 'bob' para la Federación Italiana de Esquí. En este caso del F.1 ha sido un cliente -la GLAS- que nos encargó el proyecto; nosotros hemos decidido aceptar la comisión y Chrysler aprueba nuestra decisión... Por cierto que el hecho de que el coche se llamará Lamborghini, y si bien la gestión en pista será realizada por los mexicanos, nos expone a mayores riesgos. En la actual situación es más fácil 'descargar' responsabilidades (claramente entre comillas) cuando solo somos proveedores del motor... Pero aquélla es una decisión de riesgo que aceptamos plenamente, ya que en nuestra filosofía de empresa joven y agresiva, está totalmente justificada. Además nos basamos en la gran experiencia del Ing. Forghieri -creo que el último exponente de la generación de ingenieros 'totales' de la competición-, y eso nos da gran confianza. Somos conscientes de la importancia del desafío y del hecho de colocarnos a un nivel que sólo la Ferrari sostiene: el de hacer todo 'en casa'; es algo que nos estimula en gran modo".

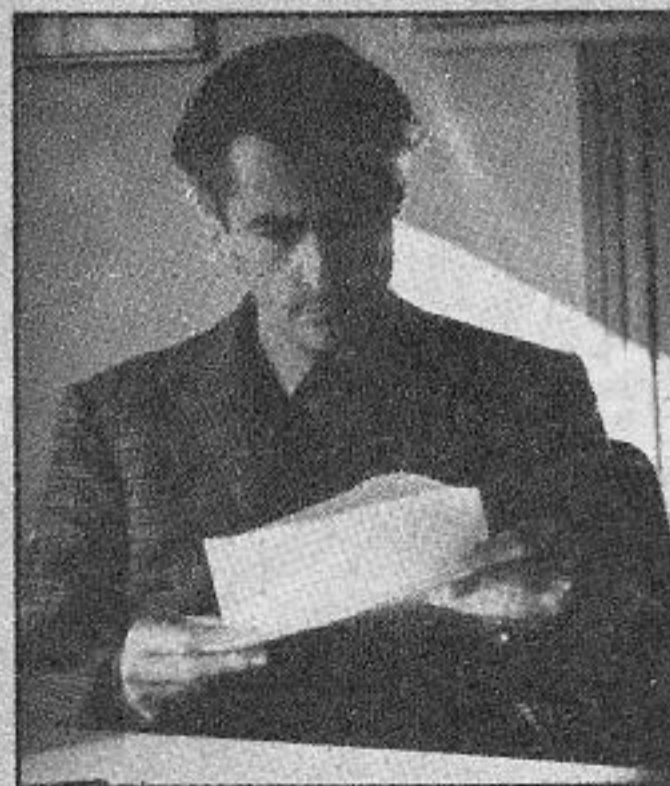
poco estamos ganando espacio también a este nivel".

Con Audetto abordamos luego la cuestión de los problemas encontrados por Lamborghini en estos primeros meses de vida: "Además de las cuestiones técnicas, hemos sufrido problemas externos, como los que tuvo el team Larrousse, que era nuestro único 'partner'. La cuestión policial de Calmels al inicio del año pasado, influyó sobre el equipo y luego, en la segunda parte de la temporada, no disponían del 'budget' para los tests necesarios. Tuvimos sólo dos días de pruebas a disposición, y es por ello que no estamos insatisfechos de lo conseguido en esas condiciones. Este año las cosas han mejorado, con el arribo de Lotus y de un socio japonés en Larrousse. Lamentablemente el nuevo Lotus estuvo listo sólo a último momento, y por ello no pudimos probar como teníamos previsto en Kyalami, para verificar el motor en un clima cálido como el que encontraríamos en las primeras fechas del Mundial. Pero creo que este año podremos trabajar con programas de pruebas más lógicos para nuestras necesidades, y ello se traducirá en resultados".

Pedirle a Audetto la opinión sobre la elección de los pilotos por parte del team Larrousse, sirvió para clarificar cómo es la relación entre Lamborghini y sus clientes. "Nosotros -dice este turinés de 46 años, ex D.D. de Lancia y Ferrari, que desde 1985 está ligado a la marca del toro- tenemos escuadras que pagan por un servicio. Por lo



tanto no podemos ni queremos intervenir en sus decisiones. Lógicamente, preferiríamos pilotos más expertos que pudiesen ayudar eficazmente en nuestro desarrollo, pero la realidad indica que debemos contentarnos con pilotos como Suzuki, que acercan los 'sponsors'. Mismo concepto para lo ocurrido con Lotus, cuando días pasados advertimos que el error que habían cometido con el depósito de aceite para el motor, sobre el coche nuevo... Nosotros no podemos actuar como Honda o Renault, que además de dar los motores pueden pagar a sus equipos y, por lo tanto, 'comandan' a la hora de las decisiones. Ellos exigen ver antes los proyectos e imponen sus exigencias. Nosotros debemos hacernos pagar y por ello somos sólo proveedores. La nuestra es una elección política y únicamente podemos intervenir ante hechos consumados que nos perjudiquen".



Llevando el diálogo hacia el F.1 "todo-Lamborghini", le preguntamos a Audetto cuál es la posición de Chrysler con respecto a un proyecto que, seguramente, será mucho más riesgoso desde el punto de vista de la imagen de la marca. "Los

1. Otra vista de las instalaciones de la Lamborghini Engineering, cuya inversión promocional se realiza a través de la actividad deportiva, siendo el único polo de la tecnología italiana de competición, ajeno al grupo Fiat. 2. El experimentado y talentoso Mauro Forghieri supervisa trabajos sobre uno de los productos de Lamborghini. Trabaja también en los prototipos, y su confianza es digna de crédito en un material que lleva el sello de su capacidad. 3. Ex Director Deportivo de Lancia y de Ferrari, Daniele Audetto trabaja en Lamborghini desde hace cinco años, y confía tanto en la capacidad de su gente como en el futuro de sus productos.

También en la producción está trabajando la Lamborghini Engineering: "Estamos haciendo un motor de 10 cilindros que nos ha encargado la Chrysler y en las próximas semanas debemos entregar el prototipo. Será un motor destinado a la producción en serie de la Chrysler -precisa Audetto-, que realizarán bajo nuestro proyecto". Pero además de F.1 y producción, también el horizonte Lamborghini se expande: "Hemos firmado un acuerdo hace pocos días -continúa Audetto- con el team inglés Spice, mediante el cual ellos realizarán este año una serie de pruebas sobre el Sport Prototipo con un par de motores nuestros especialmente modificados para la categoría, con el objetivo de competir probablemente en el '91, si la especialidad sigue creciendo como se anuncia".

Una ilustrativa reflexión cierra la entrevista con el polifacético Audetto (quien además de "manager" ha transitado caminos tan disímiles como la pintura, el periodismo y la crítica de arte, obteniendo además en su gestión, nueve títulos del mundo como director deportivo) retornando sobre el proyecto "Lambo Uno". "Es probable que la idea del F.1 propio sea tal vez muy ambiciosa, pero es la ambición la que hace avanzar al mundo más rápidamente. Es un proyecto que

ni siquiera Honda, Ford o Porsche han osado pensar; que la misma Renault debió abandonar para retornar sólo con los motores, y que hizo retirarse a marcas como Alfa Romeo... Pero nosotros confiamos en la inteligencia, en la fantasía, la experiencia, la profesionalidad, la voluntad y el espíritu de sacrificio de nuestra gente. Es en este aspecto que los japoneses pueden hacer todas las fotografías que quieran, pero por cierto estas cualidades no conseguirán nunca copiarlas".

LAMBO UNO COMIENZA A SER REALIDAD

En la sede de Lamborghini Engineering encontramos a Leopoldo Canetoli, 45 años, con 20 de periodismo a las espaldas y recientemente designado Director Deportivo del team GLAS para el proyecto F.1. El ex colega italiano nos ilustró sobre nuevos detalles del F.1 que está naciendo justamente en la base de la casa emiliana.

"Todo se inició en ocasión del pasado G.P. de México -historió Canetoli-, cuando el Ing. Fauro Aloi, un italiano que trabaja en México, cruzó las primeras palabras al respecto con el Ing. Forghieri. Este último siempre había tenido en mente hacer el coche completo, pero en la filosofía de la empresa hacía falta quien financiara el encargo. Es así que Aloi -cuyo hijo Giovanni corre en Italia- contactó a Fernando Gómez Luna, un joven empresario mexicano, quien a su vez tenía ya en mente la idea de una experiencia nacional en F.1. Acto seguido, Gómez Luna contactó a otros empresarios -entre ellos los hermanos Abed, dueños del circuito Ciudad de México y de cadenas de hoteles, entre otras cosas- que resolvieron solventar el proyecto. Fue de ese modo que se firmó un acuerdo y Forghieri comenzó a trabajar en la proyección del coche, por encargo de GLAS. Cuando el proyecto estuvo terminado, los mexicanos vinieron a Italia y decidieron seguir adelante con la idea, con dos coches a partir del '91. Allí se decidió que la escuadra se llamará GLAS, mientras el coche será Lamborghini y así será oficialmente inscripto".

Sobre los próximos pasos, Canetoli nos ilustra: "Ya se han realizado modelos para trabajar en el túnel de viento. En este sentido se siguen dos caminos: por un lado se ha hecho el modelo en escala 1:3 que ya está probándose en una galería aeronáutica, y por el otro, el modelo a escala natural (NDR: que pudimos apreciar en estado adelantado en la sede de la Lamborghini Engineering), que en los próximos días también

irá al túnel de viento 1:1 para verificar los resultados de la escala. Además el modelo 1:1 permitirá ganar tiempo en las distintas instalaciones sobre el monocoque. Definido el prototipo, esperamos poder tener listo el primer ejemplar para presentarlo en ocasión del G.P. de México, luego del cual comenzarán las pruebas en pista. Está prevista la construcción de tres chasis con diversas soluciones, evaluadas las cuales surgirá el coche definitivo que se construirá con vistas al Mundial '91. Por lo pronto, ya llegar a tiempo con el primer coche para el 24 de junio, será un triunfo para nosotros, pues hacer un F.1 en seis meses partiendo de cero, no es cosa de todos los días".

Con respecto a la escuadra, Canetoli aporta más detalles: "Inicialmente pensábamos buscar una sede externa, pero hemos llegado a un acuerdo con los directivos de Lamborghini, y por ello el team GLAS tendrá asiento en un sector de Lamborghini Engineering. Estamos completando poco a poco la estructura humana del equipo y a partir de julio comenzaremos a probar, primero en circuitos italianos y luego en los trazados europeos de la F.1, buscando referencias con la competencia. Por el momento la dirección técnica del team está en manos del Ing. Mario Tolentino -ex EuroBrun y Scuderia Italia- y estamos incorporando elementos con experiencia en otros equipos, aunque de hecho será el Ing. Forghieri el responsable absoluto de las decisiones. Pienso que a fines de año estaremos ya en un órgano de medio centenar de personas".

Sobre posibles pilotos, también Canetoli responde: "Es prematuro hacer nombres con vistas al '91. Por el momento, para las pruebas pensamos utilizar los servicios de un piloto de experiencia, que haya corrido en F.1 pero que no esté actualmente en la categoría, caso Baldi, Ghinzani o Giacomelli por dar un ejemplo. En esta tarea de desarrollo es necesario tener experiencia y dar buena información para acelerar los tiempos. Es por ello que hemos descartado la candidatura de Giovanni Aloi, quien hará este año su experiencia en F.3000 y que, como él mismo lo reconoció, no está aún preparado para la F.1. Por cierto, él está muy ligado al proyecto, por lo tanto, si este año hace un buen trabajo con el equipo GA Motorsport en 3000, seguramente luego podrá integrarse a esta estructura. Los mexicanos están interesados en promover pilotos locales, y en esa óptica están creando un certamen nacional de F.3 con coches Reynard-VW, que inaugurarán en oca-


sión del G.P. de F.1".

FORGHIERI: EL "MOTOR" DEL TORO

Realmente no es fácil acceder a este volcánico proyectista de la F.1, y no por falta de disponibilidad... Es la proximidad del inicio del Campeonato, la novedad de trabajar con dos escuadras, el accidente que inutilizó una de las salas de prueba del establecimiento modenés, los problemas del nuevo Lotus y la definición del Lambo Uno, son demasiadas responsabilidades aun para las espaldas del talentoso ex ferrarista. De la maraña de obligaciones que lo atrapan, conseguimos sustraer por algunos minutos a Forghieri para entrevistarlo brevemente.

"Estamos trabajando a pleno ritmo -nos dijo- y, a pesar de los contratiempos, soy optimista acerca de los resultados que conseguiremos este año. A diferencia del '89, tendremos más posibilidades de probar en pista, y eso es terriblemente importante cuando hay que medirse con colosos como Honda, Renault, Fiat o Ford, que subvencionan sus escuadras para ensayar todo lo que sea necesario. Por ello, lo que hicimos el año pasado fue bueno si se tiene en cuenta que partimos con una fábrica desde 'cero' y que apenas tuvimos dos sesiones de tests privados. El tipo de relación que tenemos con nuestros equipos, encuadrada como cliente-proveedor, obviamente nos hace perder tiempo, pero son ésas las reglas del juego. El retraso del nuevo Lotus impidió concretar los tests en Sudáfrica, que hubiesen sido útiles para probar con calor, y luego los problemas de adaptación del coche, además de las roturas de los motores, no nos permitieron usar como debíamos la semana de trabajo en Estoril. Simplemente, el diseño del depósito de aceite era inadecuado; incluso, más pequeño que el destinado al motor V8, y de allí el contratiempo, corregido ya para Phoenix. El motor, creo que está en un buen nivel dentro de lo que son nuestras posibilidades. Hemos revisado casi todos los elementos internos, modificando el block, el cigüeñal, los pistones, las válvulas... Todo ha sido optimizado en la búsqueda de mejorar régimen, torque, consumo y confiabilidad. Así están construidos los 16 motores que despachamos para Phoenix (NDR: ocho para cada equipo) y que deberemos continuar ahora desarrollando al retorno de Brasil. También el nuevo Larrousse de Ducarouge debería estar listo pronto, y será ese otro paso adelante que nos permitirá disponer de mejores chasis para exigir el motor. Esta-

mos dentro de los 150 kg de peso, y como dimensión total, con nuestra caja transversal estamos iguales que un Cosworth con caja longitudinal. Disponemos de una arquitectura de motor lógica aunque no oculto que sería interesante ir a tapas de cilindro con cinco válvulas y trabajar con la distribución neumática. Son soluciones sobre las cuales tenemos proyectos ya adelantados, pero que por el momento no representan un imperativo para nuestras prestaciones. Con Bosch hemos avanzado en la electrónica, miniaturizando además la instalación, y también hemos progresado con Agip en la experiencia con el combustible, y con Champion a través de nuevas bujías. Físicamente, estamos adicionando una tercera sala de pruebas de motores que nos permitirá hacer más fluido el trabajo entre los de producción (destinados a los G.P.) y experimentales destinados a ensayos. También el acuerdo con Heini Mader nos ayudará en la tarea de revisión, y seguramente será una colaboración útil si en el '91 entramos en el Mundial de SP".

Hablar del proyecto Lambo Uno entusiasma visiblemente a Forghieri: "Todo está procediendo bien, pese a que no estábamos preparados como fábrica. Con la colaboración de proveedores externos, estamos cumpliendo el programa, y espero poder llegar con el primer monoposto-prototipo en condiciones de hacerlo rodar brevemente en ocasión del GP de México. El modelo 1:1 nos está ayudando en los detalles constructivos, y la idea es trabajar con tres chasis para probar distintas soluciones mecánicas y aerodinámicas con vistas a definir en noviembre lo que será el coche del '91. Ya los prototipos están proyectados en función de las normativas reglamentarias del '91. Ahora estamos esperando los resultados del túnel de viento, y a partir de julio comenzará nuestra verdadera aventura en pista. Es un estímulo grande para mí, y también lo es para esta joven estructura que hemos conseguido amalgamar en tan poco tiempo y que es el verdadero capital del que disponemos". Aunque no lo diga, de la expresión de Forghieri se intuye que en su prolífica mente, al fondo del camino, sigue estando la Ferrari y esta vez no como un simple recuerdo sino como una meta a alcanzar. 

TERMINANDO LA



S VACACIONES

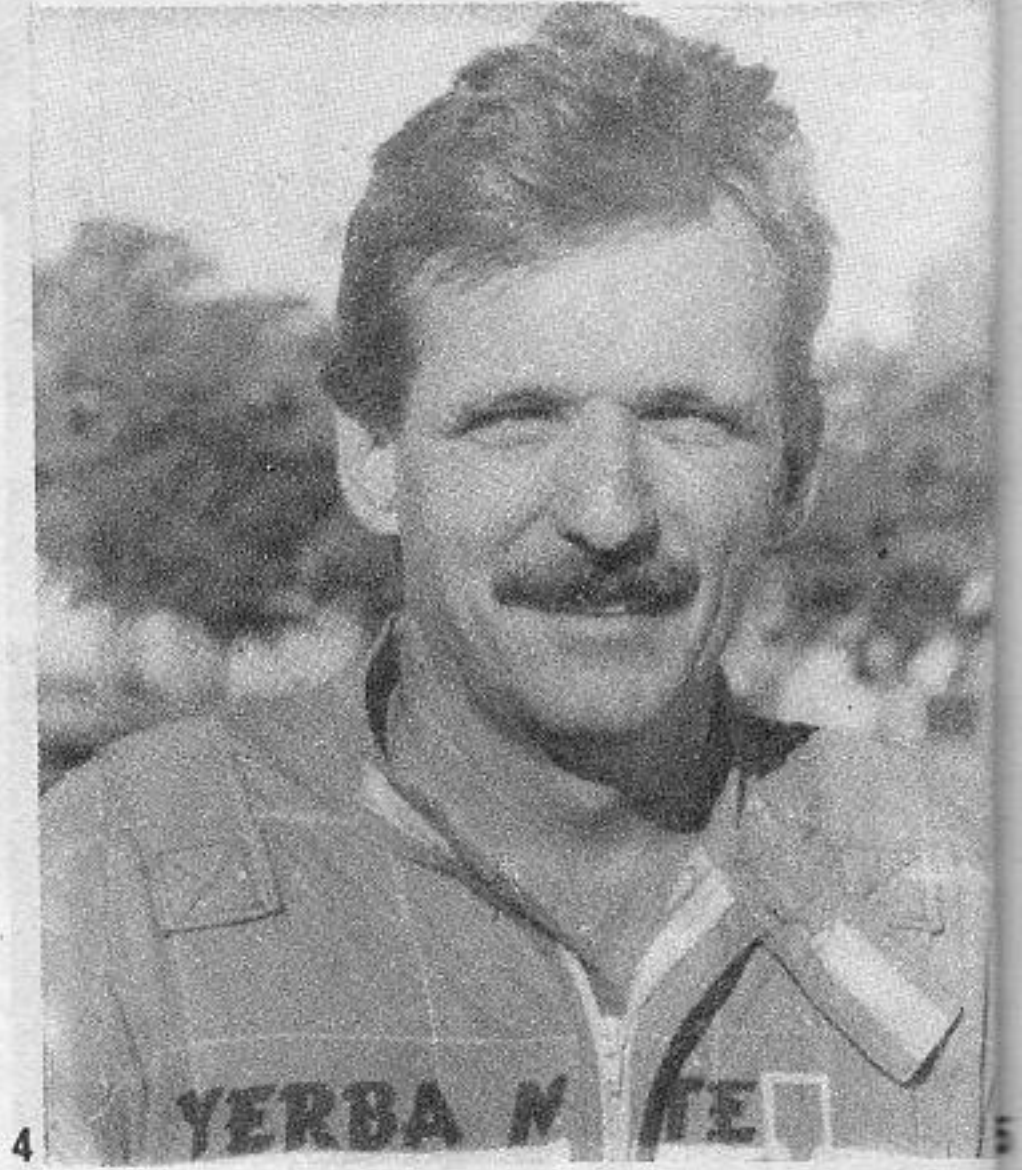
En la primera presentación del año, los "turistas" no lograron romper la inercia del período de descanso. Los ganadores dominaron con holgura mientras sus rivales todavía trataban de sacudirse la modorra veraniega... pareció

Por Dullio Caro y
Alberto Falcón
Fotos: Juano
Fernández,
Norberto Silvero y
D.C.



1. La salida a pista de la Clase Dos. En primer plano, el ganador René Zanatta y el "poleman", "Jackie"; más atrás, Carlos González, Diego Pelagagge y Carlos Ortiz. 2. Horacio Valenti seguido por Rubén Del campo. Buenas actuaciones pero lejos de la punta. 3. El ganador de Fórmula Sierra, el Campeón Jorge Eidilstein estrenó, ganando, título y decoración.

1. Egidio Frangella les baja la "cuadrícula" a Barletta y a quienes peleaban por el tercer lugar, Stambul y Sinelli. Este último fue el tercero. 2. Verna encabeza las posiciones en este pelotón de la "Dos". El Campeón sólo pudo completar doce giros. 3. Del Campo y Kruse en una misma línea, a punto de entrar en el curvón. Los siguen Sinelli, Alvarez, Bailo y García Blanco. 4. Otra vez Kruse pero fuera del auto, sonriendo satisfecho por el 5º puesto. 5. Del Campo, Romero y Greco juntitos en la horquilla. 6. Largada de la "Tres". Peón y Bonomo casi fuera de cuadro, mientras se acomodan Pérez Nonnenmacher, Giorgi, Antelo y el resto.



3

LAS PENURIAS DE ABIUSI. "El viernes se puede decir que empezamos bien, ya que habíamos logrado el sexto tiempo en los entrenamientos. Pero el sábado todo se me complicó cuando nos obligaron a usar los neumáticos NA, con los cuales yo nunca había girado. Salí a clasificar y en cuatro vueltas hice cuatro trompos... Era imposible llevar el auto. Para el día domingo traté de mejorar la puesta a punto del auto, pero no pude lograrlo, ya que hay que tener en cuenta que trabajé casi dos años en las suspensiones para extraer el mejor rendimiento de las Paul, y al cambiar las gomas no se podían pretender buenos resultados con tan poco trabajo en pista. A causa de ello, durante la carrera en la curva de Ascari, la Sierra se me hacía intenable y decidí parar, porque no tenía sentido seguir así. Sólo me resta trabajar sobre los nuevos neumáticos, ya que estos son más duros. Lo único que lamento es que no nos hayan avisado con tiempo sobre este cambio de neumáticos en la categoría". Así nos comentaba su actuación Antonio Abiusi, quien no tuvo un fin de semana muy feliz en la apertura del campeonato de Turismo.



SANJUANINO DISCONFORME. Ricardo Lo- 6



LUCES Y SOMBRAS

El dominio: de Jorge Eidilstein y René Zanatta, impecables ambos en sus respectivas clases.

La queja: reiterada por numerosos pilotos de las tres clases con respecto al sistema utilizado por la categoría para clasificar. Sería bueno volver al esquema anterior, con tandas clasificatorias.

La alegría: de Franco Gava por volver al triunfo como preparador después de seis años. La última vez había sido cuando Hugo Olmi se consagró Campeón de la Clase Dos con una máquina alistada por el "Tano".

La ausencia: en la Clase Tres, del Carat de Bonomo. El piloto lo probó y si bien quedó conforme con su rendimiento, ahora tanto él como su equipo esperan poder probar lo suficiente antes de la próxima competencia, y debutar allí

con el 2 litros.

Lo repetido: el muy mal estado de conservación del Autódromo. Cada vez peor.

Lo lamentable: la desclasificación de Pablo Peón como ganador en la Clase Tres. Había hecho una excelente carrera pero...

Lo alentador: la cantidad de participantes que se dieron cita en Buenos Aires. Más de ochenta autos en las pruebas clasificatorias. ¿Y la crisis?

El inspirado: Antonio Barletta hizo una excelente carrera en la Fórmula Sierra. Buscó sin pausas la primera colocación pero no la logró, aunque su trabajo fue brillante. Sobre el final, el toque con Stambul -que perjudicó a éste- arruinó lo hecho hasta entonces.



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación de Stock Car Argentino.

Accesos: Cuatro, en muy buen estado. **4** puntos.

Controles: Expeditivos y amables. **5**

Comodidades: En el límite de ser malas. Regulares. **2**

Estado del circuito: La pista en buen estado, pero lamentablemente en varias zonas el pasto estaba muy alto. **2**

Boxes (instalaciones): Amplios. Muy buenas. **4**

Boxes (condiciones de trabajo): Buenas a pesar de que había gente sin ninguna misión que cumplir. **3**

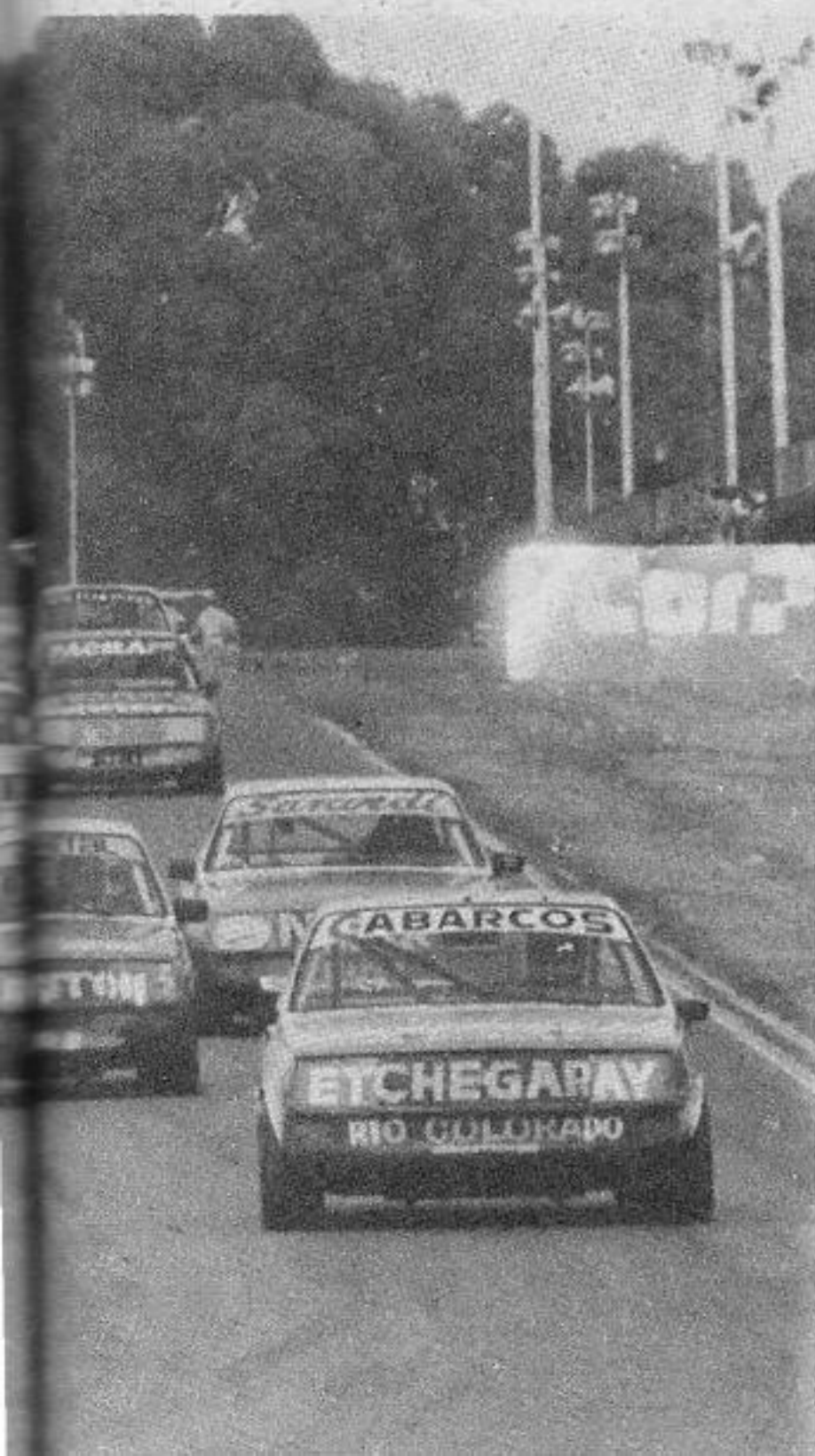
Seguridad: Muy buena. **4**

Promoción del espectáculo: Buena. **3**

Servicio de prensa: Muy bueno. **4**

Puntualidad: Buena. **3**

Total: **34** puntos (ideal, 50 puntos).



sada, que compite en la Clase Dos con un Gacel, también nos daba impresiones sobre su carrera. "Largué mal, muy atrás y me pegaron por todos lados. Tuvimos problemas con el acelerador, para peor se me rompió la tercera marcha, y ahí nomás decidí abandonar. Es una lástima porque vine a esta carrera con intenciones de hacer un buen papel. No tengo sponsors en mi auto y como todos se deben imaginar, se me hace muy difícil continuar en estas condiciones. Además, quienes venimos del interior y no contamos con la posibilidad de probar todo lo necesario, vemos el sistema de clasificación actual como una suerte de 'lotería' y eso no es justo. Tampoco veo muy bien que la empresa proveedora de neumáticos nos imponga un sistema de comercialización con un valor dólar que no se ajusta a la realidad. En mi caso particular pretendieron venderme a una equivalencia de seis mil australes, aduciendo problemas de 'clearing' al tener en cuenta mi lugar de residencia. Pedí dólares prestados para comprar el juego de neumáticos evitando confeccionar un cheque en el que debía cotizar el dólar a razón de seis mil australes cada uno, cuando la cotización del momento era menor a cinco mil...".

OJO CON EL DUNA. Pese a no contar con todos los medios como para hacer un más lógico desarrollo, Ricardo Joseph (h) siempre trabaja para colocar al Fiat Duna en los puestos puntuables, contando para ello con la eficaz colaboración de su padre y de sus hermanos. Al respecto nos decía: "En carrera traté de mantenerme en un ritmo veloz, pero un toque que me propinó Ortiz al superarme prácticamente por el pasto, hizo que me retrasara. Allí Verna y Ortiz me pasaron, pero pude rehacerme y seguir en carrera incluso superando a Ortiz. En la clasificación del sábado se rompió la selectora de la caja. De no haber sido por eso podría haber largado un poco más adelante". Indudablemente no pasó inadvertida la presencia de Forrest Greene en el Autódromo, dialogando con Joseph y en relación con ello, agregó: "Según lo conversado con Jackie me van a dar una mano en lo que a repuestos se refiere. De todos modos espero que con resultados podamos obtener más apoyo. Tenemos muchas esperanzas con el Duna SCX y realmente quisiera contar ahora con los elementos para trabajar en él. La nueva tapa de cilindros que posee este modelo, como así también el carburador y el sistema de escape, hacen que esperemos

1



con muchas ganas la aparición del SCX para desarrollarlo convenientemente". A decir verdad, por la dedicación de los Joseph puesta en el Duna, es de esperar que los resultados sean positivos.

A LA EXPECTATIVA. Estaba Diego Pelagge con lo que sucedía entre Ortiz y Joseph, que circulaban delante de él. "Veía que la lucha entre ellos era ardua, así que traté de mantenerme pero sin entrar en roces innecesarios. Pese a todo estoy conforme con el resultado de la carrera y sobre todo con el motor, que si bien no era de los más veloces, por lo menos terminó enterito". En síntesis, con un plan conservador, Pelagge se llevó buenos puntitos.

SIEMPRE LA PRIMERA CURVA. "Es la que me trae problemas" -nos decía Alberto Pérez Nonnenmacher-. "Al llegar a la primera curva alcancé a emparejar a Bonomo, pero cuando salía de esa curva, Lamponi me llevó por delante y me fui afuera. El auto no quedó bien y se hacía difícil llevarlo, por eso decidí parar". El piloto sureño sólo pudo cumplir cinco vueltas con su Renault 18.

COMITO DIXIT. "La Sierra fue armada sobre la hora y traté de clasificar lo mejor posible. Pero en la curva de la confitería me llevaron por delante. Creo que García Blan-

2



co fue quien me tocó de atrás, obligándome a pegarle a Patti. A causa de ello, rompí el neumático trasero derecho y debí entrar a boxes para cambiarlo. Por lo menos me dediqué a girar para testear el comportamiento del auto". El increíble Nicolás Comito nos comentaba esto finalizada la carrera, pero prometiendo que para Rafaela las cosas van a mejorar.

ROTURA DE MOTOR. Fue la causa que originó el abandono de Emilio Enderlay durante el transcurso de la tercera vuelta de la final de la Clase Tres. "Desde el sábado teníamos una falla que no podíamos detectar pero el domingo el motor se rompió. Lástima, porque iba muy fuerte. Ahora Ponce está trabajando 'a full' para la próxima carrera en Rafaela".

BIENVENIDA Y RENUNCIA. Claudio Waldmann fue el responsable de la oficina de prensa de A.P.A.T., contando con la colaboración de Liliana Ebbro. Al colega Waldmann le deseamos suerte en su gestión al frente de dicha oficina. El anterior responsable de este sector, Alberto Blanco Carreras, nos manifestó que había renunciado a ese cargo, agregando que "Estoy en juicio con A.P.A.T. por incumplimiento en los pagos".



CLASE DOS a JORGE GONZALEZ

Luego de un largo paréntesis en su actividad, volvió con el VW Gacel atendido por Edgardo Fernández y motorizado por Pascual Bonomo. En carrera hizo lo correcto ante la imposibilidad de acercarse a Zanatta y sin desesperarse logró asegurar un meritorio segundo lugar.



CLASE TRES a MARCELO MUSCIO

En las pruebas clasificatorias tuvo un pequeño inconveniente con el carburador, que no le permitió obtener un buen registro. En carrera fue escalando posiciones desde el duodécimo lugar de partida hasta el tercero en la clasificación final. Su andar fue regular y consistente.



FORMULA SIERRA a JORGE EIDILSTEIN

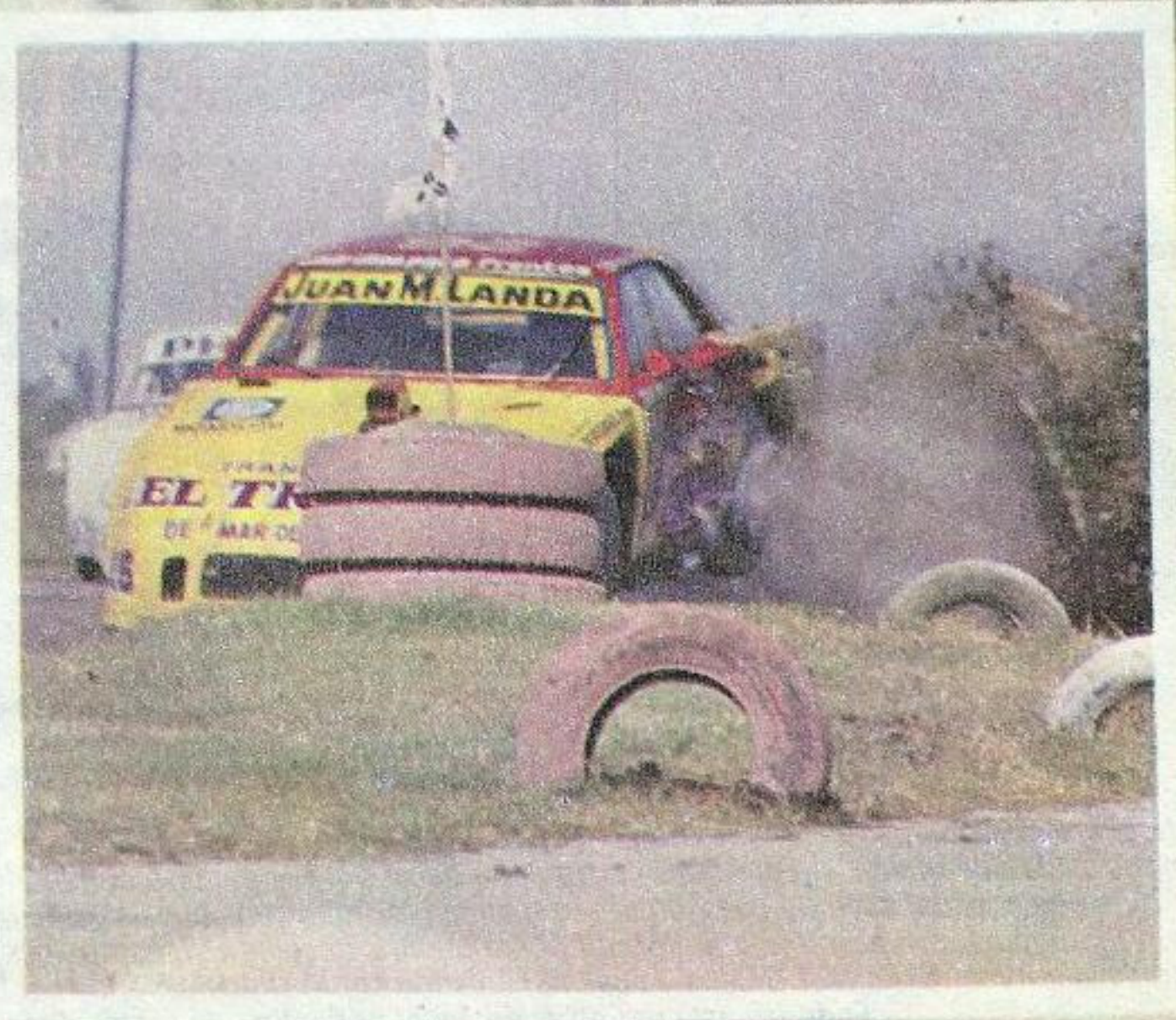
Empezó bien el año el Campeón '89. El sábado logró la "pole" con un auto perfectamente equilibrado, y el domingo dominó las acciones desde la primera hasta la última vuelta. Sobre el final, su máquina comenzó a perder rendimiento pero, a pesar de ello, reguló la carrera y logró controlar a Antonio Barleita.



1. Caldarella, Roncayolo, "Jackie" y un niño CORSA posando en los boxes. 2. Omar Bonomo volvió al Gacel 1.8 ante la imposibilidad de utilizar el Carat. Mucho no pudo hacer porque padeció con los frenos. 3. Greco, mitad en el pasto, mitad en la pista, seguido por Romero casi en las mismas condiciones... 4. Jackie seguido por Santacaterina. El primero terminó, el otro abandonó. 5. Joseph por la cuerda, colgando su paragolpes, y Pelagagge emparejándolo en la entrada al curvón. 6. Forrest Greene y Joseph hablando sobre el posible apoyo al Duna en Turismo Pista... 7. Emilio Enderlay esta vez no pudo llegar por rotura de motor. Para la próxima prometió dar "guerra".



3) Ante el décimo paso de la cuarta cilindrada. Landa se corrigiendo encara el avestru. Detrás, Rodríguez Canedo y De Benedictis. 2) Para el Dodge está descontrolado... Ya pegó con el llanero izquierdo en las primeras cubiertas de demarcación, para encara de frente, mientras asoma el "chino". 3) Ahora, trompa y otro golpe, contra las siguientes cubiertas que quedan en pie, mientras vuelan pedazos de plástico y tierra.



TURISMO CARRETERA

corsa a fondo

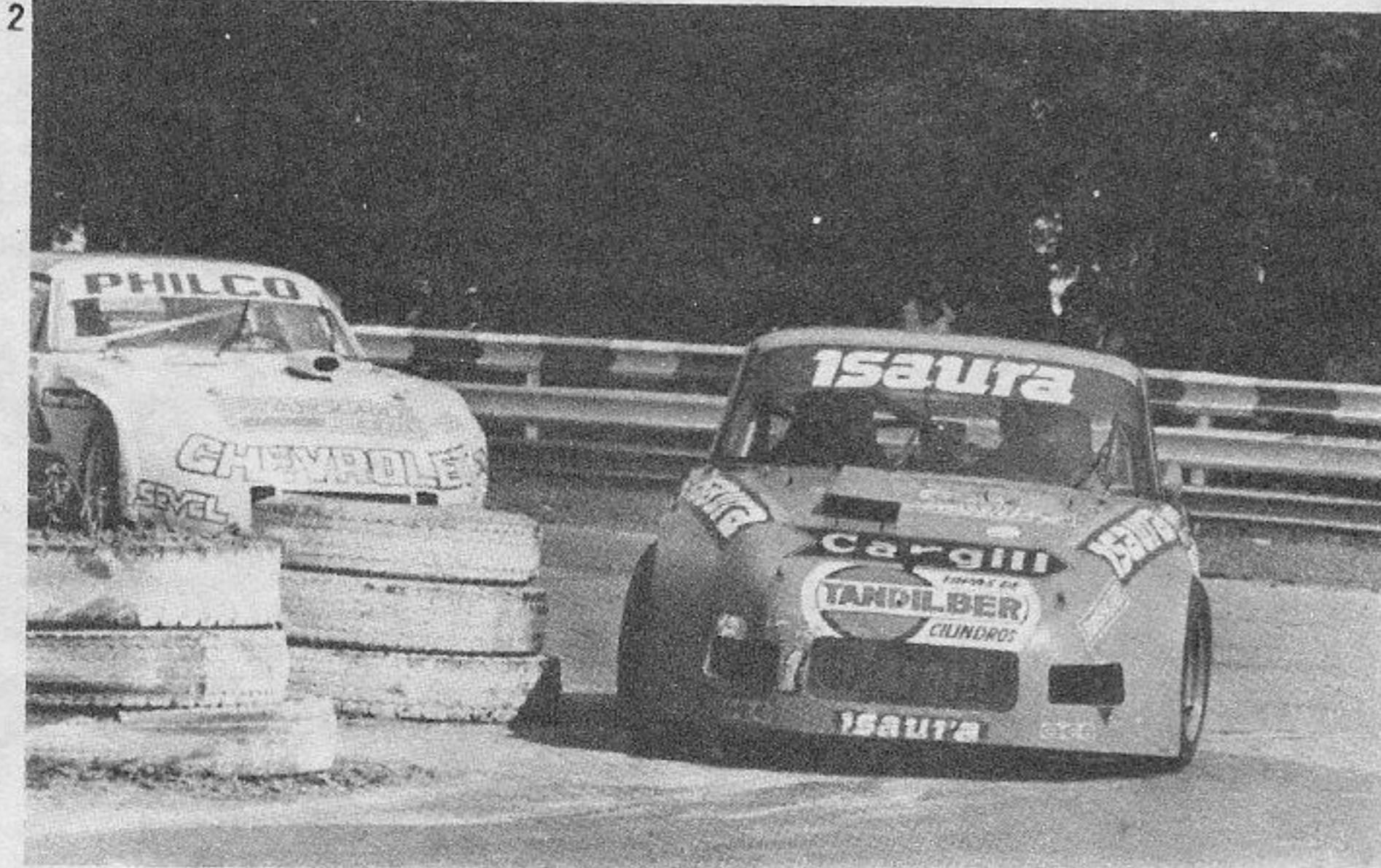
EN LA PLATA, PCIA. DE BUENOS AIRES (25-3-90)

El T.C. reiteró su asombrosa actualidad con un marco multitudinario y una nutrida cantidad de participación. Como contraposición, también confirmó que en ocasiones, las falencias organizativas y de seguridad dejan latente la posibilidad para que la fiesta popular roce los límites de la tragedia. Por esta vez no los sobrepasó, pero no habrá que confiarse en que la "lógica" vuelva a faltar a la cita

ROMPIENDO LOS ESQUEMAS

Matteo H. Armas - Fotos: Enrique Bignardi y Enrique Perispolo

1. El local Clemar Firpo, rodeado de simpáticas niñas promotoras. 2. Castellano seguido de Rodríguez Canedo. No lució el Campeón, en tanto cumplió dignamente el "Chino". 3. Marcelo Polinori delante de Carlos Vanrell. Un meritorio décimosegundo lugar alcanzó el de Villa Cañas. 4. Osvaldo Lynn anduvo así en muchos lugares... Llegó décimooctavo.



El Turismo Carretera sigue sorprendiendo. Esta vez fue en La Plata donde volvió a juntar una concurrencia multitudinaria y un parque automotor tan nutrido, pareciendo desmentir esa crisis económica a la que nadie, o casi nadie, puede escapar en estos momentos. El T.C. tampoco, pero la afronta y disimula bastante bien, por suerte.

Son estas las cosas del Turismo Carretera. Las cosas positivas. Porque hay otras que no lo son tanto y que incluso no resultan tan vastamente proclamadas, vaya a saberse por que razón. Y de estas espinas existentes entre las rosas de su archiconocido respaldo popular: cantidad y competitividad, vimos algunas también en este fin de semana en el semipermanente "19 de Noviembre".

De todas la más preocupante fue esa desatención hacia un tema tan importante, especialmente para el T.C., como lo es la seguridad del público. Algo que estuvo sustentado con alfileres, si nos remitimos a lo visto en numerosos lugares del circuito, y básicamente en la intersección de la ruta 36 y el Camino Costa Sur. Precisamente el sitio hacia donde fue trasladado el sector de boxes, una vez que el sábado se comprobó que la zona original y la habitual en este trazado, estaba intransitable como consecuencia de la lluvia de la madrugada del sábado.

Si el sentido común hubiese tenido un lugar importante, quizás la posibilidad de la

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Club Los Hornos y Asociación Corredores Turismo Carretera.

Accesos: Tres, en buen estado. **3** puntos.

Controles: Buenos en general, aunque hubo algunos que pecaron por extrema ligereza en la exigencia. **3**

Comodidades: Muy pocas, porque a las conocidas limitaciones de los semipermanentes se agregaron en este caso campos y banquetas con las consecuencias de la lluvia del viernes. **2**

Estado del circuito: Regular, con banquetas con demasiado barro. **2**

Boxes (instalaciones): Precarias por lo improvisadas. **1**

Boxes (condiciones de trabajo): Regulares para los equipos, y mucho más complicadas para la prensa, por la cantidad de gente sin misión específica que cumplir. **2**

Seguridad: Muy mala. **1**

Promoción del espectáculo: Muy buena. **4**

Servicio de prensa: Bueno, con el único inconveniente que, ante el cambio de la zona de boxes, quedó bastante a trasmano. **3**

Puntualidad: Reiterar que la jornada comenzó casi con cien minutos de atraso ahorra cualquier otro comentario. **0**

Total: 21 puntos (ideal, 50 puntos).



suspensión de la carrera habría, por lo menos, sido evaluada. Pero nada de esto ocurrió... Así llegó el domingo, y de la mano de ese gentío que comenzó a desbordar todo, empezó en parte del mismo a surgir esa indisciplina a la hora de acatar indicaciones que con más formalidad que firmeza se hicieron para su ubicación en los lugares correspondientes, que por otra parte, tampoco eran un dechado de seguridad.

Así quedó encendida la mecha para que los problemas surgieran en cualquier momento. Porque cuando pese a todo la carrera se largó, no podíamos hablar de condiciones de seguridad aceptables, con gente en la zona de escape, que a su vez servía también de ingreso a los boxes... No podíamos estar tranquilos, con personas cómodamente instaladas a menos de diez metros del circuito en las zonas de frenaje y aceleración. Pocos parecieron recordar la trágica experiencia de Necochea e incluso la vivida precisamente en La Plata tres años atrás con el despiste de Miguel Atauri. ¿Qué hubiese ocurrido en caso de un percance similar, que siempre es una posibilidad latente en una carrera de autos? ¿Se habría culpado nuevamente a la fatalidad?

Por suerte hubo un final feliz, asegurado con esa anticipada bandera a cuadros. Es de esperar que esta nueva chance que le otorgó la providencia al T.C., sea aprove-



El "Lalo" Ramos saludando al "soberano" tras la tercera serie, en la que fue escolta (izquierda) de A. Aventín. El público lanzado peligrosamente a la pista (abajo) para festejar el trabajo de De Benedictis, que logró el tercer puesto. Los autos alineados (foto mayor) y varios tripulantes charlando, a la espera de que el público se ubicara correctamente para poder largar.

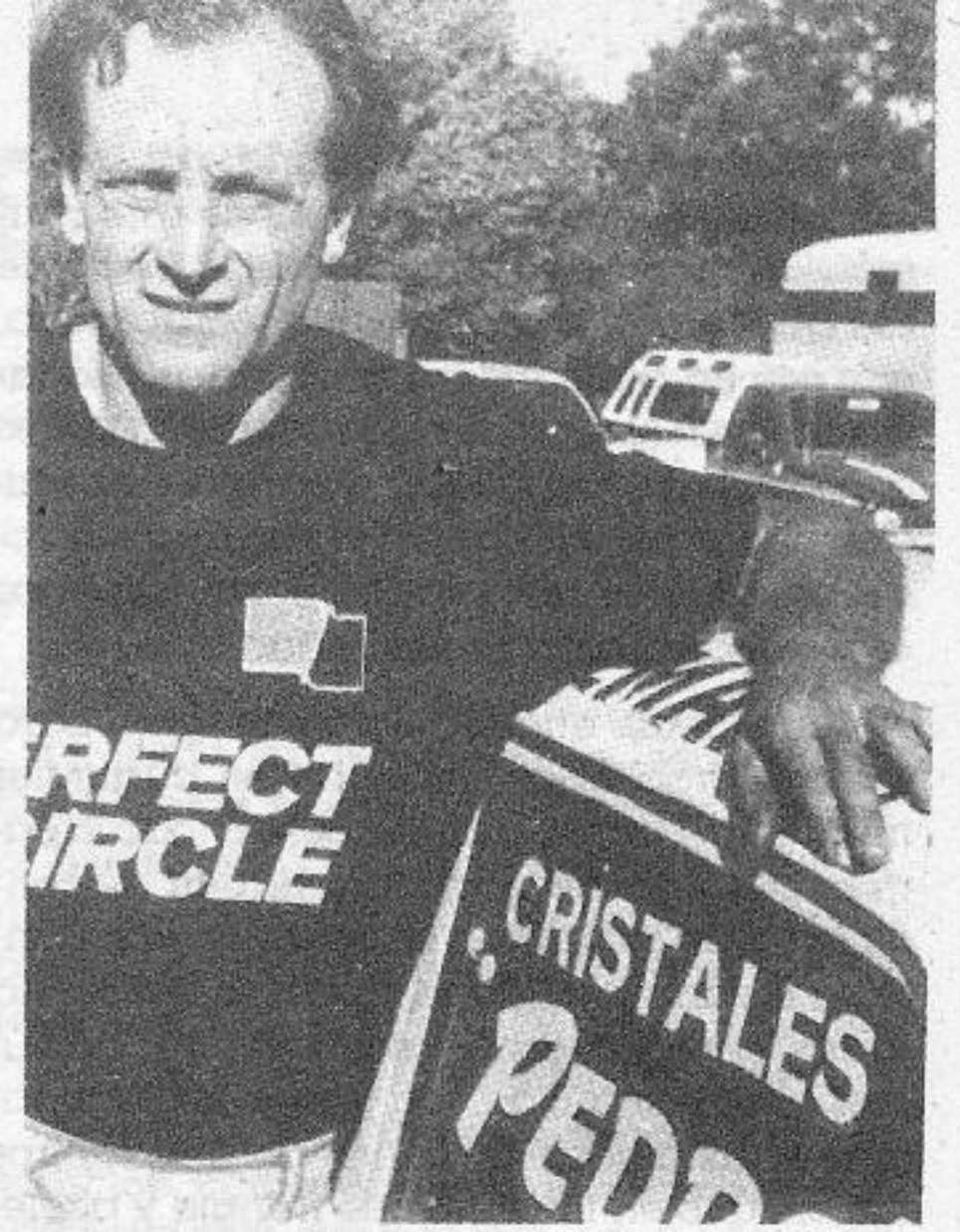


3





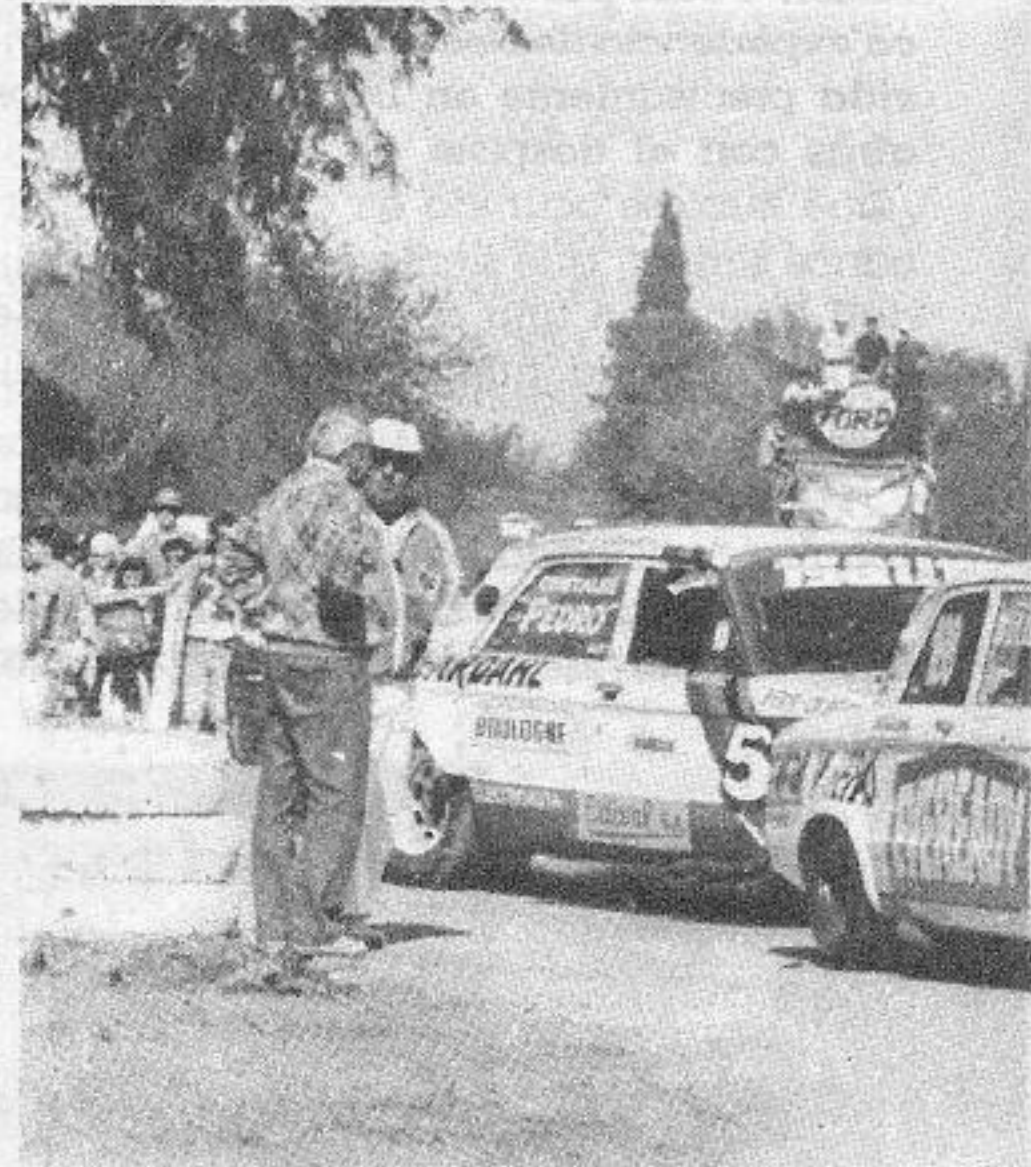
1



2



3



6

chada por sus responsables. Muchas veces la suerte no llama dos veces a la puerta de la improvisación, y esto es algo que por dolorosas y no muy lejanas experiencias la gente de la categoría conoce, aunque parece no recordar. Suponemos que no estará en ningún pensamiento seguir tentando al destino y es por eso que **confiamos en que lo visto y padecido en La Plata sea capitalizado en función de un futuro mejor y más seguro.**

También con relación a ese futuro, habrá de una vez por todas que darle una adecuada solución al tema de las demoras. Lo sucedido en La Plata no resultó por supuesto una novedad, aunque si una barbaridad por la extensión de la misma, que cerca estuvo de alcanzar las dos horas. **Una total falta de respeto que las partes dirigentes por un lado, con decisiones anticipadas y eficaces; y público, por otro, con disciplina y una verdadera toma de conciencia de su propia seguridad, deberán contribuir a erradicar.**

Todos estos episodios relegaron a un pla-

LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: Que la categoría haya reunido, a sólo dos semanas de su última presentación, casi ochenta autos.

Lo negativo: Las distintas falencias organizativas.

Lo preocupante: Que las condiciones de seguridad para los espectadores hayan estado, en algunas partes del circuito, reducidas a mínimas expresiones.

Lo milagroso: Que en virtud de la anterior situación, no hubiese que lamentar consecuencias graves. ¿Se seguirá jugando a esta ruleta rusa?

Lo inadmisibles: El largo retraso que tuvo la iniciación del espectáculo y que ampliamente superó la hora y media. ¿Hasta cuándo?, porque este defecto no es novedoso, y además en esta temporada es la segunda vez que ocurre sobre otras tantas carreras en semipermanentes.

La frase: De Emilio Satriano, quien anticipó "Hoy puede ser de nuevo San Chivo". Acertó, pero en beneficio de Mouras.

El debut: En semipermanente, de Oscar Fineschi. Fue correcto,

más allá de su abandono final.

Los retornos: De Luis Hernández y Mariano Calamante. Ambos con actuaciones para el elogio, especialmente en el caso de Calamante en la final.

Lo destacado: Las tareas de Marcelo Polinori y de Eduardo Rodríguez Canedo, en la final.

La queja: De "Cocho López", por los múltiples pozos existentes en la ruta.

El pálpito: De Eduardo Ramos, quien antes de la carrera no tuvo rubores en anticipar un "Creo que el liderazgo en el Campeonato no me va a durar mucho".

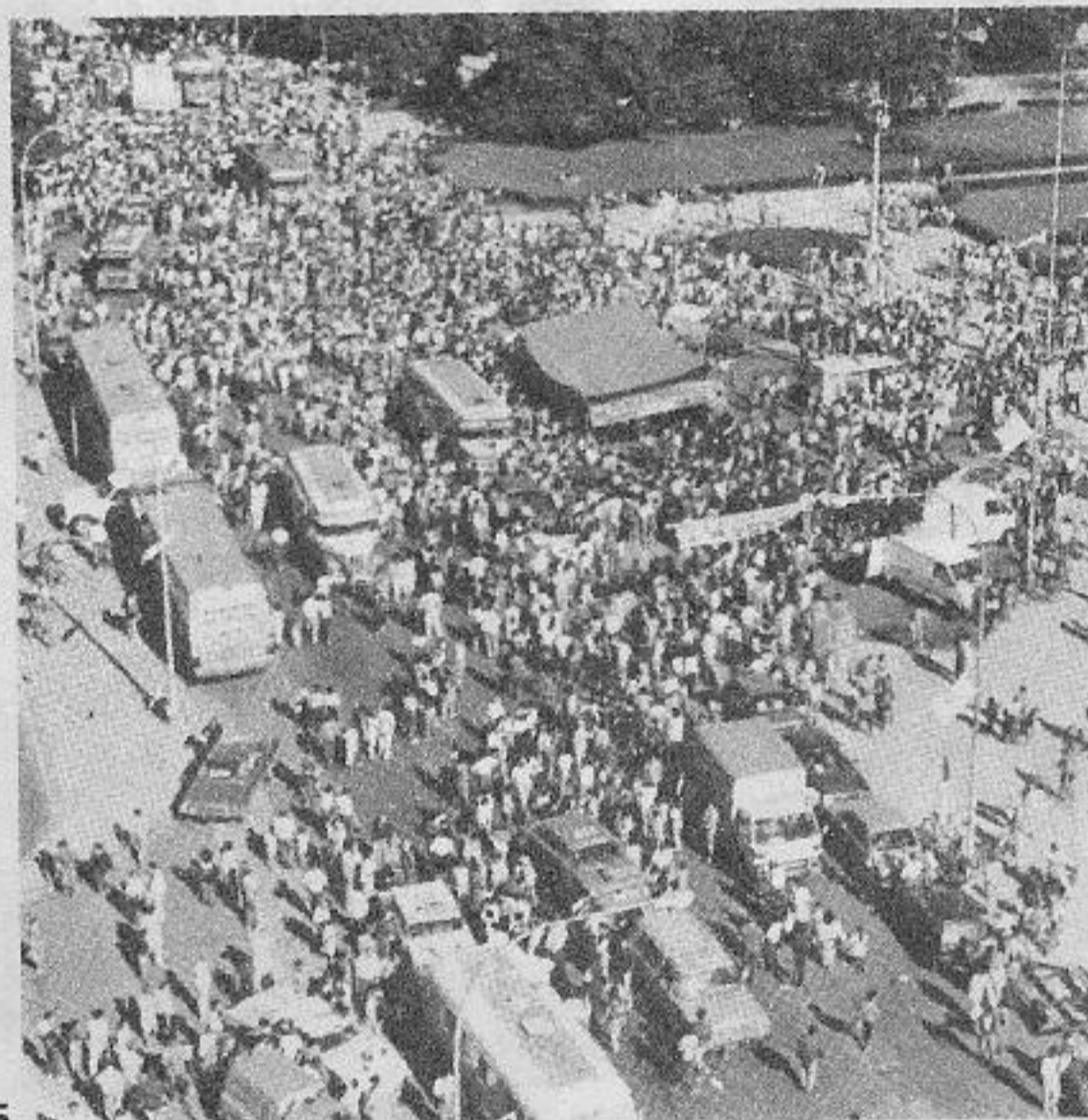
La decepción: De Luis Minervino con su abandono. "Quiero llegar de cualquier manera", nos había dicho antes de la final.

Lo lamentable: Los episodios que derivaron en la no participación de Hugo Pesenti, con el auto presentado por Francisco Politano.



a MARIANO CALAMANTE

Porque en su reaparición, el "Pelado" cumplió una actuación más que meritoria, disipando las dudas que el balcarceño tenía sobre la confiabilidad de la nueva tapa de cilindros. Por apenas cuatro centésimas resignó el triunfo en su serie, mientras que en la final venía asediando a De Benedictis cuando el anticipado epílogo privó de la alternativa de llegar al podio. Por todo ello, valga este reconocimiento.



1. El Chevy de Minervino, con sus nuevas inscripciones publicitarias, encabeza la caravana rumbo a la largada.
2. Fin de semana "negro" tuvo Oyhanart. No lo merece.
3. Así quedó este micro, encajado en la zona que originalmente estaba destinada a los boxes.
4. Los Ford de Bessone y Oyhanart, saliendo del sector de boxes. Obsérvese detrás el público, que se mantuvo allí aun en carrera...
5. Vista aérea de la Plaza Moreno, durante la jornada de verificación.
6. Morresi sumó otro abandono.

no algo secundario a la parte deportiva. Que por otra parte no alcanzó los ribetes emocionantes de las anteriores presentaciones, aunque tampoco decepcionó. Una situación que para nada desmereció el brillante triunfo de **Roberto Mouras**, quien de esta manera confirmó lo insinuado en el arranque de la temporada, con un medio mecánico que ha ganado la necesaria confiabilidad como para permitirle pensar seriamente al de Carlos Casares en la posibilidad de un nuevo título.

La Plata ratificó también el buen momento de los **Chevrolet**, no sólo reflejado por la victoria de Mouras, sino también por lo entregado por **Satriano, Hernández, Calamante**, y en un tono menor en cuanto a fortuna por **Morresi** y **Minervino**. En cambio, por el lado de Ford la cosa no estuvo tan brillante más allá de las posiciones de escolta de **Marcos** y **De Benedictis**, quienes sorprendieron en la final tras no haber lucido en sus series. Y para el concepto vale recordar que **Castellano, Oyhanart, Bessone** y **O. Aven-**

ín, sus principales paladines, nunca estuvieron en la conversación de punta. Queda lo de Dodge, donde nuevamente **Antonio Aventín** volvió a insinuar más de lo finalmente entregado, mientras que **Romero, Acuña** y **Ramos** hicieron lo que pudieron con suerte diversa. Un panorama que por el momento hace saltar a los "Chivos", aunque nada es permanente en **este T.C. que sorprende en cada carrera.**

CORSA

Año XXII N° 1239
Del 4/4 al 10/4 de 1990

Avda Belgrano 1580 - 4° p. (CP. 1093) Cap. Fed.
Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué

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

Secretario de Redacción: Oscar Alberto Izzo.

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

Secretaría: María Delia Cedrés de Mango.

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

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

Servicios Editoriales

Fotografía: Armando Piro (Jefe), Enrico Carra (Coordinador), A. Calacione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Canton, P. M. Algaraz y Carlos Campos (Fotografías Especiales).

Servicios Exteriores: Marilú Olguín (Jefa)
Archivo: Francisco Forcinetti (Jefe).



editorial abril s.a.

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

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

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

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



2



3

- 1.- Ayrton Senna gira en el bellissimo circuito de Interlagos, ante su público y con la fuerza que procura un material excepcional. Y sin embargo se equivoca...
- 2.- En el podio, Prost, Berger y Senna no se dirigieron la palabra.
- 3.- Prost sale de boxes. Va a ganar su primera carrera con Ferrari



Afortunadamente el Mundial '90 de F.1 está a salvo. Como lo decíamos la semana pasada, la conclusión más importante de lo visto en el largo "week-end" de Interlagos, es que el certamen está abierto y muy lejos de entregar, como en años anteriores, la única incógnita de cuál piloto de McLaren será el Campeón. La victoria de Prost en el "José Carlos Pace" resulta una demostración más de lo mucho que ganó Ferrari -y de lo que perdió McLaren- con el pase del campeón francés. La escuadra del "Cavallino" ha encontrado un pun-

**TRAS LOS DOS PRIMEROS GG.PP. DEL AÑO, UN ANALISIS OPTIMISTA.
SIGUE EL MISMO DUELO EXCLUYENTE EN LA CUSPIDE PERO...**

YA NO ESTAN TAN SOLOS

lo de referencia enorme, que galvaniza y guía en forma eficiente la tarea del renovado "staff" técnico italiano. Tal vez sin Prost en sus filas, Ferrari habría perdido la serenidad luego de las pruebas de clasificación, en las cuales McLaren dominó, pero la experiencia de Prost y su concentración en la puesta a punto para la competencia, salvaron el fin de semana ferrarista. A nivel humano el duelo Senna-Prost está más vigente que nunca. El francés está muy motivado para demostrar que su decisión de cambiar de bandera ha sido la justa, y por todos los medios está empeñado

en la tarea de derrotar nuevamente al brasileño. Este, en cambio, sigue dando ejemplos de su talento velocístico y de una sensibilidad increíble. Lo que hizo el sábado al bajar medio segundo su propio récord cuando la pista estaba más lenta, es para revivirlo... Al salir con el primer "set" de neumáticos advirtió que el circuito estaba resbaladizo por la presencia de aceite sobre el pavimento. Por ello decidió esperar y a 15 minutos del final, volvió a pista con los neumáticos viejos, comprobando que las condiciones mejoraban paulatinamente. Así, a 4 minutos del final salió nuevamente con

el segundo "set", y en una vuelta que hizo contener la respiración, entregó el récord absoluto del renovado escenario paulista. Lamentablemente el domingo cometió un error grave en el "sorpasso" a Nakajima -un error que tal vez Prost en su lugar no hubiese cometido-, por la diferencia de motor entre los dos coches, que aconsejaba esperar la recta, el que "congeló" la fiesta de sus conciudadanos y de sus "fans", que nunca han podido verlo ganador en Brasil. Para beneplácito del Mundial, esta tendencia reiterada de Senna al error es la "sal" del Campeonato, ya que de lo contrario sólo

quedaría por ver quién termina segundo del sudamericano en cada G.P.

A nivel técnico también el duelo McLaren-Ferrari está abierto. Interlagos demostró que los japoneses siguen evolucionando en el motor, mejorando cada vez más el torque del V10, evitando a este nivel el acercamiento de Ferrari, que también evoluciona pero que trabaja en otra dirección. La previsión de los japoneses ha llegado en Brasil a la preparación de motores especialmente armados "flojos", para tratar de compensar la merma de rendimiento que la altura del circuito paulista -900 metros sobre el nivel del mar- provoca en los impulsores. Este "plus" de potencia y torque permite a los pilotos de McLaren trabajar con más tranquilidad en la puesta a punto, ya que por ejemplo en Interlagos rápidamente el viernes resolvieron los problemas con más carga de alerón, hecho que no los penalizó en gran modo en lo derecho, pero que les dio el "plus" necesario en las zonas mixtas: Ferrari, en cambio, debió trabajar con la "punta de los dedos" en este aspecto, ya que con más carga aerodinámica perdían en el balance de la vuelta. Incluso, el chasis Ferrari no encontró gran diferencia entre los neumáticos "C" de carrera y los de clasificar, cosa que bien habla de la calidad del bastidor italiano... Esto es porque normalmente el "plus" de rendimiento que se visualiza con los compuestos blandos significa, generalmente, que es el caucho el que disimula ciertos defectos del chasis. Ferrari, por su parte, mostró en Brasil -además del bastidor- otro punto de fuerza en la caja de velocidades. Prost admitió que el sistema italiano le permitía en ciertas curvas hacer hasta ocho cambios de marcha durante el recorrido, cosa impensable con una caja manual. Esto también es necesario para Ferrari en razón de que el V12 italiano entrega la potencia "arriba", pero en conjunto se ha revelado una ventaja, al menos en Interlagos. Resueltos los problemas de Phoenix -con el cambio de ubicación del depósito de aceite de la caja y con la adopción de nuevos materiales en el volante y el embrague-, la confiabilidad volvió a hacerse presente sobre los coches rojos luego de la preocupante apertura americana. Con anunciadas novedades de motor para Imola, Ferrari se prepara a la lucha sin complejos de inferioridad con McLaren, y por cierto el triunfo de Prost ha llegado en el momento justo como para aportar serenidad a las huestes de Maranello.

Williams, en tanto, demostró no estar lejos de los dos grandes protagonistas de la F.1. Tanto en clasificación como en carrera, los coches anglo-franceses estuvieron "allí", y sin contar el "super tiempo" de Senna, se advierte que en la parrilla los tres equipos estaban encerrados en el mismo segundo de diferencia. Tal vez Williams esté dando un ligero "handicap" con respecto a sus rivales, a nivel de pilotos y de técnicos, pero igualmente son de tener en cuenta para un inminente triunfo. En Brasil los coches ingleses padecieron de la falta de "grip" en el tren delantero, hecho diametralmente opuesto al exceso de adherencia que este coche denunció cuando su debut a fines del año pasado. Pero seguramente el equilibrio llegará, así como los técnicos de Renault han superado los problemas de vibración que los V10 habían manifestado en los Estados Unidos.

Quiénes están fuera de los tres "top-teams", por el momento sólo pueden aspirar a los puntos en caso de que alguno de esos seis coches tenga problemas.

Así ocurrió en Brasil y no por casualidad ac-

cedió al último punto el brasileño Piquet, tras superar en la última vuelta al Tyrrell de Alesi. El ex Campeón está motivadísimo para conquistar puntos -su contrato con Benetton prevé la mayor parte de su remuneración en función de las unidades conseguidas- y todas sus esperanzas están puestas en el nuevo Benetton que debutará en Imola, pues el coche actual llegó al final de su desarrollo. Precisamente el Tyrrell de Alesi promete ser el gran rival del brasileño en esta puja por el "séptimo" lugar. Gracias a la conjunción de un óptimo chasis, de los rendidores neumáticos Pirelli y del talento del joven galo, el team "McLaren B" continuará siendo protagonista. Al igual que en Phoenix, Tyrrell dio una gran demostración de calidad, haciendo toda la carrera con los neumáticos intermedios de la casa italiana, sin necesidad de detenerse. Al mismo tiempo los Minardi habían necesitado un "pit-stop" pese a calzar los más duros de la gama, y por ejemplo Piquet había hecho dos cambios de rodado en boxes. También Tyrrell presentará el coche nuevo en Imola, mientras para las últimas del año está naciendo el chasis destinado al V10 de Honda.

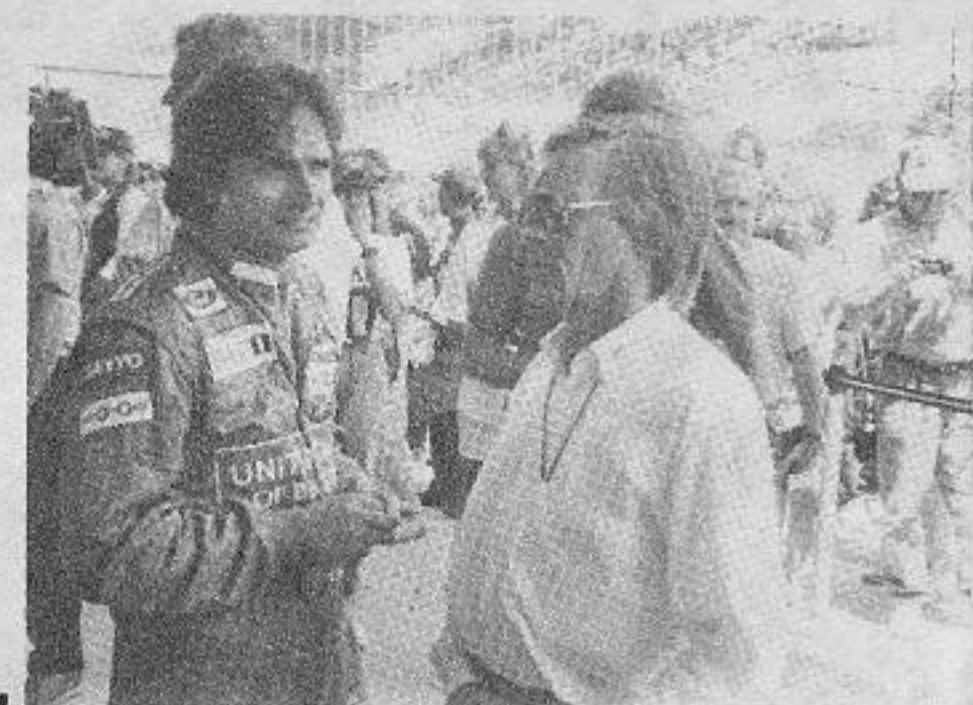
CAIPIRINHAS

RECORD. Además de llevar a 40 su marca mundial de victorias en GG.PP., Prost, con los 9 puntos conquistados en Brasil, ha sido el primero en superar los 600 puntos reunidos en el Mundial de F.1. Con exactitud son 601,5 las unidades sumadas por el francés, frente a las 419 de Piquet.

SIN DESCANSO. Intensas pruebas en abril sostendrán los equipos de F.1 con vistas al G.P. de San Marino del 13 de mayo. Ya del 2 al 7 probarán en Imola, Ferrari, McLaren, March y Benetton, que promete rodar allí su nuevo coche. Luego, del 17 al 21 habrá más coches nuevos en el trazado italiano, en otra semana de pruebas generales. Más que por los registros, habrá muchos equipos preocupados por los nuevos "crash-tests" que obligatoriamente, todos deberán superar antes de San Marino. Se comenta que varios -y entre ellos, algunos "tops"- han sido "bochados" en los nuevos exámenes.

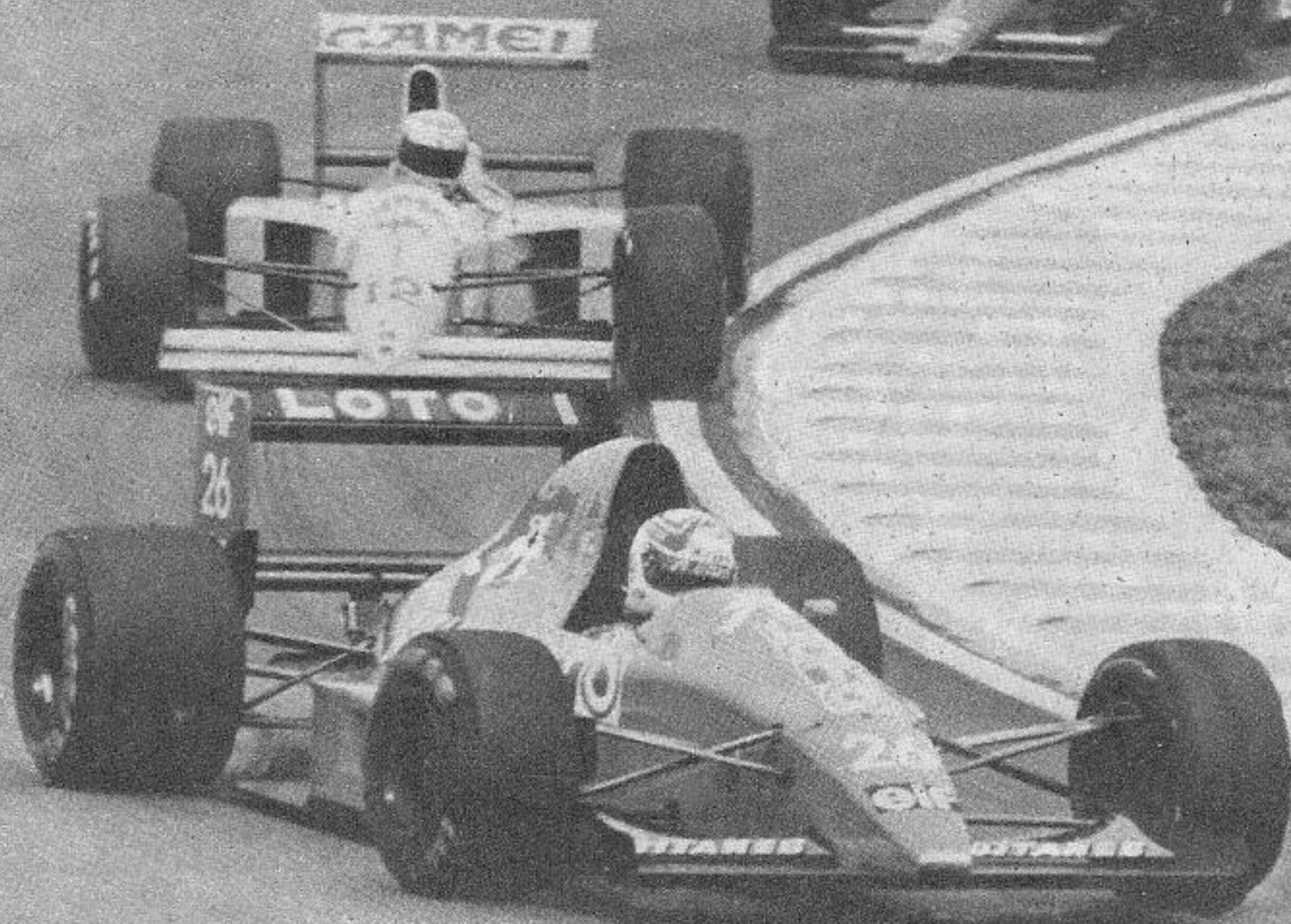
DESASTRE. Así puede calificarse la performance de Onyx y March en Brasil, puesto que por completo, ambas escuadras quedaron fuera de la parrilla de salida. El auto nuevo de March es peor que el del '89, mientras que inexplicablemente el equipo dirigido técnicamente por Alan Jenkins, quedó por detrás del modesto AGS que nunca consiguió superar la preclasificación... En cuanto a la situación de propiedad de Onyx, el control del team está ahora en manos de una sociedad suiza liderada por Peter Monteverdi, ex constructor suizo de coches de GT y ex fugaz piloto de F.1 en la década del '60. Entre los socios de Monteverdi está Karl Foitek -padre de Gregor- y es posible que su hijo pueda seguir en Onyx, en caso de un licenciamiento de Brabham. Los japoneses de Middlebridge no ocultan su preferencia por Bernd Schneider para el coche número 7, y Foitek podría tomar el lugar de Johansson en Onyx, ya que Marlboro -único sponsor del team- sostiene con firmeza a Lehto.

LLANTO. No sólo Prost derramó lágrimas en el "week-end" paulista. También Roberto Moreno lo hizo el viernes... pero no por euforia. El pilo local perdió la posibilidad de



superar la preclasificación por un error del team EuroBrun, ya que a poco del final y cuando salió con el "set" de clasificar, su coche se quedó sin combustible... Al inicio había quedado detenido en el circuito por un problema eléctrico, tras lo cual pasó al coche de Langes, ya que el equipo no disponía de chasis muletto. Peor aún la novel escuadra Life, que ni siquiera pudo poner en marcha el exclusivo motor W12 ¡por no tener carga en los acumuladores!!! El dominio en la "pre" fue de los Larrousse, que además del rendidor motor Lamborghini, disponen de un chasis muy efectivo. Alegría también para Osella y AGS. A propósito del equipo francés, el enigmático signo de pregunta que lucen sobre el coche no es un reclamo de "sponsorización". Nos comentaban los responsables del team, que ya han firmado con un patrocinante pero que éste prefiere, por el momento, mantener la incógnita hasta que llegue el momento de hacer público su nombre...

GAMBIOS. Presente en Brasil, Bernd Schneider se quedó como espectador ante la pron-



1.- Frank Williams, en silla de ruedas, conversa con Jean-Marie Balestre en el box de su equipo, y con el Secretario General de la FISA, Yvon León. 2.- Derek Warwick junto a su Lotus-Lamborghini, apoyado sobre un flanco y parte de la suspensión delantera. 3.- Alliot (Ligier), Donnelly (Lotus), Mansell (Ferrari) y Nakajima (Tyrrell), más atrás, giran en la "ese". 4.- Nelson Piquet-Bernie Ecclestone. En un tiempo, una dupla ganadora. 5.- Carlos Reutemann, un espectador de lujo, junto a la nueva compañera de Nigel Mansell. 6.- Ron Dennis parece estar ordenándole ciertos detalles a Ken Tyrrell... Denis ha ampliado su dominio, comprando acciones de la escudería inglesa.

la recuperación de Alex Caffi, quien retomó su lugar en Arrows. Para el alemán queda ahora la posibilidad de Brabham. En tanto, ha firmado con el equipo Kremer para hacer el mundial de SP con un Porsche. Por su parte, Emanuele Pirro está recuperándose de su afección hepática y volverá al Dallara en San Marino, por lo que para Morbidelli, Brasil ha significado una despedida temporaria de la F1.

AUSENTE. No estuvo en Brasil Sergio Rinland destinado por Tyrrell al trabajo en fábrica, que no es poco... Además de la terminación del nuevo coche que debutará en Imola, el argentino está también trabajando sobre el chasis destinado al V10 de Honda, que debería comenzar a rodar en poco tiempo con vistas a su debut en los últimos GG.PP. de la temporada.

ARGENTINOS. Una vez más, varios argentinos estuvieron presentes en el G.P. de Brasil. Cumpliendo funciones promocionales, la gente de Marlboro estuvo representada por Juan Chaper, de Excel, Héctor Romani y

Carlos Maza, de Massalin Particulares, Rudolf Kirbus, el fotógrafo Horacio Mucci, las bellísimas Bárbara Durán e Inés Segura, y los invitados especiales Carlos A. Reutemann y Ricardo Zunino. Integrantes también de este simpatísimo grupo, nos encontramos con más visitas en la F1: Rafael Balestrini y Jorge Maggi, Eugenio "Chippy" Breard, Miguel A. Guerra, el colega Felipe McGough y Ernesto Bessone padre. Este último no se quedó para la carrera, pero presenció la clasificación del viernes.

PERFECTO. El Hospital de Unicolor en el circuito, que tanto alabó el Presidente de la FISA Jean-Marie Balestre, realmente valía la pena ser visitado. Gentilmente conducidos por el Dr. Roberto Tullii, Jefe de Cirugía vascular, conocimos las instalaciones que consta de dos centros quirúrgicos, una ambulancia y tres salas, rayos X, sala para los equipos de los boxes, primeros auxilios, consultorios médicos y demás dependencias secundarias. Con 120 personas afectadas al servicio, entre los cuales se contaban treinta médicos, Unicolor dispuso

también tres Lear Jet para eventuales traslados. Los trabajos se realizaron en un mes, y el Hospital está equipado, también, con una sala para microcirugía y una cama neumática para evitar agravamiento de heridas en caso de lesiones vertebrales, como las sufridas por el francés Philippe Streiff el año pasado en Jacarepauá. Todo está regulado por la más alta tecnología en computación, y es desde ya uno de los mejores del mundo. Este es el tercer año que Unicolor se encarga del servicio médico del Gran Premio de Brasil

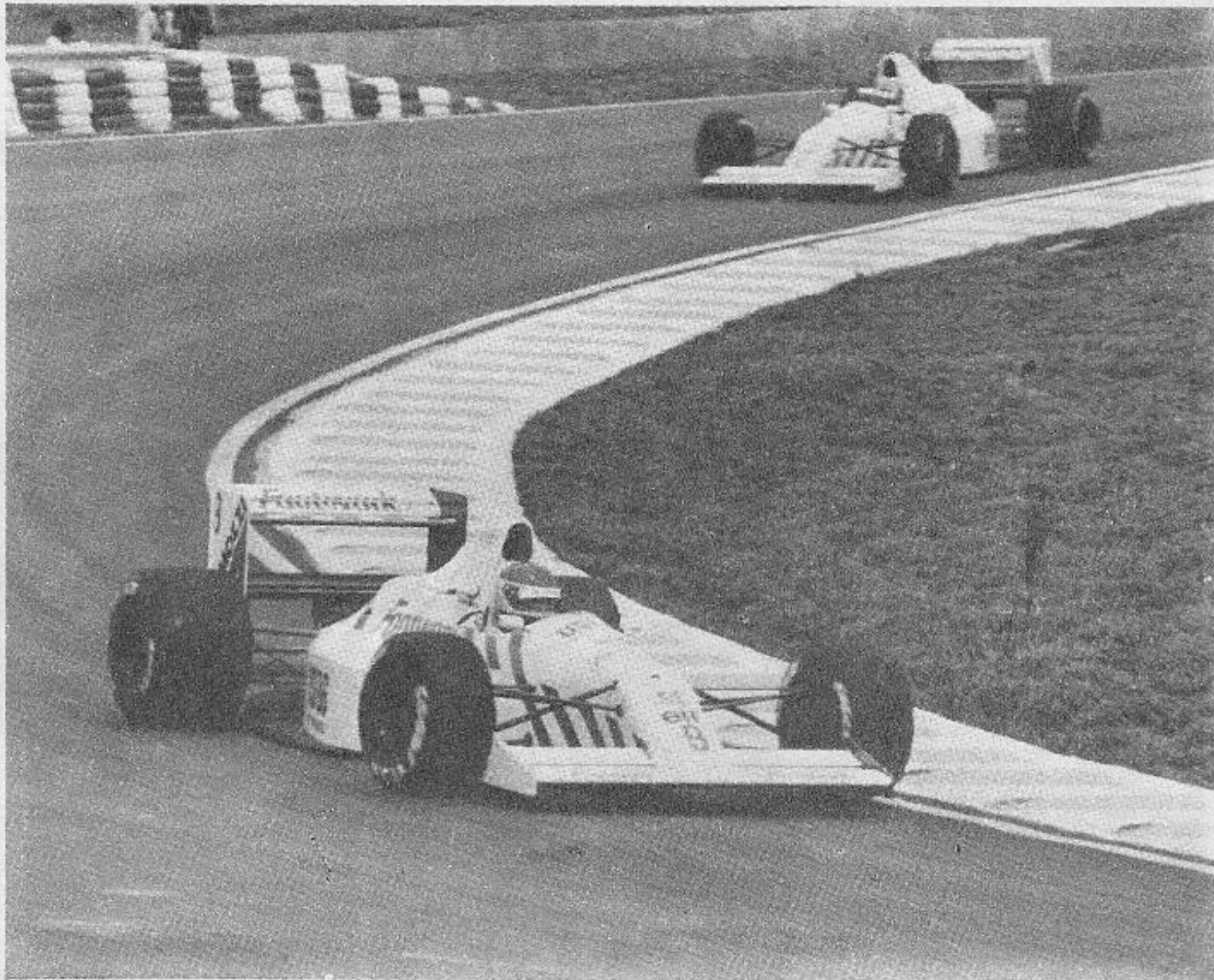
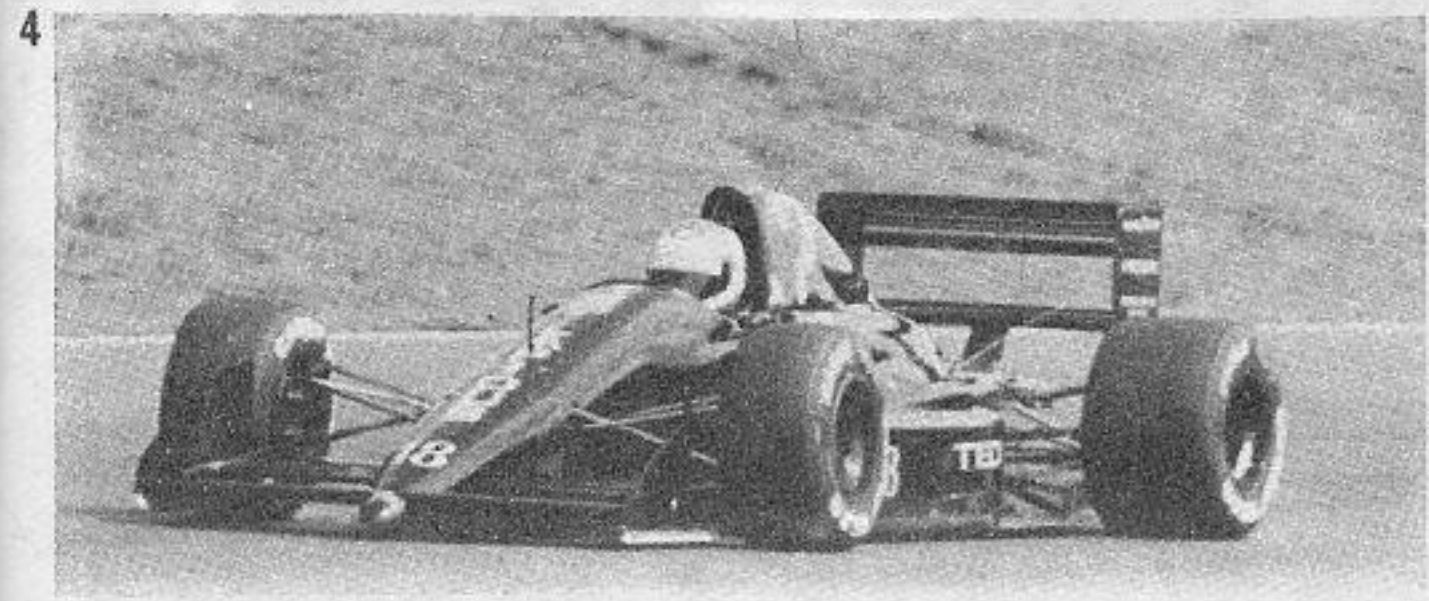
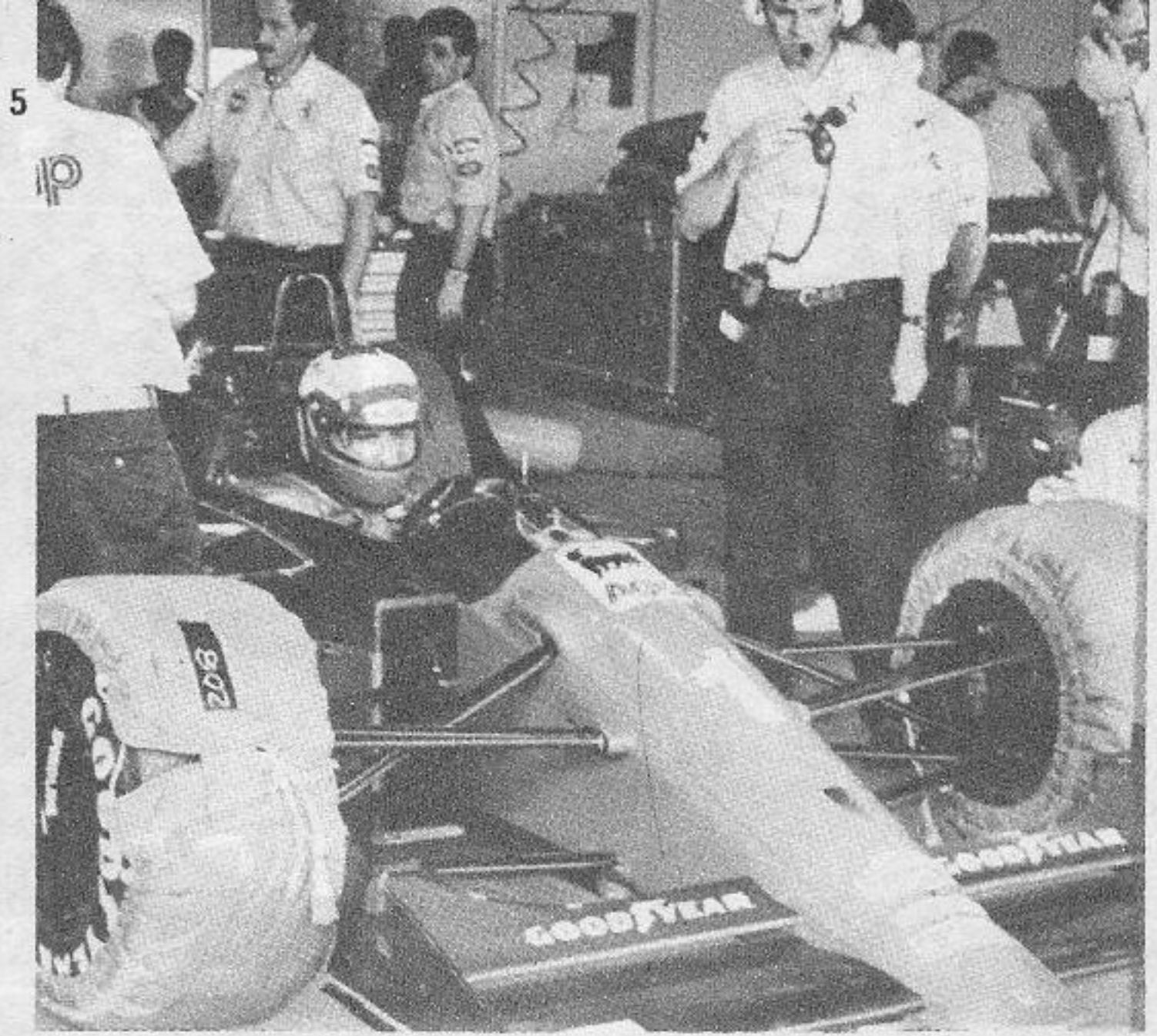
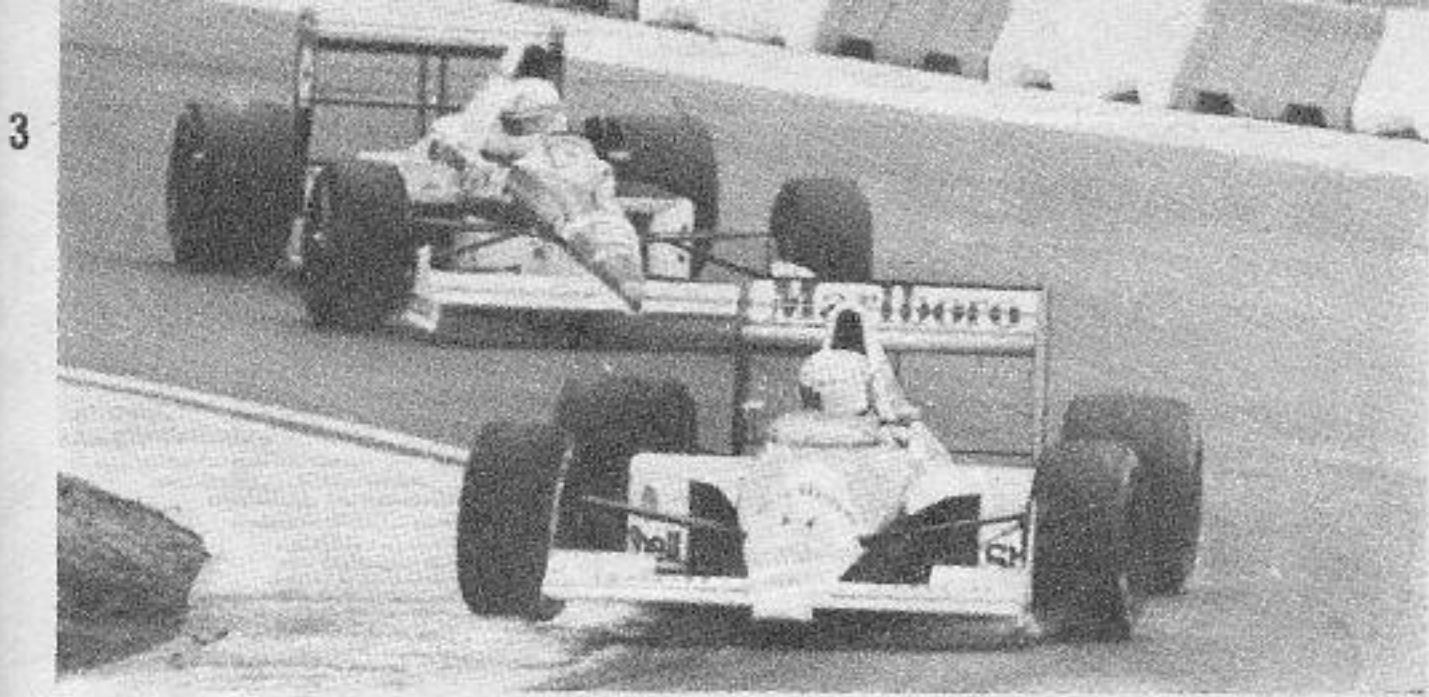
FRUSTRACION. El miércoles 21 Ayrton Senna cumplió treinta años, y confesó estar muy tranquilo. "Me estoy aplacando" -dijo-, "porque antes acostumbraba llegar muy ansioso a las vísperas de las carreras, y ahora no". Su sueño era ganar en su ciudad





natal: "Hace unos doce años me trepaba a la pared del kartódromo y ni siquiera soñaba con la posibilidad de correr en Fórmula Uno -recordó-, y hoy estoy aquí, con el mejor auto, en busca de mi primera victoria en Brasil"... El domingo, en la grilla, varios periodistas lo vieron emocionarse hasta las lágrimas, minutos antes de la partida, demasiado sensible al entusiasmo de ochenta mil personas que lo aclamaban.

ZUNINO. Hacía cinco años que el sanjuanino Ricardo Zunino no veía la Fórmula Uno "en vivo y en directo". Nos dijo: "Me ha llamado la atención la potencia de los motores. La avanzada japonesa es muy importante. Los chasis no han cambiado



mucho, siguen siendo de fibra de carbono, como en la época en que yo corría... Lo más importante es todo el efecto suelo que se ha logrado con el diseño de los autos. El tema de los pilotos no ha variado. La lucha es siempre la misma. Ahora, si ponés a uno en la "pole position" y a otro en la posición número quince, la diferencia es mucho más grande que antes, cuando había más paridad... Este nuevo Interlagos es muy lindo para el público, más corto y más seguro. Y la Fórmula Uno sigue siendo tan excitante como siempre, por lo que considero que de ahora en adelante no voy a dejar pasar tanto tiempo sin verla. Además, siempre es muy grato encontrarse con caras conocidas".

COMENTARISTA TOP. Carlos Reutemann aceptó la propuesta de la RAI DOS italiana para comentar por televisión, en directo, las alternativas de la carrera. El lunes, "Lole" estaba ansioso por leer las opiniones de la prensa italiana acerca de su trabajo, que sin duda debió ser "de primera".

STREIFF. Consultamos en Inglaterra al Dr. Pierre Baleyrier sobre el estado actual de Philippe Streiff, accidentado hace un año

1.- Un colorido Interlagos ante la presencia de Piquet, Donnelly, Nannini, Morbidelli, Barilla, Suzuki, Nakajima y Larini. 2.- Gerhard Berger gesticula en boxes. Llevó al McLaren al segundo puesto a pesar de un malestar físico. 3.- Ayrton Senna delante del Tyrrell de Nakajima... El error del brasileño arruinó la tarde de los paulistas. 4.- Yannick Dalmas con el AGS, cuyo patrocinador pronto dejará de ser una incógnita. 5.- Prost al volante, mientras observa atentamente Steve Nichols. 6.- Los dos Arrows de Michele Alboreto y Alex Caffi en plena acción. Ninguno de los dos pudo terminar la carrera. 7.- "Pepe" Tosco haciendo la "V" de la victoria, con un sonriente Carlos Funes a su derecha y parte de la Comisión Técnica que ambos integraron. 8.- Senna observa el paso de los autos en la "ese", desde un costado de los boxes.




Arriba: Boutsen-Berger-Prost, tres protagonistas con suertes distintas en la segunda cita del año. El belga de Williams-Renault desaprovechó un medio mecánico que estaba para el podio. Abajo: Ayrton Senna con el McLaren en plena remontada, delante de Nannini con uno de los Benetton, auto que, en manos de Nelson Piquet, realizó una carrera excelente para consuelo de los brasileños.



en Jacarepaguá: "Philippe no está muy bien, lamentablemente. Sólo mueve la espalda. Está en las mismas condiciones de Frank Williams, aunque todavía no se puede decir que su condición sea irreversible". En cuanto a la aplicación de control antidoping, el francés nos comentó: "Estoy de acuerdo con eso, porque el automovilismo es un deporte como cualquier otro, pero lo que sí hay que establecer muy claro antes de cualquier análisis, es qué clase de pastillas les suministramos habitualmente a nuestros pilotos".

TECNICOS. Los argentinos "Pepé" Tosco y

Carlos Funes estuvieron otra vez en la Comisión Técnica del G. P. de Brasil. Formaron parte de los quince técnicos destinados al pesaje y la verificación de la altura de los alerones de las máquinas. El sistema de control, según nos comentaba Tosco, se mejoró este año con un semáforo nuevo por radio que establece el momento en que un auto debe detenerse en la zona durante la clasificación. "El viernes, al Tyrrell de Nakajima le tocó el semáforo rojo cuatro veces, y estaba como loco", nos decía, para agregar que el operador pasa a veces cuatro o cinco minutos sin encender la luz roja de detención. Cuestión de suerte. 

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 186 (1414) Capital **855-5455**

Parabrisas LANUS



• CRISTALES PARA AUTOMOTORES

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

POTENCIAMOS XR4 - ESCORT - R. 18 - FUEGO

COLOCACION

• Kits Completos de Motor y suspensiones bajas

talleres **Lepiane**

TANDIL 3374 (Floresta). CAP. FEDERAL. Tel.: 611-4996

INGENIERO ZAPPEGNO

MOTORES DE COMPETICION ESPECIALIDAD EN LEVAS PARA RALLY Y PISTA

EQUIPOS DE POTENCIA FIAT - VW - RENAULT

TEL. (051)691799

Fco. de Arteaga 2489 Villa Adela 5010 Córdoba

FRENOS DOPPLER PARA COMPETICION

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

ALSINA 1669 - Luján - Bs.As.

Tel. 0323-21-220

R.11-12-18 - FUEGO - TURBO

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

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

PREPARACION DE MOTORES

POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales.

OSVALDO MACEIRA COMPETICION

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

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



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

La Seguridad de Arrancar

FABRICA Y VENTA AL PUBLICO



BATERIAS

Alcabat

PARA USO EN:

• MOTOS • AUTOS • CAMIONES • COLECTIVOS • TELEFONIA EMBARCACIONES • ILUMINACION DE EMERGENCIA • TELEGRAFIA • ELECTRIFICACION RURAL. MAQUINARIAS AGRICOLAS •

AV. ADER 600 - BOULOGNE - 765-4043

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

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 depositelo 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)

2.0 Automóviles
(Compra, venta, permuta)

2.1 Automóviles de colección
(Compra, venta, permuta)

2.2 Automóviles importados
(Compra, venta, permuta)

2.3 Autos fuera de serie
(Compra, venta, permuta)

2.4 Auto ahorro
(Compra, venta, permuta)

3.0 Camiones
(Compra, venta, permuta)

4.0 Pick-ups
(Compra, venta, permuta)

5.0 Motocicletas
(Compra, venta, permuta)

6.0 Repuestos y accesorios
(Compra, venta, permuta)

7.0 Herramientas y máquinas
(Compra, venta, permuta)

8.0 Náutica
(Compra, venta, permuta)

9.0 Casas rodantes y trailers

10.0 Varios

11.0 Automodelismo

1.1 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo Sierra Turismo pista, dos motores con fierro importados, llantas, frenos FT, embragues multiuso, caja, autoblocante Sáenz, amortig. regulables, barra Pianetto etc. etc. Todo nuevo, una sola carrera. 747-7645/742-2127

Vendo Fórmula Tres 9º ranking 1989 2 motores 3 cajas trailers gomas y

repuestos varios La Madrid 716 San Martín Tel: 757-7113

Cupé Sierra XR4 de TC 2000 vende Carlitos Crocco, lista para largar. Teléfono (01) 641-0638 y 642-1133 (Concesionaria).

Fiat 600, para categorías Standard Mejorado, F-07 ó TN armado y atendido con lo mejor. Auto de punta, ganador. Peña Italo Bizio vende con trailer y repuestos varios por cambio de categoría. (01) 67-6687 ó 431-1858

Rubro

Auto Campeón Argentino de Turismo Pista 1988, Renault 18, vende Fernando Adba. Motor Prato, equipado de primera, prueba de tiempo, listo para largar. Tratar y ver en Wheelwright o llamar al TE (0473) 80279

Gacel 1.6 Clase 2 Turismo Pista vende Jorge Carignano. Preparación Prato, jaula Saley, caja Chivilcoy, autoblocante Neotec. Listo para ganar. Tratar en Estación de Servicio Shelli de Wheelwright, Santa Fe o TE (0473) 80284

1.0

VENDO O ALQUILO - Coupé Dodge T.C. - Nº 109 en el ranking - A probar en el autódromo - Lista para correr - Roberto Oubiña - T.E.: 240-8940

ERNESTO RODRIGUEZ VENDE - 1 VW Gacel Campeón 1988 y 1 VW Gacel Subcampeón 1989 - Listos para largar - T.E.: 687-1708

PATA SANCHEZ ALQUILA - VW Gacel Clase Dos Turismo Pista y Fiat 147 - Monomarca A.C.T.C. - Los dos autos 0Km - Únicamente para entendidos - T.E.: 56-8262

Dodge 1500TC 2000 (ex. Torriani) ideal para Stock Car 2 litros, hecho a nuevo, con o sin caja Sáenz vendo o permuta por casco Turismo Carretera. Tratar

por TE con Luis Linares (0226) 21156.

Vendo chasis Turismo Bonaerence - oeste con dos motores W Dodge Austria 55 Los Troncos del Talar Tigre Teléfono 740-8836 c de tarde.

Gacel modelo 85 casi sin rodar 2500 0Km impecable aire acondic. Equipado Full color platino digno de verse particular vende 760-8854

Taurus "L" casi '82 excelente estado color rosa cubiertas cinturata motor diez puntos dólares 3.650.- Informes dueño teléfonos 795-7114/791-2470

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
Vendo Chrysler 1929 motor impecable necesita restaurar madera ideal para coleccionar titular papeles al día líquido USU 2500.- T.E. 707659 Montevideo

2.2 AUTOS IMPORTADOS

BMW 520, compro contactado, modelo 81-82, en óptimo estado. Ofertas al 88-2184 de 9.30 a 15 hs.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE

Vendo arenero estructura "Saltaduna". Suspensión independiente, freno a disco en las cuatro ruedas, llantas de magnesio, todos, nunca visto. Albariños,

3511, Cap. Fed. Aunque no lo compres, vení a verlo.

3.0 CAMIONES

Micro Mercedes-Benz 317 carrozado recientemente. Transporte de auto de carrera grande, comodidad para ocho personas, baño y kitchenette. Gran oportunidad por el precio. Fernando Adba (0473) 80279

5.0 MOTOCICLETAS

Vendo o permuta Yamaha PW 50 1982, mini moto réplica Cross para chicos de hasta 10 años, impecable como 0 km, papeles en orden. US\$ 1.200.- Llamar a los teléfonos 296-4473 y 294-4904.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS

Vendo aros para motores 125 cm3 marca IAME, DAP, etc. tengo las medidas desde 55,00 a 56,20 excelente precio llamar al teléfono 01-612-9862 o dirigirse a Tandil 2533 Capital.

Vendo motor y chasis de competición juntos o separados motor RF 125 con carburador y encendido y chasis PAP con poco uso a igual que el motor teléfono 612-9862

Caja de velocidad con

relaciones y diferencial autoblocante Ford de T.C. 2000. 553-0745.

Vendo buzo de cuero sin uso Dainese para chico de 13 años. Llamar al 761-3839 ó 761-2180.

Vendo motor Renault F.R.A. también apto para Sport Prototipo, preparación Reybet, completo con distribuidor, múltiple y carburador. Av. Constituyentes 5982 Capital Federal, llamar a los teléfonos 572-7329 o 571-2659.

Caja de velocidades, relaciones, semiarmado y repuestos varios, Ford Sierra TC 2000, todo 0 km. Tel.: 553-0745.

Vendo tapa de cilindros lista para colocar, palieres, cardán, elementos para motor y caja de velocidades, calipers, distribuidor, árbol de levas, inyector hidráulica, repuestos todos para Datsun 280 ZX. Además, paragolpes delantero y trasero para la marca, con el 40% de descuento. Llamar al (01) 92-9740/0797.

10.0 VARIOS

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

Compro alineadora portátil, llámara Mariano Almada, Tel.: 743-6025.

Vendo carburador Nikuni 34 MM 0 km, llamar al tel.: 744-3301.

Vendo repuestos 0 km JR llamar al tel.: 744-3301, después de las 13 horas.

Karting para niños, motor 125cc, embrague centrífugo o con cambios. Chasis con carrocería, gomas, completo, Angel Pinti 4647, Caseros. Altura Av. San Martín 3900.

Karting con carrocería, motor 125 cc, para niños, chasis, motores, repuestos, Alperdi 420 y Azcuénaga, Villa Lynch a 1 cuadra Av. Gral. Paz y Av. San Martín

Rubro 10.0 varios "El archivo corsístico". Consiga los números atrasados que le faltan de CORSA, Automundo, parabrisas, extranjeras, recortes, notas. Tel: (01)-792-7895. De mañana.

11.0 AUTOMODELISMO

Colección de 96 autos Matchbox años 1970-80, dos valijas plásticas para 48 autos, una pista-ciudad MBA-1 y una Superfast. Todo Matchbox. Todo impecable. Llame al teléfono (01) 792-7895, de 9 a 12 horas.

Revista CORSA Nº 1236. Director: Oscar Daniel Fritipaldi. 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 solo 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 Nº 10968/81. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ete, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del centro de información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AABR). 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 Azuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180). Tel. 862-4022/4010/0796. Télex: 27630 RYELA-AR, URUGUAY; Rplaza S.A.C. Juan M. Bienes 1078, Montevideo PARAGUAY; Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción, PERU: Edic Zeta S.C.R., Pa-rechacutec 1328, Jesús María, Lima, Ejemplares atrasados. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en talleres Gráficos de Editorial S.A. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Febrero de 1990. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1083
	Concesión Nº 7.970

ACTIVIDAD ZONAL

Año VII N° 294, 4/4/90

Edición y Coordinación de Carlos R. Nelra

Stock Car y Turismo Promocional en Buenos Aires

VICTORIA DE LOS HERMANOS PUGLIA

La Asociación Propietarios de Stock Car, organizó el domingo 25 de marzo la segunda fecha de su campeonato y la primera para la categoría Turismo Promocional; como la primera del año, la fiscalización de la competencia fue compartida por la **Federación de Asociaciones de Pilotos o Propietarios de Automóviles de Competición** y la **Comisión Deportiva Automovilística** del Automóvil Club Argentino.

Stock Car

Con 36 participantes se largó la prueba final, programada en principio a 15 giros, de los cuales se cumplieron sólo 12 al retrasarse el programa. La carrera mostró durante los primeros giros un firme dominio por parte del Falcon de Vigliercio, hasta que en el transcurso de la quinta vuelta, Puglia y su Chevy ascienden al segundo

puesto y comienzan a descontar la ventaja inicial, pasando a la punta en la novena y a partir de allí continúan marcando el camino hasta el final, completando el podio Vigliercio y Bustos. Además de la lucha entre los dos punteros, la emoción de la carrera se centró en el espectacular ascenso llevado a cabo por Rama y Pérez, quienes comenzando desde el fondo, alcanzaron a clasificar dentro de los puestos puntuables.

Clasificación final, 2ª fecha, 12 vueltas, circuito 8 (3.435,45 mts.): 1º **Hermanos Puglia (Chevy/Rafael Castillo), 20m19s95/100 a 121,649 km/h;** 2º Julio Vigliercio (Falcon/El Palomar), 20m21s92; 3º Edgardo Bustos (Falcon/Buenos Aires), 20m28s53; 4º Andrés Kechichián (Chevy/San Justo), 20m30s77; 5º Carlos Perini (Falcon/Burzaco), 20m35s15; 6º

Héctor Martín (Chevy/Hurlingham), 20m42s09; 7º Oscar Rama (Chevy/Ramos Mejía), 20m42s86; 8º Rubén Compagnucci (Chevy/Monte Grande) 21m07s76; 9º Gustavo Pérez (Chevy/Buenos Aires); 10º Oscar Magadán (Chevy/Lomas del Mirador). **Campeonato:** "Hermanos Puglia", 30 puntos; Carlos Perini, 28; Vigliercio, 23; Rama y Kechichián, 16.

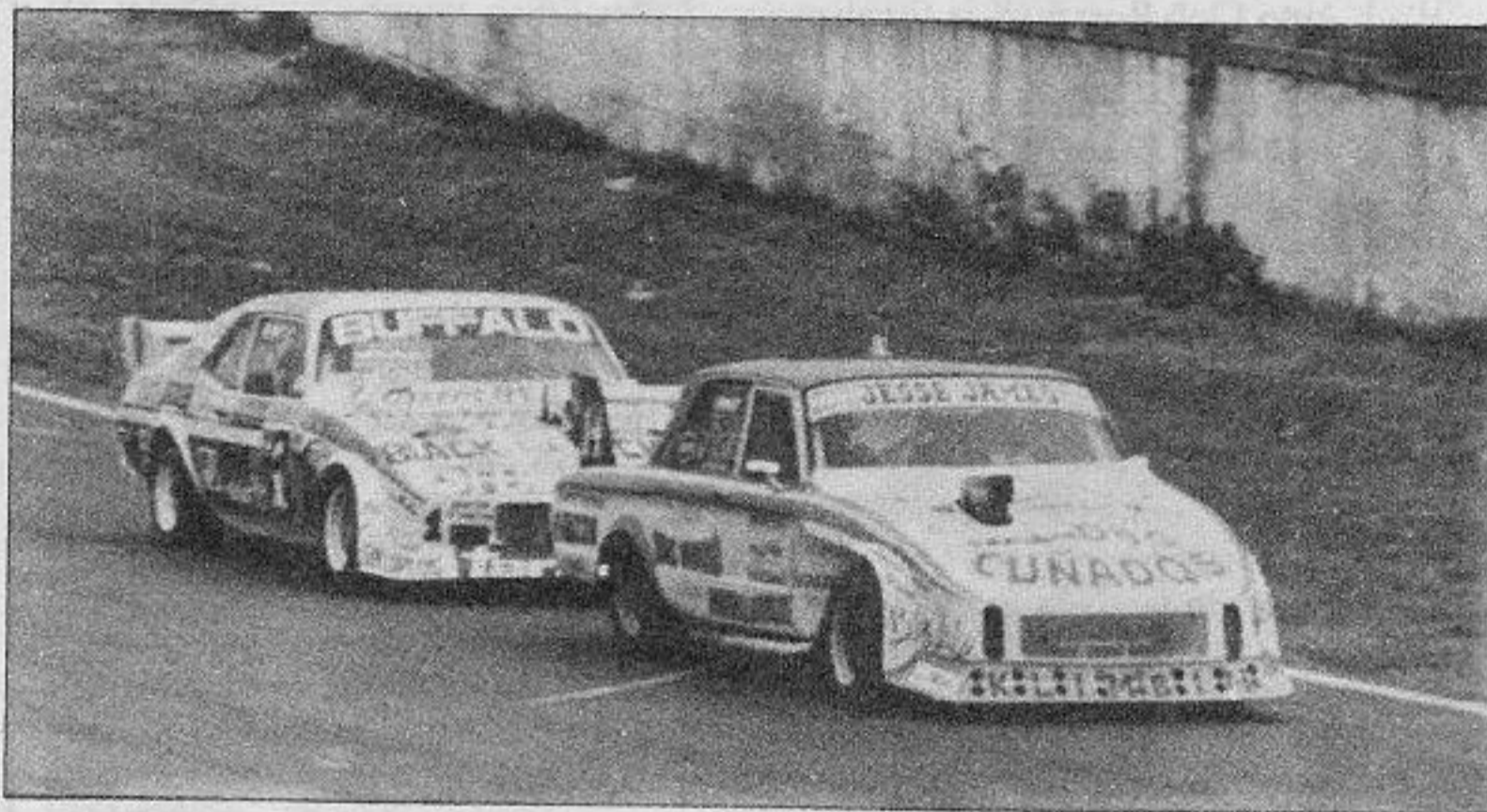
Turismo Promocional

En esta categoría tradicionalmente conformada por Fiat 600, Renault Gordini y Citroën, se incorporó de esta competencia la nueva clase B, donde participan Fiat 125, Fiat 128 y Dodge 1500. Las dos clases corrieron juntas y para sorpresa de muchos, el dominio estuvo a cargo de los tradicionales, ocupando durante toda la carrera los primeros puestos un Renault, un "600" y el solitario Citroën; la lucha sólo existió del se-

gundo puesto para atrás, ya que desde la segunda ronda Díaz tomó una tranquilizadora ventaja, aprovechando la disputa entre Cano, Marich y Spandel; de los tres, sólo faltó al podio Marich, al retrasarse sobre el final perdiendo una vuelta.

Clasificación final, 10 vueltas, circuito 8: 1º Hugo Díaz (Renault/Buenos Aires), 19m10s46/100 a 107,501 km/h; 2º Carlos Cano (Citroën/Pablo Podestá), 19m16s99; 3º Máximo Spandel (Fiat/Banfield), 19m30s24; 4º José Castro (Renault/Buenos Aires), 19m34s24; 5º Oscar Bisconti (Fiat 128/Buenos Aires), 19m45s53; 6º Néstor Martínez (Renault/Buenos Aires), 19m50s08; 7º José Vallone (Fiat 125/Buenos Aires), 20m32s84; 8º Carlos Marich (Fiat/La Plata).

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Puglia atrás de Vigliercio, a quien le ganó a la postre por un par de segundos. En otra foto el Gordini de Turismo Promocional (disidentes de la F-07). Por último, Cano, Marich y Castro, peleando el segundo puesto.



IMPORTANTE

La correspondencia para esta sección debe ser dirigida a nombre de **Carlos R. Nelra, Actividad Zonal CORSA, Chile 871 2º "D" (1098), Buenos Aires.** Es indispensable que los informes sobre carreras, incluyan datos esenciales como fecha de realización, lugar, circuito (tipo y medida), club organizador, fiscalizador, cantidad de público y participantes en cada categoría, clasificaciones finales (con nombre y apellido, marca, procedencia, vueltas y tiempos y ganadores de series y breve comentario sobre cada final. Cantidad de fechas disputadas hasta el momento y posiciones de los campeonatos, así como todo otro dato que se considere de interés. Se dará prioridad a las notas que vengan ilustradas con fotos (con explicación y nombre del autor al dorso), las que pueden ser en blanco y negro o papel color. Gracias.

Rally en Entre Ríos

EL SUEÑO DEL TORNEO PROPIO

Paraná, ER - Quedó constituida la organización que llevará adelante la realización del primer **Campeonato Entrerriano de Rally**, el que será fiscalizado por el **Automóvil Club de Concepción del Uruguay** con comisarios deportivos pertenecientes a la **Federación Entrerriana de Automovilismo Deportivo** (la Nº 6 de la CDA del ACA).

En reunión celebrada por todos los sectores interesados el 16 de marzo en Concepción, quedó aprobado el reglamento que regirá el certamen el que en líneas generales coincide con el de rally de la CDA.

Cabe señalar que existe un marcado interés por este campeonato y no sólo entre los pilotos que ya están compitiendo en la especialidad, sino también en un buen número de incorporaciones, las que podrían elevar -en un comienzo- a unos 35 ó 40 el número de tripulaciones en cada carrera, con representantes de las distintas ciudades de nuestra provincia.

También está prevista la incor-

El uruguayense José Etchepare en un rally de su provincia (Foto Julio Blanco).

poración de una clase especial para un numeroso parque de autos que están compitiendo en pista en la cilindrada de hasta 850 cm³, así como también la conocida Clase 8.

Existen además contactos muy adelantados y auspiciosos para lograr la participación de **pilotos uruguayos**, que lo harían en el **Grupo "N"** (de mayor difusión en su país) con autos como el VW Gol y el Escort, lo que constituiría una novedad que le daría al torneo características muy especiales.

El **calendario tentativo** marca el comienzo para el 21 y 22 de abril en Concepción del Uruguay, prosiguiendo el 19 y 20 de mayo en Concordia; el 14 de octubre en Colón, para culminar con el G.P. Coronación que se realizaría el 10 y 11 de noviembre en Gualeguaychú.

Toda información complementaria podrá ser solicitada al Auto Club de Concepción del Uruguay, San Martín 635 (3260) C. del Uruguay, ER, o telefónicamente al (043) 21-7661 de Paraná.

Karting Santafesino del Centro en Rosario

PANERO A GRAN PROMEDIO



Hugo Panero, de San Jorge, ganador de la clase mayor del KSC.

San Nicolás, BA - El domingo 18 de marzo se corrió la fecha inicial del campeonato 1990 de **Karting Santafesino del Centro** en el circuito asfaltado (de 1.400 metros) del autódromo de Rosario, con la organización del Auto Club Rosario y la fiscalización de la Regional 4 (Fighiera). El espectáculo fue complementado con motos de 200 y 150 cm³ y el público puede considerarse como excelente en cuanto a su número: dos mil doscientas personas.

En total se presentaron 72 karts, divididos en las tres clases de la categoría "A", "B" y Promocional (menores).

En **Promocional** Sergio Rivera ganó la serie postergando a Sergio Regina, quien también fue segundo en la final que ganó **Pablo Fariñas**, tras quien llegaron -en este orden- Sergio Regina, Sebastián Dellarmellina, Servio Rivera, Fernando Cingolani y Leandro Rabino.

En la **Clase "A"**, la superior, participaron 14 autos en serie y final y en ambos casos se impuso el sanjorgense Hugo Panero, que en la final corrió en persecución ya que Luraschi había picado en punta seguido por Adrián Hang y él. Las primeras vueltas fueron muy peleadas, pero luego la veteranía de Panero pudo más y se alejó del joven Hang a partir de la sexta vuelta estableciendo un promedio superior a los 120 km/h.

Final, "A", 12 vueltas: 1º Hugo Panero (Sabe-Z-Tosticarelli/San Jorge) a 120,907 Kms/hora; 2º Adrián

Hang (Sabe-Z-Montiel/Frank); 3º Andrés Luraschi (Sabe-Z-Tosticarelli/Cañada de Gómez); 4º José De Ninis (Sabe-Z-Tosticarelli/Rosario); 5º Oscar Vigna (Sabe-Z-Tosticarelli/Rosario); 6º Ricardo Albertengo (Sabe-Z-Tosticarelli/San Jorge); 7º Juan Carlos Alvarez (Sabe-Z-Prieto/Goody); 8º Gerardo Garamario (Sabe-Z-Tosticarelli/XX); 9º Oscar Gunegondi (Sabe-Z-Scatolini/Carcarañá) y 10º Omar Parisich (XX/Fuentes).

En la **clase "B"** siempre la más concurrida, participaron 46 pilotos. Hubo dos series, ganadas por Gustavo Avenali (en la más rápida) y Cristián Fucca. Veinticinco karts largaron la final. Hang y Avenali, con Fabrizio como tercer hombre pelean en las primeras vueltas, mientras que en un segundo e infernal pelotón luchaban seis máquinas. Faltando dos vueltas Hang se afianza en el liderazgo y faltando una, abandona Avenali, dejándole el puesto de escolta a Fabrizio.

Final, "B", 12 vueltas: 1º Adrián Hang (Sabe/Franck) a 116,295 Kms/hora; 2º Daniel Fabrizio (Sabe/San Genaro); 3º Eliseo Spárvoli (Sabe/Alvarez); 4º Gabriel Vega (Sabe/San Nicolás); 5º Miguel Scalbi (Sabe/Conesa); 6º Eduardo Fabriccini (Sabe/San Genaro); 7º Juan Giovanchi (M101/Aº Seco); 8º Sergio Germani (Vara/XX); 9º Guillermo Rossi (Sabe/San Nicolás) y 10º Hernando Simioni (Sabe/Esperanza).

(Nota de la Redacción: Y con las motos... ¿Qué pasó?...)

(Informe y foto, Eduardo Fetunte)



Haroldo Cannoniero (de Paysandú, ROU) vino el año pasado a correr con este VW Gol 1.6 de Grupo N en Entre Ríos. Ahora se piensa en una clase para los del otro lado del río (Foto Laura Neira).



EL PAJARO PICOTEEO EN EL LLANO

Garro Gait con un Renault 18 de Soto, ganó la general de la fecha inicial del Santafesino, ante un público excepcional por su número. Cuervo-Capurro (Gacel) lo hizo en la Clase 2, Sercós-Berdini (Fiat 147) en la 1, Muguerza-Enrico con un IAVA y Nagas-Suárez en la 8 con un Gordini.



El Campeonato Santafesino arrancó en este 1990 con el pie derecho. Todo el pueblo de Firmat puso su entusiasmo para que este "Rally de la Amistad" (como fue subtítulo) tuviera el brillo que en definitiva tuvo. Muchos inscriptos - producto de una muy buena labor de difusión-, la presencia de pilotos del nivel nacional, un recorrido aceptable con un hermoso superprime y una organización impecable, auguran para el torneo un sólido futuro.

La lista de inscriptos se vio engrosada

además por una veintena de frequentadores del torneo **bonaerense**, demorado en su iniciación por la crisis institucional que desembocó en la exclusión de la Federación 1, la que afectó al rally más directamente que a otras categorías de ese ámbito. De todas maneras, también sufrieron los santafesinos una resta, que fue la de los **enterrianos**, que a partir de este año tendrán su propio campeonato.

La carrera se estructuró en dos etapas. La primera, el sábado, comprendió tres "superprimes" de poco más de tres kilómetros de

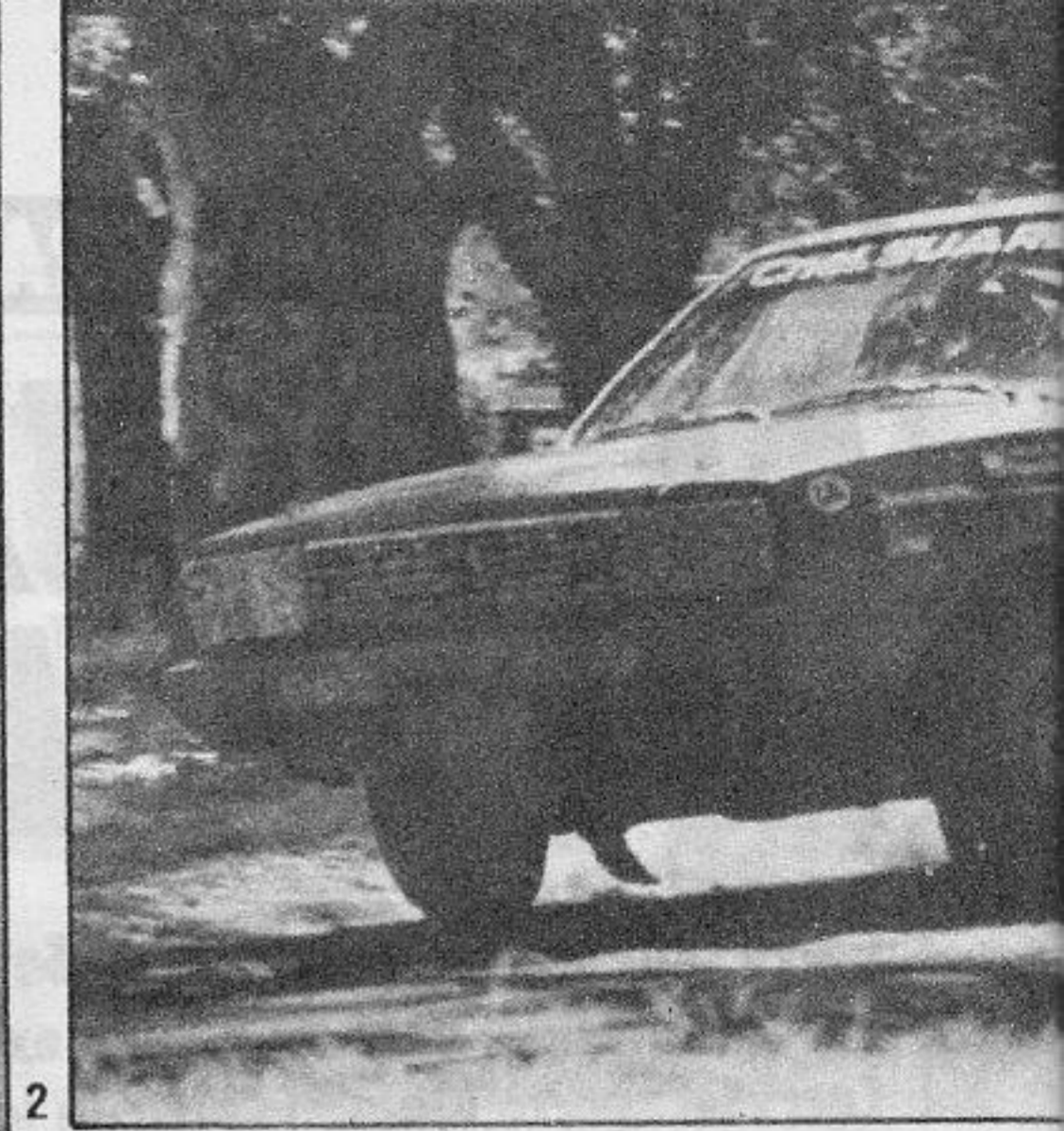
Por Martín Arévalo
Fotos de Antonio Gallo y Gustavo Rosito

En la foto mayor vemos al Renault 18 de Garro-Gait, saltando en la curva del Motel donde se había juntado mucha gente. El puntano-riocuartense, jerarquizó con su presencia el Rally, en noble actitud, ya que tenía poco para ganar. En la foto menor, el Escribano Hugo Cuervo, sorprendió a todos con su impecable labor y con la velocidad del Gacel que arma su equipo en Lincoln con leva de Zappigno.





1



2

1.- Sercós-Bardini, los campeones de la clase 1 en el santafesino, evolucionan en el superprime. Ganaron de atropellada. 2.- Carlos y Fernando Maisonnave volvieron a los primeros. 3.- Con muchos problemas mecánicos, segundo en la 3 el santiagueño Chazarreta. 4.- Notables en el Parque cerrado: De izquierda a derecha José Migliazza, un directivo del CRODEM, Traverso y Julio César Castelli, de Renault Argentina. 5.- Marcelo Raies con el 147 que le prestó su hermano Juan Pablo. 6.- Fuerte y vehemente como de costumbre, Gustavo Ramonda se retrasó en una salida del camino. 7.- Los Andrés, con el nuevo Regatta, necesitan velocidad.



4

5



extensión, los que combinaba una recta inicial de ochocientos metros con un mixterío en la **Villa Deportiva del Club A. Argentino**, rematándose con un circuito pistero. La lluvia de 30 mm caída el viernes por la madrugada, motivaba que gran parte del trayecto estuviera embarrado, por lo que la mayoría de los pilotos acudieron a las pantaneras para traccionar.

La inicial PC sabatina trajo la primera sorpresa: **Adrián Milisenda** con el veloz R-18 motorizado por Prato se colocaba delante de los de **Miglio y Garro**, este último empatando con los **Andrés** (ahora con Regatta, ganando la clase 2) y luego en múltiple empate

Gradín, Cuervo, Muzzin y los hermanos **Arroqui**, que reaparecieron también con un Regatta. En la Clase 1 se registraba el empate entre los 147 de **Marcelo Raies** (otro que volvió) y su hermano **Juan Pablo**.

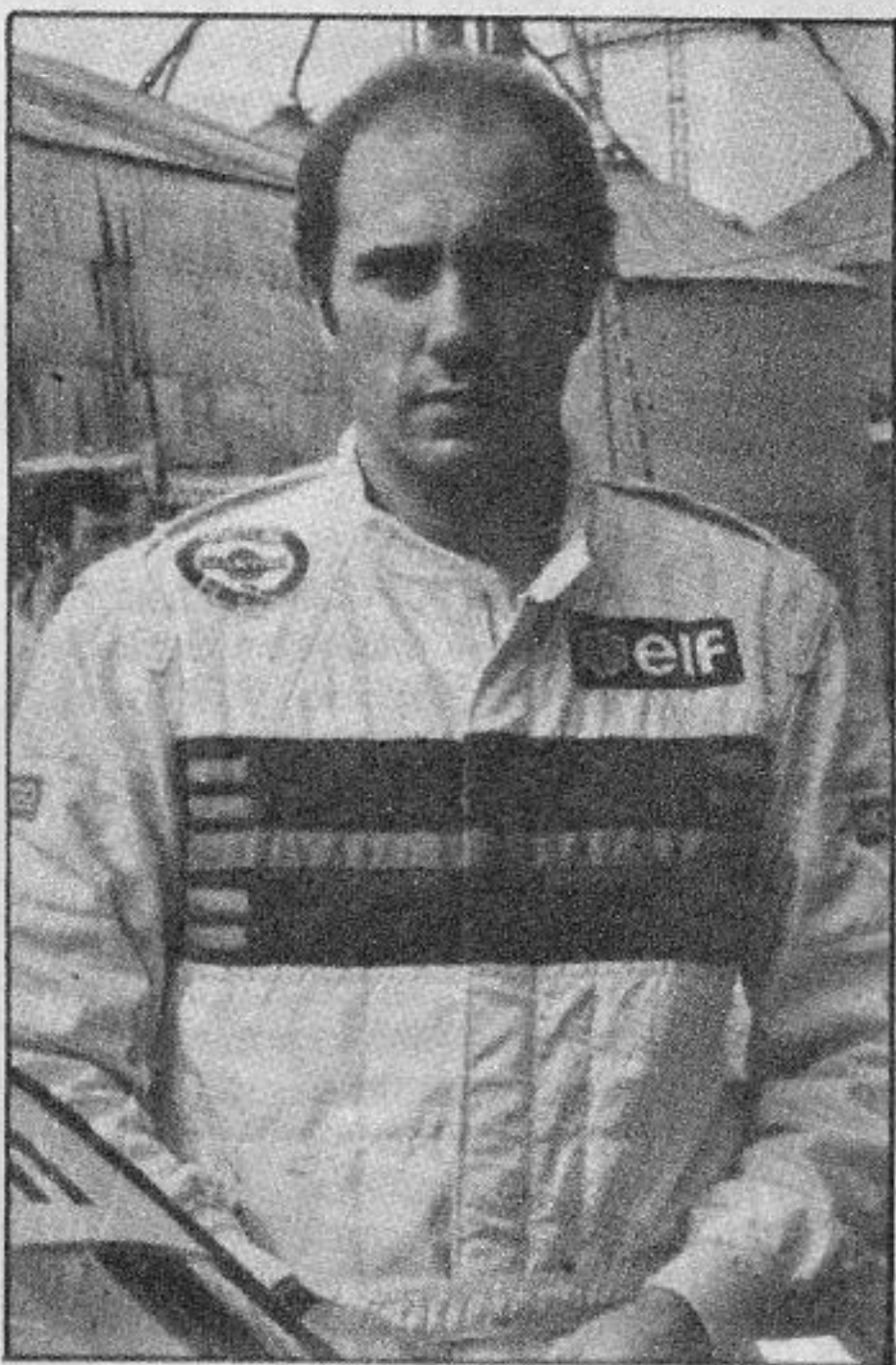
Pero en la siguiente prueba se registraría el retraso de Milisenda y **Miglio-Farías** terminarían la etapa con una diferencia de siete segundos sobre Garro-Gait, mientras que Cuervo-Capurro encabezaba la **Clase 2** con clara ventaja sobre los Arroqui, Maisonnave, Muzzin, Andrés, Loustó (estrenando por fin el R-18), el pampeano Carlos Rodríguez, Ramonda, Marín-Palazzo, Gradín, Amichetti, el pampeano

Marino, Gaydou y Juan Pablo Raies que lideraba la **clase 1** sobre el matrimonio Hidalgo, Arregui, su hermano Marcelo, Sercós y Viti Solmi. En la **Clase 7**, el triunfo parcial era para **Marín-Palazzo** con un IAVA, seguido por Gaydou-Manasero y Muguerra-Enrico con máquinas similares. En la **8**, la diferencia lograda hasta ahí por **Nagas** era abrumadora.

El **domingo** el piso estaba absolutamente seco, aunque con profundos y peligrosos huellones en los tres primes que se harían en tres oportunidades cada uno. La lucha que se preveía entre **Miglio, Garro y Milisenda** se frustró muy temprano, ya que Miglio abandonó en la primera prueba y

Milisenda muy rápidamente comenzó a manifestar problemas en su caja de cambio, la que motivó su abandono en el anteuúltimo tramo. **Garro** quedó entonces muy dueño de la situación ya que podía controlar con cierta comodidad a **Ramonda** -que en la 9ª PC tuvo un fuera de pista con pérdida de 20 minutos- y **Gradín**, también con problemas en la caja y en el freno, tampoco inquietaba al villamariense. Loustó abandonaría en la segunda prueba dominical por el embrague.

La **Clase 2** comenzó desde temprano a mostrar la gran superioridad del Gacel muy bien llevado por **Hugo Cuervo**, mientras que hasta el final se



sacaban chispas los de **Maisonnave y Muzzín**, empatando varios sectores en el afán de dar alcance al linqueño. Pronto desapareció el Regatta de los Arroqui, mientras se comprobaba que el de Andrés no tenía velocidad para discutir en lo rápido a los Volkswagen.

En la **1**, Sercós y De Gaetani se sumaron a la lucha con los Raies, mientras se quedaban Hidalgo, Arregui, Solmi, Pascual, Sánchez y Otaño, que habían andado bien al comienzo.

La carrera tuvo un desenlace previsto en la clase mayor con el triunfo de Garro, pero no sucedió lo mismo con el segundo puesto, ya que Gradín que venía segundo cómodo

(peleando el tercer puesto general) siguió de largo en una curva metiéndose en un campo de soja del que tardó 25 minutos en salir por lo que el santiagueño **Chelo Chazarreta** (con mar de problemas) se quedó con el segundo puesto.

En la **Clase 2** Cuervo se había escapado de Maisonnave y Muzzín, pero estos seguían muy parejos entre sí; al largarse el penúltimo prime, el campeón bonaerense llevaba dos segundos al sureño, que apuró y le ganó finalmente por seis segundos en dramático desenlace. Algo parecido pasó en la **Clase 1** con Marcelo Raies, quien "se quedó dormido" y "se lo comió" Sercós (campeón santafesino) en los últimos

tramos, descontándole el segundo que le llevaba el cordobés y agregando otros siete a su favor.

En la **Clase 7**, **Muguerza-Enrico** fueron los únicos en llegar, aunque siempre estuvieron en la "conversa" con lo que justificaron el triunfo, mientras que en la **8**, con reducido recorrido, el "turco" **Nagas** ratificó lo del día anterior y se quedó con la victoria.

CAMPITOS DE SOJA

GARRO Y SOTO. La presencia de Carlos Garro obedeció a una invitación de Don Roque Vassalli, co-sponsor de la carrera y patrocinante habitual del sanluisense. Se apareció por Firmat con Ernesto Soto (dueño

del auto que corrió) y se mostró muy conforme con la carrera: "Esto es una especialidad distinta del rally, pero no quiere decir que se fácil. Los autos aquí son muy veloces y hay quienes los llevan muy bien, como ese chico Milisenda y Miglio, que me ganaron los primes del sábado."

OTROS ILUSTRES. La carrera tuvo un marco inusitado de público para un zonal (12.000 personas el sábado y otras tantas el domingo) y también fue prestigiado por la presencia de notables del ambiente como el **Flaco Traverso**, que manejó el auto "cero"; **Julio C. Castelli**, director de Renault Argentina; el promotor **Alcides Raies** (que

vino a su pueblo natal a acompañar a sus dos hijos menores). **Recalde** había prometido asistir para visitar a un ahijado que tiene en Firmat pero no se lo vio. Hubiera faltado sólo Miki Bicsion...

APOYO. La carrera se hizo con el apoyo de todo el pueblo, pero fue importante el aporte de dos firmas: la de **Don Roque Vasalli** y de la concesionaria

Renault **Migliazza Automotores**, que festejó así sus 25 años con el rombo.

TRIPLETA EN LA SOJA. En un mismo prime (el 9) se fueron derecho en una curva de 90° **Ramonda, Carlos Rodríguez y Amichetti**, que corrían consecutivamente en ese orden. **Sigfrido Schroeder** (navegante de Rodríguez) ayudó a sacar a los otros dos autos y salió último

el suyo, tras perder media hora en el plantío. En los tres casos, los pilotos admitieron el error, salvando el honor de los ocupantes de la butaca derecha...

FIERROS "PODRIDOS". Volvió a correr el larguirucho rosarino Muguerza esta vez con un Fiat 1.3 con el que ganó la clase 7 **"Fijate vos, el sábado a las cinco de la mañana terminé de armar el auto para venir a**

divertirnos con Carlitos Enrico y se nos dio. Son un montón de "fierros podridos"; el block, por ejemplo, tiene un remiendo para tapar un agujero así de grande ..."

NICO ZAPPEGNO. También estuvo el preparador cordobés en Firmat, y se volvió con una sonrisa grande: el ganador de la Clase 2, **Cuervo**, armó el Gacel con una leva suya y la actuación de los Raies, también lo satisfizo, aunque Marcelo fue segundo. El hermano Raies "del Medio", reapareció con el auto de Juan Pablo, que a su vez utilizó uno de Zappegno que tenía un cartel de "se vende". Si hay algún interesado, que llame al (051) 69-1799.

DE MAL EN PEOR... anduvieron los **Barceló** padre e hijo en Firmat: **Gonzalo padre**, tuvo que ser "repatriado" a Buenos Aires por un agudo cólico renal; **Gonzalito** rompió un semieje el sábado y volcó el domingo.

CALOR POPULAR. La fiesta en Firmat fue total. Con decir que durante sábado y domingo funcionó en la plaza principal una kermese -con el auto de TC 2000 de Traverso en lugar destacado- y cruzando el boulevard, un gigantesco asado para miles de personas humeó en las noches de la carrera. También fue multitudinario el marco de las largadas en la rampa y de la entrega de premios. Menos mal que dicen que Firmat no es una ciudad tuerca y sólo se interesa por el básquet...



1. Los campeones bonaerenses Muzzin-Loiácono pelearon el segundo puesto de la clase 2 con los Maisonnave y perdieron por segunditos. 2. Garro y Gait en la rampa podio celebrando con champán. La fiesta fue completa. 3. Buena la tarea del rosarino Dany Marrone con el Duna. Acá chapaleando en el barro.



CLASIFICACION GENERAL FINAL

Rally de Firmat - Primera prueba del Campeonato Santafesino (FRAD N° 4) de 1990 - Organizado por Comisión Rally Ciudad de Firmat, Subcomisión de Automovilismo del Club A. Argentino de Firmat y CRODEM - Fiscalizado por FRAD N° 4 - Dos etapas, 12 PC con 145,65 Kms más 43,95 Kms. totalizando 189,60 Kms. Graduación 1 - 24 y 25 de marzo de 1990.

POS.	N°	PILOTO-NAVEGANTE	CL.-MARCA/PROCEDENCIA	TIEMPO
1°	10	Garro-Gait	3-Renault 18/El Carmen, S.	1h19m44s
2°	64	Cuervo-Capurro	2-VW Gacel 1.6/Lincoln, BA	1h23m04s
3°	49	C. Maisonnave-F. Mai'Ve	2-VW Gacel 1.6/C. Suárez, BA	1h24m01s
4°	50	Muzzin-Loiácono	2-VW Gacel 1.6/Olivos, BA	1h24m07s
5°	31	Andrés-Andrés	2-Regatta 85/Lincoln, BA	1h27m04s
6°	21	Sercós-Berdini	1-Fiat 147/Chabás, SF	1h29m15s
7°	45	M. Raies-Oviedo	1-Fiat 147/Córdoba	1h29m15s
8°	69	De Gaetani-Pascual	1-Fiat 147/Rojas, BA	1h31m26s
9°	29	Marrone-Cesaro	2-Fiat Duna SCV/Rosario, SF	1h31m26s
10°	25	J. P. Raies-J. González	1-Fiat 147/Córdoba	1h32m19s
11°	6	Zegatti-Gómez	2-Fiat SE 1.5/Morrison, Cba.	1h32m55s
12°	38	Bertini-Bertini	1-Fiat 147/Arrecifes, BA	1h33m33s
13°	62	Chazarreza-García	3-Renault 18/Sgo. del Estero	1h33m36s
14°	51	Amichetti-Roldán	2-Fiat SE 1.5/La Falda, Cba.	1h34m07s
15°	28	Procassini-Orozco	3-Fiat 125B/San Gregorio, SF	1h35m37s
16°	76	Valliorani-Husmann	1-Fiat 147/Lincoln, BA	1h35m37s
17°	20	Viola-Martínez	1-Fiat 128 1.1/V. Cañas, SF	1h36m14s
18°	66	Macceroni-Gómez Correia	1-Fiat 147/Rosario, SF	1h37m46s

19°	55	Muguerza-Enrico	7-Fiat 128 1.3/Rosario, SF	1h38m58s
20°	24	Paladini-Sánchez	1-Fiat 147/V. Gdor. Gálvez, SF	1h40m20s
21°	60	Ramonda-Berra	3-Renault 18/V. María, Cba	1h41m29s
22°	47	Martini-Brunetto	3-Fiat 125B/Rosario, SF	1h47m39s
23°	33	Burki-Castagnani	1-Fiat 128 1.1/Carcarañá, SF	1h47m51s
24°	1	Gradin-Neira	3-Renault 18/San Isidro, BA	1h49m45s
25°	82	Souto-Rache	1-Fiat 128 1.1/Junín, BA	1h52m04s
26°	18	Giavarini-Armani	2-Fiat SE 1.5/Casilda, SF	1h52m38s
27°	40	Sorzabal-Barraza	1-Fiat 128 1.1/Wheelwright, SF	1h54m52s
28°	34	Benítez-Scavole	1-Fiat 128 1.1/Rosario, SF	1h55m57s
29°	14	C. Rodríguez-Schroeder	3-Renault 18/Gral. Pico, LP	2h10m15s

Promedio de Garro-Gait: 109,803 Kms/hora.

Clase 8

Circuito reducido a 6 PP. CC. con 54,65 Kms.

1°	95	Nages-Suárez	8-R. Gordini/Lanús, BA	47m14s
2°	92	Martino-Bru	8-R. Gordini/Rosario, SF	48m21s
3°	90	Matiuzzi-Tassi	8-R. Gordini/Casilda, SF	48m40s
4°	96	Richi-Gorner	8-Fiat 600V. Alsina, BA	53m34s

Promedio de Nages-Suárez: 69,421 Kms/hora

Próxima fecha: Wheelwright, 21 y 22 de abril.

(Nota: debido a que el actual programa de computación utilizado por el CRODEM no proporciona los tiempos de los autos que abandonan, nos vemos en la imposibilidad de dar los ganadores de PP. CC.).



FIATVE S.A.

• DISPONEMOS TAMBIEN DE TECHOS CORREDIZOS PARA TODOS LOS MODELOS



PRIMER CENTRO DE STYLING DEL AUTOMOTOR

Equipos para los siguientes modelos: BMW LINEA 3, 6, 7, LANCIA, FIAT UNO-DUNA, REGATTA - W.GACEL - AUSTION MINI - ALFA ROMEO GTV, ALFETTA, COUPE FUEGO GTA, M.BENZ 190

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

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



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.

AMPLIAGARANTIA. REPARACIONES

También llantas de aleación livianas para automóviles nacionales e imp

Fábrica: Adm. y ventas: DORREGO 58. Tel. 854-7062

BALNE

- Reparación Integral de Tapas de Cilindros
- Standard Competición
- Desarrollos especiales con Fluómetros

TANDIL 7363. Mataderos. TEL. 687-3540



DESCUBRA LA REAL POTENCIA DEL RENAULT!!!

Calianno

Competición

ALTA PERFORMANCE

EXCLUSIVO REPRESENTANTE PARA LA VENTA Y COLOCACION DE LOS EQUIPOS POTENCIADOS DE OSVALDO ANTELO S.A.

★ Renault 21 ★ Fuego ★ R.18 ★ R.11 ★ Traffic
MAXIMA POTENCIA Y ECONOMIA GARANTIZADA

Consultenos: NEUQUEN 56 • L. del Mirador (1752) ☎ 653-7752

LEVAS NOYA

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

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

CARBURACION LEOCATA

MECANICA COMPETICION DEL AUTO SUB-CAMPEON MONOMARCA 147 ACTC

Sanabria 2475. Capital

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

5 MOTORES de CARRERA

Titulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA - C.C. 40
(1678) - CASEROS - BS. AS.



ZUBELDIA LINEA COMPLETA FORD

- REPUESTOS Y ACCESORIOS
- BOMBAS DE AGUA PARA TODAS LAS MARCAS.
- RECAMBIOS

Envíos al interior

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



SMC car

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

RESORTES DE SUSPENSION

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

★ ALBERTO J. DAPORTA ★ ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDARD 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

ATENCION IMPORTADOS!!! Reparamos todo tipo de:

Cajas de: Mando - LE-Jetronics
 Climatización - KE-Jetronics
 A B S - L-Jetronics
 Inyección - Motronics
 Zondas Volumétricas
 Traba Puertas

Encendidos Electrónicos
 Relay Taquimétricos
 Instrumental de Medición
 y Control de Automotores

Bosch - Siemens - Hella - VDO-SUN

TRABAJOS GARANTIDOS

10 AÑOS DE EXPERIENCIA

CONDISTELEC S.A.

CARLOS PELEGRINI 1785 - TEL. 761-1237 / 7023

1602 FLORIDA - BUENOS AIRES - ARGENTINA

LOS PRIMES DE RIO TERCERO

A continuación brindamos la información del "prime por prime", que siempre entregamos junto a las coberturas de los rallies por el Campeonato Argentino. En esta ocasión nos hemos demorado más de lo habitual, aunque el material siempre resulta de interés para los seguidores de la especialidad. Como podrán apreciar nuestros lectores, damos el primer tramo especial con la totalidad de sus participantes, para luego, a partir del P.C. 2, incluir los 20 mejor clasificados, pero siempre incluyendo a los cinco primeros de cada una de las tres clases válidas por el torneo argentino. La información incluida en el primer prime, también a los autos que participan por el Campeonato Zonal.

P. C. 1. Balneario Río Tercero-Balneario Río Tercero. 6,83 km.

1º G. Rates (R18), 4m11s a 97,96 km/h (1ª Clase Tres); 2º Carlos Garro (R18), 4m11s; 3º Menem (h) (R18), 4m16s; 4º Torrás (R18), 4m16s; 5º Ramonda (R18), 4m19s; 6º Rosso (FR), 4m23s a 93,49 km/h (1ª Clase Dos); 7º Malarczuk (R18), 4m24; 8º Gunter (R18), 4m25s; 9º D. Rodríguez (R18), 4m26s; 10º Miglio (R18), 4m28s; 11º Hintermeister (VWG), 4m28s; 12º Bescham (FR), 4m30s; 13º Marroquín (R18), 4m33s; 14º Cantón (R18), 4m34s; 15º Cecchetto (FR), 4m34s; 16º Gianre (FD), 4m34s; 17º Foche (R18), 4m27s; 18º Grasso (VWG), 4m38s; 19º Martín (FR), 4m39s; 20º Abrile (VWG), 4m39s; 21º Faivo (R18), 4m43s; 22º Salman (R18), 4m44s; 23º Scalusero (R18), 4m44s; 24º Manzanares (VWG), 4m45s; 25º Cardín (VWG), 4m45s; 26º Klus (F147), 4m46s a 85,97 km/h (1ª Clase Uno); 27º Chazarreta (R18), 4m47s; 28º Trossero (FR), 4m48s; 29º Minetti (F147), 4m50s; 30º Arias (R18), 4m51s; 31º Benatto (F147), 4m51s; 32º J. P. Rates (F147), 4m52s; 33º Damilano (F147), 4m54s; 34º A. López (F147), 4m57s; 35º G. Luján (F147), 4m58s; 36º Smichovski (F147), 4m59s; 37º Díaz Dian (F147), 4m59s; 38º José López (F147), 4m59s; 39º Cravero (F128), 5m00s; 40º Lario (F147), 5m00s; 41º Sartor (F147), 5m01s; 42º Rizzi (F128), 5m02s; 43º Bua (F147), 5m03s; 44º Arregui (F147), 5m03s; 45º Vietti (F128), 5m03s; 46º Saina, 5m04s; 47º Gioda (F147), 5m04s; 48º Artero (F147), 5m05s; 49º M. Macías (h) (F147), 5m06s; 50º Bastos Chioldi (FSE 1.5), 5m08s; 51º Sabbatini (FR), 5m08s; 52º Simeone (F147), 5m11s; 53º Nievas (F128), 5m11s; 54º J. C. Sosa (F147), 5m12s; 55º Fossat (F147), 5m21s; 56º Bruno (F147), 5m24s; 57º Alba (F147), 5m25s; 58º Rama (F128), 5m25s; 59º Boetti (F128), 5m26s; 60º Rase-ro (F147), 5m27s; 61º Numenthaler (F147); 62º D. Sánchez (RG), 5m28s a 74,96 km/h (1ª Clase "A" Zonal); 63º Baccola (F128 1.5), 5m30s; 64º J. E. Pérez, 5m31s; 65º Gioda (F128), 5m33s; 66º E. Díaz (RG), 5m34s; 67º Sciangula (F600), 5m34s; 68º Sietro (F128), 6º Pierna (F600), 5m36s; 70º Chiarvino (F600), 5m37s; 71º Egea (F600), 72º Guercia (F147), 5m36s; 73º R. Fernández (F147), 5m44s; 74º Valles (F600), 5m47s; 75º Boneu (F600), 6m00s; 76º Isa (F600), 6m01s; 77º Galán (F600), 6m13s; 78º Cassino (C3CV), 6m16s; 79º Luca (F600), 6m18s; 80º Pierna (F600), 6m29s; 81º Cruz (F600), 6m38s; 82º Tolosa (F600), 6m58s; 83º Albamonte (RG), 7m22s; 84º Loza (F600), 7m32s; 85º Lonclero (C3CV), 7m43s.

P. C. 2. Balneario Río Tercero-Dique Piedras Moras. 18,139 km.

1º G. Rates, 10m47s a 100,93 km/h (1ª Clase Tres); 2º Garro, 11m03s; 3º Torrás, 11m03s; 4º C. Menem (h), 11m06s; 5º Malarczuk, 11m18s; 6º Ramonda, 11m21s; 7º D. Rodríguez, 11m26s; 8º Russo, 11m27s a 95,05 km/h (1ª Clase Dos); 9º Gunter, 11m29s; 10º Hintermeister, 11m30s; 11º Bescham, 11m32s; 12º Cecchetto, 11m38s; 13º Gianre, 11m38s; 14º Cantón, 11m39s; 15º Miglio, 11m45s; 16º Martín, 11m46s; 17º Foche, 11m49s; 18º Cardín, 11m51s; 19º Marroquín, 11m55s; 20º Grasso, 11m57s; 21º Bennato, 12m37s a 86,27 km/h (1ª Clase Uno); 22º Artero, 12m41s; 23º Klus, 12m42s; 31º Damilano, 12m49s; 32º Smichovski, 12m50s.

P. C. 3. Almatuerto D.P. Moras-Almatuerto. 3,749 km.

1º G. Rates, 3m31s a 63,98 km/h (1ª Clase Tres); 2º Torrás, 3m34s; 3º Garro, 3m38s; 4º C. Menem (h), 3m40s; 5º Bescham, 3m40s a 61,36 km/h (1ª Clase Dos); 6º Gunter, 3m43s; 7º Rosso, 3m44s; 8º Malarczuk, 3m44s; 9º Hintermeister, 3m45s; 10º Miglio, 3m46s; 11º D. Rodrí-

guez, 3m46s; 12º Cantón, 3m46s; 13º Gianre, 3m47s; 14º G. Martín, 3m47s; 15º Marroquín, 3m50s; 16º Grasso, 3m52s; 17º Cardín, 3m54s; 18º Trossero, 3m55s; 19º Chazarreta, 3m55s; 20º Roche, 3m56s; 21º Alba, 3m56s a 57,20 km/h (1ª Clase Uno); 22º Klus, 3m57s; 23º Bua, 3m58s; 24º Bennato, 3m58s; 25º Sartor, 3m59s.

P. C. 4. Embalse-Camping "Las Ruedas". 8,708 km.

1º G. Rates, 6m16s a 83,39 km/h (1ª Clase Tres); 2º Torrás, 6m21s; 3º Garro, 6m24s; 4º Bescham, 6m29s a 80,60 km/h (1ª Clase Dos); 5º C. Menem (h), 6m30s; 6º Gunter, 6m30s; 7º Malarczuk, 6m31s; 8º Rosso, 6m32s; 9º Cantón, 6m35s; 10º Gianre, 6m40s; 11º Ramonda, 6m40s; 12º D. Rodríguez, 6m41s; 13º G. Martín, 6m41s; 14º Miglio, 6m42s; 15º Faivo, 6m47s; 16º Marroquín, 6m49s; 17º Trossero, 6m52s; 18º Foche, 6m53s; 19º Grasso, 6m55s; 20º Cardín, 6m56s; 21º Klus, 6m57s a 75,19 km/h (1ª Clase Uno); 23º Alba, 6m57s; 24º Artero, 6m59s; 25º J. López, 7m01s; 28º Saina, 7m04s.

P. C. 5. Berrotarán-Berrotarán. 27,73 km

1º G. Rates, 14m04s a 118,32 km/h (1ª Clase Tres); 2º Torrás, 14m05s; 3º Garro, 14m18s; 4º C. Menem (h), 14m32s; 5º D. Rodríguez, 14m44s; 6º Bescham, 14m46s a 112,84 km/h (1ª Clase Dos); 7º Rosso, 14m53s; 8º Cantón, 15m08s; 9º G. Martín, 15m09s; 10º Gunter, 15m13s; 11º Gianre, 15m14s; 12º Marroquín, 15m35s; 13º Miglio, 15m44s; 14º Cardín, 15m45s; 15º Chazarreta, 15m56s; 16º Manzanares, 16m10s; 17º Scalusero, 16m15s; 18º Saina, 16m23s a 101,59 km/h (1ª Clase Uno); 19º Salman, 16m29s; 20º Benatto, 16m37s; 22º Klus, 16m47s; 23º J. P. Rates, 16m47s; 25º J. P. López, 16m50s.

P. C. 6. Los Cóndores-Escuelita. 8,699 km.

1º G. Rates, 3m59s a 131,04 km/h (1ª Clase Tres); 2º C. Menem (h), 4m04s; 3º Garro, 4m06s; 4º Torrás, 4m06s; 5º Bescham, 4m07s a 126,80 km/h (1ª Clase Dos); 6º Rosso, 4m08s; 7º Ramonda, 4m09s; 8º D. Rodríguez, 4m10s; 9º Cantón, 4m15s; 10º Gianre, 4m15s; 11º Gunter, 4m16s; 12º Malarczuk, 4m18s; 13º G. Martín, 4m19s; 14º Miglio, 4m22s; 15º Chazarreta, 4m22s; 16º Marroquín, 4m26s; 17º Trossero, 4m26s; 18º Foche, 4m30s; 19º Manzanares, 4m30s; 20º Cardín, 4m30s; 21º Klus, 4m31s a 115,57 km/h (1ª Clase Uno); 24º Bennato, 4m32s; 25º M. Macías (h), 4m38s; 26º Saina, 4m38s; 27º Alba, 4m38s.

P. C. 7. Balneario Río Tercero-Dique "Las Piedras". 18,139 km.

1º G. Rates, 10m43s a 101,56 km/h (1ª Clase Tres); 2º Garro, 10m44s; 3º Ramonda, 10m57s; 4º C. Menem (h), 11m01s; 5º Russo, 11m13s a 97,03 km/h (1ª Clase Dos); 6º Bescham, 11m19s; 7º Malarczuk, 11m22s; 8º Gunter, 11m25s; 9º Cantón, 11m27s; 10º Miglio, 11m28s; 11º Gianre, 11m30s; 12º G. Martín, 11m32s; 13º Marroquín, 11m37s; 14º Cardín, 11m38s; 15º Foche, 11m50s; 16º Trossero, 11m53s; 17º Chazarreta, 11m58s; 18º Manzanares, 11m59s; 19º Scalusero, 12m14s; 20º Salman, 12m17s; 21º Bennato, 12m17s a 88,61 km/h (1ª Clase Uno); 25º Artero, 12m33s; 26º Saina, 12m34s; 27º Simeone, 12m36s; 28º Sartor, 12m37s.

P. C. 8. Almatuerto D. P. Moras-Almatuerto. 3,75 km.

1º G. Rates, 3m36s a 62,50 km/h (1ª Clase Tres); 2º Bescham, 3m50s a 61,36 km/h (1ª Clase Dos); 3º C. Menem (h), 3m42s; 4º Cantón, 3m43s; 5º Ramonda, 3m44s; 6º Rosso, 3m45s; 7º G. Martín, 3m45s; 8º D. Rodríguez, 3m46s; 9º Miglio, 3m48s; 10º Gunter, 3m49s; 11º Gianre, 3m49s; 12º Malarczuk, 3m49s; 13º Klus, 3m54s a 57,69 km/h (1ª Clase Uno); 14º Marroquín, 3m55s; 15º Foche, 3m55s; 16º Cardín, 3m55s; 17º Chazarreta, 3m56s; 18º Bennato, 3m58s; 19º Sartor, 3m59s; 20º Manzanares, 4m01s; 21º Am01s; 22º M. Macías (h), 4m02s.

P. C. 9. Embalse-Camping "Las Ruedas". 8,709 km.

1º G. Rates, 6m13s a 84,06 km/h (1ª Clase Tres); 2º Bescham, 6m22s a 82,08 km/h (1ª Clase Dos); 3º Rosso, 6m23s; 4º C. Menem (h), 6m24s; 5º Gianre, 6m25s; 6º Ramonda, 6m26s; 7º Cantón, 6m28s; 8º D. Rodríguez, 6m30s; 9º G. Martín, 6m32s; 10º Miglio, 6m33s; 11º Marroquín, 6m38s; 12º Malarczuk, 6m41s; 13º Foche, 6m42s; 14º Trossero, 6m42s; 15º Chazarreta, 6m43s;

16º Klus, 6m45s a 77,42 km/h (1ª Clase Uno); 17º Cardín, 6m47s; 18º Abrile, 6m48s; 19º Saina, 6m52s; 20º J. P. Rates, 6m57s; 22º M. Macías, 6m58s; 23º J. M. López, 6m58s.

P. C. 10. Berrotarán-Berrotarán. 27,73 km.

1º G. Rates, 14m22s a 115,85 km/h (1ª Clase Tres); 2º C. Menem (h), 14m48s; 3º Ramonda, 14m53s; 4º Gianre, 14m57s a 11,33 km/h (1ª Clase Dos); 5º Cantón, 15m11s; 6º G. Martín, 15m23s; 7º Miglio, 8º Marroquín, 15m43s; 9º Trossero, 15m46s; 10º Malarczuk, 15m46s; 11º Chazarreta, 15m49s; 12º Scalusero, 15m49s; 13º Rosso, 15m53s; 14º Cardín, 16m05s; 15º Gunter, 16m09s; 16º Manzanares, 16m16s; 17º Saina, 16m19s a 102,01 km/h (1ª Clase Uno); 18º Klus, 16m24s; 19º Salman, 16m24s; 20º Abrile, 16m32s; 21º M. Macías (h), 16m34s; 22º J. P. Rates, 16m38s; 23º Sartor, 16m41s.

P. C. 11. Los Cóndores-Escuelita. 8,699 km.

1º G. Rates, 4m07s a 126,80 km/h (1ª Clase Tres); 2º C. Menem (h), 4m08s; 3º D. Rodríguez, 4m08s; 4º Bescham, 4m10s a 125,28 km/h (1ª Clase Dos); 5º Ramonda, 4m13s; 6º Gianre, 4m14s; 7º Cantón, 4m15s; 8º Rosso, 4m16s; 9º Gunter, 4m16s; 10º G. Martín, 4m17s; 11º Marroquín, 4m21s; 12º Miglio, 4m22s; 13º Scalusero, 4m23s; 14º Trossero, 4m25s; 15º Malarczuk, 4m26s; 16º Smichovski, 4m27s; 17º Cardín, 4m28s; 18º Chazarreta, 4m30s; 19º Foche, 4m32s; 20º Salman, 4m33s; 21º M. Macías (h), 4m36s (1ª Clase Uno); 22º Saina, 4m36s; 23º J. P. Rates, 4m37s; 24º A. López, 4m37s.

P. C. 12. Carralito. 14,979 km.

1º G. Rates, 5m48s a 154,96 km/h (1ª Clase Tres); 2º Ramonda, 6m01s; 3º D. Rodríguez, 6m03s; 4º Gunter, 6m05s; 5º Miglio, 6m07s; 6º Rosso, 6m10s a 145,75 km/h (1ª Clase Dos); 7º C. Menem (h), 6m12s; 8º Gianre, 6m16s; 9º Bescham, 6m19s; 10º Scalusero, 6m19s; 11º G. Martín, 6m20s; 12º Cantón, 6m23s; 13º Malarczuk, 6m23s; 14º Foche, 6m25s; 15º Marroquín, 6m34s; 16º Cardín, 6m36s; 17º Trossero, 6m39s; 18º Chazarreta, 6m46s; 19º Abrile, 6m52s; 20º Salman, 6m54s; 21º Artero, 6m57s a 129,32 (1ª Clase Uno); 22º Bennato, 7m02s; 23º Klus, 7m05s; 24º J. P. Rates, 7m07s; 25º 7m10s.

P. C. 13. Estancia "El Bosque"-Balneario Villa Ascasubi. 7,35 km.

1º G. Rates, 5m23s a 81,92 km/h (1ª Clase Tres); 2º C. Menem (h), 5m24s; 3º Bescham, 5m30s a 80,18 km/h (1ª Clase Dos); 4º Rosso, 5m35s; 5º Ramonda, 5m35s; 6º D. Rodríguez, 5m37s; 7º Cantón, 5m37s; 8º Miglio, 5m39s; 9º Gianre, 5m39s; 10º Cardín, 5m41s; 11º G. Martín, 5m43s; 12º Marroquín, 5h46s; 13º Scalusero, 5m48s; 14º Gunter, 5m50s; 15º Trossero, 5m55s; 16º Salman, 6m01s; 17º Abrile, 6m01s; 18º Chazarreta, 6m02s; 19º M. Macías (h), 6m03s a 72,89 km/h (1ª Clase Uno); 20º Saina, 6m03s; 22º Sartor, 6m10s; 23º Simeone, 6m10s; 24º Bennato, 6m10s.

P. C. 14. Villa Ascasubi-Balneario Pampayasta. 26,76 km.

1º G. Rates, 11m56s a 134,55 km/h (1ª Clase Tres); 2º Ramonda, 12m30s; 3º D. Rodríguez, 12m37s; 4º Miglio, 12m40s; 5º Rosso, 12m41s a 126,59 km/h (1ª Clase Dos); 6º Gunter, 12m47s; 7º Gianre, 12m48s; 8º Foche, 12m56s; 9º Bescham, 12m58s; 10º Marroquín, 12m58s; 11º Cantón, 13m00s; 12º G. Martín, 13m00s; 13º Cardín, 13m16s; 14º Chazarreta, 13m19s; 15º Trossero, 13m35s; 16º Abrile, 13m40s; 17º Salman, 13m51s; 18º Cravero, 13m59s; 19º J. P. Rates, 14m00s a 114,69 km/h (1ª Clase Uno); 20º Saina, 14m12s; 21º M. Macías (h), 14m19s; 22º Benatto, 14m20s; 23º Díaz Dian, 14m22s.

P. C. 15. Hernando M. de Lingua-Feria Hernando. 11,63 km.

1º G. Rates, 5m36s a 124,61 km/h (1ª Clase Tres); 2º Miglio, 5m43s; 3º D. Rodríguez, 5m44s; 4º Ramonda, 5m46s; 5º Gunter, 5m48s; 6º Scalusero, 5m53s; 7º Marroquín, 5m55s; 8º Foche, 5m55s; 9º Martín, 5m57s a 117,28 km/h (1ª Clase Dos); 10º Gianre, 6m01s; 11º Rosso, 6m03s; 12º Chazarreta, 6m03s; 13º C. Menem (h), 6m07s; 14º Cantón, 6m08s; 15º Salman, 6m13s; 16º Trossero, 6m24s; 17º Abrile, 6m25; 18º Cravero, 6m27s; 19º J. M. López, 6m28s a 107,91 km/h (1ª Clase Uno); 20º M. Macías (h), 6m30s; 21º Saina, 6m32s; 23º Sartor, 6m33s; 24º J. P. Rates, 6m34s.

P. C. 16. Hernando-Campo Velarde. 1,643 km.

1º Ramonda, 1m39s a 59,78 km/h (1ª Clase Tres); 2º C. Menem (h), 1m40s; 3º D. Rodríguez, 1m40s; 4º Miglio, 1m41s; 5º Rosso, 1m43s a 57,46 km/h (1ª Clase Dos); 6º Gunter, 1m43s; 7º Gianre, 1m43s; 8º Marroquín, 1m44s; 9º G. Rates, 1m45s; 10º G. Martín, 1m45s; 11º Trossero, 1m47s; 12º Abrile, 1m49s; 13º Cantón, 1m50s; 14º Saina, 1m50s a 53,80 km/h (1ª Clase Uno); 15º Cardín, 1m51s; 16º J. P. Rates, 1m52s; 17º Scalusero, 1m53s; 18º Cravero, 1m53s; 19º J. M. López, 1m53s; 20º Foche, 1m54s; 21º M. Macías (h), 1m54s; 23º Sartor, 1m55s.

P. C. 17. Club Empleados de Comercio-Cantera de Aridos

1º Ramonda, 3m07s a 104,15 km/h (1ª Clase Tres); 2º Bescham, 3m15s a 99,87 km/h (1ª Clase Dos); 3º G. Rates, 3m17s; 4º C. Menem (h), 3m17s; 5º D. Rodríguez, 3m17s; 6º Rosso, 3m20s; 7º G. Martín, 3m21s; 8º Miglio, 3m23s; 9º Marroquín, 3m23s; 10º Gianre, 3m26s; 11º Scalusero, 3m29s; 12º Trossero, 3m30s; 13º Chazarreta, 3m30s; 14º Abrile, 3m31s; 15º Foche, 3m33s; 16º M. Macías (h), 3m35s a 90,58 km/h (1ª Clase Uno); 17º J. P. Rates, 3m35s; 18º Cravero, 3m35s; 19º J. M. López, 3m35s; 20º Sartor, 3m39s; 21º Gioda, 3m39s.

P. C. 18. Estancia "El Bosque"-Balneario Villa Ascasubi. 7,34 km.

1º C. Menem (h), 5h30s a 80,18 km/h (1ª Clase Tres); 2º G. Rates, 5m33s; 3º Ramonda, 5m33s; 4º Bescham, 5m36s a 78,75 km/h (1ª Clase Dos); 5º D. Rodríguez, 5m40s; 6º Rosso, 5m42s; 7º Gianre, 5m42s; 8º G. Martín, 5m42s; 9º Miglio, 5m50s; 10º Cardín, 5m57s; 11º Trossero, 5m58s; 12º Chazarreta, 6m00s; 13º Foche, 6m05s; 14º M. Macías (h), 6m06s a 72,29 km/h (1ª Clase Uno); 15º Sartor, 6m09s; 16º Saina, 6m10s; 17º J. P. Rates, 6m13s; 18º Simeone, 6m14s; 19º Salman, 6m15s; 20º J. M. López, 6m16s.

P. C. 19. Villa Ascasubi-Balneario Pampayasta. 26,76 km.

1º G. Rates, 12m18s a 130,54 km/h (1ª Clase Tres); 2º Ramonda, 12m31s; 3º C. Menem (h), 12m38s; 4º D. Rodríguez, 12m38s; 5º Gianre, 12m48s a 125,43 km/h (1ª Clase Dos); 6º Miglio, 12m49s; 7º Rosso, 12m51s; 8º G. Martín, 12m57s; 9º Bescham, 13m15s; 10º Chazarreta, 13m18s; 11º Marroquín, 13m34s; 12º Cardín, 13m36s; 13º Trossero, 13m38s; 14º Foche, 13m58s; 15º M. Macías (h), 14m06s a 113,87 km/h (1ª Clase Uno); 16º J. P. Rates, 14m06s; 17º Cravero, 14m09s; 18º Scalusero, 14m12s; 19º Saina, 14m13s; 20º Díaz Dian, 14m20s; 23º Lario, 14m36s.

P. C. 20. Club Empleados de Comercio-Cantera de Aridos. 5,41 km.

1º Ramonda, 3m12s a 101,44 km/h (1ª Clase Tres); 2º Bescham, 3m14s a 100,39 km/h (1ª Clase Dos); 3º G. Martín, 3m17s; 4º G. Rates, 3m19s; 5º C. Menem (h), 3m20s; 6º D. Rodríguez, 3m21s; 7º Gianre, 3m21s; 8º Rosso, 3m22s; 9º Marroquín, 3m24s; 10º Miglio, 3m28s; 11º Trossero, 3m30s; 12º Chazarreta, 3m30s; 13º Scalusero, 3m30s; 14º Cardín, 3m32s; 15º Foche, 3m33s; 16º Abrile, 3m34s; 17º J. P. Rates, 3m35s a 90,58 km/h (1ª Clase Uno); 18º Salman, 3m37s; 19º Saina, 3m38s; 20º Díaz Dian, 3m39s; 21º Sartor, 3m39s; 23º Lario, 3m39s.

P. C. 21. Balneario Río Tercero. 6,83 km.

1º Ramonda, 4m16s a 96,04 km/h (1ª Clase Tres); 2º C. Menem (h), 4m19s; 3º G. Rates, 4m22s; 4º Bescham, 4m25s a 92,78 km/h (1ª Clase Dos); 5º Miglio, 4m26s; 6º Gianre, 4m26s; 7º Marroquín, 4m28s; 8º Rosso, 4m29s; 9º Chazarreta, 4m29s; 10º Salman, 4m29s; 11º G. Martín, 4m30s; 12º Scalusero, 4m32s; 13º Abrile, 4m32s; 14º Trossero, 4m34s; 15º Foche, 4m35s; 16º Cardín, 4m41s; 17º Bastos Chioldi, 4m42s; 18º Díaz Dian, 4m43s a 86,88 km/h (1ª Clase Uno); 19º Cravero, 4m46s; 20º Saina, 4m47s; 21º J. P. Rates, 4m47s; 22º Simeone, 4m48s; 23º Sartor, 4m50s.

Ref. (por marcas): R18, Renault 18 GTX; FR, Fiat Regatta; VWG, Volkswagen Gol; FD, Fiat Duna; F147, Fiat 147 1100; F128, Fiat 128 1100; FSE 1.5, Fiat Súper Europa 1500; RG, Renault Gordini; C3CV, Citroën 3CV; F600, Fiat 600.

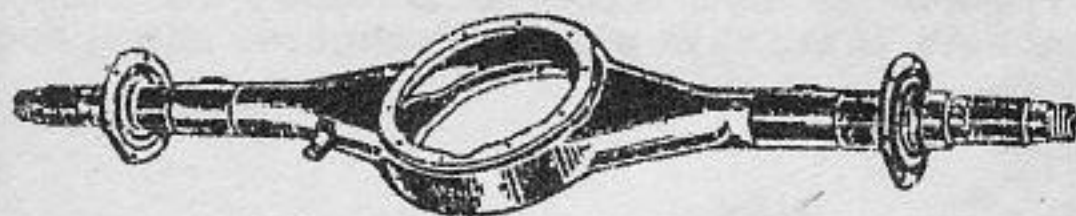
Nota: los autos de la Clase "A" corrieron por el Campeonato Zonal.

Ramón Solar e Hijos S.A.



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

- BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
- ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

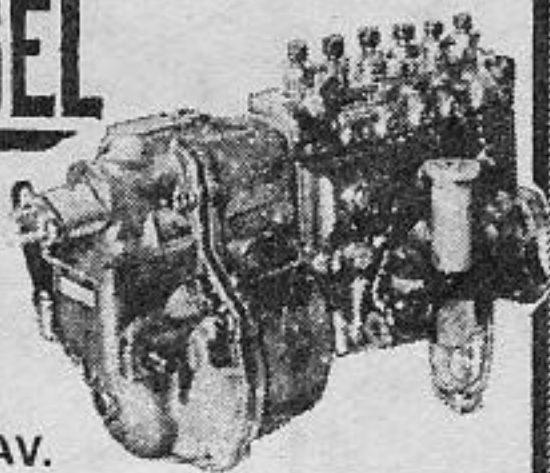


DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas Inyectoras
- Toberas • Bujías incandescentes



PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL. 582-4859

SALTADUNA 4x4:

797-9473

ZUFRIATEGUI 2699 Esq. Beltrán
FLORIDA (1602)

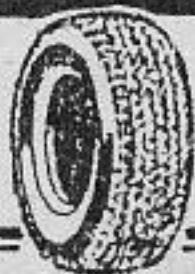
SAFARI 4 x 4



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 Garay 3772/80
• Tel. 922-0818

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

- Resortes especiales de válvulas
- Arboles de leva
- Todas las marcas
- Arbol de levas para motos



J. RAPONI
COMPETICION

VENEZUELA 3458 (Mitre al 200)
V. MARTELLI. Tel. 761-1586

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

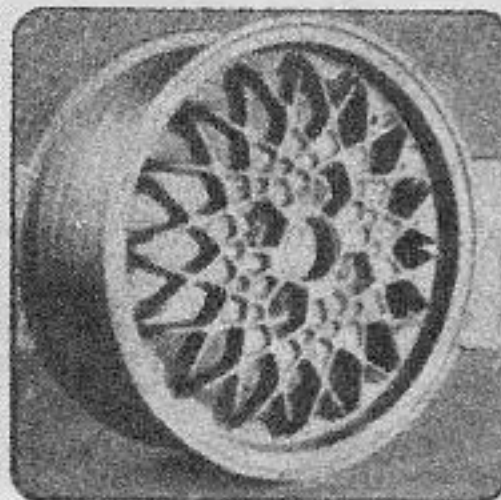
• ENVIOS AL INTERIOR

SUPERI 4855. CAP. 542-5064

Estilo Ruedas

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

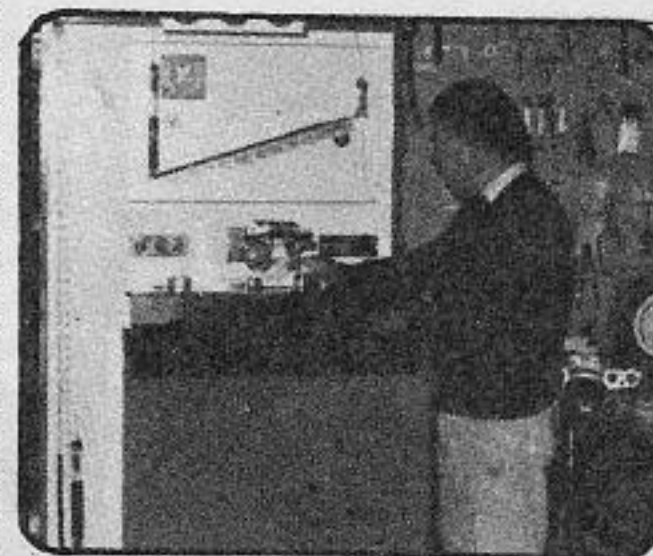
- Conjunto Completo de Accesorios para alinear autos de carrera



FABRICACION Y VENTAS:
Estilo Ruedas
SRL

Calle 39 N° 1673.
SAN MARTIN.
TEL. 755-3859

LA CASA DEL CARBURADOR



Carburador para Competición
Alfredo López

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

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



UN VISTAZO A VUELO DE PAJARO A LA OBRA TANGIBLE DE A.P.A.D.

RES NON VERBA

En esta época de tanto verso,
nos viene bien un
poco de hechos, ¿no cree?...



FOTO 3:
Luis Di Palma, primer presidente de
APAD...
y egresado de la primera promoción de
"niños"
de APAD al TC 2000...



FOTO 4:
"Cocho" López, actual "padrino de
relaciones públicas de APAD" y otro
"egresado de la escolita",
donde aprendió a conducir más o
menos bien...



FOTO 1:
"Vista panorámica del sector del kartódromo de APAD en la Sociedad de
Fomento "M. M. de Güemes". Por expreso pedido del Sr. Ferrero,
publicamos el teléfono del circuito para que todas las categorías del país
puedan tener acceso a él: (01) 620-5182. El particular de Ferrero es
652-6424

"Hay quienes dicen que los pilotos nacen... Nosotros hemos demostrado que los pilotos se hacen..."

Y Luis Ferrero no suele hablar por hablar, simplemente. Fiel a su estilo de "res non verba" (hechos, no palabras...) apoya lo que dice sobre una abrumadora cantidad de hechos. Y en estos días donde todos dicen... pero muy pocos hacen -o, más precisamente, hacen en serio-, vale la pena que detengamos un rato nuestras locas carreras individuales para ver un poquito hacia atrás, la obra de la gente de APAD, de la cual Ferrero es sólo la cabeza visible. Hay gente fuera de lo común en APAD. Y para afirmar esto no es necesario que nadie salga de aval; basta y sobra con ver los hechos.

La Asociación Para el Automovilismo Deportivo (APAD) ha venido realizando en los últimos nueve años -en rigor, sus nueve años de vida- uno de esos trabajitos que no dan rédito ni "bronce" inmediato, pero sirven de basamento a futuras y sólidas realidades. El trabajo principal de APAD es el de captar y formar nuevos (y mejores) practicantes de nuestro automovilismo deportivo. Así de sencillo. Así de difícil.

Nacida en 1981 de manos de un pequeño grupo de entusiastas (cuyo núcleo, paradójicamente, no tenía nada que ver con los fierros y las carreras), APAD está a punto de comenzar a formar a su 18a. promoción de pilotos de Karting. Más de 350 futuros ases salieron de "la escuelita" -como usualmente se la conoce por aquí, aunque su verdadero nombre es "Abel M. Freedman", uno de los

puntales, hoy desaparecido- para seguir cursando en la "secundaria", como llaman de entrecasa los hombres de APAD a las dos categorías que regentan de la APFP (Standard y Libre 125), y de allí al Karting "grande", y luego...

UNA LISTA, UN AVISO

Lo conveniente para estos casos es utilizar el estilo de APAD; no extenderse en palabras y concretar hechos. Digamos, entonces, que APAD posee un kartódromo internacional con boxes, ambulancia, etc. (el primero y único en Buenos Aires), sobre un predio arbolado en conjunto con la Sociedad de Fomento "M.M. de Guemes" en Ciudad Evita, partido de la Matanza. Rodeado de verde, pero también con confitería, canchas de paddle, etc. La escuela de pilotos en sí cuenta con un parque de 24 karts, especialmente adaptados a la enseñanza de niños pequeños; un micro taller para traslado y exhibiciones, y los demás elementos pertinentes a los fines didácticos.

Y aquí va el aviso: En abril ya comienzan los cursos de la 18a. promoción. La inscripción se realiza todos los sábados en el box N° 16 del Autódromo Municipal "Oscar Alfredo Gálvez". El costo del curso (a determinar) es de aproximadamente 65 dólares por mes y dura ocho meses. Las vacantes son limitadas. Si usted decide acercarse a su hijo, jamás se arrepentirá.

Por aquello de "res non verba"... probablemente



M.G.L.



FOTO 2:

"Nuestro 'hombre en las pistas' con Ferrero, con motivo de un test de dos karts para la revista. El Presidente de APAD no quiere posar nunca, para que 'no queden afuera los demás miembros de la institución'; pero si fuera por él, deberíamos juntar a los casi 300 hombres que tienen -o han tenido- que ver con esta patriada... Notar los boxes al fondo de estos personajes que 'roban cámara', pues ellos son los protagonistas (los boxes).

Ultimo Momento

fórmula tres italiana EN VALLELUNGA, LA APERTURA DEL TORNEO '90
RESULTO A LA POSTRE POSITIVA PARA EL ARGENTINO

FURLAN DEBUTO SUMANDO



A la izquierda, Furlan, el embajador Ruckauf y Sommi en la conferencia del miércoles en Roma. A la derecha, ya en acción.

En líneas generales se puede catalogar como bueno este sexto puesto de Néstor Gabriel Furlan, en su debut con un Dallara 390-Alfa Romeo en el competitivo certamen de la Fórmula Tres Italiana.

A la convocatoria en el trazado de Vallelunga, de 3.200 metros, Furlan acudió tras una serie de ensayos en los que su mejor tiempo estuvo en 1m11s60. Ese registro le hubiera valido largar en la tercera fila, pero a decir verdad, Furlan no contó en pruebas de clasificación, con una puesta a punto ideal en su auto. Diversos problemas lo aquejaron en ese sentido, y al respecto, el monarca '89 de la F.3 Sudamericana comentó: "No hemos podido encontrar el hilo que nos permita realizar un trabajo más

firme. Los valores teóricos suministrados por Dallara a los equipos, en relación con la nueva suspensión progresiva, en la práctica no respondieron y cada uno tomó por distinto camino. Con Sommi creíamos haber encontrado un buen equilibrio a base de lo realizado en los ensayos recientes, pero ya en la clasificación, esa puesta a punto no funcionó como entonces. Por el contrario, nos fuimos para atrás casi 7/10, lo que nos obligó a poner las suspensiones del modelo 389 para la carrera, una solución que Fabio Vandone usó para clasificar, convirtiéndose en el mejor Dallara-Alfa Romeo".

El dominio de los chasis Reynard no hizo más que confirmar las predicciones en torno al buen

desempeño de los productos ingleses, que colocaron seis exponentes en los primeros diez lugares al cabo de las pruebas clasificatorias. Por tal motivo, reina gran desconcierto entre los defensores del modelo 390 de Dallara, marca que ganó los últimos cinco campeonatos quienes aguardan confiados la evolución del nuevo chasis aunque, hasta el momento, no encontraron el camino correcto para desarrollar las suspensiones.

Al cabo de las cuatro sesiones clasificatorias, la "pole position" quedó en poder de R. Colciago (Reynard 903-Alfa Romeo) en 1m11s210 a 161,775 km/h. Complementando los cinco primeros lugares, luego se escalanaron G. Busi (Dallara 390-Volkswagen),

1m11s286; F. Giovanardi (Reynard 903-Mugen), 1m11s371; F. Bettini (Reynard 903-Mugen), 1m11s445, y F. Vandone (Dallara 390-Alfa Romeo), 1m11s472. El argentino Furlan fue **decimosexto** al registrar **1m12s057**.

DEBUT CON PUNTOS

Indudablemente, Furlan apareció en un puesto muy complicado en la grilla de partida; sin embargo, tuvo una excelente largada, superando al cabo de la primera vuelta a cinco pilotos, entre ellos a Jacques Villeneuve (hijo del recordado Gilles). Más adelante, era absoluto el dominio del Reynard de Colciago, aunque resultaba evidente la mejoría de los Dallara

MERCADO: ¡RINLAND VUELVE A BRABHAM!!!! Mientras esta edición arriba a sus manos, el técnico argentino Sergio Rinland estará nuevamente en la escuadra de Chessington, tras haber estado por pocos días en Tyrrell... El salvataje de Brabham por parte de Middlebridge, y las gestiones de Herbie Blash, terminaron por hacer retornar a Rinland a su antiguo equipo, para quien había ya diseñado el nuevo coche que debutará —ahora bajo su batuta— en Imola, con caja transversal y motores Judd angostos. Con respecto al segundo piloto y como se preveía ya en Brasil, no fue confirmado Gregor Foitek, que tenía un acuerdo sólo por las dos primeras carreras. Su lugar será ocupado por David Brabham. Volviendo a Tyrrell, el lugar dejado ahora vacante por Rinland fue ocupado por George Rytton, hasta el momento proyectista de la Brun Technics en

Inglaterra y ex-Ferrari en la GTO de Barnard.

CAMBIOS. Se habla de reformas al reglamento técnico de la F.1 para el '91. El objetivo es disminuir la velocidad en curva de los coches, ya que se está arribando al punto en que es el límite físico de los pilotos lo que no permite acelerar en las curvas, todo lo que permiten los actuales F.1. **Aumento de peso, prolongación del fondo plano** hasta el final del coche y adopción de un **despeje mínimo**, son las tres cosas que está estudiando la FISA. En este último caso se busca eliminar la trampa de los correctores de altura cuando el coche está en movimiento, y por ello se están viendo antecedentes sobre el uso de un suplemento de acero a colocar bajo el fondo plano, tal como se usa ya en la Argentina y en el Superturismo francés.

PERDIDAS. Son las que ha sufrido el "Circus" de la F.1 —y en especial Bernie Ecclestone— como consecuencia del "Plan Collor" impuesto por el nuevo gobierno brasileño pocos días antes del G.P.. El cambio, de 80 cruzados por dólar, pasó repentinamente a 35, con la consiguiente duplicación de costos para los extranjeros. Además, el congelamiento de las colocaciones bancarias —para las cuales se prevé una restitución paulatina en el arco de 18 meses— hizo temer por el cobro del millón de dólares destinado a la FOCA y de los demás ingresos de derechos y boletería de Ecclestone y cia.. El británico habría recibido garantías de cobro en tres meses por parte del mismo gobierno.

DECISIONES. Varias fueron las adoptadas por el congreso de primavera de la FISA. Además de aprobar por un 90 por ciento de los votos, todo lo actuado

por Balestre hasta el presente, se aprobó una reforma al Código Deportivo en lo que respecta a las funciones del Tribunal de Apelaciones. Se confirmó también la prórroga de un año más para los motores turbo en S.P., o sea hasta fines del '91, pero estudiándose un sistema que aventaje a los aspirados. También se aprobó la presencia de Peugeot en las últimas fechas del presente certamen. En materia de calendario, fueron restituidas las **24 Horas de Le Mans** y retornada a su fecha original la prueba española, que increíblemente se disputará a sólo una semana de la "clásica" francesa. Con respecto al Rally, nuevo cambio de posición de la FISA que, buscando "compatibilizar" los criterios divididos de las fábricas, se inclina por un reglamento "super Grupo A" para el '94, que reducirá a la mitad el número de ejemplares a producir para la homologación, y que

Ultimo Momento

en relación con lo hecho en la clasificación, revirtiendo la amplia supremacía numérica que los productos ingleses habían mostrado el sábado.

Volviendo a Furlan, hacia el tercio de carrera superó a Angelelli y luego continuó su vertiginoso ascenso hasta alcanzar el sexto puesto final, mientras el pelotón se desgranaba a consecuencia de varios toques que dejaron a muchos fuera de la pista. Al finalizar la competencia Furlan acotó: **"En las pruebas libres me di cuenta de que la solución que ensayamos con Sommi para la carrera, fue la correcta. Con el tanque lleno y cubiertas para sesenta vueltas, giré casi en el tiempo de clasificación... En cuanto al auto, se comportó muy bien; pude eludir los toques de las primeras vueltas y me fui firme hacia adelante"**.

Al cabo de las 38 rondas estipuladas (121,600 km.), los seis primeros lugares fueron ocupados por Colciago, 45m53s469; Busi, 45m58s348; Bilardi (Reynard 903-Alfa Romeo), 46m08s684; Martini (Dallara 390-Alfa Romeo), 46m09s057; Vismara (Reynard 903-Alfa Romeo) y Furlan, 46m16s608. Las posiciones del torneo muestran en consecuencia a Colciago al frente con 9 puntos, seguido por Busi, 6; Bilardi, 4; Martini, 3; Vismara, 2 y Furlan, 1 punto. Evidentemente, un auspicioso debut para Néstor Gabriel, cuya próxima participación será el 15 de abril en Pergusa. Allí estaremos.

permitiría la adopción de tracción integral en coches producidos sin ella, como así también la utilización de turbo en motores originariamente aspirados. El nuevo reglamento debería ser votado antes del 1º de julio. También la FISA determinó la realización de control "antidoping" en todos los campeonatos del mundo y en el de F.3000, aunque aún los equipos no han sido informados de los procedimientos concretos y de las sustancias bajo control, pese a que la FISA habla de la reglamentación del Comité Olímpico Internacional.

STIRLING MOSS INTERNA-DO. El ex corredor de Fórmula Uno Stirling Moss, fue internado durante el fin de semana del 18 de marzo, tras sufrir un accidente de tránsito mientras conducía una pequeña moto de 80 cm³.

El más famoso de los "campeones sin corona" manejaba cer-

¿FERRARI EN CONTACTO CON SENNA???

Es obvio que tras la victoria de Brasil, Ferrari ha pasado a ser el centro de atención por las repercusiones derivadas del suceso de Prost en la prueba de Interlagos. La victoria del francés ha servido para calmar la tensión en el equipo, que ahora, tonificado, espera dar un paso adelante decisivo en los próximos tests de Imola, donde tomará cuerpo la versión definitiva de la 641.

Sin embargo lo más jugoso de los ecos del triunfo brasileño, viene de la polémica desatada por las declaraciones de Ron Dennis, cuyas acusaciones parecen haber provocado un efecto contrario al deseado por el "manager" británico. El patrón de McLaren había criticado el estilo con el cual Ferrari se aseguró los servicios de Steve Nichols, ya que según Dennis, el ingeniero americano estaba dispuesto a permanecer en el team inglés en el '90 por un 25 por ciento de lo que le ofrecía Ferrari... Concretamente dijo Dennis que para pagarle un millón y medio de dólares o dos a Nichols, debía salirse de la escala salarial de su empresa, cosa que consideraba incorrecta. **"Cualquiera puede venir a McLaren y llevarse un técnico pagándole diez veces más que nosotros —dijo Dennis— pero que al menos le paguen en el país de residencia de la persona, respetando los impuestos y pagando en modo claro, sin dar dinero por debajo de la mesa."**

La reacción de Ferrari —algo áspera en caliente— se hizo más flemática tras el triunfo en el GP, saliendo nuevamente Cesare Fiorio al cruce tras la reunión de evaluación que el equipo tuvo en Maranello a mediados de semana. **"La mejor respuesta a Dennis —dijo el D.D. italiano— es dejar hablar a la pista, aunque antes de tomar cualquier decisión legal, Ferrari consultará la cuestión con la FISA. Antes de acusarnos de robarle hombres a fuerza de dólares, Dennis debería mejor preguntarse si ellos no vienen a Italia atraídos por el nombre Ferrari... Aunque últimamente no hemos ganado tanto como McLaren, Ferrari sigue siendo un mito. El mismo Prost, al afirmar que no se hubiese retirado sin correr para Ferrari, lo confirma. Le guste o no a Dennis, Ferrari sigue siendo un punto de arriba... Incluso, puedo dar un ejemplo personal: cuando me ofrecieron el cargo que ocupo actualmente, en ningún momento pensé en el dinero para aceptar la propuesta..."**

Ante la pregunta concreta, Fiorio se introduce en el tema Senna, ya que varios sostienen que el verdadero mal humor de Dennis en Brasil, venía por un cierto contacto de Ferrari con su piloto Ayrton Senna. **"¿Contratar a Senna, nosotros...?" —respondió Fiorio—. Es algo que por el momento no hemos pensado. Estamos contentos con los pilotos que tenemos, y por ello los tenemos ligados hasta el '91 con una opción a nuestro favor. Esto, sin olvidar que pretender hoy a Senna, con el actual estado de cosas, significaría renunciar seguramente a Prost. Por cierto que la vida es larga y Senna es tan joven..., pero esto no sig-**

nifica que nos lamentemos por tener un equipo 'viejo' debido a que nuestros pilotos, ambos, han superado los 35 años. Andretti tiene 50 y aún va rápido."

Luego, sobre la relación entre sus pilotos, Fiorio declaró: **"Se equivoca quien busca encontrar presuntos desacuerdos entre Alain y Nigel. Los dos en modo diverso, dan su aporte a la escuadra. Yo no entiendo, el Campeonato apenas ha comenzado y ya se quieren rehacer los equipos... Es verdaderamente muy temprano para ello y además injusto, ya que nadie sabe cómo terminará la situación. Por ejemplo el año pasado Patrese ganó menos que Boutsen, pero terminó el Campeonato delante de su compañero de equipo"**.

Con respecto a la victoria de Prost, la misma ha despertado una gran euforia en toda la península itálica, que ya comienza a ilusionarse con el título del mundo y que en Imola generará un lleno total. En este sentido el piloto francés ha sido pragmático: **"Senna y la McLaren siguen siendo todavía los favoritos al título, pero no están ya en una posición muy confortable. Creo que el juego grande por el Campeonato se hará en el mes que queda hasta el GP de San Marino, con la puesta a punto de las novedades nuestras y de McLaren. Si en ese interín conseguimos progresar más que la competencia, entonces sí será lícito pensar en el título. Yo me he dividido el Campeonato en cuatro partes: la primera ha finalizado en Brasil y considero que una victoria sobre dos carreras es un buen resultado. La segunda terminará en México: será duro derrotar a los McLaren en Imola y en Montecarlo, pero podremos lograrlo en Canadá y en México. La tercera parte comprende el resto del 'tour' europeo y allí todo dependerá de la evolución de la 641/2. Por último quedan Japón y Australia, sobre las cuales es muy prematuro hacer consideraciones"**.

En relación con las pruebas de Imola —que se inician esta semana con el trabajo entre lunes y domingo de Ferrari, March, McLaren y Benetton—, la casa de Maranello trabajará, entre otras cosas, buscando individualizar la causa de la falta de rendimiento con los neumáticos de clasificación, en estrecho contacto con los técnicos de Goodyear. En cambio, para los test generales que irán del 17 al 21, Ferrari presentará ya la versión definitiva de la 641, con las últimas modificaciones a nivel aerodinámico y de suspensiones. Entre otras cosas, habrá cambios en los pontones, en el cubremotor y también en el perfil extractor. Con respecto a las suspensiones, se verá una nueva geometría en el tren trasero, pensada para obtener mejor motricidad, que será evaluada comparativamente con la actual. También habrá novedades en el motor, siempre sujetas a la confiabilidad que en Maranello, justamente, se considera fundamental para aspirar al título, buscando mejorar la respuesta en aceleración, detalle que en Imola podrá verificarse a la salida de las chicanas.

¿MCLAREN-MERCEDES???

La versión está circulando día a día con mayor insistencia: Mercedes-Benz podría tomar el lugar de Honda en McLaren ya a partir del '92, proveyendo una unidad de 12 cilindros al equipo Campeón del Mundo. El vértice de la casa de Stuttgart ha dado ya el OK para el proyecto del motor V12 en principio destinado al Grupo C en el '91, pero pensado en una específica versión para la F.1 en el '92. A tal efecto la posibilidad de pensar en un equipo propio "todo MB" para retornar a la F.1, no sería la tendencia actual de los directivos alemanes, que ven con buenos ojos la alianza con un equipo de la eficacia de McLaren, que garantiza resultados.

Todo esto sucede en momentos en que Honda debe tomar una decisión para el futuro, presionada en parte por el posible cambio de la reglamentación sobre el consumo en EE.UU., que obligaría a la empresa nipona a concentrar todas las energías de su Departamento Desarrollo en resolver el problema en los motores de producción de serie, abandonando la F.1; y por otra parte, intencionada en entrar al mundo de la "F. Indy".

En tanto ya han sido varias las visitas de Ron Dennis y Gordon Murray a Mercedes, aunque oficialmente el motivo sea el coche de GT que en McLaren está desarrollando el técnico sudafricano. Todo comenzó de la idea de usar un propulsor de Stuttgart para el "fuori-serie" que está proyectando Murray, pero como el mismo Dennis lo ha dejado entrever: **"Hemos pensado en un motor Mercedes para nuestro futuro coche de producción, pero la intención sería identificar nuestra imagen deportiva con la del vehículo de serie limitada. En esta óptica no sería tampoco descartable la realización de un motor ciento por ciento McLaren"**. Evidentemente esta última alternativa barajada por Dennis, es la menos probable, en vista de la fuerte inversión necesaria para desarrollar un motor de F.1, la que, obviamente, quitaría energías a una escuadra que pretendiese hacer todo "en casa". De destacar es que ya la TAC Electronics —una división de McLaren— está colaborando con Mercedes en la gestión de los motores de Grupo C...

Ultimo Momento

Producción desde Europa:
Néstor Palmetti

fórmula lotus-opel EN ZOLDER, PROLOGO DEL CAMPEONATO EUROPEO,
Y PESE A UN ACCIDENTADO 7º PUESTO, QUEDO DEMOSTRADO

JOSE LUIS ESTA PARA MAS

Luego del debut triunfal en Hockenheim, **José Luis Di Palma** continuó su campaña europea con la prueba de Zolder, designada a último momento como preclasificatoria por la EFDA, ante la presencia de medio centenar de inscriptos para el Campeonato Europeo. De ese modo se optó por definir a los 36 mejores tiempos de las pruebas clasificatorias belgas como los únicos habilitados a tomar parte de las dos primeras pruebas de la serie continental. La apertura se ha fijado para el **22 de abril en Donington** (Inglaterra), continuando luego el torneo el **13 de mayo en Imola**, en ocasión del G.P. de San Marino. Otro motivo que provocó esta decisión de los organizadores de la categoría, fue el retraso de GM en entregar los escapes catalíticos, lo que impidió a todos los equipos probar debidamente con la modificación.

En las pruebas libres del viernes, Di Palma había hecho el segundo tiempo a sólo 5 centésimas del italiano Vincenzo Sospiri —ya con experiencia en F.3—, ahora piloto de punta del equipo de David Sears. Medio segundo detrás del argentino había quedado el brasileño Barrichello.

El sábado en la primera sesión clasificatoria, Di Palma sufrió el problema de dos neumáticos mal balanceados por la gente de Bridgestone que realizan la tarea en el circuito. Ante la sola disponibilidad de 6 neumáticos marcados para todo el fin de semana, el argentino debió esperar que hicieran la operación de control, perdiendo gran parte de la media hora disponible. En esa sesión, **Barrichello** fue el más rápido con el otro auto de Draco, siendo el único en bajar el minuto -43, en una vuelta "fantasma" que luego no repitió por la

tarde pese a que el circuito estaba más rápido. Di Palma había quedado 5to. a 62/100 de su compañero.

Para la sesión de la tarde, en el coche de Di Palma se había cambiado un brazo de suspensión —el delantero derecho— que, por defecto de fabricación, resultó diferente al original y que, ante la falta de tiempo para el control de alineación, dejó al auto con una visible divergencia que le complicó la tarea al piloto de Arrecifes. **"Era imposible llevarlo** —nos decía luego José Luis—, **a tal punto que en un momento me detuve en la recta opuesta para ver si no tenía algo mal en el volante. Luego en boxes vimos cuál había sido el problema.... Así y todo, apreté los dientes y traté de hacer el tiempo lo mismo, y tres veces bajé el 1m43s, quedando segundo en la sesión, a una centésima del sueco Aslund y 3/100 delante de Barrichello.**" Con el tiempo de la mañana, el brasileño se aseguró la "pole", precediendo por 18/100 a Aslund, por 19/100 a Di Palma y por 20/100 al holandés Albers. De destacar es que, entre el segundo y el 25to. clasificados, había 99 centésimas...

En la carrera del domingo —disputada ante más de 80.000 espectadores convocados por el inicio del Alemán de Turismo— Barrichello largó mal y aprovechó Di Palma para colocarse segundo detrás del sueco Aslund, piloto del equipo de Derek Bell. El irlandés Dolan quedaba tercero en la primera vuelta, adelante de Barrichello. En la tercera vuelta Dolan se tiró a pasarlo a Di Palma en la tercera curva del circuito, empujando al de Arrecifes a irse sobre el cordón para evitar el despiste... **"Después de eso, el auto quedó intenable** —nos decía José Luis luego de la carrera— **ya que tocaba abajo, se iba de**



trompa en lo rápido y de cola en lo lento. Realmente era difícil seguir en esas condiciones, pero así y todo me mantenía cuarto ya que, además de Dolan, también Barrichello me había superado. Pero luego, tratando de aguantar al escocés Coulthard fue donde perdí más posiciones. El tomó el sector interno para la primera curva, que es a la izquierda, y yo quedé por la huella externa, que era la sucia, y en el 'apriete' me fui afuera... con suerte, pasando por sobre la arena y embocando de nuevo el pavimento en la calle de salida de boxes. Luego recuperé hasta el sexto puesto, pero sobre el final el italiano Saleri se tiró en la frenada de la última chicana y, para evitar el enganche, debí dejar pasar a Spiga que se quedó con el lugar."

Luego en boxes se comprobó que había sido la torcedura del brazo trasero izquierdo, lo que provocó los males en el coche de Di Palma, quien de todos modos quedó satisfecho con la experiencia. **"Fue una buena ocasión para medirnos con todos los rivales del Campeonato, aunque el circuito, con lo estrecho que es y con la falta de lugares claros para pasar, provocó todos los toques que se vieron en pis-**

ta. Lástima también el sábado, ya que sin los problemas que tuve, hubiese podido festejar mis 24 años con una 'pole'. Paciencia. Ahora esta semana vamos a Inglaterra a probar en Donington, que será la sede de la primera del Europeo. Luego el 15 de este mes corremos en Zandvoort por el Campeonato Alemán, y luego el 22 haremos la apertura del Europeo."

Con respecto a la carrera, la victoria fue para el italiano Vincenzo Sospiri tras capitalizar un error del irlandés Dolan (se fue afuera en la segunda curva tras media carrera) y el abandono del sueco Aslund por problemas de alimentación. Segundo fue el escocés Coulthard con el auto del equipo de Paul Stewart, y tercero el italiano Alberto Trezzi con un coche del team peninsular Practice. Barrichello, tras dos enganches, finalizó cuarto.


Clasificación final: 1º) V. Sospiri, 31m19s80 a 144,574 km/h; 2º) D. Coulthard a 2s87c; 3º) A. Trezzi a 5s85c; 4º) R. Barrichello a 8s66c; 5º) P. Hunnisett a 15s14c; 6º) M. Spiga a 17s18c; 7º) J. L. Di Palma a 18s56c y 8º) O. Saleri a 19s62c. R.V.: B. Dolan en 14m42s89 a 146,743 km/h.

ca de su casa en Londres, cuando chocó con un automóvil y se fracturó la cadera izquierda. **"Luego de hablar con los médicos, elegí que me coloquen un tornillo antes que una cadera artificial"**, señaló el ex piloto, de 60 años.

¿MARCH-NISSAN??? Otra de

las versiones circulantes en estos días, da cuenta de las negociaciones que está llevando a cabo Akira Akagi para encontrar un motor alternativo destinado a su equipo de F.1. A pesar de los resultados desastrosos del nuevo coche, el empresario nipón no se desmoraliza y en tanto, piensa en el futuro.

Hay un contacto avanzado entre Akagi y la Ilmor que construye los motores Chevy de la "F. Indy", que podría consolidarse con la incorporación en el proyecto, de un importante constructor japonés que sería Nissan. A la luz de la relación entre Ilmor y la General Motors, la comisión del motor de

F.1 por parte de la casa nipona, sería compatible con las buenas relaciones existentes entre ambos constructores. Llevando a buen término esta compleja negociación. Akagi conseguiría recuperarse de la pérdida de los motores Porsche, a último momento "capturados" por Arrows. 

Ruedas Deportivas

RUEDAS

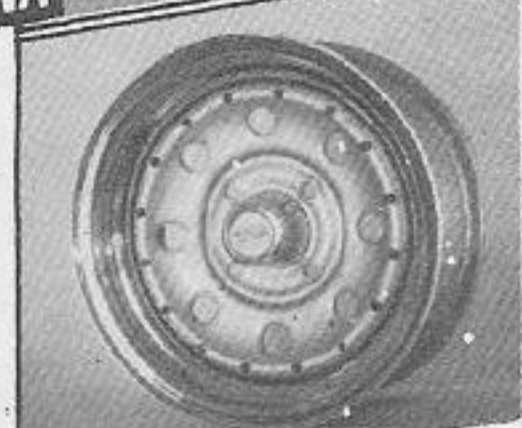
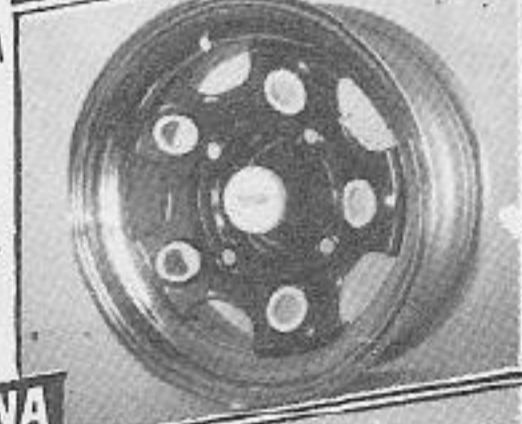
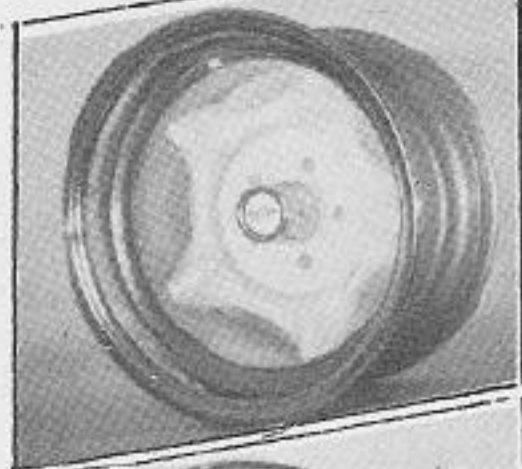
SPINA HNOS.

- LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- SEGURIDAD TOTAL

Service y Ventas:
Avda. Fco. BEIRO 5468. Cap. Fed.
Tel. 568-5719

LA MEJOR
RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

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



F.A.D.E.S.

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

SEGURIDAD
PROBADA



BOTAS LINEA EUROPEA



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

ANEXO J
• CUANTES
• 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.
- CUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- EQUIPOS DEPORTIVOS
- PARAMECANICA

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

Representante en Rosario: "Sagal"
San Martín 2369 • Tel. 82-1998

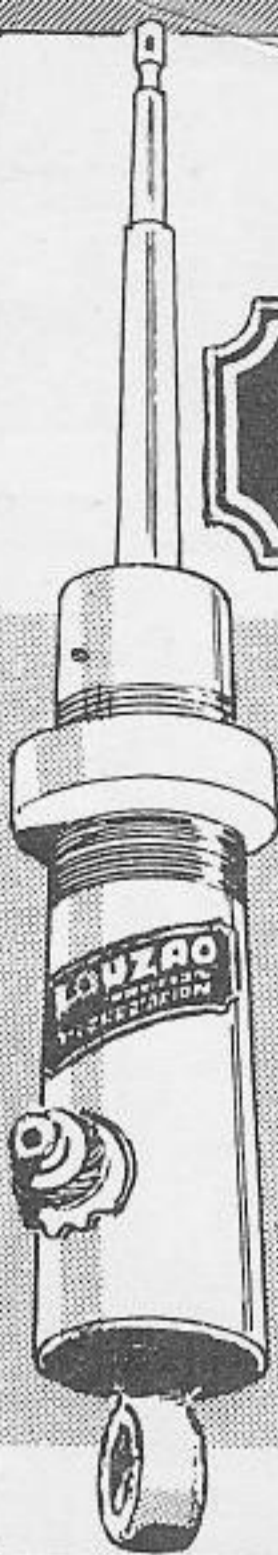
BRANDSEN 1123. ☎ 744-2583
SAN FERNANDO (1646)
(Frente a Estación)



¡AHORA SI!

LOUZA O

COMPETICION
AMORTIGUACION



PARA COMPETICION

- NUEVO AMORTIGUADOR PRESURIZADO REGULABLE A LA COMPRESION Y EXPANSION.

GARANTIDO

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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL 749-4467 / 4983

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

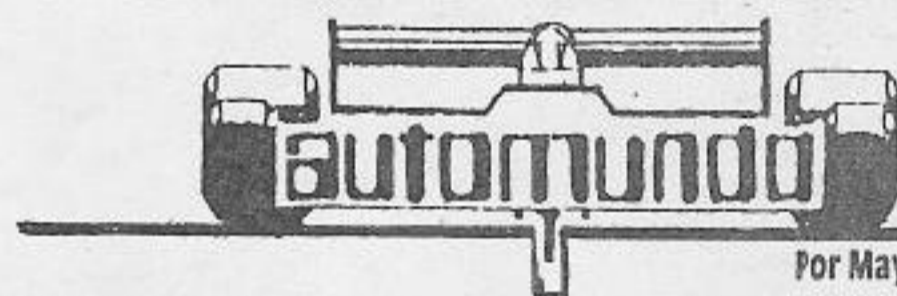
REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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



SCALEXTRIC



Por Mayor y menor

SCALEXTRIC Pistas completas desde OFERTAS...
FAST Pista completa desde OFERTAS...
PISTAS DE MADERA 2-3-4-5-6 vias desde OFERTAS...
MOTORES HABUCHI
CHASSIS SEBRING
REPUESTOS
CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J. B. Justo 6700)
(cp. 1407) Bs. As. - TEL. 69-8095
Martes a Viernes 10 a 18 hs.
Sábados 10 a 13 hs.

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: Rastrear Fournier 2522 Olivos (1636) Bs.As.

UNI ROT

• Rótulas de Competición

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

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI

COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA Y AUMENTAMOS LA POTENCIA

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

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134



ES AUTOMOVILISMO. AHORA EN ATC

TODOS LOS DOMINGOS VIBRE EN ATC, CON LAS APASIONANTES ALTERNATIVAS DE TODAS LAS CATEGORIAS DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO.

CONCLUSION PUBLICITARIA S.A



Siga por radio y televisión a la única organización del país, de profesionales altamente especializados que transmiten en exclusiva por RADIO y TELEVISION las alternativas de cada carrera.

CAMPEONES, EL N° 1 OFRECE MAS... PORQUE USTED LO ESCUCHA Y LO VE.

Con la conducción de Carlos Alberto Legnani.



Argentina Televisora Color

DOMINGOS 11 A 14.00 HS.

CANAL 2



DOMINGOS A LAS 22.00 HS.



3 EMISIONES SEMANALES



LUNES A SABADO 20.00 HS.
DOMINGOS 8 A 14.30 HS.

CRECER... FUE INEXORABLE

CAMPEONES DEL CAMINO S.A

Arenales 2896 P.B. (T425) Capital. TEL. 821-1243/0638 825-1942/8039 826-1773

<http://lasrevistasde Mauro.wordpress.com>

