

01721
9 770328 551003

CORSA

CORSA
7/3

CONCURSO
Exclusivo
para chicos

Opinión
EL "BOOM" IANINA
desde otra óptica

Crónicas
DEL AYER
por Alfredo Parga

Entrevista
ENRIQUE BENAMO
víctima de Malvinas

• TC2000 • Copa de las Naciones • Rally • Turismo Internacional • Fórmulas Renault • Karting •

Nº 1721 del 26 de julio al 1º de agosto de 1999 / Argentina \$2.90.- / Uruguay \$28.- / Chile \$1.200.- / Bolivia Bs 12.-

Traverso en Balcarce



CON TODO A FAVOR

Irvine en Austria





Coupé 306 XS

Motor 1.8 MPI 16v 112CV



- LLANTAS DE ALEACIÓN • AIRBAG PARA EL CONDUCTOR • ALERÓN TRASERO • SPOILER TRASERO • FAROS DE PROFUNDIDAD • BUTACAS DEPORTIVAS TAPIZADAS EN CUERO • LEVANTAVIDRIOS ELÉCTRICOS • CIERRE CENTRALIZADO DE PUERTAS CON COMANDO A DISTANCIA • VOLANTE FORRADO EN CUERO • RADIO CON CD DE COMANDO SATELITAL • PRECIO SUGERIDO AL PÚBLICO: **\$20.900*** • PRECIO PLAN CANJE : **\$16.060****

* Corresponde al Peugeot 306 XS. ** Sujeto a reglamentaciones y decretos del Plan Canje. Los precios exhibidos incluyen IVA, no incluyen flete, ni gastos de patentamiento.

306 
PEUGEOT

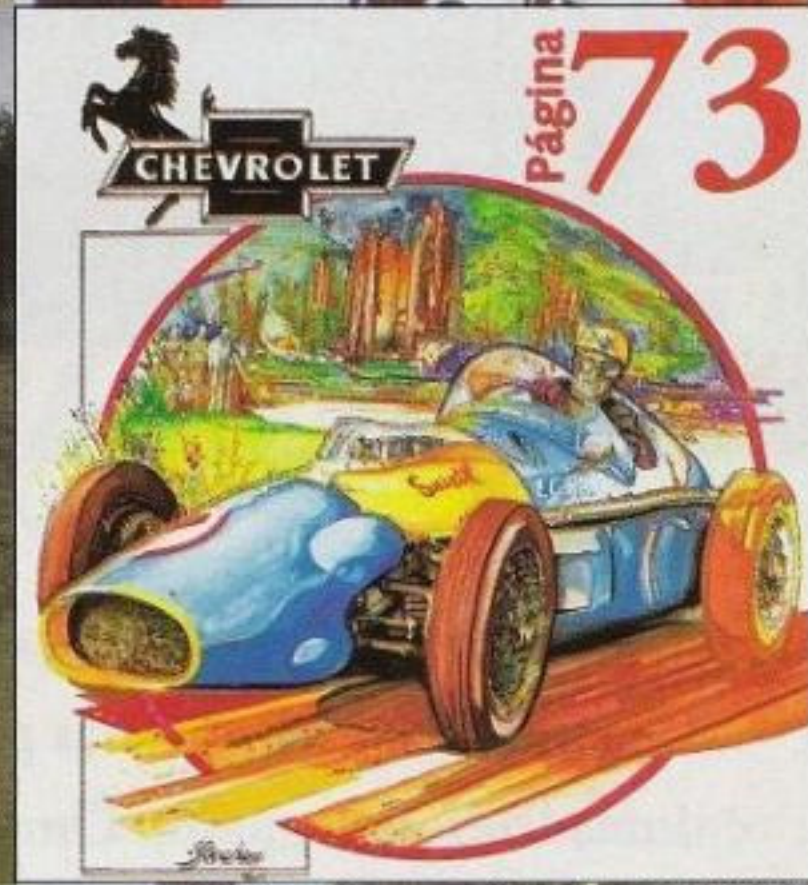
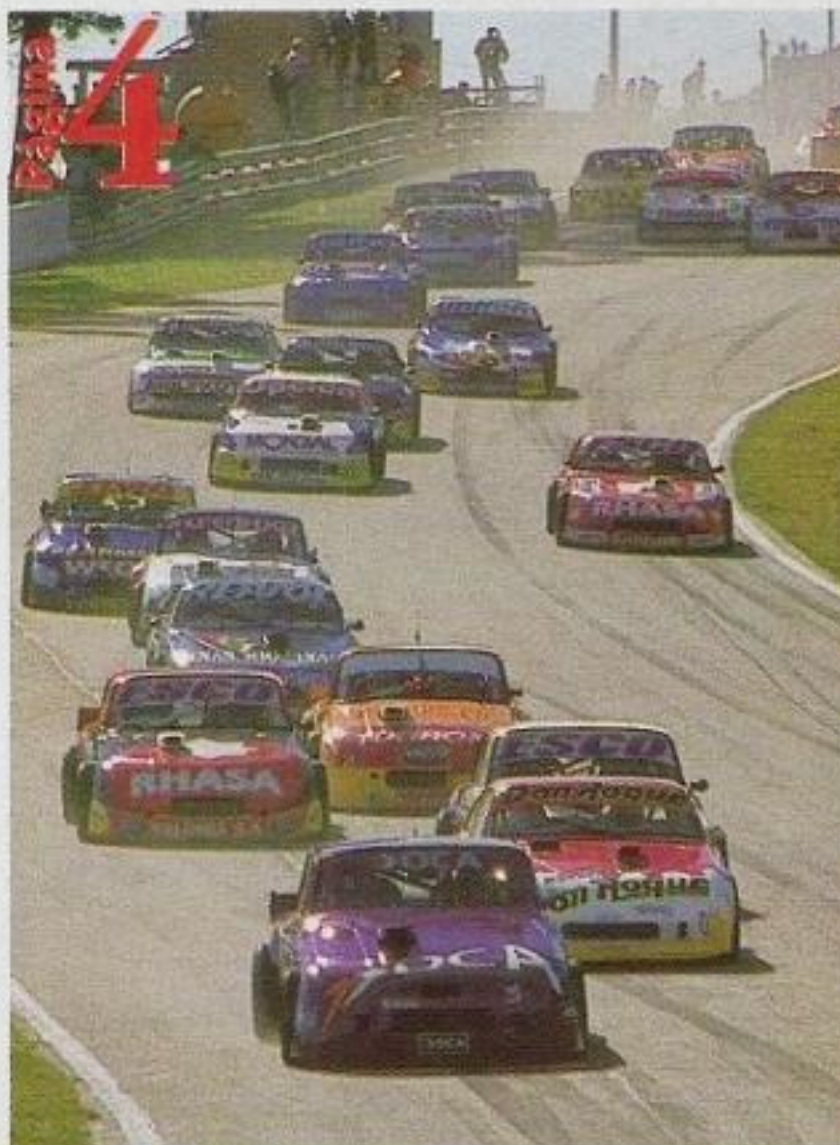
CORSA

Página

N° 1721

del 26 de julio
al 1° de agosto de 1999

- 4 T.C. en Balcarce y mucho más
- 16 Oscar Aventin y el "affaire" Traverso-ACTC
- 18 Rally Nacional
- 20 Los preparativos del T.C.2000
- 22 El próximo fin de semana
- 24 Fórmulas Renault y Súper Renault
- 27 El Correo del Tiempo
- 28 A Desván abierto
- 32 La entrevista
Enrique Benamo
- 34 Opinión
El fenómeno Ianina
- 36 El Futuro
"Pechito" López
- 38 Metropolitano de Karting
- 41 Circuito Urbano
- 47 Planeta CORSA
- 49 Avisos Corsificados
- 52 Siete Días-Mundo CORSA
- 59 Fórmula 1 en Austria
- 67 Sport Prototipo en M. del Plata
- 68 Turismo Internacional
- 70 Turismo Sudamericano
- 73 Coche a la vista..
La Ferrari-Chevrolet
de José Froilán González


CORSA

Revista semanal
del deporte motor,
del automovilista
y del motociclista

Año XXXII - N° 1721
del 26 de julio al 1° de agosto de 1999

Redacción: Colombres 493
(1218) Buenos Aires,
Tel./fax: 4981-1483;
Telefax: 4924-1666.

Director General: Domingo Cutuli
Director Editorial: Oscar D. Fittipaldi
Coordinación General: Arq. Gastón Chaumet

Ver
REVISTAS

Redacción: Gustavo E. Hein, Christian E. Hein, Graciela D. Cutuli y Pierre Dumas.
Colaborador Especial: Alfredo Parga
También colaboran: A. H. Cando, G. Sopena, J. Anich y G. Arsuaga.

Servicios Exteriores: Derechos exclusivos de Automedia (Alemania), Martin Holmes Rallying, Russell Lewis F1 Graphics (Reino Unido), Stehrenberger Communications (EE.UU.); Agence France Presse, José M. Rubio y V. Pérez Seara (F1), Mario Rosá (Uruguay), Rey Duarte (Paraguay) y Hans Firbas (Perú).

Arte: Carlos D. Salatino

Coordinación gráfica: JOB Studio by ETG

Fotografía: D. Aragón Producciones; DPPI, AFP, Agencia Keystone, The Associated Press y Allsport (UK) Ltd.

Fotocromía: Pequi-Graf S.A. Colombres 493,
Tel.: 4982-8914 - Magallanes 1342,
Tel.: 4301-2346

Impresión: Instituto de Publicaciones
y Estadísticas S.A., Magallanes 1315,
Buenos Aires. Tel.: 4303-2305/10

Revista CORSA N° 1721 derechos de Propiedad Intelectual N° 914.525. Registrada con el ISSN 0328-9510. Propietario: DOMINGO CUTULI. Editor: EDITORIAL VER S.A. Director General: DOMINGO CUTULI. Colombres 493 (1218) Capital Federal. Tel.: 4981-1483/982-1885/9511. Telefax: 4981-1483/524-1666. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la 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 el objeto de señalar a los lectores, productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.A. Av. Entre Ríos 919 1° piso (1080) Buenos Aires. Tel.: 4305-3854/3908. Distribuidor en el interior: D&S S.A., Santa Elena 375, (1279) Capital Federal. Tel.: 4303-2866. Julio de 1999. EJEMPLARES ATRASADOS: recueta a su proveedor habitual, el precio de venta será igual al de la última edición publicada. IMPRESO EN ARGENTINA.



Primera serie. Primera curva. Silva se toca con Traverso.
Diego Aventin bloquea para no chocarlos...

El Rey se prueba otra

Juan María Traverso logró ganar por primera vez en Balcarce y por segunda vez en la temporada. Cuando faltan seis carreras para terminar el Campeonato, el "Flaco" le sacó casi 60 puntos a su inmediato perseguidor, Omar Martínez, que llegó segundo en pista pero fue desclasificado por problemas técnicos. Su otro rival en la lucha por el título, Guillermo Ortelli, abandonó. Traverso está muy cerca de un nuevo cetro, que sería el sexto en la categoría. El TC retornó a Balcarce luego de un año y tres meses y volvió a convocar a una multitud.

Nos hacía falta este triunfo



Es verdad que el sábado dije que iba a tratar de salir cuarto o quinto, pero hoy me decidí a no dejar escapar el triunfo porque la carrera se me presentó así, para ganarla. Y lo hice porque nunca había ganado en Balcarce y porque tanto mi equipo como yo lo necesitábamos; nos estaba costando mucho pelear por la punta y en los últimos días estuvimos en el centro de varias polémicas... ¡Pedersoli ahora debe estar tirado en el piso llorando!

Sin dudas que el hecho de que Bessone no haya podido largar me benefició, porque él tenía un auto muy rápido; aunque no me gustó lo que le pasó ya que me habría agradado poder pelear en la pista con él. El trompo de Marcos Di Palma también me facilitó el triunfo; su auto iba mejor que el mío y me resultaba imposible alcanzarlo, yo aprovechaba su velocidad para chuparme y tratar de escaparme de Martínez...

Todavía falta mucho para pensar en el título y tenemos que ver cómo se comporta el auto de ahora en más, con los 30 kilos que tenemos que sumar a los 50 que ya teníamos. Igualmente cuando terminemos de construir la nueva Chevy, voy a probarla y luego decidiré si cambio de auto o no.

Juan María Traverso

● Será un trabajo psicológico el que intenta realizar Juan María Traverso fuera del auto? No lo sabemos, pero habla, se queja, ataca, se pelea y, mientras tanto, sigue liderando el Campeonato y cada vez con mayor ventaja... No sabemos tampoco si eso influye sobre sus rivales, pero no tenemos dudas de que sí influye lo que el "Flaco" hace sobre su Falcon violeta.

Cuando Omar Martínez y Guillermo Ortelli, por nombrar a los que tienen mayores pretensiones de luchar por el título, llegan a Balcarce obligados a tener que descontarle puntos a Traverso, y por ende estar lo más adelante posible, el "Flaco" les asesta un duro golpe psicológico logrando la "pole" en el último minuto de la clasificación... Luego los vuelve a conmover ganando su serie y sumando cinco puntos más, algo



Traverso (1º) y Martínez (2º) se saludan cordialmente en el podio. Luego el "Gurí" sería excluido...

tavo giro hizo un trompo, solo, y le dejó servido el liderazgo...

Pero hablar de **suerte** no nos convence demasiado. Porque no es producto de la suerte que el **Ford** de Traverso no se haya parado en **ninguna** de las **diez carreras** disputadas este año, como tampoco es producto de la suerte que el ramallense **no se equivoque** manejando. La punta de Traverso en el Campeonato y **las 59 unidades y media** que le lleva al **segundo** están cimentadas en un **sólido trabajo de equipo**, en un auto potente y confiable y en un piloto que lo conduce como nadie y no sólo para llevarlo a la punta: también para **administrarlo** cuando es necesario y **manejar la relación puntaje-lastre a la perfección**.

No alcanzaron para quitarle el triunfo, el ímpetu de Marcos Di Palma ni los embates de un Martínez que lo apremió en varias ocasiones pero exigiéndose más allá de los límites que le imponía su auto. Antes de la carrera, Traverso no estaba muy seguro de la conveniencia de ganar (de hecho, si hubiera optado por llegar cuarto, igualmente estaría cómodo en la punta del torneo y con menos kilos), pero como la victoria se le puso al alcance de la mano, no la dejó escapar. Máxime teniendo en cuenta que lo perseguía uno de sus rivales por el título y que en este momento en que mantiene una nada cordial relación con la ACTC, a esta no le habría agradado que una vez más levantara sobre el final para ceder tres puestos...

Tiene que pasar algo muy grave para que al Flaco se le escape el Campeonato. Y eso es absolutamente improbable si nos guiamos por su reconocida experiencia y por la regularidad evidenciada hasta el momen-

que sus rivales directos por el Campeonato no pueden hacer en la ocasión. En estas condiciones, cuando los "Canapino Boy's" Martínez y Ortelli esperan que el de Ramallo sume menos puntos que ellos, se encuentran con que, lejos de poder descontarle, están cada vez más lejos. Es imposible que psíquicamente no lo sientan. ¡Y ni hablar de lo que debieron haber sentido después de que el ramallense ganó la carrera final!, mientras Ortelli abandonó y el "Gurí" fue desclasificado en la revisión técnica...

¿SUERTE DE CAMPEON?

Estaría de más hablar de las condiciones de Traverso como piloto, pero también pareciera que tiene la "suerte del Campeón". Porque en la Final tenía a dos rivales muy duros con los cuales pelear el triunfo: **Ernesto Bessone** largando desde el primer lugar al haber ganado la serie más rápida y **Marcos Di Palma**, el indiscutido ganador de la tercera serie. Bessone se quedó fuera de la grilla al no poder solucionar una falla producida por el cable captor de su motor y debió partir desde boxes. Marquitos, en tanto, lo pasó al Flaco en la segunda curva de la primera vuelta e iba ganando hasta que en el oc-



Según pasan las horas...

"Voy a salir cuarto o quinto. No me importa si detrás de mí vienen Martínez u Ortelli y tengo que dejarlos pasar para lograrlo; lo hago con cualquiera."

luego de hacer el mejor tiempo el sábado.

"No sé si voy a ganar, vamos a ver cómo se presenta la carrera."

antes de la Final.

"El equipo y yo necesitábamos este triunfo."

luego de ganar la Final.

Juan María Traverso

to, que contrasta con la alarmante irregularidad de los que pretenden (o pretendían) arrebatarse esta nueva corona.

EL DIA DEL PUMITA

Diego Aventin ya conoció la victoria en categorías como la **Top Race** y el **TC Pista**, pero este segundo puesto obtenido en Balcarce seguramente le habrá hecho vivir el día más feliz de su campaña deportiva. **Subir al podio en TC ante una multitud y con sólo 18 años de edad es un privilegio para cualquiera**, una experiencia que no olvidará jamás. Con el muy buen Falcon que le entregaron **Alberto Canapino** en el chasis y **Juan De Benedictis** (con la colaboración de **José Miguel Herceg**) en los motores, el "Pumita" condujo sin errores tanto en la serie como en la Final, siguiendo el ritmo de Traverso y Martínez, quienes lo precedie-

Voces de Boxes

“La serie es difícil porque detrás de mí largan el ‘Toto’ Etchegaray y ‘Lalo’ Ramos... Y sumando los cerebros de los tres no hacemos ni uno normal.”

Marcos Di Palma
antes de la tercera serie.

“No quiero que Traverso gane, así no suma kilos y me da la posibilidad, algún día, de romper algún motor y cargarle 30 kilos al Falcon por poner otro...”

Jorge Pedersoli
antes de la Final.

“Silva se tendría que quedar en el Chaco. Y saber que Ayrton Senna hay uno solo... y se murió.”

Luis Belloso

“Paré porque cometí una maniobra muy antideportiva; lo partí al medio a Ortelli... ¿Por qué lo hice? Porque me tiran al pasto todo el tiempo.”

Juan Manuel Silva

La balanza

EQUILIBRIO. El Turismo Carretera cumplió en Balcarce una de sus pruebas de clasificación más parejas. Los primeros 17 autos se ubicaron en sólo 87/100, en tanto 27 estuvieron a menos de dos segundos de la “pole” lograda por Traverso.

DESEQUILIBRIO. Cada vez son más los Ford que se presentan en pista y cada vez menos los Chevrolet. En Balcarce los del óvalo constituyeron más del 50% del parque de 45 autos; hubo 26 contra sólo 12 de Chevrolet, seis de Dodge y uno de Torino. Los pilotos y preparadores se están inclinando por los Ford debido a que los motores Chevrolet se rompen más y son más caros para armar. De continuar esta tendencia, peligra seriamente la habitual paridad en la tradicional lucha de marcas.



Marcos Di Palma lideraba la Final cuando realizó un trompo que lo retrasó mucho. Se recuperó y terminó tercero. Completan el cuadro Aventin, Etchegaray, Acuña, La Barrosa y el público.

ron en la pista, y aguantando el áspero embate de Marcos Di Palma sobre el epílogo (Marquitos quedó séptimo tras el trompo y llegó cuarto en pista, luego tercero).

Fueron destacados, además, los trabajos de Fabián Acuña quedando cuarto sobreponiéndose a un fin de semana complicado. Lo mismo le sucedió a Emilio Satriano (quinto) y Edgardo Lavari (séptimo), quienes no habían arrancado bien el viernes. Eduardo Ramos recuperó el protagonismo llegando sexto en su

debut con la atención de Cristian Avila sobre el Falcon. Para resaltar también fue lo hecho por Raúl Sinelli, largando la Final desde el puesto 18º y llegando 8º, y de Rafael Verna, que partió 42º y avanzó ¡31 puestos hasta llegar 11º! Una pena lo de Miguel Angel Etchegaray. Desde las pruebas de clasificación el “Toto” peleó los primeros lugares; fue segundo en su serie y marchaba cuarto hasta la última vuelta, cuando un desperfecto lo hizo retrasar hasta el noveno puesto.

La decepción de Bessone

Ernesto Bessone probó en La Plata la nueva coupé Dodge construida por su equipo, y como andaba igual que la que venía usando hasta la última carrera, decidió estrenarla en Balcarce. “Quise dejar la otra en las condiciones en que estaba: peleando la punta en todas las carreras, para poder alquilarla”. El apuro de “Tito”, que también tiene en alquiler la coupé que manejaba Carlos Okulovich, está motivado en que se le venció el contrato que, por las primeras nueve carreras de este año, lo unía a “Rosamonte”, su principal patrocinante. De acuerdo con esto y para equilibrar su presupuesto de manera que no altere el trabajo que venía realizando en TC, es que necesita alquilar al menos uno de los dos autos. “No obstante—acclaró Bessone—mi continuidad hasta fin de año está asegurada. En el TC voy a seguir, como sea.”

El estreno de la Dodge en Balcarce no podía haberse presentado mejor: “Tito” la puso segunda en las pruebas de clasificación y ganó la serie más rápida, adquiriendo el derecho de partir en primer lugar en la Final... Pero cuando salió a pista para largarla, una falla en el cable captor del motor obligó a su equipo a intentar cambiarlo en la grilla; no hicieron a tiempo y perdió el lugar, debiendo iniciar la Final desde boxes. Pasó de primero a último... “Tito” no tenía consuelo; estaba destruido anímicamente. Una vez más, como le sucedió varias veces esta temporada, un problema en el auto lo privó de obtener una victoria cuando estaba primero. No le sirvió el consuelo de haber llegado 20º tras largar 44º. Nuevamente deberá esperar una revancha.

ES.



En la clasificación del viernes, Martínez pisó aceite que dejó el motor de Satriano y se despistó. El guardrail impidió que cayera al precipicio...



Bessone estrenó otro Dodge. Ganó la serie y fue 21° en la Final. Detrás, en la foto, Martínez y Acuña.

TIRITAS DE ASADO

■ **INSPECCION A RAFAELA.** Este miércoles, una delegación compuesta por dirigen-

tes de la ACTC y por algunos pilotos viajará a **Rafaela** para inspeccionar los trabajos realizados en ese autódromo relacionados

con su seguridad, dispuestos tras el accidente en que perdieron la vida **Raúl Petrich** y **Oscar Lofeudo**. De aprobarse estos trabajos, el TC volvería a presentarse en el óvalo de Rafaela el **26 de septiembre**.

■ **HOMENAJE A PETRICH.** El sábado 31 de julio, en la localidad santafesina de **María Teresa** se realizará un homenaje a **Raúl Petrich** al cumplirse el 1° aniversario de su fallecimiento. Los actos comenzarán a las 16.30 en el acceso principal al pueblo y consistirán en la celebración de una misa de campaña, el descubrimiento de un busto en su memoria y la imposición del nombre de **Raúl "Pepino" Petrich** al mencionado acceso.

■ **¿AVENTIN AL T.C.2000?** Otro de los

Así fue la Final



Autódromo Juan Manuel Fangio

Grilla: Bessone, que debía partir desde el primer lugar, tiene problemas en el motor y larga desde boxes. **Largada:** Traverso se adueña de la punta, pero antes de la segunda curva lo supera Marcos Di Palma. **Vuelta 2:** ingresa el Auto de Seguridad por los despistes de Lepphaille y Biscaglia en la chicana. **Vuelta 4:** se reanuda la carrera y Marquitos conserva la punta hasta que realiza un trompo tres giros más tarde (se retrasa al 7° lugar). Silva, que marchaba 12°, intenta superar a Ortelli y a Belloso en la segunda curva, pero el "Pato" los choca a ambos y estos deben abandonar. **Vuelta 13:** entra el "pace car" por el despiste de Di Marco debajo

del puente. Traverso conserva la punta seguido por Martínez, D. Aventin, Etchegaray, Acuña y M. Di Palma. **Vuelta 15:** se reanuda la carrera y un giro más tarde el "Guri" intenta superar al "Flaco", que resiste el acoso. **Final:** Martínez (2° en pista) es excluido en la revisión técnica por irregularidades en la medida de la trocha delantera de su auto. Traverso obtiene su 44ª victoria en TC, la segunda en esta temporada y la primera en este autódromo (había vencido en 1995 pero luego fue excluido). D. Aventin es segundo y obtiene su primer podio en TC. "Marquitos" llega tercero en dura porfía final con el "Pumita".



**Si busca efectivo
Téngalo YA!**

Opcion

El crédito rápido, la solución efectiva.

**LLAME GRATIS AL:
0-8009-99-8009**

La exclusión del Gurí amenaza con traer cola

La Final de TC en Balcarce no terminó con el banderazo a cuadros... Porque unas horas después de terminada la carrera surgió una noticia inesperada: la desclasificación de **Omar Martínez**, quien había sido segundo en pista. Al respecto, Carlos Marchese, Comisario Técnico de la ACTC, explicó: "La trocha delantera del auto de Martínez está excedida. En este tipo de mediciones no hay tolerancia, el reglamento estipula una medida máxima para las trochas delantera y trasera. A los primeros cinco de la Final se les hizo el mismo control". Claro está que, al conocer la noticia de su desclasificación, el "Gurí" no tenía consuelo: "Realmente esto me sorprende y me duele, porque nunca me había pasado... No sé lo que voy a hacer ahora, pero en estos momentos tengo ganas de abandonar el TC. Yo estaba corriendo este año con el objetivo de tratar de pelear por el Campeonato hasta el final y con esta exclusión quedé prácticamente sin chances de hacerlo... Hablaré con mis patrocinantes para ver qué opinan ellos, porque les debo todo el respeto por el apoyo que me dan y porque no podré cumplir con mi objetivo. De acuerdo con lo que ellos me digan, tomaré la decisión". Luego agregó: "El equipo se hizo responsable por su error, pero yo también tengo culpas: fui yo quien eligió a este equipo... No me gustó que Canapino se haya ido del autódromo sin esperar la verificación técnica".

Por su parte, **Alberto Canapino**, también ubicado vía Movicom, se hizo cargo: "Soy responsable del error cometido. Cambiamos la comba del Falcon y, por estar urgidos por el trabajo, no controlamos que hubiese quedado dentro de las medidas reglamentarias... Fue un exceso de confianza que se convirtió en negligencia. No traté de sacar ventaja alguna, no me caracterizo por eso. Lo lamento por Martínez; había hecho una gran carrera, le venía bien para el campeonato y ahora pierde puntos vitales. Y esto pasa justo cuando Traverso está hablando tantas cosas...", explicó el exitoso preparador y constructor.



Final del TC. Silva intenta pasar a Ortelli y a Belloso en una misma maniobra. La pista no le alcanza y quiere hacerlo por el pasto...



DIFERENCIAS ENTRE LOS HERMANOS SATRIANO

Emilio, quejoso por las roturas de sus motores

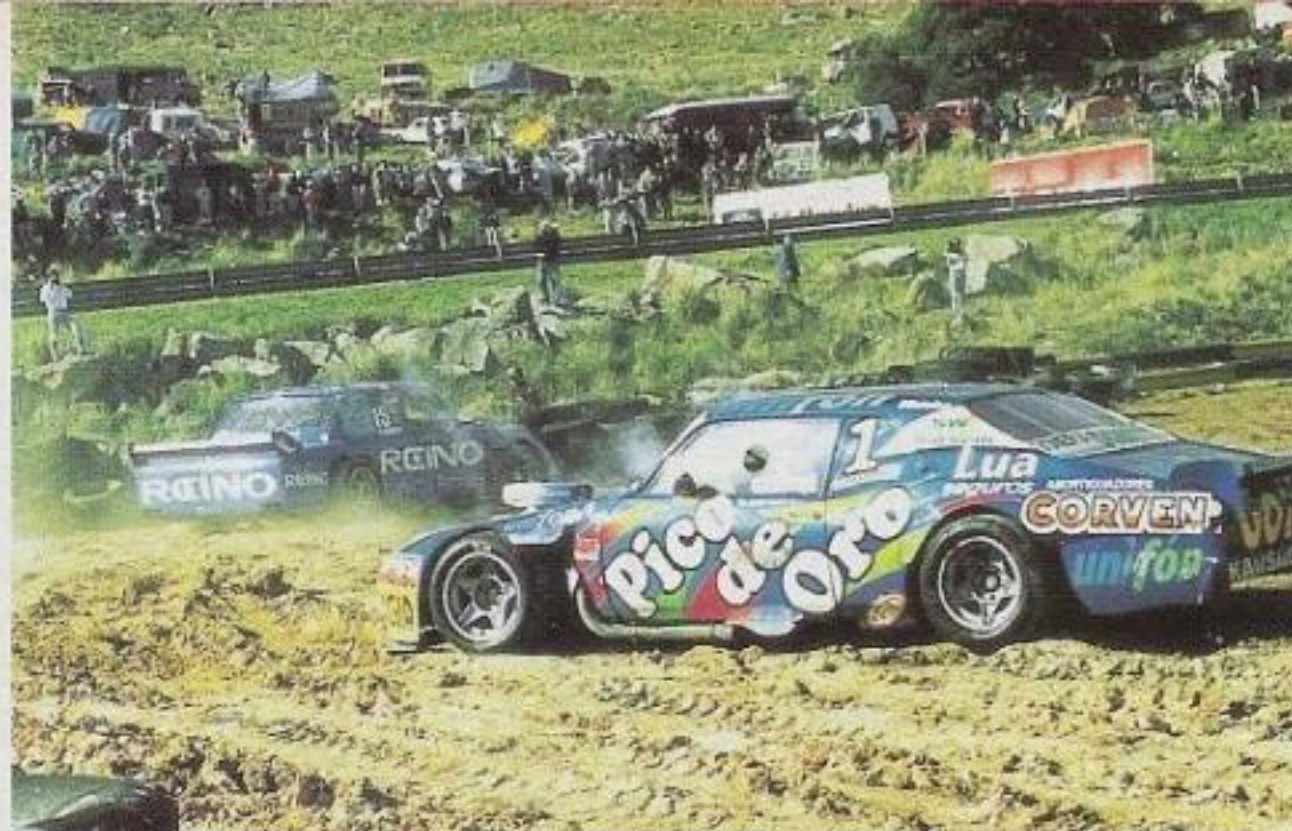
El viernes 23, durante la interrumpida prueba clasificatoria, **Emilio Satriano** rompió su quinto motor de las últimas cinco carreras. Muy molesto, el "Obispo" descargó su bronca: "Así no se puede correr. Veremos qué hacemos con los motores, porque cuando los quiero acelerar, se rompen...". Es sabido que, como siempre, los motores del Chevrolet de Emilio son provistos por su hermano Pablo. Y teniendo en cuenta la separación que decidieron tras muchos años de trabajo juntos, estas palabras del piloto tienen un significado especial. **Pablo Satriano**, por su parte, descartó cualquier especulación sobre la supuestamente mala relación entre ambos: "La verdad es que anoche no dormí, preocupado por la nueva rotura de motor que sufrió Emilio... Tengo cinco motores en la categoría y justo se le rompen a él, provocando especulaciones que no tienen ningún sentido. ¡Cómo no voy a querer yo que ande bien mi hermano y con un

motor mío!... La única explicación que le encuentro a esto es una falla en los materiales, ya que todos los motores son iguales". Emilio estaba caliente el viernes aunque luego, acompañado por la mejora en el rendimiento de su auto durante la clasificación del sábado y la carrera, se tranquilizó y le restó trascendencia al tema. Durante el primer día de actividad en Balcarce se lo vio hablando con **Graciela Nicieza**, y alguien comentó que trataron el tema de los motores con la responsable del equipo JC Competición... Emilio desmintió la versión: "Estuve hablando con Graciela pero como lo hago siempre. No le pedí condiciones por sus motores ni nada por el estilo". Lo cierto es que el quinto puesto de Satriano en la Final calmó los ánimos. Pero el viernes, además de buscar al chasista que todavía no definió, Emilio ya se habría puesto a pensar en algún motorista para reemplazar a su hermano.

¡Coronas vencedor en la I.L.P.!

Waldemar Coronas obtuvo un nuevo triunfo en la **Indy Lights Panamericana**, que desarrolló la sexta competencia de su calendario '99 en el autódromo "Súper Jarocho" de Veracruz (México). "Baldi", que compite con un **Lola-Chevrolet** del team **Carusi**, había partido desde la "pole position" tras aventajar en clasificación al brasileño **Oswaldo Negri** por seis milésimas. Durante la carrera, que se desarrolló con 40 grados de temperatura ambiente, el argentino mantuvo siempre la punta gracias al buen auto con el que contó, que posee amortiguadores diseñados por **Christian Avila**. Coronas se afianzó al frente del certamen. **Clasificación final:** 1º) W. Coronas,

44m27s149/1000 a 109,330 km/h; 2º) O. Negri a 3s322; 3º) L. Díaz 3s677; etc. **Campeonato:** Coronas, 86 puntos; Díaz, 74; Negri, 73; etc. **Próxima competencia:** en Aguascalientes (México), en fecha a confirmar. **Matías Ríos** finalizó décimo en la tercera fecha del **Campeonato Español de Motociclismo de Velocidad**, disputada en el trazado de Valencia. El piloto argentino, que compite con una **Aprilia 250 cm³** del equipo **PR2-Mitsubishi**, había partido desde la sexta posición y llegó a ubicarse quinto, pero sufrió un prematuro deterioro de la goma trasera que lo retrasó al décimo lugar final. La próxima fecha será en Albacete (España), el 12 de septiembre.



Secuencia fotográfica de Peter Harn



El "Pato" choca al Campeón y le levanta la trompa a la Chevy.

A su vez, Ortelli empujó a Belloso fuera de la pista. Ambos abandonaron y Silva fue sancionado.



Gustavo Tadei acaba de volcar el viernes en clasificación, tras pisar aceite y perder el control de su auto...



Así quedó el Falcon... Con la ayuda de varios equipos lo recuperaron y Tadei pudo correr. El piloto salió ileso.

que podrían sumarse al equipo de **Ernesto Bessone** es **Diego Aventin** pero en TC2000. El "Pumita" evalúa la posibilidad

de subirse al tercer **Chrysler Neon** que Tito pondría en pista antes del fin de este año.
■ **EL CAMBIO DEL PACHI.** Uno de los prin-

cipales referentes de Chevrolet, **Fernando Iglesias**, debutó con un **Ford** en Balcarce. El sampedrino adquirió el **Falcon** de Olavarría

Provincia Seguros felicita a Juan María Traverso por lograr el mejor tiempo de clasificación en el Gran Premio de Balcarce, otorgándole en reconocimiento el Premio Pole Position.



Juan María Traverso



Premio Pole Position

Carlos Pellegrini 71, (1009) Capital Federal, Tel.: 4346-7300
Y en todas las delegaciones del interior del país.

PROVINCIA Seguros



Fabián Acuña fue cuarto en la Final y recuperó protagonismo. Lo siguen Ramos y Rafú.

T.C.Pista: otra vez Benedetti

Fabrizio Benedetti (Ford) venció en la décima fecha del calendario '99 del **TC Pista**, escoltado en el podio por **Gastón Billeres** (Ford) y **Omar La Cortiglia** (Ford). Esta fue la tercera victoria del piloto sanjuanino en la presente temporada, resultado que le permitió descontarle importantes puntos en el Campeonato al líder La Cortiglia.

Como ya es una costumbre en las carreras de esta categoría que presentó un importante parque (29 coches), un accidente motivó una bandera roja. Esta vez los responsables fueron **Juan Carlos Ridolfi**, **José Fortunato** y **Luciano Larroude**, quienes se vieron involucrados en un toque múltiple a pocos metros de iniciada la carrera.

Una vez en competencia el "poleman" **Gustavo Fontana** (Ford) mantuvo su posición en los primeros giros, pero luego se retrasó y abandonó por problemas mecánicos. Benedetti heredó la punta, que no dejó hasta la bandera a cuadros. Para destacar fue la tarea de **José Luis Ricciardi** (Ford), que partió

15° y arribó quinto. En el Campeonato, La Cortiglia lidera con 123,5 puntos seguido por Benedetti con 92 y Fernández con 75.



Fabrizio Benedetti imponiéndose en TC Pista.

Los protagonistas

Diego Aventin: "Este resultado se lo debo al equipo. Quiero agradecerle a Alberto Canapino y a Juan De Benedictis por los excelentes auto y motor que me brindaron. Es mi primer podio en Turismo Carretera y fue, lejos, mi mejor fin de semana en la categoría. Antes de la carrera había mirado con mucha atención unos videos de mi papá corriendo en este circuito, que me ayudaron mucho".

Marcos Di Palma: "El auto se iba un poco de cola pero me fui solo como un tarado... Otra vez me mandé una cagada y no sé por qué me preguntan qué pasó ¿Acaso no los acostumbra ya a estas maniobras? A Traverso lo pasé tran-

quilo y venía controlándolo bien. No tengo excusas... No obstante, estoy conforme con el tercer lugar. Llegué cuarto, pero cuando me enteré de que lo habían excluido al 'Guri' fui y le saqué los trofeos a Diego Aventin. 'Yo me los llevo -le dije- y vos arreglate con Martínez'...".

Fabián Acuña: "Durante viernes y sábado el auto no se había mostrado demasiado competitivo, pero para la serie hicimos unos cambios que mejoraron el rendimiento. En carrera me dediqué a girar y a no meterme en roces. Necesitaba un buen resultado y pude conseguirlo. De a poco estamos volviendo a los primeros planos".

que corriera el año pasado **Fabián Hermoso** y le alquila los motores a **Johnny De Benedictis**. "El Pichi" sorprendió en los entrenamientos del viernes ubicándose entre los primeros puestos, pero luego sufrió varios problemas a lo largo del fin de semana, incluso un cambio de motor el domingo...

■ **PIÑAS VAN, PIÑAS VIENEN.** Es sabido que un despiste en el autódromo "Juan Manuel Fangio" de **Balcarce** es prácticamente sinónimo de golpe por la falta de vías de escape de este escenario enclavado en plena sierra La Barrosa. Así, fueron **Tadei** (el que se dio más fuerte), **Martínez**, **Robbiani**, **Bisceglia**, **Ledesma** y **Oyhanart** en TC; **Lauzurica** en TC Pista y **Paola Traverso** y **Delfina Frers** en la Copa Corsa femenina, los muchos que se "pegaron" (algunos con vuelco incluido); ninguno con consecuencias físicas.

■ **GESTO.** Bessone y Traverso son, desde hace mucho tiempo, grandes "enemigos" en pista (y en ocasiones también fuera de ella). Sin embargo, cuando "Tito" sufrió el inconveniente del cable captor que le impidió largar la Final desde la "pole", los mecánicos del "Flaco" trabajaron para solucionar el problema ayudando a los de Bessone. Bien por ellos.

■ **CHA SIGUE AL FRENTE.** El sábado, la **Copa Corsa Femenina** disputó su novena fecha de la temporada. La victoria le correspondió a la líder del torneo, **Sonia Cha**, quien superó a Gabriela Crespi y Claudia Arias. Cha estiró ahora la diferencia en la punta del Campeonato sobre su escolta, Silvina Genjo. Además, en TC volvió a acompañar a René Zannatta en el "cockpit" de su Chevy.

Fernando Svaluto

Fotos: Oscar Mosteirín y Jorge Marchesín

Retrasos y abandonos

SERIES: Di Marco, despiste; Silva, toque con Traverso y despiste; Ledesma, choque contra el "guardrail"; Gómez, trompo; Etchegaray, frenos; Catalán Magni, trompo; Tadei y Catalán Magni, toque entre ambos. **FINAL:** Bessone, cable captor (largó desde boxes); Ortelli (ab.) y Belloso (ab.), toque de Silva; Silva, abandonó por iniciativa propia luego de ser sancionado con un "pare y siga" por el toque antes mencionado; Lepphaille y Bisceglia, toque entre ambos en la chicana (ab.); Zannatta, falla en el motor (ab.); Tadei, motor (ab.); Hermoso, trompo; Del Bo, motor; Di Marco, despiste (ab.); Rafú, dirección (ab.).

Cuando termina la ruta, para ella empieza la diversión.

Grand Sportage TDI



- **Grand Sportage 4x4 TDI**
\$33.900.- IVA incl.

Una 4x4 de lujo.

Con motor 2,0 l turbo diesel intercooler.
Llantas de aleación.
Espejos exteriores con comando eléctrico.
Aire acondicionado.
Levantacristales eléctricos en las 4 puertas.
Cierre de puertas eléctrico.
Cubos automáticos.
Cinturones de seguridad inerciales delanteros y traseros.

Avella

Ponélo en marcha.

Seguro que es el auto que está estacionado en tu cerebro.



- **Avella GLXi 5 puertas**
\$15.300 IVA incl.

Primera. Escuchás el motor 1,5 l, con inyección electrónica multipunto (bah, escuchar es un decir), y pensás: "¡Cómo sonaban los otros autos que tuve!". Típico. Para eso ya pusiste segunda y la dirección servoasistida te lleva a donde vos querés: a poner tercera, ¿no? Vas rápido, pero el alerón trasero te da más agarre.
Y agradecés al cielo tener levantavidrios delantero y cierre de puertas. Eléctricos, obvio. La cuarta es un trámite. Pura adrenalina.
Y necesitás el aire acondicionado, la música con autoestéreo AM/FM, pasacassette y antena eléctrica para llegar al toque final. Cerrar el diario, poner quinta y salir lo más rápido posible al concesionario. Para que deje de ser un sueño.



GARANTÍA 2 AÑOS
Ó 50.000 KM.



Elegí el camino que más te convenga:
1-En dólares hasta 36 meses. T.N.A. 6.90 %.
2-En pesos hasta 60 meses. T.N.A. 18.59 %.
3-En dólares hasta 60 meses. T.N.A. 16.70 %.

CIR-REP S.A.: Entre Ríos 1197 (1640) Martínez
Tel.: 4733-3111/3355 Fax: 4733-3222.
Y su red de concesionarios. www.kia.com.ar

Precio sugerido al público en dólares estadounidenses con IVA incluido, no incluye flete, ni gastos de patentamiento. 1-TDM 0.31% CFT 14.90%. 2-TDM 0.90% CFT 28.09%. 3-TDM 0.80% CFT 25.89%. Los costos financieros totales incluyen IVA y seguro de vida, no incluyen seguro del automotor.

AUTO CLUB BALCARCE - AUTÓDROMO "JUAN M. FANGIO" (BALCARCE) - CIRCUITO DE 4.592,40 - TRES SERIES A 6 VUELTAS (27,554 KM) CADA UNA Y FINAL A 21 VUELTAS (96,440 KM) - 25 DE JULIO DE 1999.

FICHA GENERAL

Denominación de la prueba: Gran Premio Ciudad de Balcarce, Trofeo "Revista CORSA".
Ubicación del autódromo: a 3 km del centro de la ciudad.

Autoridades: Director de la Prueba, Norberto Moyeta; Comisario Deportivo, Hugo Solís; Comisario Técnico, Carlos Marchese; Adjunto, Remo Ríos; Jefe de Seguridad, Com. May. (R) Hugo Giatti; Departamento Deportivo, Enrique González; Jefe de Boxes, Angel Nomdedeu; Jefe de Largada, Héctor Petruccelli.

Participantes: 15, 13 y 15 en las tres series, respectivamente; 40 en la Final.

Infraestructura del escenario: buena.

Espectáculo: bueno.

Organización: correcta.

Público: 20.000 personas, aproximadamente.

Orden de largada

2º Traverso (3)	1º Bessone (h)(68)(*)
4º O. Martínez (8)	3º M. Di Palma (8)
6º Etchegaray (9)	5º Aventin (110)
8º Ramos (22)	7º Acuña (4)
10º Urretavizcaya (19)	9º Rafú (77)
12º Lavari (33)	11º Zanatta (11)
14º Satriano (2)	13º Ortelli (1)
16º Minervino (10)	15º Belloso (15)
18º Sinelli (41)	17º Larroude (23)
20º J. L. Di Palma (7)	19º Ciantini (20)
22º Del Bo (34)	21º Silva (25)
24º Salerno (17)	23º Rivas (96)
26º Guarnaccia (18)	25º Hermoso (29)
28º Videle (35)	27º Ciancaglini (39)
30º Bisceglia (152)	29º Lepphaille (36)
32º Doumic (43)	31º Iglesias (14)
34º Occhionero (101)	33º Oyhanart (47)
36º M. Gómez (42)	35º Mangoni (112)
38º J. C. López (92)	37º Robbiani (65)
40º Tadei (37)	39º Di Marco (51)
42º Verna (5)	41º C. Magni (171)
	43º Ledesma (16)

Ref: (*) largó desde boxes.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Traverso, 1m46s311/1000 a 155,512 km/h; Bessone (h) a 175/1000; M. Di Palma a 191; Silva a 244; O. Martínez a 280; Etchegaray a 462; Aventin a 553; Urretavizcaya a 554; Ramos a 556; Ledesma a 747; Ortelli a 806; Satriano a 837; Verna a 840; Minervino a 863; Za-

natta a 864; Rafú a 867; Acuña a 870; Ciantini a 1s005; Belloso a 1s149; Hermoso a 1s195; Del Bo a 1s196; Lavari a 1s340; J. L. Di Palma a 1s429; Larroude a 1s568; Sinelli a 1s579; Iglesias a 1s643; Catalán Magni a 1s903; Lepphaille a 2s035; M. Gómez a 2s258; Tadei a

2s310; Ciancaglini a 2s313; Rivas a 2s445; Guarnaccia a 2s473; Oyhanart a 2s535; Luaces a 2s606; Videle a 2s787; Salerno a 2s790; Bisceglia a 3s336; A. Occhionero a 3s648; Di Marco a 3s685; Doumic a 3s836; Robbiani a 5s485; J.C. López a 6s480; Chabert (h) a 8s791.

PRIMERA SERIE

Traverso, 10m47s807/1000 a 153,126 km/h; Aventin a 428/1000; Rafú a 6s536; Lavari a 9s926; Belloso a 10s706; Sinelli a 11s006; Silva a 11s514; Salerno a 19s074; Ciancaglini a 19s741; Lepphaille a 23s057; Oyhanart a 32s027; Mangoni a 37s863; Di Marco a 51s631; Verna a 56s271; Ledesma a 1 vta. **Récord de vuelta:** Aventin en la 5ª, en 1m47s027/1000 a 154,472 km/h.

SEGUNDA SERIE

Bessone (h), 10m46s617/1000 a 153,407 km/h; O. Martínez a 119/1000; Acuña a 298; Urretavizcaya a 3s887; Ortelli a 4s072; Minervino a 5s817; J. L. Di Palma a 11s134; Rivas a 11s711; Hermoso a 11s940; Bisceglia a 25s239; Doumic a 27s217; M. Gómez a 40s308; J. C. López a 45s984. **Récord de vuelta:** Acuña en la 2ª, en 1m46s956/1000 a 154,579 km/h.

TERCERA SERIE

M. Di Palma, 10m47s889/1000 a 153,106 km/h; Etchegaray a 3s820; Ramos a 4s425; Zanatta a 7s000; Satriano a 7s249; Larroude a 7s708; Ciantini a 7s975; Del Bo a 8s442; Guarnaccia a 15s254; Videle a 16s509; Iglesias a 18s552; Occhionero a 21s119; Robbiani a 28s791; Tadei a 45s217; Catalán Magni a 1m02s892. **Récord de vuelta:** M. Di Palma en la 3ª, en 1m47s389/1000 a 153,951 km/h.

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO
1º	Juan M. Traverso	Falcon	45m06s330
2º	Diego Aventin	Falcon	a 2s247
3º	Marcos Di Palma	Chevy	a 2s297
4º	Fabián Acuña	Chevy	a 4s983
5º	Emilio Satriano	Chevy	a 5s610
6º	Eduardo Ramos	Falcon	a 6s098
7º	Edgardo Lavari	Dodge	a 7s179
8º	Raúl Sinelli	Falcon	a 7s576
9º	Miguel A. Etchegaray	Falcon	a 7s620
10º	Roberto Urretavizcaya	Chevy	a 8s320

Luego clasificaron: 11º Rafael Verna (F) a 13s156; 12º José Larroude (F) a 14s994; 13º Luis Minervino (Ch) a 15s686; 14º José L. Di Palma (Ch) a 16s731; 15º Mariano Oyhanart (F) a 17s247; 16º Roberto Rivas (F) a 17s497; 17º Julio Catalán Magni (F) a 20s535; 18º

Sergio Guarnaccia (F) a 20s928; 19º Armando Ciancaglini (F) a 21s443; 20º Ernesto Bessone (h)(D) a 25s215; 21º Ariel Robbiani (F) a 31s919; 22º José Ciantini (Ch) a 36s313; 23º Alejandro Occhionero (F) a 1m50s729; 24º Fabián Hermoso (F) a 1 vta; 25º Fernando Iglesias (F); 26º Roberto Videle (F) y 27º Pedro Doumic (F) a 3. **No clasificados:** Salerno (D), y Rafú (F), 13; Di Marco, Silva y J. C. López (F), 11; Del Bo (Ch), 9; Belloso (F), 8; Ortelli (Ch) y Ledesma (F), 7; Zanatta (Ch) y Tadei (F), 6; M. Gómez (Torino), 5; Lepphaille y Bisceglia (Ch) y Mangoni (D), s/vtas. **Excluido:** O. Martínez (F) por infringir el reglamento técnico. **Promedio del ganador:** 128,286 km/h. **Récord de vuelta:** Ledesma en la 7ª, en 1m47s912/1000 a 153,205 km/h. **Diferencia métrica:** Del 1º al 2º: 78,48 metros; al 3º: 81,19 metros.

Campeonato (disputadas 10 carreras)

POS. PILOTO	M. DE AJÓ I	M. DE AJÓ II	9 DE JULIO	OLAVARRÍA	LA PLATA	BS.AS.	RÍO IV	PARANÁ	9 DE JULIO BALCARCE	TOTAL	REC. KG.	
1º Juan M. Traverso	16	18	17.5	25	14	15.5	15.5	11.5	14	25	172	80
2º Omar Martínez	1	14.5	10	21	25	13.5	6.5	16	5		112.5	50
3º Guillermo Ortelli	25	25	15.5	5.5	4.5	3.5		25	4.5	3.5	112	90
4º Luis Belloso	13.5	3.5	8.5	13.5	10.5	20	8	13.5	7.5	3	101.5	20
5º Miguel A. Etchegaray	11	11	4.5	5.5	21	17.5		4	14	10.5	99	30
6º Ernesto Bessone (h)	14		12	5	17.5	6	6	20.5	11	6	98	30
7º José L. Di Palma	18	16	10	11.5	12.5	5.5	1.5	7	10	6	98	10
8º Roberto Urretavizcaya	20.5	20.5		3	7.5	2.5	14	1	3	9	81	40
9º René Zanatta	2.5	13	4.5	4.5	13	13.5	1	17.5	6	3.5	79	10
10º Fabián Acuña	3.5	4.5		11	16	5	14.5	2	7	15.5	79	

Luego se ubican: Ramos, 75.5 (30 kg); Ledesma, 73 (50); Verna, 70.5 (50); Lavari, 67.5 (30); Sinelli, 59 (10); M. Di Palma, 58.5 (20); Silva, 56 (20); C. Magni, 51; Salerno, 49.5 (10); Satriano, 46; Rafú, 45; Aventin, 42 (20); Ciantini, 40.5; Larroude, 31.5; Iglesias, 30; Larrauri, 26; Tadei y Lepphaille, 25.5; Del Bo, 25; Luaces y Guarnaccia, 23.5; Oyhanart, 23; Hermoso, 22; etc.

Próxima competencia

15 de agosto en La Plata



Conducción:

**Mariano Casares
y Alberto Falcón**

Lunes a Viernes 12 hs.



LLANTAS 360° PERFECTAS™



West McLaren Mercedes
OFFICIAL SUPPLIER
1998 FORMULA ONE WORLD CHAMPIONS

**"LA UNICA LLANTA CAMPEONA DE
FORMULA 1 Y RALLY MUNDIAL 1998"**



GRAND PRIX



COMPETITION



SPYDER



BRS



F-1



MONACO



PORTOFINO



LLEVATE GRATIS!

LA CAMPERA OFICIAL ENKEI-FORMULA 1

Comprando un juego (4 unidades) de cualquiera de las llantas publicadas en este aviso en medidas 15", 16", 17" o 18" te obsequiamos una **Campera Enkei Conmemoración del Campeonato Mundial 1998**. La misma no está ni estará a la venta. Esta promoción será válida durante Julio y Agosto de 1999 pudiendo ser adquirida únicamente en los puntos de venta que figuran en este aviso.

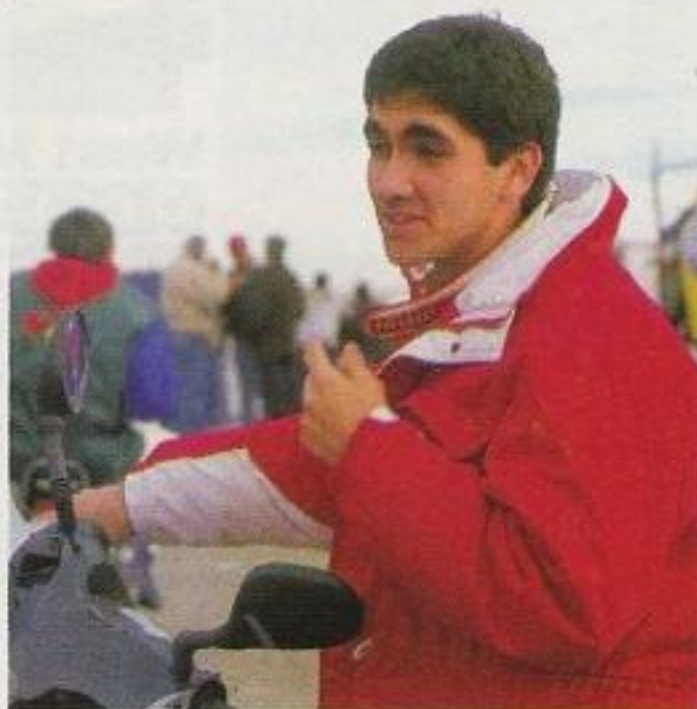
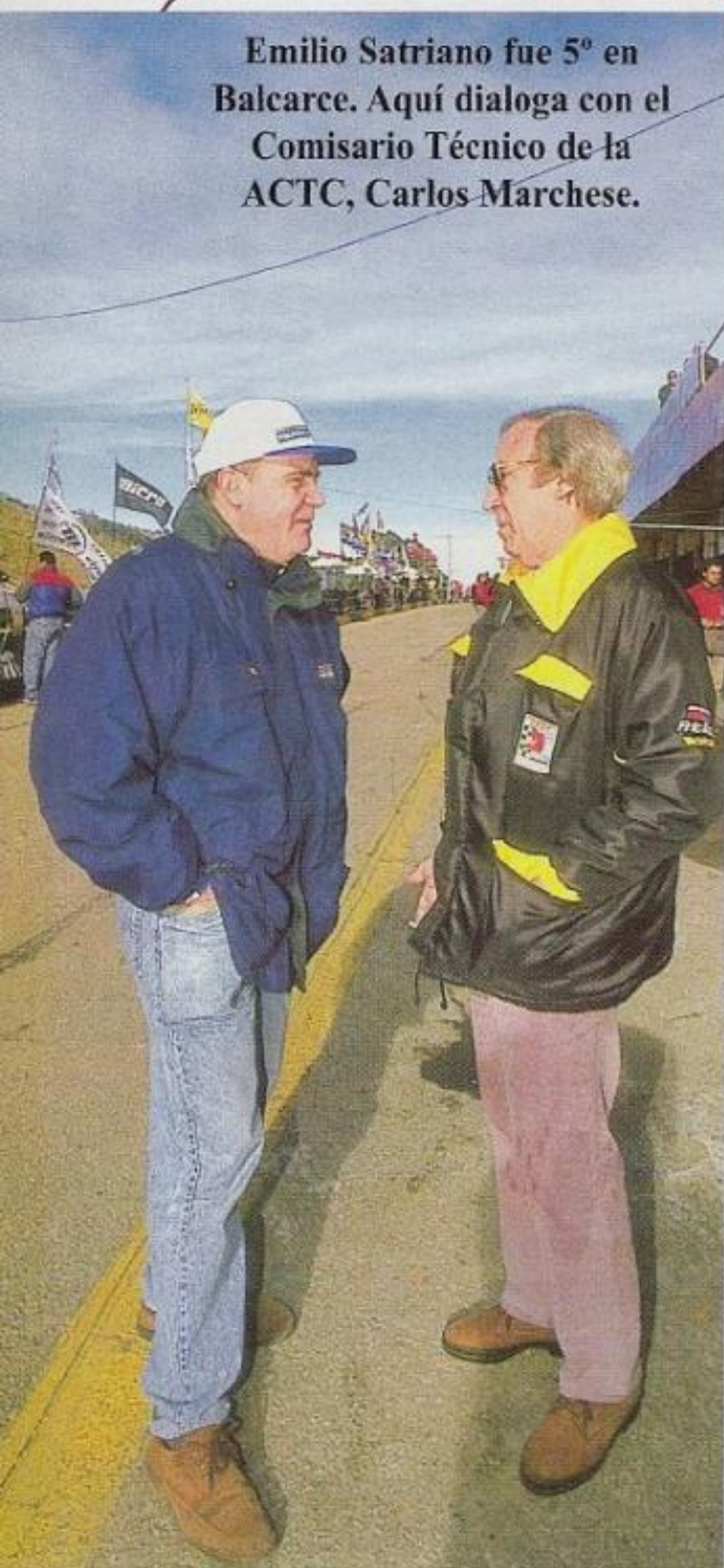
- PUNTOS DE VENTA -

- ADOLFO KOTLER: SALTA 75, TUCUMAN.
- ALEGRE NEUMATICOS: AV. 25 DE MAYO 684, CHACO.
- ALFA S.R.L.: NOGOYA 3688, CAPITAL.
- ARCE GOMAS: H. YRIGOYEN 225, MORON.
- CARLOS Y A. RAVERTA: TUCUMAN 202 NORTE, SAN JUAN.
- CENTRO DEL NEUMATICO BEIRO: AV. FCO. BEIRO 3454, CAPITAL.
- CRISTAL PARKE: AV. JUAN B. JUSTO 3190, CAPITAL.
- EQUIPAMIENTOS FERRARA: AV. H. YRIGOYEN 6972, BANFIELD.
- EQUIPED CAR: PELLEGRINI 80, CHIVILCOY.
- HIJOS DE CARLOS VERDINI: SAN MARTIN 355, GODOY CRUZ, MZA.

- GOMERIA JUAN O JUAN: CALLE 32 N° 938, LA PLATA.
- JOSE GASPARIN: ALMA FUERTE 1110, PARANA.
- LA ESQUINA DEL NEUMATICO: AV. MAIPU 1436, VICENTE LOPEZ.
- LARRAURI NEUMATICOS: URQUIZA 2512, ROSARIO.
- LBF CENTER: ESPAÑA 709, SAN LUIS.
- MANTELLO NEUMATICOS: MITRE 191, SAN JOSE, MENDOZA.
- NEUMACHEK: AV. RICARDO BALBIN 3265, CAPITAL.
- NEUMA-CENTER: AV. SAN MARTIN 7188/90, CAPITAL.
- NEUMATICOS CAMPANA: RIVADAVIA 475, CAMPANA.
- NEUMATICOS GALLO: AV. PTE. PERON 3479, SAN FERNANDO.

Figuras y fierros,
personas y
personajes, gente y
marco del TC
en Balcarce.

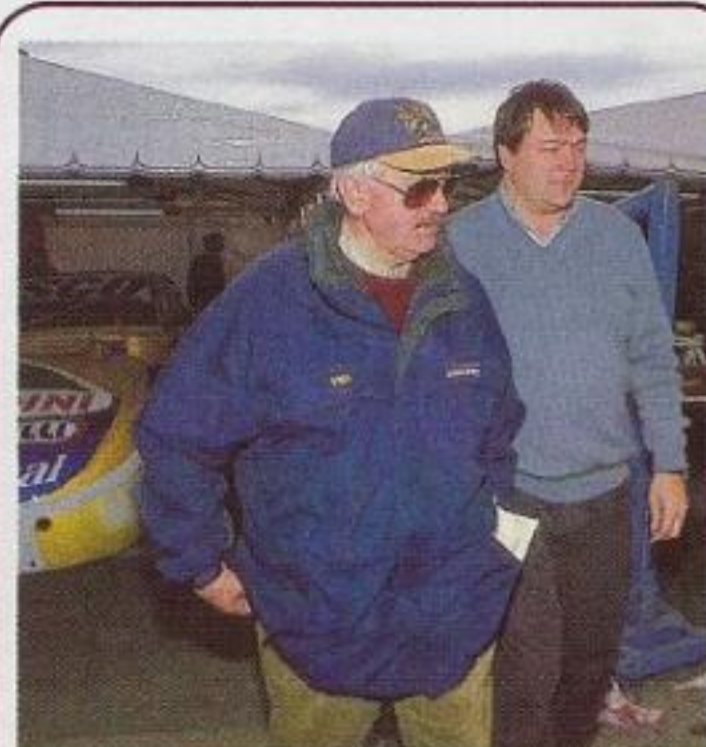
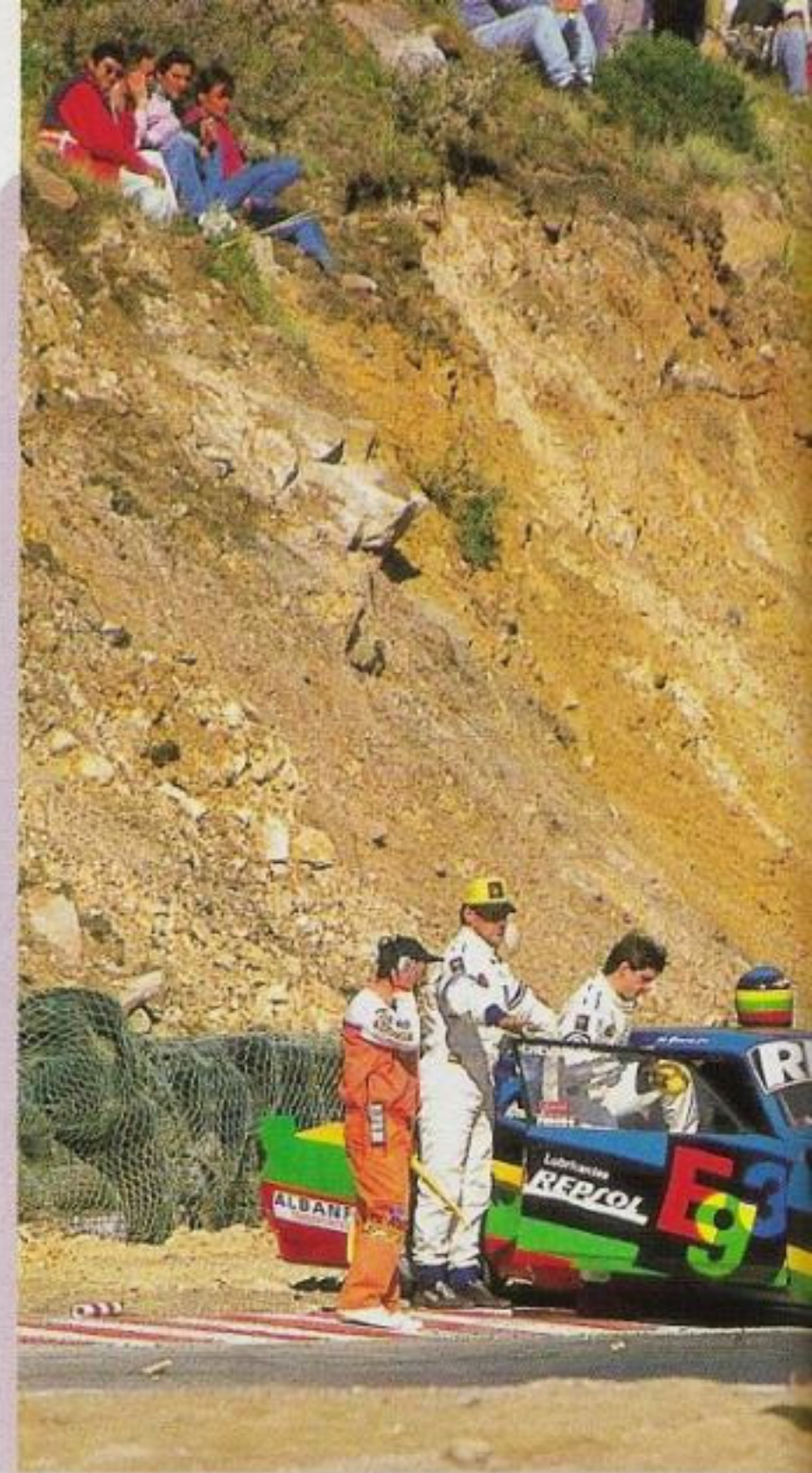
Emilio Satriano fue 5º en
Balcarce. Aquí dialoga con el
Comisario Técnico de la
ACTC, Carlos Marchese.



Diego Aventin, con sólo 18 años,
logró un destacado segundo lugar en
TC. El "Pumita" manejó a la par de
los "pesos pesados" en la categoría
más pareja del automovilismo
argentino.



Este es uno de los motivos como
para realizar una recorrida por los
boxes del TC. ¿Hace falta decir
algo más?...



A Alberto Canapino lo cuestionaron
por un supuesto problema
reglamentario en la Chevy que le
atiende a Ortelli. Paradójicamente,
en esta carrera fue un Ford que él
asiste al que desclasificaron... Lo
acompaña J. C. Deambrosi, el
"presi" de la ACTC.

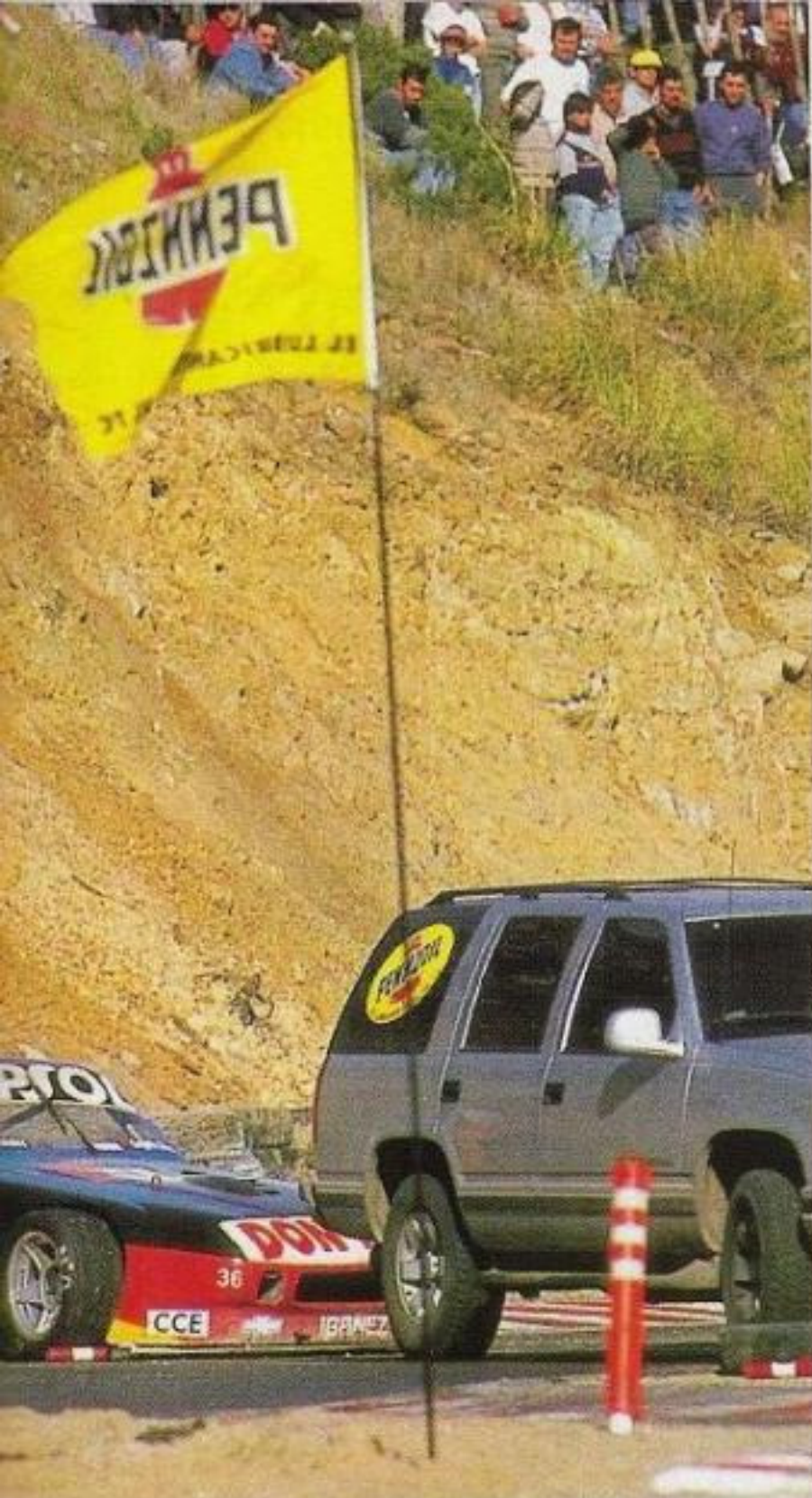
VUELTA PREVIA

LUNES
A SABADOS
19.00 HORAS

DOMINGOS
EDICION ESPECIAL
13.00 HORAS

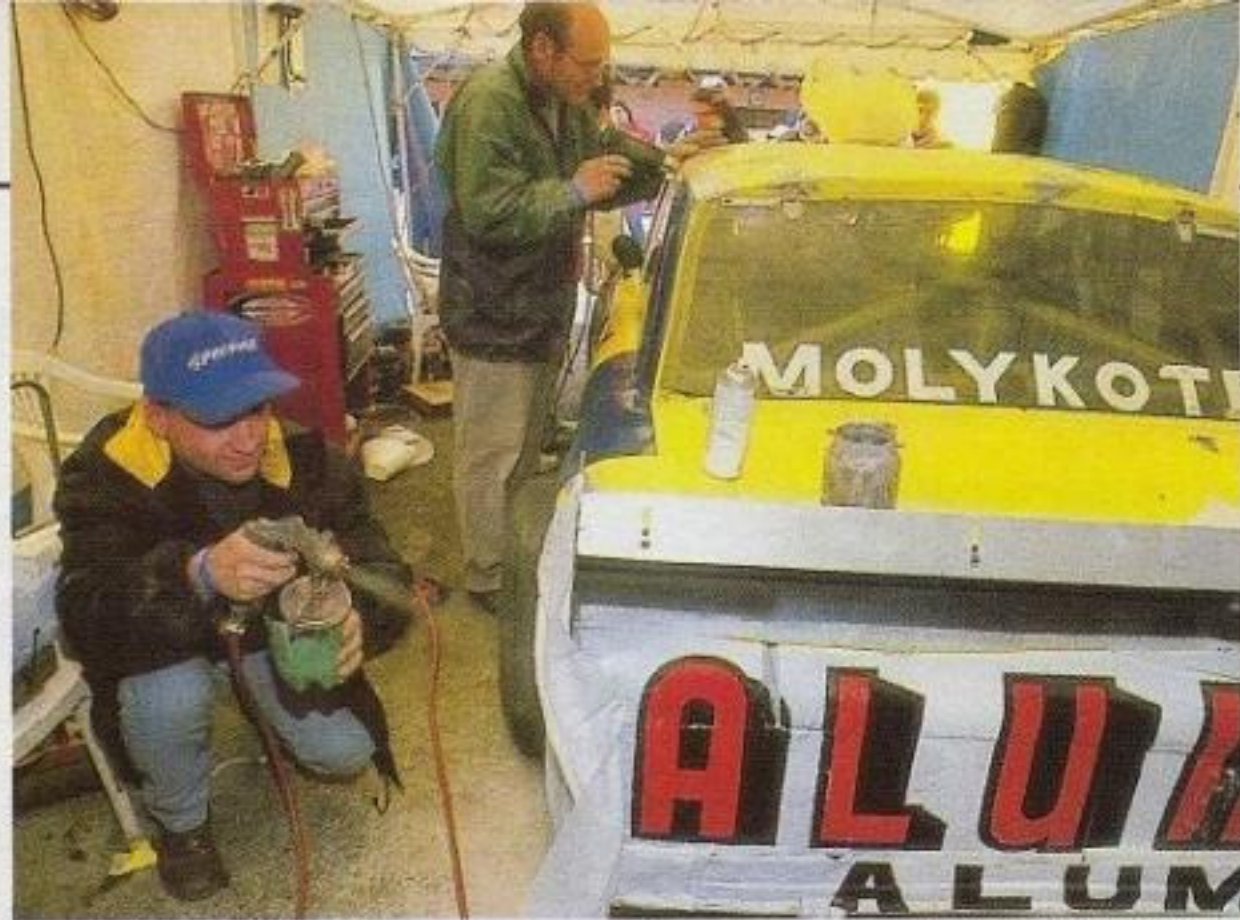
**POR
A.M. 550
RADIO
COLONIA**

DOMINGOS
EDICION EXTRA
20.30 HORAS



En la nueva chicana de Balcarce sólo entra un auto por vez... En la Final Lepphaille se despistó (con ayuda) cuando quería ingresar. Aquí retiran la Chevy mientras el "Pace Car" gira en pista.

Gustavo Tadei trabaja pintando su Falcon, reparado tras el vuelco del viernes. El despiste, que terminó en vuelco, habría sido causado por una mancha de aceite.



Tras un largo período de ausencia, Luis Minervino retornó al TC con su Chevy, ahora acondicionada nada menos que por Oreste Berta. Pese a que sólo había dado seis vueltas en La Plata previamente a la carrera de Balcarce, su rendimiento fue satisfactorio.



La sierra "La Barrosa" ofrece estas espectaculares tribunas naturales para disfrutar de las carreras. Mucha gente se acercó a Balcarce para ver volver al TC.



**EL LUBRICANTE
OFICIAL DEL T.C.**



Río Limay 1853 - (1278) Capital Federal
T.E.: 4303-2600 - Fax: 4303-3277
Email: PennzoilArgentina@PZLQS.com
<http://www.Pennzoil.com>

“El tema Traverso no está te



Es uno de los hombres con mayor peso en la dirigencia de la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por más que él sostenga que es “uno más de la Comisión Directiva”, su pensamiento y sus palabras tienen mucha influencia en las decisiones de la categoría. Por eso, lo que el “Puma” le expresó a CORSA en esta nota es muy importante para saber cuál es la posición de la ACTC ante varios temas espinosos.

- **¿Qué saldo quedó de la verificación del auto de Ortelli en Arrecifes?**

- Lo que ya todos sabíamos, menos Traverso: la Chevy de Ortelli está perfectamente en reglamento. Ya hicimos una revisión exhaustiva sobre el auto, comandada por Juan Carlos Marchese, y no encontramos nada anormal.

- **¿No cree que esta decisión de revisar un auto en un taller fue tomada fuera de tiempo y contexto?**

- ¿Y qué querés?... ¿que Traverso siga poniendo en duda los procedimientos de la ACTC y nosotros nos hagamos los sordos y miremos para el costado? No podemos permitir que nadie cuestione

la legalidad de nada que afecte a la categoría, por eso es que salimos al cruce, a aclarar todo... Lo único que puede cuestionarnos es que abusamos de la generosidad de Alberto Canapino, que se puso a disposición para que otros miren el auto que todos quieren conocer.

- **¿Está terminado el tema?**

- Respecto del auto de Ortelli, sí. No está terminado lo que atañe a las declaraciones de Traverso.

- **¿Cómo sigue este tema?**

- Esta semana con toda seguridad se reunirá la Comisión Directiva y decidirá si esas declaraciones merecen o no una sanción.

- **¿Cómo es su relación con Traverso?**

- Buena. Yo soy amigo de Traverso desde hace muchos años y lo admiro como piloto. Para mí es, quizá, el mejor piloto argentino de autos con techo de todos los tiempos. Pero esta es mi opinión personal y no la mezclo con lo institucional: Traverso debe ajustarse a los reglamentos que dicta la ACTC, como cualquier otro piloto.

- **¿Traverso no se ajusta a ellos?**

- Cuando ofende, les falta el respeto a sus colegas o cuestiona la honestidad de los dirigentes, por supuesto que no se ajusta. Eso en el Turismo Carretera no lo permitimos.

- **¿Ustedes no les permiten hablar a los pilotos?**

- Los pilotos pueden decir lo que quieran, siempre y cuando no calumnien ni ofendan. Traverso, hablando, destruyó algunas categorías; ¿querés que le permitamos también destruir al TC?

- **Este tema parece una lucha de poderes: Traverso habla y su opinión tiene peso, y es como que la ACTC le quiso demostrar que tiene más peso que él...**

- Es así. Es innegable el peso que tiene Traverso en el automovilismo argentino; él abre la boca y todos los periodistas lo rodean para ver qué dice. Pero la ACTC, como entidad, tiene más peso específico que Traverso.

- **Este enfrentamiento ACTC-Traverso, ¿puede condicionarlo en la pista? ¿Lo tienen “en capilla”?**

- No, para nada. Sus declaraciones se analizarán en Comisión Directiva, pero lo que sucede con Traverso en la pista no tiene nada que ver... Es más, Traverso en la pista es un lujo: se maneja como nadie. El problema lo tiene cuando habla.

- **¿Y por qué se queja Traverso?**

- ¿La verdad? No sé de qué se queja. Está ganando, va primero en el Campeonato y lleva muchos puntos de ventaja... Debe ser porque cuando estaba junto a Canapino ganaba sin transpirar, y ahora tiene que transpirar mucho para triunfar.

- **¿Les molesta que se ponga en duda la legitimidad reglamentaria de algún auto?**

- Por supuesto. Si alguien tiene dudas sobre algún auto, que ponga los \$ 300 pesos para hacer la denuncia y lo revisamos; no hay ningún problema. Pero no es correcto que solamente se lo digan a los periodistas para que lo escriban y no hagan el reclamo por las vías institucionales que corresponden. Pero este chusmerío es normal en este ambiente. Con mi hijo Diego estaba todo tranquilo mientras andaba atrás, pero en cuando aparece adelante ya empiezan a decir que está ahí porque es mi hijo, cuestionando su auto o no sé qué... Ya vas a ver que ahora que fue segundo, alguno va a empezar a hablar.

- **Este “freno” que le pusieron a Traverso, ¿se asemeja a lo que pasó con Marcos Di Palma hace poco tiempo?**

- No. Traverso es un hombre con experiencia y debe entender que tiene que respetar las reglas de la categoría. Marquitos es un gran piloto y un gran chico, y por ahí su juventud lo lleva a hablar de más. En muchas oportunidades hablamos con Marcos y le hicimos saber que no puede faltarle el respeto a todo el mundo con sus declaraciones; parece que ahora entendió, se está manejando bien, y le hace bien estar con un hombre como Pablo Satriano.

- **¿La ACTC presionó para que el TC2000 no corra en el circuito N° 12 del Autódromo de Buenos Aires?**

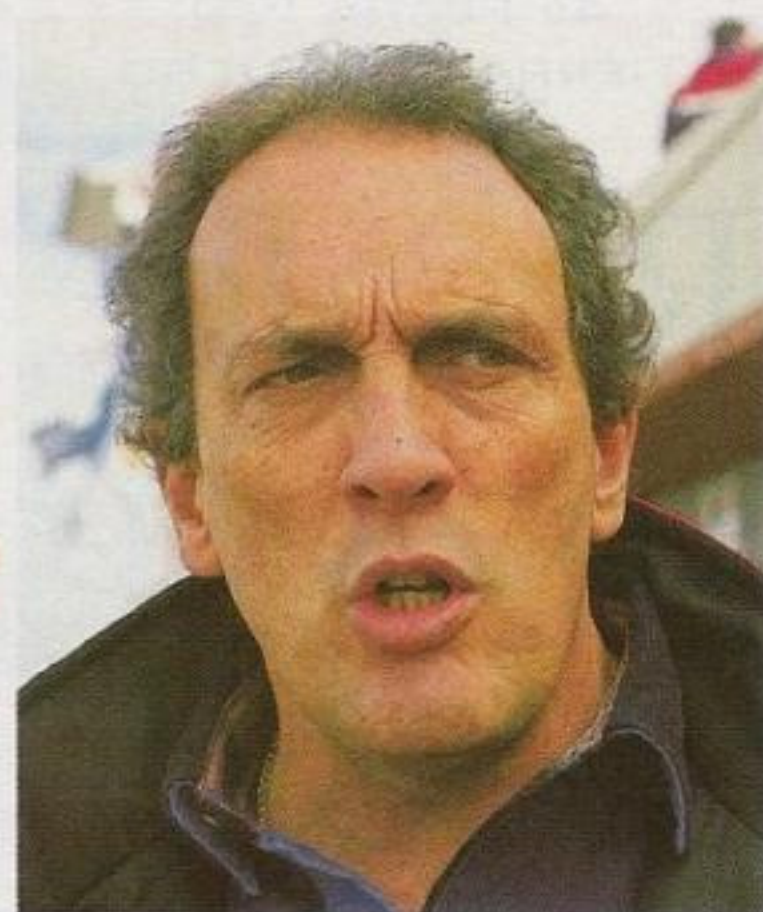
terminado"

- No, en absoluto.
- ¿En serio?
- En serio. Si lo hubiéramos hecho no tendría problemas en reconocerlo. Pero la verdad es que no me interesa dónde corre o no el TC2000.
- Sin embargo, se enojaron con la gente de Olavarría porque cuando el TC2000 se presentó allí, cobró solamente tres pesos la entrada...
- ¡Cómo no nos vamos a enojar si nosotros cobramos más caro, llenamos el autódromo y les dejamos un montón de plata para que hagan obras! Hacen el autódromo con dinero que ganan con el TC y después lo usan para que otras categorías corran por tres pesos... Lo que me interesa a mí es que le quede claro a la gente por qué nosotros cobramos una entrada más cara, para que no piensen que como el TC2000 cobra tres pesos, nosotros les estamos robando la plata... Nosotros cobramos lo que cobramos porque el "circo" es más grande, los payasos son más y más importantes, y a los pilotos les pagamos con lo que recaudamos en concepto de entradas. ¡Al TC2000 qué le importa cobrar tres pesos si la plata grande en esa categoría la ponen las terminales y algunas petroleras!
- ¿Tiene celos del TC2000?...
- ¡Nooooo! Ojo que la categoría me gusta, aunque no cómo la manejan. No entiendo cómo en Olavarría cobraron una entrada de tres pesos y cobraron cinco pesos el estacionamiento; a eso, sinceramente, no lo entiendo... Pero ¿cómo voy a estar celoso si cobrando eso en Olavarría no llevaron ni la mitad de gente que el TC, y nosotros cobramos más del doble la entrada?... Contra el TC2000 no tengo nada. Siempre que lo necesitan colaboramos con ellos en la diagramación de los calendarios, para que no se les compliquen las fechas ni la televisión.
- ¿Va a ir al Autódromo este fin de semana a ver al TC2000?
- No, casi nunca lo veo.

Fernando Svaluto

El Flaco entendió el mensaje

Oscar Aventin dice que Juan María Traverso es su amigo (ver nota adjunta) y asegura que las declaraciones del "Flaco" no significan que se lo vaya a "perseguir" para castigarlo en las competencias... Por otra parte, Traverso dice que no tiene ningún problema con la ACTC y que no le cuestiona nada. Pero la realidad es otra. A pesar de que las partes lo nieguen, el múltiple Campeón sabe que **está en capilla**. Se dio cuenta de que se equivocó al cuestionar el trabajo del comisario técnico **Juan Carlos Marchese** y, por ende, el de la ACTC. Si bien no les gustaban demasiado, los dirigentes de la categoría no le llamaron la atención al Flaco por sus duros ataques verbales hacia **Alberto Canapino** u otros rivales de turno; pero cuando se metió con la ACTC "se pudo todo". La **Asociación Corredores Turismo Carretera** no tenía intenciones de comprometerse con un peso pesado como es Traverso, sabiendo que sus palabras influyen y trascienden mucho, pero se decidió a mostrarle el **poder de la institución** cuando el ramallense amagó con enfrentarse con ella. La **invitación que le hicieron para verificar el auto de Ortelli fue el primer mensaje**, y después llegaron otros dirigidos al Flaco para que "pare la mano". Traverso lo niega, pero sabe perfectamente que está "apuntado". Sabe que debe levantar el pie del acelerador fuera del auto porque la ACTC lo tiene entre ojos. Y así lo hizo en los últimos días. De ahí que ante el acoso del periodismo nunca perdió la calma y se mantuvo en la postura de bajar los decibeles de sus declaraciones. Contrariando las duras críticas que venía lanzando hasta hace poco contra el auto de **Guillermo Ortelli** y contra su preparador, Canapino, ahora sólo sostiene que "de preparadores o



mecánicos no hablo, yo hablo de los pilotos... Si quieren saber algo de Canapino, pregúntenle a Avila...". Y sobre sus cuestionamientos hacia el auto campeón, aclara: "Yo nunca lo cuestioné. Simplemente manifesté que tenía una duda y Marchese se lo explicó a Avila y me la despejó. Ahora no tengo ninguna duda, pero nunca dije que la ACTC permitiera un auto fuera de reglamento. Es más: Marchese me parece un hombre muy correcto y que trabaja muy bien; siempre pensé lo mismo de él".

Cuando se enteró de que Aventin dijo que la ACTC tiene más peso que él, Juan María coincidió: "Tiene razón. Por supuesto que la categoría tiene más peso que yo; es lógico que así sea. ¿Cómo un piloto, llámese como se llame, va a tener más peso que una categoría?"... Respondiendo al comentario de Oscar Aventin en el sentido de que Traverso había destruido algunas categorías, el ramallense sostuvo: "No escuché que Oscar haya dicho eso, pero no coincido. Al contrario, el TC2000 existe gracias a mí".

La ACTC está manejada por gente con experiencia, que sabe cómo actuar ante una situación complicada para que no se le escape de las manos. Traverso es un tipo con muchos años en esto y tan hábil "abajo" del auto como en la pista, y sabe hasta dónde le aprieta el zapato. Está peleando el título y no le conviene pelearse con la ACTC. ¿Habrá pisado el freno a tiempo? Creemos que sí, pero **deberá cuidarse de no volver a pasarse**. El Flaco lo sabe bien.

ES

Recalde cómodo

El cordobés ganó casi de punta a punta esta pintoresca y exigente prueba desarrollada sobre los nevados y difíciles caminos vecinos a Ushuaia, la ciudad más austral del mundo.



Jorge Recalde sigue dominando en el rally nacional, en cualquier condición.

Jorge Recalde-José García, con un Mitsubishi Lancer Evo. V, fue el binomio vencedor de la cuarta fecha del Campeonato Argentino. Recalde sólo perdió la punta de la clasificación general cuando cumplidos los dos primeros "primeres" lideraba el local **Daniel Preto**

(Grupo N), quien luego se retrasó por problemas en los neumáticos. El tucumano **Roberto Sánchez** (Subaru Impreza), navegado por **Edgardo Galindo**, tomó el comando de la carrera en la **N4** y escoltó a Recalde en la general. **Raúl Sufán** y su Toyota sufrieron desde el princi-

pio por falta de potencia y luego por la rotura de un semieje.

Mención especialísima para Preto. Luego de repechar desde el octavo puesto en la **N4** largó la última etapa a 71 segundos de Sánchez: ganó la bajada y en total limó ¡47 segundos!, quien por su andar pareció una vez más (ganó en 1998) haber nacido pisando hielo.

La **Clase A7** fue nuevamente para el binomio **Fernando Ruiz-Roberto Syriani** (VW Gol de Villa Mercedes), desde el inicio dominador entre los dos litros. En la **Clase N3** el vencedor fue el Renault Clio Williams de **Miguel Nonnenmacher-Enrique Marongiú**.

Walter Suriani corrió solo en la "2L1" aunque con tiempos muy interesantes al enfrentarlos con los de los 4x4. Llegó a la pancarta final y se quedó sin embrague, por lo que tuvo que subir a la rampa a pie. Por último, en **Clase 6** se dio el gusto el local **Jorge Tagie** con un VW Gacel de parejo rendimiento, y en la **Clase N2** **Juan Manuel Ortiz** (Suzuki Swift) le ganó a su padre **Heriberto**, quien sigue liderando el torneo anual. Ampliaremos.

La carrera en números

Clasificación general final - 2º Rally Fin del Mundo - Tres etapas, con 15 PP. EE.
sobre 171,59 km - 23 al 25 de julio de 1999.

POS.	PILOTO/NAVEGANTE	CL.	MARCA/PROCEDENCIA	TIEMPO
1º)	J. Recalde/J. García	A9	Mitsubishi Lancer Evo.V /Mina Clavero, Cba.	1h43m18s3
2º)	R. Sánchez/E. Galindo	N4	Subaru Impreza WRX/Concepción, Tuc.	a 27s3
3º)	D. Preto/J. Del Buono	N4	Mitsubishi Lancer Evo/Ushuaia	a 51s3
4º)	M. Ligato/R. García	N4	Mitsubishi Lancer Evo/Río Ceballos, Cba.	a 3m01s0
5º)	C. Saragusti/J. Volta	N4	Mitsubishi Lancer Evo/Catamarca	a 3m24s5
6º)	R. Sufán/D. Rama	A9	Toyota Celica/Pinchas, La Rioja	a 4m50s7
7º)	J. Bronzovich/P. Echeverría	N4	Subaru Impreza/Ushuaia	a 5m44s4
8º)	W. Suriani/J. Carbonari	A8	Renault Mégane/Vº Regina, RN	a 10m16s2
9º)	O. Pirles/D. Demich	N4	Subaru Impreza/Bariloche, RN	a 16m39s8
10º)	M. Nonnenmacher/E. Marongiú	N3	Renault Clio/Vº Regina, RN	a 23m57s9
11º)	V. Sánchez/F. Garay	N3	Seat Ibiza/Concepción, Tuc.	a 25m52s5
12º)	J. Tagie/M. Petereit	A6	VW Senda/Ushuaia	a 26m20s1
13º)	C. Bula/F. Escobar	A6	Fiat Palio/Jesús María, Cba.	a 28m56s6
14º)	E. Goldenhersch/D. Curletto	N3	Seat Ibiza/Mina Clavero, Cba.	a 29m21s9
15º)	F. Hubmann/F. Invaldi	N3	Seat Ibiza/Canals, Cba.	a 29m45s2
16º)	R. Racca/Sarassola	A6	Fiat Regatta/Casilda, SF	a 30m47s1
17º)	J. Angeloni/D. Signorile	N3	Seat Ibiza/Cutral Có, Nqn.	a 31m14s5
18º)	G. Felipe/G. Beccaria	N3	Seat Ibiza/Vº María, Cba.	a 33m22s7
19º)	D. Koposshian/J. Pelletti	N3	Seat Ibiza/Buenos Aires	a 33m30s1
20º)	F. Ruiz/R. Syriani	A7	VW Gol 1.8/Vº Mercedes, SL	a 34s32s6
21º)	A. Dutto/A. Dutto	A6	VW Gol 1.6/Río IV, Cba.	a 35m00s2
22º)	M. Quatroccio/R. Bulacio	N3	Seat Ibiza/Azul, BA	a 40m25s2
23º)	C. Rochetti/N. Rochetti	A7	Renault 18/San Juan	a 53m54s0
24º)	J. Ortiz/F. Roca	N2	Suzuki Swift/Vº Allende, RN	a 1h04m02s7
25º)	H. Ortiz/G. Flores	N2	Suzuki Swift/Vº Allende, RN	a 1h11m58s6

Promedio del ganador: 99,86 km/h. Próxima competencia: Vuelta de la Manzana, 21 y 22 de agosto.

Texto y Foto: E.Q.L

Llegue a su 0 Km. y si es adjudicado, puede optar por **No Pagar Más!**



FORD KA BASE **\$38**



F. PALIO SPI **\$42**



CORSA 5P. NAF. **\$43**



PEUG. 206 XR 3P. N. **\$45**



MEGANE RT BIC. 5P. **\$64**



P. 504 XS B. **\$49** SLD.B. **\$64**



VW SAVEIRO D. **\$49**



R. KANGOO VIDRIADA FULL N. **\$52**



POLO CLAS. B.N. **\$52** DIES. **\$64**



F-100 XLN. B. **\$69** XLD. B. **\$87**

Suscríbese ya!! Mínimas cuotas mensuales y con sólo 3 cifras! Nuestra Operatoria está avalada por BERSA (Banco de E. Ríos S.A.) Planes Autorizados por la Insp. General de Justicia de la Nación Resolución N° 000817/93.



Participe **GRATIS**
y gane **\$10.000**

Participe en este concurso con su cupón que podrá retirar en los puntos de promoción o en las Agencias ESCO de todo el País. Deberá enviarlo a: Leandro N. Alem 1002 Piso 14 (1001) Cap. Federal, o depositarlo en las urnas que, a tal efecto, están a disposición en las Agencias ESCO de todo el País.



De Lunes a Viernes de 15 a 17 hs.



S.A. DE CAPITALIZACION Y AHORRO

Es Querer Tener

Abone su cuota antes del **DIA 10**
Y gane el Bien que suscribió

Recuerde: Abone la cuota de su Plan ESCO de Cap. antes del día 10. Puede ganar más y más!

Con su cuota **AL DIA**
puede ganar **\$10.000**

Recuerde: Tenga la cuota de su plan ESCO de Capitalización al día, e inmediatamente, participa en este sorteo!

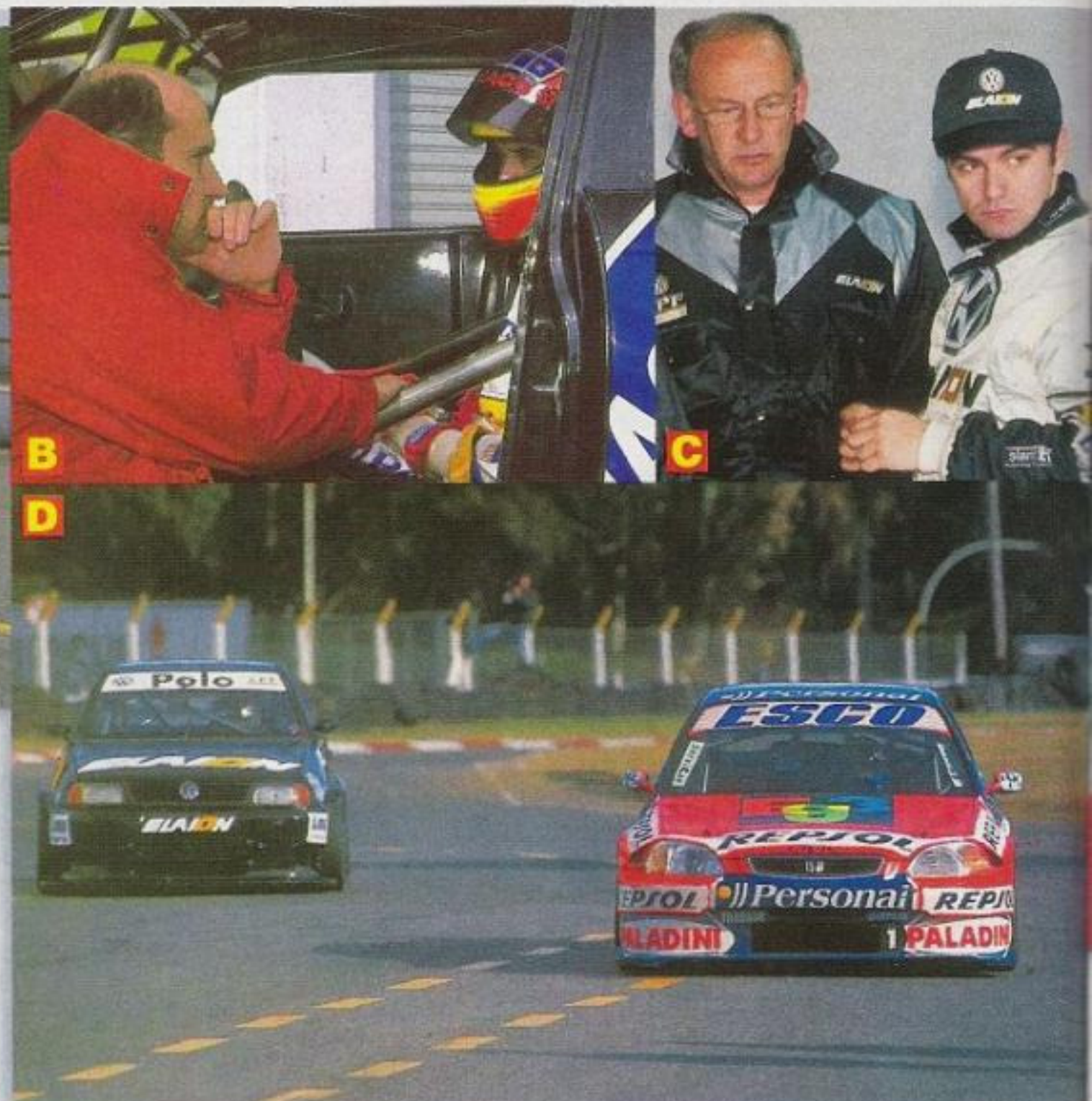
Más de 16 años cumpliendo en todo el País!

ESCO S.A. DE CAPITALIZACIÓN Y AHORRO
GUALEGUAYCHÚ 763 (3100) PARANA, ENTRE RÍOS - TEL./FAX (0343) 423 0398

Solicite Productor al Tel. (011) 4313 2111



A- Henry Martín sale a pista con el Escort, el auto más veloz en los ensayos. **B-** Diálogo entre Nelson García y Marcelo Bugliotti. **C-** Esteban Tuero y Guillermo Kissling intercambian opiniones sobre el Polo. **D-** Omar Martínez y Esteban Tuero ingresan a boxes.



Una oferta m

Una jornada a pleno sol y algo fresca sirvió para que el **Turismo Competición 2000** volviera a pisar el asfalto del "Oscar Alfredo Gálvez" luego de casi un año de ausencia (la última vez que se presentó allí fue el 9 de agosto de 1998). Pero mucho más tiempo pasó desde la ocasión más "reciente" en que la categoría había usado el trazado número 7: fueron más de dieciocho años, ya que la última carrera en ese circuito se realizó el 2 de mayo de 1981, cuando **Juan María Traverso** venció con un Ford Taunus. Las pruebas que varios equipos efectuaron el jueves de la semana pasada fueron útiles para que algunos de los pilotos que no conocían el trazado -**Marcelo Bugliotti**, **Nelson García** y **Lucas Amellini**, por ejemplo- se familiarizaran con él, como también para los equipos, que probaron diferentes cargas aerodinámicas, relaciones de caja y valores de suspensión con miras al compromiso de este fin de semana.

El gran ausente en los tests fue el equipo **Mitsubishi**. "No tuvimos tiempo de reparar mi auto luego del incendio que sufrió en Río Cuarto y tenemos dos motores rotos... Pero llegamos sin inconvenientes para las carreras del domingo 1º", explicó **Gabriel Furlan**, quien igual estuvo presente en los ensayos. El equipo **Ford Berta Motorsport** utilizó un solo auto (el que habitualmente maneja **Gabriel Ponce de León**) para que probaran sus tres pilotos. "Sobre este Escort se realizan siempre las pruebas y los resultados se vuelcan en los otros dos", explicó **Henry Martín**, quien de paso se encargó de desmentir los rumores que indican que está en conversaciones para sumarse al equipo **Toyota**, que se incorporará al TC2000 el próximo año. "Mi contrato con Ford vence en diciembre pero no mantuve ningún contacto con gente de otros equipos", aseguró Martín. Es muy probable que **Víctor Rosso** se encargue de la construcción de los mo-

delos **Corolla** que Toyota planea poner en pista desde el próximo torneo. "Eso no significa que yo deje el equipo **Honda**... Estoy y seguiré ligado a esta marca, aunque existe la posibilidad de que mi equipo, el que poseo en sociedad con **Marcelo Bugliotti**, se encargue de armar los autos para la gente de Toyota. Pero sólo sería un servicio que estaríamos prestando como una empresa, al estilo de lo que Berta hace en otras categorías que no son el TC2000", aseguró "Vichín". Y luego comentó que "tenemos en mente comprarle al 'Gurí' **Martínez** el **Falcon** de TC que le armó **Oreste Berta** y que en este momento está parado, para que desde el próximo año lo maneje **Bugliotti**". A excepción de **Gabriel Raies**, el resto de los pilotos de **Honda** probó en Buenos Aires. **Juan Manuel Silva** lo hizo con el auto de **Martínez** y **Néstor Flaumer** con el de **Bugliotti**. El equipo **Volkswagen** fue el único que



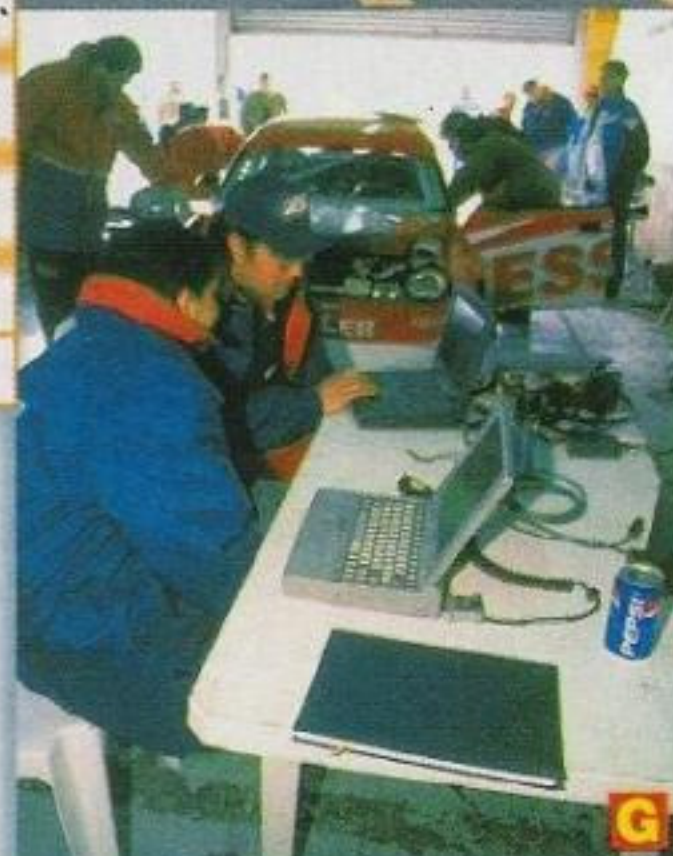
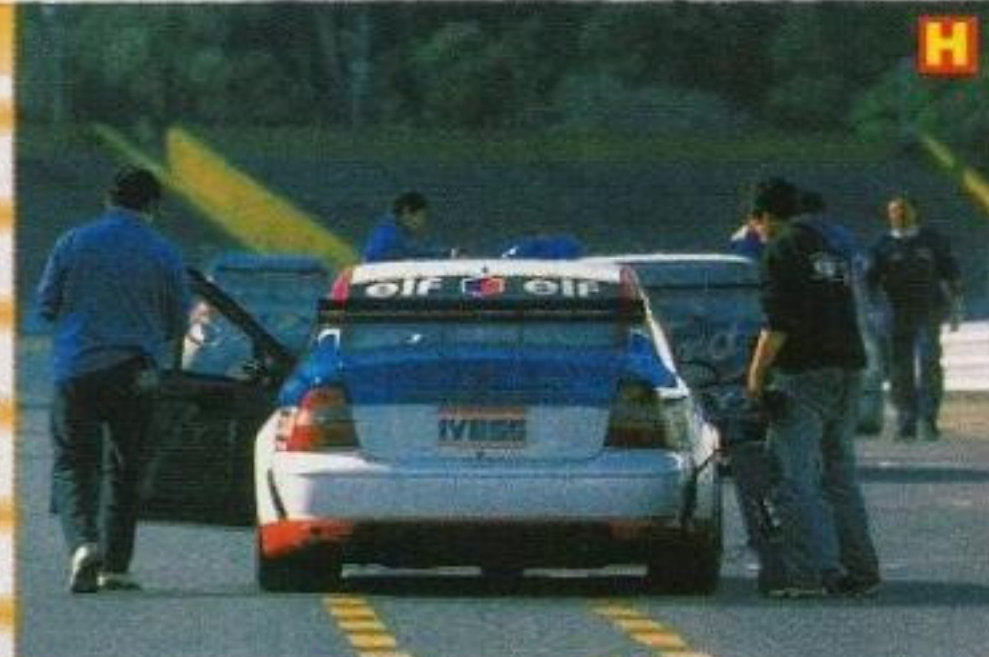
Los Tiempos			
1º)	D. Cingolani	Ford Escort	53s28/100
2º)	L. Armellini	Honda Civic	a 19
3º)	J. M. Silva	Honda Civic	a 37
4º)	O. Martínez	Honda Civic	a 39
5º)	G. Ponce de León	Ford Escort	a 64
6º)	N. García	Honda Civic	a 69
7º)	M. Bugliotti	Honda Civic	a 72
8º)	W. Hernández	VW Polo	a 74
9º)	H. Martín	Ford Escort	a 84
10º)	E. Bessone	Chrysler Neon	a 84
11º)	R. Joseph (h)	VW Polo	a 93
12º)	L. Crespi	Chevrolet Vectra	a 1s10
13º)	E. Tuero	VW Polo	a 1s11
14º)	F. Flaqué	Ford Escort	a 1s38
15º)	N. Flaumer	Honda Civic	a 1s51
16º)	D. Ponte	Ford Escort	a 1s54
17º)	P. Peón	Chrysler Neon	a 1s62
18º)	R. Sorrentino	Ford Escort	a 2s03

Promedio de Cingolani: 175,523 km/h.

E- El diálogo es ahora entre Margarita Strianesse y Víctor Rosso.

F- Gabriel Furlan conversa con

Guillermo Maldonado. **G**- La adquisición y el procesamiento de datos son indispensables en el TC2000. El equipo Chrysler, en plena tarea.



H- Uno de los particulares que probó en Buenos Aires fue Luciano Crespi.

Muy tentadora

presentó un coche para cada piloto. Tanto **Walter Hernández** como **Esteban Tuero** dispusieron de sus respectivos **Polo** para probar distintas variantes aerodinámicas y valores de suspensión.

"Esta semana, en Nueve de Julio, Hernández probará el nuevo auto, y de acuerdo a cómo se comporte el **Polo** lo pondremos en pista en Bahía Blanca... Mariano Altuna también realizará ensayos esta semana y si se muestra competitivo, debutará en esa carrera", anticipó **Guillermo Maldonado**, quien además fue directo en contra de los rumores que hablan de su alejamiento de VW. "Estoy ligado a VW hace veinte años y pienso seguir ligado veinte años más", fue la categórica respuesta de "Yoyo"...

Buscar un equilibrio en el bastidor fue la tarea que el equipo **Chrysler** realizó sobre el único **Neon** que puso en pista. "Los motores andan bien, pero estamos algo complicados con los chasis",

explicó **Alberto Canapino**. **Luciano Crespi**, **Fabián Flaqué**, **Diego Ponte** y **Rafael Sorrentino** completaron los 18 pilotos que probaron en Buenos Aires la semana pasada.

Las últimas tuercas ya están siendo ajustadas para este fin de semana, en el que se espera una gran concurrencia de público (el viernes la entrada es gratis, y sábado y domingo cuesta sólo cinco pesos...). El TC2000 vuelve al máximo escenario automovilístico del país. Por lo visto, la oferta es tentadora y el producto promete. Será cuestión de animarse a "consumirlo" de cerca. Vale la pena darle -y darse- la oportunidad.

Martín Egozcue
Fotos: Miguel Tillous

La movida institucional

Además de novedades deportivas, los boxes del Autódromo de Buenos Aires sirvieron para escuchar algunas cosas del meneado aspecto institucional del TC2000. Se estima que en los próximos días se llamará a elecciones, las cuales podrían tener lugar en menos de un mes. Hasta ahora existe una lista única que sería compuesta por **Juan María Traverso**, **Guillermo Maldonado**, **Ernesto Bessone**, **Víctor Rosso**, **Oreste Berta** y **Gabriel Fur-**

lan. Se desconoce el nombre de la persona que ocupará el cargo de presidente -siempre que no sea **Jorge Graffigna**-, pero según trascendidos hay coincidencia en que debería ser alguien muy reconocido en el ambiente del automovilismo. Por último, se está gestionando el ingreso de **Sergio Polze** (actual titular de Fórmula 3 Sudamerica SAP) a la organización; él se encargaría de la parte comercial de la categoría.

¡T.C.2000 en el Autódromo!

El Turismo Competición volverá al "Oscar Alfredo Gálvez". En esta ocasión utilizará el veloz trazado N° 7, cuyas características prometen carreras entretenidas y buen espectáculo, motivos suficientes para acompañar de cerca a la categoría.

Es pura aceleración

Hubiera sido bueno que el TC2000 se presentara en el trazado número 12, donde se habría podido mostrar todo el potencial de los autos. De todas formas, la corta extensión del circuito número 7, a priori, posibilitará que los espectáculos sean entretenidos, ya que el público podrá ver a los vehículos casi constantemente. La pista posee un sólo lugar de frenado y sobrepaso, previo a la Horquilla, el resto es casi todo a fondo. La velocidad máxima, cercana a los 230 kilómetros por hora, se obtiene al final de la recta principal. Por supuesto que confío en que los Escort harán un buen papel en Buenos Aires este fin de semana.



Henry Martín

Excelente complemento

Como es habitual en cada presentación del TC2000, la **Copa Kia** completará el espectáculo, que será televisado por Canal 13 (Carburando). **CAMPEONATO** (disputadas 4 fechas de 13): **Balderramo, 63 puntos**; Fernández, 45; Russo, 35; etc. También participarán en este festival automovilístico la **Fórmula Tico** y el **Desafío Chrysler**, categoría integrada por los modelos **Neon** de la marca estadounidense que hará su presentación en sociedad.

F.3 Sudam. en Paraná

El autódromo de Paraná (Entre Ríos) será escenario de la sexta fecha (11ª y 12ª carreras) del **Campeonato Sudamericano de Fórmula 3**. Las competencias serán televisadas en directo por **ESPN** el sábado a las 15 y el domingo a las 14. **CAMPEONATOS** (disputadas 5 fechas de 9): **Clase A, Orsi, 147 puntos**; Rod. Sperafico, 105; Ric. Sperafico, 95; etc.; **Clase B, de Oliveira, 132 puntos**; Rama, 128; Koffes Jr., 115; etc.

Argentinos en el exterior

En Hockenheim (Alemania), **Norberto Fontana** participará en la séptima fecha de la **Fórmula 3000 Internacional**, carrera que será televisada el sábado por "Motorplus" luego de la clasificación de la Fórmula Uno, que comenzará a las 7.55. **Rubén Derfler** competirá en la sexta fecha del **Campeonato de Fórmula Nippon**, que se desarrollará en Sugo. En Brno (República Checa), **Gastón Mazzacane** interviene en la sexta carrera de la **ISRS**.

CORSA

En el próximo número

● **T.C.2000: TODA LA INTIMIDAD DE SU NUEVO RETORNO A BUENOS AIRES.**

● **F.1: EL GRAN PREMIO DE ALEMANIA, DESDE TODOS LOS ANGULOS.**

Programa

Fecha: 6ª (11ª y 12ª carreras). **Lugar:** autódromo "Oscar Alfredo Gálvez". **Circuito:** N° 7 de 2.607 metros. **Cronograma:** viernes, entrenamientos de 11 a 11.30, de 12.30 a 13 y de 15 a 15.30. **Sábado,** pruebas de clasificación de 11.25 a 16. **Domingo,** primera carrera a las 11.25 y segunda carrera a las 13.10. **Vueltas:** a 30 cada competencia. **Televisación:** Canal 13 de Buenos Aires (Carburando) el domingo a partir de las 11, y TyC Max para el interior del país. **Organizador:** D'Port Motor. **Precio de las entradas:** viernes, gratis; sábado y domingo, 5 pesos cada día.

Historial

El TC2000, como Campeonato Argentino, compitió tres veces en el trazado N° 7 de Bs.As.. La primera fue el 20 de abril de 1980 cuando venció **Jorge O. Del Rio** (VW 1500). Luego se impusieron **Esteban Fernandino** (Ford Taunus) el 14 de diciembre de ese mismo año, y **Juan M. Traverso** (Ford Taunus) el 2 de mayo de 1981.

Campeonato

(Disputadas 5 fechas de 14): **J. M. Silva (60), 110 puntos**; Martín (50), 93; Martínez (90), 84; Hernández (50), 78; Cingolani (40), 76; Armellini (30), 71; García (20), 62; Bessone (30), 45; Belloso (20), 42; Bugliotti (30), 33; etc. **Copa TC2000: Flaqué, 110 puntos**; Alonso, 93; Crespi, 89; Canela, 72; Joseph, 64; etc. **Nota:** entre paréntesis, la cantidad de kilos de lastre.

El Campeonato '99 de Fórmula Uno continuará con el Gran Premio que se disputará en el extenso y veloz trazado de Hockenheim. Las pruebas clasificatorias serán televisadas por la señal de cable "Motorplus" el sábado a partir de las 7.55. El domingo, Telefé transmitirá la carrera desde las 8.50 para el interior del país y desde las 11 para Capital Federal y alrededores.

Records a batir

"Pole position": N. Mansell (Williams FW14B-Renault), 1m37s960/1000 a 250,449 km/h (1992).
Carrera: N. Mansell (Williams FW14B-Renault), 1h18m22s082 a 234,798 km/h (1992).
Récord de vuelta: R. Patrese (Williams FW14B-Renault), 1m41s591/1000 a 241,198 km/h (1992).



Hockenheim

Extensión del circuito: 6.823 metros / Recorrido total: 45 vueltas

10ª FECHA



1º de agosto de 1999

Hockenheim

Flashback...

"Pole position" '98:
Mika Hakkinen

1:41.838

Clasificación final

1	Mika Hakkinen	1
2	David Coulthard	2
3	Jacques Villeneuve	3
4	Damon Hill	5
5	Michael Schumacher	9
6	Ralf Schumacher	4

Posición de largada

Récord de vuelta:
David Coulthard
en la 17ª 1m48s116
a 231,471 km/h

Clave

Sectores de
cronometraje

Velocidad

Cambio

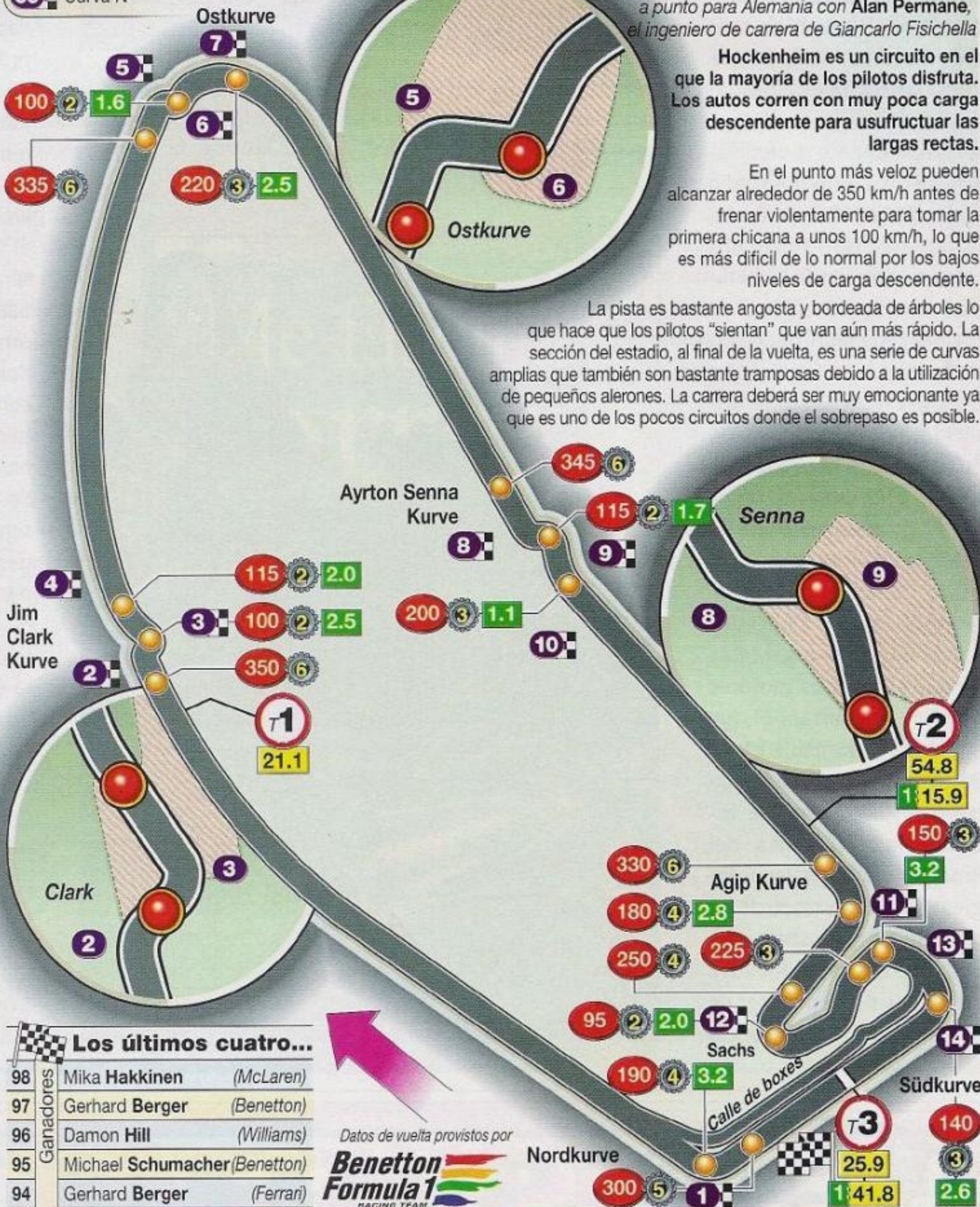
Fuerza lateral G

Tiempo parcial
estimativo*

T. acumulado
estimativo*

* tiempos basados en las
pruebas de clasificación de 1998.

00 Curva N°



Hablando técnicamente... Póngase a punto para Alemania con Alan Permane, el ingeniero de carrera de Giancarlo Fisichella

Hockenheim es un circuito en el que la mayoría de los pilotos disfruta. Los autos corren con muy poca carga descendente para usufructuar las largas rectas.

En el punto más veloz pueden alcanzar alrededor de 350 km/h antes de frenar violentamente para tomar la primera chicana a unos 100 km/h, lo que es más difícil de lo normal por los bajos niveles de carga descendente.

La pista es bastante angosta y bordeada de árboles lo que hace que los pilotos "sientan" que van aún más rápido. La sección del estadio, al final de la vuelta, es una serie de curvas amplias que también son bastante tramposas debido a la utilización de pequeños alerones. La carrera deberá ser muy emocionante ya que es uno de los pocos circuitos donde el sobrepaso es posible.

REEMPLAZO DE IMPULSORES Y ESCALA DE PREMIOS EN LAS FÓRMULAS RENAULT

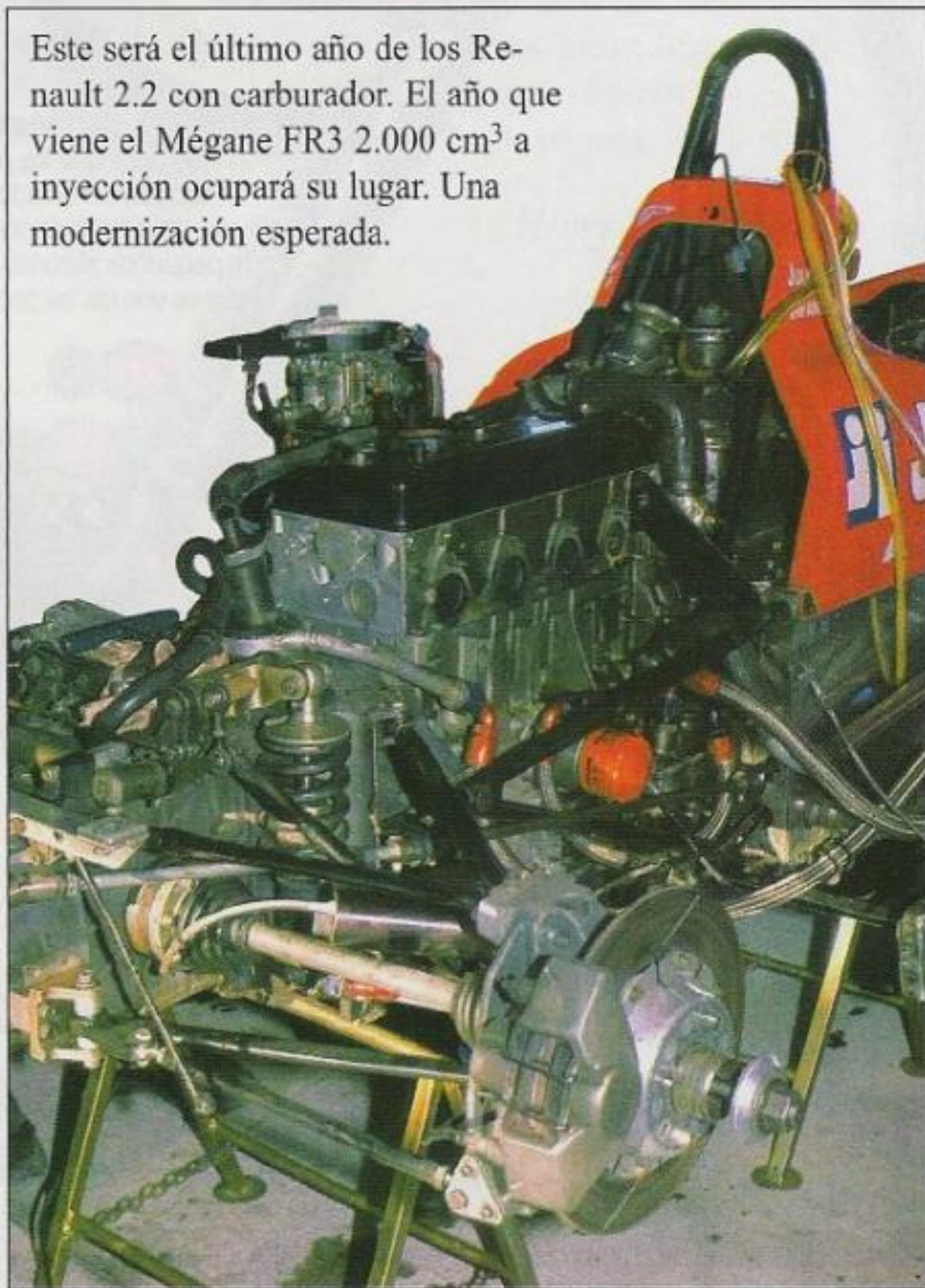
Tiempo de cambios e incentivos

A sí como en su momento la Fórmula Renault cambió sus plantas motrices para dar paso a los motores Mégane, ahora le toca el turno a la categoría mayor. En efecto, para la próxima temporada, la **Fórmula Súper Renault** también tendrá motores Mégane de 2000 cm³ a inyección como los que utiliza la FR, pero debidamente potenciados mediante un desarrollo realizado por **Oreste Berta**. Dispondrán de 195 HP (los que se usan en la actualidad alcanzan los 190) a un régimen máximo de 7.200 rpm, inyección electrónica Magneti Marelli y una duración aproximada de 3.000 km sin necesidad de service. **"La idea es renovar el parque motor de la categoría -nos decía Osvaldo Matich, presidente de la Asociación Concesionarios Renault Argentina- que si bien los motores que hoy se utilizan, el que equipaba al Renault 21 de 2220 cm³, han dado un buen resultado, no se fabrican más. Además del innegable avance tecnológico se busca reducir el costo de participación para dar mayores posibilidades a quienes deseen correr en la categoría. A diferencia**



El parque motriz de la FSR se renueva para el 2000. Desde agosto estarán en venta los motores Mégane. Sólo habrá que adaptarlos a los diferentes chasis de la categoría: Tom's, Dallara, Ralt y Reynard (todos ellos en la foto).

Este será el último año de los Renault 2.2 con carburador. El año que viene el Mégane FR3 2.000 cm³ a inyección ocupará su lugar. Una modernización esperada.



de lo que sucede con la FR, en la que los motores se sortean entre los pilotos y se retiran luego de cada carrera, aquí cada equipo contará permanentemente con ellos". Como en todo cambio, también surgieron algunas opiniones contrarias por parte de algunos propietarios de equipos aduciendo cuestiones económicas. **"Ese punto fue tenido en cuenta y por ello se podrá abonar el motor en diez cuotas, entregando el impulsor 'viejo'",** sentenció **Eduardo Bouvier**, además de su aprobación al proyecto.

Por otra parte, Matich nos confirmó los premios instituidos por **Renault Argentina** y su red de concesionarios para la FR, que son los siguientes: para el campeón de la temporada del 2000, participación sin costo alguno durante un año en la Fórmula Súper Renault. Para el "sub", motor y un juego de gomas sin cargo por carrera. Para el tercero del certamen, planta motriz y medio juego de neumáticos por competencia. Sin duda alguna, el 2000 se viene con todo para las Fórmulas de la marca del rombo.

Texto y fotos: Duilio Caro



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

JULIO INFANTE, OTRO
CHILENO ENTRE NOSOTROS



“Me fascina
correr
en este país”

Seguramente habrá quienes recordarán el exitoso paso del chileno Eliseo Salazar en Mecánica Argentina Fórmula Cuatro. El piloto trasandino se consagró campeón en 1978 de la categoría, antes de que ésta se convirtiera en Fórmula Renault, y llegó a competir en la Fórmula Uno y en los “Indy Cars” entre otras importantes especialidades. Salvando las distancias, Julio Infante (nacido el 7 de agosto de 1966 en Santiago de Chile) también busca ganar su espacio en la Fórmula Súper Renault. “Comencé a tomarle el gusto a las carreras de autos cuando tenía 17 años. Corríamos en Karting con mi papá Mauricio y nos divertíamos muchísimo. Al año siguiente, formamos un equipo para correr en Turismo del '51, categoría conformada con las cupecitas del Turismo Carretera argentino del tiempo de Fangio y los Gálvez. Teníamos un Ford '40 cada uno y también despuntábamos el vicio con un Fiat 125 en carreras promocionales de Turismo. Los autos de Fórmula ‘me tiraban’ mucho y fue así que me integré a la Fórmula Cuatro y me consagré campeón en el '87 y en el '89. Luego pasé a la Fórmula Tres, siempre en mi país, llegando a pelear la punta y también a ganar, aunque luego de algunas temporadas dejé el ambiente porque los autos no estaban bien presentados. Fue entonces que decidí correr en la Argentina. El mendocino Juan Manuel Basco me habló de la FSR y que en ella se utilizaban chasis de Fórmula 3; la idea me encantó. Alguna vez quise correr en la Fórmula Tres Sudamerica-

Quiere crecer como piloto y para eso no dudó en venir a la Argentina.



na allá por el '90, pero no pudo ser por falta de presupuesto. Ahora todo es distinto y con los medios necesarios me integré al equipo de Gabriel Massei”, nos dice el joven piloto.

El chileno que se está adaptando a su Ralt y a los circuitos obtuvo dos quintos puestos en las competencias de La Plata y Olavarría. “Me fascina correr aquí, y en el equipo, además de ser muy profesionales, se nota que le tienen mucho cariño a los autos; algo que en Chile no estaba acostumbrado a ver”, sostiene Infante. El hombre, así como reconoce sus limitaciones en relación al resto de los participantes de la categoría también admite no sentirse impresionado por sus colegas en la FSR. “Reconozco que Pablo Soto es realmente rápido en clasificación, que Ezequiel Toia va muy bien. Ianina Zanazzi es por demás destacable y Martín Basso, en los circuitos donde no rompe todo, es realmente muy veloz. Pero no hay ninguno que me impresione en particular”, apunta con tranquilidad. Claro en sus conceptos, el chileno desea seguir una temporada más en la FSR y tal vez después pasar a la Copa de Las Naciones. Aunque su máxima aspiración sería correr alguna vez en Sport Prototipos de la American Le Mans en los Estados Unidos.

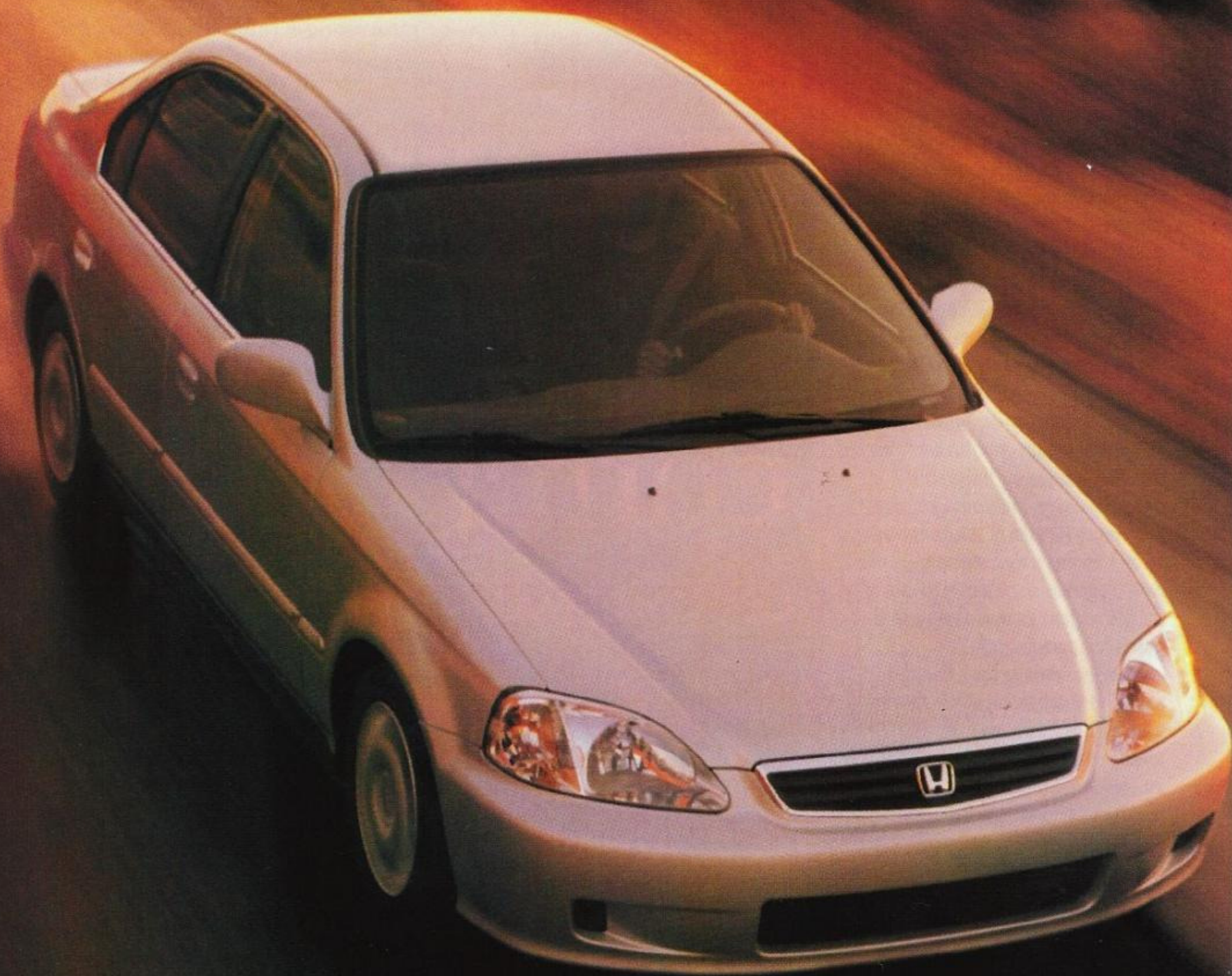
Mientras tanto, sigue dedicado en su país a la venta en una agencia de autos usados y viene una vez por mes al nuestro “a disfrutar un fin de semana de automovilismo a pleno, para luego volver a Chile a continuar con mis actividades, las que me permiten darme el gusto de correr”.

D.C.

RENAULT sport

CIVIC

¿Lo va a dejar pasar?



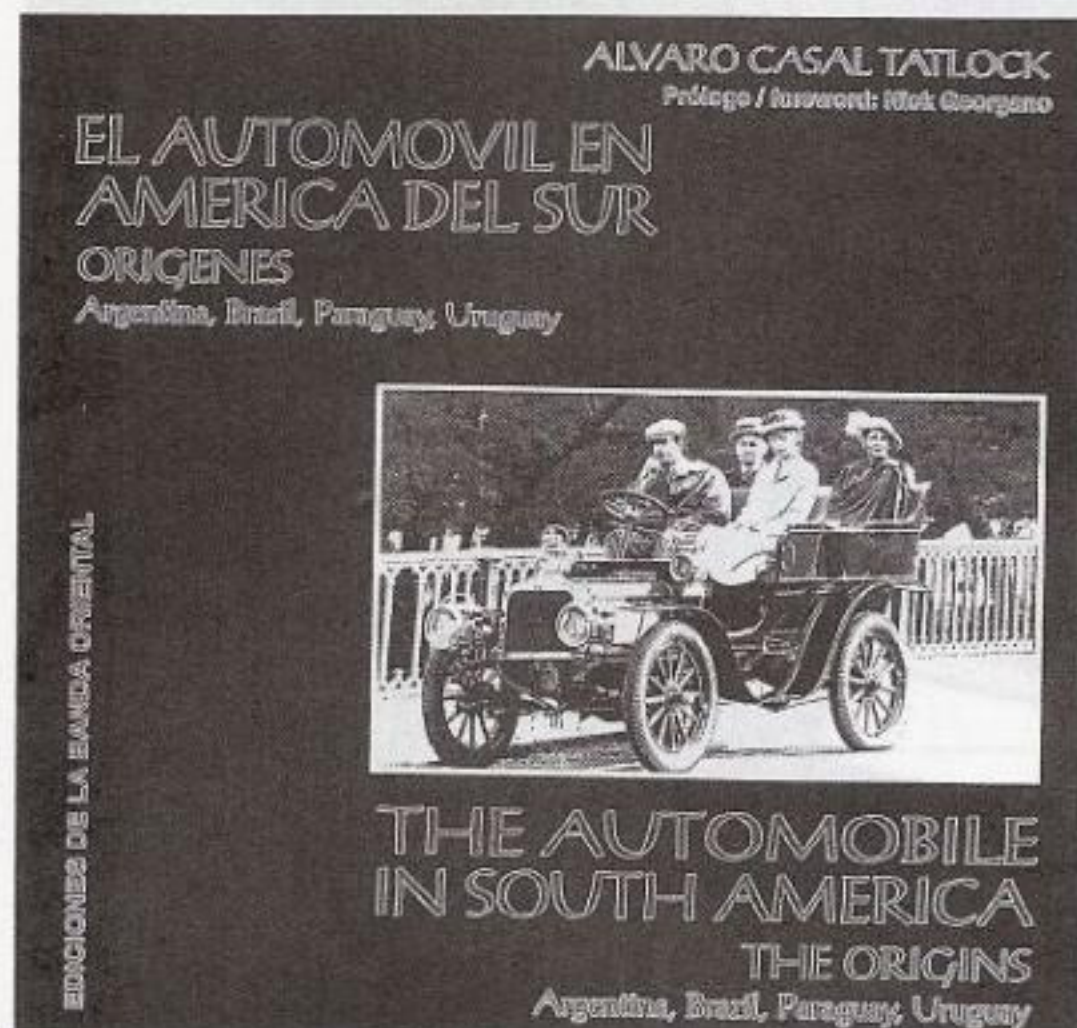
LX MT u\$s 22.900 IVA INCL.

HONDA AUTOMOVILES DE ARGENTINA S.A.

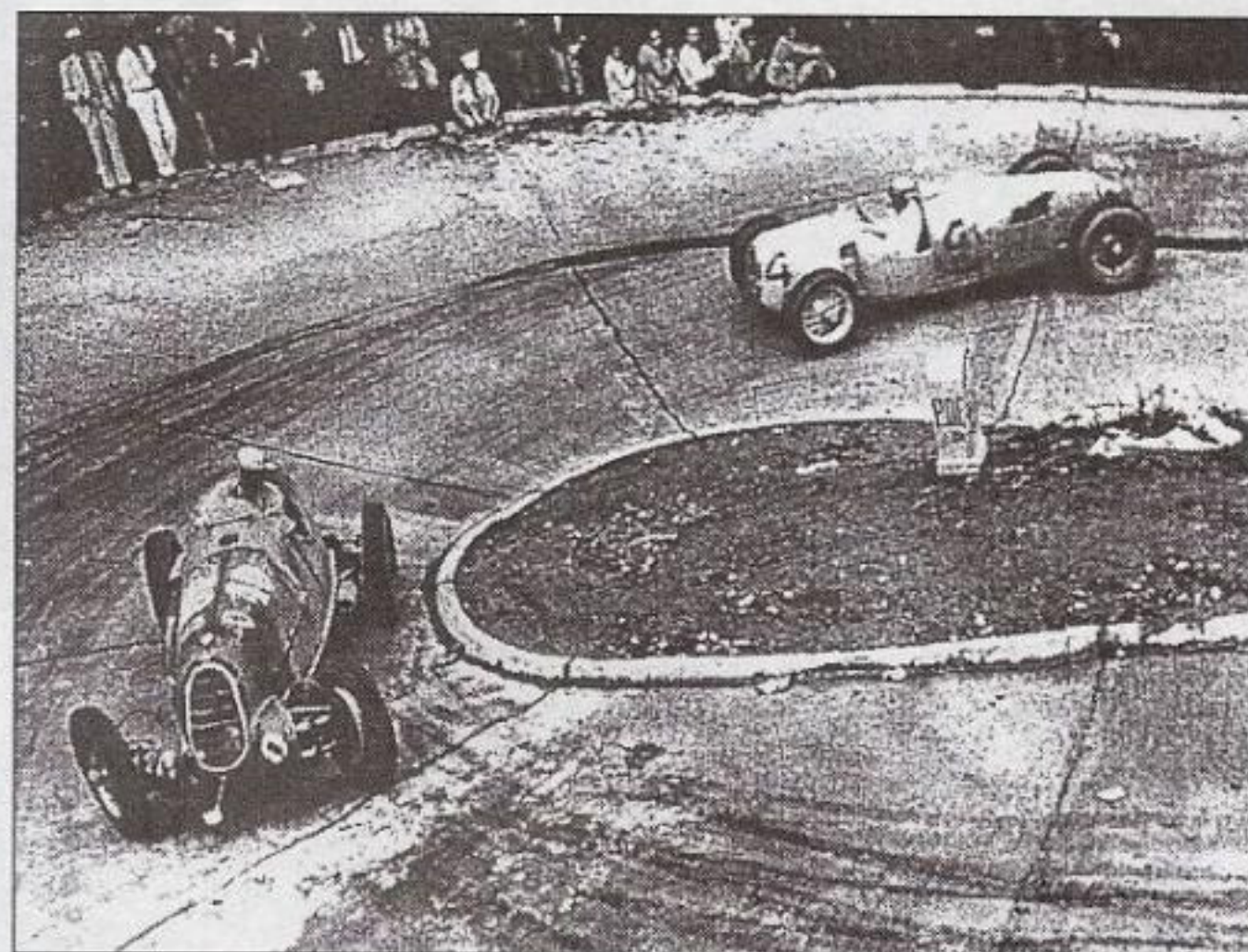
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

H HONDA

Responde Alfredo Parga



Portada del nuevo libro de Alvaro Casal Tatlock.



Documento de la Gavea 37: Pintacuda y Stuck.

Libro

Don Alvaro Casal Tatlock, de Montevideo, Uruguay, me acercó su más reciente trabajo "**El automóvil en América del Sur-Orígenes**", Argentina-Brasil-Paraguay-Uruguay, con prólogo de **Nick Georgano**, y me puntualiza con su exquisito trato oriental:

"(mientras llega el momento de conocernos) aquí va este modesto libro que escribí en inglés y en español, pensando que ello le daría difusión adicional. Me interesaría conocer su opinión...". Y sin alharaca alguna, agrega datos. Yo debo contarles a los lectores de **CORSA** que Casal Tatlock ingresó al periodismo a los 22 años, en el diario *El Plata*, de Montevideo, continuando en *El País*, donde escribe actualmente.

Casal Tatlock no es un improvisado; en 1971 Lord Montagu of Beaulieu -nada menos- le dio la

bienvenida en la famosa publicación londinense *The Veteran and Vintage Magazine*, designándolo corresponsal para la América del Sur. Fue colaborador de estupendas colecciones como *The Complete Encyclopaedia of Motocars* y *The Complete Encyclopaedia of Commercial Vehicles*. En castellano produjo "**El automóvil en el Uruguay: los años heroicos (1900-1930)**" y "**Los uruguayos y sus automóviles (1900-1993)**". Dirige desde su fundación en 1983, el **Museo del Automóvil Club del Uruguay**. Tiene muchas otras menciones.

Simplemente le adelanto que la fotografía que ilumina la página 74, con una toma "de la batalla en la Gavea del Alfa Romeo de Pintacuda y el Auto Union, de Hans Stuck" en 1937, alienta para conocer las bases del automovilismo entre societario y deportivo del

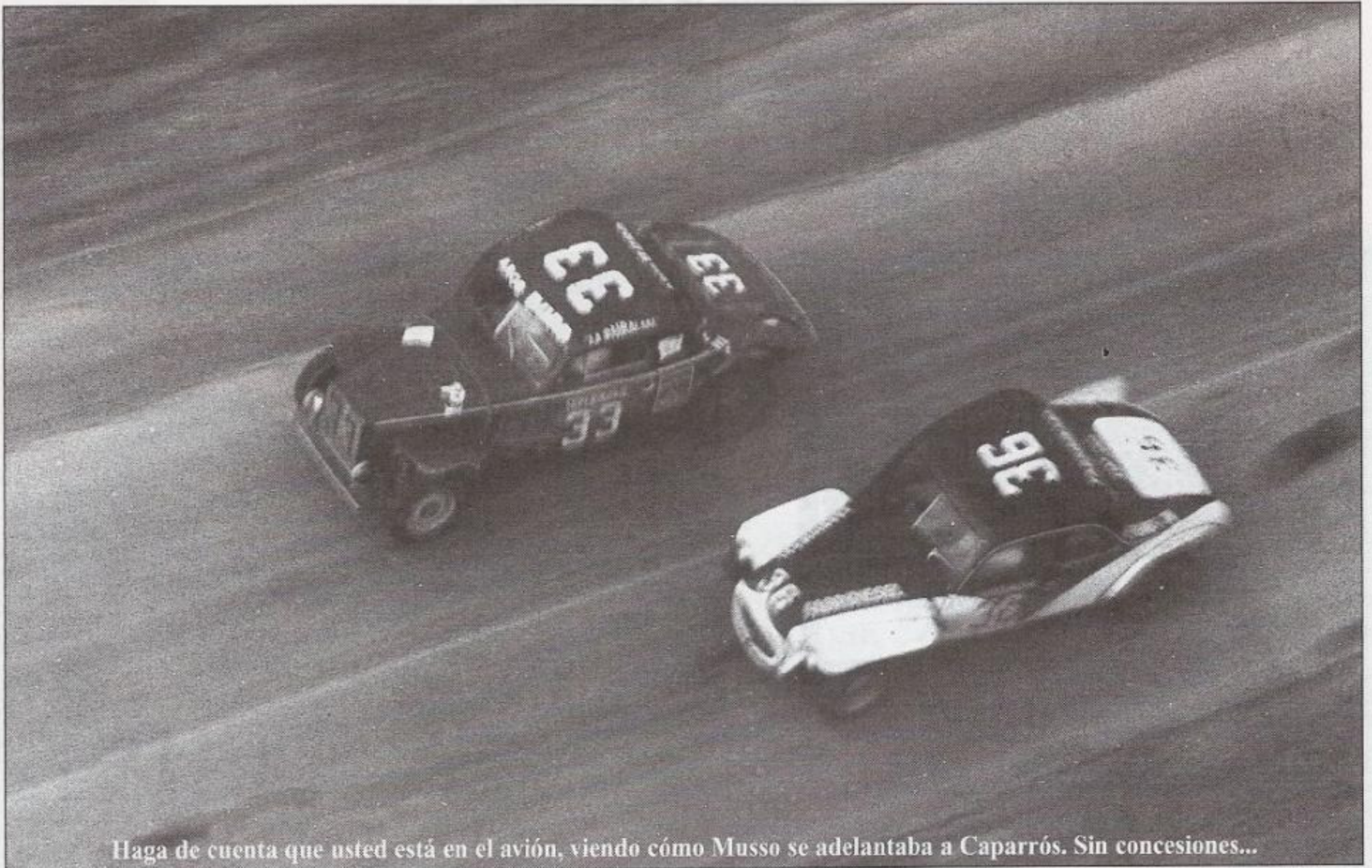
cono de la América del Sur.

Sobre la raíz de la Argentina, puede polemizarse (o no) pero por lo que hace a Brasil, Paraguay y Uruguay, es una preciosa fuente informativa de la que hasta ahora no disponíamos en nuestro país (ediciones de la Banda Oriental, 112p, junio de 1999, Montevideo, Uruguay).

Los interesados pueden escribirle a Casal Tatlock, a la Avda. Libertador Gral. Lavalleja 1532, tercer piso, Montevideo o al Fax (5982) 902-7796.

Anticipos

En la próxima entrega proporcionaré datos del trabajo iniciado por **Eduardo Bonifasi, de Rosario (Santa Fe)**, como contribución histórica a la propia raíz del TC. Y trataré de reparar una omisión con la familia de **Rubén T. Carelli, de Villa Carlos Paz, Córdoba**.



Haga de cuenta que usted está en el avión, viendo cómo Musso se adelantaba a Caparrós. Sin concesiones...

Persecuciones (4)*

Hoy, que tanto cuesta ver un adelantamiento en cualquier carrera, acerco, con la contribución de los mejores fotógrafos, aquellos benditos años '60, con este tipo de formidables sensaciones.

Escribe Alfredo Parga. Ilustran los Mejores Fotógrafos

* La número 3 fue publicada el 3/3/97

Como escenario de la batalla, generalmente el camino. Muy pocas veces, un abastecimiento. Aquella gente disputaba el puesto acelerando. La fotografía que abre el episodio fue captada en ocasión del doloroso GP de 1960, desde el avión, porque la toma se ocupa de un ángulo pocas veces conocido de los coches. El Ford número 36 es el de Daniel Musso, a quien acompañaba Navarro; el Chevrolet alcanzado

con el 33, es el de Raimundo Caparrós que tenía sentado a su lado a E. Paladino. El representante de Rodríguez y Luján se adelantaba momentáneamente porque después sería postergado por Caparrós, quien concluiría tercero la Gran Carrera. Musso llegaría sexto.

Aquel GP lo ganaba Oscar Gálvez, seguido de Ciani. La estampa vale por lo que significa adelantarse a otro competidor. Limpiamente, sin

sombras. Reafirmando el juicio que solía dejar caer Juan Manuel Fangio y que era toda una ley aceptada tanto para el camino como para la pista. "Cuando alguien me alcanza, señal que tiene más que yo; me hago a un lado. Si después puede alcanzarlo él tendrá que hacer lo mismo que hice yo". Y Santas Pascuas.

La definición de los dos automóviles antes que por razones técnicas obedece a la velocidad de los co-



GP 1952. La vecindad de San Luis es estremecida por los motores. Gulle adelante; a la caza, Marcilla.



La apacible Casilda de la primavera del '52. Blanco ve cómo se le viene encima Scally y compañía. (Fotos ASES)



Frío en el Oeste. Paso a nivel; Logulo en plena aceleración. Muñoz, sobre la vía, va a doblar. (Foto ASES)



Ocurrió en Mercedes. Rienza levanta la tierra atacando por la derecha; Marincovich está detenido. (Foto Salaverry)

ches; repare en el camino de los costados. Es una alfombra gris, sin matices. Eso era correr, sencillamente.

Por todas partes

Otra situación de Gran Premio es la que planteaban Pablo Gulle y Eusebio Marcilla en el GP de 1952. Gulle está adelante entrando a San Luis pero allí y entonces empezarán sus dificultades y deberá abandonar. Marcilla, atrás, terminaría no-

veno. ¿Recuerda? Buenos Aires-Mendoza: **1749 kilómetros de una sentada que Ernesto Petrini (Ford) recorría a 143 km/h para ganar después de 12 horas 15 minutos...** Al cabo, triunfaría Rosendo Hernández y Marcilla -en la escena poco menos que un puntito- terminaba cuarto.

Después, Casilda. El 21 de septiembre de 1952, con Ernesto Blanco perseguido por Ernesto Scally, y otro coche a la cola de éste, cuan-

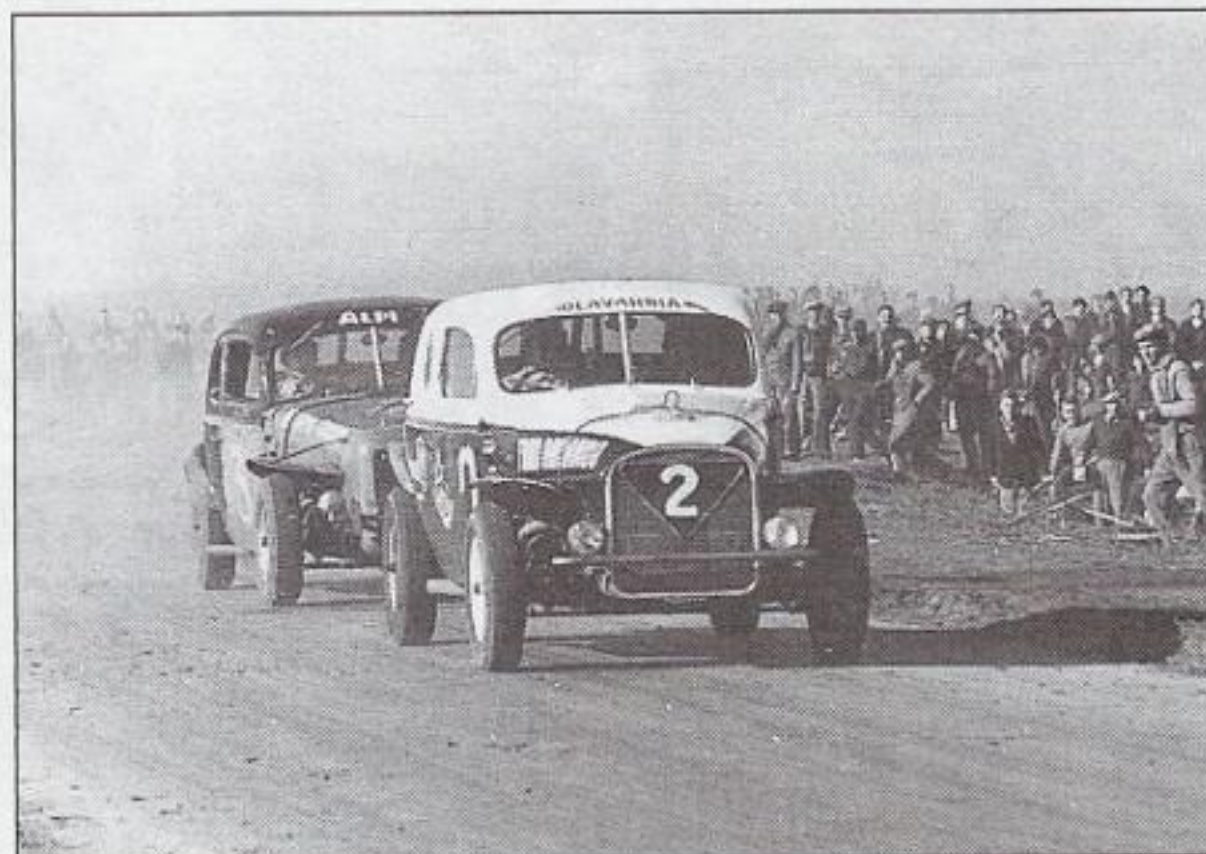
do ganaba Juan Gálvez. Después, con el paso a nivel como testigo, un momento de la I Vuelta del Oeste, con epicentro en Junín. El que dobla adelante es Alberto Logulo mientras Aníbal Muñoz está pisando las vías del FF.CC., más atrás. Un día de triunfo para Marcilla.

Más adelante, en medio del polvo, corriendo la Mercedes 1958, dos grandes amigos: Néstor Marincovich detenido al costado izquierdo

Persecuciones



Ni siquiera la niebla detenía a esta gente. Sogoló (4) perseguido por Fernando Piersanti (5). (Foto Salaverry)



Los que vieron a Emiliozzi y a De Alzaga aquella mañana de junio del '60 en Rojas, ¿podrán olvidar esto?



"Cholo" Bianco registraba la persecución de Mantinián sobre Galbato, en la carrera de Rufino. Gente de los dos costados.



GP del '65. Dos pilotos tenaces como Mabellini y Feijóo conservando la línea ideal de avance. (Foto Contreras)

del camino mientras Angel T. Rienzi carga por la derecha para recuperar terreno perdido. Los dos hombres quedarían conformes al llegar; Rienzi con el sexto puesto, Marincovich con el octavo.

El que sigue es un momento de la tradicional Mar y Sierras de 1959; la carrera atravesaba una zona de escasa visibilidad por la niebla. La toma muestra desde atrás a Fernando Piersanti (5) a la caza de Adolfo Sogoló (4); la niebla no impide apreciar que la gente en forma

imprudente hacía calle a los participantes...

¿Y qué me dice del "tren" que armaban Dante Emiliozzi y Rodolfo De Alzaga, disputando la Vuelta de Rojas del 26 de junio de 1960? En este mismo orden, se clasificarían al final; los hermanos de Olavarría sin asustarse por el implacable perseguidor, terceros. "El niño Rolo", cuarto. Una gloria total.

Rufino, el 30 de setiembre de 1962. Manuel Mantinián (19) persigue a "Caramelo" Galbato (16).

¿Lo tiene presente? Triunfaba Santiago Luján Saigós, a quien pronto se homenajeará en Ensenada con el fervor de la gente. Este repaso concluye con la persecución que hacía Marcial Feijóo del coche de Félix Mabellini. Se trata del GP de 1965. El hombre del sur abandonaría en la última etapa después de pelear como sabía hacerlo; Marcial ocuparía el undécimo puesto en la clasificación final, batallando como era su estilo. Hasta el final. ¡Qué carreras aquéllas!

Aguas Argentinas

Agua y medio ambiente para toda la gente.



Ya se han beneficiado...

2.650.000

nuevos habitantes



Aguas Argentinas

Un compromiso permanente con la vida.

ENRIQUE BENAMO, EL RECUERDO
DE MALVINAS Y SU PRESENTE

A. RIVAS

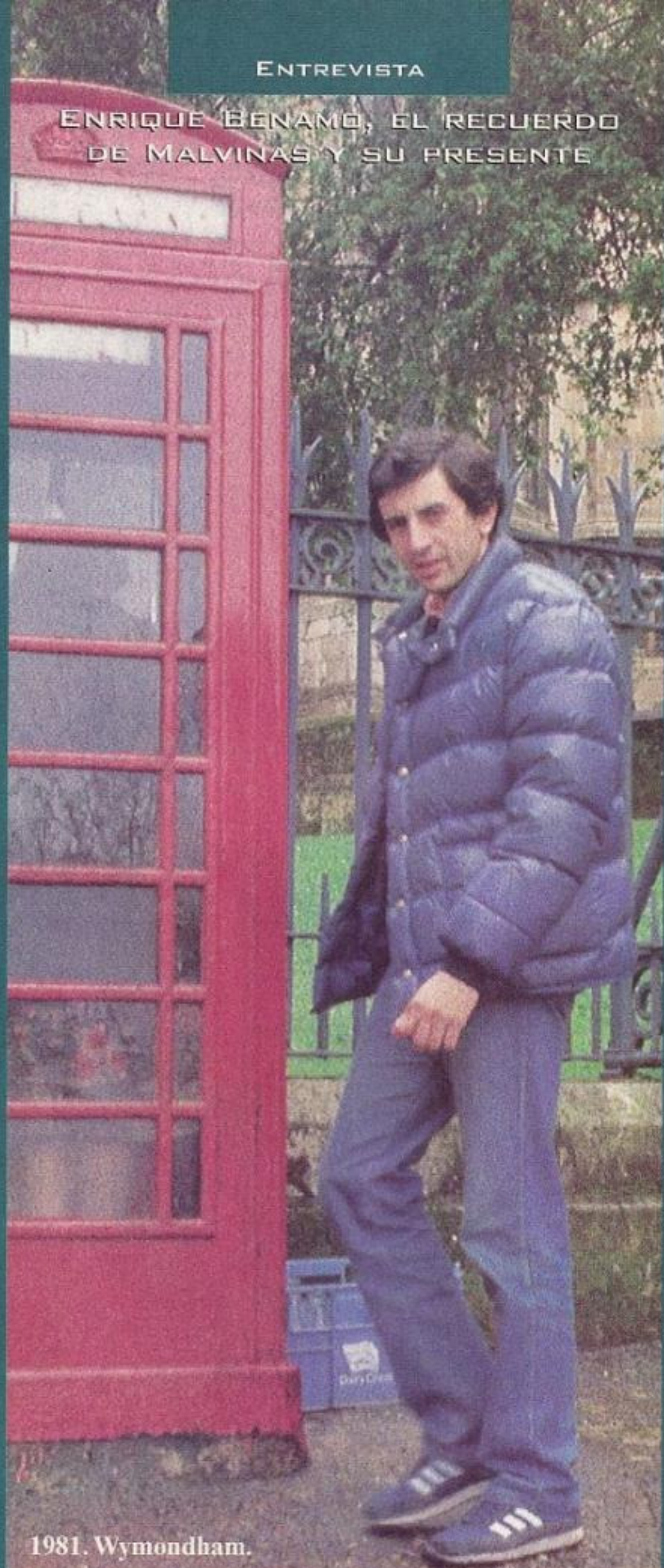
Son las 15.57 del 2 de mayo de 1982. Tres torpedos del submarino nuclear "Conqueror" van en busca del crucero General Belgrano. Dos impactos. Un puñado de juventud argentina (el cruel detalle diría 368 marinos) se duerme en las heladas aguas del Atlántico Sur. La aun hoy tan "actual" Guerra de las Malvinas da un vuelco. Quién sabe qué habrá pasado entonces por la conciencia del bahiense Enrique Benamo, que vivía en el país de sangre azul y que, por esos días, intentaba estampar su nombre bien arriba de alguna prolija planilla de la Fórmula 3 Británica.

- Cuando en 1982 fuiste al equipo de Alan Docking, ellos no cumplieron con todo lo pactado... ¿Pensás que te lo hicieron porque sos argentino?

- No. Simplemente no me dieron personas capacitadas para atender el auto. Fue una época difícil. Yo fui a buscar una oportunidad en el automovilismo internacional, un sueño que ansié toda mi vida, y me encontré con una situación impensada, incómoda... En ese momento me volví.

- ¿El conflicto enfrió tu carrera?

- Sí... y lo sufrí mucho porque "se cortaron" los contactos con



1981. Wymondham.

Un piloto que perdió la guerra

COSA 32

los que venía trabajando en la Argentina. La prueba está en que los de mi camada, como Rosso, Larrauri y Mansilla, no consiguieron el dinero necesario para llegar a la Fórmula 1.

- Cuando se desató la guerra, ¿cómo te trataron los ingleses?

- Bien. Yo tuve un hijo en Inglaterra, el mayor de los tres... A mí me tocó estar bien metido en una familia inglesa. La guerra fue un gran error... Ya pasó.

- En una carrera de Mallory Park no les dejaron usar las banderas argentinas. ¿Te dolió eso?

- Estaban todas las banderas y justo era el inicio de la guerra. A nosotros nos bajaron la nuestra... En esa carrera terminé quinto, con mucha tensión. Fue lógico lo que hicieron. Si en la Argentina había un inglés corriendo no iban a poner la bandera británica... Después que pasó la guerra volví a Inglaterra, estuve un año más y nunca tuve problemas. Los ingleses decían que fue una tontería, que había que buscarles la vuelta a las causas del conflicto para salir en paz. Cualquier persona con sentido común trataría de estar siempre en contra de la guerra.

- ¿Te afectaron los militares en tu carrera deportiva?

- No. A nosotros que fuimos después de Reutemann nos perjudicó no tener un apoyo institucional armado por el Automóvil Club Argentino. Deportivamente fuimos "huérfanos". Para obtener un 20 por ciento de descuento en un pasaje teníamos que estar una semana en Buenos Aires "pidiendo por favor". El ACA no nos daba nada...

Son las 9 de la mañana de cualquier lunes de 1999. Benamo se sube a su auto, enciende el celular y sale a recorrer las calles de su Bahía Blan-

ca natal. Su empresa camina sobre ruedas... ya que posee una academia de conductores.

- **Vivir de la academia, ¿lo considerarás como un fracaso?**

- No. Los cambios en la vida tienen sus cosas buenas y sus cosas malas. Uno debe tener una salida laboral que lo reconforte. Si bien sufrí un poco el alejamiento del automovilismo, desde que mi hijo Lucas incursiona en el karting, haciéndole de "manager" o mecánico empecé a vivir la actividad de una manera diferente.

- **¿Por qué te alejaste definitivamente?**

- Me fui porque en mi época, sin un presupuesto acorde, era imposible conseguir un auto de punta. Cuando tenés la plata para ganar, ganás... Cuando te falta, no ganás. Trabajar tanto en función de eso me saturó.

- **Vos fuiste rápido arriba del auto pero abajo no tanto...**

- Sí, es así. Esa fue mi principal falencia. Lo que más me apasionaba era subirme y manejar. En ese momento las relaciones públicas no eran mi fuerte y eso juega mucho en contra. Moverte bien fuera del auto es tan importante como manejar rápido. Es importante ser comerciante. Si no tenés la habilidad necesaria para convencer a un posible "sponsor" te quedás en el camino.

- **Para un piloto que quiere proyectarse, ¿ser argentino es una contra?**

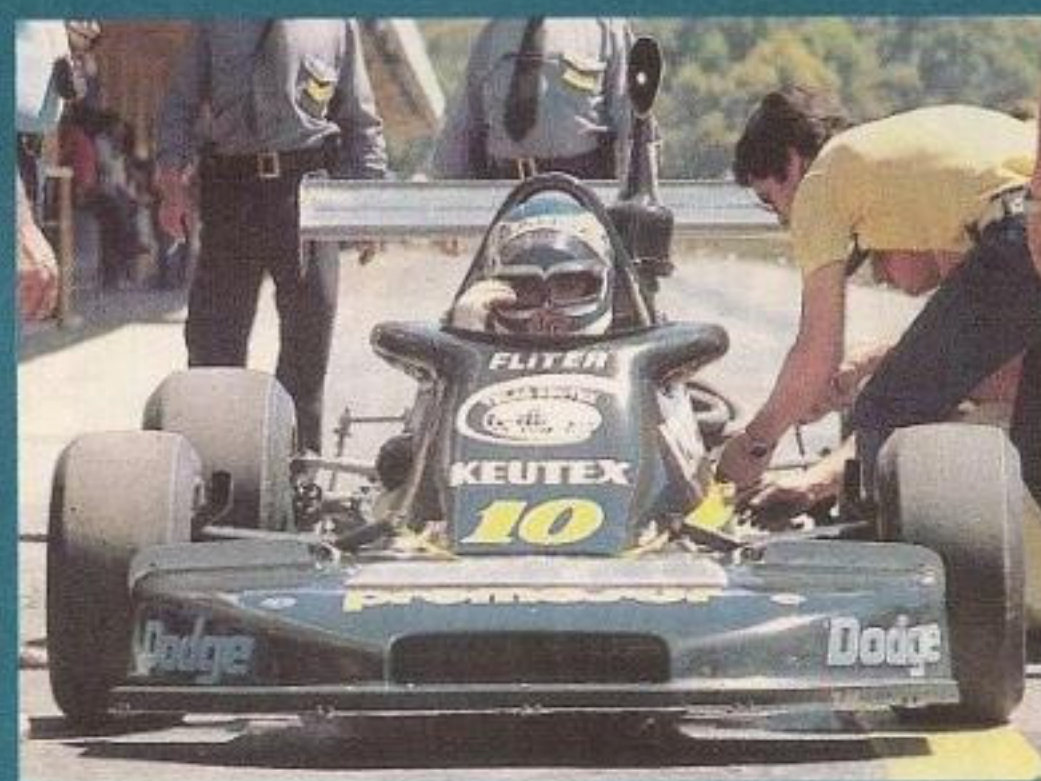
- Creo que si no está bien visto es porque a los que fuimos al exterior en los últimos veinte años nos han observado hacer un esfuerzo personal inmenso, pero un poco a la deriva e improvisando. Lo peor que le puede pasar a un argentino con talento y el sueño de llegar a la F.1, es que



Su paso por la F.3 Británica en 1982.



Encuentro en Europa con Larrauri y Rosso.



En nuestro país corrió en la M.A.F. 2.

Campaña deportiva

Enrique Benamo nació en Bahía Blanca el 27 de julio de 1957, debutó en el automovilismo nacional en la Mecánica Argentina F.4 en 1975 y su primer triunfo llegó en 1977 en el Autódromo de Buenos Aires.

Corrió en 22 competencias de la categoría a lo largo de tres temporadas, con 3 victorias y 6 podios.

En 1978 debutó en la Mecánica Argentina F.2, en la que fue subcampeón al año siguiente. En 1981 viajó a Europa para correr en la F.3 Británica durante dos temporadas, cumpliendo sus mejores actuaciones en 1982 en Snetter-

ton y Kassel Calden con dos terceros puestos.

Luego de una temporada en la F.3 Europea, por falta de presupuesto regresó a nuestro país para reincorporarse en 1984 a la F.2 Argentina y posteriormente a la F.2 Sudamericana. En 1987 hizo su debut en la flamante F.3 Sudam. y logró una victoria en San Jorge. Al año siguiente decidió abandonar la actividad.

En síntesis, corrió 51 carreras en categorías de nivel al menos nacional de nuestro país, con 7 triunfos y un total de 17 podios, y otras 24 en Europa con 2 podios.

H. C. R.

el ACA no tenga una política que premie a los dos o tres chicos más capaces de cada generación. Y a veces sucede lo peor: consigue apoyo el menos capaz...

- **¿A Tuero cómo lo encuadrás?**

- Había chicos más capaces que él para llegar a la F.1. Yo vi una carrera de él de Fórmula 3 en Mónaco y me pareció excepcional... Pero creo que en la generación de Esteban había mejores. Debutar en F.1 sin hacer dos o tres años en F.3000 es prematuro. En ese momento, con la experiencia que tenía, Fontana era el hombre.

- **¿Lo sigue siendo?**

- Sí. El problema es que en el automovilismo el tiempo pasa muy rápido.

- **Si tenés que apoyar a uno entre Fontana, Tuero y Mazzacane, ¿a quién elegís?**

- Fontana puede conseguir el apoyo. Tuero ya tuvo su oportunidad. Y Mazzacane no posee todavía la formación necesaria. Pero yo obviaría todo eso y pondría en Europa a un "manager" argentino. Y llevaría un par de pibes a una categoría en la que se destaquen los pilotos y no los autos. Arrancaría de cero. Hay que trabajar en la formación de pilotos desde los 16 años, para que a los 21 ó 22 se hayan desarrollado en un automovilismo más competitivo, como lo hacen los brasileños y varios países europeos. Con gente idónea para que los guíe. Trabajaría plenamente en eso y no gastaría más plata.

Benamo aprendió crudamente una lección que ahora puede enseñarnos. No le mezquemos la debida atención.

Mauro Rosso

"En la pista, es como cualquier otro piloto"

Lo que está haciendo Ianina es realmente meritorio. Se ve que hizo muy bien las cosas antes de llegar a la Fórmula Súper Renault. Va muy bien arriba del auto y hace las trayectorias ideales. Cuando estás detrás de ella, no hay diferencias, es un piloto más... En Olavarría ganó porque los cuatro que veníamos adelante nos despistamos; fue un poco de suerte, pero supo manejarse en el primer puesto. Hizo un buen trabajo.

Martín Basso

(venía ganando la carrera en Olavarría hasta que se despistó al pasar por una mancha de aceite. Está quinto en el torneo)

"Aún no pudo pelear con el pelotón de punta"

Es bueno lo que está haciendo. Pero también hay que ser realista: la última carrera no la ganó por mérito propio sino porque el resto abandonó. Pasó en Río Cuarto que venía segunda detrás de Soto cuando éste tuvo un problema, y en Olavarría los cuatro primeros nos despistamos por una mancha de aceite y le dejamos el camino libre... Aún no pudo pelear con el pelotón de punta. Va bien arriba del auto, pero le falta experiencia para la puesta a punto, y eso se refleja en la clasificación. Nuestra relación es buena, somos compañeros de equipo e intercambiamos opiniones en el fin de semana. Cuando me pide un consejo se lo doy, no tengo problemas. No hay que ser egoísta con el compañero...

Ezequiel Toia

(es puntero del Campeonato con dos puntos de ventaja sobre Ianina)

"No le falta talento; me sorprendió gratamente"

Es una piloto con talento, tiene poca experiencia y no necesitó un millón de vueltas para ser protagonista... Tiene una virtud muy importante: es muy rápida para lograr una buena puesta a punto del auto. En Río Cuarto peleó desde la clasificación, largó

EL FENÓMENO IANINA VISTO
POR SUS RIVALES, SU
JEFE DE EQUIPO Y SU MENTOR



El otro lado del "boom" Zanazzi

Es indudable que los éxitos acumulados por esta joven de 17 años en Fórmula Súper Renault dejaron con la boca abierta a más de uno... Fue tercera en La Plata, ganó consecutivamente en Río Cuarto y Olavarría y está segunda en el Campeonato. Martín Basso, Ezequiel Toia, Gabriel Massei y Eduardo Bouvier analizan las actuaciones de la "Súper Chica".

segunda y venía en esa posición cuando abandonó Soto. En Olavarría el factor suerte incidió mucho, pero el mérito de ella fue no haberse despistado mientras el resto sí lo hizo... Antes de que probara en mi equipo, la había visto un par de veces y me parecía que andaba bien. Y en los "tests" que hicimos en Mar del Plata antes de comenzar el torneo quedó a 30/100 de mi tiempo... En ese momento me di cuenta de que realmente es buena. No tengo dudas de que hasta fin de año va a mantener el protagonismo que logró con estos triunfos. En cuanto al torneo, tanto Ezequiel Toia como Ianina van a tener la misma atención y no habrá ninguna indicación de que un piloto trabaje en función del otro. Eso recién se verá cuando falte un par de carreras, siempre y cuando alguno de ellos no tenga posibilidades de lograr el título.

Gabriel Massei

(propietario del equipo donde compiten Toia y Zanazzi)

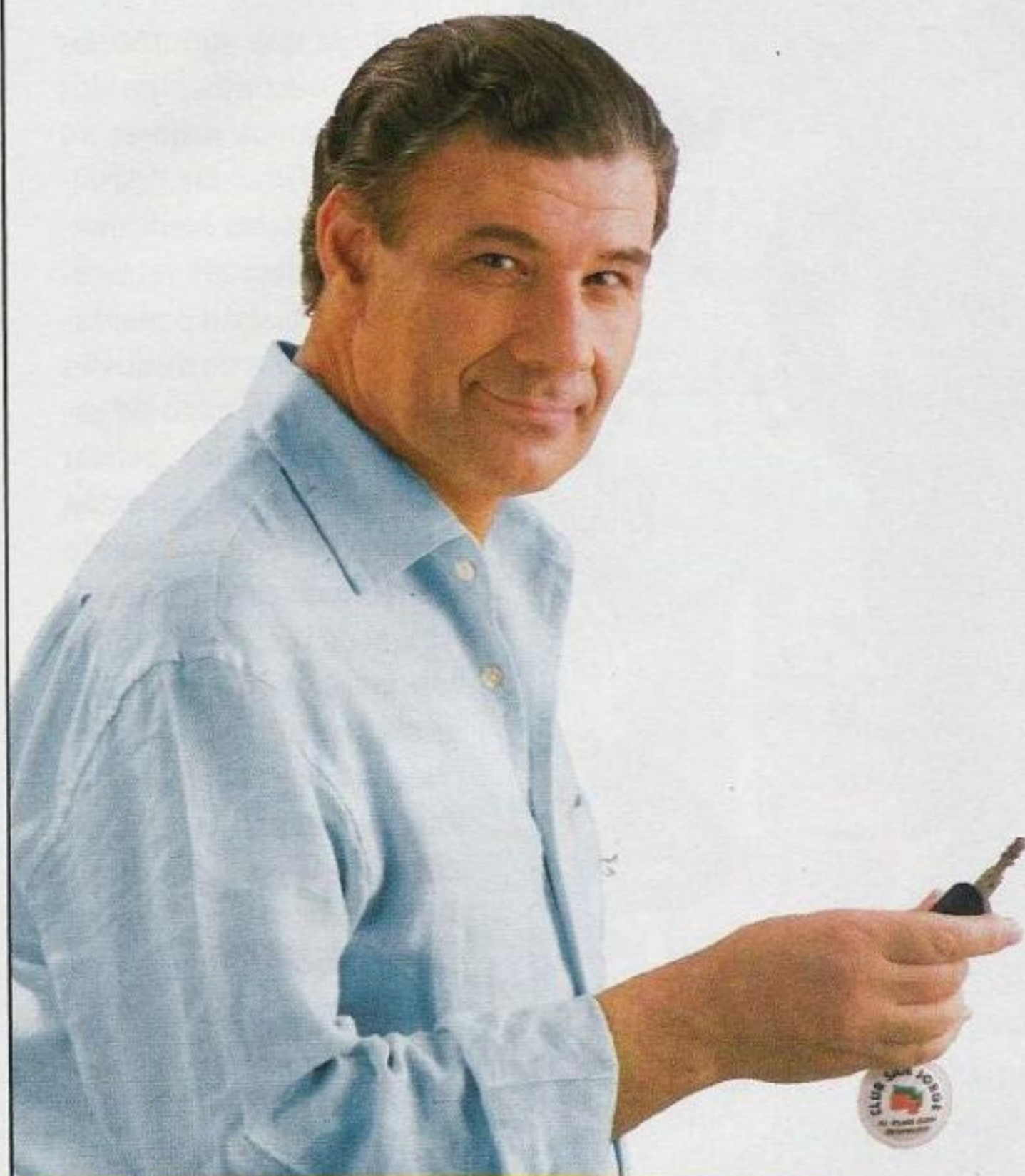
"Le sobra algo que no tiene..."

Esta chica tiene algo "natural" en los pilotos que sobresalen: talento. A eso, se le suma agresividad y una gran tranquilidad arriba y "abajo" del auto. Gana una carrera y cuando se baja no está nerviosa ni exaltada. Le "sobra" algo que por ser mujer no tiene... Las dos carreras las ganó por estar tranquila. Pasó en Río Cuarto y en Olavarría, en esta última vio que el resto se despistaba y tuvo la precaución de transitar el sector de la pista que no estaba complicado por una mancha de aceite... Si mantiene esa tranquilidad, tiene un gran futuro. Pero no tiene que saltar etapas, creo que se apuran mucho al querer llevarla a Europa. Si le sobrará tiempo para demostrar lo que está aprendiendo.

Eduardo Bouvier

(presidente de las Fórmulas Renault y propietario del equipo en el que Ianina debutó en FR)

Número 1 en seriedad, prestigio, confiabilidad y trayectoria.



Sea como sea Usted gana

CLUB SAN JORGE es el Plan líder en Capitalización y Ahorro*. Por respaldo, prestigio, trayectoria y responsabilidad. Una forma clara y transparente de llegar a su **0 Km.** por una **cuota mínima**, que le permite ahorrar mientras participa a través de sorteos de Lotería Nacional. Por eso Ud. va a poder estar muy, pero muy tranquilo. Porque sea como sea, **Ud. siempre gana.**



CLUB SAN JORGE

GENTE QUE USTED CONOCE

CLUB SAN JORGE S.A. DE CAPITALIZACION Y AHORRO



\$ 32

FIAT UNO S 1.4 3 ptas.



\$ 35

FORD KA 3 ptas. Base



\$ 39

FORD FIESTA LX 3 ptas. Base



\$ 49

PEUGEOT 206 XRD 3 ptas.



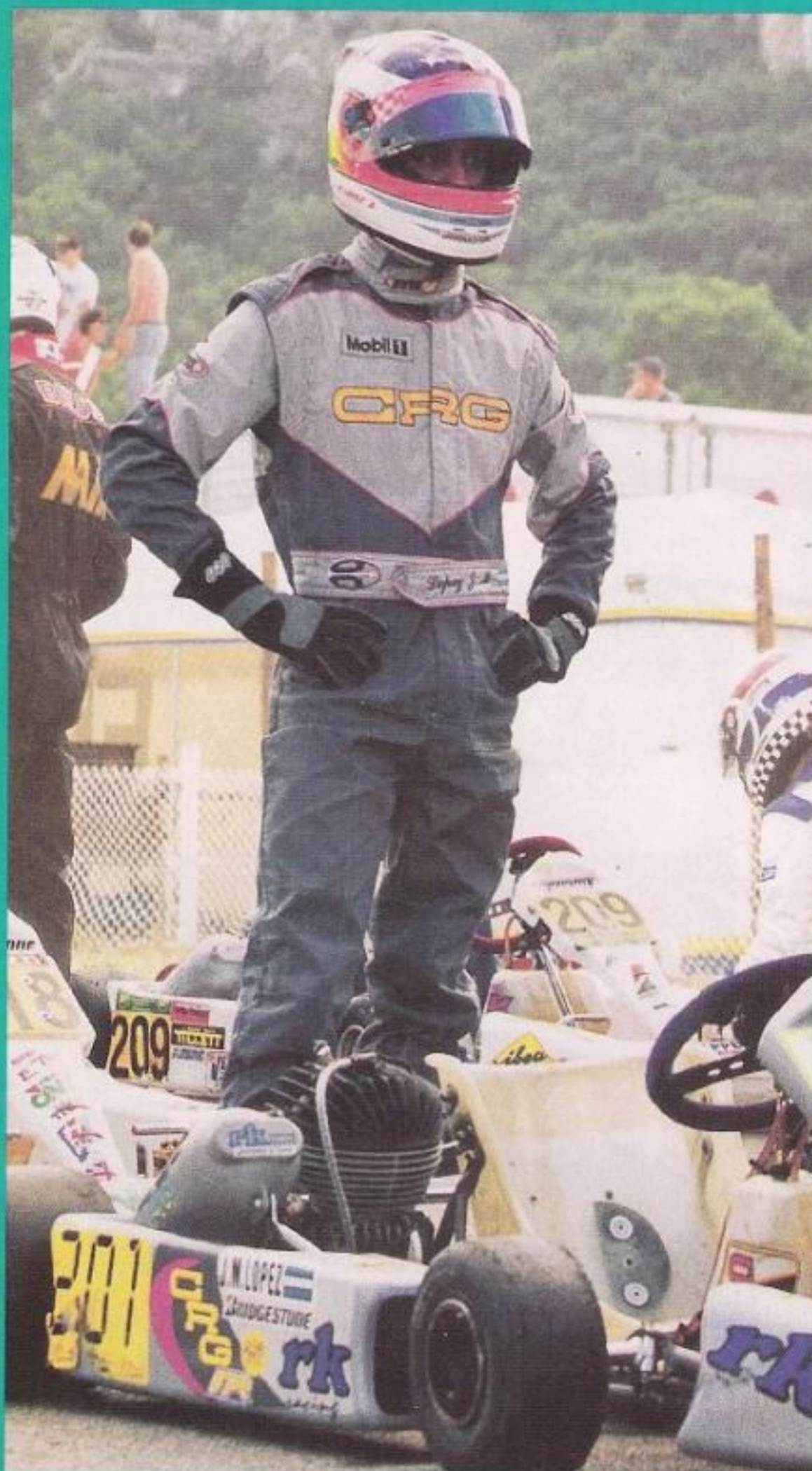
\$ 72

RENAULT MEGANE RT 1.9 TDI 5 ptas.

Av. Córdoba 1154
(1055) Cap. Fed. (Bs. As.)
Tel./Fax: (011) 4371-6005 /
4371-6010

Av. San Martín 399
(2451) San Jorge (Sta. Fe)
Tel./Fax: (03406) 440-746 /
440-333, 441-614, 441-624

"PECHITO" LÓPEZ
Y SU IRRUPCIÓN INTERNACIONAL



"Ahora que pude adaptarme casi por completo iré en busca de resultados importantes, pero sin olvidarme nunca de que es mi primer año compitiendo en Europa", explicaba José María López (16) en marzo, cuando CORSA lo entrevistó por primera vez. "Pechito", sin dudas, cumplió su objetivo. Porque se convirtió en el piloto más joven en la historia del Karting en haber ganado una carrera del Campeonato Europeo (fue en la segunda fecha, en Val D'Argenton, Francia), dándole además al equipo CRG una victoria después de un año y medio. "Fue algo increíble... En Europa se sorprendieron mucho con esa victoria. Primero, porque nunca un piloto tan joven ganó una carrera en el Europeo y en el primer año en que compite. Y segundo, porque cuento con elementos que me da el equipo CRG pero no soy oficial ciento por ciento, sino que estoy en un equipo semioficial o satélite... Fui a Europa con fe y con la idea de hacer experiencia. Sabía que tenía que pagar derecho de piso, pero creo que hasta el momento logré más de lo que esperaba."

Lo que "Pechito" realizó en Francia no fue nada sencillo. Entrar en una carrera del Europeo es muy

difícil, ya que son 150 los pilotos inscriptos, de los cuales sólo los mejores 34 largan la Final. En "clasifica" no anduvo bien, quedó 24° y después retrocedió al 50° puesto penalizado por exceso de decibeles en el ruido del caño de escape. "Hay que pensar que los 150 pilotos están encerrados en un segundo y medio en clasificación, y si quedás a dos décimas de la punta, seguro que estás del 20° para atrás... Pero pude recuperarme, largué cuarto la Final y llegué a estar primero a mitad de carrera. Después me pasaron y quedé tercero, pero en la última vuelta volví al frente."

La experiencia que López está adquiriendo en Europa, según él mismo explicó, es invaluable. "Cada día aprendo cosas nuevas, aunque aún me cuesta superarme en clasificación. Mis rivales exigen el kart al ciento por ciento y yo creo que lo hago en un 90... Los nervios -continúa analizando el cordobés- hacen que a veces me equivoque, y en otras vaya más rápido en los 'warm up' que en 'clasifica' porque estoy más tranquilo... Creo que tendría que ser más constante y también encarar más relajado las primeras vueltas de carrera", termina de explicar, con una claridad de

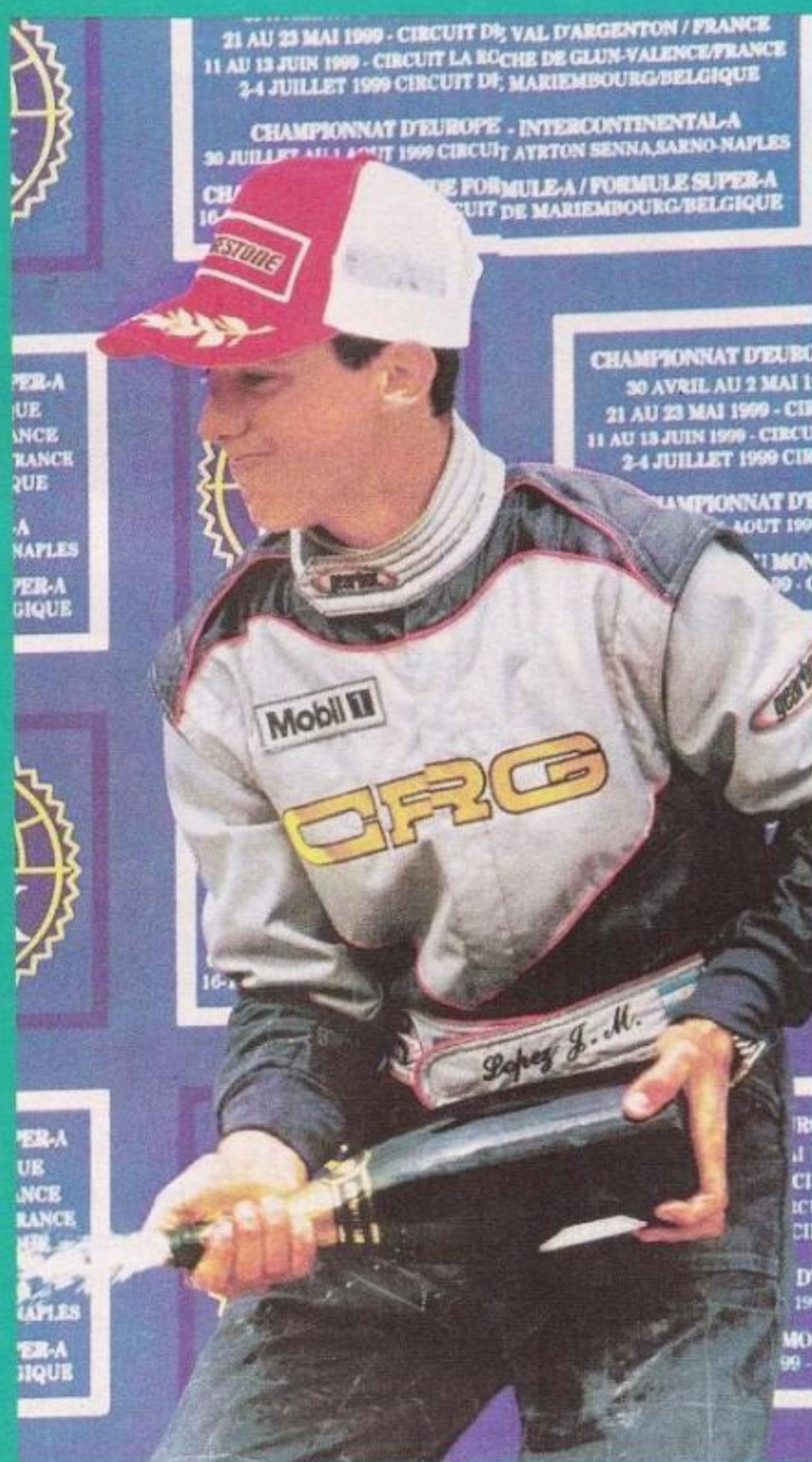
"Ya hice más de lo que esperaba"

conceptos que asombra para un chico de su edad. El camino que eligió "Pechito" no es fácil. Vivir lejos de su familia, en otro país y con sólo 16 años (nació el 26 de abril de 1983 en Río Tercero, Córdoba) no es sencillo. "Por supuesto que extraño 'un montón' -se sincera-, pero igual me entretengo. Por la mañana trabajo en la fábrica de CRG y la empresa me paga para que asista a los chicos sudamericanos que prueban en Faenza. Yo les soy útil por el idioma y a mí me sirve para aprender de mecánica. Por la tarde me entreno en el gimnasio y a veces voy a nadar al mar. Después me la paso jugando al 'Gran Prix 2' en la computadora y con un auto a radio control."

La agenda de "Pechito" para este año aún está muy nutrida. Al **Open Italiano** -torneo en el que López obtuvo dos triunfos y es puntero del Campeonato- le queda una fecha, que se realizará en Parma en septiembre. "Mi objetivo es salir entre los tres primeros para ganar el torneo en mi clase, la **Fórmula A**". Pero antes, y siempre y cuando pueda reunir el presupuesto, López participará en el **Campeonato Norteamericano** que se desarrollará en Canadá el 15 de agosto próximo. "Este torneo es muy im-



Con este kart semioficial del equipo CRG, el cordobés entró en la historia del Karting. Su carrera deportiva está en continuo ascenso.



"Pechito" festeja en el podio de Val D'Argenton (Francia) su victoria en el Europeo de Karting.

portante porque va a servirme de entrenamiento para el Mundial, que será en Bélgica el 19 de septiembre, donde corren los mejores pilotos y equipos del mundo". Y como si esto fuera poco, el cordobés fue invitado para correr junto a **Marc Gené** en el clásico festival de karting "indoor" de **París-Bercy** en representación del team **Minardi**. Justamente **Giancarlo Minardi**, propietario de esta escudería de Fórmula Uno, está actuando por iniciativa propia como "padrino deportivo" en Europa de José María. "A fin de año, gracias a un contacto que hizo Minardi, voy a probar un auto de **Fórmula 3 Italiana**. Será la primera vez que maneje un monoposto, y la idea es hacer algunas carreras el año que viene pero sin dejar el karting."

En nada cambió "Pechito" después de triunfar en Europa. Sigue hablando como si fuera mucho más grande de lo que es, con conceptos muy claros y centrados y eso sí: manteniendo siempre una mentalidad ganadora. La escalera que deberá recorrer para llegar a su objetivo -no hace falta aclarar cuál- es larga. Pero ya comenzó a transitarla. Y bien. Y eso es lo más importante.

Martín Egozcue

EL CAMPEONATO METROPOLITANO A MITAD DE TEMPORADA



Franco Lorenzatti y
Dino Chiviló, protagonistas
de la Sudam Seniors.

También está en crisis

El automovilismo argentino está inmerso en una crisis económica, producto de la situación general que envuelve a la Argentina. En el Karting ocurre lo mismo, y el **Campeonato Metropolitano** también forma parte de esta cruda realidad. Sucede que la cantidad de pilotos que participa en cada fecha ha caído en un cuarenta por ciento, tanto en el ámbito zonal como en el nacional. Esta crisis se ve empeorada por la superpoblación de categorías, de campeonatos simultáneos y falta de control en el desarrollo de la actividad regional. Es ridículo que en un radio de cien kilómetros se realicen en un mismo día tres o cuatro fechas de distintos campeonatos, con cuatro o cinco categorías participando en cada una de ellas. Ni las federaciones, ni los clubes, ni los dueños de los kartódromos colaboran para resolver el problema. Es un tema que podría solucionarse trabajando en serio dentro de la Comisión Nacional de Karting o, en forma más utópica, llegando a un acuerdo entre organizadores y dueños de circuitos.

Este problema no es nuevo. Y es una lástima porque hace dos años, en las carreras del Metropolitano se superaban los **cien inscriptos**, en una del Argentino los **160**, donde además se cumplía con la función de formar pilotos. Existía un entendimiento entre las federaciones que

Gastón
Ferrante, pun-
tero de la Pre
Juniors.



componen la CNK y había un criterio de funcionamiento que servía para que la actividad creciera.

En la primera parte de los campeonatos metropolitanos lo destacable se vio en la categoría "top" del karting argentino: la **Sudam Seniors**, que cuenta con el mejor promedio de pilotos por carrera y en la que se vio mayor paridad. En seis fechas hubo cinco ganadores distintos: **Luis Arbotto**, **Dino Chiviló**, **Fernando Vidal**, **Franco Lorenzatti** y **Marcos Abratte** (este último venció en dos oportunidades). En esta categoría muchos de los pilotos corren con algún tipo de apoyo oficial o semioficial de las fábricas (chasis, neumáticos, carburadores, encendidos, etc.), lo que

refleja el nivel profesional con el que se participa.

La **Sudam Juniors** tiene un gran dominador este año: **Fabrizio Tarditi**, que ganó cuatro carreras de seis y estuvo en todas en el podio.

La falta de participantes afectó mucho a la **Pre Juniors**, al punto de que no pudo correrse la quinta fecha. Aquí la lucha se centró entre cuatro pilotos: el campeón **Gastón Ferrante**, **Marcelo Ciarrocchi** (ambos ganaron

Así van los campeonatos

Sudam Seniors: Dalmazzo, 81 puntos; Abratte, 71; Chiviló, 63; Vidal, 55; Lamarca, 47; etc. **Sudam Juniors:** Tarditi, 113 puntos; Spinetto, 53; Macceiras, 49; Pompilio, 48; Fernández, 28; etc. **Sudam Pre Juniors:** Ferrante, 84 puntos; Ciarrocchi, 75; Pernigotte, 58; Garaza, 47; Lambiris, 25; **Promocional Stihl:** Marchesín, 101 puntos; Giuliodoro, 79 puntos; Crosta, 74; Poldi, 64; Gallardo, 44; **Comer:** Carola, 151 puntos; Scalbi, 94; Yorlo, 91; Cazala, 82; Bonomi, 70; **Sudam Súper Seniors:** Quatrocchi, 101 puntos; Ronci, 58; Olmedo, 54; Baliñas, 49; Pons, 37; **Austral:** Bailheres, 97 puntos; Pompilio, 77; Lirosi, 69; Campagna, 34; Vavallo, 27; **Piston Port:** Macceiras, 92 puntos; Sangiácomo, 90; Castro, 52; Lirosi, 47; Garaza, 29; etc.



La Sudam Seniors es la categoría más competitiva del Metropolitano de Karting. A las otras les falta crecer bastante.

dos carreras), **Sebastián Pernigotte** (un triunfo) y **Maximiliano Garaza**, quien pese a no haber ganado todavía peleó por la punta en todas las fechas.

La **Promocional Stihl** es lejos la categoría que brindó mejores espectáculos. El Campeonato lo encabezó **Martín Marchesín**, con un triunfo en la sexta fecha después de cinco segundos lugares consecutivos. Lo escoltan en el torneo **Giuliano Giuliodoro**, ganador de tres carreras, y **Facundo Crosta**, dominador en las dos primeras del año. Las competencias resultan parejas y los chicos se desvuelven muy bien en la pista, aun en condiciones durísimas como las de la última fecha corrida en Ciudad Evita, bajo un diluvio, con poca luz y hasta granizo.

De las categorías que componen el "Grupo B" la **Piston Port** es la que muestra mayor paridad. **Mariano Maceiras** (tres victorias) y **Lucas Sangiácomo** (dos triunfos) se "sacan chispas" y están separados por apenas dos puntos. Aquí la mayor oposición a los dos líderes está dada por **Juan Manuel Castro** y "Maxi" **Garaza**, afectado este último por una mala racha que parece no terminar nunca.

Emanuel Bailheres es el dominador absoluto en la **Austral**: ganó cuatro sobre cinco y salió segundo en la restante. **Flavio**



En la Comer, Walter Carola es el dominador absoluto.

Pompilio es el único que pudo ganarle una Final. Gran trabajo también el de **Jonathan Lirosi**, que se ha dado el gusto de estar siempre en el podio y marchar tercero en el Campeonato.

Walter Carola es un caso especial en la categoría **Comer**, que corre dos finales por fecha. Ya ha acumulado seis victorias y está puntero en el Campeonato con 57 puntos de ventaja sobre **Augusto Scalbi**, ganador de una final, al igual que **Alejandro Cimiotta**, **Agustín Vega** y **Gisella Segade Sánchez**, una chica recién llegada a la categoría y que al mejor estilo **Ianina Zanazzi** "se le anima" a los varones de esta "escuelita", en la que corren los pilotos más chiquitos del Karting Argentino. En el otro extremo de las edades encontramos la categoría **Súper Seniors**, que ha

mostrado un panorama desconcertante en cuanto a convocatoria. De 20 karts en una carrera puede presentar sólo seis en otra y es un fiel reflejo de la superposición de categorías de ese tipo. En la última fecha, en un radio de 150 kilómetros había carreras para seis categorías en las que participan pilotos mayores de 18 años. **Adrián Quatrocchi** es el dominador absoluto del Campeonato, ya que en seis fechas logró cuatro victorias y un segundo lugar. Los restantes ganadores

fueron **Marcelo Pons** y **Carlos Olmedo**. Con este panorama el Campeonato Metropolitano de Karting llegó a su punto medio. El futuro es incierto. Están fuertes la **Sudam Seniors** y la **Stihl**, crecen la **Piston Port** y la **Comer**, mientras que las restantes son una incógnita y dependen fundamentalmente de la cantidad de pilotos, algo sobre lo que habrá que trabajar seriamente si se quiere encarar el nuevo milenio con una actividad saludable. Las autoridades del Grupo Zonal y de la CNK tienen ahora la palabra. Una cosa es segura: el karting no puede funcionar bien con tantas carreras y categorías.

*Jorge Clemenzo
Fotos: Mario Pugliese*



Más rápido que en boxes.

**Asegure su auto
por teléfono en el acto.**

4857-8570

www.lacaja.com.ar



A través de su empresa controlada Caja de Seguros S.A.
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Una con empresa historia y futuro

A partir de su creación en 1895, **Sachs** tuvo un crecimiento constante, siempre basados en una política orientada a satisfacer a sus clientes, a través de una permanente actualización tecnológica y manteniendo el compromiso con la calidad que su fundadores, **Ernest Sachs** y **Karl Fichtel**, forjaron desde sus inicios.

En sus comienzos, Sachs fabricaba partes de bicicletas. Por el año 1930 desarrolló un motor de dos tiempos, pero con el paso de los años esta empresa alemana se orientó hacia el sector automotor, diseñando específicamente todo lo relacionado con la suspensión y la transmisión de fuerza, es decir, **amortiguadores** y **embragues** a los que hoy se agregan los **transmisores de torque** para cajas automáticas. Desde 1987, Sachs -junto a **VDO** y **Philips Car Systems**- forma parte del grupo **Mannesmann**, también de origen alemán, que se inició en la fabricación de tubos para la industria petrolera.

Sachs en la Argentina

La expansión de la compañía se fue dando en forma paulatina. Una de las primeras filiales de Sudamérica se instaló en Brasil, en la década del '50, donde comenzó a fabricar toda la línea de embragues. Más tarde, con la compra de Delfabro en 1997, nace **Sachs Automotive Argentina SA**. De este modo, en su planta de la ciudad de San Francisco, en la provincia de Córdoba,



Máquina de soldadura de última generación.



Bernd van Tilburg, Director Técnico, y el Ing. Adrián Soriano, Gerente Comercial.

la empresa produce su línea de amortiguadores. Y es así que hasta el día de hoy, el ciento por ciento de la fabricación de embragues se mantiene en Brasil y toda la producción de amortiguadores en la Argentina, para abastecer principalmente a la mayoría de los países sudamericanos.

"Presente" en la Fórmula 1

Desde Alemania, Sachs provee de amortiguadores y embragues a seis escuderías de una de las categorías más competitivas del automovilismo mundial: la Fórmula 1.

"Es uno de nuestros orgullos. Hace varios años que somos proveedores de la escudería Ferrari, además de otros equipos como **Saber**", aseguró el ingeniero Soriano. Los embragues utilizados están contruidos totalmente de **carbono** y **titanio**, pesan sólo **860 gramos** y facilitan una rápida aceleración. Por otra parte, los amortiguadores también están fabricados en titanio, por lo que son muy livianos y, según los especialistas, es posible ganar hasta **0,5 segundos por vuelta**, algo que pone muy contento a Michael Schumacher.

Por amor a la calidad

Los más de cuatrocientos modelos de amortiguadores que se producen en Córdoba pueden clasificarse según su construcción en cinco categorías: **tubulares**, **McPherson**, **cápsulas**, **pesados** y **gigantes**, cubriendo así una gama de aplicaciones para distintos vehículos que va desde el Mercedes-Benz Clase A hasta el Ford Falcon. Sin embargo, a pesar de la variedad, todos se fabrican bajo estrictas normas de control y calidad. "Paso a paso cada pieza está permanentemente bajo la supervisión del operario, quien es responsable de lo que produce", explicó **José Ignacio Vaira**, representante de la dirección de sistemas de calidad. A su vez, la empresa cuenta con los certificados **ISO 9001** y **QS 9000** otorgados en el transcurso de los últimos años. De esta manera, Sachs Argentina provee material en calidad de equipo original a Renault, Mercedes-Benz, Iveco y Volkswagen, entre otras empresas. Todo esto se debe a la implementación de nuevas tecnologías. "El año pasado se invirtieron entre cuatro y cinco millones de dólares en equipamiento proveniente de Alemania y se han mejorado diversas áreas", afirmó el ingeniero **Adrián Soriano**, gerente comercial.

Por otro lado, en la planta se practican **ensayos de durabilidad** para los amortiguadores, ya sean de la línea de produc-

El Garage



Domingo 14 hs.

Conducción: Carolina Pratt

Prendéte por



<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



Máquina de prueba de amortiguadores.

ción o para modelos experimentales. "Cuando hacemos los ensayos el amortiguador va montado en la máquina tal como en el vehículo, y este procedimiento dura ciento once horas permanentes", lo que equivale a 400 mil kilómetros si estuviera puesto en un auto, expresó Jorge Callieri, técnico del departamento de investigación, desarrollo e ingeniería. Sin embargo, no sólo se cuida la calidad del producto, sino también el aspecto ecológico. "Nuestro objetivo es estar a corto plazo certificados con la norma ISO 14000, que agrega a la ISO 9000 el cuidado del medio ambiente", afirmó el gerente comercial.

Visión de futuro

Los logros obtenidos hasta el momento no parecen ser suficientes, ya que la compañía tiene ambiciosos proyectos que van desde un aumento de la producción -en la actualidad es de 1.1 millones de amortiguadores anuales- hasta la obtención de una mayor porción del mercado de terminales y de reposición, para lo que deberá implementarse una nueva "cultura de trabajo", dado que las exigencias de los clientes son cada vez mayores. "El primer paso es cambiar el espacio físico y después aplicar la automatización con máquinas nuevas traídas desde Alemania, sumadas a dispositivos hechos aquí", expresó el ingeniero Bernd van Tilburg, director técnico de la empresa, sobre quien recae el gran desafío del cambio.

Tecnología de punta, desarrollo y capacitación permanente para su equipo de trabajo, son los pilares fundamentales que sostienen a Sachs Automotive Argentina S.A. y la hacen una empresa líder en el mercado.

SUGERENCIAS PARA EL AUTOMOVILISTA

Para publicar en esta sección comuníquese al 4312-1490 o el 4922-9215



Nueva Tecnología en Resortes
Standard y de Competición
CONSULTAS 4734-1710

De Argentina para el mundo



**ENCENDIDO
ELECTRONICO**
para Motos y Karting
MVA
KART S.A.

Av. Gral Paz 13905 Villa Insuperable
Pcia. Bs.As. Tel./Fax: 4652-7937
E-mail: avara@externa.com.ar Web: www.varakart.com

LA CASA DE LAS BUJIAS

Walter Goicoechea desde 1955
CHAMPION - NGK - NIPPONDENSO - AC
BOSCH - LODGE - MOTORCRAFT
ENCENDIDO - LAMPARAS
PLATINOS DODUCO
ROJAS 2117 Cap. (a 1 cuadra de Honorio Pueyrredon y Warnes)
Tel.: 4582-8435 (líneas rotativas) Fax: 4586-0137

BUTACAS

RECARO

First Class Seating

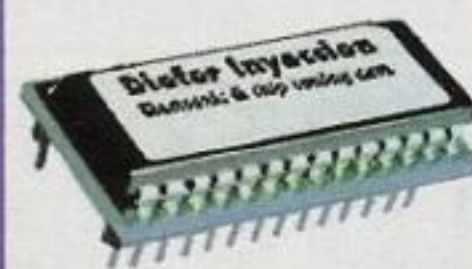
Competición • Sport
Ortopédico • Ergonomic
Gol, Polo, Golf GTI
UNIVERSALES, Nac. e Imp.
Certificado: F.I.A. - A.G.R.



Av. Vernet 342 (1424) Capital
Tel./Fax: 4921-1115 Tel./Cel.: (15)4969-6456



Diefer Inyección®
Electronic & Chip Tuning Cars



Chips de
potenciación
Programaciones
Especiales
Chips p/motores
turbo diesel
TD, TDI, JTD

Sanchez de Loria 1927/23 Cap. Tel./Fax: 4911-6905
e-mail: diefer@sion.com www.diefer.com

JOSE V. BIANCHI ESCUELA DE PILOTOS

Trayectoria y Experiencia

Entidades y Empresas que desde 1982 confiaron en nuestro trabajo profesional:

- Fiat Auto Argentina: "Scuola Guida Sportiva // Alfa Romeo"
- Ferrari Argentina: Instrucción pruebas de conducción deportiva.
- Automobile Magazine (U.S.A.): Cursos "Tour Fangio"
- Nordenwagen // Porsche: Curso "Sport Driving Test"
- Fórmula Hyundai Femenina: Selección y Formación 1er Campeonato
- Federación Peruana de Autom. Deportivo: Formación Categoría F-3
- Federación Chilena de Autom. Deportivo: Curso Becas Pilotos Karting
- Asoc. Periodistas Radiales de Autom.: Seminario de Conducción Deport.
- Escuela Nac. de Educ. Técnica: Charlas sobre Conducción y Seguridad
- ... Y más de 1.500 Cursos Personalizados de Conducción Deportiva.



Racing Advanced Course

AUTODROMO INTERNACIONAL DE Bs. As. - LUNES Y MIERCOLES DE 9 a 13 hs
POR CARTA: PALPA 2440 Piso 18 (1426) Capital - Tel/Fax: 4785-2699/(INFO-FAX)

Centro Guida Sportiva // Alfa Romeo, Tel.: 4604-0038



Por el cable de bujías, NADIE ganó una carrera... pero se perdieron VARIAS. **TENGALO PRESENTE**

En 1983, fuimos los 1º en Fabricar un Cable de Competición...
¡ Hoy somos los 1º en Internet! ¡ VISITENOS!



FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

AUTOMOVIL S.R.L.

Av. Directorio 5176 / 80

(1440) Capital Federal 4682-5474 / 4683-1351

http://www.auto-movil.com.ar e-mail: ferrazzi @ auto-movil.com.ar

INYECCION ELECTRONICA

Alfredo López
ALTA CARBURACION



PREPARACION y REPARACION de Carburadores:

* TC * TC 2000
* TURISMO PISTA
* RALLY y ZONALES

Afinación de Motores con Equipos Programados

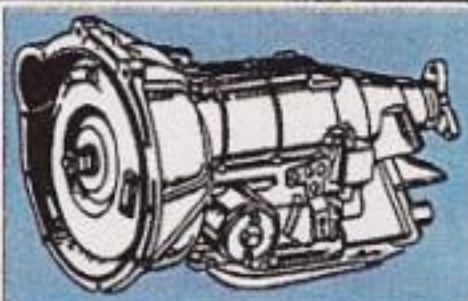
POTENCIA PURA CON EQUIPOS DE OXIDO NITROSO

AGENTE AUTORIZADO **WEBER - SOLEY - HOLLEY - MICKUNI**

Avda. E. SANTAMARINA 429 (1842) MONTE GRANDE - Tel: 4296-0536 * 4281-5943

Internet: alfredo-lopez @ ciudad.com.ar

CAJAS AUTOMATICAS



• Reparaciones • Service

• Importador Directo de repuestos

CONTROL COMPUTARIZADO

DIRECCIONES HIDRAULICAS

ENVIOS AL RESTO DEL PAIS - TARJETAS DE CREDITO

ZANESE



Av. DE LOS INCAS 5423 - (1427) - Bs. As. - Tel: 4522-7669 * Tel./Fax: 4522-5826

DOPPLER

Frenos para Competición

PEDALERA CON BOMBAS DOPPLER

Elejidas por TRAVERSO, BESSONE, RAIES, VERNA, CATALAN MAGNI, CIANCAGLINI, OLMÍ y USTED.



SOMOS FABRICANTES
Fray M. de Torres 1438 - LUJAN - Bs. As.
Tel: 02323-431150 Fax: 02323-435555

LEVAS COSMA

Levas y Tapas de Cilindro para Competición

TODAS LAS CATEGORIAS Kits deportivos

Jujuy 1941 - 5000 - Córdoba
Tel./Fax: 0351-471-9123
473-9340 * CTI: 070579614
levascosma@powernet.com.ar

FARI REPLICAS TC ESCALA 1/10



Fidelidad de Líneas y Colores - Excelente realización
Consúltenos - Tel: 02352-428054 - Envíos a todo el País

BUZOS ANTIFLAMA



Homologado por F.I.A.

- * Botas J.S (homolog.)
- * Capuchas (homolog.)
- * Guantes * Butacas NICK
- * Cronómetros
- * Indumentaria para Karting.
- * Cascos modelo SENNA.
- * Arnese * Cascos BELL Rally y Competición

SIMPSON **sparco**

* Línea Completa



BUTACAS
Homologadas por F.I.A.



Tarjetas de Crédito

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

KING DRAGON RACING WEAR



BUZOS - GUANTES
BOTAS - CAPUCHAS
Y ARNES **FIA**

Haga sus Compras Telefonicamente



Consulte Planes de Pago con Tarjeta



BUZOS KARTING, CAPUCHAS Y GUANTES F.I.K.

www.kingdragon.it
SHOW ROOM: Av. Córdoba 5680-1º Piso (Estacionamiento)
Tel: (011) 4777-3778 / 9571
E-mail: autosport@arnet.com.ar

RESORTES ESPECIALES PARA VALVULAS

PARA TODAS LAS CATEGORIAS

- Arbol de Levas
- Arbol de Levas para Motos



J. RAPONI COMPETICION

Venezuela 3458
(Mitre al 200) Tel./Fax: 4761-1586

naonis Competición



VOLANTES

TAPAS



PERILLAS



FABRICA Y VENTAS POR MAYOR: Tel./Fax: 4750-3942 * 4734-4863
E-mail: Ventas@naonis.com.ar website: www.naonis.com.ar



JORGE BIANCOSPINO

competición 5

VALVULAS DE COMPETICION

* MOTOS Y AUTOS IMPORTADOS
Todas las Marcas - Envíos al Interior

BOLIVIA 3668 - Tel: 4571-6778
(Alt. Av. Fco BEIRO 2500) Cap. Fed.



Genoud

La Legítima Tapa Azul®

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



* CABLE CON
SUPRESION
MAGNETICA
DE NUCLEO
ESPIRALADO,
TRENZADO DE
FIBRA DE VIDRIO
Y RECUBRIMIENTO
SILICONADO

FAREA S.R.L.

FABRICA ARGENTINA DE REPUESTOS ELECTRICOS PARA AUTOMOTORES
Cnel. Lezica 3860 - San Justo - Bs. As. - (1754) - Tel. Fax: 4691-0058 / 3402

VOLKSWAGEN

Pestelli

**EL STOCK DE REPUESTOS
MAS COMPLETO**

**Motor 1600 ESCARABAJO
KOMBI \$ 1.835 Final**

Consulte nuestras ofertas. Envíos al Interior.

Pringles 225

Tel. Rotativos 4958-1510 - Fax. 4958-1508

¡ NUEVOS !

AMORTIGUACION

HORACIO

**Amortiguador
Mc Pherson
para Autos
Nacionales e
Importados**

**Competición
Presurizados
Regulables
con cámara
de
Nitrógeno**



**Para Motos:
Todos
los modelos**

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

SAENZ



* Bancos de Prueba
de Motores y Motos
* Flujoímetros

**SISTEMA USADO POR LOS PRINCIPALES
EQUIPOS DE COMPETICION**

Totamente
Computarizado



25 años de Experiencia * Entrega Inmediata
SAENZ Y ARANEO S.A. * Financiación

E-mail: saenz@statics.com.ar WEB SITE: /www.statics.com.ar/saenz/index.html
Malvinas 2127 - Tel: 478-4362 Tel./Fax: (0223) 477-5260 - (7600) Mar del Plata - Rep. Arg.

URCOM

**REPRESENTANTE EXCLUSIVO EN ARGENTINA
DE LA LINEA SPARCO COMPETICION**

sparco



Mono SPRINT
homologado FIA
La mejor relación
CALIDAD / PRECIO
En varios colores,
azul, rojo y blanco

precio iva incl.
\$ 430.-

contacto
LUCILA CHIMENTI
TE 15 4478 6355

Nick

- * TROMPAS * PASARUEDAS
- * GUARDABARROS
- * REDES DE VENTANILLAS
- * BUZOS ANTIFLAMA (F.I.A.)
- * LINEA D'Auto
- * BOBINAS * PINTURAS VHT
- * CAPUCHAS * GUANTES
- * CUELLERAS * CASCOS
- * ARNESES

SIMPSON

TARJETAS
DE CREDITO



Envíos al Interior

Bdo. de YRIGOYEN 491 (1712)
CASTELAR - Tel: 4627-5042
BASUALDO 1882
CAP. FED. Tel: 4682-5016
Maccione Race Products
Macedonio Fernández 6799 - Cap.
(1431) Tel: 4642-2842 / 4645-8468

NUEVO Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA



**ADAPTADOR BALANCEADOR
PARA TC 3Lts. Ø 35 mm.
FORD-DODGE-CHEV**
\$ 85 + I.V.A.

**ENGRANAJE ARBOL
VARIABLE CHEV**

\$ 240 + I.V.A.

**ENGRANAJE
CIGÜENAL
Ø 35 mm.
CHEV \$ 85 + I.V.A.**

E MAIL: JOSEPH@IMPSATI.COM.AR
SCHAPAPIETRA 1469 (1468) TIGRE Bs. As. ARG. TEL/FAX 4749-4983/4467

COCO

SW



NUEVO MODELO CON PULSADOR DE BOCINA
ARTESANALES Y DE COMPETICION
EN ALUMINIO DURAL ANODIZADOS EN COLORES

TODAS LAS TARJETAS

Perillas para palancas de cambios. REPARACIONES EN GENERAL
Fábrica y Ventas: Habana 2931 - Cap. Tel: 4572-9621
Mar del Plata: Encendido Guzmán: Av. Colón 5574 - Tel/Fax: (0223) 475-2651

AUTOPARTES COMPETICION

de Emilio Tetelbaun

REPRESENTANTE EN ARGENTINA DE:

Rótulas Japonesas
y Americanas

Resortes de Suspension
EIBACH

Radiadores SETRAB

ERS SPRINGS

Juntas FEL-PRO

Pastillas de Freno
PERFORMANCE FRICTION

Cojinetes CLEVITE 77

CLEVITE 77

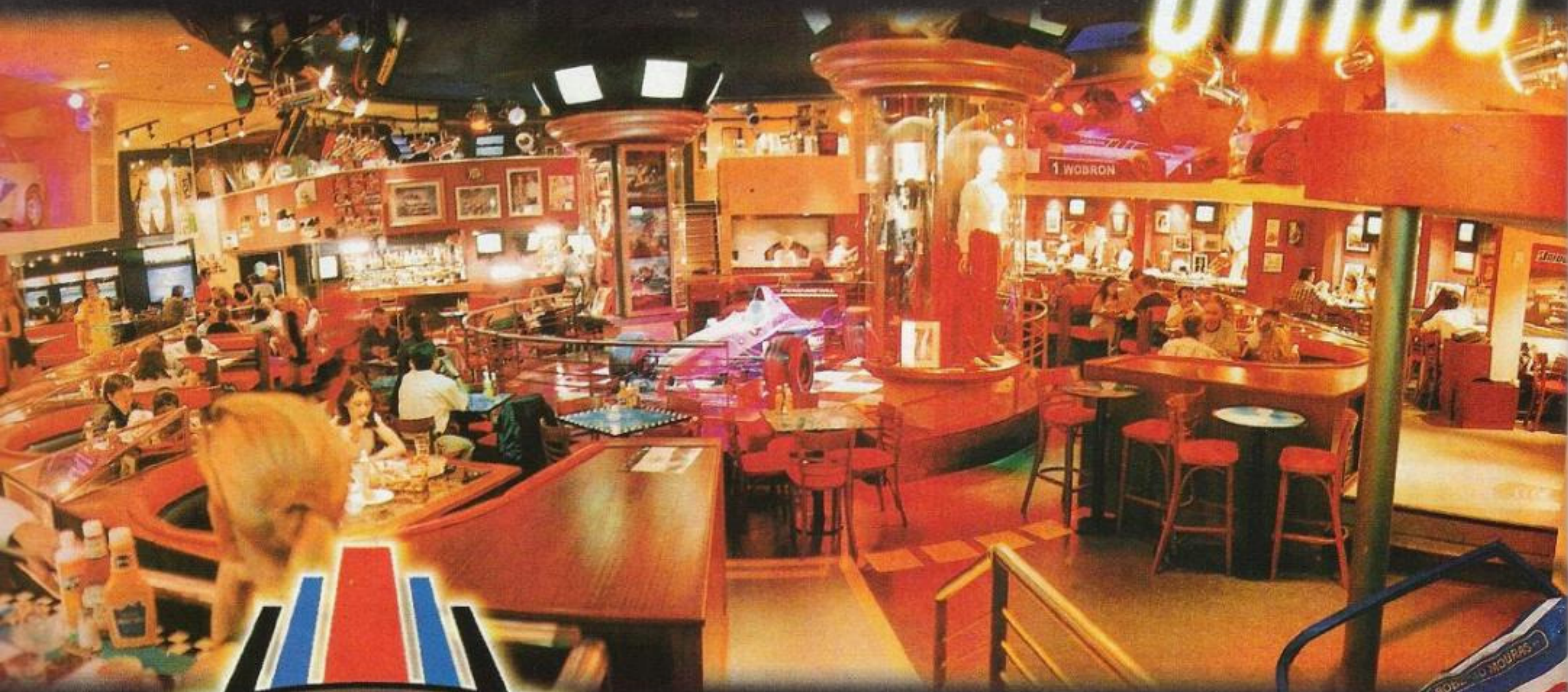
Bulones
ARP

Líquido
para
Freno
AP
RACING

Resortes de Válvula ISKENDERIAN

CASAFOUST 691 - Cap. Fed (Alt. Warnes 1300) Tel / Fax: 4584-2136 / 4582-6430

Unico



Buenos Aires

La época dorada y el hoy
en un ambiente acogedor

Primer Restaurant-Bar temático
del automovilismo en Latinoamérica

Piezas originales invaluable 

Museo rotante 

52 televisores y 2 pantallas gigantes 

Sistema lumínico por robótica 

Entretenimientos electrónicos 

La mejor cocina internacional 

Amplio estacionamiento sin cargo 



A sólo 10 minutos del microcentro

Autopista Buenos Aires - La Plata
Km 6 - Parque Comercial Avellaneda
(Village 20 cines)

PLANETA CORSA



**¡PINTALO,
MANDALO CORRIENDO
Y PARTICIPÁ
EN EL
CONCURSO
POR
UN ARENERO
A BATERÍA
Y MÁS PREMIOS!**

PARA COLOREAR Y ENVIAR A: CONCURSO PLANETA CORSA, COLOMBRES 493, 1218, BUENOS AIRES.

BASES PARA EL CONCURSO DE 5 AUTOS DE JUGUETE A CONTROL REMOTO Y 1 AUTO ELÉCTRICO TIPO ARENERO PARA NIÑOS DE HASTA 10 AÑOS

Primero: Objeto: La editorial Ver S.A. a través de la revista *CORSA* organiza a partir del día 5 de julio y hasta el día 13 de agosto un sorteo semanal para todos aquellos que deseen participar, sin compromiso de compra, de cinco autos de juguete a control remoto y un auto eléctrico tipo Arenero para niños de hasta 10 años. **Segundo:** Sorteo y Condiciones: Una vez a la semana en cada ejemplar de la revista *CORSA* aparecerá un dibujo en blanco y negro a colorear (llamado Planeta *CORSA*) el cual deberá ser coloreado en su totalidad en forma manual, y enviado a la dirección de la revista sita en la calle Colombres 493 de Capital Federal. Estos dibujos participarán en un sorteo semanal que se realizará en forma pública, a partir del día viernes 16 de julio por ante escribano y en las oficinas ubicadas en la calle Colombres 493 de Capital Federal a la hora 15.00. Pasada la fecha del sorteo y con la nueva publicación de la revista saldrá un nuevo dibujo, con lo que comienza un nuevo sorteo, y sólo participan estos nuevos dibujos dentro de esa semana, quedando anulados a partir de dicha publicación los dibujos anteriores, y sólo participan aquellos que concuerden con el dibujo de la publicación semanal en vigencia de la última revista *CORSA* que se haya publicado. En la parte inferior del dibujo se deberá colocar el nombre, domicilio, dirección y teléfono del participante. Los dibujos se pondrán dentro de un sobre y se enviarán por correo a la calle Colombres 493, Capital Federal C.F. (1218);

en dicho sobre deberá ponerse la fecha del ejemplar de la revista en la parte inferior. Ej.: Dibujo de la revista del 5 de julio 1999. Esto es muy importante, a fin de que una vez pasada dicha semana, sólo concursarán los sobres con la fecha de la publicación de la nueva revista; también se podrán dejar los sobres personalmente en la urna ubicada en la misma dirección, dentro del horario de 9 a 20 hs. En los cinco primeros sorteos, cuyas fechas serán los viernes: 16/7; 23/7; 30/7; 6/8 y 13/8 de 1999 se sorteará un auto de juguete a control remoto, y en el sexto que será el día 20/8 se sorteará con la totalidad de las cartas recibidas hasta el día del sorteo (sin importar el dibujo enviado) un auto eléctrico tipo Arenero para niños de hasta 10 años. Los resultados de los sorteos serán publicados en la próxima aparición del ejemplar de la revista *CORSA*. Será ganador el sobre que contenga un dibujo que concuerde con el de la publicación semanal en curso, el que será elegido al azar, al ser extraído de la urna ubicada en el lugar del sorteo. El/la participante que sea elegido deberá comunicarse en forma fehaciente con la revista *CORSA* al teléfono 4881-1483 o concurrir personalmente con documento de identidad, a las oficinas en un plazo de 30 días, desde la publicación del nombre del ganador. No se reconocerán ganadores que se presenten fuera de término. Los participantes del sorteo pueden retirar en forma gratuita uno (un) dibujo por persona de 10 a 12 hs en la calle Colombres 493, Capital Federal, de lunes a viernes. Se admiten fotocopias del dibujo publicado por la revista, pero dicho dibujo deberá tener los contornos en blanco y negro y el interior coloreado en forma manual, no admitiéndose fotocopias color y/o cualquier tipo

de dibujos bajo estas condiciones. **Tercero:** Premio: El/la participante ganador/a de cada semana recibirá como premio, entre el primer y el quinto sorteo, un auto a control remoto para niños; y en el sexto sorteo un auto eléctrico de juguete tipo Arenero para niños de hasta 10 años. El/la participante ganador/a soportará la totalidad de los gastos y/o cualquier tipo de gravamen que pudiera existir sobre este tipo de vehículos para niños, como asimismo los gastos de traslado desde el lugar de entrega al domicilio del ganador o cualquier otro tipo de gastos. El/la participante ganador/a deberá retirar el premio dentro de los 30 días de haber resultado favorecido, pasando dicho plazo pierde derecho a reclamo alguno. **Cuarto:** Personas excluidas: No podrán participar de este sorteo los empleados y/o colaboradores de la revista *CORSA*, ni familiares de éstos. **Quinto:** Suspensión: El concurso podrá suspenderse temporariamente o definitivamente, al solo arbitrio de la revista *CORSA*, la que también podrá modificar este reglamento cuando lo considere conveniente. En este último caso se publicará en forma íntegra el nuevo reglamento en la revista *CORSA*, y comunicará a los participantes la fecha a partir de la cual comenzará a regir. **Sexto:** Publicidad: Todos los ganadores/as autorizan a Editorial Ver S.A. para que a través de la revista *CORSA* publique sus nombres, domicilios, imagen y entrega del premio, etc., en dicha revista, sin retribución de ninguna naturaleza. **Séptimo:** Aceptación: Por el solo hecho de participar, todos los concursantes aceptan las bases de este reglamento. Las decisiones de la revista *CORSA* sobre cualquier aspecto del concurso serán definitivas e inapelables para los participantes.



Nombre y apellido

DNI

Edad

Domicilio

Teléfono

Tengo que hacer la tarea de matemáticas para mañana y ni siquiera abrí el cuaderno



A ver... dice: en una carrera hay dos autos que largan en diferentes posiciones...



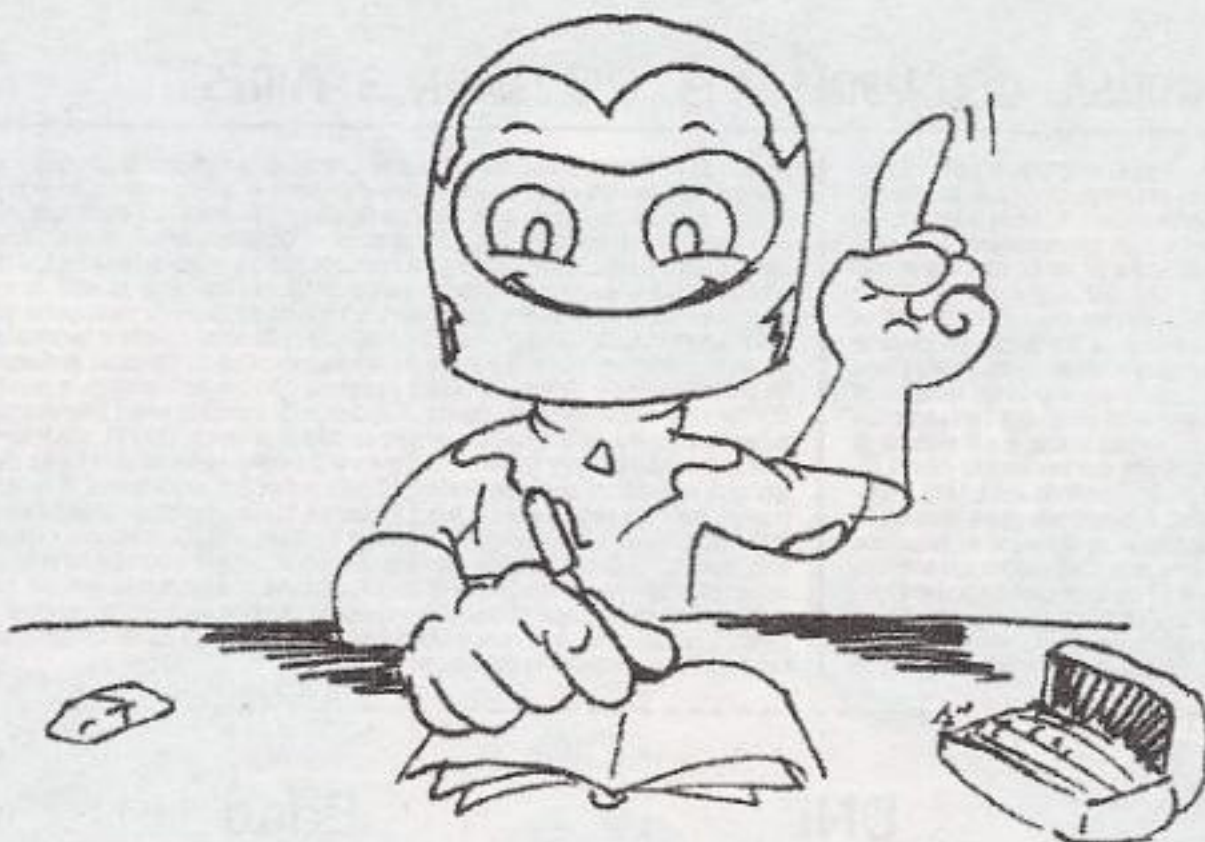
Ambos alcanzan la misma velocidad a los seis segundos pero el de adelante le lleva al otro una ventaja de tres...



¿Cuál de ellos gana la punta en la recta que mide doscientos metros?



¡Ah, ya lo tengo! Es re-fácil



Respuesta: gana el que más apriete el acelerador



PLANETA 98

Historieta para colorear

AVISOS CLASIFICADOS

RUBRO 1

Vendo o alquilo Falcon TC o TC pista ex Hermoso c/repuestos. Excelente. Sr. Dimarco. Tel.: 4224-5840.

Vendo Fórmula Súper Renault Dallara. Nuevo. Contado y cuotas. Juanjo. Tel.: 4682-0278.

Karting Chasis Kart Mini. Motor Parilla, 125 cm³ y trailer. Listo para correr. Mod. '97. Lionel. Tel.: (15) 4579-0535.

Gol Rally Motor Cosma. Caja Chivilcoy. Blocante. Todo para asentar. Tel.: 0351-4718864.

Chevy TC. 2 motores. 0 Km. Suspensión Dimaggio. Facilidades. Tel.: 02323-493025.

Alquilo Falcon TC Pista. De Punta. Motores De Benedictis. Tel.: 0 2 3 1 7 - 430698/424001.

Coupé Fiat 156. Impecable. Invertido \$ 14.500. Recaro. Autometer. Liquido \$ 6.000. Ricardo. Tel.: 6148043797.

TC Regional. Chasis Clase "A". Motor Ford. Tel.: 4201-9195 / (15) 4031-3412.

Renault Fuego ex TC2000, mecánica Berta. Caja Hewland. Trailer. Tel.: 4753-1199 / 4752 / 8542.

Chasis Kart Mini '97. Parilla 1136. Separado o junto. Repuestos. Financio. 4766-7223. Gastón.

Renault 18 TN. Motor Antelo. Caja Chivilcoy. Autoblocante Sáenz. Urgente. De 21 a 24 hs. Tel.: 4613-7773.

Vendo Kart Mini Motor Parilla 125 cm³. Excelente estado. Con trailer. Tel.: 4665-6728.

Vendo/alquilo Fórmula Renault Tulia XXV. 0Km. Motor Mégane.

Tel/Fax: 02266-431397.

Fiat 128 Turismo Promocional Clase 2. Dos motores y muchos repuestos. Tel.: 02362-432920.

Renault 18 Rally. Motor Prato. Caja Meriggi. Homologado. Súper Llegador. Tel.: 02324-427448. Horario Comercial.

Coupé Fiat 1.500 original. Modelo '68. Completo, ideal Gran Premio. \$ 1.000. Tel.: 4761-2613.

Mitsubishi Lancer Evo IV. Tel.: (03571) 42-5668 (Hermanos García).

Gol AB9 Turismo Clase 3, 2 motores, 2 cajas, accesorios. Tel.: (02322)-431528. Tratar Diego.

Casco Chevy 0km. Diseño Donadio. Dos motores y repuestos. Tel.: 4200-8856. Sr. Minimo.

Chasis c/jaula 128. Rally. Motor 1.100 con refuerzos. Repuestos. Desde 22 horas. Tel.: 041-611558.

F.Honda seis carreras. Excelente estado. C/s atención. Tel.: 4245-9802/ (15) 4082-3717.

Coupé Chevy casco y jaula. TC o TC Pista. Tel.: 4653-6397 ó 4657-6330.

F. Honda. Alquilo c/atención en carreras y ensayos. Antúnez Sport. Tel.: 4011-4482/3893.

Alquilo F. Renault c/atención. Frenos Pozzi. Caja Meriggi. Tel.: (15) 4041-0813/(15) 4036-8142.

Chevy TC. Última generación. Tito Pérez. Falta armar. Tel.: (02395) 45-2284. Luis Paolucci.

Dodge TC. Actualizada. Lista para correr. Tel.: (02395) 45-2284. José Luis Paolucci.

Alquilo Fórmula Renault. Chasis Tulia 25R c/asistencia. Tel.: (011) (15) 4036-8142. Ricardo.

TC/TC Pista. Chevrolet. Chasis Crespi. Carlos Calamante tel.: (02266) 431711 /420282. O alquilo

Kart KDM. Poco uso c/s motor Parilla 125. Gerardo. Tel.: 4664-9150 o alquilo.

Coupé Nissan 300. '82 ex GTI s/golpes. Con jaula. \$ 16.000. Tel.: 4432-0057.

Carat Turismo Promocional/Zonal. Motor González, excelente. Tel.: 4571-2669 ó (15) 4531-7989.

Kart Mini. Excelente estado y motor Parilla 125 cm³. Tel.: 4665-6728.

Vendo/alquilo coupé Chevy para TC Pista/TC. Tel.: (02293) 15589930 de 19.30 a 22.30.

Sport Prototipo 1.400. Chasis Crespi. Excelente auto. Frenos Pozzi. Tel.: 4661-8133. De 8 a 21.

Seat Ibiza Rally 0 km. GR N3. Unico nacionalizado. Patentado. Tel.: (0221) 4228234. Julio.

VW Senda Rally. Excelente. Bilstein. Repuestos, tel.: (0221) 4712011/ 4838255/ (15) 4420-2795. Juan.

F.S.R. Dallara. Motor, repuestos, etc. \$ 46.000 (financiación) Juanjo Monteagudo. Tel.: (011) 4682-0278.

F.S.R. Ralt a estrenar. Nuevo. Repuestos. \$ 42.000 (financiación). Juanjo Monteagudo. Tel.: (011) 4682-0278.

Ralt RT34 completo. Listo para largar Súper Renault. Héctor. Tel.: 03492-437508.

RUBRO 2

Fiat 600 Standard Mejorado. Vendo o permuto por gomón menor valor. Walter. 15 4184-2313.

Coupe Datsun 280 ZX. Lista para correr Procar 2000. Impecable. Vendo o permuto. Tel.: 4964-3434.

07 Clase S. Auto nuevo. Excelente. Vendo. Permuto. Escucho ofertas. Tel.: (15) 4071-4961.

Vendo/permuto R.18 ex TN/C3. Excelente auto. Chasis Canapino. Motor Bini. Tel.: 03461-425530.

S.P. c/ techo chasis ADA. Completo. Trailer. Motor 1600. Roberto. Tel.: (15) 4470-7552.

Gol Gti Turismo Internacional. Campeón 1998. Repuestos, titular. \$ 9.000. Tel.: 4170-5576.

Falcon nuevo TC Pista. Completo y funcionando. Tel.: 4641-3784. Buen precio.

Fiat 600 Fórmula 07. Clase 5. Nuevo, equipado con lo mejor. Tel.: (15) 4071-4961.

Chevy TC Regional o similar. Opcional s/motor y caja. Tel.: 4621-4799.

Alfa Romeo Campeón T.I. Repuestos. H. Grobas. Tel.: 4584-0019 de 9 a 13 y de 15 a 17 horas.

Mitsubishi Evolution V 0km. Impecable. De mañana. Tel.: (03833) 435958. Cel.: (15) 685052.

Midget motor Gacel. A estrenar. por auto/moto. Tel.: (15) 4404-5060/4639-1187.

RUBRO 3

Vendo Fiat Uno SCR '95. Excelente estado. Tel.: 15 4425-7210. Sr. Claudio.

Toyota Celica GT. 1988. Full. Unica en el país. 03492 495032. Roja. Hacela tuya.

Nissan Pathfinder 4x4 mod. '93, negra. 4 puertas. Alta, baja. Tel.: 0341-4594982. Bv. Rondeau 4323.

Vendo Subaru Legacy '92, "impecable". Tel.: 03327-444291.

Ford Custon '54. Motor V8 85 HP. Original. Para restaurar. Fcio. Varela. Tel.: 4237-1256.

Ford Explorer XLT 4x4 Mod. '96. Tel.: 154-4167268.

Honda Civic 1993 Vti 160 HP. Ideal Turismo Inter. Rally. \$ 10.000. Tel.: 4795-0527. Daniel.

Gol GTI '94 Full. Nuevo. 58.000 km. Unico dueño. \$ 9.300. Tel.: 4291-0550.

Vendo Escort Ghia '89 full. \$ 5.800. Tel.: 03327-444291.

Ford Sprint/80. Impecable. Papeles al día. U/mano. Original. \$ 8.000. Tel.: (0221) 483-6823.

Renault 21 full. 50.000 km. Inyección. Contado. Ciudad de Salta. Tel.: (0387) 439-7139.

Isard 700/60 original, motor preparado. Pintura completa. Documentación al día. Tel.: 0341-438-5727.

Chevrolet doble Phaeton. Excelente. Original. 6 cilindros. Al día. \$ 7.400. Jorge. Tel.: 4760-5923.

Arenero R.12 Saltaduna. Excelente. \$ 3.000. Tel.: 4654-4306.

Jeep 4x4 aventura 1992 221. \$ 12.500. Tel.: 4654-4306.

Jeep IKA '58. Motor Ranger. Particular. \$ 9.800. Gabriel. Tel.: 4582-1119.

RUBRO 4

AJS 1000 1939. Funcionando. Original. Tel.: 03460-420262. 20 a 22 hs. Zona Rosario.



Vendo motocross modelo '88. Motor Gilera 250 cm³. \$ 1.000. Tel.: 03444-422232.

Ciclomotor Garelli 50 cm³, mod. '94. Motor 0km. Joya. \$900. (011) 4806-4229. Martín.

RUBRO 5

Tapas de cilindros 16V. Alemanas. Motor Audi. Impecables. Tel.: 15 4427-3399.

Motor Renault 1.100 cm³. Zonales o Areneros. C/Papeles. Caja Meriggi. 011-4752-0688. (15) 4182-7868. Jorge.

Tapa 128 Leva R6. Resortes enc. Elec. Carburador Uno. Eduardo. Tel.: 4251-4698. Bernal Oeste.

Vendo motor 1.400 Reybet 0 Km. C/caja Meriggi. Todas las relaciones. Tel.: 4571-7105. De 19 a 23 hs.

Carburadores Weber 48/48 con multiple Fiat. Equipo Nos poco uso. \$ 2.100. Tel.: 4546-0252

Vendo motor Mégane adaptado para F/R. Completo. Tel.: 02477-427820.

Motor F/R 1.400 cm³-1.600 cm³. Completos. Tel.: 02477-427820.

Vendo caja TCM. F/R. Todas las relaciones. Tel.: 02477-427820.

Motor Dodge Valiant 145 HP, 20.000 km. Originales. Tel.: 03464-494125.

Kit fibra y accesorios. Fórmula Renault 1997. Ideal F. 1000. Alejandro. Tel.: (011) (15) 4036-8142.

Tapa cilindros y válvulas Tornado. Berta. Sin uso. Estado excelente. Tel.: 4566-2264.

Carburador Weber 40-40 DCNF (Dino) Repuestos. Todo sin uso. Tel.: 4298-2431. Entre 19 y 21 hs.

Repuestos coupé Fuego TC2000. Caja, motor. Tel.: 4720-0877/4729-0262.

Motor Ford 4 Litros. Supercart. Prep. Bini. Completo. Nuevo. Urgente. Tel.: 4653-2355.

Motor Fiat 850. Apto zonales. Campeón F. 07. Completo. Caja c/relaciones. Tel.: 4767-3198/4847-1368.

Motores de Sport Prototipo 1400 cm³. Preparación Gonella. Completo. Tel.: 4662-3408. Carlos.

RUBRO 6

Omnibus Scania BR 116 1983 turbo. D/alta. A/A. 14 metros, 3 ejes. M/bueno. C/garantía. Tel.: 4454-7007.

Vendo permuto Motorhome Scania '70. 8 personas. Dos baños. Todo nuevo. Tel.: (15) 4413-2015.

Motorhome Chevrolet Winnevago. Motor Nissan 300. Diesel. \$ 28.000. Financiación. Juanjo. Tel.: (011) 4682-0278.

RUBRO 7

Se ofrece profesional para equipo de competición con conocimientos en: Dinámica del vehículo, Sistemas de adquisición de datos, Aerodinámica, Chasis set up. Tel.: 03489-15482930.

Vendo Burago, Rio, Corgi, Matchbox, Politoys, Revell, Monogram, etc. 220 maquetas. 0351-4235946.

Colección CORSA años 1980-1998. Completa, impecable. Tel.: (0221) 4422-4658. Guillermo.

Trayectoria deportiva. Ayrton Senna. Tel.: 4963-0262. Preguntar por Patricio.

Fórmula Uno. Carreteras 1990, 1991, 1989. Videos FIA. Sólo fanáticos. Jorge. Tel.: 4602-2713.

Maquetas Fórmula 1 Tamiya. P/armar. McLaren Ayrton Senna y accesorios. Tel.: 03489-420072.

Mecánico equipo competición c/experiencia. Ex-T.N. Apto otras categorías. 4753-6841.

Buzo Sparco "o km" \$ 500. Llamar al tel.: 4551-6607. Preguntar por Emiliano.

CORSA. Velocidad. Parabrisas. Coche a la vista. Automóvil Americano. Oscar. Tel.: (0220) 4824926.

Revistas "Corsa, Automundo". Impecable. Carlos. Tel.: 03757-421084.

Manuales Fiat 125. Volkswagen 1500, Citroën Ami 8, Falcon, Taunus, etc. Tel.: 4760-5923.

Casco Bell nuevo réplica Michael Schumacher. Tel.: 03563-492241. Favio.

Combímetro con adaptador. Bomba nafta Holley, con regulador. S/uso. Tel.: 4639-5463/(15) 039-0097.

Ejemplares atrasados revistas varias. Tests. Libros de automóviles. De mañana al 4792-7895.

Reparación y trabajos en fibra de vidrio. Tel.: 4982-5485.

RUBRO 8

Renault 12 Alpine. Compró manuales y publicaciones sobre este modelo. Tel.: (0297) 4460813.

Compró cuatriciclo Honda 300 EX o Yamaha Warrior. Muy bueno. Particular. Tel.: 03489-420072.

Compró colección completa revista Coche a la Vista. Luis Roatta. Tel.: (0351) 423216.

Compró vehículos de colección. Libros, revistas y catálogos del automodelismo. Tel.: 4792-7895.

COMPRAS, VENTAS Y PERMUTAS: 1 Automóviles de competición-venta - **2** Automóviles de competición-venta o permuta - **3** Automóviles de calle -venta - **4** Motocicletas -venta - **5** Motores y repuestos -venta - **6** Casas rodantes y trailers - **7** Varios - **8** Compra.

GRATIS

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

NO SE TOMAN AVISOS POR TELEFONO.

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

IMPORTANTE

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

EJEMPLOS

Escort XR3. TC2000. Entrega en pista. Tel.: 4687-6964/4415-9634. Rossotti

HASTA 12 PALABRAS: GRATIS

Mitsubishi Lancer Evo. III, ex Preto, con repuestos a muy buen precio. Tratar Jorge "El Indio" López, llamando al tel.: (02652) 156-41255.

HASTA 24 PALABRAS, DESTACADO: \$ 10

Vendo chasis Andújar de Fórmula 0 Km, a estrenar y motor Renault 1.600 cm³, completo, preparación Torrese, ideal Sport Prototipo. Junto o separados. Listo para largar. Tratar Sr. Luis. Tel.: 4431-6289 ó (15) 4170-0380.

HASTA 36 PALABRAS, DESTACADO: \$ 20

Ejemplares atrasados Automundo, Parabrisas, Road Test y extranjeras. Todos los tests editados en la Argentina y fotocopias/traducción de editados en Road & Track. Libros de automóviles "a pedido". Traducciones técnicas inglés/italiano al y del español. Carpetas y servicios de prensa y difusión. 4792-7895.

HASTA 48 PALABRAS, DESTACADO: \$ 30

AJS 1000 1939. Funcionando. Original. Tel.: 03460-420262. 20 a 22 hs. Zona Rosario.

AGREGADO DE FOTO: \$ 10 (traer foto 10 x15 blanco y negro o color)



CORSA

Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

RUBRO

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



Detrás de este diario hay gente que piensa.

Página/12

Encontraron los repuestos



Los elementos del equipo **Mitsubishi** que habían sido robados en Río Cuarto durante la última fecha que disputó el TC2000 fueron encontrados el mismo domingo de las carreras, como lo documenta la foto que muestra al director deportivo **Reinaldo Cozza-**

ni junto a solícitos suboficiales de la policía cordobesa. Por tal motivo, la gente del team desea agradecer al Sr. **Juan Carlos Rebollo**, encargado de Seguridad de la categoría, y al Comisario **José Solís**. Los repuestos que habían "desaparecido" eran un **palier intermedio**, un **soporte de palier**, una **pata de motor**, un **sensor de limitador de rpm** y un **sensor Electromotivo de inyección**. Pero sería bueno que un hecho como éste no se repita nunca más...

Filiberti corrió en Italia

Casi inadvertida pasó la presentación del argentino **Nicolás Filiberti** en la **Fórmula 3000 Italiana**, categoría muy similar a la 3000 Internacional y que comenzó su torneo en junio de este año. Filiberti compitió en la tercera fecha de ese certamen, que se realizó el pasado

18 de julio en **Pergusa**, con un **Lola-Zytek** del equipo **Durango**. Fue 10º en clasificación pero abandonó en carrera. Es muy posible que el argentino siga participando en esta especialidad, por lo menos hasta que encuentre algún equipo en la versión Internacional.

Buen trabajo de Alvarez

El pasado domingo 18, el kartista arrecifeño **Juan Cruz Alvarez** participó en el **Campeonato Europeo Junior** de la especialidad, que se realizó en la localidad francesa de **Angerville** y donde compitieron **159** kartistas que representaron a más de 20 países. Alvarez, que compitió para el equipo **CRG**, fue 10º, 9º y 8º en las pruebas de clasificación. En la Prefinal fue 13º pero en la Final no tuvo suerte, ya que cuando venía 7º un toque lo marginó de la prueba. No obstante, su actuación le valió la invitación de la gente de **CRG** para correr antes de fin de año dos fechas del **Campeonato Americano de Karting**. Bien.

¿BASSO A ESTADOS UNIDOS?

Para este año, **Martín Basso** pensaba luchar por el título de la **Fórmula 3 Sudamericana** junto con el equipo de **Gabriel Furlan**, sin embargo el rafaellino está muy lejos de su objetivo y por eso ya piensa en el 2000. "Tuve charlas con gente de Estados Unidos -aclaró a través de Movicom- y existiría la posibilidad de correr allá, pero eso lo decidiré una vez que sepa cuáles son los proyectos del **GF Motorsport** para la próxima temporada".

Copa Mégane en marcha

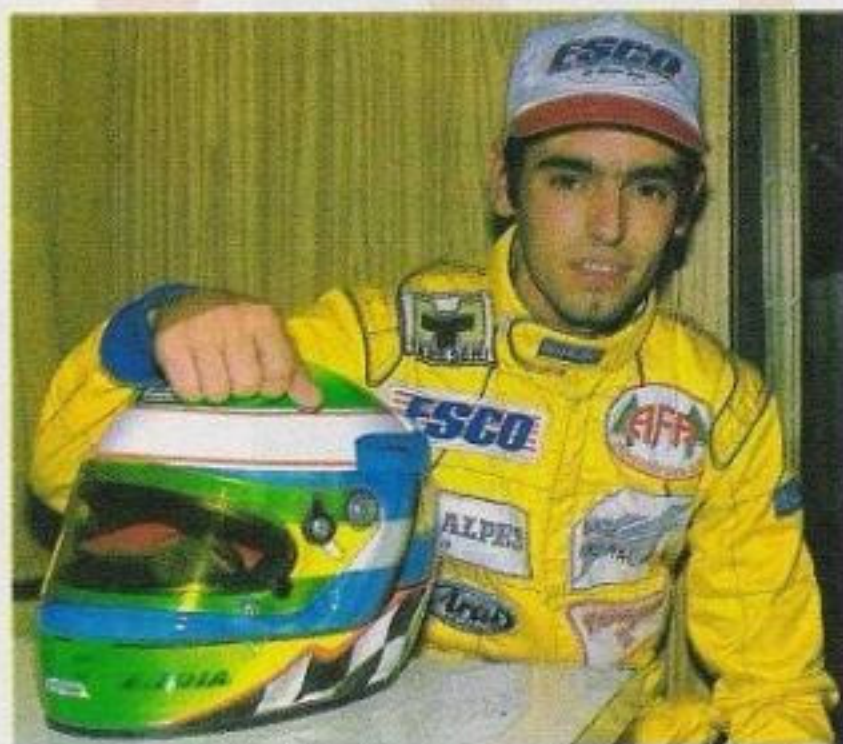
Se trabaja intensamente para que en septiembre este listo el primer auto de la "**Copa Mégane**", categoría que acompañará a las "**Fórmulas**" **Renault** a partir de la próxima temporada. Se descarta cualquier competencia antes de fin de año, aunque está latente la posibilidad de hacer alguna exhibición. La idea es contar con un parque de **30 vehículos** los cuales serán manejados exclusivamente por pilotos no profesionales, muchos de ellos provenientes de los monopostos del rombo.

Los que saben, elijen lo mejor . . .

Raúl Eijó S.a.

41 años a su servicio en las Rutas del País. 521-1979.

Toia por la revancha



En 1998 Ezequiel Toia se consagró Campeón de la Fórmula Toyota Japonesa, pero por esas cosas de la vida -mejor dicho, por esas cosas del dinero- el pibe no pudo seguir con su campaña deportiva en Oriente. Regresó al país y ahora desparrama su talento en la Fórmula Súper Renault, categoría donde lidera el torneo. La cuestión es que Toia "se sale de la vaina" por hacer las valijas... "Estamos trabajando

con Víctor Rosso y los hermanos Ramonda para retornar al exterior. Lo único que puedo decir es que iría a Europa a correr en una categoría de monostos" nos decía ilusionado, Movicom mediante.

Furlan al C.A.R.T.

Gabriel Furlan esta analizando una propuesta del "team-manager" argentino Juan Della Penna para competir en el equipo de CART que tiene este último. El cuádruple Campeón de la Fórmula 3 Sudamericana estaría compitiendo en las pruebas de Vancouver (Canadá) y Houston.

Minitorneo

Se sigue avanzando con las tratativas para que antes de fin de año el Supercart vuelva a las pistas. Periódicamente, un grupo de pilotos que participó en esta categoría visita las oficinas de la CDA, lo que demostraría el interés del ente fiscalizador por recuperar esta división. Se habló de hacer un minitorneo de cuatro fechas antes de fin de este año para arrancar "con todo" en el 2000. Según los responsables de este "operativo retorno", la categoría estaría en condiciones de poner en pista unos 18 vehículos.

Chatas Veloces

La Súper Pick-up tiene fecha y escenario para su segunda presentación. Será el 15 de agosto en Tres Arroyos, circuito que primero debería ser aprobado por la CDA. Además, está previsto que para esta competencia se agreguen tres unidades, totalizándose así 14 camionetas.



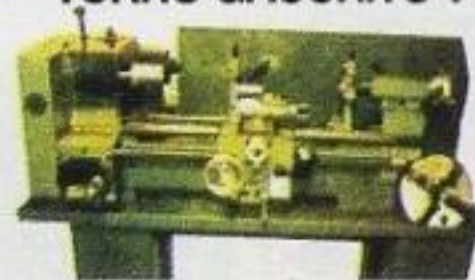
PRENSA MINARDI

Elogios para Mazzacane

El "team-manager" italiano Giancarlo Minardi elogió la actuación de su piloto de pruebas, el platense Gastón Mazzacane, en la cuarta fecha de las International Sport Racing Series, que se realizó en Donington Park una semana atrás. Mazzacane, compartiendo la conducción de una Ferrari 333 SP con Giovanni Lavaggi, finalizó segundo en la prueba. "Este es un resultado muy importante para la carrera de Gastón. Estuvo peleando por los primeros puestos y llegó a puntear la competencia. Sin dudas, este segundo puesto es auspicioso para los próximos tests que Gastón hará para el Team Fondmetal Minardi", destacó el italiano a través de un comunicado de prensa.

GAUCHITO Maquinarias Desde 1948
Produciendo junto a Ud.
Fabricación - Exportación - Importación. Buena calidad, garantía y precio!!!

TORNO GAUCHITO T-500 y T-750



Torno Gauchito T-500 y T-750. De precisión c/Caja NORTON y bancada templada. Rosca 27 pasos en pulgada, 11 pasos

(0,25 - 6 mm) en métrico. Cabezal c/rodantes cónicos. Carro transversal reforzado apto para fresar. Avance longitudinal independiente del roscado. Reloj de roscas. Incluye plato de 3 mordazas de 125 mm, plato plano de 200 mm, llave inversora de corriente, motor 3/4 HP, luneta fija y móvil. Torre portaherramientas de 4 posiciones. Contrapunta milimetrada 2000 vueltas. Una joya de precisión y robustez.

Desde \$ 1.580 + IVA
¡GRATIS! Caja de herramientas.



Fresadoras y agujereadoras

de torreta, universales CNC, accesorios para fresadora, fresas portainsero avances automáticos.

FRESADORA G-1 Exacta \$ 1.890 + IVA

SERRUCHO sin fin para metales

de 116 mm/180 mm/230 mm/250 mm/300 mm.

Unicos para hojas nacionales, con contactor de seguridad eléctrica.

Desde \$ 399 + IVA

Solicite catálogo sin cargo

¡2000 productos!

Todas las tarjetas: 12 pagos

Venta telefónica: MASTERCARD/ARGENCARD - envíos al interior \$ 23.900 + IVA

TORNO GAUCHITO T - 960 1M (Equipo Full)



Cabezal con engranajes. Caja de 9 velocidades, husillo montado sobre rulemanes cónicos especiales. Caja NORTON, bancada templada con escote postizo. Llave inversora. Motor de 2 HP mono o trifásico. Plato de 3 mordazas autocentrante, plato de 4 mordazas independiente, plato plano (todos de cambio rápido). Punto fijo de cabezal y contrapunta, punto giratorio. Torre porta herramientas.

\$ 3.290 + IVA

¡Nuevo!

TORNO CNC computado



Económico. Ideal para piezas en producción. 750 mm entre puntas, 320 mm de volteo. INTERFASE para PC (RS 232). De última generación.

Oferta lanzamiento

E Mail: gauchitoarg@ciudad.com.ar

web: http://gauchito.webjump.com

Av. Pavón 1261 - Avellaneda (1870) Tel: 4208-2002/4208-5700



El escribano Simón Drucaroff convalida el sorteo.

Nuevo ganador

Nahuel Torres (D.N.I. 39.977.241) fue el agraciado en el segundo sorteo del concurso "Planeta CORSA". Nahuel, que vive en la ciudad de Mar del Plata, pintó el dibujo que acompaña a estas líneas y se ganó un auto a radio-control. ¿Todavía hay chicos que no participaron? ¿Qué esperan para hacerlo?



Un vencedor sin podio



Se dice que "el tiempo es tirano" en televisión. Y como buen tirano suele cometer muchas injusticias. Una reciente fue la que padeció Luciano Crespi tras ganar la **Copa de Particulares de TC2000** en la segunda carrera de Río Cuarto y quedarse sin festejo en el podio porque, al romper el embrague de su Vectra en la vuelta de honor, tuvo que caminar hasta boxes. Por eso tardó en llegar, no mucho pero sí lo suficiente como para agotar la paciencia de los acelerados tiempos televisivos, que lamentablemente tienen otras prioridades antes que darles a los pilotos la merecida posibilidad de festejar. Un momento que tiene más un significado humano que el interés comercial que desvela a tantos.

Sobre Ruedas, Todo.

Para publicar aquí: A.B. Publicidad S.R.L. * Tel: 4931-6710 Fax: 4957-6729



Fantoro high performance parts

DISTRIBUIDOR OFICIAL
FERODO RACING
brembo RACING
Pastillas FERODO RACING p/caliper de Torino

- * Equipos y Repuestos BREMBO: Copa de Las Naciones TC 3000 - TC 2000 - Super Renault - Turismo Cl. 2 y Cl. 3 Rally - Kart - Zonales etc.
- * Líquido de Freno FERODO, Fórmula p/ Competición
- * Pastillas p/ ALCON - AP - BREMBO - GIRLING - WILWOOD
- * Pastillas de Freno p/ todas las Pinzas Standard FIAT - VW FORD - RENAULT - TORINO (Caliper Bendix)
- * Services de BREMBO - AP - ALCON - WILWOOD etc.
- * Zonas Disponibles para Distribución.

Tel.Fax: 5411-4766-6596 Cel: 5411-4473-8616

AEROGRAFIA
Vehículos, Cascos, Motos, etc.
José Gatica
CURSOS
ENVÍOS AL INTERIOR

Gral. Paz 721- Ciudadela - Tel: 4457-5720 - Cel: (15) 4436-2191

VENDO
Casco Chevy 0 Km.
Estructura, Pedalera, Instrumental, Butacas, etc.
Ideal para T.C. Pista o SUPER CAR - \$ 8.000.-
Tel: 4290-1108

FORMULA ONE
PRODUCTOS HOMOLOGADOS **EMO**
EQUIPAMIENTO INTEGRAL ANTIPLAMA
Buzos, Botas, Guantes, Capuchas, Cascos, Redes de Seguridad, Butacas, Amos, Intercomunicadores de cascos. También Equipamiento de Comunicación Box-Auto.
Atención Sábados y Domingos
FABRICA Y DISTRIBUYE: REPUBLICA **FORMULA ONE** ARGENTINA
Directorio 1936, 1º Cap.Fed.
Tel/Fax (011) 4632-3830.

DECÍDASE
HAGA CONOCER SU ACTIVIDAD
Publicite en estas Páginas
4957-6729 * 4931-6710

Escapes
FANTIN
Competición
AUTOS MOTOS
NACIONALES e IMPORTADOS
EQUIPOS DEPORTIVOS
Adolfo Alsina 4510 - (1603)
V. MARTELLI - Tel: 4709-4265
H. Yrigoyen 20785 (1602)

DULBECCO **SERVICIO OFICIAL**
ENCENDIDO INYECCION ELECTRONICA
Chips de Potenciación
Repuestos de Competición
Reparación de Instrumental

MEXICO 3259 - (1603)
VILLA MARTELLI - Tel: 4760-3511 * 4761-2920
dulbecco@teletel.com.ar

MATERI & RODRIGUEZ

- * T. Nacional
- * T. Promocional
- * Zonales
- * TAPAS DE CILINDRO
- * CARBURADORES
- * LEVAS
- * CHASSIS
- * Trabajos en FLUJOMETROS

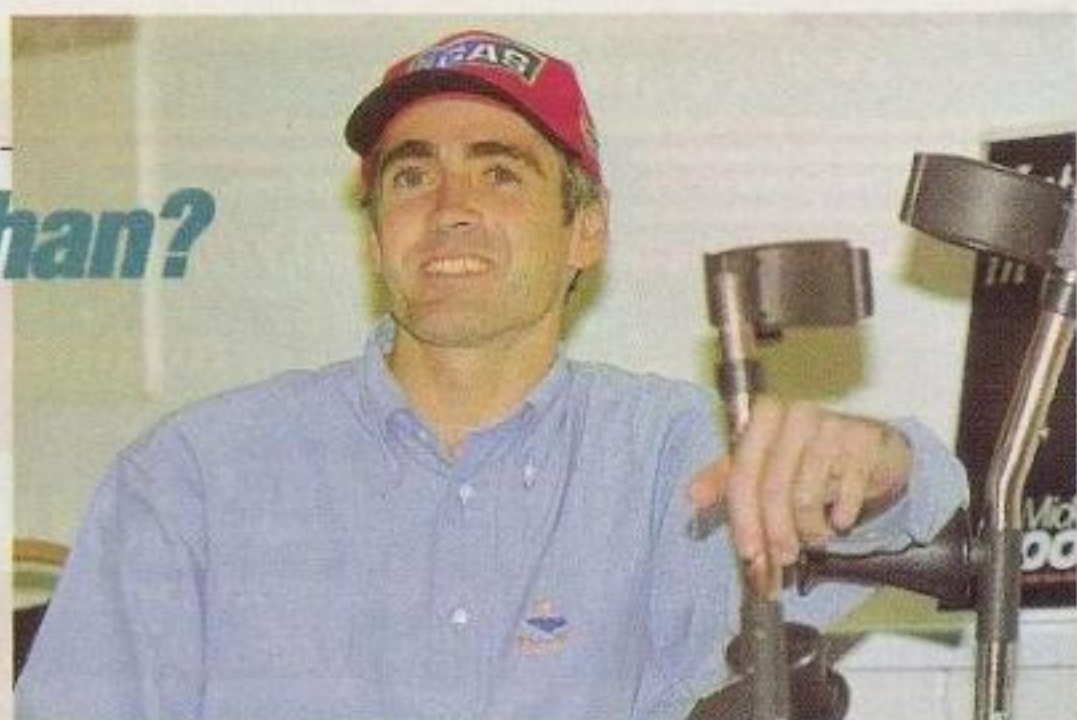
Salguero 690 - Cap. Fed. (1177) Tel: 4861-2608

MONTAJES ELECTRICOS
ILUMINACION DE ESTADIOS
MONTAJES INDUSTRIALES * REDES DE COMPUTACION Y TELEFONIA
Agente PHILIPS
Ingeniero HUGO SABBIONE
Jose Bonifacio 2663
Tel: 4612-7161 * (15) 4531-0258

¿Se acerca el retiro de Doohan?

"Sólo volveré a subirme a una moto, si sé que puedo ganar...". Terminante como siempre, Michael Doohan con esta frase, dejó abierta la posibilidad de un cercano retiro, frente a la presión de Honda para renovar su contrato para el 2000. No fueron pocos los que ven detrás de esta exigencia del australiano el deseo de abandonar la actividad ya que, según dicen, entre el nacimiento de su primogé-

nito Alexis y el accidente sufrido en Jerez de la Frontera, sus motivaciones por seguir en el motociclismo activo han disminuido. De todas maneras, el tetracampeón continúa con su preparación y espera participar a mediados de agosto en unas pruebas en el circuito español de Valencia, determi-



nantes para saber si puede concretar su retorno el 22 de agosto en el Gran Premio de la República Checa.

Ser socio del Autódromo: ¿Cómo no se le ocurrió antes?!...

Sí, ahora es posible asociarse al Autódromo de Buenos Aires y obtener beneficios y descuentos de hasta el ciento por ciento en los servicios que ofrece el "Oscar Alfredo Gálvez". Para los pilotos, la mejor opción es adquirir la tarjeta "gold" a un costo de 100 pesos mensuales. Con ella se puede utilizar con gran libertad la pista para probar vehículos de competición, estacionar en el sector VIP e ingresar a boxes en las competencias en forma gratuita, entre otros interesantes beneficios. Otra opción, la más conveniente para el público aficionado (que también puede adquirir la tarjeta "gold") es utilizar la "blanca" a un costo de 20 pesos mensuales, que permite ingresar a la tribuna general en carreras, al estacionamiento y a la pista (con autos particulares) sin costo alguno, y obtener descuentos del 30 por ciento en las Escuelas de Manejo y en el Gol Motor Show.

Los costos vigentes del Autódromo son: ingreso a boxes, \$ 70 en ca-



tegorías nacionales y \$ 20 en zonales; ingreso a tribuna, \$ 30 en nacionales y \$ 10 en zonales; estacionamiento, \$ 5 por día; hora de pista para vehículos de competición o media hora para particulares, \$ 30; Curso Escuela Alfa Romeo, \$ 500; Curso Escuela 4x4, \$ 520, y Curso Escuela Náutica, \$ 300. Por otra parte, informamos que a partir del 1º de julio los nuevos -y mejorados- horarios para probar autos con techo son: **lunes**, de 13 a 18 (circuito 8); **miércoles**, de 14 a 18 (circuito 8); **jueves**, de 9 a 18 (circuito 9 ó 12) y **viernes**, de 12 a 18 en el circuito N° 6 -el mismo que utiliza la Fórmula Uno- ¡para autos particulares!

¿Todavía está pensándolo? No lo dude más y aproveche los beneficios de ser otro Socio del Autódromo de Buenos Aires, uno de los más importantes en la jerarquía mundial. Para más información, diríjase a la Administración del Autódromo "Oscar A. Gálvez" en Av. Cnel. Roca y Av. Gral. Paz, o comunicarse al 0-800-200-CARRERA.

El 21 de Julio comenzamos las semifinales del 1º campeonato de preguntas y respuestas.



Par Motor

E-Mail: parmotor@hotmail.com

1. Carlos SanzoCap. Fed.
2. Dr.Luis BraviLa Rioja, Capital
3. Aldo SeminoCapitan Sarmiento, prov.Bs. As.
4. Hugo LeoniRamos Mejia
5. Javier SolucciCaseros
6. Alej. CrippaEsperanza, Sta. Fe
7. Ruben CozzaniLanus Este
8. Miguel Angel Salomone.....Remedios de Escalada
9. Diego KosiolSaenz Peña



Autorosas COMPETICION Y STANDARD

EL N° 1 EN POLARIZADOS *Motorsport*

SONY Rockford Fosgate MOMO
clarion CAR AUDIO PIONEER
ALPINE AUTO Meter BOSS
SISTEMAS DE AUDIO

PTE. ILLIA 1245 - V. MAIPU - SAN MARTIN - TEL. 4713-1026 - MOVIL (15)4949-9325

Suspensión Norte LINEA COMPLETA EN TREN DELANTERO

Av. Bmé. Mitre 788 (1603)
Villa Martelli-Pcia. Bs.As.
Tel.4761-5003 / 1161

ANDREO CARDANES

WARNES 1996 - (1416) CAPITAL FEDERAL - TELFAX 4581-5334

PRADA Sistemas de Inyección a Nafta
Carburación - Encendido
Servicio Técnico Mecánico - Afinación
Carburación - Potenciación de Motores

BELGRANO 4451 - (1678) CASEROS - BS.AS. NUEVO TEL./FAX:4734-8945

BOSCH SERVICIO

AQME Racing Rod

Potenciación Serv. Integ. del Automóvil LEVAS POLIGAB
Reformas Especiales Suspensiones Deportivas Kit de Turbos

AV. PTE PERON 3494 - SAN JUSTO - TEL. (15)4916-4124

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

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

O. BERTA O. BERTA O. CASTELLANO C. NICOTERA

La tecnología del siglo XXI al servicio del
TURISMO CARRETERA - TC PISTA
TC2000 - TURISMO NACIONAL
RALLY - ZONALES - ETC.

PLANTA MODELO UNICA EN EL PAIS
Calle 54 (Mitre) N°1742 (1650) - Villa Maipú San Martín
(Buenos Aires) Argentina
Tel.0054-11-4755-2874 / 4752-0038 - Fax 0054-11-4752-6105

Gustavo Rosso Producciones - Tel.4443-1737 / Cel.(15) 4974-3598

Agradecemos saludos

El pasado 20 de julio se celebró el "Día del Amigo", motivo por el cual recibimos en nuestra redacción gran cantidad de saludos que agradecemos y retribuimos especialmente a: Guillermo Sydor (Oca), Fórmula 3 Sudamericana S.A. Binafional; Alberto Crespo (presidente ATC2000); Miguel Angel Záccara; Asociación Corredores Turismo Carretera; Asociación Pilotos Automóviles de Turismo; (Revista Redacción); "Cholo" Cano (www.canoprensa.com.ar); Hugo Vázquez y Mario Espósito (Prensa del ACA); Marcelo Ranea; Juan Manuel Silva; Fernando Boubet; Gabriel Nunes; Pablo "Bomboncito" Rodríguez; Carlos Egozcue (ADESA); Juan Manuel y Verónica Seco; Agostina Deleonardis, Roberto Carossella y todos aquellos que siempre están junto a nosotros.

Hechos que hicieron historia

Semana del 26 de julio al 1 de agosto de 1999

29 DE JULIO DE 1973

G.P. DE HOLANDA TRAGICO

Mientras Jackie Stewart (Tyrell-Ford) lograba su 26° triunfo, los esfuerzos para salvar la vida de Roger Williamson resultaron vanos. El joven piloto inglés, que disputaba su segundo GP de F1, moría entre los restos calcinados de su March.

mientos del día viernes, cuando el Dodge de Raúl Petrich impactó contra el "guardrail" enmudeciendo la ruidosa jornada en el autódromo de Rafaela. Petrich y Oscar Lofeudo, chasista y ocasional acompañante, morían en forma instantánea. El accidente determinó la suspensión de la carrera.

31 DE JULIO DE 1954

MUERE ONOFRE MARIMON

Durante las pruebas de clasificación para el Gran Premio de Alemania, en el circuito de Nürburgring, perdía la vida el piloto argentino. Se salió de pista con su Maserati y murió en forma instantánea. Marimón participó en once carreras del Campeonato Mundial de Conductores, logrando podios en Bélgica '53 e Inglaterra '54.

1 DE AGOSTO DE 1976

LAUDA ESCAPA AL HORROR

Gran Premio de Alemania, en el legendario Nürburgring. Niki Lauda es extraído de su Ferrari destrozada luego de impactar contra el "guardrail". El esfuerzo de su colega Arturo Merzario para rescatarlo del auto en llamas, y el de la ciencia para su curación posibilitarían, junto con la tenacidad del austriaco, que en sólo cuarenta días vuelva a correr.

31 DE JULIO DE 1998

SE ENLUTA EL T.C. EN RAFAELA

Todo transcurría normalmente en los entrena-

Raúl O. Gattelet



Ahora en la Argentina

Hasta 500 memorias, 999 intervalos, cálculos automáticos de velocidad, promedio, mejor tiempo. Botones de más de 1 millón de ciclos de vida útil comprobada. Doble display de gran tamaño. Veloc. y tiempo en pantalla. Diseño ergonómico. Modelos para atletismo y cronometraje industrial.

ACCUSPLIT
STOPWATCH COMPANY of AMERICA

ONGAMIRA SUPPLIES: 4785-6903/5427 INT. 306

Cronómetro profesional para competición deportiva
Cronómetro Olímpico Atlanta '96.

50 memorias parcial, acumulado, velocidades, promedios. \$58 + IVA

NUEVOS MODELOS DESDE \$ 9.90 Solicite catálogo sin cargo

SOLICITAMOS REPRESENTANTES EN TODO EL PAIS

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

TRABAJOS
Y RELLENOS
ESPECIALES en
ARBOLES de LEVA
para CATEGORIAS
NACIONALES
Y ZONALES

TARJETAS DE CREDITO

Calle 14 N° 3829/39
(ex Espora 168/70 Villa Lynch
(1672) San Martín - Tel. 4755-3826 - Tel./Fax 4753-3229

LOS MEJORES ENTRENAN CON LOS MEJORES

Preparación Física Integral para Pilotos

by Odino

Musculación Deportiva

Superí 4437

(15) 4425-7660

ELEMENTOS
SAGLIMBENI
DE COMPETICION

FABRICANTES

Botadores y Balancines a rodillo - Poleas dentadas
Frentes distribución a correas dentadas
Soportes Eje Balancín - Mazas Porta Balanceador
ATENCION A CATEGORIAS ZONALES EN TODO EL PAIS

AV. URQUIZA 447 (1878) QUILMES - TEL/FAX (54-1) 4257-2172

ROLCAR

MECANICA
ESPECIALIZADA
INYECCION
ELECTRONICA

AGENTE

**MAGNETI
MARELLI**

AV. MITRE 1185 (1602) - FLORIDA
(011) 4761-6800 - (15) 4949-0225

PRECINTOS de NYLON
PARA ALTAS TEMPERATURAS



COMPETICION
E INDUSTRIA

Descuentos especiales
a mayoristas

ENVIOS AL INTERIOR

TEL. 4752-0835

ROTULAS
DE COMPETICION

UNI ROT

Competición

COLON 3522 (1752) LOMAS DEL MIRADOR
ALT. PCIAS. UNIDAS 800 - BS. AS. - (011) 4652-7538



ISKY
HOLLEY
ACCEL
NICK
NAONIS
SIMPSON SHOEI

TILTON
FELPRO
VHT
FM

ENCENDIDO TODAS LAS MARCAS

Pte. Perón 3068 (ex Kennedy) 1754 - San Justo - Pcia. Bs.As.
Telefax: (0054-1) 4441-7788 - Celular: (15) 4425-7508

PISTONES
FORJADOS

WISECO
PERFORMANCE PISTONS
IMPORTADOS DE EE.UU.

PERNOS CONICOS Y ESPECIALES
16-18-19-20-21-22-23, 17-25 mm.
Diversos largos

HUMBOLDT 57 (1414) - CAP. FED. - TEL/FAX 4857-3840 / 4856-4348/8750

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

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

BARCELO
COMPETICION



PISTONES FORJADOS
TODAS LAS CATEGORIAS

2

1

3



Cristian Ledesma
Preparación:
Johnny De Benedictis



Edgardo Lavari
Preparación:
Jorge Pederzoli



Raúl Sinelli
Preparación:
Johnny De Benedictis

T.C.PISTA: 1° FABRIZIO BENEDETTI, Preparación J. De Benedictis
9 DE JULIO 4-7-99... Y SEGUIMOS ADELANTE

Gracias por confiar en nuestra tecnología

CON LA EXPERIENCIA DE 25 AÑOS EN BUXTON
Barragán 948 (1702) Ciudadela - Telefax: (011) 4653-3051/4488-6931

SCALEXTRIC
Auto Slot Argentina



Auto Champion completo motor 16D s/c 1/24 \$39
Auto Champion completo motor super 16D s/c 1/24 \$42
Auto Champion completo motor Champion 12 nuevo s/c \$66

No te pierdas
las finales del Campeonato
Auto Slot en A TODO MOTOR
(Miralo en la Tele)

MOTORES
PREPARADOS USA
Trinity super bobina 35° de avance \$35
Parma super bobina 35° de avance \$35
Bobinas Trinity o Parma preparadas

Pista 4 vías de 3.50x1.60 12cm entre vías para guía de 8mm de profundidad
todo barandas preparada para conectar cuentavueltas. 4 autos Champion
1/24 completos motor 16D carrocería pintada replica esp Alquiler.
4 pulsadores Parma 4 OHM para alquiler.
1 fuente de 6-8-10-12 volts de 15 amp. Para alquiler Todo garantido \$7.90

PISTAS FAMILIARES Y COMERCIALES

DIRECTO DE FABRICA

Gomas Piraña 3/32 - 1/8 máx. agarre el par \$8.50
Gomas HTK 3/32 - 1/18 máx. agarre el par \$8.50
Gomas Tuna 3/32 - 3/18 máx. agarre el par \$8.50
Gomas Wonder 3/32 - máx. agarre el par \$8.50

Chassis Champion "El mejor" \$16,50
Chassis JK - 4 modelos \$20
Chassis cuerda y bronce "Pichi"
en 1/8 y 1/24

Torno Cobra para
bobinas USA \$ 225
Herramienta de
de diamante para
tomo

LOCAL 100 m. DE EXPOSICION

TARJETAS de CREDITO
VENTAS POR
MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR

OFERTAS
DIA DEL NIÑO

Pulsador
electrónico
armado
USA
\$200



Horario: Lun.a Vier.10 a 19 hs./Sáb.10 a 13 hs.

CONDE 745 (ALTURA F. LACROZE 3200)
NUEVO TEL/FAX (011) 4551-2977
EL SURTIDO MAS COMPLETO DE AUTOMODELISMO

e-mail: autoslotargentina@ciudad.com.ar

BUTACAS - ARNES - BUZOS - GUANTES - BOTAS
CAPUCHAS - TACOMETROS - RAD. DE ACEITE
CONEXIONES - MANGUERAS - ENGRANAJES
RESORTES - POLEAS - CARTEL DE TIEMPOS
BOMBAS FRENO / NAFTA / ACEITE
CRONOMETROS - BUJIAS - BOBINAS

AUTOSPORT

ELEMENTOS PARA COMPETICIÓN

LARREA 1592 (1879) QUILMES - TEL.(011)4224-4895 - autosport@sinectis.com.ar

AUTOMOVILISMO & KARTING



CASCOS
REPLICA

ENVIOS
AL
INTERIOR



Cartelería - Posters
Serigrafía - Ploteos
Publicidad - Banderas
Calcomanías - Diseño Gráfico
Promoción - Vidrieras
Gigantografías

Dr. L. Beláustegui 264/8
1414 - Bs. As. - Argentina
Tel.Fax: (054-11) 4857-5756
e-mail: graficaya@arnet.com.ar

Gustavo Perugini

Elementos
para
Competición



JAURETCHÉ 2872 - BAHIA BLANCA
TEL.(0291) 4812872 - CTI.(291)155703760



ROTULAS DE COMPETICION GRANZELLA

- TORRETAS REGULABLES
- PORTA ROTULAS • CONOS
- BARRAS ROSCADAS
- REFORMA DE PARRILLA
- ANCLAJE • CUCHILLAS

TRABAJOS ESPECIALES TODO TIPO
DE MODIFICACIONES SOBRE PEDIDO

Fabricadas por:
IND. METALURGICA J. A. CABRERA 5126 - CAPITAL
(1414) - TEL/FAX: 4773-0842
SANDUCERA S.A. TEL.: 4775-8439

Accesorios Burzaco COMPETICION

de Daniel Angel Martín e Hijos

• TODAS LAS TARJETAS •

Av. H. Yrigoyen 15353/55

Burzaco (1852) Tel.Fax (011)4299-7555

Anexo: TRAILERS

REPRESENTANTE
EXCLUSIVO
EN LA ZONA



En La Plata
su proveedor de
competición

REPUESTOS RH COMPETICION

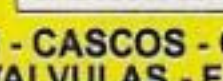
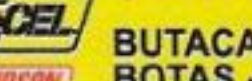
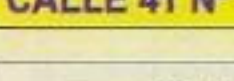
Team Racing

Representante exclusivo
en la zona

BUTACAS
RECARO
BUZOS

CINTURONES
FADES

LINEA COMPLETA SIMPSON



BUTACAS - CINTURONES - CASCOS - GUANTES
BOTAS - RESORTES DE VALVULAS - FILTROS DE
AIRE - LIQUIDO DE FRENO - PIROMETRO - SACA
VOLANTES - ENGRANAJES - CORRECTORES, ETC.

CALLE 41 N° 815 entre 11 y 12 (1900) LA PLATA - TEL.FAX (0221)4244296

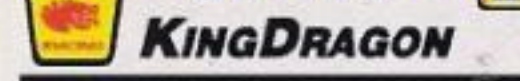
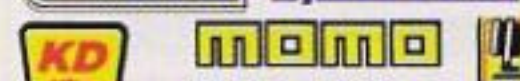
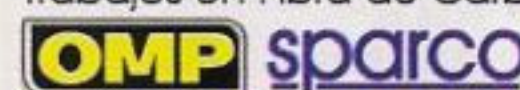
Sentate
y sentite
de la altura
mejores



AV. CARAFFA 2854 - TEL/FAX (0351)883972
(5009) CORDOBA



ACCESORIOS DE
COMPETICION PARA SUBARU Y MITSUBISHI
Trabajos en Fibra de Carbono



RALLY \$ 380

OFERTA VALIDA MES DE JULIO

ENVIOS AL INTERIOR - ZONAS DISPONIBLES

PASTILLAS PARA FRENOS

FERODO RACING



ENVIOS
AL
INTERIOR

COMPETICION Y STANDARD

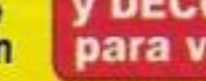
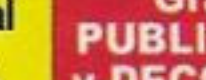
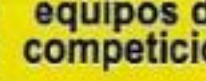
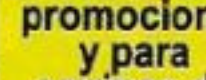
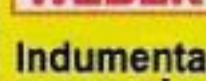
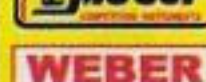
AMPLIO STOCK PARA VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS

Importador y Distribuidor en Argentina **fimpex** fimpex@impsat1.com.ar
COSTA RICA 4073 (1176) - CAP. FEDERAL - ARGENTINA - TEL.(011) 4864-5829



Imola

LAS MEJORES MARCAS AL MEJOR PRECIO!!

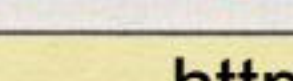
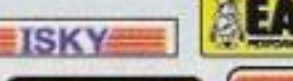
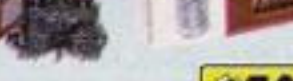
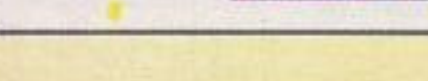
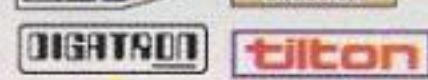


Indumentaria
promocional
y para
equipos de
competición

Gráfica
PUBLICITARIA
y DECORATIVA
para vehículos

Autódromo Bs.As. (011)4605-9742 - Autódromo La Plata
Autódromo Mar del Plata - Office:(011) 4521-9035 / 9072

Representante exclusivo en Argentina

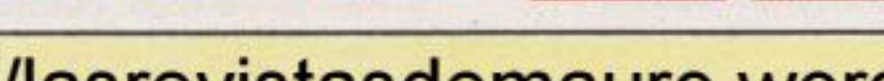
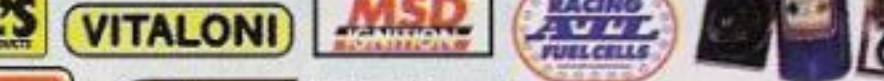
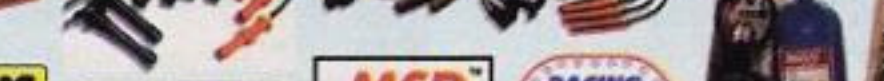


L'ELECTRICFIL S.A.

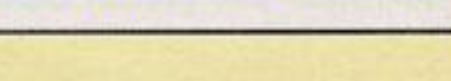
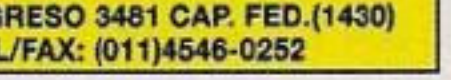
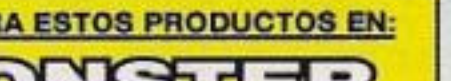
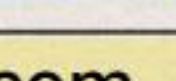
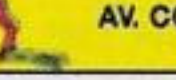
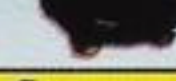
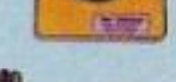
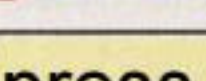
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

ANDONAEGUI 2819 - (1431) CAP. FED.

(011)4522-4504 / (011) 4521-0199



VISITE
NUESTRA
PAGINA WEB
www.lelectricfil.com



ADQUIERA ESTOS PRODUCTOS EN:
MONSTER
RACING PARTS
AV. CONGRESO 3481 CAP. FED.(1430)
TEL/FAX: (011)4546-0252

Coulthard saluda a Irvine tras la bandera a cuadros... Ross Brawn, el Director Técnico de Ferrari, abraza a su piloto. (Telefoto DPPI)



¡IRVINE & COULTHARD VS HAKKINEN!

Todos especulaban si Eddie Irvine podría cargar con el peso de ser el piloto N° 1 de Ferrari... ¡Y vaya si lo logró! El irlandés tuvo en David Coulthard a su mejor aliado al inicio de la carrera y su peor enemigo al final, invirtiendo el 1-2 de británicos de Silverstone. Pero pudo aguantar al escocés a pesar de sufrir problemas de frenos, y ganar. Ahora está a tan sólo dos puntos de Mika Hakkinen.

A pesar del resultado de la carrera, Eddie Irvine no tiene todo a su favor, y Ferrari menos... En las posiciones de ambos campeonatos mundiales hay una diferencia de dos puntos, a favor de Mika Hakkinen en el de Pilotos y a favor de Ferrari en el

de Constructores. El accidente de la largada falseó la carrera, que estuvo muy animada en el pelotón de punta y más atrás. La estrategia de Ross Brawn, que por primera vez trabajó con Irvine, y la gran labor del equipo en el reabastecimiento, fueron deci-



El gran perdedor en Spielberg, Mika Hakkinen, levanta el trofeo del tercer puesto con gesto agrio. (AFP)





Hakkinen por afuera y Coulthard por adentro, ingresan apretados a la curva Remus... Detrás circulan Irvine y Barrichello. (DPPI)

vas. Durante los entrenamientos y la clasificación, ni Irvine ni **Mika Salo** estuvieron a la altura del ausente **Michael Schumacher**.

La carrera comenzó con Hakkinen en punta desde la "pole", seguido por **David Coulthard** e Irvine. Ya allí hubo el primer choque en el que **Giancarlo Fisichella** perdió su difusor delantero

y **Luca Badoer** dañó su alerón anterior con **Damon Hill**. Y la curva Remus, la más lenta del circuito, fue de nuevo escenario de un accidente, esta vez entre los dos **McLaren-Mercedes**. Coulthard tocó la rueda trasera derecha de su coequipier, quien hizo un trompo... **Rubens Barrichello** aprovechó y, por la derecha, se colocó detrás

del escocés mientras Irvine perdió un poco de tiempo. Salo venía muy rápido y se encontró con **Johnny Herbert** casi parado, rompiendo su alerón delantero contra el trasero del **Stewart-Ford**. Los dos cambiaron estas piezas en boxes, igual que Badoer a su **Minardi-Ford**. Coulthard se vio liberado de rivales; en las primeras vueltas marcó un ritmo infernal y acumuló una gran ventaja.

Cumplidos diez giros, el escocés le llevaba al segundo, Barrichello, toda la recta principal... La lucha en la mitad del pelotón era muy intensa y los principales protagonistas fueron **Jean Alesi** y Hakkinen, quien realizó una remontada espectacular luego de pasar último al cumplir la primera vuelta, y entró en los puntos cuando los dos **Sauber-Petronas** de **Pedro Diniz** -quinto- y Alesi -sexto- pararon a reabastecer. Entre los líderes, Barrichello fue el primero en detenerse, en la 38ª ronda, seguido por Coulthard en la 39ª (tardó más de 10 segundos), que dejó la punta a Irvine. Hakkinen paró en la 40ª, siendo segundo; Irvine aguantó hasta la 44ª y ahí comenzó a fraguarse su victoria, pues sus mecánicos tardaron **dos segundos menos** que los de Coulthard; Irvine paró con 22,1 segundos de ventaja y salió con 1,9. El escocés, además, se atascó en el tránsito al

Los españoles aumentan su inversión y piensan en... ¿un argentino?!

La empresa Telefónica deshoja la margarita, pero no sólo la de **Minardi** sino un ramillete, después de su prometedora gira por las fábricas de Fórmula 1... En **Benetton** incluso pudieron ver un coche decorado con los colores de Telefónica... **Pablo Santos**, que dirige el marketing de la compañía española, se reunió con la prensa compatriota en Austria y dijo no conocer siquiera quién es el que firma los contratos en Minardi... Lo cierto es que quería saber la opinión de los periodistas sobre el abanico de posibilidades que se ha abierto ante la empresa hispana, pero sin develar nada. Todo parece indicar que en el fin de semana de Hungría se anunciará la **renovación del contrato** con Minardi, que está a punto de perder a su ingeniero estrella, **Gustav Brunner**, el que pasará a Benetton el año próximo. La inversión será mayor para tratar de potenciar al equipo. "Ideas tenemos muchas, pero nos falta dinero", dijo **Cesare Fiorio** (DD del team de Faenza) por la tarde, y Telefónica puede ser la tabla

de salvación. La empresa está en plena expansión mundial, ha entrado ya en la telefonía de Austria, Argentina, Marruecos, está a punto de hacerlo en Turquía y como bien dijo su titular, más del 50% del negocio está ya fuera de España, y la F.1 es la mejor vidriera para sus intereses... Seguir en Minardi es salvar la carrera de **Marc Gené**, pero aunque no lo dijo Santos, sus jefes buscan también **resultados** y esos solamente se consiguen con **equipos de primera línea**. Todo está abierto, Santos incluso **quiso saber qué se pensaría en España si estuvieran en la F.1 sin un piloto español**. Minardi con Gené y un piloto internacional o sudamericano (¿**Norberto Fontana**?), serían el punto de partida para mayores retos; si no, mal camino llevamos... **Giancarlo Minardi** por si acaso ya le ha dicho a la prensa italiana que va a pasar el fin de año en el Caribe para olvidarse de los dolores de cabeza y empezar el nuevo año "con las pilas a tope".

José María Rubio



El escocés calculó mal y tocó la rueda trasera derecha del auto del Campeón, quien comienza el trompo. (AFP)



Hakkinen queda en sentido contrario a la carrera y pierde la punta, que hereda su cocuipier. (AFP)



Mientras el finlandés termina su dibujo, Herbert ya perdió su alerón por toque de Salo... (DPPI)

volver a pista e Irvine amplió su ventaja hasta los cuatro segundos...

Alex Zanardi y Alesi se quedaron sin combustible. En la 56ª vuelta Barriello —cuarto ya detrás de Frenzen— abandonaba por rotura de motor... La última parte fue muy intensa, con Coulthard al ataque reduciendo su di-

Las claves del Gran Premio

- ✓ Parar después que David Coulthard y estar en el box dos segundos menos fue fundamental para Eddie Irvine.
- ✓ Los pilotos que pararon en boxes más tarde, tuvieron una mayor ventaja.
- ✓ Las banderas amarillas en las últimas vueltas debido al accidente de Giancarlo Fisichella hicieron que Coulthard no pudiera atacar a fondo.
- ✓ Después de su parada, Coulthard se encontró en medio del tránsito y perdió mucho tiempo.
- ✓ El toque entre los McLaren igualó las fuerzas, ya que Mika Salo también se quedó rezagado.



El McLaren va a salir de la leca mientras yace el alerón del Stewart de Herbert. (AFP)

Gran remontada de Fontana en F.3000

Sin mucha oposición, el alemán Nick Heidfeld (West Competition) venció en la sexta fecha del Campeonato de Fórmula 3000 que se disputó el último sábado en el circuito austríaco A1 Ring. Con esta victoria, la cuarta de la temporada, y la ausencia del uruguayo Gonzalo Rodríguez (Astromega) quien quedó eliminado en las pruebas de clasificación, el piloto germano amplió considerablemente su ventaja en el torneo. Ante la eliminación del "Gonchi", el Río de La Plata estuvo representado por el arrecifeño Norberto Fontana (Fortec Motorsport) quien volvió a demostrar su talento en una espectacular remontada que lo llevó del 20º puesto que ocupaba al cumplirse el primer giro, al 8º lugar en la clasificación final.

Fontana, que fue 3º en su sesión clasificatoria y ocupó el 5º puesto en la grilla, largó mal debido a un problema con el embrague y perdió tres puestos. Pero al llegar a la primera curva y al intentar esquivar a otros autos que

se habían desacomodado, realizó un trompo que lo retrasó hasta casi el final de la fila. "Para recuperarme tuve que ir clasificando durante toda la carrera, por suerte pude avanzar mucho. No tengo dudas de que estaba para pelearle a Heidfeld, mis tiempos durante la carrera fueron realmente muy buenos y el auto fue competitivo durante todas las vueltas", destacó Fontana, el cuarto piloto más veloz en la competencia.

Clasificación (48 vueltas): 1º Nick Heidfeld (West), 1h07m50s994 a 183,327 km/h; 2º Soheil Ayari (Oreca) a 8s057, 3º Nicolas Minassian (Kid Jensen) a 17s205, 4º Jason Watt (Super Nova) a 39s764, 5º Andrea Piccini (Kid Jensen) a 41s017, 6º Stephane Sarrazin (Gauloises) a 41s481, 7º André Couto (Gauloises) a 42s202, 8º Norberto Fontana (Fortec) a 53s848, etc. **Campeonato:** Heidfeld, 44 puntos; Rodríguez, 18 y Minassian, 14. Fontana esta 13º con 4 unidades. La próxima fecha será este sábado en Hockenheim, Alemania.

ferencia en forma gradual, principalmente debido a un problema de frenos de Irvine. Al final el irlandés aguantó con un auto humeante el "sprint" de Coulthard. Hakkinen concluyó su remontada al alcanzar la tercera posición y **Heinz-Harald Frentzen** volvió a sumar puntos por sexta vez en la temporada. **Alex Würz** usufructuó los beneficios de una carrera expectante, mientras Diniz realizó la mejor de su vida, siendo además el autor de la quinta vuelta más rápida en carrera...

Irvine ganó un GP en el que Hakkinen no pudo luchar por la victoria, pero en Alemania todo puede ser diferente. **"Irvine demostró una gran madurez, ahora está en plena carrera hacia el**

título mundial", señaló Michael Schumacher desde su residencia en Suiza. En McLaren han vuelto a soluciones técnicas ya utilizadas en el auto del '98, como la dirección a media altura entre los triángulos de las suspensiones, ya que los pilotos se quejaban de que era demasiado dura, e incluso el alerón delantero era igual al usado en la segunda parte de la temporada pasada, con unos paneles laterales símil Ferrari. Esto quiere decir que **el McLaren '99 no es tan eficaz como se creía** y ahora que Ferrari aprieta hay que volver a las soluciones probadas. **Adrian Newey** ha trabajado mucho y **en Alemania no pueden fallar**. Las relaciones entre los pilotos

Frentzen, con su cuarto puesto le permite a Jordan sumar la misma cantidad de puntos que en todo 1998, pero antes de mitad de la temporada '99. (DPPI)



Kanaan triunfó en las U.S.500

El brasileño **Tony Kanaan**, a bordo de un Reynard-Honda del equipo Forsythe Championship Racing (ex Tasman Motorsport), ganó por primera vez en el CART en las US500, duodécima prueba del torneo, disputadas en el Michigan Speedway, EE.UU., de 3.218 metros de extensión. El brasileño se sobrepuso a una radio que no funcionaba y a una vuelta perdida al entrar a los "pits" para reparar el alerón trasero, y pudo capitalizar el retraso de "Max" Papis en el último giro, cuando se quedó sin metanol. La carrera sobre 250 giros tuvo 29 cambios de puntero a la altura de línea de meta, y casi se produce el trigésimo al final, cuando **Juan Pablo**

Montoya avanzó sobre Kanaan, que había levantado el pie del acelerador para no embestir a Papis (quien así y todo culminó séptimo), y quedaron separados apenas por 32/1000 de segundo. **Clasificación:** 1º Kanaan (Reynard-Honda/F), 2h41m12s362/1000 a 299,430 km/h; 2º Montoya (Reynard-Honda/F) a 0s032; 3º Tracy (Reynard-Honda/F) a 8s453; 4º Andretti (Swift-Ford/F) a 8s506; 5º Franchitti (Reynard-Honda/F) a 9s137; etc. **Campeonato:** Montoya, 129 puntos; Franchitti, 116; Andretti, 107; Fittipaldi, 101; Fernández, 95; etc. **Próxima fecha:** 8 de agosto, en Detroit, EE.UU.

de McLaren **parecen no ser malas**, pero no se saludan y se hablan poco... Ambos tienen que renovar su contrato y el toque de Austria puede pesar en la decisión de **Ron Dennis**. El gran beneficiado de esta situación podría ser Irvine, que ahora cuenta con todo en Ferrari a su disposición. Saló tiene mucho que aprender del equipo y del auto, y cuenta con poco tiempo. Irvine está realizando una gran tempora-

¿Sin Michael Schumacher hasta el 2000?

La Fórmula 1 se ha quedado sin su máxima estrella del momento, Michael Schumacher, y esto se hace sentir. Su ausencia es muy notoria tanto dentro del paddock como en los alrededores del circuito. Igualmente una cantidad de sus fans y los de **Ferrari** se acercaron a Austria como dándole una señal de apoyo. La situación es complicada para el "Cavallino". Las caras de sus miembros y la desolación de **Eddie Irvine** en la conferencia de prensa después de las pruebas de clasificación lo decían todo, pero el triunfo sirvió para levantar los ánimos, aunque como es poco usual en Ferrari festejaron a puerta cerrada en el box.

"Michael era mi referencia. Ahora sólo debo concentrarme en mi trabajo", decía el irlandés, mientras **Mika Hakkinen** percibía la presión que Eddie carga sobre sus espaldas y **Mika Saló** hacía todo lo posible para desempeñar bien el papel de su escudero al mismo tiempo que Schumacher lo asesora "on line". Los veintinueve pilotos restantes forman un cúmulo de estrellas que dista mucho de lo que Schumacher solo provoca en la multitud, por lo que el "circo" trata de darle emoción creando historias de habladurías entre la gente de Ferrari y McLaren... mientras estos se comunican, trabajan y se respetan como al margen de lo que publica la prensa. Pero la real situación sobre la salud de Michael gira en la penumbra. Tal vez porque en realidad es más complicado de lo que todos imaginamos hace quince días. Pocas son las de-

claraciones que se oyen y cuando se le pregunta sobre el alemán a **Jean Todt**, director del equipo, o a **Claudio Berro**, jefe de prensa de Ferrari, siempre responden lo mismo: **"Su estado de salud es bueno"**. Pero el tiempo pasa y cada semana algo nuevo aparece y pareciera postergar su regreso a las pistas. Todt dijo que Michael dejó la clínica de Ginebra el 18 de julio para continuar la rehabilitación de su pierna derecha en su casa. Pero comentó que si bien la quebradura de la tibia y el peroné fue la lesión más grave, el alemán también tiene un corte profundo en un dedo y el talón del pie de la misma pierna.

Michael no hace declaraciones. Nos acercamos hasta su casa de Vufflens-le-Chateau, en Suiza, y uno de sus "criados" nos atendió amablemente diciendo que el alemán sólo habla por intermedio de su vocero personal o de los del equipo. Así fue que Berro comentó que le ha llegado muy profundamente al alemán todo el apoyo brindado por el equipo y los "tifosi" de todo el mundo, que su condición en general es buena y el potencial que tiene y pone para su programa de rehabilitación ha impresionado a los médicos... El alemán ya comenzó con los ejercicios de piscina y trabaja sobre la recuperación de la sensibilidad de la pierna.

Según lo que había declarado su compatriota **Heinz-Harald Frentzen** sobre que cree que Schumacher regresará tan pronto después del Gran Premio de Alemania (otros dicen para será en Spa), el manager de Schumacher,



"Mick, ponete bien pronto", rezaba el cartel que el local Würz, en nombre del equipo Benetton, exhibió en la grilla austriaca para Schumacher. (Prensa Marlboro)

da y sólo abandonó en San Marino debido a un problema del motor. Habrá que ver de lo que es capaz frente a Hakkinen en Hockenheim.

Los dos Campeonatos están al rojo vivo, y Alemania será quizá la prueba más dura para Ferrari en este verano europeo.

VALES DE ZELTWEG

LECA. "La trampa de leca no fue

Voces del Paddock

"El humo que salía del auto al final de la carrera era de mi cerebro... Tenía que pensar en un montón de cosas: nafta, frenos y gomas, no sólo era una cuestión de manejo..."

Eddie Irvine

"Sin Michael Schumacher, Ferrari ha perdido medio segundo."

Norbert Haug

(director de Mercedes-Benz Motorsport)

"Tuvimos la respuesta justa de Eddie y el equipo a la situación que enfrentamos... Dijimos que no íbamos a bajar los brazos, y hemos probado que no lo hicimos."

Jean Todt

"Las disculpas de Coulthard y la aceptación de Mika reflejan la madurez de su relación."

Ron Dennis

Willi Weber, declaró que "lo más importante para él es recobrar su estado físico y curarse de las lesiones sufridas. Por estas razones una pausa de tres meses suena realista. Necesitaremos un tiempo largo para una completa rehabilitación". También dijo que los médicos le aconsejaron no apresurar su vuelta a la Fórmula 1 y correr el riesgo de tener problemas a largo plazo... Todo parece indicar, como nos comentaron fuentes internas de la casa de Maranello durante el Gran Premio de Austria, que si bien es bueno el estado del piloto, el proceso de recuperación es lento y su vuelta quedaría para la próxima temporada. Según ellos, el alemán también tiene problemas en su columna como consecuencia del accidente. En la última conferencia de prensa dada por Todt, este dijo que no iba a responder preguntas relacionadas con el retorno de Michael y que esperará a que los médicos digan cuándo será factible esto.

El martes 20 Michael Schumacher describió por intermedio de sus voceros su accidente en Silverstone diciendo que él se sintió completamente indefenso cuando su Ferrari se despistó y pegó contra la pared de neumáticos y que sus frenos no respondieron apropiadamente. "La distancia que el pedal de freno tenía para moverse era cada vez más y más grande", afirmó Michael, agregando que pisó tan fuerte el pedal que sus ruedas delanteras se bloquearon justo antes de salirse de pista en la curva Stowe. "Todo lo que yo podía hacer era tratar de reducir la velocidad tanto como fuera posible para bloquear las ruedas antes entrar a la leca. Pensás instan-

táneamente en lo que podés hacer para detener el auto pero todo va muy rápido... Lo peor fue que mi pierna quedó atrapada. Los doctores lo advirtieron y no intentaron sacarme a tirones del auto. El operativo que realizaron fue óptimo", culminó el piloto de Ferrari.

Por otro lado, Schumacher ha calificado como "sin sentido" la especulación de la prensa de que él regresará pronto después de Alemania. "Desafortunadamente yo no puedo hacer nada para retornar rápido al volante de mi auto. Mi primer objetivo es recuperarme completamente, y esto tomará un tiempo. Veremos qué sucederá", reflexionó con filosofía el astro. En Maranello también han negado los rumores de que ellos estarían rediseñando la F399 para operar con un acelerador manual con el fin de lograr que Schumacher vuelva lo antes posible. Mientras, en el fin de semana, Martín Whitaker hizo públicos los deseos de Ford de contratar a Schumacher.

Pero la máquina de generar billetes de Schumacher afectó a todos dentro del "Circus". La gente de RTL, la televisión alemana, comentó que cuando Michael fue suspendido en 1994 por tres carreras la audiencia bajó un 20% y temen que pase lo mismo para el Gran Premio de Alemania el próximo fin de semana, ya que también el público que había comprado entradas comenzó a gestionar la devolución... Obviamente algo no aceptado por los organizadores, que en el particular están amparados por el reglamento de la FIA.

Juliana Anich

(especial desde Spielberg, Austria)



Diniz logró un interesante sexto puesto a pesar de la estrategia de dos paradas en boxes. Detrás van Zonta, Panis y un retrasado Hill. (DPPI)

En esto a Hakkinen no hay con qué darle...

EL VIERNES

- ✓ Fue la primera jornada de entrenamientos **sin Schumacher** desde Portugal '94.
- ✓ **Hill** fue el más rápido, acaparando las tapas de la prensa británica, aunque se salió de pista cinco veces...
- ✓ **Hakkinen** se dedicó a preparar la carrera y fue segundo a 22/1000 del inglés.
- ✓ En **Minardi** sacaron toda la artillería y el motor Ford potenciado que correrán en Alemania; Badoer dio el "campanazo" y fue 13°.
- ✓ **Ferrari** también trabajó en función de la carrera y Salo para tomarle el pulso al equipo. El finlandés se despistó perdiendo 40 minutos de entrenamiento.

EL SÁBADO

- ✓ Todo volvió a la normalidad y en los entrenamientos se impuso **Coulthard**.
- ✓ **Salo** rodó con cautela, pero en boxes se pasó 2 km/h y fue multado con U\$S 750.
- ✓ **Herbert** sobresalió con el nuevo motor Ford Serie 3, que tiene mejoras en el circuito de circulación de aceite y permite funcionar a mayor temperatura.
- ✓ **Badoer** (Minardi) tuvo una salida de pista y se disparó el extintor, perdiendo bastante tiempo.
- ✓ **Hakkinen** marcó su séptima "pole" de la temporada. Sólo tuvo la oposición de Coulthard.
- ✓ **Irvine** (con problemas de frenos) quedó a más de un segundo de Hakkinen...

suficiente en el caso de Michael", reconoció Max Mosley. En la FIA piensan cómo y con qué mejorar las áreas de escape.

FRENTZEN. Tiene pequeñas fisuras los huesos inferiores de la pierna derecha. Los médicos le aconsejaron descanso para reponerse completamente de las lesiones de su accidente en Montreal...

IRVINE. Declaró a "La Gazzetta dello Sport" que podría irse de Ferrari si Schumacher retorna como piloto número 1. "Cuando Michael regrese deberá manejar para mí como yo lo hice para él en los últimos tres años para que ganara el Campeonato", apuntó el irlandés. Los rumores indican que Barrichello será su sucesor.

McLAREN. Según Norbert Haug, el equipo de Woking mantendrá a sus dos pilotos. Hakkinen habría arreglado su contrato por U\$S 14.000.000 anuales.

BADOER. "Estoy decepcionado con la decisión de Ferrari de nombrar a Salo. Yo era la persona indicada... Estoy bajo contrato y soy su piloto de pruebas", declaró el italiano que corre en Minardi.

*José María Rubio
(especial desde Spielberg, Austria)*

Los protagonistas

Eddie Irvine: "Sabía que la clasificación no reflejaba nuestro verdadero potencial... Y con ello, sumado a una estrategia justa, logré la victoria. En la primera parte de la carrera tenía que prestar atención a la nafta, y con el segundo juego de gomas sufría un poco de subvirancia... En un momento aflojé el ritmo para preservar los frenos, pero Coulthard se acercó antes de lo que esperaba, y volví a acelerar. No veía la hora de que llegara la bandera a cuadros..."

David Coulthard: "Lo de hoy fue una pesadilla. Lamento mucho haber tocado a Mika en la curva Remus, cuando erré completamente el cálculo de la aproximación a esa segunda curva... Luego, no pude hacer vueltas rápidas tras mi detención en boxes ya que quedé atrapado en el tránsito. Ello permitió que Irvine me adelantara en los 'pit stops' y luego no pude retomar la punta".

Mika Hakkinen: "Haber logrado cuatro puntos fue importante, y acepto las disculpas de David Coulthard... El auto seguía bien después del incidente y anduve a fondo para escalar posiciones y terminar en el podio".

Ron Dennis: "La carrera de Coulthard fue negativamente influenciada por el tránsito en las dos o tres vueltas siguientes a su 'pit stop', lo que contribuyó mucho a que Irvine tomara el liderazgo. Espero que Bernie (Ecclestone) aprecie nuestra contribución para mantener el interés en el Campeonato de Fórmula Uno..."

Norbert Haug: "Esta carrera fue innecesariamente difícil para nosotros,

tras el incidente en la segunda curva. Mika realizó otra carrera fantástica, recuperando desde la última posición hasta llegar al tercer puesto. El Campeonato continúa abierto, lo que es bueno para los espectadores... y para nosotros".

Heinz-Harald Frentzen: "Esta competencia fue realmente contra nosotros mismos más que contra los autos que estaban delante de nosotros, pero un cuarto lugar no deja de ser bueno. No pude contener a Barrichello en la partida porque yo tenía el tanque de combustible lleno, pero cuando se vació, iba mejor mas no lo suficiente para pasarlo a Rubens... Todo lo que podía hacer era seguir acelerando hasta el 'pit stop'. Cuando él abandonó, tuve mucho lugar por delante... y por detrás; luego el equipo me indicó que llevara al auto a la bandera de cuadros..."

Alex Würz: "Mi largada fue buena pero perdí algunos lugares por un choque delante de mí. Mi primer juego de neumáticos no era muy apto pero el segundo mejoró mucho, y pude acelerar hasta lograr algunos buenos tiempos de vuelta. Mi parada en boxes también resultó favorable. El quinto puesto nos cae muy bien al equipo y a mí".

Pedro Diniz: "Al principio, tuve una buena lucha con Ralf Schumacher... Me mandó al pasto un par de veces, y cuando lo superé por el exterior entrando a la horquilla intentó acercarse, pero frenó de más y entró en trompo... Nuestra estrategia de dos 'pit stops' estuvo correcta, aunque por cómo se dio la carrera habría sido mejor una sola detención".

"Pole position": Mika Hakkinen, 1m10s954/1000 a 219,133 km/h

Así largaron



Los tiempos

Nº PILOTO	ENTRENAM. VIERNES	ENTRENAM. SÁBADO	CLASIFIC. SÁBADO	PRUEBAS LIBRES
1 Hakkinen	2º)1m13s325/34	2º)1m11s854/32	1º)1m10s954/10	1º)1m13s264/14
2 Coulthard	3º)1m13s376/37	1º)1m11s801/39	2º)1m11s163/12	2º)1m13s603/16
3 Salo	16º)1m14s608/32	9º)1m12s832/41	7º)1m12s514/12	15º)1m14s701/16
4 Irvine	9º)1m13s883/41	3º)1m11s926/43	3º)1m11s973/12	7º)1m14s236/11
5 Zanardi	12º)1m14s049/53	17º)1m13s326/40	14º)1m13s101/12	22º)1m15s739/17
6 R.Schumacher	6º)1m13s711/39	8º)1m12s801/36	8º)1m12s515/10	19º)1m15s137/16
7 Hill	1º)1m13s303/48	18º)1m13s350/43	11º)1m12s901/11	6º)1m14s119/18
8 Frentzen	15º)1m14s558/27	6º)1m12s693/44	4º)1m12s256/12	13º)1m14s613/19
9 Fisichella	18º)1m14s785/38	5º)1m12s679/44	12º)1m12s924/11	12º)1m14s535/16
10 Würz	20º)1m15s107/32	13º)1m13s065/44	10º)1m12s850/12	9º)1m14s365/19
11 Alesi	5º)1m13s696/36	12º)1m12s966/34	17º)1m13s226/11	5º)1m14s079/18
12 Diniz	7º)1m13s740/46	14º)1m13s262/40	16º)1m13s223/11	4º)1m13s796/18
14 De la Rosa	21º)1m15s651/28	22º)1m14s091/29	21º)1m14s139/11	14º)1m14s624/13
15 Takagi	22º)1m16s067/19	21º)1m13s941/27	20º)1m13s641/12	17º)1m14s850/17
16 Barrichello	10º)1m13s923/35	7º)1m12s745/30	5º)1m12s342/12	10º)1m14s432/18
17 Herbert	11º)1m14s008/47	4º)1m12s139/36	6º)1m12s488/12	8º)1m14s266/20
18 Panis	19º)1m15s028/38	15º)1m13s270/38	18º)1m13s457/12	16º)1m14s835/16
19 Trulli	17º)1m14s724/50	10º)1m12s928/40	13º)1m12s999/11	11º)1m14s568/19
20 Badoer	13º)1m14s203/44	19º)1m13s553/23	19º)1m13s608/12	18º)1m14s916/12
21 Gené	14º)1m14s333/45	20º)1m13s851/40	22º)1m14s363/10	21º)1m15s615/14
22 Villeneuve	8º)1m13s840/43	11º)1m12s946/33	9º)1m12s833/11	3º)1m13s645/16
23 Zonta	4º)1m13s685/43	16º)1m13s316/31	15º)1m13s172/12	20º)1m15s360/14

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

Paradas en boxes

PILOTO	VTA.	TIEMPO/ BOXES	TIEMPO ACUMULADO	PILOTO	VTA.	TIEMPO/ BOXES	TIEMPO ACUMULADO
Herbert	1	5m08s686	5m08s686	Hakkinen	40	27s429	27s429
Badoer	2	41s011	41s011	Salo	41	26s754	1m04s470
Salo	3	37s716	37s716	Herbert	39	28s512	5m37s198
Badoer	20	28s890	1m09s901	Fisichella	43	28s413	28s413
Diniz	24	27s706	27s706	Irvine	44	26s545	26s545
Alesi	25	26s127	26s127	Frentzen	44	26s611	26s611
De la Rosa	30	31s683	31s683	Würz	44	27s225	27s225
Gené	35	30s547	30s547	Trulli	45	26s150	26s150
Barrichello	38	30s620	30s620	Hill	45	27s389	27s389
Badoer	36	34s606	1m44s507	Panis	46	25s921	25s921
Zonta	38	29s764	29s764	Diniz	52	24s802	52s508
Coulthard	39	28s174	28s174				

La carrera en tres partes

Vta.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
18	COUL	BARR	IRVI	FREN	DINI	VILL	ALES	FISI	HAKK	ZONT
36	COUL	BARR	IRVI	HAKK	FREN	FISI	WURZ	TRUL	HILL	ZONT
52	IRVI	COUL	HAKK	BARR	FREN	DINI	WURZ	FISI	TRUL	HILL

La vuelta más rápida

PILOTO	TIEMPO	VTA.
Hakkinen	1m12s107	39
Herbert	1m12s641	67
Irvine	1m12s787	43
Coulthard	1m12s855	69
Diniz	1m13s093	49
Frentzen	1m13s176	42
Alesi	1m13s228	47
Barrichello	1m13s276	36
Panis	1m13s465	67
Salo	1m13s481	67
Fisichella	1m13s579	41
Würz	1m13s654	42
Hill	1m13s960	63
Villeneuve	1m13s977	33
Zonta	1m14s063	36
Trulli	1m14s112	37
Zanardi	1m14s381	31
Gené	1m14s517	34
Badoer	1m14s622	63
De la Rosa	1m14s914	29
Takagi	1m15s361	25
R. Schumacher	1m16s163	8

Clasificación Final

POS.	PILOTO (PAÍS)	MARCA	TIEMPO
1º	Eddie Irvine (Irl)	Ferrari F399/B	1h28m12s428
2º	David Coulthard (Esc)	McLaren MP4/14-Mercedes/B	a 313
3º	Mika Hakkinen (Fin)	McLaren MP4/14-Mercedes/B	a 22s282
4º	Heinz H. Frentzen (Ale)	Jordan 199- Mugen Honda/B	a 52s803
5º	Alexander Würz (A)	Benetton B199-Playlife/B	a 1m06s358
6º	Pedro Diniz (Br)	Sauber C18-Petronas/B	a 1m10s933
7º	Jarno Trulli (I)	Prost AP02-Peugeot/B	a 1 vuelta
8º	Damon Hill (Ing)	Jordan 199- Mugen Honda	a 1 vuelta
9º	Mika Salo (Fin)	Ferrari F399/B	a 1 vuelta
10º	Olivier Panis (F)	Prost AP02-Peugeot/B	a 1 vuelta

Luego clasificaron: 11º Marc Gené (E/Minardi M01-Ford Zetec/B) a 1 vta; 12º Giancarlo Fisichella (I/Benetton B199-Playlife/B); 13º Luca Badoer (I/Minardi M01-Ford Zetec/B) a 3; 14º Johnny Herbert (Ing/Stewart SF3-Ford Cr01/B) a 4; 15º Ricardo Zonta (Br/BAR Reynard FB01-Supertec/B) a 8. **Promedio del ganador:** 208,587 km/h. **Récord de vuelta:** Hakkinen, en la 39ª, en 1m12s107/1000 a 216,629 km/h. **Diferencia métrica:** Del 1º al 2º: 15,88 metros; al 3º: 1.296,64 metros. **Líderes sucesivos:** Vta: 1-39: Coulthard; 40-71: Irvine. Ref.: B, Bridgestone.

Los abandonos y sus causas

VTA.	PILOTO (PAÍS)	MARCA	CAUSA
68	Giancarlo Fisichella (I)	Benetton B199-Playlife/B	Frenos
63	Ricardo Zonta (Br)	BAR Reynard FB01-Supertec/B	Embrague
55	Rubens Barrichello (Br)	Stewart SF3-Ford Cr01/B	Motor
49	Jean Alesi (F)	Sauber C18-Petronas/B	Falta de combustible
38	Pedro De la Rosa (E)	Arrows FA20/B	Despiste
35	Alessandro Zanardi (I)	Williams FW21-Supertec/B	Falta de combustible
22	Jacques Villeneuve (Can)	BAR Reynard FB01-Supertec/B	Semieje
26	Toranosuke Takagi (J)	Arrows FA20/B	Motor
6	Ralf Schumacher (Ale)	Williams FW21-Supertec/B	Despiste

Campeonato Mundial de F.1

(Disputadas 9 de 16 carreras)

POS.	PILOTO	AUS	BR	RSM	MON	E	CDN	F	GB	A	PTS
1º	M. Hakkinen	-	10	-	4	10	10	6	-	4	44
2º	E. Irvine	10	2	-	6	3	4	1	6	10	42
3º	M. Schumacher	-	6	10	10	4	-	2	-	-	32
4º	H-H. Frentzen	6	4	-	3	-	-	10	3	3	29
5º	D. Coulthard	-	-	6	-	6	-	-	10	6	28
6º	R. Schumacher	4	3	-	-	2	3	3	4	-	19
7º	G. Fisichella	3	-	2	2	-	6	-	-	-	13
8º	R. Barrichello	2	-	4	-	-	-	4	-	-	10
9º	D. Hill	-	-	3	-	-	-	-	2	-	5
10º	A. Würz	-	-	-	1	-	-	-	-	2	3
	P. Diniz	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3
12º	J. Herbert	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
13º	P. De la Rosa	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	O. Panis	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
	J. Alesi	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
	J. Trulli	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1

Campeonato Mundial de Constructores

POS.	MARCA	PAIS/ES	AUS	BR	RSM	MON	E	CDN	F	GB	A	PTS
1º	Ferrari	I	10	8	10	16	7	4	3	6	10	74
2º	McLaren-Mercedes	GB-GB/D	-	10	6	4	16	10	6	10	10	72
3º	Jordan-Mugen Honda	GB-J	6	4	3	3	-	-	10	5	3	34
4º	Williams-Supertec	GB-F	4	3	-	-	2	3	3	4	-	19
5º	Benetton-Playlife	GB-I/F	3	-	2	3	-	6	-	-	2	16
6º	Stewart-Ford	GB	2	-	4	-	-	2	4	-	-	12
7º	Sauber-Petronas	CH-I/MAL	-	-	1	-	-	1	-	1	1	4
8º	Prost-Peugeot	F	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2
9º	Arrows	GB	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Próxima competencia

G.P. de Alemania el 1º de agosto.

Promedio del ganador: 208,587 km/h

Así llegaron

Otros

Motor

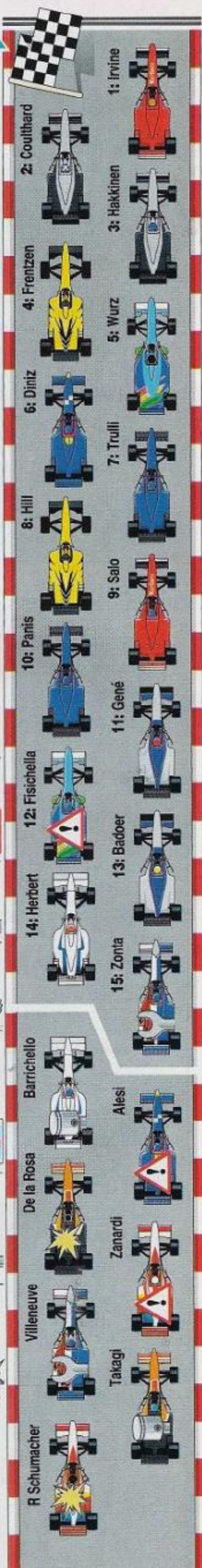
Caja

Eléctricidad

Mecánica

Accidente

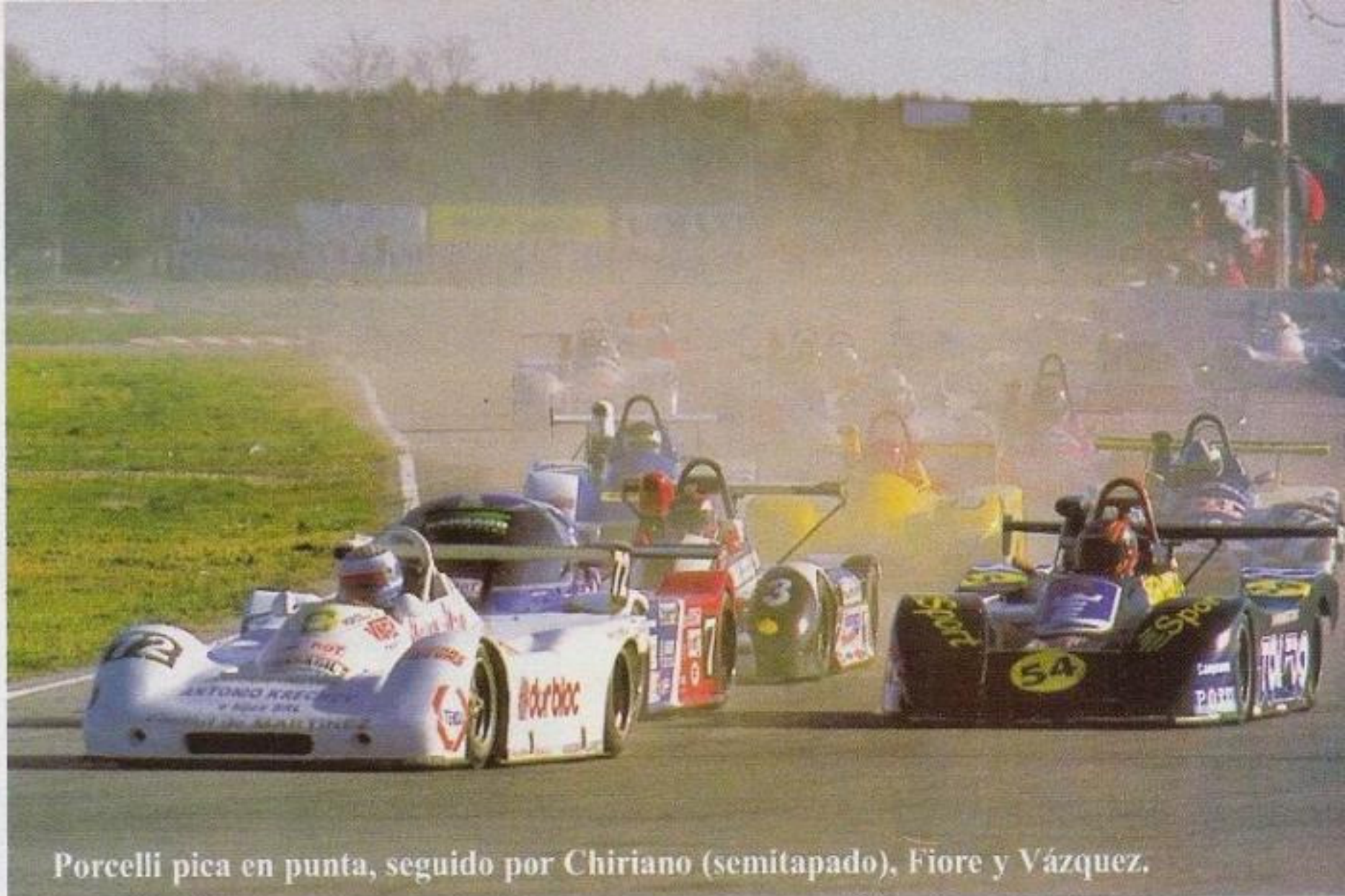
Causas de abandonos:



6ª FECHA '99
MAR DEL PLATA,
BUENOS AIRES



El ganador festeja en el podio.



Porcelli pica en punta, seguido por Chiriano (semitapado), Fiore y Vázquez.

Porcelli contundente

Nuevamente el "Flaco" José Porcelli volvió a imponerse con comodidad en SP, en esta ocasión en el trazado marplatense. Es evidente que la experiencia acumulada en su campaña influye a la hora de los resultados. La "pole" lograda en clasificación y la abrumadora ventaja que sacó a sus rivales en carrera son una clara muestra de ello. De todos modos se esperaba que tanto Adrián Chiriano como el local Sergio Fiore o Daniel Vázquez (quienes en ese orden habían clasificado detrás de Porcelli) pudieran hacerle frente. Muy pronto todo se fue complicando para algunos de ellos. Ya en la misma largada fueron penalizados por adelantamiento Chiriano y Fiore. Pese a ello, el buen ritmo de Chiriano le permitió luchar por la tercera colocación y Fiore posteriormente abandonaría por inconvenientes mecánicos. Mientras todo esto sucedía, Porcelli se escapaba en la punta para desconsuelo de sus colegas quienes nada pudieron

hacer para darle alcance. El "Flaco" llegó a acumular casi catorce segundos de ventaja a su inmediato perseguidor, Vázquez. Cabe señalar también que promediando la carrera ya se había registrado una gran cantidad de abandonos; se ve que los muchachos estaban ansiosos por alcanzar los primeros lugares y muchos terminaron despidiéndose.

Por lo antes expuesto, el puntero Porcelli se dedicó a mantener un ritmo

tranquilo sabiendo que nada podía complicarlo, lo que a decir verdad hizo monótono el trámite de carrera.

Así entonces llegó el momento del banderazo para Porcelli, quien de esta manera obtuvo su segundo triunfo consecutivo del año, a pesar de alguna "fallita" molesta que se manifestó en el último giro de competencia, pero que no le impidió llevarse el triunfo. Meritoria la actuación de Daniel Vázquez que con su segundo puesto logró alcanzar la punta del Campeonato (Oscar Lara, líder del certamen hasta la carrera anterior, abandonó luego de un trompo). Vale destacar el tercer puesto de Chiriano, obtenido a pesar del recargo que le impusieron las autoridades. En suma, hoy por hoy, Porcelli es el hombre a vencer en Sport Prototipo y Mar del Plata fue testigo de ello. ¿Qué sucederá en la próxima?

Texto y fotos: Duilio Caro

BLACK
NEUMATICOS
Tel.: 4625-1366

La carrera en números

Autódromo "Ciudad de Mar del Plata" - Circuito de 2.700 metros - Final a 24 vueltas (64,8 km) - 24 de julio de 1999. **1ª CARRERA PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN:** Porcelli, 1m07s723/1000 a 143,526 km/h; Chiriano a 614; Fiore a 966; Vázquez a 1s042; Márquez a 1s235; etc. (Clasificaron 17 autos) **FINAL:** 1º) José Porcelli (Crespi), 27m48s054/1000 a 139,857 km/h; 2º) Daniel Vázquez (C) a 11s059; 3º) Adrián Chiriano (ADA) a 15s782; 4º) Diego Incenella (C) a 18s333; 5º) Omar Ceciaga (C) a 1m02s676; 6º) Alejandro Zumpano (ADA) a 1 vta; 7º) Ricardo Paserotti (Alcar) a 2. **No clasificados:** Testa, D'ambrosio, Fiore y Urriticoechea (C), 10 vtas; Cuello (C), 8; Ayala, (C), 7; Lara (ADA), 6; Aversa y Márquez (C), 4; Iacovacci (ADA), 2. **Récord de vuelta:** Porcelli, en la 13ª, en 1m08s558/1000 a 141,778 km/h. **CAMPEONATO** (disputadas 6 carreras): Vázquez, 56 puntos; Lara, 50; Porcelli, 46; Alvarez, 44; Ceciaga, 40, etc.

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS

AUTODROMO INTERNACIONAL DE Bs. As. - LUNES Y MIERCOLES DE 9 a 13 hs
POR CARTA: PALPA 2440 Piso 18 (1426) Capital - Tel/Fax: 4785-2699/(INFO-FAX)

Centro Guida Sportiva // Alfa Romeo, Tel.: 4604-0038

RAC
Racing Advanced Course

Felices vacaciones para

Como buenos chicos en vacaciones de invierno, los muchachos -y también las chicas- del TI acudieron a la Ciudad Feliz a disputar dos competencias en un intenso fin de semana.

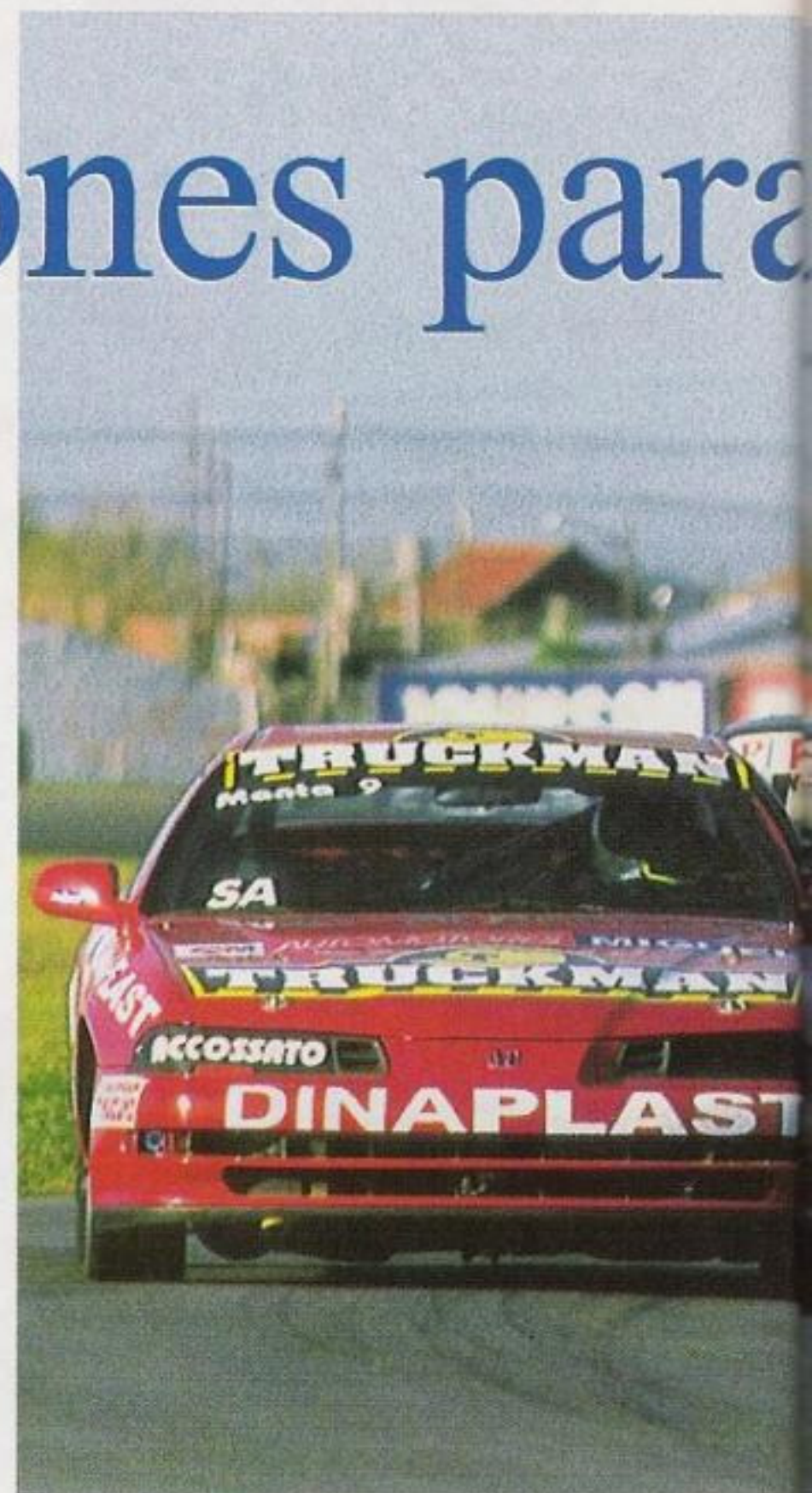
Si bien la exigencia era importante, por la doble programación -que contó con 8.000 espectadores-, la gente del TI le hizo frente al compromiso y los pilotos tuvieron que trabajar bastante en la puesta a punto de los autos con el principal objetivo de cuidar el desgaste de los neumáticos, sobre todo el delantero izquierdo; sin duda, el más exigido en este trazado.

En la primera carrera, disputada el sábado, **Fabián Malta** (BMW 325) se despachaba otra vez con el mejor registro, seguido por **Javier Manta** (Honda Prelude), **Pablo Tarlón** (BMW M3), **Enrique Morando** (Mercedes-Benz 190) y **Augusto Lacava** (BMW 328i). Sin embargo, cuando se dio la señal de partida, Manta se adueñó de la primera posición seguido por Malta, Lacava, Tarlón y Morando. Un giro después, Malta se despistaba un tanto, retrasándose al 13º lugar; así Tarlón

quedaba segundo y fue en búsqueda del puntero. Era notable cómo Tarlón se acercaba al líder Manta, pero en uno de esos acercamientos, a la salida de la "viborita", su auto derrapó un poco de más, salió de pista y perdió posiciones.

Manta siguió al frente, ahora más tranquilo, a la vez que Morando y Lacava se acomodaban como definitivos escoltas del piloto del Honda Prelude. Fue así que llegó el momento del banderazo para Javier Manta, ganando por primera vez en el TI con dos escoltas "de lujo" como Morando y Lacava.

En la Clase "A", como es habitual, no faltó lucha y **Daniel Misiano** se llevó su segundo triunfo en esta temporada (es el único en esta Clase en haber conseguido dos victorias en lo que va del año) luego de ardua disputa con **Sebastián Colombo** (Renault Clio Williams) y **Enrique Porta** (Peugeot 405), quienes arribaron segundo y tercero, respectivamente. Por el lado de la Clase "B", el debutante **Rubén "Pituro" Avalos** (Seat Ibiza) se dio el gusto de ganar y, además, quebrar la racha triunfadora de Claudio Kohler, ganador de las cua-



tro carreras anteriores. **Mario Marincovich** (Peugeot 205) y **Emiliano Pedro** (VW Gol GTI) completaron el podio de los más chicos del TI.

LA REVANCHA DE MALTA

La carrera del sábado había dejado un sabor amargo a **Fabián Malta**,

Rexona

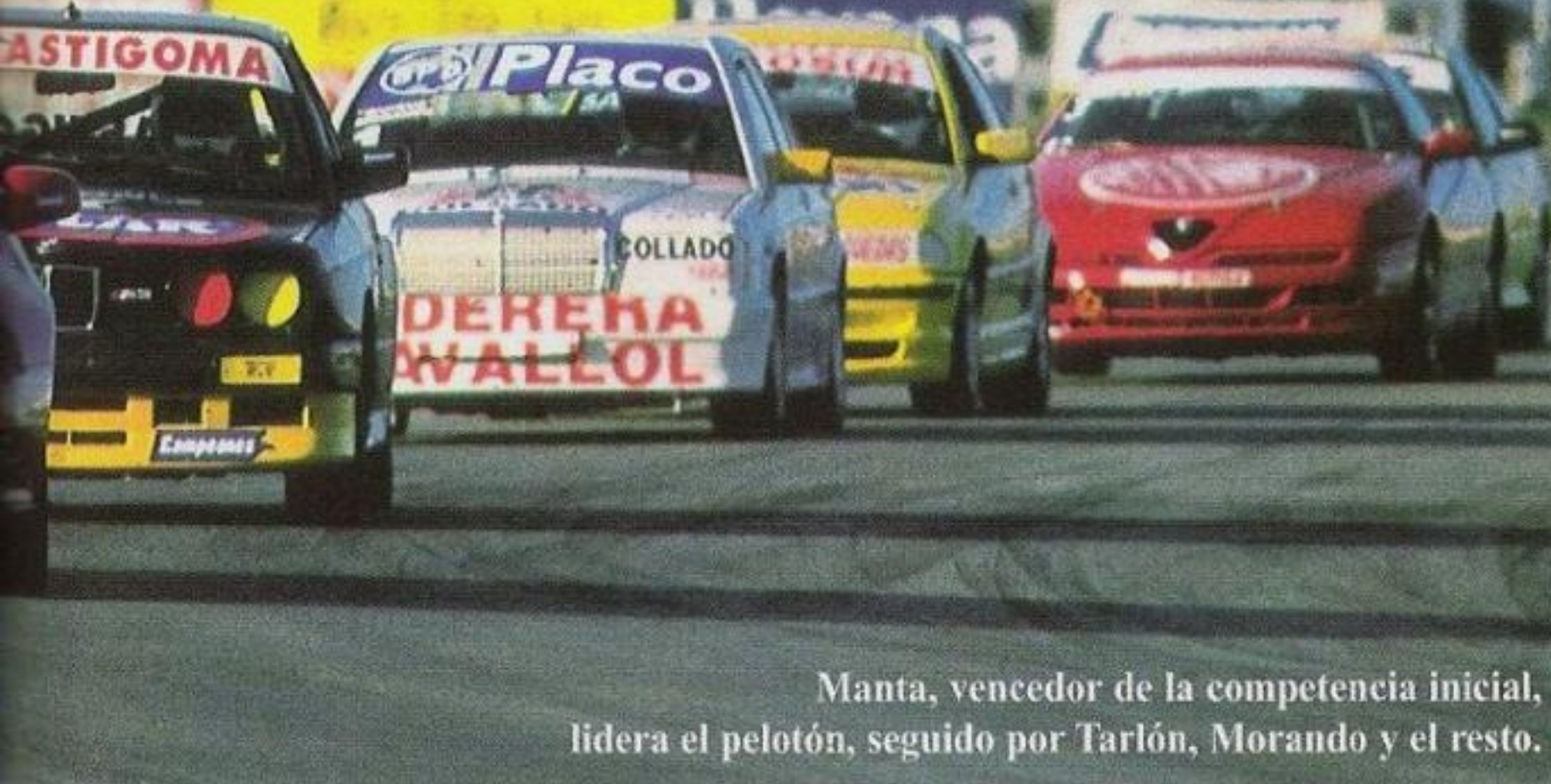
La carrera en números

Autódromo Ciudad de Mar del Plata - Circuito de 2.700 metros - 24 y 25 de julio de 1999. 1ª CARRERA PRUEBAS DE CLASIFICACION: Malta, 1m20s709/1000 a 120,433 km/h; Manta a 210/1000; Tarlón a 279; Morando a 841; Lacava a 1s481; etc. (Clasificaron 20 autos) CLASIFICACION FINAL (20 vueltas - 54 km): 1º **Javier Manta** (Honda Prelude), 30m34s186/1000 a 105,987 km/h; 2º **Enrique Morando** (M. Benz 190) a 5s938; 3º **Augusto Lacava** (BMW 328) a 7s469; 4º **Pablo Tarlón** (BMW M3) a 8s387; 5º **Daniel Misiano** (A/Honda Civic) a 13s482; 6º **Sebastián Colombo** (A/A. Romeo 155) a 14s462; 7º **Enrique Porta** (A/Peugeot 405) a 15s842; 8º **Roberto Lago** (A/Toyota Celica) a 16s182; 9º **Rubén Avalos** (B/SEAT Ibiza) a 17s468; 10º **Walter Sariego** (A/Fiat Coupé) a 21s263; 11º **Marcelo Fucito** (VW Golf) a 29s861; 12º **Mario Marincovich** (B/Peugeot 205); 13º **Emiliano Pedro** (B/VW Gol); 14º **Claudio Kohler** (B/SEAT Ibiza) a 1 vta; 15º **Julio González** (A. Romeo GTV) a 3. **No clasificados:** Malta (BMW 325), 14 vtas; **Grisi** (B/Gol), 11; **Palópolis** (Ford Mondeo), 4. **Récord de vuelta:** Manta, en la 10ª, en 1m20s656/1000 a 120,512 km/h.



En la Clase B se impuso Avalos, aquí seguido por Marincovich, Pedro y Fucito.

Manta y Malta



Manta, vencedor de la competencia inicial, lidera el pelotón, seguido por Tarlón, Morando y el resto.



Malta venció en la segunda carrera de Súper A en Mar del Plata.



Colombo y Misiano, ganadores de la "A", el domingo y el sábado, respectivamente.

quien tenía un BMW plenamente apto para ganar. Así como fue el más rápido en la clasificación del sábado, también lo fue en la del domingo. El hombre quería ganar y tenía con qué. Esta vez, cuando el semáforo se pudo verde, Fabián Malta no tuvo problemas en pasar inmediatamente a comandar el lote. Con dominio de la situación, comenzó a acumular segundos a su favor, mientras Javier Manta y Enrique Morando trataban de seguirle el ritmo, al igual que Lacava y Julio González con su Alfa Romeo, quien trataba de remontar un fin de semana complicado ya desde el sábado, cuando perdió una rueda por rotura de los espárragos. Mientras Malta hacía la punta sin problemas, Morando acusaba problemas de caja que lo relegaban un tanto. No fue el único con problemas en la caja, ya que a punto de culminar la carrera, Manta perdió el segundo lugar cuando no pudo colocar la tercera marcha, situación que fue

aprovechada por **Pablo Tarlón**, quien así se hizo del segundo lugar, dejando a Manta el tercero. En el escalón más alto, un feliz Fabián Malta festejaba su segundo triunfo del año.

En la Clase "A", **Sebastián Colombo** también tuvo

su satisfacción de ganar por primera vez en base a un buen trabajo en su auto en el que mucho tuvo que ver su padre, el inefable "Pety" Colombo. **Roberto Lago** (Toyota Celica) y **Daniel Misiano** completaron el podio.

Por último en la "B", **Rubén Avalos** volvió a ganar con su Seat Ibiza pero esta vez, Claudio Kohler (Seat Ibiza)

lo escoltó en el podio junto a **Rodolfo Griasi** (VW Gol GTI). La próxima del TI tendrá lugar el 22 de agosto, en escenario a designar.

D.C.

Rexona

La carrera en números

2ª CARRERA PRUEBAS DE CLASIFICACION: Malta, 1m20s344/1000 a 120,980 km/h; Tarlón a 621/1000; Manta a 631; Morando a 1s723; J. González a 2s494; etc. (Clasificaron 18 autos) **CLASIFICACION FINAL (20 vueltas - 54 km)** 1º) **Fabián Malta** (BMW 325), 27m19s502/1000 a 118,573 km/h; 2º) **Pablo Tarlón** (BMW) a 6s462; 3º) **Javier Manta** (Honda Prelude) a 7s878; 4º) **Enrique Morando** (M. Benz 190) a 49s083; 5º) **Sebastián Colombo** (A/Renault Clio) a 59s661; 6º) **Roberto Lago** (A/Toyota Celica) a 1m05s821; 7º) **Daniel Misiano** (Honda Civic) a 1m10s018; 8º) **Liliana Politano** (A/A. Romeo 155) a 1m20s249; 9º) **Walter Sariago** A/Fiat Coupé a 1m20s707; 10º) **Rubén Avalos** (B/SEAT Ibiza); 11º) **Claudio Kohler** (B/S.I.); 12º) **Enrique Porta** A/Peugeot 405; 13º) **Marcelo Fucito** (VW Golf) a 1 vta; 14º) **Rodolfo Griasi** (B/VW Gol) a 2; 15º) **Julio González** (A. Romeo GTV) a 3. **No clasificados:** M. Marincovich (B/Peugeot 205), 14 vts; Palópolis (A/Ford Mondeo), 9; Lacava (BMW), 7. **Récord de vuelta:** Tarlón, en la 14ª, en 1m20s801/1000 a 120,296 km/h. **CAMPEONATOS** (disputadas 6 carreras): **Morando**, 80 puntos; Tarlón, 70; Malta, 68; Manta, 63; J. González, 48; etc. **Clase A:** Lago, 80 puntos; Misiano, 79; Colombo, 67; Sariago, 62; Porta, 42; etc. **Clase B:** Kohler, 105 puntos; Pedro, 54; M. Marincovich, 50; Griasi, 42; Avalos, 40; etc. **Próxima competencia:** el 22 de agosto en lugar a confirmar.

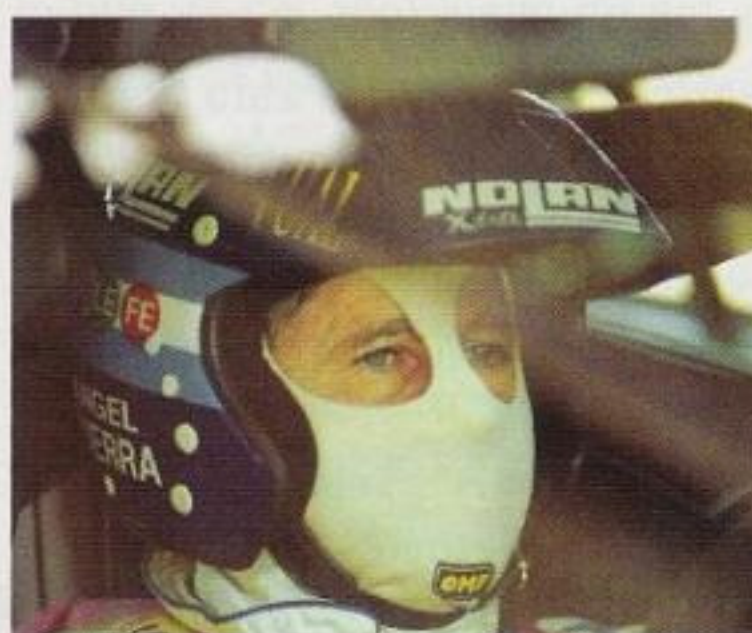


Beto Giorgi despegándose de Bueno, Spataro, López, Hoffmann y el resto.

5ª FECHA '99 - CASCAVEL, BRASIL

La hora del Cuore Sportivo

• Cuánta emoción, cuántas desilusiones! Así podría resumirse lo ocurrido en **Cascavel** (Brasil) en la quinta presentación del año del Turismo Sudamericano. Pudo ser del "poleman" brasileño **Beto Giorgi** (Vectra), pero un despiste se lo impidió. La oportunidad la tuvo en sus manos su compatriota **Carlos Bueno** (Peugeot 406), pero el motor lo traicionó. Y, finalmente, aprovechó el que era tercero, que venía defendiéndose con uñas y dientes del agresivo **Flavio Figueiredo** (BMW 320i). El que, con asombro, vio cómo el auto de su compañero de equipo, **Oscar Larrauri**, yacía al lado de la pista luego de despistarse tras romper un neumático... No fue de Giorgi, tampoco de Bueno, fue de "Cocho López" y de **Alfa Romeo**, la marca del "cuore sportivo" que así vuelve al triunfo, esta vez de la mano del modelo 156. "Hicimos un cambio en la forma de trabajo y dio resultados, ahora vamos más rápido el domingo, pero seguiremos buscando triunfos... Espero que La-



Segunda victoria consecutiva del eximio Guerra entre los particulares.

rrauri se saque las ganas igual que hice yo en esta competencia", comentó el ganador.

Las dos últimas vueltas de carrera fueron con Auto de Seguridad (ingresó por el accidente de Larrauri); eso le dio tranquilidad al "Gallego" y no le permitió a Figueiredo aplicar la estrategia que tenía previsto para el final: "Atacar porque veía que el auto de López era inestable. Quería obligarlo a cometer un error". Pero quien hizo el mejor negocio con su tercer puesto fue **Ingo Hoffmann**: "Fue un resultado genial, realmen-

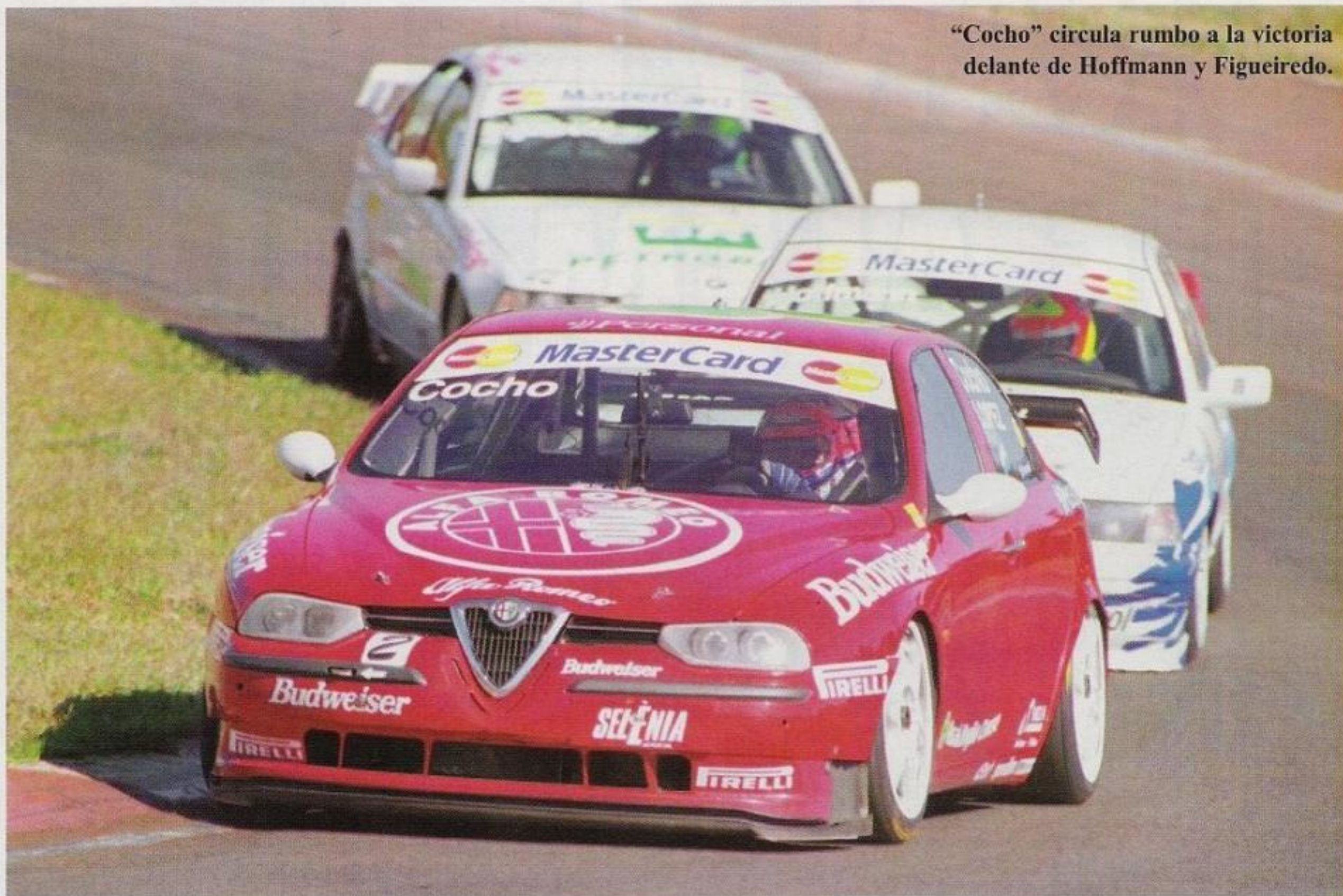
te se dio el milagro de estar primero en el Campeonato. El trabajo del equipo fue fabuloso".

Tarde de perros para el equipo del león. No le fue bien a **Emiliano Spataro** (7º), quien tuvo problemas con la caja de velocidades y resignó su serie de cuatro podios en otras tantas presentaciones, y la punta del torneo en manos del paulistano de BMW. Tampoco tuvo suerte "Cacá" Bueno que resignó la victoria al romperse el impulsor. Sin embargo, los prestigios de Peugeot quedaron bien representados en el podio con el buen desempeño de **Miguel Angel Guerra**, quien venció por segunda vez consecutiva en la división de equipos privados.

MORDIDITAS

■ **CROCERÍ ABAJO.** Fernando Croceri no participó en la competencia a pesar de haber estado hasta el sábado a la mañana en Cascavel. Tampoco estuvo presente **Hugo Videla**; entonces quien dio las explicaciones del caso fue **Marcos Laborda**:

"Cocho" circula rumbo a la victoria
delante de Hoffmann y Figueiredo.



"Lo real es que Fernando no hizo aportes económicos dentro del equipo, y estábamos abasteciendo dos autos con el presupuesto que "Mastercard" nos provee por Hoffmann, y no podíamos seguir de esta manera; si hasta estuvo en duda nuestra participación aquí".

■ **HASTA EL 2000.** Consultamos al director del EF Racing sobre ciertas versiones que comenzaron a escucharse a partir del programa de automovilismo "Campeones", y al respecto Edgardo Fernández aclaró: "Ese comentario no sé de dónde lo sacaron. Tenemos un contrato firmado con Peugeot Sport hasta fin del año 2000, y a mí nadie me dijo nada. Eso es lo único cierto".

■ **ENOJADO.** Así se lo vio a Edgardo Fernández durante el jueves. El motivo por el cual subió la temperatura del director de equipo fue que se ente-

ró de la confirmación de Oberá como próxima fecha de la **Copa de las Naciones**, y entiende que es un circuito muy favorable a los BMW.

■ **TORNELLO CONTESTA.** Fernando Tornello, relator y uno de los responsables de la promoción de la categoría, habló con CORSA sobre el enojo de Fernández. "No entiendo por qué tantos problemas. Parece

una actitud de un chico de colegio... Antes de confirmar la carrera en Oberá hablé con seis autódromos, ninguno tiene fecha para el 15 de agosto y Enrique Urrutia, que es un amigo, no tuvo problemas. Hasta que Edgardo me pida disculpas, no le dirijo la palabra"??!!

■ **REQUERIDO.** Marcos Laborda es uno de los directores deportivos más requeridos en la actualidad. Además de estar en la Copa de las Naciones con el equipo oficial BMW, se desempeña como tal en la escuadra de Fabián Acuña en TC. Ahora también se le suman algunas ofertas en TC2000: "Estamos negociando con dos terminales para participar en esta categoría... Siento que lo nuestro con BMW es un ciclo cumplido".

La carrera en números

"Gran Premio de Cascavel" - Autódromo de Cascavel (Brasil) - Circuito de 3.038 metros - Final a 30 vueltas (91,140 km) - 25 de julio de 1999. **PRUEBAS DE CLASIFICACIÓN:** Giorgi, 1m11s616/1000 a 152,710 km/h; Bueno a 25/1000; Spataro a 256; O. López a 431; Menéndez a 477; etc. (Clasificaron 18 autos) **FINAL:** 1º Osvaldo López (Arg/Alfa Romeo 156), 39m20s025/1000 a 139,026 km/h; 2º Flavio Figueiredo (Br/BMW 320i) a 1s379; 3º Ingo Hoffmann (Br/BMW) a 1s550; 4º Diego Menéndez (Arg/BMW) a 2s203; 5º Miguel A. Guerra (Arg/Peugeot 406) a 2s653; 6º Anibal Zaniratto (Arg/A. Romeo 155) a 3s156; 7º Emiliano Spataro (Arg/P.406) a 4s572; 8º Federico Sanz (Arg/Chevrolet Vectra) a 5s162; 9º Daniel Belli (Arg/Ford Mondeo) a 7s169; 10º Luis Moriceau (Arg/Ch.V) a 7s660; 11º Dany Candia (Par/AR 155); 12º Martín Pugliese (Arg/F.M) a 1 vta; 13º Oscar Larrauri (Arg/AR 156) a 3. **No clasificados:** C. Bueno (Br/P.406), 24 vtas; B. Giorgi (Br/Ch.V), 15; O. Fineschi (Arg/Chrysler Stratus), 12; S. Rivera (Arg/Ch.V), 8; J. Saralegui (Arg/AR 155), 4. **Excluido:** P. Ciaglia, por recibir ayuda externa. **Récord de vuelta:** Giorgi en la 2ª, a 150,110 km/h. **Diferencia métrica:** todos los autos finalizaron la carrera detrás del Auto de Seguridad. **CAMPEONATO** (disputadas 5 carreras): Hoffmann, 67 puntos; Spataro, 64; O. López, 56; Bueno, 55; Figueiredo, 51; Croceri y Larrauri, 26; Zaniratto, 18; Menéndez, 13; Guerra, 12; etc. **Próxima competencia:** 15 de agosto en Oberá, Misiones.

Julian Bossart
Fotos: REDEXpress

GRAN PREMIO DE ALEMANIA



Juntos

Fórmula 1 Internacional
Domingo 1º de Agosto
A todo el país*

*Capital Federal 11 hs.; Interior del país 8:50 hs.

Clasificación: Sábado 31 de Julio 7:55 hs. por Motorplus

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

COCHE A LA VISTA!..

Nº 4

Froilán y su Ferrari-Chevrolet Matador

Aún joven, **José Froilán González** decide abandonar su actividad europea, habiendo escoltado dos veces a Juan Manuel Fangio en el Campeonato Mundial de F.1. Había restringido su actividad a las invitaciones de las Temporadas Internacionales, cuando en la segunda mitad de los años '50 la Fuerza Libre se sacudió. La idea del uruguayo **Asdrúbal Fontes Bayardo** de montar un Chevrolet V8 en un chasis de Grand Prix resultó tan controvertida como devastadora. Ni éstos ni a los autos Sport, con los que compartían competencias, podían hacerle fuerza nuestros mecánicos-pilotos. Salió entonces al ruedo Froilán y encargó a Ferrari un auto, una bien batallada 625, que usó en el GP Ciudad de Buenos Aires en 1957.

Le encomendó al experto **Bernardo Pérez** la preparación del Chevrolet '55. De los 162 HP pasaron a los 270. Y lo ensayaron exitosamente con Domingo Vita. Ensamblando chasis e impulsor en el mismo viaje, "Pepe" ganó en el estreno de El Pinar, en diciembre.

Ese verano, pero ya en 1958, participó nuevamente del GP de Buenos Aires. Esta vez los autos rioplatenses de la Mecánica Nacional completaron el espectáculo. Pese a un incendio quedó sexto y como el mejor de los Fuerza Libre. Sirve el momento para notar que con sus motores potentes, pero mucho más pesados que los originales, los autos eran de reacciones difíciles. De todos modos, a cierta distancia, pudieron compartir la competencia con los purasangre europeos. En los 200 Kilómetros de Vicente López corridos en el Autódromo, se evidencia imbatible entre los locales. Sólo el esforzado **Ramón Requejo** pareció aspirar a la lucha. De todas maneras no era el objetivo

de Pepe el Campeonato local y renunciaba a correr en los pequeños y peligrosos circuitos de tierra. Gana sí en Rafaela, unas 500 Millas recortadas prematuramente por la lluvia. Junto con otras cuatro carreras varias, vence una en Interlagos



que será el inicio del Primer Torneo Triangular. Perdiendo la fecha internacional, el ACA intenta suplantar la temporada con estas carreras. Participan pilotos uruguayos, brasileños y argentinos, en una unión sudamericana siempre tan complicada. La segunda del certamen en El Pinar se transforma en "amistosa" cuando una huelga no permite desembarcar a los autos de Brasil. Allí pierde el invicto ante Requejo, que ya contaba también con su V8. La carrera se concreta poco después. Por esperar a algunos participantes demorados en el tránsito largan a las 18.45. Partiendo desde el cuarto lugar por fallas de carburación y de bujías en clasificación, ya está tercero en la partida y pasa a ser escolta en la segunda vuelta. En la tercera pasaba a liderar, marcando el récord de vuelta 4/10 de segundo más rápido que el primado clasificatorio logrado por el local **Danvila**, con otra Ferrari-Corvette. Nadie era tan rápido ni mucho menos tenía el estilo del arrecifeño. El decidía el ritmo. El brasileño **Cayres** estuvo segun-

do un rato hasta que otro González, pero oriental, ocupó esa posición, sólo para perderla finalmente ante Requejo, que venía en atropellada.

Cumplieron las 50 vueltas establecidas ya con el sol en los ojos y con dos de las tres fechas corridas; Froilán ya era Campeón Sudamericano. Ese 1959 vencerá nuevamente en las 500 Millas -esta vez completas- y en los 200 kilómetros de Vicente López -en la Panamericana-. Al año siguiente revalidaba el título sudamericano con otros dos triunfos. Su presencia resultó trascendente en estas carreras, porque su nivel conductivo jerarquizó la especialidad. El fue su medida. Además resultó el argentino mejor equipado para enfrentar a nuestros vecinos,

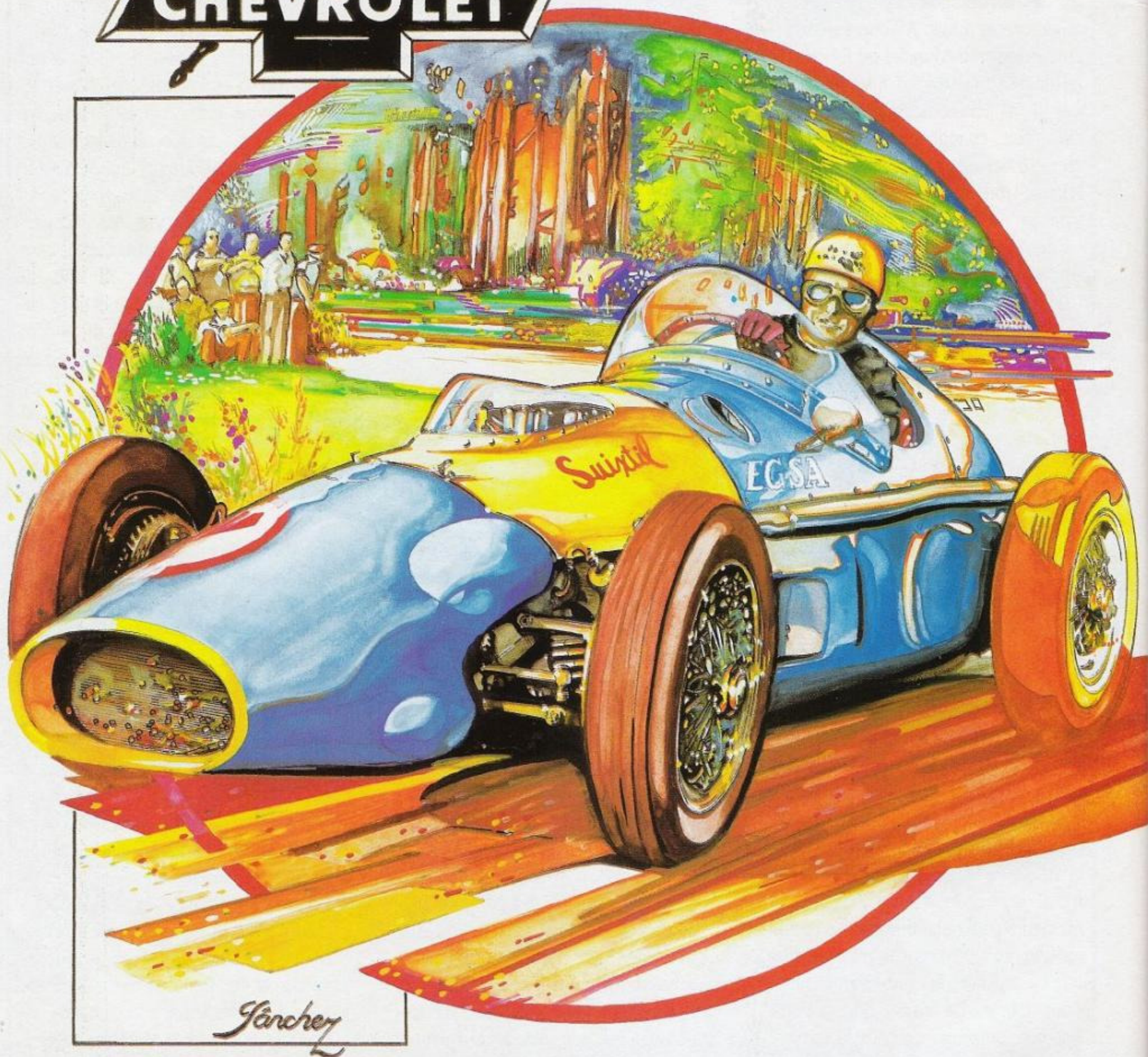
especialmente los brasileños, que disponían de chasis mucho más modernos. Sus exigencias laborales hicieron que ésta fuera la última etapa de este excepcional piloto. El auto pasó luego a manos de **Emilio Barbalarga** -una victoria-, para luego volver a poder del arrecifeño (Froilán), quien confiándole la mecánica a los ascendentes **hermanos Bellavigna**, lo cedió primero a **Roberto Mieres**, que ganó en su única participación, y a "Larry" que lo corre en 1961, también con un triunfo y varios segundos puestos. Con el auto excedido de peso, Froilán y los Bellavigna lo reemplazan por un chasis Maserati y, al cambiar el reglamento, lo venden al Ing. Cenci de Santa Fe. En los años siguientes termina su campaña nacional en la incipiente Mecánica Argentina Fórmula 1 utilizando diversos motores y conducido por varios pilotos, hasta que se impone la era del motor trasero.

Guillermo Sánchez

COLECCIÓN

COCHE A LA VISTA!..

Nº 4



1959	EL PINAR	JOSE F. GONZÁLEZ
FERRARI-CHEVROLET V8 4300 cc		
280 HP	6500rpm	diam/curr 95 x 76

CORSA



Kawasaki Prairie | 400 4x4

Kawasaki Prairie | 300

Kawasaki

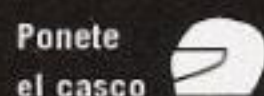
Prairie 300/400^{4x4}

Cambió la historia

El vehículo ideal para todas las tareas. Diseñado para trabajar.
Llega donde antes se iba a pie, tiene la fuerza de un tractor y la agilidad de una moto.
Trepas, baja, vadea, supera todos los obstáculos.
Es Prairie, "El capataz".

Caja automática con alta y baja. Tracción simple y 4x4. Transmisión cardánica.

Juki S.A.C.I.F.I.A. fabricante de Mondial y distribuidor exclusivo de Kawasaki y Peugeot. <http://www.mondial-moto.com>
E. Ardoino 1004, (1704) Ramos Mejía, Pcia. de Buenos Aires. Tel. 54 11 4653 - 5714 Fax: 54 11 4657 - 6968 / 7285



Juki - Organización Alfa Comercial





**DESDE U\$S 23.830, EL ALFA 146
TIENE TODO LO QUE USTED ESPERA
Y LO QUE OTROS QUISIERAN TENER.**

Es un Alfa Romeo. El prestigio y excelencia de una gran marca, expresados en una berlina deportiva con todo lo que usted espera del Cuore Sportivo.

. **Alfa 146 2.0 Ti:** 150 CV - 215 Km/h - 0 a 100 Km/h en 8,5 segundos.

. **Alfa 146 1.8 TS:** 140 CV - 207 Km/h - 0 a 100 Km/h en 9,4 segundos.

. **Alfa 146 2.0 TD:** 90 CV - 179 Km/h - 0 a 100 Km/h en 12,5 segundos.

Alfa 146. Personalidad Alfa Romeo.

<http://lasrevistasdemaufo.wordpress.com>

Cuore Sportivo

