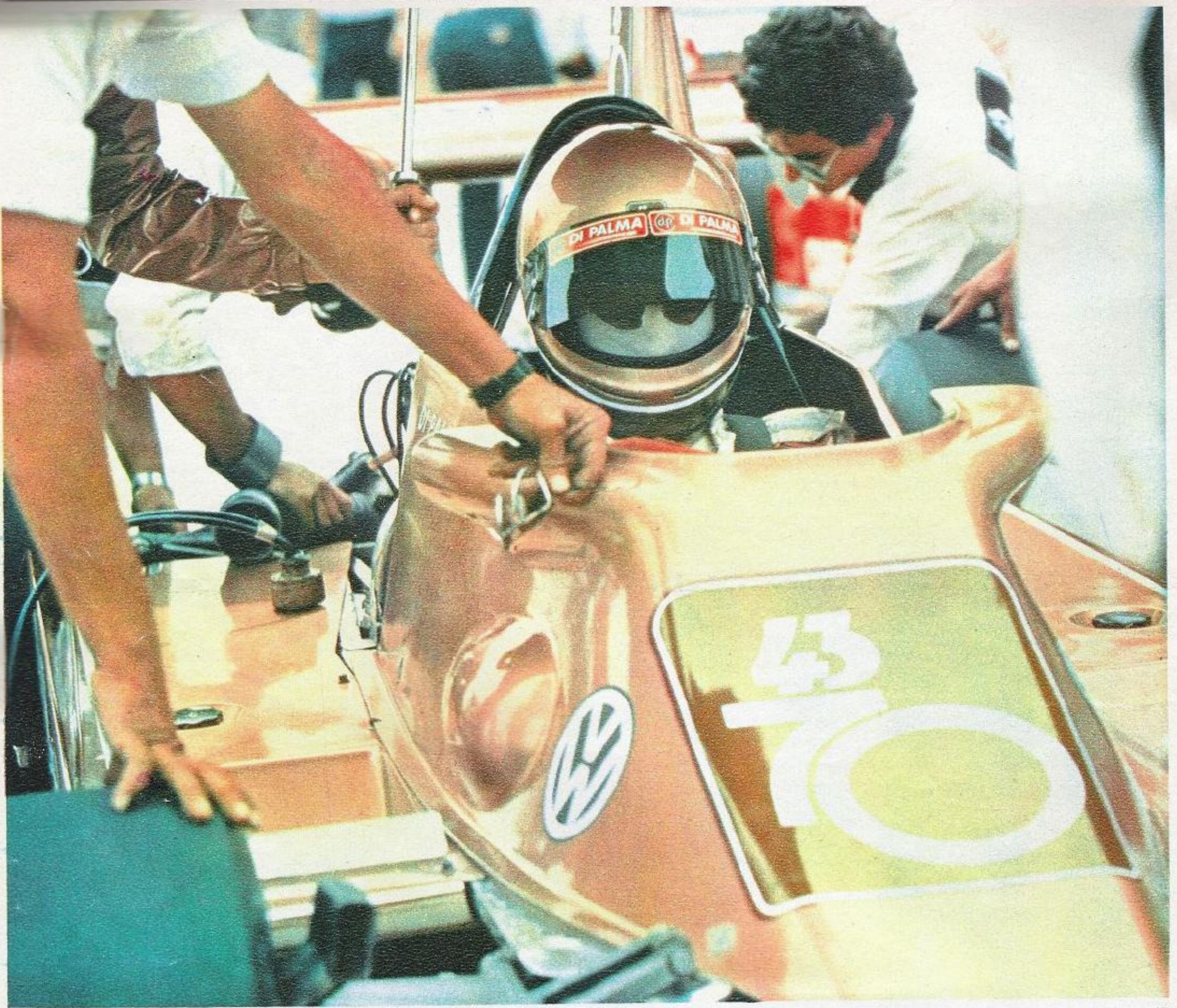


risas

SE LARGO EL RALLY
NOTICIA BOMBA:
¿FANGIO A LA F-2 EUROPEA?
CON DI PALMAY EL AUDI EN LA RUTA



LAS REVISTAS DE MAURO



591



La personalidad de un líder.

HORACIO J. GERARDI



¡VEALO POR EXCELSIOR!

RALLY ARGENTINO 1983 SAN CARLOS DE BARILOCHE

Por el Campeonato Mundial de Pilotos y Marcas

Tenga las imágenes más importantes del Rally a través de los Microprogramas Informativos de RUEDAS en directo y simultáneamente desde Buenos Aires, Neuquén y Bariloche. El más dinámico Equipo

Periodístico en una sensacional cobertura desde el martes 2 hasta el domingo 7 de agosto.

Y desde el viernes 5, Fórmula 2 Codasur y Fórmula Renault desde Rafaela.

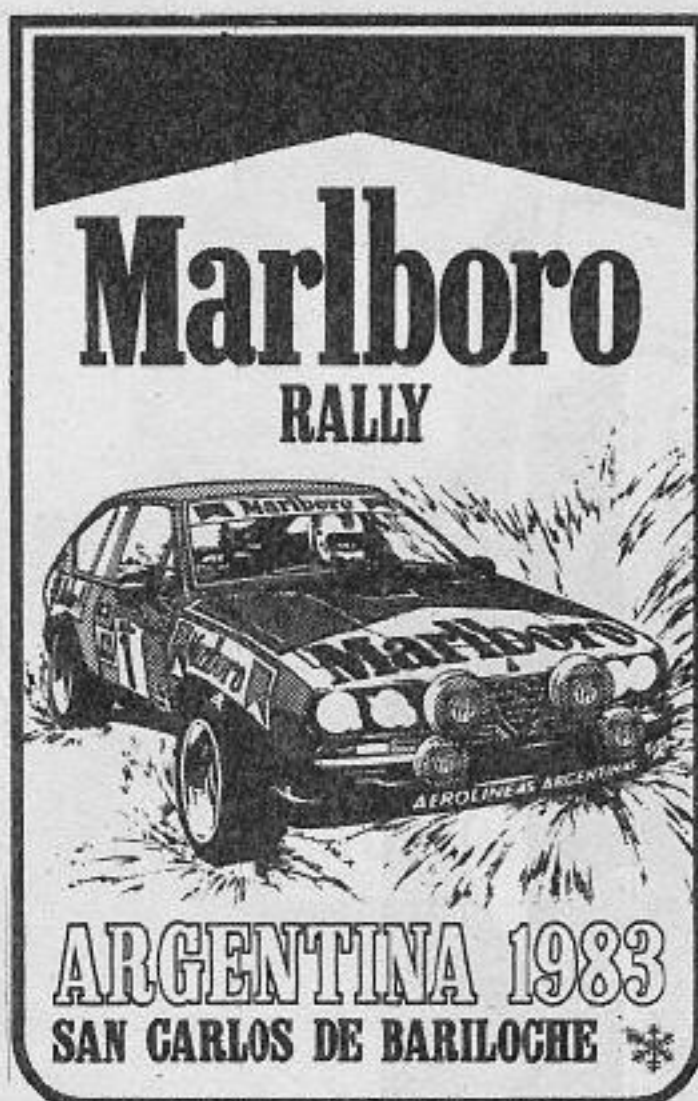
EQUIPO PERIODISTICO

NESTOR CARBIA - ERNESTO TESTA - FERNANDO TORNELLO - OSCAR MIRANDA - CARLOS CORDO

Locución Comercial: OSCAR DAZI

Por LR5 Radio Excelsior (910 KHz) los domingos de 21.30 a 23 hs.

Y en todo momento microprogramas informativos.



Esta historia comenzó hace más de un año, cuando el Rally de Argentina 1982 aún era una realidad palpable y faltaban meses para su definitiva suspensión, Di Palma sonaba firme como el piloto argentino con más probabilidades de subirse a un Audi, marca que por aquel entonces peleaba el campeonato mundial con su coterránea Opel. Los días pasaron, la situación nacional cambió y el Automóvil Club Argentino tuvo (lamentablemente) que suspender el Rally y dejar su realización para momentos más felices. Di Palma y el Audi Quattro deberían esperar algún tiempo para conocerse. Volkswagen Argentina había iniciado conversaciones pero, como la carrera, el proyecto pasó a los archivos. Aunque la inquietud subsistió...

Y cuando el ACA empezó a moverse por el Rally Marlboro de Argentina 1983, la idea volvió a tomar impulso en VW Argentina. Todo se manejó con discreción pero era palpable la impresión

que irradiaban algunos ejecutivos de la marca. Si acaso existía la menor posibilidad de que un piloto argentino pudiese conducir un Quattro, ése sería, sin asomo de duda, Rubén Luis Di Palma. Y si en un análisis frío éste no era el piloto ideal dada su inexperiencia en el medio, fueron muchos los factores que pesaron para que el de Arrecifes fuera el elegido. Sels años con la marca, un carisma a toda prueba, múltiples y variadas experiencias sobre decenas de autos de carrera y quizá lo más importante, por ser él. "El Loco", "El Idolo" o "Luisito".

Pero hay más. Y ya nos apartamos del folklore local para entrar en los múltiples vericuetos del reglamentarismo internacional. Un importante motivo para su inclusión fue que, de acuerdo con el Código Deportivo, para que una marca pueda sumar 18 puntos (el máximo posible en un rally) debe ganar la clasificación general y también su grupo (A, B, o N). Sin embargo, si en un rally

parten menos de cinco automóviles en uno de los grupos mencionados, en la clasificación final sólo contarán para la clasificación general, sumando por lo tanto únicamente 10 puntos. Así que Audi, de entrada inscribió cuatro autos (primero dos y luego otros dos) pero, al dudar tanto el equipo Martini-Lancia si venía o no a la Argentina, no podía dejar al azar la presentación de más autos en el Grupo B (luego se inscribirían multitud de Peugeot 504 TN, Fiat 128 CLI y Fiat 147, Sorpasso), todos de reciente homologación en el G-B") e inscribió a un quinto Audi Quattro con "tripulación a designar". Durante semanas fueron varios los distintos nombres que sonaban para esta butaca: Reutemann, Recalde..., pero poco antes de cerrar el plazo definitivo para las inscripciones, fue Di Palma quien encabezó la tripulación de ese misterioso quinto auto.

El hecho es realmente insólito para el equipo Audi. Y por más que Di Palma sea

Por Felipe Mc Gough y Eduardo Enrique Neira Fotos: Antonio Capria y F.M.G.

RECORRIMOS CON LUIS LA RUTA DEL RALLY DE ARGENTINA, ASISTIENDO A SUS ENSAYOS PREVIOS. UNA EXPERIENCIA FASCINANTE

¡DI PALMA X QUATTRO!

Es que utilizando un Audi Quattro, excepcional y heterodoxo auto que el arrecifeño conduce en esta competencia, se ensancha su ya amplio espectro automovilístico, que así comprende ahora cuatro diferentes categorías (F-2, Datsun, TC-2000 y... Rally). Vivimos una semana con él y aquí les contamos todo lo sucedido. Desde los fuoripista hasta los partidos de pool ganados...



"El" ídolo en nuestro país, y lo conozca casi hasta el último de los argentinos, para los alemanes de Audi no deja de ser un piloto local muy famoso, simpático, y nada más. Normalmente, no sólo es necesario manejar muy bien para llevar un "bicho" de éstos, sino que además se requiere práctica, muchos miles de kilómetros sobre un Quattro, para barajar correctamente todos los ases que este auto tiene: tracción en las cuatro ruedas, turbocompresor, suspensiones superreforzadas, aceleración insólita, trayectorias inéditas... Usar todo esto correctamente puede poner en apuros al más pintado, así que Di Palma comprendió muy bien que aquí no se trataba sólo de "acelerar todo", sino más bien de acostumbrarse a lo que sería un tipo de carrera extraño y, por añadidura, sobre un medio mecánico increíble. Pero es evidente que a Luis no le falta nada de inteligencia y comenzó a prepararse con la mayor voluntad. Y

luego de elegir como navegante a Néstor Straimel, se fue con él a la zona de la carrera para comenzar a recorrer la ruta del Rally. Fue una semana en los caminos de Neuquén y Río Negro, con un Volkswagen Gacel (nuevo auto equipado con motor de 1,6 litros y tracción delantera). Allí fueron dadas las premisas del trabajo en equipo (es decir, de piloto y navegante), y la disciplina, al parecer, surgió sola. Y se fueron puliendo detalles, tomando como base una hoja de ruta facilitada por Héctor "Puchi" Valles a Straimel. Una semana entera de pruebas pasó antes que la recién formada pareja volviese a Buenos Aires, atendiendo a los compromisos de Luis con el CAP.

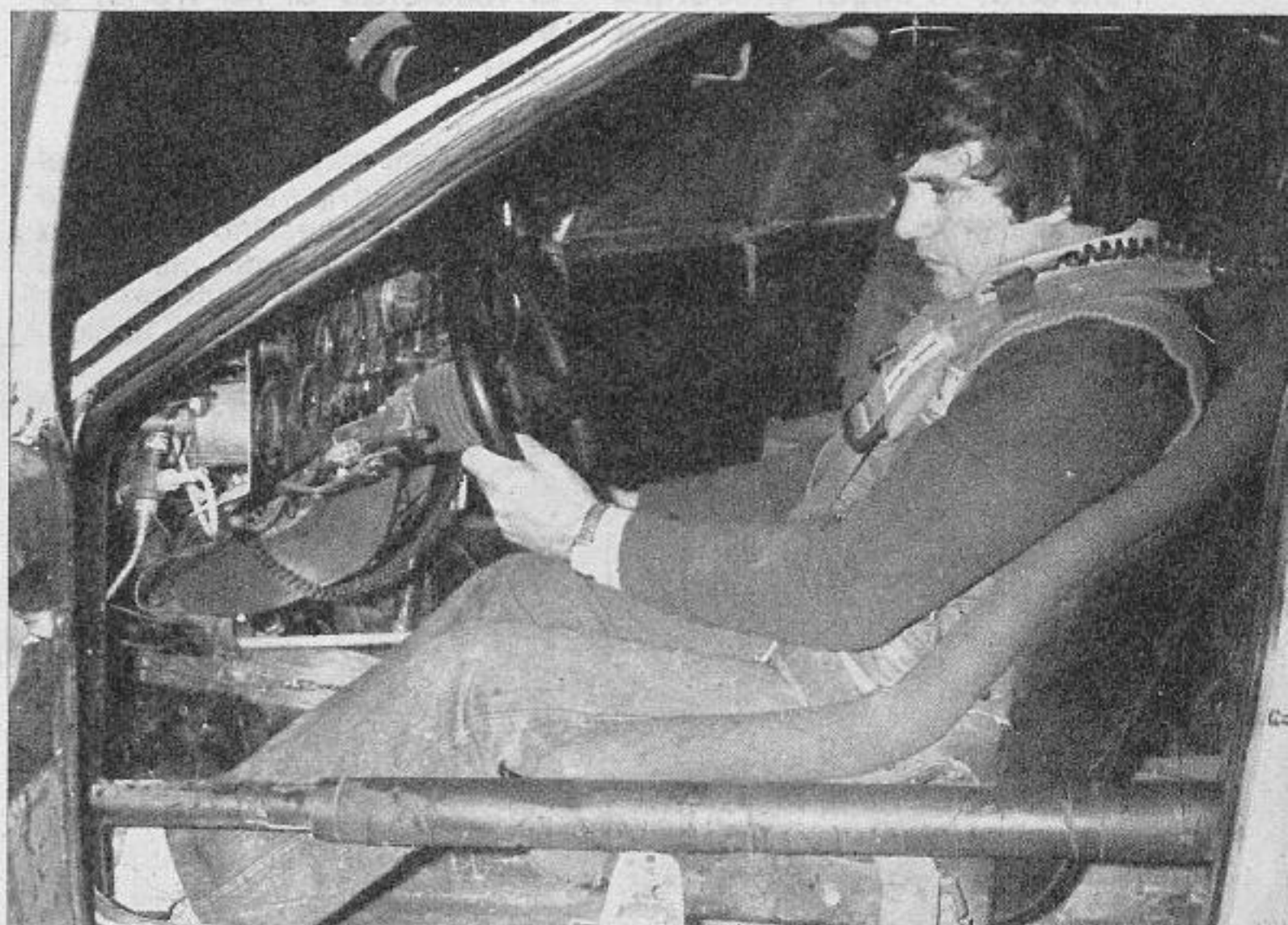
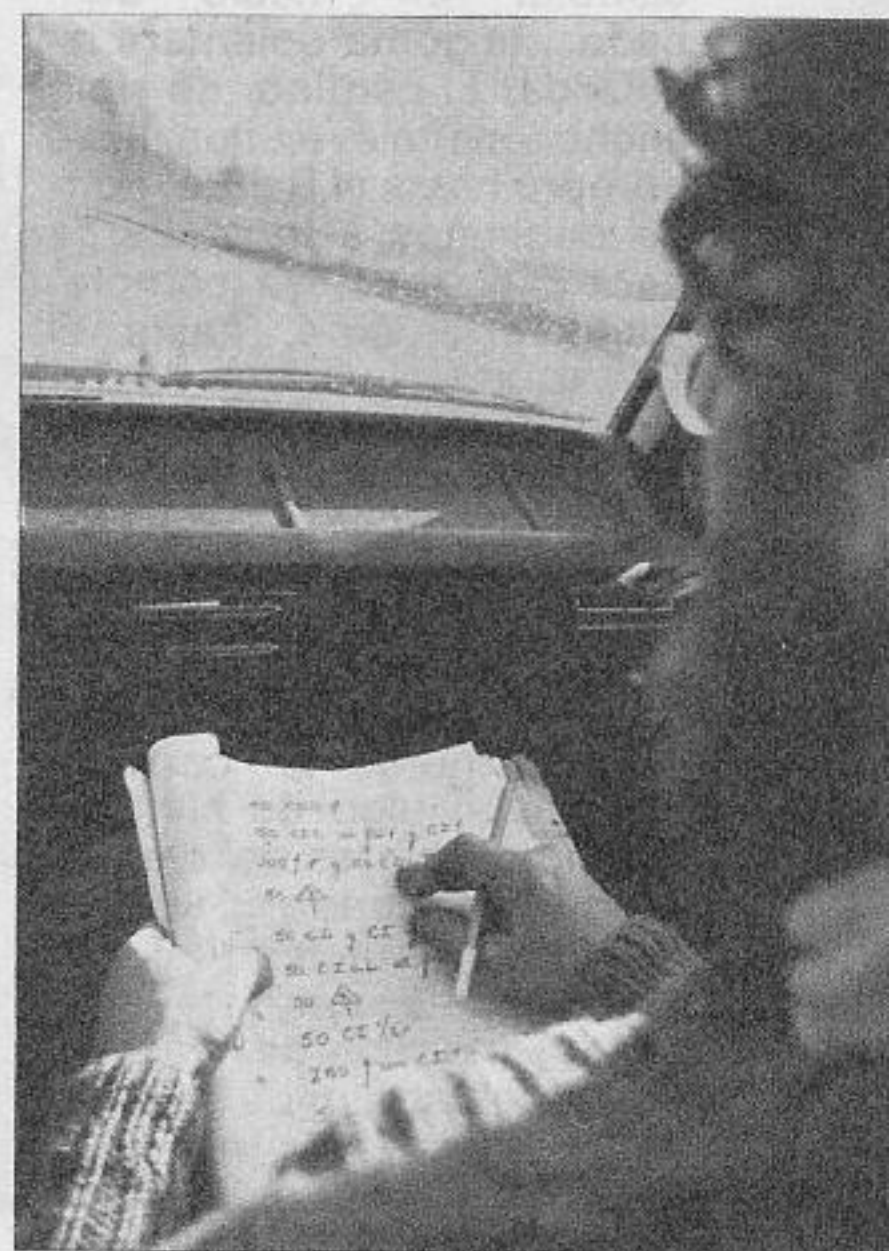
Y apenas terminada la carrera del pasado domingo 24, que por el Campeonato Argentino de Pilotos disputó Luis en el Autódromo de Buenos Aires, partió hacia el aeródromo de La Matanza, acompañado por su navegante, Néstor Straimel, y no-

sotros. 30 minutos después de bajada la bandera a cuadros en la pista, estábamos volando rumbo a Neuquén en el Beechcraft Baron LV-IZZ de Di Palma. Fueron tres horas de viajes, charlando sobre las expectativas para este Rally de Argentina. Tema: cómo "llevar" al Audi Quattro...

En el aeropuerto de Neuquén lo esperaba nuevamente un Volkswagen Gacel con el cual completamos el enlace hasta Zapala (190 kilómetros) donde pasamos la noche. Ahí mismo encontramos a quienes compartirían muchas horas de esa semana con nosotros, los 6 pilotos y navegantes del equipo oficial Renault: Recalde-Del Buono, Moroni-Campaña y Soto-Stillo, que provenientes de Bariloche reconocían una vez más los tramos de velocidad de las dos primeras etapas. La noche transcurrió entre hamburguesas y partidos de pool donde Di Palma y Corsa se mostraron imbatibles, ganando 14 consecutivos... (a los "official drivers" de Re-



Di Palma "entrando en confianza" con un Audi Quattro en Bariloche. Aunque su experiencia en rally sea casi inexistente, al tener un navegante como Néstor Straimel, ese handicap es salvado en parte. En la foto, Néstor corrigiendo la "hoja de ruta" en un tramo de velocidad.



nault...) A las 8, todos arriba y a comenzar el trabajo en las respectivas concesionarias para recorrer los PP.CC. de la segunda etapa.

El primero, como se sabe, comienza en la intersección de las rutas 40 y 46, cerca de Zapala, y se desarrolla por esta última con rumbo suroeste, hacia los Andes. Abriendo el camino, nosotros (¡Báñ, Di Palma), y los R-18 atrás y ya perdidos de vista. Straimel anotaba en la hoja puesto que, a diferencia de otros tramos, no tenía ninguna referencia de carrera en este P.C.3. Como es lógico se escribía cada curva con el clásico código de cruces (más peligro, más cruces...). A los 20 km, primera pinchadura de la semana. A cambiar en medio de... nada... la goma delantera izquierda. El camino, de ripio ancho, sin nieve, nos llevó primero hasta el Rahue, donde doblamos a la izquierda para dirigirnos, ya completando el P.C. 4, hasta El Tropezón (muy cerca de Junín de los Andes). Este parcial de 81,82 km lo hicimos ya "bien juntitos" con los R-18, Recalde y Soto abriendo el camino, y Moroni (y luego nosotros, por causa de otra pinchadura, esta vez de T.D.) cerrando el "cortejo". Aquí hubo algo de hielo en algunos sectores del camino en sombra, donde no llegaba el sol durante todo el día. Superados estos tramos de hielo, sin problemas hasta el río Malleo en donde se detuvo la caravana ya que Vialidad estaba realizando unos trabajos sobre el puente allí situado. Al llegar encontramos al Honda de los uruguayos Clapessoni-Benech,

quienes también se encontraban detenidos por la misma razón.

De ahí hasta el final del P.C. 4, sin novedad. Al subir al asfalto en Junín de los Andes, fuimos todos juntos hasta el Automóvil Club Argentino de San Martín de los Andes donde averiguamos las condiciones de los caminos de los Siete Lagos y luego nos detuvimos a comer.

Llegando a San Martín, en la peligrosa curva antes de entrar a la ciudad, pinchamos la tercera goma del día (y por suerte la última...) a 160 km/h... Por supuesto, con Luis al volante aterrizamos sin problemas. Un par de hamburguesas y al camino nuevamente. Todos contentos, excepto el "Bicho" Del Buono, quien no consiguió entenderse con el mozo durante todo el transcurso de la comida.

Aquí hubo un cambio de máquinas en el equipo Renault. Ernesto Soto tomó el auto de Jorge Recalde y partió con el "Doc" Daniel Stillo para abrir camino en lo que hasta ese momento era el P.C. 5, que luego sería modificado (ver recuadro aparte). A los pocos kilómetros de San Martín comenzaron el hielo y la nieve. Bajo estas condiciones, sin lugar a dudas, todo se torna más peligroso ya que las distancias de frenado en cada curva son realmente mucho mayores. Esto quedó claramente demostrado cuando de frente encontramos a una pickup a la cual superamos por la izquierda al no frenar el Volkswagen Gacel con el cual recorríamos la ruta...

Nuevamente, bien Di Palma...

Al llegar a la bifurcación de la ruta original del P.C. 5 y el camino que va hacia Paso Córdoba y Lago Meliquina, decidimos seguir por este último hasta Confluencia y de ahí a San Carlos de Bariloche, para dar así por finalizada esa jornada de trabajo.

En la bajada de Paso Córdoba, Recalde se fue del camino y tuvimos que bajarlo a sacarlo de la nevadísima banquina donde había terminado su pirueta. Pero nosotros no estuvimos en la misma situación por obra y gracia del "Bicho" Del Buono, navegante de Recalde, quien nos hizo señas para avisarnos del percance, aunque Di Palma, probando

cómo era el tema ése de doblar ayudándose con el freno de mano, hizo un semitrompo delante mismo del auto de Alejandro Moroni quien nos seguía a escasos metros y que afortunadamente nos esquivó... Nuevamente el hielo hacia de las suyas, presagiando dificultades para el rally. Sin mayores novedades, salvo alguno que otro dibujo sobre el bendito hielo, llegamos a Bariloche, donde nos encontramos con Shekhar Mehta y su esposa Yvonne, Michele Mouton, Fabrizia Pons, Hannu Mikkola y Arne Hertz, quienes, como nosotros, se alojaban en el nuevo Hotel Apartur. Hechas las presentaciones formales, se notó cierta frialdad en la recep-



Tres situaciones en la semana pasada. Foto mayor: saliendo en el VW Gacel, de Villa La Angostura (segunda y cuarta etapas) luego de un suculento almuerzo. Arriba: reunión en Bariloche: Otto (mecánico Audi), Di Palma, Corsa y Straimel. Semioculto, otro mecánico, Alfons. Abajo: en rally no todo son rosas y a veces hay que cambiar gomas. Luis y Néstor están en eso en las cercanías de Zapala.

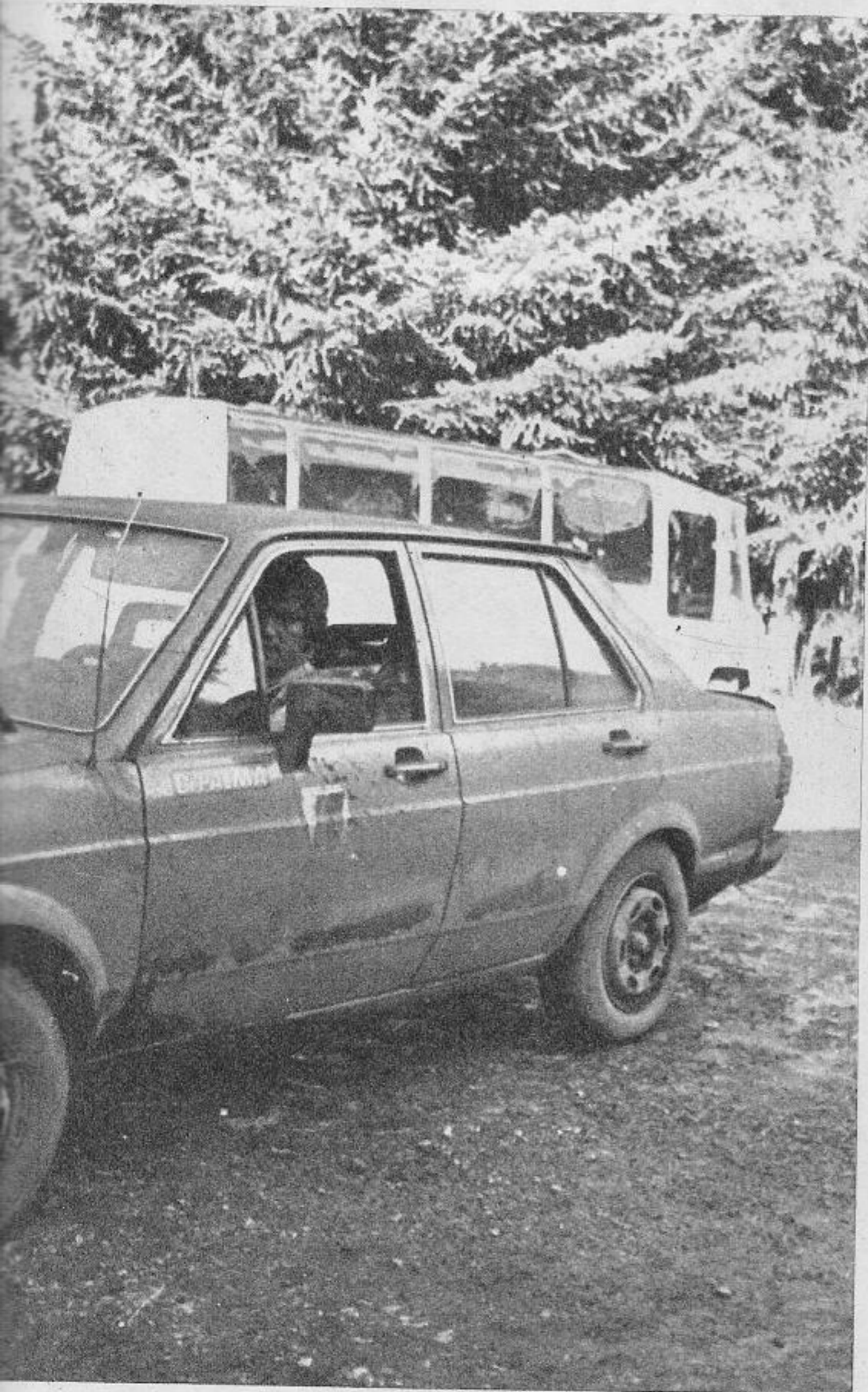
ción por parte de la piloto francesa, poco contenta con el uso que Luis había hecho del Quattro en Buenos Aires, y del Gacel muletto (equipado con twinmaster Halda electrónico, luz de mapa y bidones con nafta) asignado a ella... El martes a la mañana, todo empezó con la recorrida del P.C. 14, que comienza en Colonia Suiza, pasa por la base del Cerro Catedral y (sin detenernos en el novísimo puesto de peaje allí instalado...) finaliza luego de bajar por el muy nevado Balcón del Gutiérrez, en la ruta 258. También Mikola y Mouton, con sus respectivos "mulettos", estuvieron en ese tramo con nosotros. Llegando a la terminación del mismo, nos equivo-

camos de camino aunque por pocos centenares de metros. Volvimos a Bariloche, dirigiéndonos inmediatamente al taller de la concesionaria Volkswagen, Auquen SAICIA, desde donde partimos minutos después para recorrer lo que restaba de la cuarta etapa (entre Confluencia Trafal, Villa La Angostura y la ruta 237). Ya algunos sectores mostraban drásticos cambios climáticos (y, obviamente, también de piso) con referencia a la semana anterior cuando Di Palma había transitado por vez primera la ruta del rally. Esto, sobre todo, se notó entre Villa Trafal y Villa La Angostura, camino que pasa por El Portezuelo y luego toma el de los Siete Lagos

donde habían caído densas nevadas que poco a poco se transformaron en barriales notables, modificando inmensamente las condiciones de tracción del auto. En un fuoripista cerca de Villa La Angostura dejamos la parrilla de plástico del Gacel dorado (tan dorado que parecía de 43/70, mire...). Almorzamos unas exquisitas y horneadas truchas de la región y seguimos, siempre con Di Palma manejando, Straimel anotando y nosotros mirando desde el fondo. Luego transitamos por ese camino que bordea el Nahuel Huapi, que pocas semanas atrás habíamos recorrido con Carlos Reutemann sobre un Lancia Rally. Todas curvas veloces en tercera y cuarta

(con el Lancia o un Audi, cuarta y quinta...), y llegamos a Bariloche sin novedades.

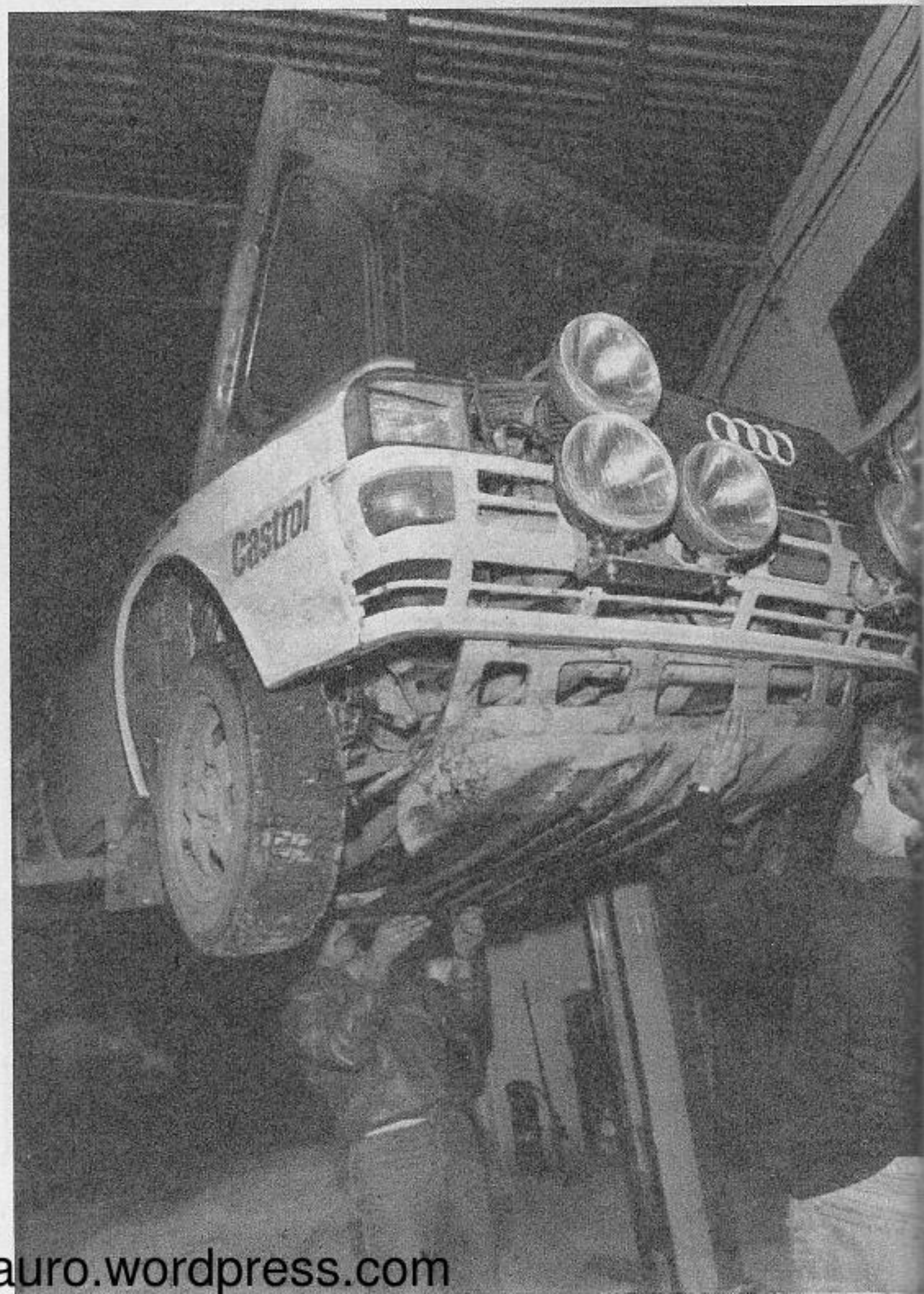
Luego de una breve visita a la radio Nacional San Carlos de Bariloche, nos confirmaron en la concesionaria VW que tanto Mouton como Mikola habían decidido retornar a Buenos Aires, considerando suficiente lo realizado hasta el momento. Por lo tanto, quedaban libres los dos Quattro "mulettos" que ambos habían utilizado hasta ese momento, a fin de que los dos pilotos invitados, Mehta y Di Palma, pudieran subirse a ellos para, por primera vez, ensayar a pleno y empezar a responderse esas innumerables preguntas que plantea de antemano un auto de estas características.





La mañana llegó. Pero no el amanecer, y ya a las 6,30 Luis bajaba al "lobby" del hotel para tomar contacto con el Audi Quattro blanco IN-NL-62 que, inmutable, esperaba, estacionado en la calle, soportando el intenso frío, la lluvia y el aguanieve que caían sobre Bariloche. Los tres mecánicos alemanes (Otto Hursch, Franz Peter y Alfons Einsenschmidt, todos ellos de Baviera, cerca de Ingoldstadt, donde está Audi Motorsport) ya lo habían dejado acondicionado. Ahí, quieto en la calle, el coche no transmite ninguna sensación especial. Es casi, un auto más. Lo que importa es cuando empieza a moverse... Mientras, Mehta se instalaba en el otro muletto (en el taller de Auquen). Para el keniano era la primera vez sobre un Quattro, y como no pudo arrancarlo, se demoró llamando a un mecánico (los Quattro tienen dos llaves de

contacto colocadas en serie; una corta todo el sistema eléctrico y está oculta, la segunda está sobre el panel de instrumentos). Sin embargo, Di Palma no pudo concretar inmediatamente su plan de recorrer parte de la tercera etapa (junto con Mehta) dada la brutal nevada que caía en la misma salida de Bariloche (por la ruta 258). Volvió al taller, esperó unos minutos a que amaneciera y volvió a encarar el proyecto inicial, en esta oportunidad junto a los esposos Mehta que lo seguían en el otro Quattro. Lamentablemente, no siempre las cosas salen como uno quisiera y mientras los acompañábamos con un VW Gacel (el asignado a Luis Di Palma...) hacia la salida de Bariloche, nos cruzamos intempestivamente en el trayecto de una pick-up Daihatsu celeste conducida por un señor que se dirigía a su tarea matinal...

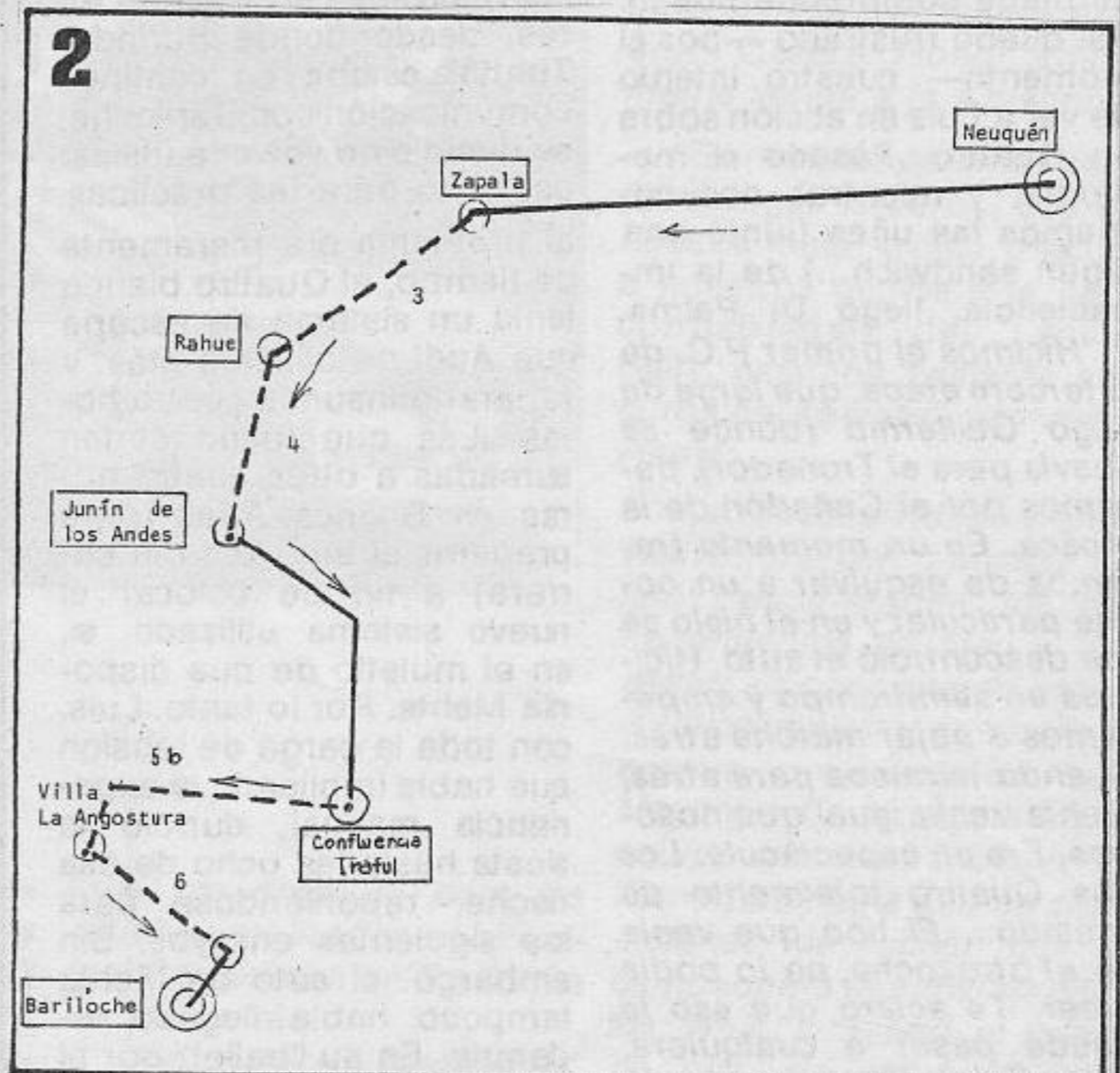


Durante buena parte de la semana nos movimos junto a los pilotos de Renault. Aquí, todos empujaban tratando de sacar a Recalde de una incómoda y nevada posición. De espaldas, Di Palma, Straimel, Del Buono y Campaña. Abajo: Franz y Otto sacando el chapón del Audi que corre Shekhar Mehta. Luego de una recorrida por la ruta había que mirar los daños...

LA SEGUNDA ETAPA, MODIFICADA

La semana pasada fue alterado el trazado de parte de la segunda etapa, la cual se desarrollará el próximo jueves 4 entre Neuquén y Bariloche, anulando el P.C. 5 y reemplazándolo por el P.C. 5 b. La razón de este cambio está dada por la intransitabilidad de una parte del camino de los Siete Lagos, entre San Martín de los Andes y la ruta que viene del Portezuelo. Por lo tanto, la carrera, una vez finalizado el P.C. 4 entre El Rahue y El Tropezón, irá en enlace por las rutas 234, 40 y 237 pasando por la Rinconada y Villa Alicurá hasta Confluencia Trafal. Desde aquí largará el P.C. 5b hasta Villa La Angostura, pasando por Villa Trafal, El Portezuelo (uno de los lugares críticos del tramo), Ruca Malen y Lago Correntoso. Este recorrido es exactamente igual al que se recorrerá dos veces en la cuarta etapa como P.C. 15 y P.C. 17.

Resumiendo: en vez del enlace entre El Tropezón y San Martín de los Andes (51 km) se hace un enlace entre El Tropezón y Confluencia Trafal (152,66 km) y en vez de correrse el prime N° entre San Martín de los Andes y Villa La Angostura (106,51 km) se realiza el N° 5b entre Confluencia y Villa La Angostura (89,35 km). Por lo tanto se aumenta el recorrido total de la carrera en 84,41 km. La ventaja de esta modificación es que no se agrega ningún nuevo camino al rally, por lo contrario, se utiliza uno ya previsto, facilitando así el reconocimiento y el trabajo de preparación previos.



UNA VEZ MAS CON ABARTH...

PACO MAYORGA: "ESTE AUTO HACE TODO"



En Pontevedra, tomando contacto por primera vez con el Lancia Rally.

Paco y Martín en las cercanías de Nahuel Huapi, la semana pasade con el Fiat 147 Sorpasso.

En 1980 un argentino sorprendió a los italianos de Abarth con dos acciones: 1) alquilando por U\$S 30.000 un muletto Fiat 131 sin asistencia y con cuatro gomas, y 2) haciendo tiempos más que respetables en los primeros tramos cronometrados. Era Paco Mayorga. Y la relación con él duró mucho más que esa participación en el Codasur '80. A través de



los años, mantuvo su vigencia y, cuando existió la posibilidad de arrimar un argentino a la butaca de un Lancia Rally diseñado, estudiado y perfeñado en Abarth...) fue, además de Reutemann, Paco a quien recordaron gratamente Pianta y Russo, dos de los más importantes encargados del equipo italiano. De eso a que Mayorga se inscribiera con ese auto, sólo había un corto paso. Compró un Fiat 147 Sorpasso colorado para recorrer la ruta junto a su navegante el anglo-cordobés Martín Christie, y así fue hacia el Sur. "Es un auto precioso, este Fiat. Parece un R-12 por lo duro, y con toda la mecánica de IAVA. Un tiro... Si no hubiese tenido la oportunidad del Lancia Rally, ponerle la firma que corría con un Sorpasso. Hicimos la ruta con Martín, y además de las lógicas dificultades de un rally, nos llamó la atención lo cambiante

de las condiciones del clima, que conllevan a su vez, drásticos cambios del piso. Donde había nieve, cuando pasás otra vez, tenés barro. Si en un sector hay hielo, al otro día hay agua... Y todo así."

Dos días antes de largar, el domingo 31 de julio, Paco manejó por vez primera el Lancia Rally. Desde el depósito Fiat en la calle Sucre al 500, en el Bajo Belgrano, fue con su auto de carrera en caravana (junto a los de Alen y Vudafieri) hasta el circuito de Pontevedra donde por tres horas se adecuó al particular manejo que requiere el Lancia Rally. "Básicamente es igual al 131 que manejé, pero por supuesto hace todo mejor. Y lo que más impresionante es cómo frena. Increíble". Junto a Martín Christie, seguramente serían muchas más las cosas increíbles que sentiría en los primeros tramos de este Rally de Argentina.

De más está decir que volvíamos hasta el taller de Auquén S.A. en un taxi junto con nuestra infortunada víctima (la cual, educadamente, afirmaba comprendernos...). Así quedó frustrado —por el momento— nuestro intento de ver a Luis en acción sobre un Quattro. Pasado el mediodía, y mientras nos comíamos las uñas (junto con algún sandwich...) de la impaciencia, llegó Di Palma.

"Hicimos el primer P.C. de la tercera etapa, que larga de Lago Guillermo (donde se desvía para el Tronador), pasamos por el Cañadón de la Mosca. En un momento tratamos de esquivar a un coche particular y en el hielo se me descontroló el auto. Hicimos un semitrompo y empezamos a bajar marcha atrás. Cuando miramos para atrás, Mehta venía igual que nosotros. Era un espectáculo. Los dos Quattro totalmente de costado... El tipo que venía en el otro coche, no lo podía creer. Te aclaro que eso le puede pasar a cualquiera. No veníamos rápido ni mucho menos, ni hubiésemos podido, con el hielo que había, y aunque tengas tracción en las cuatro ruedas no es nada fácil llevarlo en esas condiciones. Todo pasa muy rápido y los 360 HP plus que tenés en el acelerador, empujan muy fuerte. Te cambian las referencias y el navegante tiene que esforzarse realmente para seguirte el ritmo. Cuando te canta una curva, ya estás entrando en la siguiente, y así todo... Pero el auto va bien..." Primeras impresiones netas. La gran potencia no es un secreto para Luis, pero la conjunción de ésta con la doble tracción y la notable aceleración del Quattro, suman un total que hay que asimilar...

ta Los Repollos y regresó por El Maitén, Ñorquinco y Pilcaniyeu, estaba con el múltiple de escape roto, y luego de algunas consultas (incluidas las realizadas en Buenos Aires, desde donde Surinder Thatthi estaba en continua comunicación con Bariloche) se decidió no volver a utilizar ese auto para las prácticas.

El problema era meramente de tiempo, el Quattro blanco tenía un sistema de escape que Audi no utilizará más, y repararlo insumía cuatro horas. Las que luego serían sumadas a otras cuatro horas en Buenos Aires (para preparar el auto para la carrera) a fin de colocar el nuevo sistema utilizado, sí, en el muletto de que disponía Mehta. Por lo tanto, Luis, con toda la carga de tensión que había implicado la experiencia matinal, durmió la siesta hasta las ocho de esa noche, reponiéndose para los siguientes ensayos. Sin embargo, el auto de Mehta tampoco había llegado indemne. En su "ballet" por el Cañadón de la Mosca, un faro había quedado fuera de servicio, pero eso no impidió, obviamente, que saliera otra vez por la tarde para completar la cuarta etapa.

Sin embargo, allí, un trompo que finalizó contra la montaña, no sólo volvió a dañar algunas unidades ópticas, sino que, más grave, soltó un cable del arranque quedando el Quattro sin batería y llegando milagrosamente a Bariloche. Nuevamente, los mecánicos —unos santos estos chicos— dejaron el auto en condiciones como para que Luis se diera una vueltita nocturna por el Cerro Catedral. Y mientras giraba en un pequeño circuito de nieve, el Audi se quedó con la panza



ASI SE PREPARO AUDI

Mientras dos de los Quattro servían para hacer la ruta de la carrera, el resto del equipo estaba en la planta Volkswagen de San Justo ultimando los detalles sobre los otros tres autos y los aspectos generales de la competencia.

Los coches que estaban en Buenos Aires fueron desarmados íntegramente y vueltos a armar durante la semana pasada y una vez culminados estos trabajos, fueron "probados" en las

cercanías (Ezeiza).

Todo el material del equipo (repuestos en general) fue clasificado y chequeado y comenzó a ser ubicado sobre las camionetas y jeeps auxiliares, así como también las 680 gomas Michelin (en su mayoría de construcción TRX) que se calcularon necesarias para esta prueba. Como parte de toda esta operación de "montaje" del equipo, el viernes a mediodía se discutían los últimos

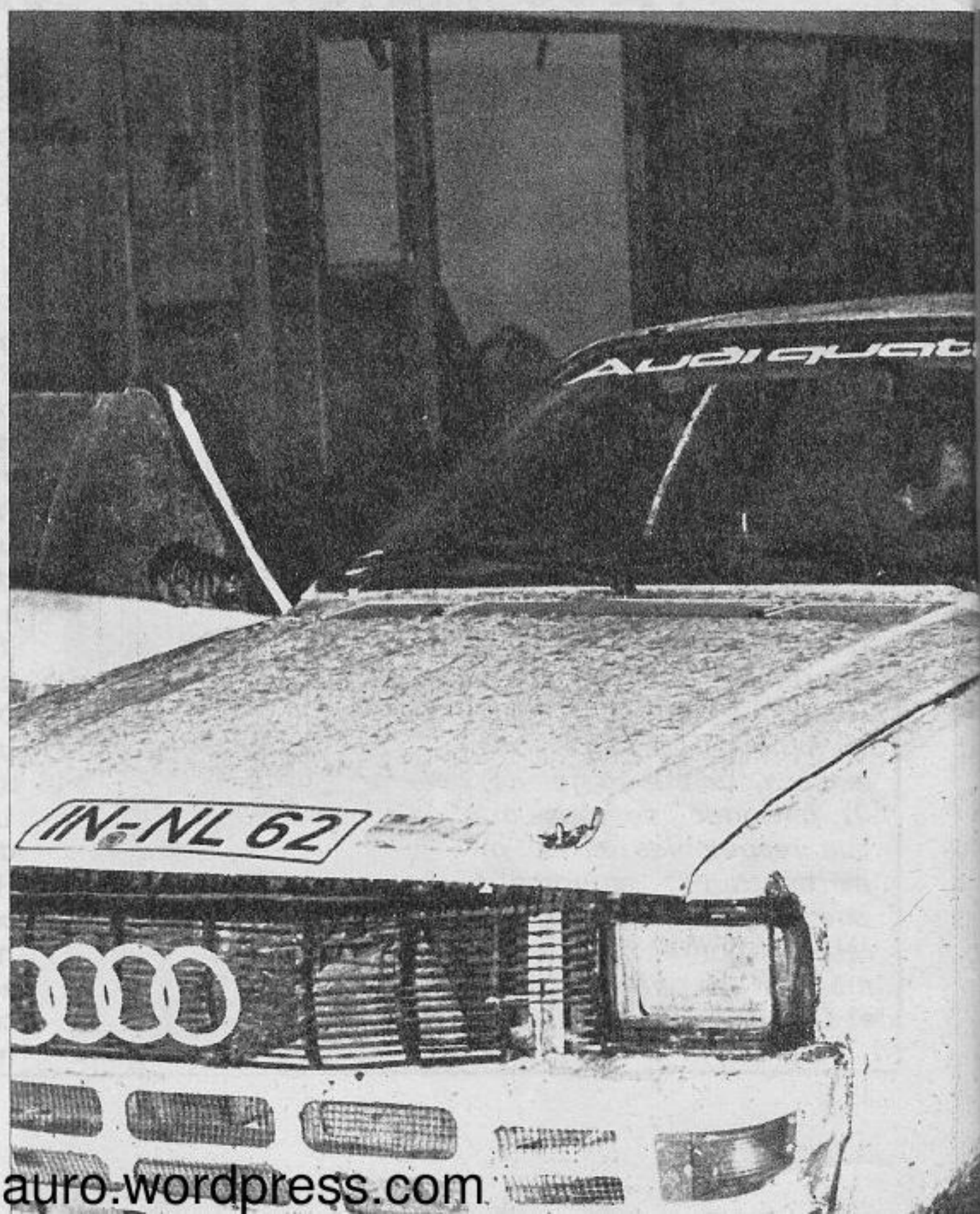


Foto mayor: Di Palma tomando contacto con el Quattro por primera vez en Bariloche. La mañana del miércoles pasado. Luego se iría junto a Mehta para recorrer parte de la tercera etapa. Arriba: Mehta, Sra. y Fabrizia Pons en el bar del hotel Apartur, en la misma mañana del miércoles. Abajo: Volviendo de Neuquén a Baires en el avión de Luis.



Michele mouton, la dama de Audi, en la planta Volkswagen. En San Justo estuvo el cuartel general y la foto muestra los autos y el diálogo entre Surinder Tatthi y uno de los mecánicos.



personal que encabezan Domenico Russo (jefe de organización) y Giorgio Pianta (jefe técnico). El "caposquadra", Cesare Fiorio, difícilmente venga a la Argentina.

"En realidad estamos aquí para llegar terceros. Esa es nuestra meta, la cual, gracias a nuestros pilotos y la neta confiabilidad del Lancia Rally, estamos bastante seguros de obtener", afirmaba Pianta.

Así, pues, olvidado Carlos Reutemann como posible piloto Lancia-Martini, los entrenamientos de Alen y Vudafieri se concretaron sobre el único muletto, que para la carrera va a manos de Paco Mayorga. La jerarquía en el equipo es clara: piloto N° 1, Alen, quien está aún en condiciones de luchar por el campeonato mundial de pilotos; N° 2, Vudafieri, el italiano que, sin estar previsto, cubre la plaza reservada a Reutemann. "Con un tercer puesto aquí, y la victoria en San Remo, somos campeones"...

aspectos sobre los lugares donde auxiliar los autos, hostelería y detalles menores...

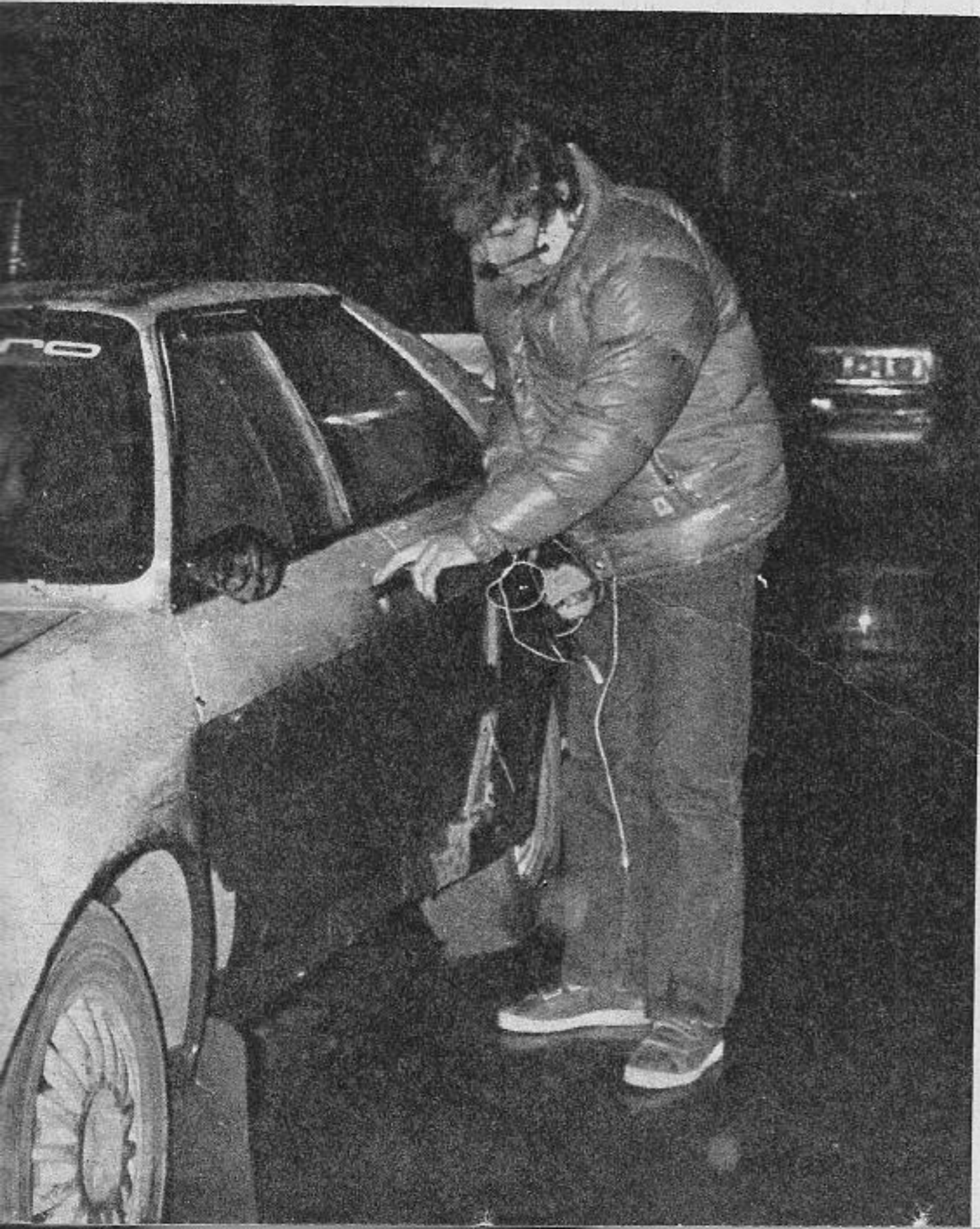
Por las características del terreno de la disputa, la gente de Audi confiaba, claro, en "cumplir un buen papel"... y en base a ello trataban de no dejar detalles al azar. Respecto del monto total de la operación se estimaba que la cifra destinada para esta generosa "cruzada" supera holgadamente el medio millón de dólares.

...Y ASI LANCIA

Durante la semana pasada llegaron los dos autos "titulares" para Markku Alen y Adartico Vudafieri, además de los repuestos y neumáticos Pirelli. Fueron comprados varios camiones Ford F-350 que se complementarán con una pick-up de la misma marca y el camión-

taller ya arribado para las pruebas realizadas por Pianta y Reutemann en Bariloche un mes atrás.

Unos doce mecánicos, dos técnicos de Pirelli y diferentes argentinos encargados de algunos aspectos organizativos (Oscar Marcolongo, Carlos Bravo), son el



apoyada en el piso... Y si las ruedas no pisan, no hay doble tracción que valga. Por supuesto que siempre hay almas caritativas que auxilian a salir de esas incómodas situaciones. Una simpática parejita ayudó y el Quattro zafó. Volvimos al hotel, helados, cansados, hambrientos, pero contentos... Mehta anunció que renunciaba a seguir ensayando (había previsto recorrer el jueves por la mañana el P.C. 14) y por lo tanto lo único que faltaba era retornar a Buenos Aires. Lo que hicimos el jueves por la mañana, en dos etapas. Primero a Neuquén en tres Gacel y un Audi Quattro (el blanco y un Gacel quedaron en Bariloche a la espera de que un camión los recogiera para retornar rápidamente a la Capital Federal). En Neuquén subimos una vez más al avión de Di Palma y en sólo tres horas estuvimos en el aeródromo de La Matanza. Pero para Luis, al parecer, la actividad no termina jamás, y apenas aterrizamos se puso a trabajar en el sistema de frenos de otro de sus aviones. Y para constatar que todo estaba OK, se fue a dar una vueltita con él... "Lo que me impresionó muy favorablemente fue la obediencia que Luis tiene para con el navegante. Pensaba que no iba a ser así y estaba algo preocupado, pero con el correr de los kilómetros, fue amoldándose correctamente al conjunto piloto-navegante y sólo en alguna oportunidad intentó hacer algo por las suyas, pero se dio cuenta enseguida de que el navegante lo llevaba más rápido y seguro. Además, el recorrer con la ruta

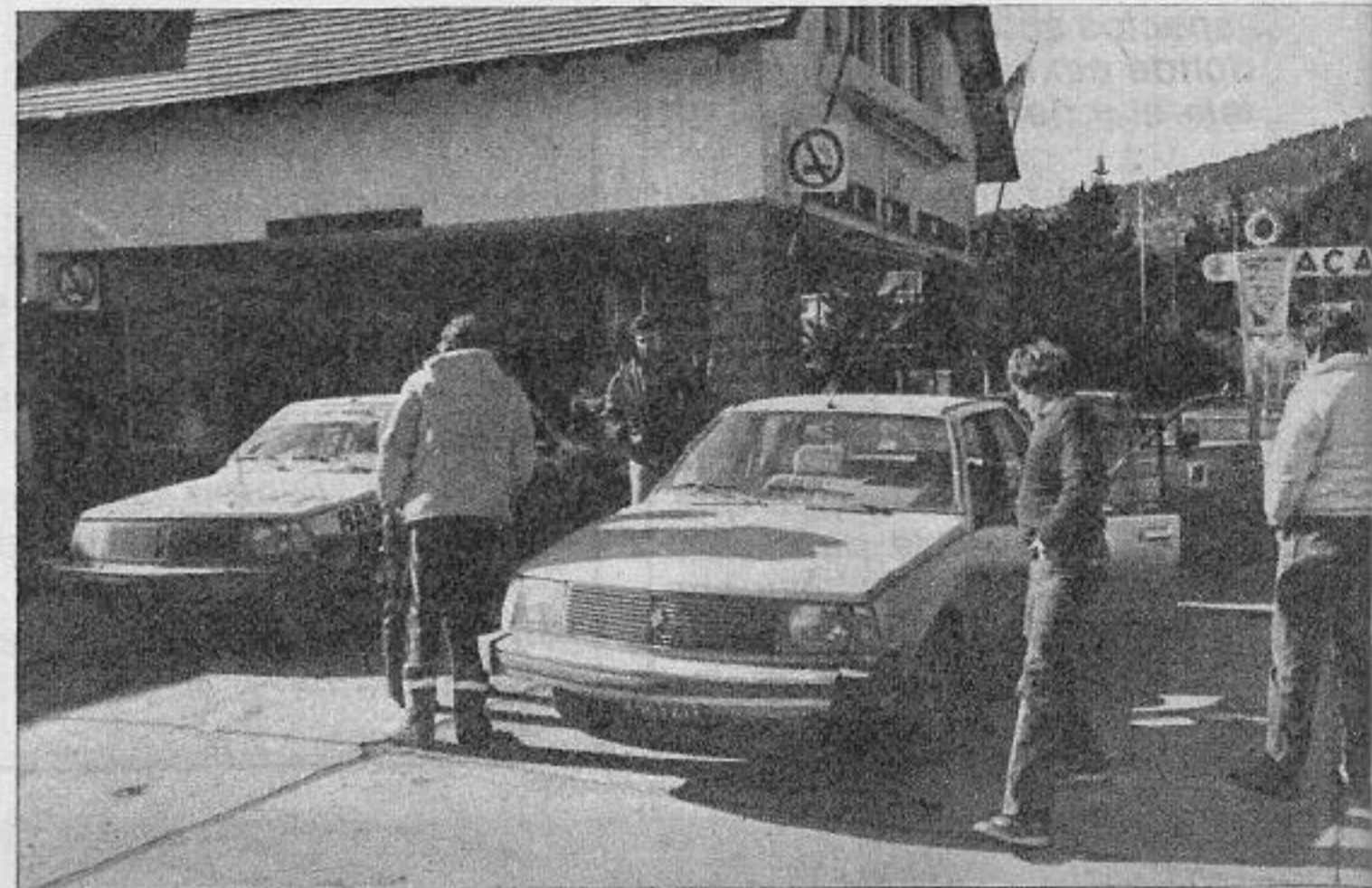
RALLY DE ESCOCIA PARA BLOMQVIST

Nuestro actual visitante *Stig Blomqvist* es un hombre muy ocupado. Es que en su actividad deportiva alterna sus participaciones en el Campeonato Mundial de Rallies, con las que realiza en los certámenes nacionales de la misma especialidad de Suecia e Inglaterra. Para cumplir una de ellas, más precisamente la tercera fecha del certamen británico, es que un par de semanas antes de visitar la Argentina, disputó el Rally de Escocia conduciendo un *Audi Quattro* y llevando como navegante a su habitual compañero *Björn Cederberg*.

La presentación de Blomqvist respondió a las expectativas, ya que el sueco, confirmando los pronósticos, se adjudicó la competencia, superando por un margen amplio al Opel Manta 400 de Jimmy Mc Rae-Ian Grindrod y al Vauxhall Chevette de Russell Brookes-Mike Broad. Esta victoria significó para Blomqvist una importante cantidad de puntos que le sirvieron para reafirmar su liderazgo en el campeonato británico.

abierta tensiona mucho y no podés hacer ninguna locura. Sólo cuando veíamos perfectamente lo que venía, pisaba todo y ahí íbamos...

"Llegamos a andar a 190 km/h sobre el barro y el ripio, y cuando comenzaba el sinuoso veloz había que llevarlo al Quattro... Nos dijeron que no debíamos sobrepasar las 8.200 r.p.m. y a ese ritmo lo llevábamos. Parece que fuera una película acelerada. Te cambian todas las referencias", nos comentaba nuestro colega Néstor Straimol, que acompaña a Luis en esta experiencia. Experiencia que ya ha comenzado, sobre iluminada por los reflectores sobre la rampa colocada frente al ACA, en la Capital Federal. Sin embargo, y una vez pasada la primera etapa, la cual servirá para entrar en confianza, la intimidación entre auto y tripulante será cada vez más profunda y exigente. El noviazgo será corto. Pero deberá ser intenso.



Arriba: Parada en el ACA de San Martín de los Andes para cargar nafta. En primer plano (de derecha a izquierda): Ernesto Soto, Di Palma, Daniel Stillo y Moroni. Abajo: Otto asesorando a Luis en sus primeros pininos con el Quattro. Atrás, otro auto espera...



¡GRACIAS, AUQUEN Y VOLKSWAGEN!

Apenas llegamos a Bariloche la semana pasada, los señores *Enrique Babastro*, padre e hijo, y *Navarro*, de la concesionaria Volkswagen, *Auquen S.A.*, nos facilitaron toda nuestra tarea en muchos aspectos, uno de los cuales fue prestarnos un VW 1500 para movilizarnos. También, gracias a *Ricardo García Navarro*, de Relaciones Públicas de *Volkswagen Argentina*, por la inmensa ayuda que nos dio. Y por supuesto, nuestras humildes disculpas porque uno de los Gacel no pudo volver a Buenos Aires por sus propios medios debido a un accidente acaecido...

500 KILOMETROS EN UN QUATTRO

Poder hacer prácticamente toda la ruta del Rally con Rubén Luis Di Palma, fue realmente un honor. Pero recorrer quinientos kilómetros arriba de un Audi Quattro fue algo que francamente no esperaba...

El jueves pasado, al iniciar el viaje de regreso de San Carlos de Bariloche hacia Neuquén, los tres mecánicos de Audi allí presentes tenían que transportar 2 Gacel y el Audi Quattro que utilizaría en carrera Shekhar Mehta. Y fue ahí donde surgió la posibilidad... Otto Hursch, mecánico de Audi especializado en Quattro, era el encargado de conducir la gran máquina alemana hacia la concesionaria VW de Neuquén, y fue quien nos invitó.

Cuando uno piensa en un auto de rally, piensa en una máquina desarrollada para aguantar todo tipo de golpes y lista para circular sobre cualquier terreno. Y eso es lo que es el Audi Quattro...

Ubicados en la butaca de la derecha, nos ajustamos los cinturones (las butacas son especialmente diseñadas por Recaro para cada piloto y navegante...), y partimos. El motor de 5 cilindros en línea y de 2.145 cm³, con turbo, realmente se sentía bajo el capot... Al encarar la ruta 237 rumbo a Piedra del Aguila, donde nos detendríamos para reabastecer, el tacómetro

llegó a las 4.000 revoluciones y sentimos acoplar el turbo. En ese momento llevábamos una velocidad de 80 kilómetros por hora. La aceleración del Quattro al acoplar el turbo es realmente increíble, uno "sufre" la potencia del motor al punto de sentirse empujado contra el respaldo del asiento.

Dos relojes que indican la presión del turbo, un velocímetro, un tacómetro, dos cuadrantes que marcan las temperaturas respectivas del aceite y del agua, uno más que señala la presión de aceite, sumado a dos pequeñas luces que indican el nivel del agua y una más grande, de color naranja, que indica un eventual problema serio en la lubricación del motor, son todos los instrumentos que componen el tablero desde donde se controla al Quattro. A esto se suman la radio (HF) para comunicarse durante la competencia y los desempañadores del parabrisas.

Al encarar los primeros pozos de la ruta, apareció nuestra primera sorpresa: se sentían todos los baches como si fuera un auto de calle... Ante nuestro requerimiento, Otto nos explicó: "Boge ha diseñado especialmente unos amortiguadores para el Quattro, que son realmente excepcionales. Si a esto le sumamos los neumáticos Michelin

TRX JI, te darás cuenta del porqué del buen rendimiento del Quattro..."

Viajando a una velocidad promedio de 150 km/h aparecía una vibración rara a las seis mil vueltas en quinta. "No hay problema —acotaba Otto—, el auto será armado a nuevo en Buenos Aires este fin de semana..."

El Quattro en que viajamos alcanzaba una velocidad máxima de 210 km/h a 8.200 r.p.m. en quinta, y nos lo demostró en varias oportunidades... haciéndonos sentir los 340 H.P.

A 200 kilómetros de Bariloche nos detuvimos, en Piedra del Aguila. 80 litros de combustible súper y 20 litros de aeronafta para continuar hacia Neuquén. "Si no lo mezclamos así —decía Hursch—, por el bajo octanaje del combustible argentino, correría peligro el motor y sólo podríamos viajar a muy baja velocidad..."

Ahora sólo faltaban recorrer los 320 km. hasta Neuquén, lo cual completamos sin ningún tipo de inconveniente. Oscilando entre los 150 y los 170 km/h recorrimos los 520 kilómetros que separaban a las dos ciudades en tan sólo 3 horas y cuarenta y cinco minutos, acortando nuestro precioso tiempo sobre el Quattro. Sin lugar a dudas, una experiencia inigualable...

F. Mc G

PARA TENER EN CUENTA... LOS PUNTAJES

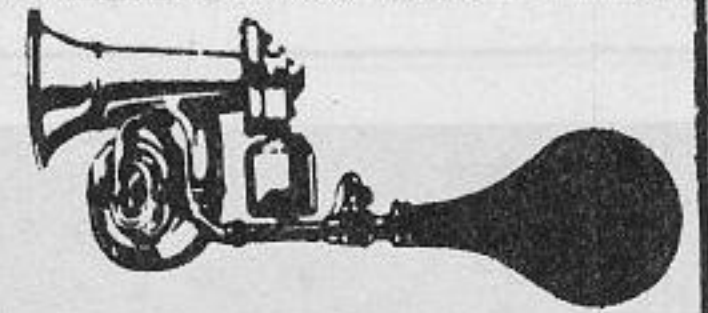
1) El Campeonato Mundial de Rally tiene la siguiente escala de puntos, subdividida entre los conseguidos por la clasificación general y la clasificación específica del grupo. En aquella suman los diez primeros: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. En la segunda se suma 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Ambos puntajes se suman. Por ejemplo Lancia gana este rally y suma 18 puntos, 10 por la clasificación general y 8 por ganar el grupo B. Un Audi 80 Quattro es segundo y consigue 17 unidades sumando 9 puntos por clasificación general y 8 por ganar el Grupo A. Más claro, echale agua...

Las carreras que restan son: Mil Lagos (Finlandia), San Remo (Italia) y R.A.C. (Inglaterra).

2) Para el Campeonato Mundial, los pilotos (que utilicen autos homologados en el grupo A, B o N) suman puntos de acuerdo a la siguiente escala: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1.

Las carreras que faltan son las siguientes: Mil Lagos (Finlandia), San Remo (Italia), Costa de Marfil y R.A.C. (Inglaterra).

toquecitos de bocina



CAMBIO — No fue habilitado por el **Comité Ejecutivo de Competencias Automovilísticas** el circuito semipermanente que el **Automoto Club Junín** pensaba utilizar para realizar una nueva edición de la **Vuelta de Junín**. Se estima que de alguna manera pesó en la decisión de CECA lo sucedido en la carrera de Santiago del Estero donde se registró un grave accidente que si bien no fue imputable al circuito, sirvió para desatar una campaña de descrédito contra el TC y los circuitos carreteros de reciente habilitación. Al tomar conocimiento de la medida, los dirigentes de la ACTC se pusieron en la tarea de encontrar un nuevo organizador para dicha fecha del Campeonato de **Turismo Carretera**. Los representantes del **Bahía Blanca Automóvil Club** aceptaron la propuesta y llevarán a cabo en el circuito de Grünbeim la competencia suspendida en Junín. Para poder organizar todo a la perfección se resolvió trasladar la fecha para el **21 de agosto** en lugar del 14 como estaba anunciada en primera instancia.

CITACION — A pesar de que no han trascendido los pormenores del caso, se pudo saber que la **Comisión Deportiva Automovilística** del Automóvil Club Argentino, citó a declarar al presidente de la **Asociación de Propietarios de Turismo Competición 2000** y al jefe de prensa de dicha entidad, con relación al comunicado de prensa emitido por la APTC-2000 donde se cuestionó de alguna manera la idoneidad y prescendencia de los integrantes de la CDA. Los citados debían ratificar o rectificar los términos allí empleados, para saber luego si eran pasibles de alguna sanción. Lo curioso del caso es que en el día y hora establecidos por la citación, no había en la CDA ningún dirigente para escuchar los descargos, que fueron recibidos por un empleado administrativo. Según se pudo

saber, tanto **Carlos Akel** como **Alberto Blanco**, ofrecieron una aclaración sobre los alcances de sus declaraciones, sin rectificar la esencia del comunicado. Habrá que aguardar qué tipo de actitud aconsejará ahora el **Tribunal de Disciplina** de la CDA. las relaciones entre el sector dirigente deportivo del ACA y la APTC-2000, parecen no ser muy cordiales y en cualquier momento puede estallar una rebelión pues el incrementado núcleo de pilotos que ahora milita en la categoría está exigiendo de sus dirigentes, una seguridad de continuidad que algunas medidas equivocadas de los fiscalizadores pueden comprometer.

ASISTENCIA — La máquina que conducirá **Alberto Baldinelli** en las competencias del **TC-2000** es la misma que perteneció a Ernesto Bessone y ha sido cedida momentáneamente para que la conduzca el volante de la categoría Turismo. Si bien **Juan Carlos Benavidez** brindará todo tipo de asesoramiento, el trabajo de mantenimiento de la máquina lo realizará **Hugo Lepahille**, quien atenderá al **VW-1500** en su taller de la ciudad bonaerense de Las Heras. El préstamo de la máquina se extenderá con seguridad hasta finalizar la presente temporada, por lo tanto Baldinelli estará presente en todas las carreras que restan disputar por el Campeonato 1983 del Turismo Competición 2000.

BUSCAN ESCENARIO — El **Club Atlético Nueva Chicago** encaró una serie de trabajos en su campo de deportes de Mataderos, que han afectado la pista que ahí se construyó para disputar los campeonatos argentinos de la categoría **Midget**. Por ese motivo los responsables de la conducción de la categoría están abocados a la tarea de conseguir un nuevo escenario para realizar la temporada de verano 1983/84. Existe una interesante propuesta de la Muni-

PAREJA FELIZ

...Pero que no se mal entienda, por favor (bastantes problemas tenemos con los aspectos técnicos, deportivos o institucionales del automovilismo, como para meternos a inventar noticias sentimentales...). La pareja se formó accidentalmente, para esta foto, tras un casual encuentro en el Autódromo, en ocasión de la reciente carrera de los Datsun. Y la verdad es que no debe llamar la atención pues se trata nada menos que del presidente de la Asociación de Pilotos de Fórmula 4, Jorge Pernigotte, y de Gabriela Crespi, hija del "padre" de la categoría y, lejos, de lo mejor que ha hecho Tulio. Por cómo anda la Fórmula Renault, queda claro que motivos les sobran para estar felices... Al día siguiente (la toma corresponde al sábado de clasificación), el "primer magistrado" seguiría observando con ojo crítico (...) el accionar del C.A.P., y la dulce Gaby se convertiría en una de las vistosas promotoras que embellecieron la reunión.

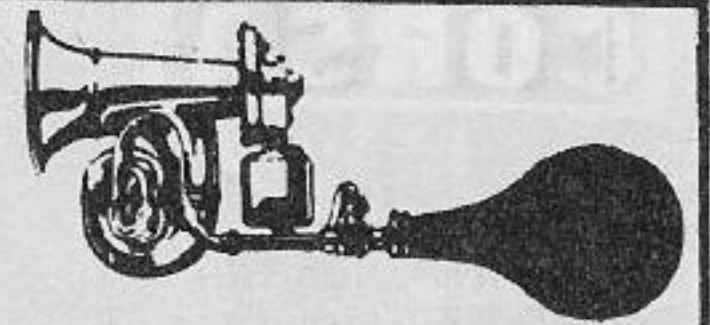


cipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para construir una pista en el **Autódromo Municipal** del Parque Almirante Brown, gestión que estarían llevando a cabo **Héctor Chivitalle** y **Oscar Hernán**, quienes hace unos años fueron los que lograron reactivar la alicaída especialidad.

PRESENTACION — ...Y rodó en la pista del Autódromo Municipal el nuevo chasis de Fórmula Dos fabricado por el inquieto **Jorge Andújar**. La máquina llamó poderosamente la atención por los detalles técnicos que caracterizan su construcción. Se trata de un monocasco dotado de perfiles alares laterales capaces de aprovechar el "efecto suelo", donde sobresalen los esmerados detalles de terminación, simi-

lares a los que se pueden observar en máquinas de fama internacional. Si bien Andújar está satisfecho con el resultado de tantos meses de trabajo, su orgullo principal radica en los radiadores de aluminio que fabricó en sus talleres para equipar al monoplaza. Se trata de elementos refrigerantes ultralivianos, totalmente desarmables, que permiten una mejor disipación del calor y una perfecta tarea de mantenimiento, dada la facilidad con que se desmontan los tanques que sirven de depósitos. El encargado de manejar esta joya mecánica es **Miguel Da Silva**, que espera extraer del **Andújar-VW 1500** equipado con carburadores horizontales, el máximo de rendimiento. Posiblemente debute en Rafaela.

toquecitos de bocina



TRIANGULO — El martes de la semana anterior se produjo un hecho curioso en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. Se presentaron simultáneamente a realizar sus primeros ensayos con nuevos autos tres pilotos que de alguna manera estaban relacionados entre sí. **Miguel Angel Guerra** presentó su nuevo **Berta-Renault 18** preparado por **Oreste Berta**, que posibilitó su desvinculación de la escudería de **Oswaldo Antelo**. Justamente sobre el auto del equipo oficial Renault de Antelo, realizó su primer ensayo ese día, **Juan "Manuelito" Fangio**, que ha sido incorporado al equipo de Antelo para cubrir en cierto modo la vacante de Guerra, tras el abandono que hizo Fangio del equipo de **Miguel De Guidi**. También estuvo la máquina que perteneció a Fangio, en ese caso al comando de **Egon Einöder**, y el ex auto del uruguayo, ahora a cargo de **Gustavo Der Ohanessian** que reemplaza a Fangio en el equipo de De Guidi. Y finalizó su trabajo de presentación rompiendo la suspensión del auto en un despiste en la zona del curvón.

PARENTESIS — Continuará por varias carreras más la inactividad de **Francisco Espinosa**, quien podrá correr hasta el mes de noviembre o diciembre. En el taller de **Wilke y Pedersoli** está el **Ford Falcon** que pertenece a **Alegre Pavimentos**, para que los preparadores puedan desarrollar un nuevo motor. Recién cuando logren potencias que le permitan luchar por las primeras colocaciones, "El Colo" reaparecerá en el **Tursimo Carretera**. El trabajo de investigación de los preparadores de San Martín, se ve limitado al tener que dedicar muchas horas al auto de **Roberto Mouras** que en esta temporada quiere alcanzar el título de Campeón Argentino.

VIAJERO — **Alcides Raies**, promotor de la Fórmula Dos CODASUR, viajó la

semana pasada a **Santiago de Chile** para tratar de ultimar los detalles de otra carrera por el Campeonato Sudamericano en el vecino país. Chile tiene asignadas dos fechas por calendario; una ya la realizó en el Autódromo de "Las Vizcachas" y ahora pretende concretar la segunda prueba en un trazado urbano de **Viña del Mar**. Esta posibilidad sería muy difícil de concretar, dados los altos gastos que demandaría preparar una pista por las calles de la ciudad balnearia, por eso se cree que la carrera se realizará nuevamente en **Las Vizcachas**, el 6 de noviembre.

POSIBILIDAD — Los planes de **Juan Carlos Giacchino** no se limitan a tratar de ganar en el presente año, el Campeonato de la **Fórmula Renault**; también aspira a debutar en esta temporada en la **F-2 CODASUR**. Como en 1984 pretende dedicarse exclusivamente a la Fórmula Dos, quiere hacer sus primeras experiencias en alguna carrera de esta temporada, para eso dialogó con los hermanos **Rullo y Gustavo Sommi**, a fin de conocer las posibilidades que existen de manejar un **Berta-Renault** en la competencia que se realizará en **Buenos Aires** en el mes de setiembre. Curiosamente, lo mismo planea hacer en esa fecha **Tulio Crespi** con su piloto N° 1 de F-R, pero con chasis propio, claro...

NO CORRE — No fue autorizada la utilización de un circuito semipermanente en las proximidades de **Santiago del Estero**, donde el **Club Argentino de Pilotos** pensaba realizar una carrera con los Datsun el próximo 14 del corriente. La anulación de la competencia está relacionada con la prohibición de clausurar la autopista santiagueña donde se pensaba concretar la carrera. De ninguna manera dicha anulación está relacionada con el accidente que se registró en dicha provincia durante la última prueba de Turismo

MARATON DE LAS 1000 MOTOS



El Sr. Juan Bautista Iribarne (Gerente de Relaciones Públicas y Prensa de Aerolíneas Argentinas) hace entrega de los pasajes que la empresa destinara al ganador de la edición anterior. En la misma resultaron ganadores el Sr. Norman Cremades y la Srta. Silvia A. Blanco a bordo de una Suzuki GS 450.

Con el auspicio de la **Asociación Aeronáutica Argentina**, se realizará el próximo 13 de agosto la tercera "Maraton de las 1000 motos". Será una prueba de ingenio y búsqueda de tesoro y la misma tiene como finalidad permitir a todo motociclista y acompañante, participar y competir en un marco de acercamiento social y cultural. Estará habilitado todo tipo de motos, clasificándose en tres categorías: "A" hasta 200 cm³; "B" hasta 550 cm³ y "C" desde 550 cm³.

Primer premio: Copa Asociación Aeronáutica Argentina y dos pasajes a cualquier parte del país (ida y vuelta). También habrá un premio especial a "La mujer mejor clasificada" (en las tres categorías).

Este acontecimiento es organizado por la Central de Encuentros Motociclisticos y fiscalizado por CH.A.C. Club de Regularidad. Los lugares de inscripción son los siguientes: Waifro Meo (Lavalle 1599, Cap.); Todomoto (Av. Maipú 4171, Olivos); Moto Cekarini (Av. Hipolito Yrigoyen 4716, Lanús); Carenado (Av. Pueyrredón 902, Cap.); Moto Carlitos (Av. Pueyrredón 916, Cap.); C.E.C De Motos (Av. Corrientes 2963, 1er. piso, Cap.); Universal Motors (Av. La Plata 1876, Cap.); Roma Sport (Av. Villegas 919, Lomas del Mirador).

Carretera. Simplemente no se consiguió la autorización provincial para realizar la carrera en la avenida de circunvalación que se había propuesto. De esta manera, la serie de tres carreras que pensaba concretar el Club de Pilotos en la semana del 14 al 21, se limitará a las del 17 de agosto en Tucumán y el 21 en el Autódromo de Salta.

ALTERNATIVA — Un

grupo de dirigentes provinciales está redactando en la ciudad bonaerense de **Luján**, un reglamento técnico para una nueva especialidad que intentará reunir a volantes disidentes del **Turismo Carretera Bonaerense** y del **Turismo Carretera del Oeste**. Está en gestación la formación de la **Asociación de Corredores de Turismo Carretera Regional (ACTCR)**, que propugna la unificación de aquellas dos especialida-

Año XVI N° 896
 Del 2/8 al 9/8 de 1983
 Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
 Capital Federal
 Télex 9229/22148 - Abril - AR
 TE: 312-6010/29

DIRECTOR
 Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
 Oscar D. Fittipaldi

REDACCION:

Ricardo Delgado (*Prosecretario*);
 Jorge Fernández Morano,
 Eduardo Enrique Neira,
 Marcelo García Lobelos y Oscar Izzo
 (*Redactores*); Rubén Lettieri (*Archivo*)

DIAGRAMACION:

Eduardo César González (*Jefe de Arte*)
 Carlos Romano (*Jefe de Diagramación*)
 Enrique Giovanetti (*Diagramador*)

COLABORADORES:

Héctor Cademartori, Ronald Hansen,
 Jorge Landini, Jorge Maggi,
 Héctor Olano

SECRETARIA:

Maria Delia Cedrés de Mango

**DEPARTAMENTO DE
 SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini
 Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini (*Jefe*)

LABORATORIO: Armando Pirro

Fotógrafos:


Casales A., Blanco E., Calascione A.,
 Carra E., Corbalán I., Fernández J. M.,
 Genelli L., León D., Martí E., Núñez E.,
 Paganetti M., Portillo L., Rueda D., Sala
 C., Varone O., Willinburgh A.

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
 EXTERIORES Y ARCHIVO**

Director: Mario Ceretti

Corresponsales: Mario Diamant
 (Nueva York), Armando Puente (Madrid),
 Fernando Elenberg (Roma), Germán
 Sopena (París)

ARCHIVO: Francisco Forciniti (*Jefe*)

 editorial abril SA

AREA EDITORIAL

Director Coordinador:
 Guillermo Mártire
Gerente Servicios Editoriales:
 Jorge N. Milani
Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Palao
Gerente Adjunto: Fernando Constanzo
Gerente de Ventas: Gerardo Cerdini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Promotor: Miguel Angel Drommi

AREA CIRCULACION

Gerente: Adolfo Nerpiti
 Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital
 TE: 30-7691/99

AREA INDUSTRIAL

Gerente: Mario Palanconi
 Avda. Roca 4410 - 1602 Florida
 (Prov. de Bs. As.) TE: 760-5543

toquecitos de bocina

des, bajo un reglamento técnico que resulte menos oneroso que el actual. La nueva categoría impondría el uso de motores de seis cilindros, prácticamente standard y con 3.600 cm³ de cilindrada.

CONTESTACION En el curso de la corriente semana deberán responder los dirigentes uruguayos si realizan la carrera que deben organizar el 25 de setiembre en el vecino país, con la intervención de la F-2 CODASUR. Existía la posibilidad de concretarla en un circuito urbano de la ciudad de Montevideo, pero la oposición que encontró este proyecto entre la opinión pública, expresado en varios artículos periodísticos, habría aconsejado que dicha carrera se realice en el Autódromo de El Pinar. Para ello se deberá repavimentar parte del circuito ya que es imposible competir en el estado en que se encuentra actualmente. Roberto Gardiol, dirigente uruguayo que defiende firmemente la realización de torneo sudamericano, pondría toda su influencia al servicio de la carrera para que Uruguay tenga su segunda fecha de F-2 COSASUR.

PREMIO AL CAMPEON — Tulio Crespi pretende reactualizar en 1984 el viejo proyecto de premiar al Campeón de la Fórmula Renault, con un chasis para disputar al año siguiente el Campeonato de F-2. Para tal fin está construyendo un chasis donde piensa instalar un motor Renault 18 que solicitó a la empresa que produce los autos de la marca. Prácticamente ya tendría la media palabra de los vinculados con el área deportiva de Renault Argentina, por lo que se considera seguro que el Campeón Argentino de F-R de 1983, tendrá un monopla de F-2, sin cargo alguno, para 1984.

ATENCION — No fueron muy bien recibidas en la ATC, las declaraciones de algunos pilotos que pública-

CORSA HACE 15 AÑOS

Nº 119 del 30 de julio al 5 de agosto de 1968

BORDEU: ¡Esta fue la mía! — Un gran domingo; público, autos, sol, calor, todos los ingredientes necesarios para una gran jornada. Las primeras 100 vueltas Shell en 1968 marcaban definitivamente la consagración de Chevrolet, algo así como lo que había sucedido un años antes con Torino. Marinovich, Pairetti y Vianini eran los favoritos, pero el más regular fue Juan Manuel

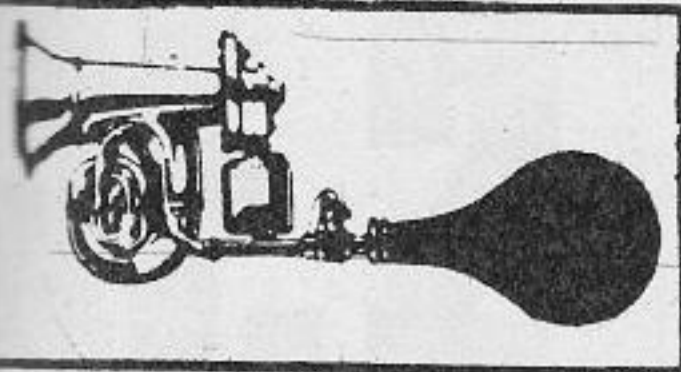


Bordeu que desde hacía casi dos años no ganaba una carrera. ¡Esta fue la suya!

mente cuestionaron la realización de la trágica carrera de Santiago del Estero. Grabaciones que contienen declaraciones de pilotos antes de largar, fueron largamente analizadas en la calle Bogotá, considerándose como segura la aplicación de algunas medidas disciplinarias. El RDA prohíbe expresamente hacer manifestaciones públicas a los pilotos cuestionando a sus dirigentes o sus resoluciones. Justamente las expresiones de los volantes tomaron gran magnitud por los hechos registrados posteriormente, que culminaron con el fatal accidente de Goyenche. Dicen los directivos que ellos están permanentemente dispuestos a escuchar las opiniones de los corredores, siempre y cuando éstas se canalicen por los caminos normales, sin recurrir al escándalo. Recuerdan que mucha gente que ocupa importantes cargos en la administración nacional, a veces juega sus posiciones para justificar una carrera de TC; por lo tanto, sería contradictorio que los mismos volantes, que se favorecen con esos permisos, cuestionen luego las actuaciones de sus dirigentes. "No matar la gallina de los huevos de oro con declaraciones inoportunas", sería la recomendación más escuchada en la ACTC.

JUAN CARLOS VAZQUEZ — Al cierre del presente número de CORSA, continuaba acentuándose la mejoría de Juan Carlos Vázquez, piloto de Turismo Carretera que sufrió un grave accidente en la carrera de Santiago del Estero. Vázquez está internado en la sala de terapia intensiva del Hospital Italiano, recuperándose de múltiples fracturas y traumatismo craneano. Luego de 96 horas de semiinconciencia, recuperó paulatinamente el conocimiento, estimándose que en el transcurso de la presente semana se podrá comenzar a tratar la fractura que afecta seriamente su pierna derecha. La tomografía computada que se le realizó en el Hospital Italiano, demostró que no existen lesiones serias en la cabeza, por lo que el diagnóstico es alentador, asegurándose que en el plazo de aproximadamente cuatro meses, Juan Carlos Vázquez estará totalmente recuperado. El "Gallego" es atendido por el mismo equipo que asistió a Miguel De Guidi, que es dirigido por el doctor José Petrolito, quien ya tiene ganado el reconocimiento de los pilotos de competición.

OBRAS Y AGRADECIMIENTO — Batante avanzadas se encuentran las obras



INVASORA



Esta vikinga con cuya imagen, gracias a la "magia" de la fotografía, podemos seguir deleitándonos desde nuestras páginas, no es sino la destacada "muestra" de la Invasión de promotoras a la que, felizmente, se está acostumbrando a "someterse" nuestro automovilismo, especialmente durante las reuniones del C.A.P. No hay resistencia, claro...

de repavimentación del sector de mixtos del circuito N° 2 de Rafaela. Prácticamente toda la zona ha recibido una gruesa capa asfáltica (de unos 5-6 cm. de espesor) y en estos momentos la reparación debe estar a punto de ser finalizada. La gente de Rafaela (con **Ero Borgogno** a la cabeza) puso especial énfasis en agradecer al **Batallón de Construcciones 121 de Santo Tomé**, su colaboración en la importante obra. Además, considerando que

el C.A.R. pretende pavimentar la principal vía de acceso al trazado (¡al fin!), no sería nada raro que el mismo batallón se encargara de este proyecto vital para la normal explotación del circuito.

Como complemento de estas obras, también se hallan prácticamente listas las torres destinadas a las cámaras de televisión de **A.T.C.**, en su mayoría ubicadas en la zona de mixtos apuntada.

NO IMPORTA SU EDAD
APRENDA
Y ADELANTESE AL FUTURO
GANE \$\$\$
ENERGIA SOLAR
Y OBTENGA GRATIS: agua caliente, AGUA POTABLE, agua destilada, REFRIGERACION, calefacción, GAS COMBUSTIBLE, electricidad y energía en general. **PRIMER CURSO PRACTICO**, con diseños de aparatos CASEROS que funcionan (y muchas ventajas más).

CET CIRCULO DE ESTUDIOS TECNOLOGICOS
Casilla 14-MF Suc. 23 (1423) BS. AS. Argentina

¡TERMINE PARA SIEMPRE CON SUS PROBLEMAS ECONOMICOS!
APRENDA BATERIAS
FABRICACION REPARACION
● COMERCIALIZACION Y VENTA
CON CLASES DE APOYO SOBRE ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL Y MUESTRAS DE COMPONENTES INTERNOS

LUCRATIVA PROFESION A SU ALCANCE
APRENDA
(con materiales de práctica)
INSTALACIONES ELECTRICAS
Montaje - Reparación
INCLUYE: Iluminación fluorescente y reparación de aparatos eléctricos.

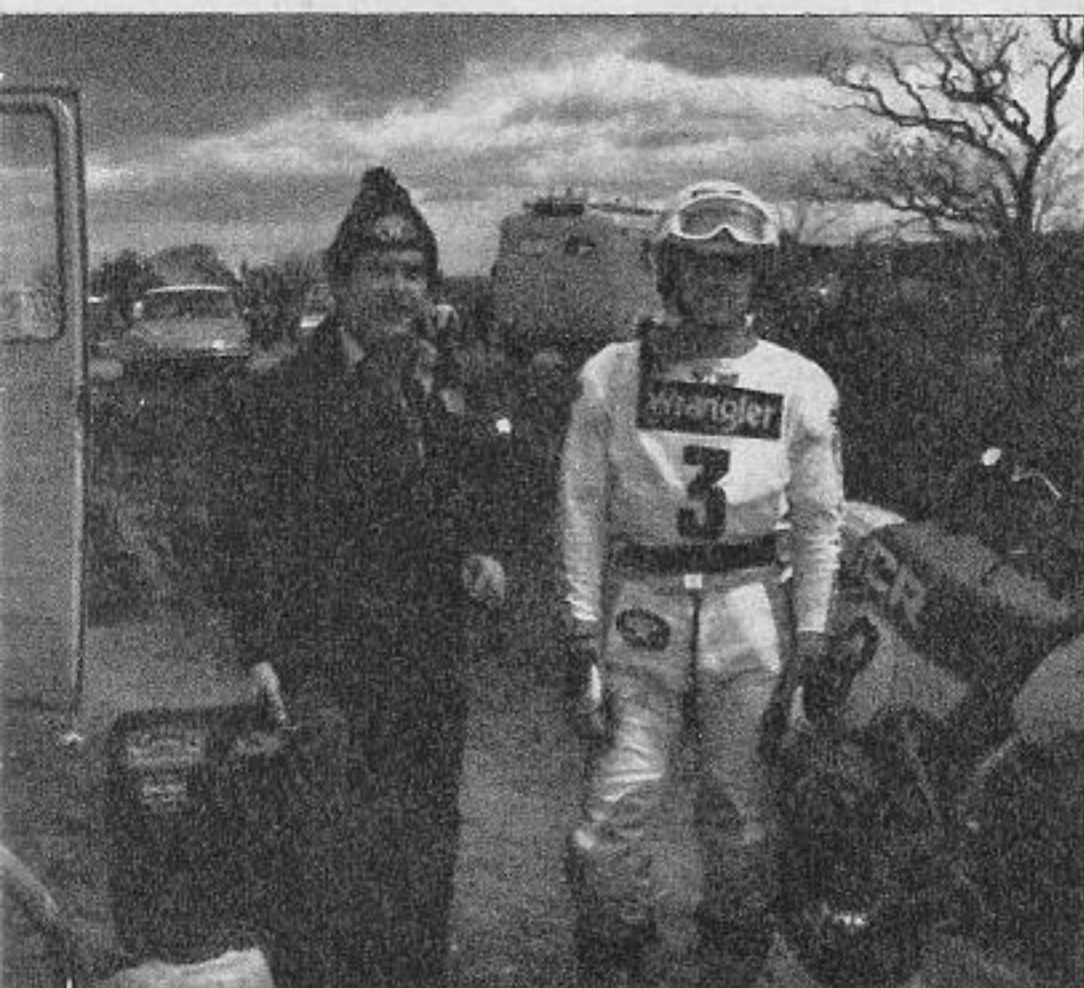
EN SU CASA POR CORREO infórmese
Envíe Su Cupón a C.E.T. Casilla 14-MF- Suc. 23 (1423) BS. AS. Argentina
No se requiere experiencia previa alguna.
NOMBRE _____
DIRECCION _____
CIUDAD _____
COD. POSTAL: _____ PAIS _____
enseñanza privada no incorporada
(Si no desea cortar la revista, escriba por separado) DIRIJASE POR VIA AEREA

Revista
Joker
Jueguese por su diversión.
Apúestele a Joker.

LA AVENTURA FAMILIAR DE NICOLAS SALZMANN

UN ARGENTINO EN EL

MUNDIAL DE MOTOCROSS



La historia merece ser contada. Buby Slazmann —empresario argentino que sufrió la crisis económica como tantos otros y que tuvo que desprenderse de su concesionaria Ford— decidió olvidar por un tiempo las incertidumbres de la fluctuante economía criolla, y cargó a la familia en un camión-casa rodante para hacer una auténtica vida de gitano por toda Europa, dando así la posibilidad a su hijo Nicolás de participar en las carreras europeas de motocross donde el joven de 19 años parece evidenciar promisorias cualidades.

Comiendo sandwiches de queso, y vino nacional (en Francia), allá va la familia de circuito en circuito, durmiendo en la parte delantera del camión y reservando la trasera como taller rodante para las dos Honda 500 que sirven de montura al novel motocrossista.

Hasta ahora, sin embargo, las ambiciones de Nicolás Salzmán —prudentemente guiado por su padre— se habían limitado a pruebas de tipo nacional, tanto en Bélgica como en Francia. Así disputó unas quince carreras en lo que va de 1983, con suerte diversa, ya que los ímpetus juveniles suelen producir más caídas que las aconsejables. Pero la pasta parece estar presente y el fin de semana del 3 de julio último, en la ciudad francesa de Ifendic (en la provincia de Bretaña) el "team-manager" Buby Salzmán decidió que valía la pena probar suerte en un Gran Premio del campeonato mun-

dial de motocross. Los escasos antecedentes de su hijo lo obligaban a participar en una preclasificación eliminatoria ya que sólo largaban 40 motos el día de la carrera. Salzmán logró sin embargo un promisorio duodécimo puesto en dicha clasificación y logró entremezclarse por lo tanto con el pelotón de punta del día domingo en el GP de Francia.

La carrera se corrió en dos series y Salzmán se distinguió particularmente en la primera de ellas donde llegó duodécimo, pero detrás de once de los nombres fuertes del mundial de motocross y siendo además el primer piloto particular, o sea sin formar parte de un equipo oficial. La segunda serie fue más desafortunada porque la Honda 500 de Salzmán sufrió la rotura de una rueda, pero de todos modos la experiencia fue sumamente alentadora para el mini-equipo argentino que trabaja realmente "a pulmón". Será la única participación en el mundial de cross por este año, sin embargo. El equipo Salzmán vuelve ahora a las competencias de campeonatos nacionales —menos exigentes e ideales para sumar experiencia— que prosiguen hasta el mes de setiembre en Europa. Hay una carrera todos los domingos y la actividad es por lo tanto permanente. No puede haber mejor escuela.

Izquierda: Buby y Nicolás Salzmán momentos antes de una carrera regional en Francia. El piloto argentino compete con una Honda CR 500 en la categoría máxima. Derecha: Nicolás en acción sobre la CR durante los entrenamientos para el Gran Premio de Francia, donde el novato cumplió destacada labor a pesar del abandono.

CLASIFICACION

Primera serie	
Everts (Bélgica)	Suzuki
Malherbe (Bélgica)	Honda
Thorpe (Inglaterra)	Honda
Vromans (Bélgica)	Suzuki
Van der Broeck (Bélgica)	Suzuki
Hudson (Inglaterra)	Yamaha
Van Velthoven (Luxemburgo)	KTM
Picco (Italia)	Yamaha
Pikkareinen (Finlandia)	Honda
Niedermayr (Alemania Occ.)	Husqvarna
Carlqvist (Suecia)	Yamaha
Salzmán (Argentina)	Honda
Segunda serie:	
Malherbe (Bélgica)	Honda
Carlqvist (Suecia)	Yamaha
Van Velthoven (Luxemburgo)	KTM
Thorpe (Inglaterra)	Honda
Van den Broeck (Bélgica)	Suzuki
Bruno (Francia)	Suzuki
Rond (Holanda)	Suzuki
Spence (Irlanda)	Kawasaki
Everts (Bélgica)	Suzuki
Semies (USA)	Honda

En la suma de tiempos ganó lógicamente el belga Malherbe quien con dicho resultado recuperó la punta del campeonato mundial de cross en 500 cm³ cuyas posiciones son las siguientes, cuando sólo faltan tres carreras para la finalización del torneo '83: Malherbe: 168 puntos - Carlqvist: 165 - Noyce: 121 - Everts: 79 - Thorpe: 67 - Sintonen: 56 - Vromans: 48 - Bruno: 41 - Pikkareinen: 41 - Glover: 27.

G.S.

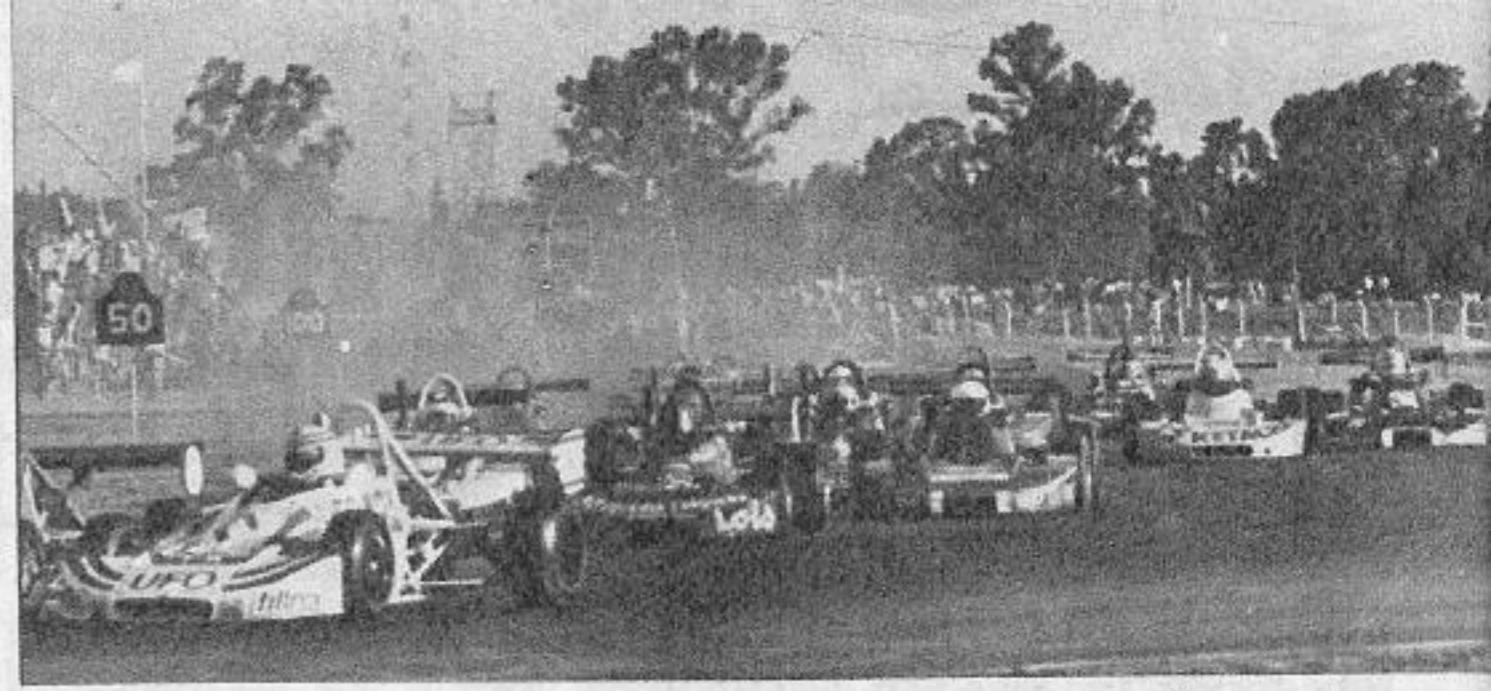
F.2 CODASUR Y F.R EN RAFAELA

PROGRAMA CORSA



Domingo
7 de agosto de 1983

F.2 CODASUR Y F.R EN RAFAELA



Autódromo de la Ciudad de Rafaela - Circuito N° 2 de 3.050 m.- Con este plano, las referencias y la transmisión de "Carburando" por Radio Rivadavia, haga de cuenta que está "ahí" ...



N. Gurini



G. Maldonado



L. Di Palma



HORARIOS

Viernes 5

12.00-13.00
14.00-15.00
15.30-16.30
17.00-17.30

Entrenamientos Oficiales de F-2 CODASUR
Entrenamientos Oficiales de F-2 CODASUR
Entrenamientos Oficiales de F-R
1a. Tanda Clasificatoria de F-2 CODASUR

Sábado 6

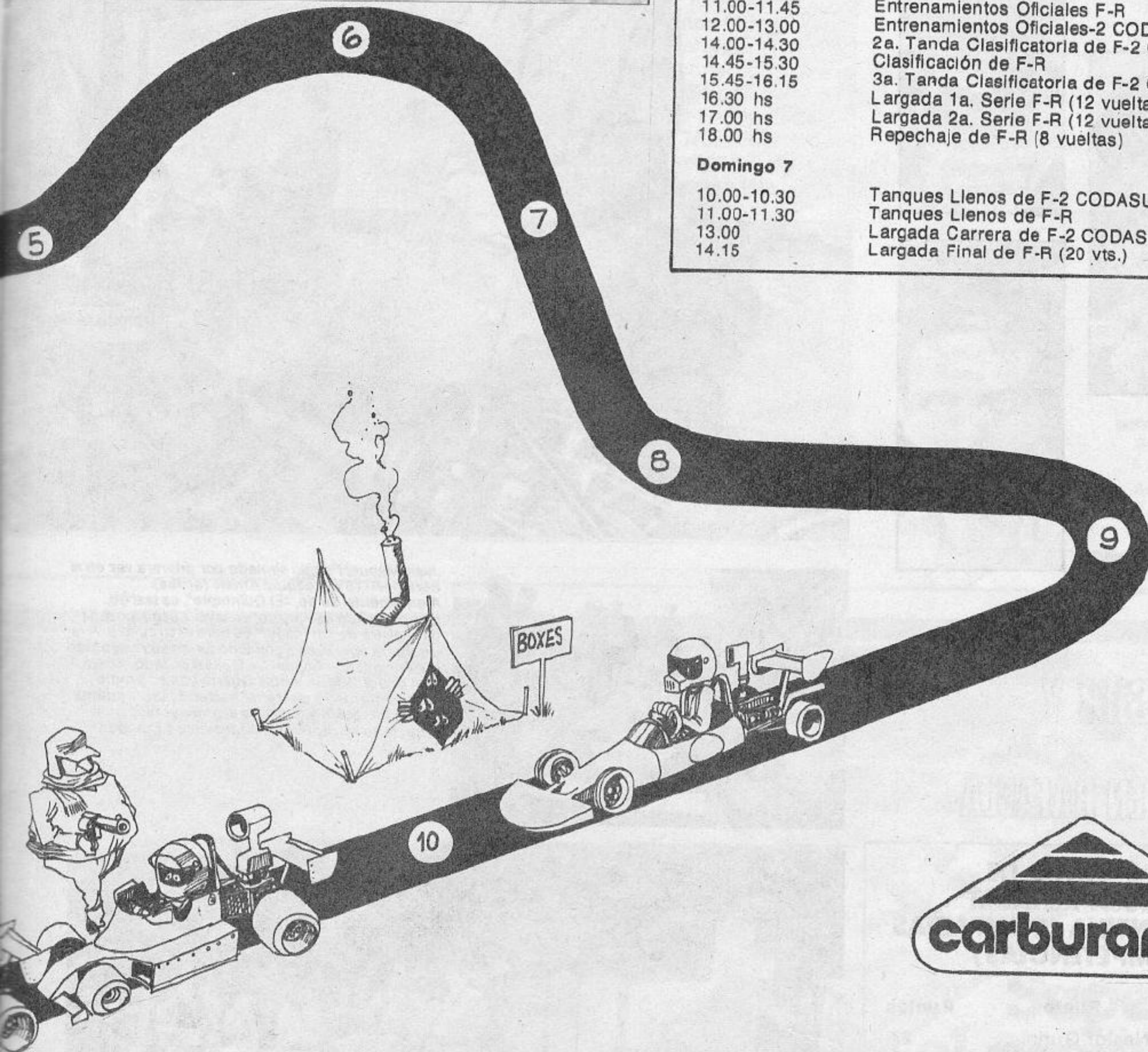
11.00-11.45
12.00-13.00
14.00-14.30
14.45-15.30
15.45-16.15
16.30 hs
17.00 hs
18.00 hs

Entrenamientos Oficiales F-R
Entrenamientos Oficiales-2 CODASUR
2a. Tanda Clasificatoria de F-2 CODASUR
Clasificación de F-R
3a. Tanda Clasificatoria de F-2 CODASUR
Largada 1a. Serie F-R (12 vueltas)
Largada 2a. Serie F-R (12 vueltas)
Repechaje de F-R (8 vueltas)

Domingo 7

10.00-10.30
11.00-11.30
13.00
14.15

Tanques Llenos de F-2 CODASUR
Tanques Llenos de F-R
Largada Carrera de F-2 CODASUR
Largada Final de F-R (20 vts.)



LUBRICANTES

Castrol

Licenciatarios Exclusivos en Argentina

Lubricantes Swindon S.A.

Bmé. Mitre 559, Piso 3º, Of. 301-(1342) Buenos Aires

Teléfonos: 33-7500 y 33-7509



A. Scarazzini



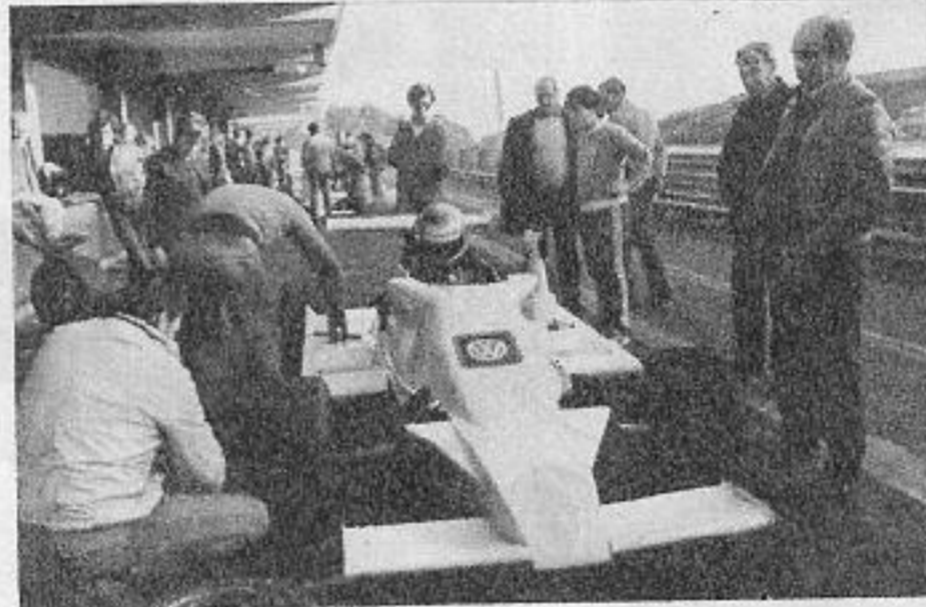
J. C. Giacchino



M. A. Etchegaray



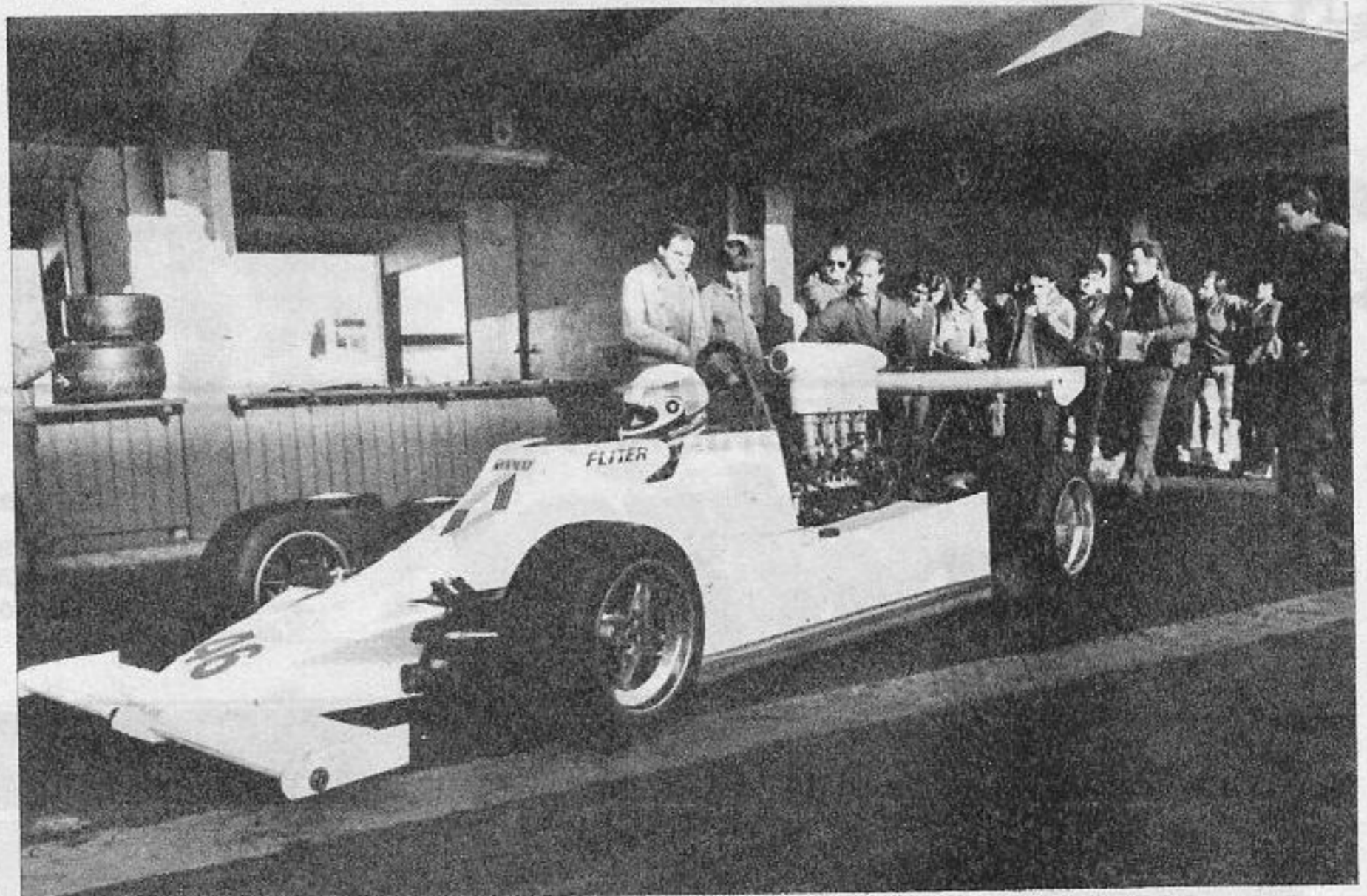
F.2 CODASUR Y F.R EN RAFAELA



Juan Manuel Fangio sentado por primera vez en el Berta —R-18 del equipo Antelo (arriba). Atentamente, su tío, "El Quintuple", es testigo, compartiendo ese primer ensayo. Luego lograría un registro de 1m14s30/100 para el circuito 9. A la izquierda aparecen Egon Einöder en su nuevo auto (ex Fangio) con Miguel De Guidi a su lado. Abajo, otro debut: Miguel Ángel Guerra con su propio auto (motor R-18 de Berta) haciendo los primeros giros (1m16s60) y luciendo el nuevo casco que trajo de su reciente y fructífero viaje a Europa.

CAMPEONATO DE FORMULA RENAULT ARGENTINA (CUMPLIDAS 4 COMPETENCIAS)

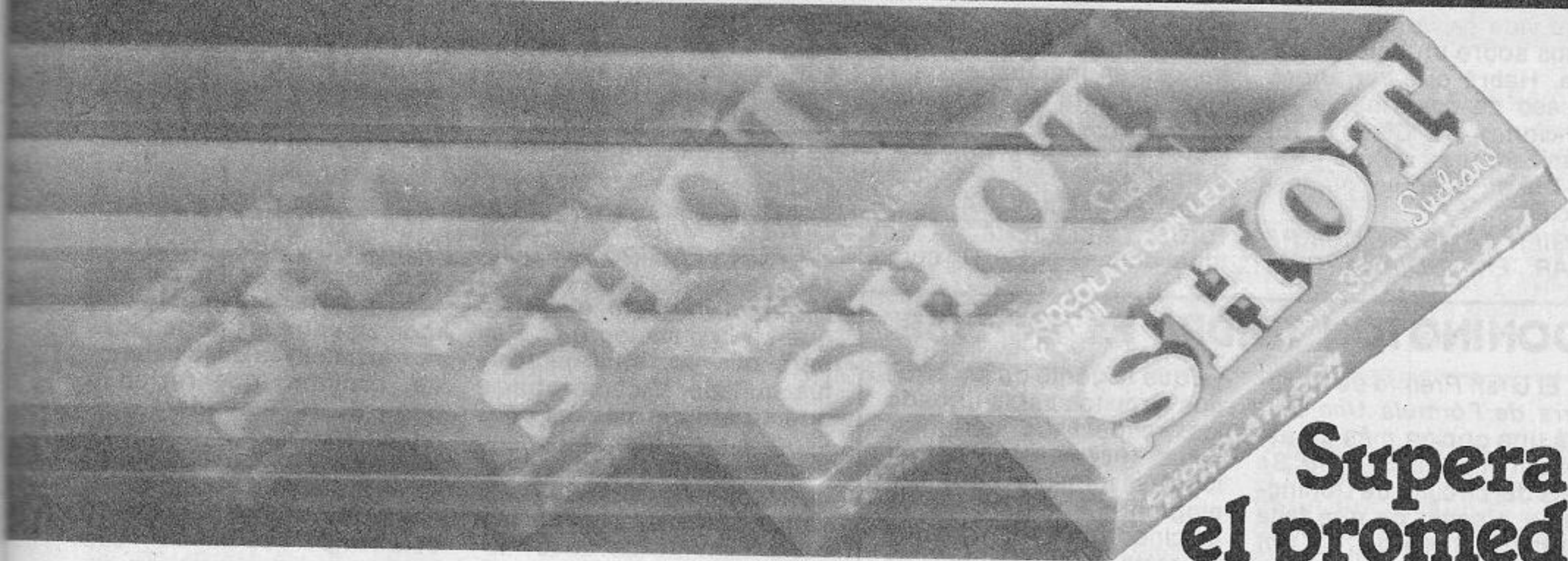
Pos	Piloto	Puntos
1º	Néstor Gurini	27
2º	Juan Carlos Giacchino	16
3º	Miguel Etchegaray	13
4º	Gustavo Mancuso	9
5º	Ricardo Kehler	8
6º	Sergio Buzeta	8
7º	Oscar Pereyra	5
8º	Rafael Verna	3
9º	Mario Riva	3
10º	Eduardo Bouvier	2
11º	Pablo Sala	2
12º	Eduardo Tuero	1
13º	Silvio Oltra	1
14º	Víctor Romagnoli	1
15º	Jorge Pernigotte	1





LOS PARTICIPANTES DE F-2 CODASUR

Nº	PILOTO	AUTO	PAIS
1	Guillermo Maldonado	Berta-VW	Argentina
2	Jorge O. Del Río	Berta-VW	Argentina
4	Adú Celso	Berta-VW Passat	Brasil
5	Luis Di Palma	Berta-VW	Argentina
6	Juan Carlos Ridolfi	Berta-VW	Chile
8	Víctor Marrese	Berta-VW Passat	Brasil
10	Egon Elnöder	Berta-VW	Uruguay
14	Gustavo Sommi	Berta-R18	Argentina
15	Fernando Cammarotta	Berta-Alpine	Uruguay
16	Marcos Troncón	Heve-VW Passat	Brasil
18	Juan Manuel Fangio	Berta-R18	Argentina
19	Sergio Santander	Berta-R18	Chile
20	Pedro Muffato	Berta-VW Passat	Brasil
22	Guillermo Kissling	Berta-R18	Argentina
23	Danny Candia	Berta-Taunus	Paraguay
27	Alberto Scarazzini	Berta-VW	Argentina
30	Fernando Croceri	Berta-VW	Argentina
31	Ricardo Chourrout	Berta-VW	Argentina
35	Ricardo Risatti	Berta-Fiat 128	Argentina
38	Norberto Picetti	Berta-R18	Argentina
40	Juan Cochesa	Berta-VW	Venezuela
46	Miguel Angel Guerra	Berta-R18	Argentina
51	Roberto Urretavizcaya	Berta-VW	Argentina
55	Miguel Da Silva	Andujar-VW	Argentina
62	Oswaldo López	Berta-VW	Argentina
66	Gustavo Der Ohanessian	Berta-VW	Argentina



**Supera
el promedio.**

CAMPEONATO DE FORMULA 2 CODASUR (CUMPLIDAS 6 COMPETENCIAS)

Pos.	PILOTO	NACIONALIDAD	PUNTOS			
1º	Guillermo Maldonado	RA	29	8º	Marcos Troncón	BR
2º	Rubén Luis Di Palma	RA	17	9º	Juan Carlos Ridolfi	RCH
3º	Alberto Scarazzini	RA	17	10º	Roberto Urretavizcaya	RA
4º	Juan Manuel Fangio	RA	16	11º	Gustavo Sommi	RA
5º	Jorge Omar Del Río	RA	15	12º	Ricardo Chourrout	RA
6º	Guillermo Kissling	RA	13	13º	Roberto Caneda	RA
7º	Fernando Croceri	RA	9	14º	Adú Celso	BR
				15º	César Pegoraro	BR
				16º	Juan Cochesa	YV
				17º	Egon Elnöder	ROU

REGAZZONI VUELVE A CORRER! —Quizás esta noticia pueda resultar increíble para muchos, pero parece que no lo es tanto para el propio Clay, aún convaleciente del accidente sufrido tres años atrás en Long Beach. Y tanto es así que el piloto suizo ha anunciado días atrás sus intenciones de participar nada menos que en el Rally París—Dakar del próximo año, tripulando un Mercedes Benz que sería convenientemente adaptado a sus limitaciones físicas, con el fin de permitir su conducción. El anuncio ha causado obviamente una gran sorpresa, ya que Regazzoni, pese a sus innumerables operaciones y tratamientos, aún no consiguió un grado de recuperación que le permita desenvolverse en forma medianamente normal en su vida privada y mucho menos sobre un auto de carrera. Habrá que ver ahora, en caso de confirmarse las intenciones de Clay, si los organizadores de la París—Dakar aceptan su inscripción.

LIGIER TAMBIEN QUIERE ESTAR EN INDIANAPOLIS

— Guy Ligier se ha sumado a la serie de constructores europeos a los cuales parece haberles atacado la fiebre por incursionar en las clásicas y excelentemente remuneradas 500 Millas de Indianápolis. Y lo suyo no sólo son intenciones. También hay hechos concretos como lo fue la presencia de Jean—Pierre Jabouille en la reciente edición de la prestigiosa carrera. Ingenuo sería pensar que el rubio y por ahora ex piloto de Fórmula Uno estuvo en Indy sólo para mirar... Sus objetivos estuvieron dirigidos a efectuar diversos tipos de contactos tendientes a palpar la posibilidad de que el equipo francés pudiera presentar un auto de construcción propia en Indy. Y las cosas parecen haberle ido bastante bien ya que a su regreso a Francia, Jabouille aseguró que en 1984 no sólo habrá un auto francés en Indianápolis sino en la mayoría de las restantes carreras del torneo o del CART. Confiado el hombre...

LA FORMULA CART SE HACE CALLEJERA — Los muchachos del CART, como

ya lo han demostrado en varias ocasiones, no guardan demasiada simpatía hacia sus colegas de la Fórmula Uno, pero a veces no tienen más remedio que seguir sus ejemplos. Como ahora quedó demostrado con el hecho de estar buscando circuitos de los denominados callejeros para realizar sus carreras. Al ya incorporado de Michigan, podrían sumarse en 1984 los de Nueva York y Miami, ciudades sobre las cuales están puestas en la actualidad las mayores esperanzas para una incursión de la gente del CART. Sobre el primer caso, muchos son los que creen ver una astuta maniobra de los yanquis para arrebatarse la fecha que por el momento tiene asignada la Fórmula Uno. En cuanto a lo de Miami, sería la concreción de un viejo anhelo y un indudable atractivo para una ciudad que desde hace varios años viene haciendo fuerza para tener una competencia del certamen estadounidense.

WILLY MAURER NO SE DA POR VENCIDO —Y quiere que se le restituya a su piloto Alain Ferté el triunfo que en la pista logró en Pau pero que posteriormente le fue quitado al comprobarse que su Maurer pesaba unos kilos menos que el mínimo reglamentario. La actitud de Maurer ha cobrado renovadas fuerzas luego de que recientemente se le restituyese a su otro piloto, Stefan Belof, la ubicación obtenida en la misma carrera, y que también —como lo ocurrido con su compañero Ferté— le fuera quitada en principio por no respetar el peso que marca la ley. Maurer argumenta que si se comprobó que el coche de Belof no estaba fuera del reglamento, también debe ocurrir lo mismo con el de Ferté, ya que según opina el constructor

alemán, los dos autos son exactamente iguales. Al parecer, para la balanza de los comisarios técnicos no ocurre lo mismo...

¿MERCEDES BENZ REGRESA A LA FORMULA UNO? — Este interrogante ha comenzado en los últimos días a ganar el ambiente automovilístico europeo. Y no parece ser un rumor más, ya que al decir de allegados a la casa alemana tendría muy buenas perspectivas de convertirse en realidad. Según esos mismos informantes el regreso a las carreras de rally el próximo año con el modelo 190 recientemente lanzado al mercado, constituiría el primer paso de un operativo de grandes proporciones de Mercedes Benz, que como escalón siguiente tendría por objetivo incursionar en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno con chasis y motor propios que, según lo anticipado, sería turbos de ocho cilindros.

LA FORMULA DOS SEGUIRA CON POLLERAS... — pero será hasta fin del año próximo. Recientemente una reunión entre las partes más representativas de la categoría, confirmó que recién a partir de 1985 quedará prohibido el uso de tan discutido elemento y los coches deberán adaptarse a la estructura de fondo plano que desde esta temporada adoptan sus hermanos mayores de la Fórmula Uno. De todas maneras, un tema que quedó pendiente para una próxima y cercana reunión fue el de establecer claramente los reglamentos que legislen la categoría hasta que lleguen esos cambios, con el fin de que no se produzcan las conflictivas situaciones ocurridas en algunas carreras de este año (Pau, Jarama, Misano) y que provocaran una

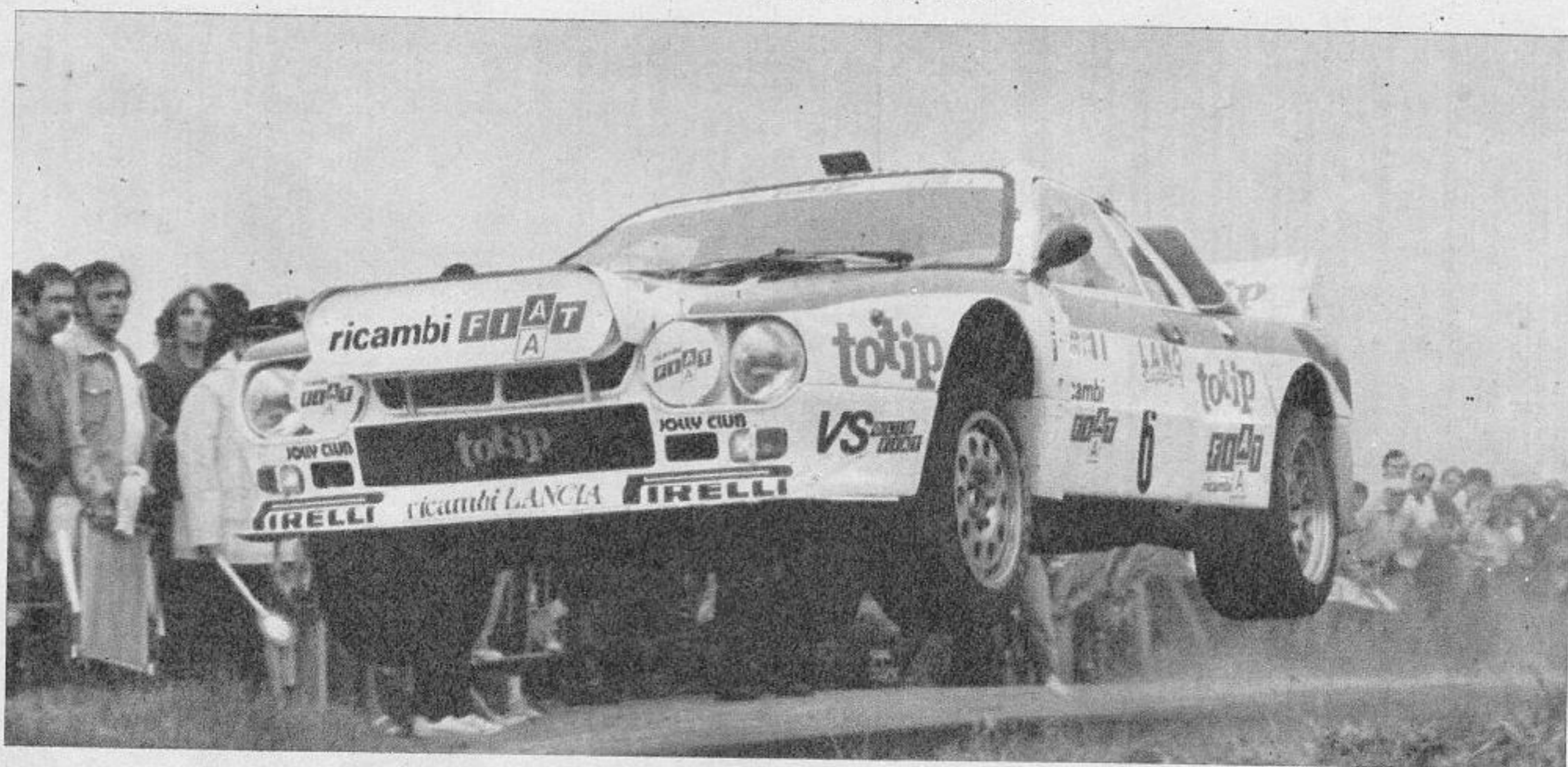
DONINGTON TENDRA F.1 EN 1988

El Gran Premio de Inglaterra de Fórmula Uno tendrá una opción más de escenario a partir de 1988. Se trata del circuito de Donington, y a pesar de que falta mucho tiempo, Tom Wheatcroft, su director propietario, ya lo tiene asegurado en virtud de un contrato firmado recientemente con las autoridades del Real Automóvil Club Británico y por el cual Donington alternará con Brands Hatch y Silverstone la organización de la competencia de Fórmula Uno incluida en el calendario mundial.

Claro que para ello tendrá que esperar hasta 1988

ya que la gente de los otros dos circuitos había firmado los respectivos contratos hasta 1987 y así el primer lugar disponible para Donington quedó para dentro de cinco años. Ahora lo que le resta a Wheatcroft es conseguir el visto bueno de la FISA, algo que al inglés le preocupa al punto de haber comenzado ya los planes para alargar el trazado del circuito y aumentar la presencia de guardrails, dos modificaciones imprescindibles para que la Federación Internacional y la Comisión de Circuitos le otorguen la autorización correspondiente.

BIASON EN YPRES



Massimo Biason está pasando por un excelente momento deportivo. Y lo confirmó semanas atrás al adjudicarse la tradicional competencia "24 Horas de Rally de Ypres". Una fecha válida por el certamen europeo de rallies, donde a su vez Biason viene ejerciendo un amplio dominio que le ha permitido establecer amplias diferencias a su favor en las posiciones.

Pero volvamos a la carrera de Ypres. Allí, Biason, en compañía de Tiziano Siviero, llevó a su Lancia Rally (foto)

a la victoria tras completar las exigencias que supusieron las cuatro vueltas al trazado de 30 kilómetros que atraviesa buena parte del pueblo de Ypres, y totalizar un tiempo de 4h 52m 15s. A poco menos de un minuto lo escoltó otro Lancia, el de los franceses Jean Claude Andruet—Françoise Sappey, completando el terceto de punta la Ferrari 308 GTB de Francis Vincent—Willy Huret. No tan afortunados estuvieron Marc Duez y Willy Duez, los ganadores del año anterior, quienes debieron conformarse con la cuarta ubicación.

serie de protestas y desclasificaciones.

BOB WOLLEK AL FRENTE TAMBIEN EN EL MUNDIAL DE RESISTENCIA — Vale la pena recordar las posiciones de un torneo al cual muchos no le prestan la atención debida. Se trata del Mundial de Resistencia para Pilotos, que se disputa paralelamente con el de Marcas y que al final del año consagrará a su campeón. Hasta el momento quien marcha al frente, tanto como para ratificar que 1983 es su

gran año deportivo, es el francés Bob Wollek, quien ha cosechado 56 puntos luego de haberse cumplido cuatro competencias del calendario. A seis puntos lo escolta Jacky Ickx, titular del año anterior, ubicándose posteriormente en las posiciones de avanzada Derek Bell con 39, Stefam Johansson con 36, Jochen Mass con 35, Helmut Lassig y Axel Planckenhorn con 34 y Thierry Boutsen y Jan Lammers con 32. Ahora la próxima cita será en Bélgica donde el 4 de septiembre tendrá lugar otra edición de los tradicio-

nales Mil Kilómetros de Spa—Francorchamps.

EN PERU HAY QUIENES DESEAN PROHIBIR LAS CARRERAS DE AUTOS — Se trata más precisamente del Instituto Nacional del Deporte, quien por intermedio de su titular ha comenzado a estudiar la posibilidad de prohibir en el territorio peruano las competencias de automóviles. Esta actitud, ya contemplada desde hace algún tiempo, volvió a cobrar fuerzas semanas atrás, cuando en una carrera dis-

putada en el circuito de Santa Rosa de Lima, el despiste de un auto tras un toque con otro, motivó la muerte de un espectador. La prohibición se centraría especialmente en las carreras que se disputan en rutas, ya que al peligro que ello significa, hay que agregar, según sostienen las autoridades, "las molestias y perjuicios que se ocasionan a los pueblos por donde pasa la competencia. Y esto es algo que no tiene mucho sentido solamente por el hecho de que unos pocos privilegiados se diviertan..." Son opiniones...

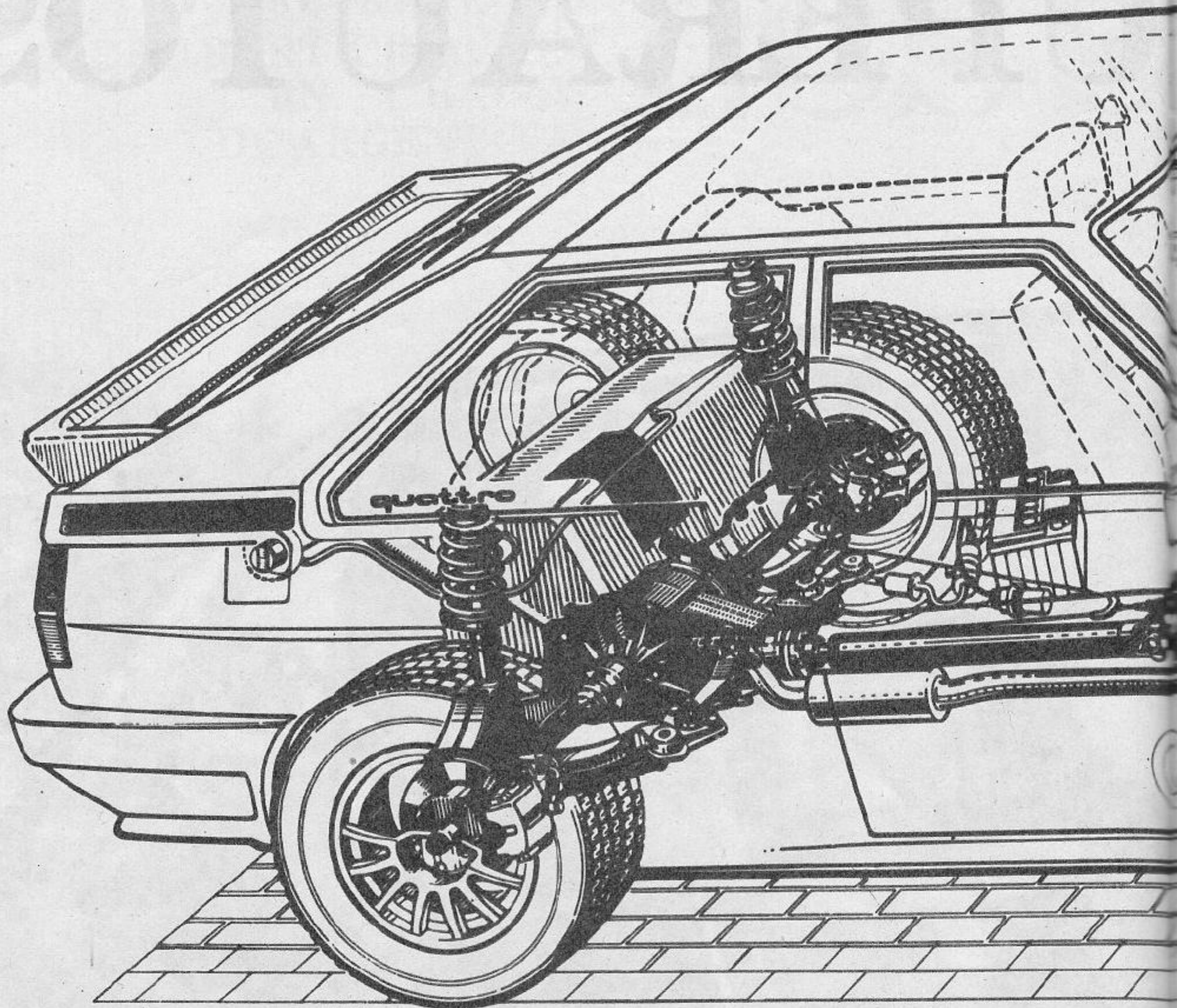
A PROPOSITO
DE SU PARTICIPACION
EN EL RALLY
DE ARGENTINA

LOS S



UPPERAUTOS



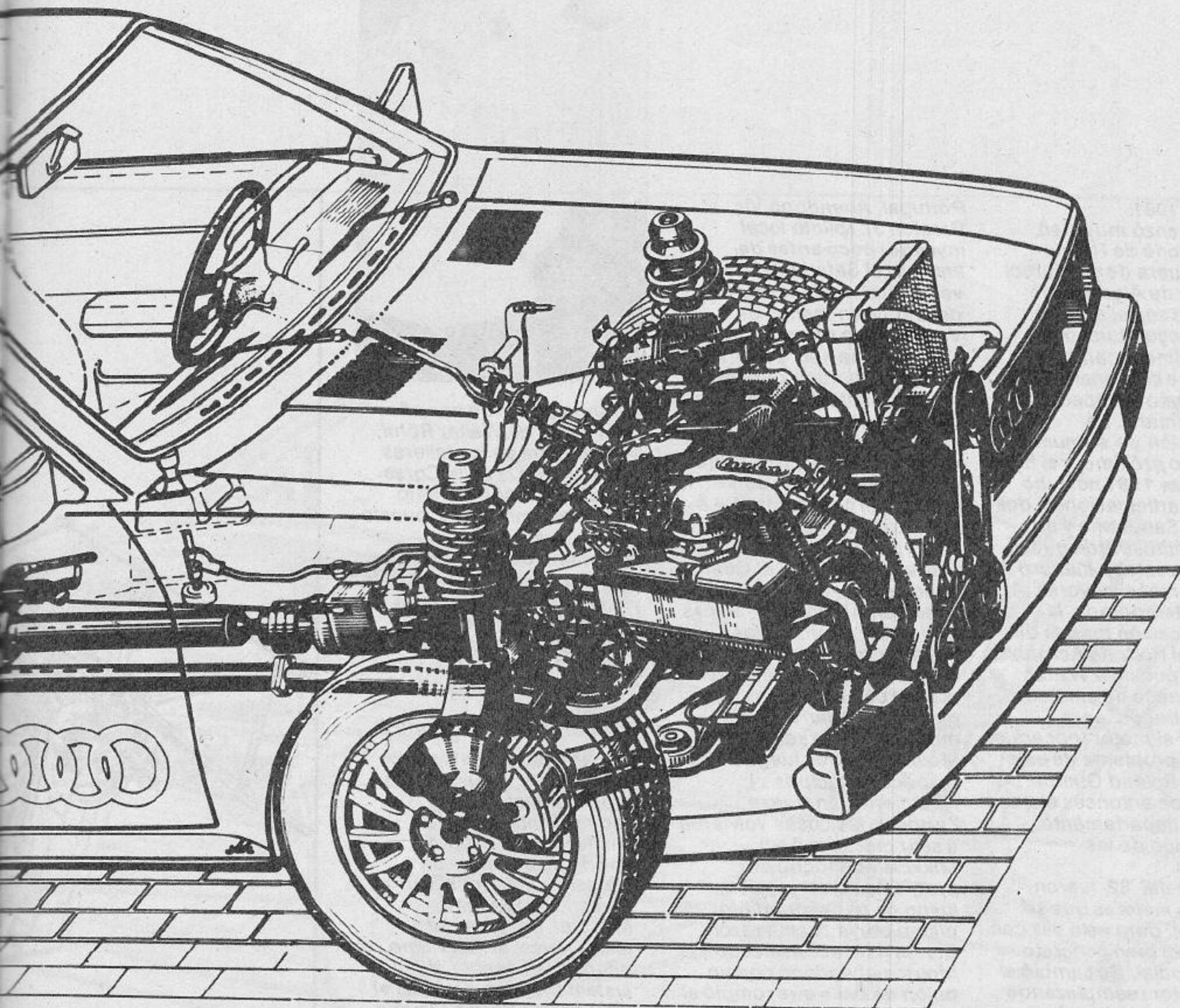


Seguramente dominarán nuestro próximo rally, como lo vienen haciendo en el actual Campeonato Mundial de Marcas. Audi Quattro y Lancia. El primero derivó de un auto de calle, mientras que el producto italiano es el reemplazante del Fiat 131, pero con la mayoría de elementos del modelo Beta Montecarlo

Decididamente, son difíciles de comparar. Si bien actualmente son competidores, se puede decir que el Lancia Rally y El Audi Quattro son tan parecidos entre sí como Liz Taylor y Bo Derek. Apetitosas, lindas, pero nada que ver entre sí...

Sin embargo, no puede soslayarse que durante este 1983 ambos se reparten casi "a placer" el Campeonato Mundial de Rally y, vistos los resultados, vale la pena tratar de ensayar un paralelo entre ambos, sobre todo si consideramos que ensayarán otro de sus "encuentros" aquí, en la Argentina, durante el Rally

por el Mundial. Desde sus respectivos nacimientos se notan las diferencias. El Audi Quattro es, básicamente, un conjunto de elementos mecánicos tomados de diferentes productos del Grupo Audi-Volkswagen. Veamos: carrocería del Audi Coupé GT, motor 5 cilindros clásico de Audi, transmisión a las cuatro ruedas del Iltis (vehículo utilitario todo terreno) y turbocompresor, solución utilizada en diferentes autos de la marca. El conjunto fue montado bajo la supervisión de Ferdinand Piech, y demostró que funcionaba correctamente, apuntando a una franja de



mercado hasta ese entonces no explotada: los usuarios de un automóvil deportivo de gran performance, pero... (y aquí está la diferencia) con tracción de acople de acuerdo a la necesidad en las cuatro ruedas. Audi indicaba el camino, pero aplicando una tecnología ya conocida.

Desde la idea de fabricar el Audi Quattro hasta planificar su participación en rallies hubo una distancia muy corta. El encargado del departamento competición de Audi fue Walter Tresser, quien se encargó del team Audi Motorsport desde el comienzo del proyecto "Quattro" hasta el Rally de



Acrópolis 1981. Todo comenzó muy bien, con la victoria de Hannu Mikkola (fuera de concurso) en el Rally de Algarves de 1981, pero con el auto aún sin homologar. Luego, en 1982 la primera carrera ganada fue el Janner Rally (campeonato europeo) con Franz Wittmann. La participación en el mundial fue el paso próximo, y si bien durante ese 1981 no hubo muchas participaciones, dos victorias (San Remo y el R.A.C.) demostraron que el Quattro ya estaba maduro para empresas mayores. A mitad de temporada, la desclasificación masiva del team en el Rally de Acrópolis le valió el puesto a Walter Tresser, luego de emplear algunos "trucos" para refrigerar el motor (por aquel entonces problema de este modelo). Roland Gumpert sería desde entonces el que regiría el departamento competición de los alemanes.

A lo largo del '82, fueron varias las mejores que se realizaron, pero esta vez con un objetivo bien concreto: el título mundial. Se cambió el block motor reemplazando el de hierro por uno de aluminio, ahorrando peso (otro de los defectos del auto) y otras mejoras menores.

En 1982, por lo tanto, y con todos los medios desplegados, Audi ganó seis de las diez carreras por el Mundial de Marcas, con tres pilotos diferentes: Blomqvist, Mouton y Mikkola y el título de marcas. Con el agregado de que Michele Mouton estuvo peleando el torneo de pilotos hasta la última prueba... El esfuerzo había valido la pena.

Para 1983, la idea era repetir. Pero sucesivos golpes de mala suerte comenzaron a definir el año en contra de Audi. Faltó la nieve en Montecarlo, donde podría haberse desempeñado muy bien. Ganaron en Suecia y

Portugal. Abandonó Vic Preston Jr. (piloto local invitado) poco antes de finalizar el Safari mientras venía punteando la carrera, y dejándola en manos de Vatanen con un veterano Opel Ascona 400. La versión liviana preparada para el rápido asfalto de Córcega no funcionó como debía, y luego, si bien se preparó un motor de menor cilindrada (para que al multiplicarse ésta por el coeficiente 1,4 a que obliga el reglamento a los impulsores sobrealimentados, el Quattro pueda correr con menor peso), en Acrópolis —el más "africano" y duro de los rallies europeos— no pudo concretar más que un tercer puesto con Blomqvist, debido a la rotura de motores de Mikkola y Mouton (ambos luego de respectivos golpes...). Finalmente, en Nueva Zelanda, las cosas volvieron a salir mal para Audi. Mikkola abandonó por problemas de inyección luego de haber quedado último por la misma razón. Blomqvist desclasificado y la Mouton abandonó con un bulón de biela que rompió el motor.

Se supone que el Rally de Argentina beneficiará al Quattro dadas las características de los tramos, en los cuales —teóricamente— abundará el hielo, el barro y la nieve, todos elementos sobre los cuales se mueve con comodidad. Luego, vendrán los múltiples saltos del Rally de los Mil Lagos, la tierra (e invasión Lancia) del Rally San Remo y los barrocos caminos entre los bosques ingleses del R.A.C. Por ahora hay un déficit de 24 puntos para alcanzar a Lancia.

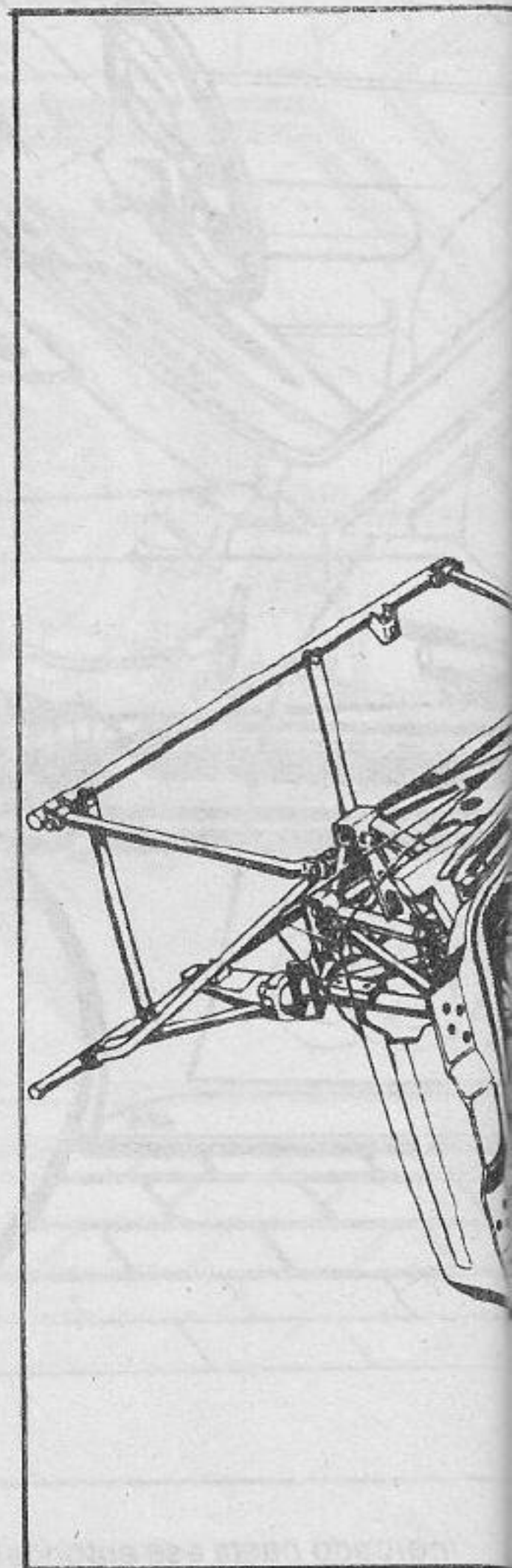
POR ITALIA...

El Lancia Rally tiene una historia totalmente diferente. Desde 1980, cuando el Fiat 131 Abarth arrasaba en el

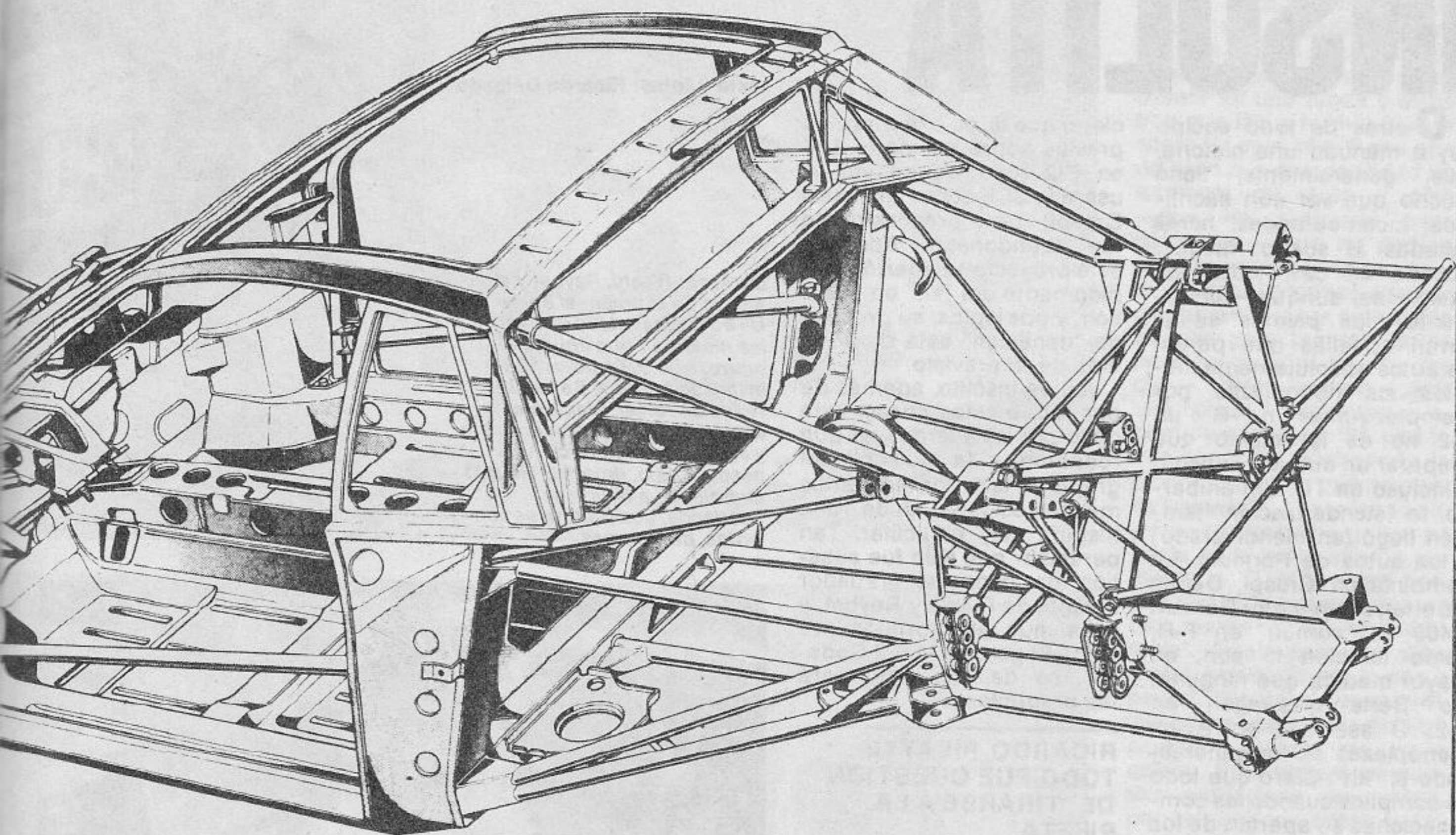


tomó mundial de ese año de la mano de Walter Röhrl, se estudiaba en los talleres de Abarth de la calle Corso Marche, cuál sería el auto que lo reemplazaría, puesto que las nuevas reglamentaciones del Grupo B comenzarían a regir pronto y la cantidad mínima para homologar descendería desde los 400 necesarios para el Grupo Cuatro, a los meros 200 que serían suficientes para encuadrarse en el Grupo B.

La cantidad de autos para fabricar era inversamente proporcional a la especialización de ese mismo coche. Ergo, se podría disponer de un elemento más sofisticado para el Campeonato Mundial. Había varias alternativas; el Fiat Ritmo, los diferentes Lancia... Y fue justamente uno de éstos el elegido por Sergio Limone para construir al proyecto 037 (así se lo conoció en sus inicios). El Beta Montecarlo tenía los elementos básicos necesarios. Una coupé biplaza, pequeña, con motor central trasero y tracción trasera. Se la modificó tratando de obtener un monocasco indestructible, pensando pura y exclusivamente en la dureza y simplicidad del conjunto. Debía tener un motor confiable: "pongámosle el archiconocido 232 AR4 (el mismo del 131c Abarth pero algo modifié), pero con mayor potencia y usemos el compresor volumétrico que estamos utilizando en algunos de nuestros autos de calle". Resultado: el Lancia Rally, que conoció la luz hacia mediados de 1982 luego de haber sido



diseñado por Pininfarina. Fue creado específicamente para competir, y si bien fue puesto a la venta por Lancia, de más está decir que no recomendamos su uso como auto de calle. Es ruidoso, estrecho, incómodo, duro. Pero lo más importante es otra cosa: veloz, con una aceleración espantosa (alcanza los 100 km/h en menos de 4 segundos), muy maniobrable, con suspensiones regulables entre sí gracias a la simplicidad de sus soluciones. Y lo más importante; está respaldado por un equipo sumamente



experimentado y profesional, cuyas actuaciones primeras deben buscarse cuando las campañas de Sandro Munari (con el Fiat 124 Spider y el Lancia Stratos) y Walter Röhrl, por caso. Este año, el Lancia Rally se vio beneficiado por varios factores. Las virtudes ya apuntadas fueron importantes, pero también hubo factores de suerte (siempre hay que contar con ellos, de buena o mala) que facilitaron las cosas, dándole a Lancia

la posibilidad de ganar el torneo en una temporada en la cual ello no estaba previsto. Por lo tanto, al programa anual del equipo italiano fueron agregándose rallies, dados los sucesivos éxitos. Una confiabilidad impresionante y escasas fallas a lo largo del año, llevaron a la marca a su actual primer puesto en el certamen.

E.E.N.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR	AUDI QUATTRO	LANCIA RALLY
Nº Cilindros	5 en línea	4 en línea
Tipo	Ciclo Otto OHC	Ciclo Otto DOHC
Ubicación	Delantero longitudinal	Central longit. inclinado
Cilindrada	2.109 cm ³	1.995 cm ³
Potencia máxima	360 HP	320 HP
Régimen	8.000 RPM	8.000 RPM
Sobrealimentación	1 Turbo KKK	1 Compresor Abarth
Cilindrada equival	2.953 cm ³	2.793 cm ³
Alimentación	Inyección Kugelfischer	Inyección Marelli
Válvulas	2 por cilindro	4 por cilindro
Refrigeración	2 radiadores	1 radiador
TRANSMISION		
Caja velocidades	5 marchas de avance	5 marchas de avance
Diferencial	Dos c/autobloc.	Uno c/autobloc.
Tracción	Cuatro ruedas	Ruedas traseras
Carrocería	Coupé	Coupé
Suspensiones	Independientes	Independientes
Frenos	Discos ventilados	Discos ventilados

**RICARDO RISATTI, JUAN JOSE REYBET Y UN BERTA
ALAR DE F-2 CON MOTOR FIAT 128.
LA REALIDAD DE UN EQUIPO PARA...**

UNA AVENTURA INSOLITA

Detrás de todo equipo hay a menudo una historia. Que, generalmente, tiene mucho que ver con sacrificios, incomodidades, horas robadas al sueño, fatiga... Sucede en casi todas las categorías, aunque —obviamente— las "palmas" se las llevan aquellas que parten de autos absolutamente inéditos: los monoplazas, por ejemplo. Armar un F-R o un F-2 no es lo mismo que preparar un auto de Turismo e incluso un TC. Sin embargo, la "standarización" también llegó (en menor grado) a los autos de Fórmula. La combinación Crespi, Depac o Berta con un motor Renault 1.400 es "común" en F-R, como también lo son, en mayor medida que ninguno, los Berta-Volkswagen en F-2. O sea que entre los monoplazas se ha generalizado el "kit". Claro que todo se complica cuando las combinaciones se apartan de los rumbos acostumbrados. Para la gente de Renault no fue difícil adaptar el Alpine primero y el R-18 luego, a los Berta, pero sin duda tuvieron un período de puesta a punto que llevó su tiempo y que obligó a partir de cero, en relación con la puesta a punto de los equipados con VW.

Imaginen entonces lo que habrá sido cuando Ricardo Risatti le dio el OK a Juan José Reybet y sobre un flamante Berta alar instalaron el Fiat 128 desarrollado por éste...

Sin duda, una combinación inédita e insólita a la vez. Porque no solamente plantea el montaje de un motor nunca usado sobre un Berta, sino una alternativa "con todo por descubrir". Es

cierto que hubo experiencias previas sobre un motor 128 en F-2 (que alguna vez lo usara la CCF sobre un chasis Crespi), pero prácticamente fue abandonado. Además, este proyecto se apartó decididamente del "kit" en cuestión, y por lógica, su proceso de "dentición" está durando más de lo previsto.

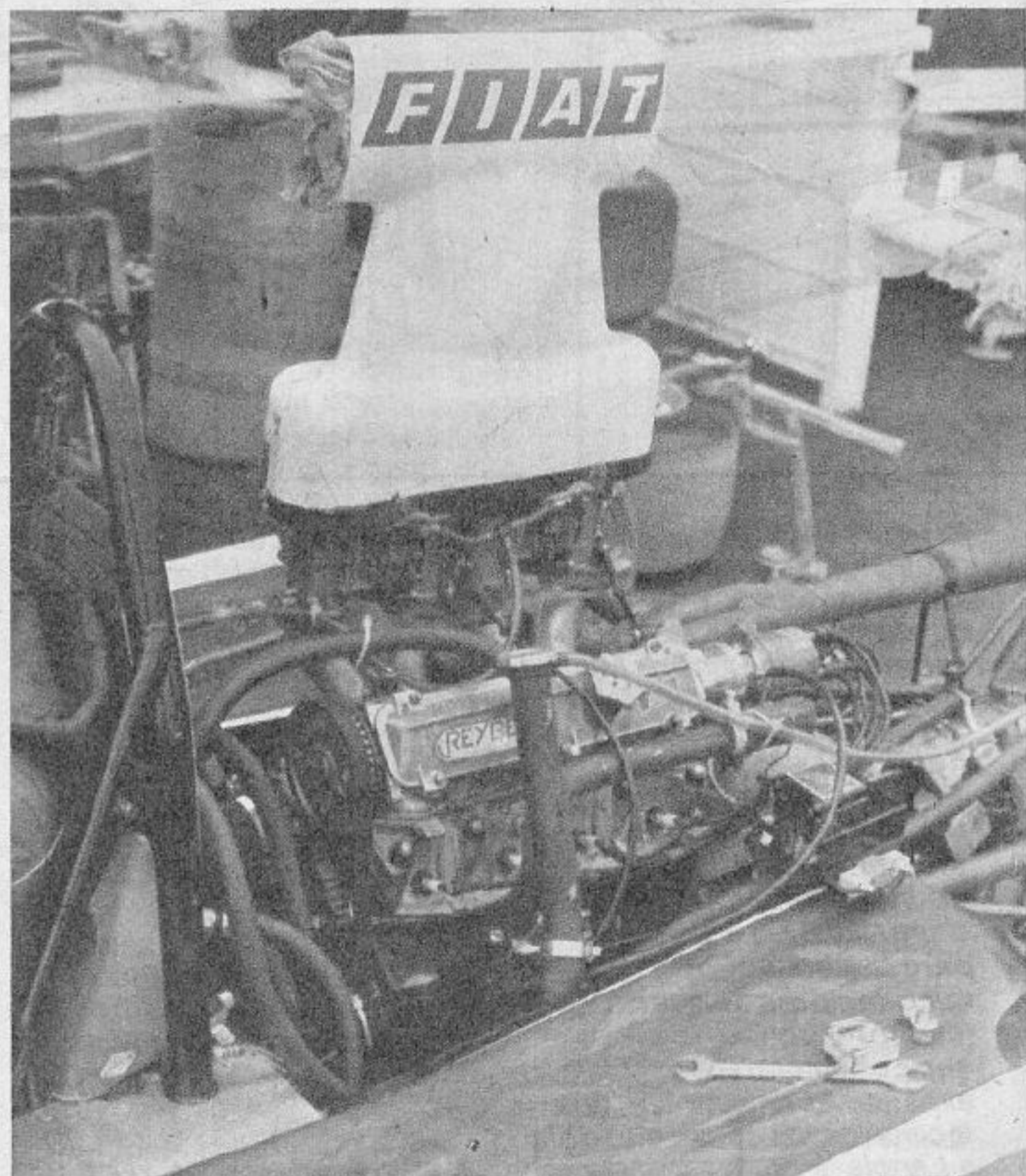
Lo de insólito, además de por todas estas cosas, está dado por las alternativas que rodearon a la "fusión" del grupo y a la de los elementos mecánicos... Sin duda, una historia muy particular. Tan particular que sólo fue cuestión de poner el grabador delante de Risatti y Reybet, y ellos, aún asombrados por cómo llegaron a la F-2 Codasur, no dejaron lugar para las preguntas...

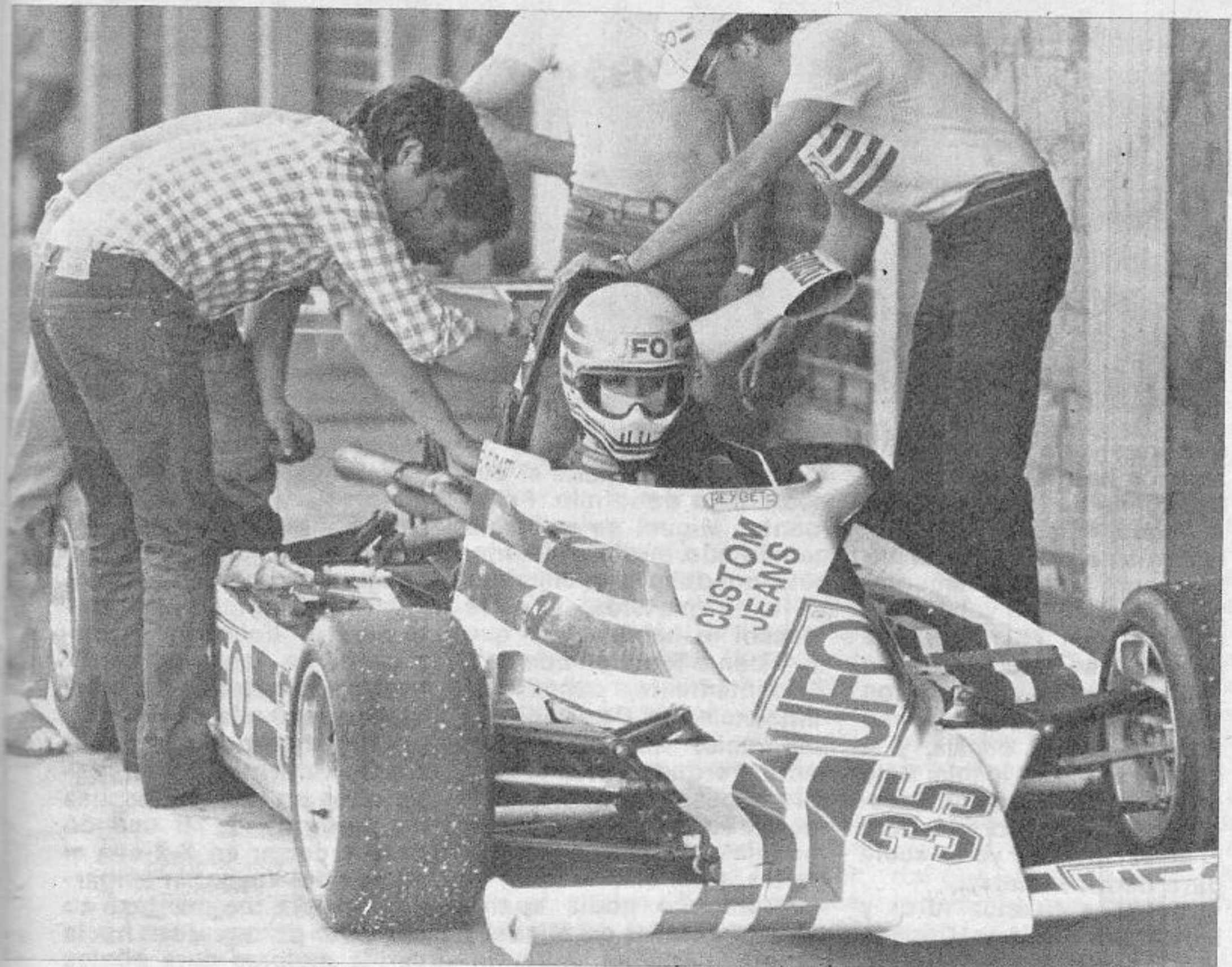
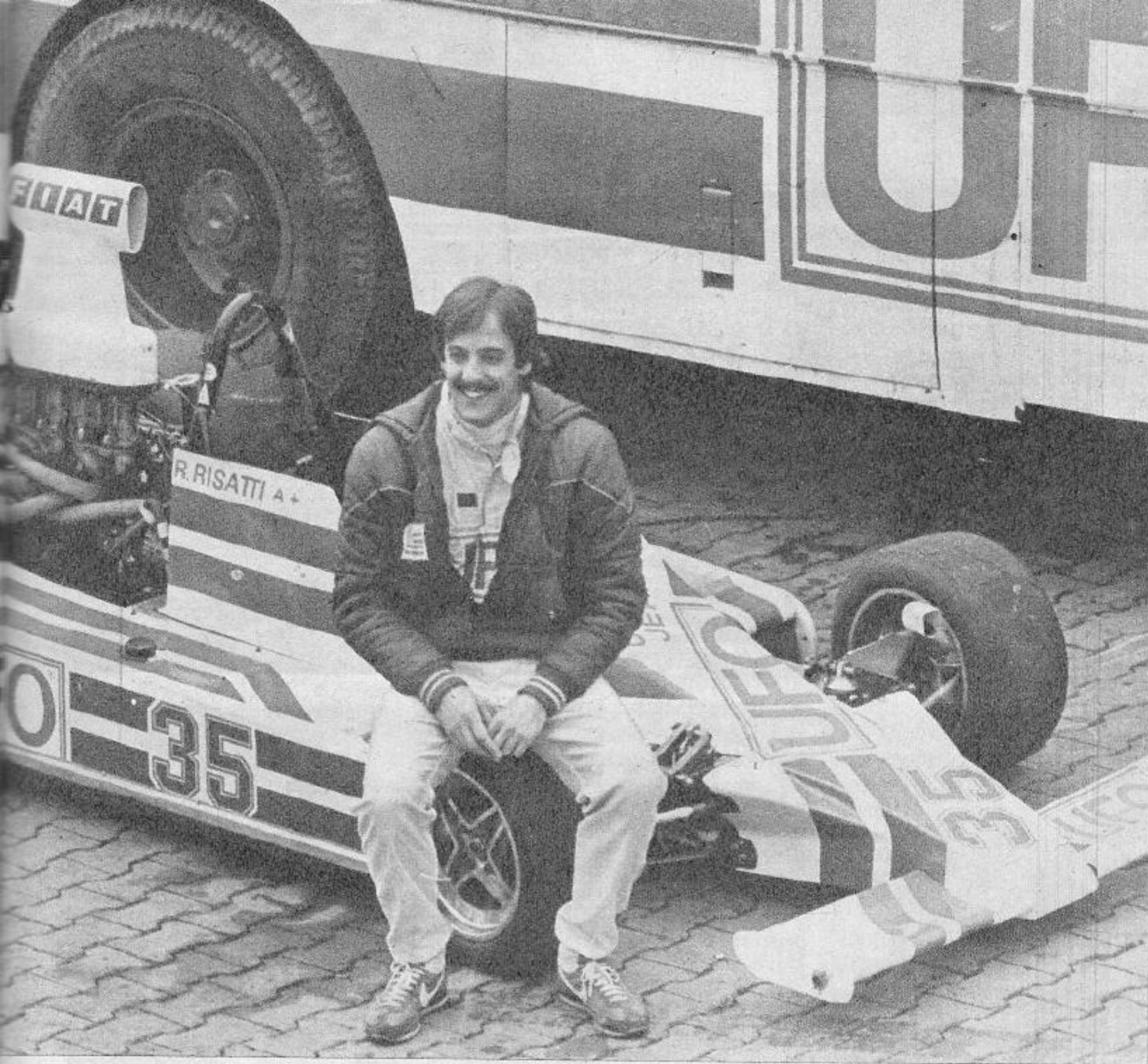
RICARDO RISATTI: TODO FUE CUESTION DE "TIRARSE A LA PILETA"

"Cuando se produjo mi desvinculación del equipo de 'Yoyo' (Maldonado) a fines del año pasado, me encontré de pronto en el aire. No me quedaban alternativas para ir a correr —o comenzar a correr— con ninguno en 1983, y diría que casi fui 'empujado' a encarar la formación de mi propio equipo. Sin embargo, las chances eran muy pocas. Entonces me decidí a ir a verlo a Miguel De Guidi. Llegué un día de la semana a eso de las 10 de la mañana. Me encontré con Fernando (Croceri) y su padre, quienes también, por su lado, estaban contándole todas sus 'cuitas'. Por supuesto, Miguel estaba en la bañera

Texto y fotos: Ricardo Delgado

Derecha: Risatti, Reybet y el motivo de la unión: el Berta-128. Un auto presentado al nivel de los mejores y que apunta al futuro. Abajo: El motor 128 instalado sobre el Berta. Su reducido tamaño facilita el acceso a diversos componentes y ayuda a la distribución de pesos. Abajo, derecha: Reybet atendiendo a Risatti en Interlagos. Los progresos son lentos, pero firmes.



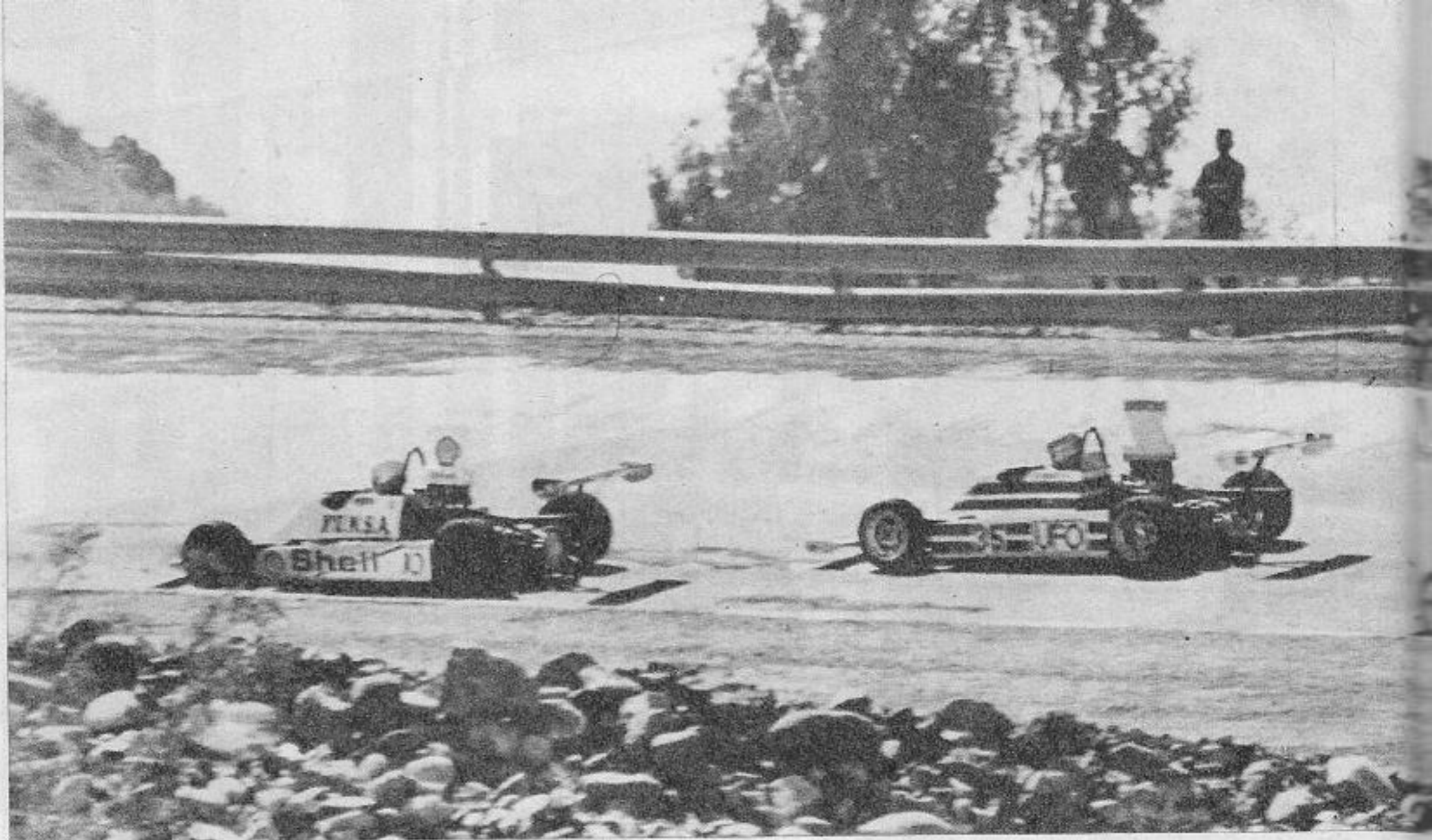


atendido por Mary —su esposa— y entonces me encargué de cargar con el teléfono 'a costas' y atenderlo, disponiéndome a contarle mis problemas luego.

"Almorzamos milanesas y nos quedamos charlando hasta eso de las 7 de la tarde. Yo, plata, por supuesto, no tenía —o mejor dicho, tenía muy poca— entonces Miguel hizo unas cuentas y definió el tema del chasis con plata de su bolsillo, porque la Asociación —según Miguel me comentaba— tenía dinero para aguantar tres autos que tenía que entregar Oreste en una tanda y otros tres que iba a terminar para enero de este año. O sea que de pronto a esa cantidad se sumaron mi auto y otro —que no recuerdo para quién era— que no podían ser pagados por la vía normal. Miguel empezó a hacer números: 'A ver, esta plata alcanza para los seis autos pero no para el tuyo' —me dijo—. 'Pero vamos a ver qué tengo...' Agarró un cuaderno y comentó: 'Sí, con lo mío alcanza: entonces te lo compro yo, ¿por qué no puedo hacerlo?'. El hablaba solo y se contestaba, y yo no decía nada, sólo atiné a comentarle: 'Decida usted porque con todos esos números me marea y no entiendo nada'. Finalmente me dijo: 'Total, algún día me lo vas a pagar'. 'No sé', le respondí, 'ni siquiera sé cuánto sale un chasis y cuánto me va a cobrar. Sólo espero no quedar endeudado con usted, por eso quería saber cuánto, más o menos, voy a necesitar para realizar todo, porque no tengo nada definido'. 'Correr en un equipo no puedo' —le dije— 'porque se está hablando de cifras que no puedo pagar, y esta alternativa es buena pero tengo que saber cuánto hace falta'. El no hizo más que buscar-me una solución, y fue ésa: puso plata de su bolsillo, compró el auto, habló adelante de mí con Oreste y le dijo: 'En vez de 3 y 3, tienen que ser 4 y 4'. De esa forma yo me hice de un chasis para correr, sólo Miguel De Guidi podía conseguirlo... y lo hizo.

"Además me dijo: 'No te hagás problema: me traés los carburadores, el embrague y la caja. ¿Tenés una camioneta?', 'Sí', le contes-

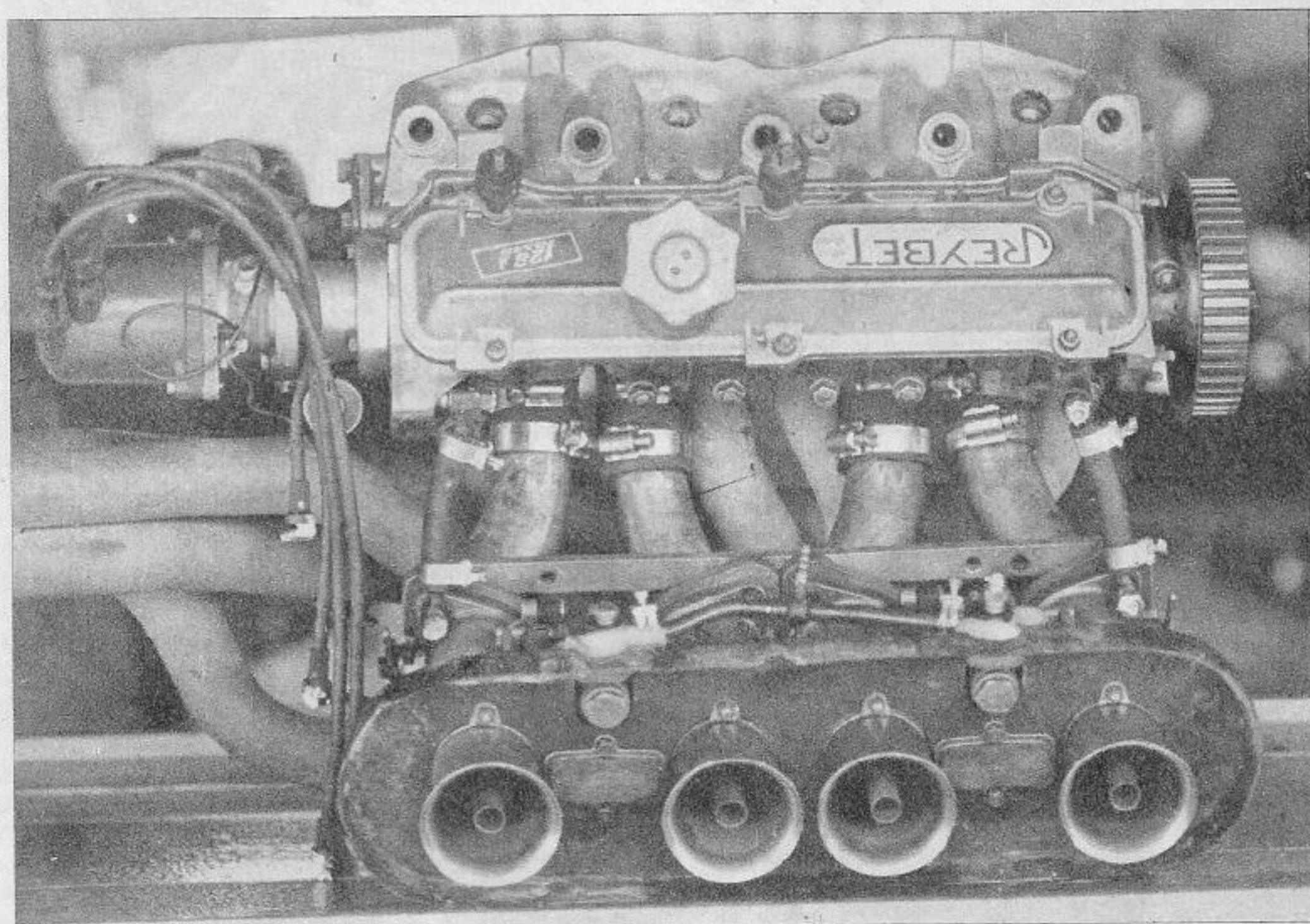
Derecha: Risatti circulando en el "rulo" del Zonda precedido por Einödter y adelante de Ridolff. Precisamente el chileno marca un poco la "ubicación" de Risatti en la F-2 Codasur; pero se pretende ascender... Abajo: La tapa de cilindros del 128 desarrollado por Reybet. Un trabajo concienzudo y artesanal que no siempre retribuye el esfuerzo.



té, y volvió: 'Bueno, quedate tranquilo, el año que viene, vos tenés tu equipo. El chasis lo pongo yo y el motor también'... Sólo atiné a decirle: 'Cuando usted quiera, dígame cuánto voy a tener que pagar'. Entonces, dijo: 'Vos no te hagas problemas porque los viáticos bli, bla...', y siguió haciendo números que yo nunca entendí.

"A los tres días de esto, Miguel se accidentó. En ese momento, pensé: 'A mí se me terminó todo'. La incertidumbre fue total. No sabía con qué podía contar, chasis, motor, caja... Comencé a hablar con 'Yoyo', pero era Miguel el que conocía bien todo lo mío y cómo estaba 'ordenado'. Entonces no me quedó más alternativa que 'tirarme a la piletá'... y me tiré (eso sí, rogando para que todo se hiciera). Mi duda más grande era que el Campeonato Sudam se hiciera... y finalmente, se hizo.

"En esa charla en la casa de Miguel también le dije que no podía ser que él quisiera abarcar tanto. Estaba creando una categoría pero ésta iba a subsistir solamente gracias a una marca: Volkswagen. Y si esa marca, por cualquier razón, se 'caía', con ella, se llevaba a la categoría. 'Es cierto que debemos formar equipos', le comenté, 'pero, ¿por qué no hacerlo con distintas marcas?'. Le dije que me parecía excelente lo que había hecho conmigo con el chasis, pero que no deseaba lo mismo en el tema motores. Le sugerí que hablara con Macchi —de Renault— para



que tratara de conseguirme algunos fierros y que yo me encargaría de la preparación. A Miguel le gustó la idea, y esa misma noche fue a hablar con Macchi; lamentablemente, no me volví a comunicar con él... Tres días después se accidentó. No sabía si había hablado con Macchi por los motores, con Caneda por el chasis, y si alguien sabía de lo mío. Sólo que cuando habló con Oreste me había nombrado, pero él se accidentó y yo no sabía para dónde encarar.

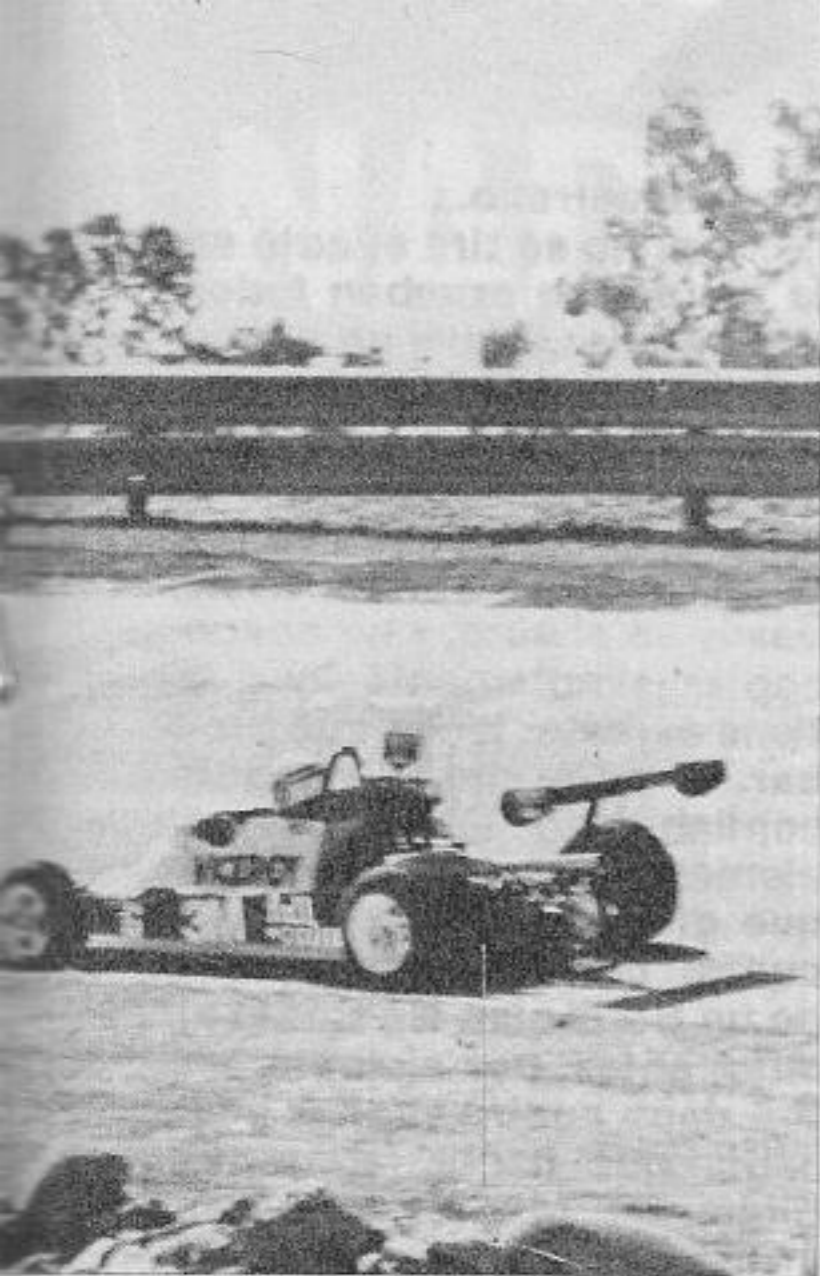
"Viajé a Buenos Aires y hablé con Roberto Caneda —que estaba con toda la

locura por el accidente de Miguel— le pregunté si conocía algo de lo mío. Felizmente, Miguel se lo había comentado al día siguiente, sólo quedaba por dilucidar el tema motores, ya que Macchi le había dicho que me 'iban a tener en cuenta'. Evidentemente, cuando la 'influencia' de De Guidi desapareció, me olvidé del tema. Porque es bien sabido que a pesar de que Miguel fuera 'Volkswagen hasta la médula', pesaba en todas partes, y sin él...

"Tampoco podía aparecer por el taller de Miguel y decirle al Laucha: 'Mirá, ha-

blé con De Guidi y me dijo que tenés que darme dos motores'... ¿Qué otra posibilidad me quedaba?, ¿Ford?... No, no iba... faltaba apoyo, no había nada. ¿Fiat?, hhhmmm... era barato para mi bolsillo y el preparador lo tenía cerca. Y bueno, era cuestión de 'tirarse de nuevo a la piletá'.

"Había corrido con motores de Reybet durante cuatro años en la F-4, después me desligué de él cuando pasé a correr en F-2 con el equipo del Yoyo. Sin embargo, siempre me mantuve en contacto porque Juan hacía varios motores para pilotos



de la zona de Laboulaye. El estaba empeñado en hacer un motor 128 para F-2 aunque no tuviera a quién dárselo, simplemente lo hacía porque le gustaba y creía que tenía posibilidades. Le comenté lo de Renault —en principio— y me dijo que podía ser, pero cuando se paró todo, volví a hablar con Juan y le di el 'vía libre' para que él decidiera: de más está decir que mi auto iba a llevar el Fiat 128 (agrandado a 1600 cm³) de Reybet.

"Le di un cheque en blanco para que él mandara a hacer un cigüeñal por un artesano de Rosario (ya que era la pieza más difícil de conseguir y había que cambiarle el volteo, rellenarlo, etc). Juan me dijo: 'Mirá que sale 500 millones de los viejos...', le contesté: 'y bueno, dale...'

"Después me causó gracia: ¡Había comprado el chasis y no sabía cómo lo iba a pagar ni cuánto costaba, y le firmaba un cheque en blanco por un cigüeñal! Además, me olvidaba de la caja... Como lo que yo tenía no alcanzaba para comprarla, Miguel habló con el Colorado de TCM y le dijo: 'Mirá, necesito que le vendas una caja a un piloto que tiene que correr el año que viene y no tiene plata. me tenés que hacer un plan muy especial de pago, exclusivamente para este piloto...' Creo que hace menos de un mes que entró el último cheque... y así tuve la caja.

"Entonces —volviendo al motor— le dije a Juan: 'Vos te hacés problema por 500 millones y yo acabo de 'com-

JUAN JOSE REYBET:

"LE TENGO UNA FE TREMENDA AL MOTOR"

"Mi experiencia en F-2 se remontaba a 1978 cuando hice un motor Peugeot. Mi decisión se debió a la relación que tenía con Jackie Forest Greene y a su vez la que éste mantenía con Peugeot. La experiencia fue buena gracias a este apoyo, pero finalmente cambié por la F-R. Desde hacía mucho tiempo, la idea de hacer un motor Fiat 128 me daba vueltas por la cabeza, aun cuando me decidí a hacer el Peugeot; lo que pasó es que con éste tenía más posibilidades de lograr una performance lógica en menos tiempo; sin embargo, seguía pensando en el 128.

"A fines de 1981, un día, hablando con Jorge Pernigotte, me dijo si me interesaba la idea de hacer un 128 para F-2... ¡Había 'dado en el clavo'! Justo eso era lo que yo quería hacer... Al poco tiempo me trajo un motor y me dijo que comenzara a trabajar en él como hobby. Cuando ya lo tenía más o menos desarrollado, apareció Ricardo y me habló de hacer un R-18...

"Mi primer consejo a Ricardo fue: 'Pensalo bien. Tengo casi listo un 128 y con el Renault hay que empezar desde cero'... Se decidió casi de inmediato. 'Vamos con éste', me dijo. Me gustó su actitud porque lo encaró en firme.

"La semana previa a Punta del Este '83, el motor estaba girando en el banco. Sin embargo, sólo nos sir-

vió como experiencia del motor, ya que todavía no teníamos el chasis, que no estaba terminado.

"La primera vez que lo tiramos en el banco (estaba Ricardo) alcanzó 163-164³ caballos y luego de algunas modificaciones logramos 171 HP a 7.800-8.000 rpm, que es más o menos la potencia con que salimos a correr. Pero el principal inconveniente que tuvimos fueron los elementos, que todavía no eran seguros. O sea, eran desarrollos primitivos y por lógica sujetos a modificaciones en plan de evolucionar; en una palabra: arrancamos de cero y había mucho por descubrir, probar e incluso romper, antes de comenzar a trabajar 'en serie' con diseños definitivos. Este fue —y en alguna medida sigue siendo— uno de los principales problemas.

"Actualmente estamos probando con los mismos pistones que usan los VW y también las bielas (que pueden ser indistintamente de Passat u otras hechas por Sáenz); con eso pensamos extender nuestro margen a 8.500 vueltas y por lógica aumentar la potencia. Pero lo más importante es que arrancamos con una buena cifra.

"Uno de los dolores de cabeza más comunes que nos dio este motor es que cuando rectificamos los cilindros, las paredes de los mismos quedaron muy débiles y se producen deformaciones provocadas por



la temperatura. Pero ahora Oreste Berta me dio un pedazo superior de block —una 'feta', mejor dicho— cortado de una unidad standard, y con esto creo que solucionamos uno de los problemas más graves y además nos pusimos casi 'a tiro' de las medidas internas del nuevo 1.500. Precisamente, éste tiene el block más alto; aproximadamente, esa 'feta' es la diferencia que hay entre el 1.300 y el 1.500... Aun a pesar de no contar con una unidad 1.500 en un plazo breve, creo que con esto se solucionarán casi todos los inconvenientes, porque es como tener, directamente, un motor de 1.500.

"Le tengo tanta fe al motor 128, que si el 1.500 no existiera, igual seguiría adelante con el actual modificado."

prar' un auto y una caja, sin plata...'

"El artesano hizo el cigüeñal, Juan se abocó a la tapa, fabricó los pistones, creó un árbol, y con todo eso hice el séptimo tiempo de largada en San Juan (sin haber probado el día viernes porque rompí el motor del micro y me tuve que volver). Esto que te acabo de contar y el arranque en la pista, me dieron una fe terrible en todo. Confianza en el motor y el equipo. Es cierto que después surgieron problemas, pero éstos fueron ton-

tos —como el del condensador, que me dejó tirado en Las Vizcachas, el cable de la bomba eléctrica en San Juan y la llave de corte de corriente en Salta—. En todos los casos, estaba para sumar y además estas performances me dieron los argumentos para estar esperanzado y tener confianza.

"Una confianza que se acrecentó cuando pensamos en el motor 128-1500 del que sabemos todo... Por lo pronto, que tiene 13mm más de altura de block, lo que a nosotros nos permiti-

ría hacer un motor 'largo' con las medidas internas del VW y utilizando bielas similares, que es uno de nuestros 'dramas'. El otro problema son los pistones, pero esto lo solucionamos gracias a un fabricante de Río Cuarto que es el que nos los está haciendo ahora. Estamos usando de 88mm de diámetro, con los pernos desplazados, reforzados en la parte interna (porque las válvulas 'se meten' una barbaridad en la cabeza —casi 8mm—).

"Hasta este momento es-

UNA AVENTURA INSOLITA



Derecha: Reybet, Risatti y el primer mecánico del equipo. Hay fe, optimismo y mucha confianza en salir adelante; la nueva unidad 1.500 de Fiat tiene mucho que ver en todo esto... Abajo: Risatti sobre el Berta que monta ruedas para alinear. "Ahora necesito girar, girar y girar. Sólo así lograremos la puesta a punto ideal del auto."



tábamos usando unos que Reybet había hecho. Para ello, Juan se hizo un dispositivo para construirlos forjados. Fundíamos todos los Mahle que teníamos para conseguir el aluminio que necesitamos y así salieron cuatro que son los que tenemos puestos ahora. Por más que quisimos, no logramos hacer otro juego igual, no sé por qué habrá sido (cambió la temperatura, el clima o qué se yo...).

"Con esto planteo un poco los problemas que tenemos en este arranque con el motor Fiat. Buscamos lograr un diseño definitivo de pistones para mandar a ha-

cerlos y contar con ellos rápidamente cuando los necesitamos, sin tener que apelar a forjarlos por nuestro medio. Necesitaríamos contar con un block para que Juan se olvide de las cosas que les está haciendo a los actuales. Los árboles de levas los está rellenoando él con electrodos especiales que todavía no sabemos si aguantan o no. Todo esto podría evitarse si contáramos con algo de apoyo por parte de fábrica. También el motor 1500 nos solucionaría muchos problemas, ya que el cigüeñal original de fábrica de este motor tiene casi las mismas medidas que el

que nosotros hicimos para nuestro motor de F-2.

"Logrando estas condiciones, lo único que necesitaríamos para estar en un nivel aceptable, sería simplemente girar. Probar el auto, buscarle todos sus detalles y ponerlo bien a punto. En mi ciudad tenemos los elementos para trabajar bien sobre todo el auto. Magnaflux y rectificadoras para controlarlo y corregir cualquier cosa que haya quedado mal; en fin, todo lo necesario para poner en la pista un auto de buen rendimiento. Con ello apuntaríamos directamente a la confiabilidad del coche, después vie-

ne el desarrollo...

"Y si no se tira el auto en la pista y se prueban todos sus detalles, aquél no puede existir. No puede haber un desarrollo teórico, tiene que hacerse sobre la pista. Tengo un motor distinto de todos, con otra distribución de pesos en el auto, y no puedo copiar simplemente lo que tiene el resto: tengo que probar. Y para ello, conseguir confiabilidad en todos los elementos. Incluso, yo tengo que girar, ya que sólo llevo cuatro carreras conduciendo un Berta alar. No siento el auto; antes, por ejemplo, en F-4 daba cuatro vueltas y ya sabía qué hacer, ahora es diferente. Me faltan horas arriba del auto, y girar...

"Pero hasta que tenga un motor confiable o los motores confiables para darme el lujo de gastar uno en pruebas, no puedo armonizarlo todo.

"Tengo confianza; desde que comencé a moverme para correr en F-2 trabajé mucho y para lograrlo también me tiré a la piletta. Cuando empecé con Yoyo, había arreglado con él y no tenía ninguna publicidad. Poco antes de Punta del Este '82, UFO negó su apoyo, pero les dije: 'La llevo igual'. Me dieron cosas para los autos y algunas las puse sobre el de Yoyo. Tuve suerte, él ganó esa carrera y conseguí publicidad no sólo para mí sino para él también. Bueno, luego hizo una campaña excelente, salió campeón y yo aprendí mucho en su equipo. Después llegaron los momentos que comenté donde también debí 'tirarme a la piletta'. Y si el año que viene tengo que seguir solo y sin apoyo, también voy a 'tirarme', porque tengo confianza y sé que se va a dar... De alguna forma se va a dar..."

Nos llamó la atención la historia, por eso la presentamos así, como un cuento. Pero que nadie piense que por esto deja de tener seriedad; todo lo contrario. Es una historia más de las tantas que nutren nuestro automovilismo, con características singulares, pero con la misma dedicación, esfuerzo y seriedad de otras. Los antecedentes de Ricardo Risatti y Juan José Reybet no hacen pensar de otra forma.

NADIE LE GANA A LARREA.



RAPIDISIMO TIENE MAS QUE TODOS LOS OTROS PROGRAMAS JUNTOS.



DEPORTES

JOSE MARIA MUÑOZ, HORACIO GARCIA BLANCO y la presencia permanente de la ORAL DEPORTIVA.



HUMOR

Pase y revuelva:
LUIS LANDRISCINA con Don Verídico.
MARIO SANCHEZ y la más completa colección de personajes.
CARLOS RUSSO y sus falsificaciones memorables.
VICTOR HARRIAGUE con el doctor PUEY-RREDON ARENALES.
MARIO CLAVELL o la nostalgia sin tristeza.



INFORMACION

ENRIQUE LLAMAS DE MADARIAGA como columnista, los servicios del ROTATIVO DEL AIRE y nuestros equipos móviles con MONICA GUTIERREZ, EDGARDO MESA y ROLANDO VERA.



MUSICA

Aquí los discos se eligen uno por uno. Está lo mejor. Las tanguedadas de larga fama, los hallazgos de HECTOR ERNIE y los temas que no se escuchan en los otros programas.

ESPECTACULOS

Los contundentes comentarios de BOBBY RIAL.



ADEMAS

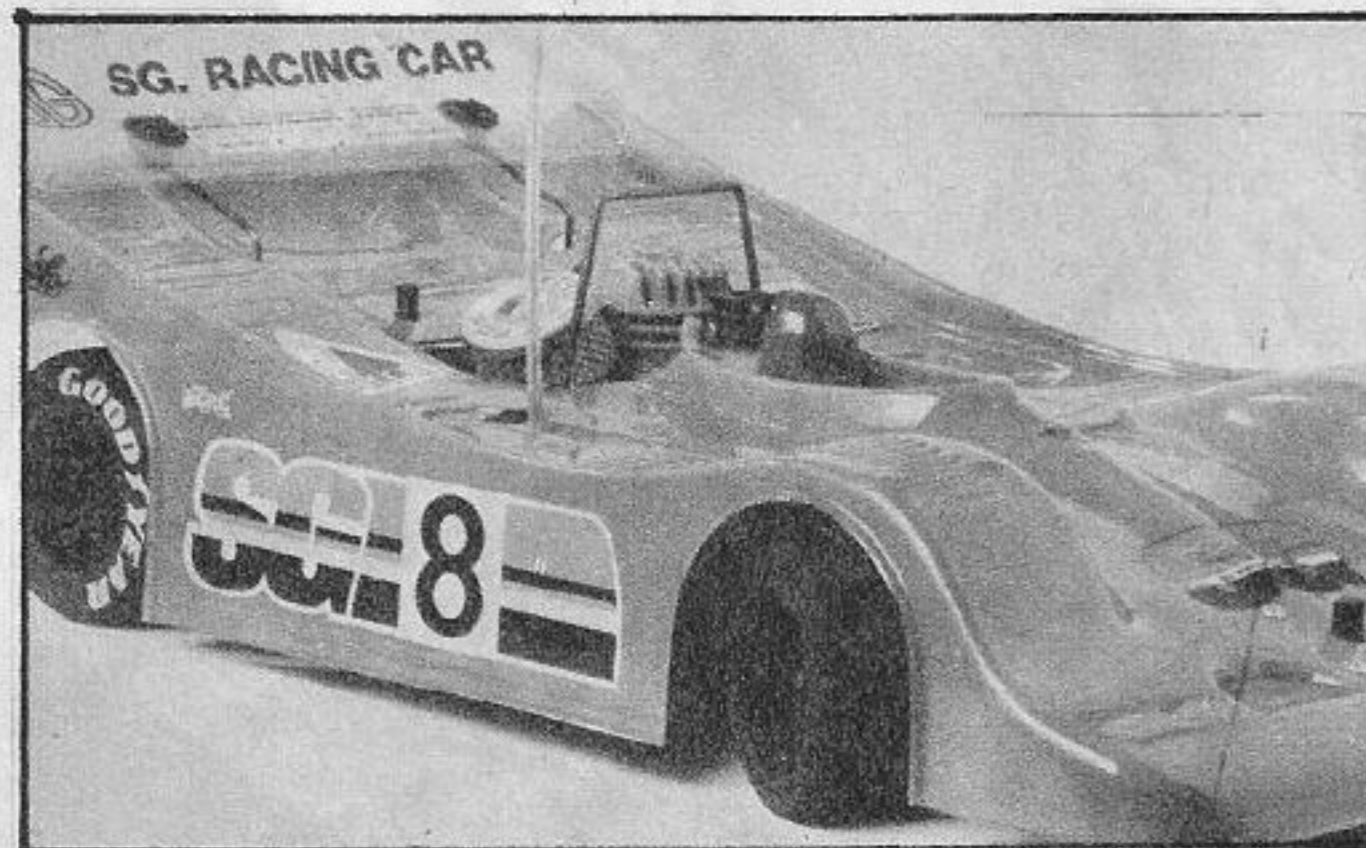
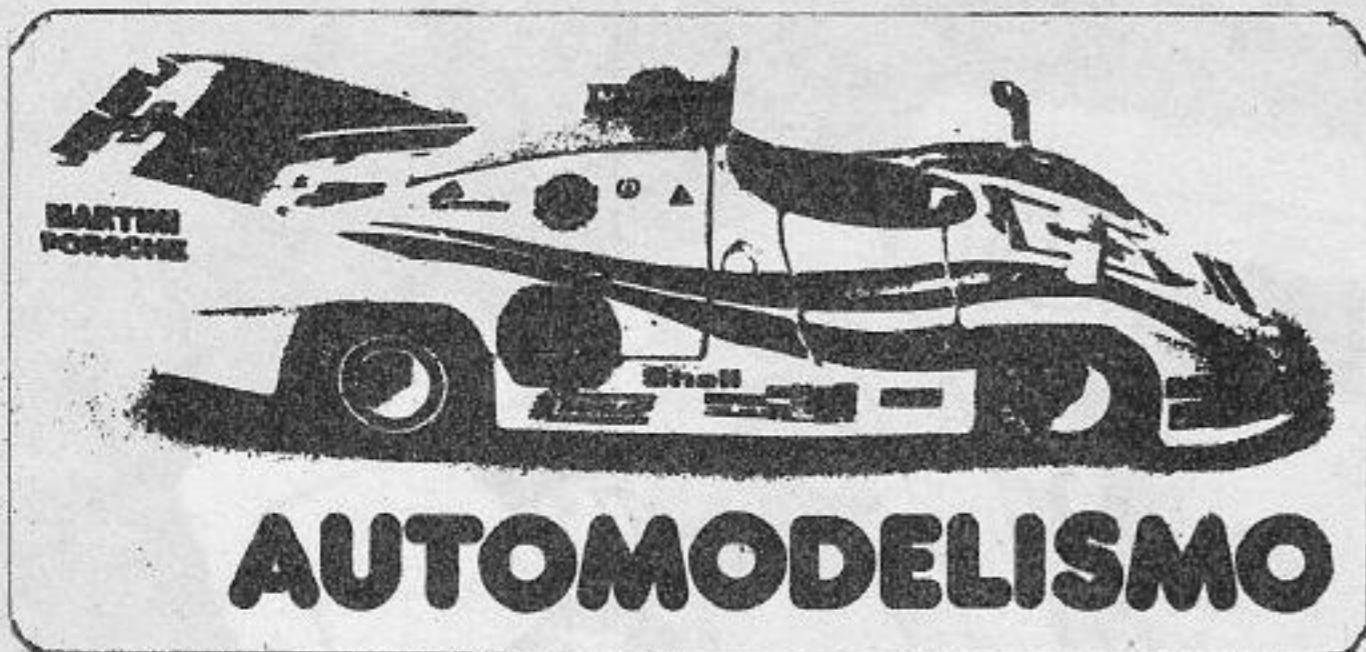
Primicias, entrevistas, conexiones vía satélite, recitales en vivo, opiniones, notas especiales y todas las cartas del mazo. Por si esto fuera poco, dos estrellas locutoras: MARIA ESTHER VIGNOLA y RINA MORAN.

CONDUCCION:
SR. HECTOR LARREA



Una amistad que cumple 25 años.

RAPIDISIMO: LUNES A SABADOS / 07.00 a 11.30



Verdaderos autos de competición en escala, los modelos "Radio-controlados" están invadiendo la Argentina luego de resonante éxito en toda Europa y los Estados Unidos.

Italia es uno de los principales focos de esta nueva actividad que ya lleva disputados tres campeonatos mundiales (sí, mundiales), muchísimos continentales y ni hablar de los disputados a nivel nacional en países europeos especialmente. Se llevan construidos más de 46 autódromos permanentes, entre los que se destacan por sus

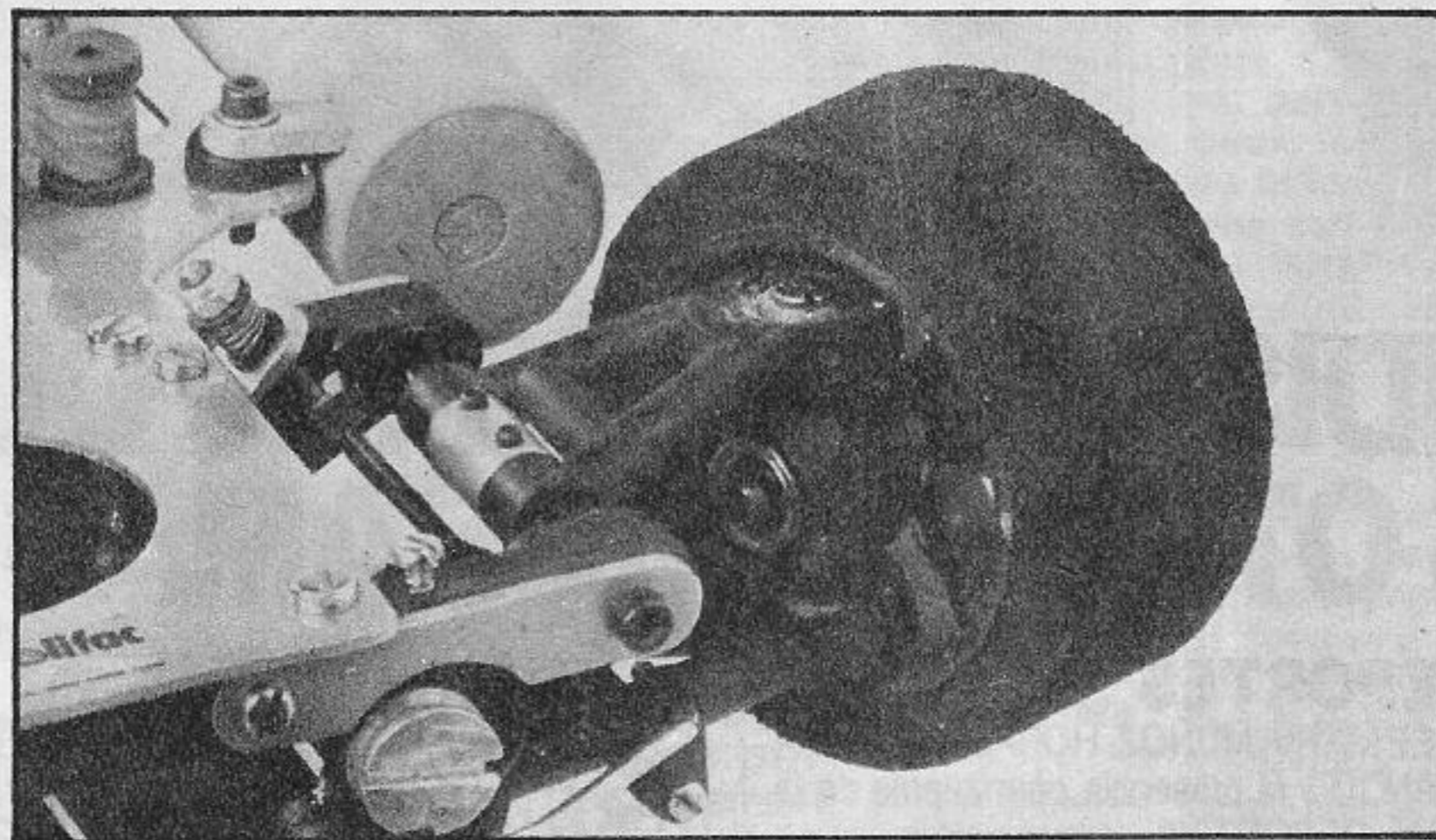
completísimas instalaciones los de Milano-Limbiate, Lodi, Brescia, Modena, Pescara, Trecastagni, el complejo kartístico de Firenze, Ventimiglia, Palermo, Caserta, Ascoli Piceno, Pineto, etc.

Las dos fábricas más importantes de estos verdaderos bólidos son Associated y S.G., siguiendo luego "001" de Turín. Esta actividad nació a principios de la década del '70 en un estado artesanal, pero su evolución fue tal que hoy constituye una verdadera industria. Un amante de los "fierros" que se encuentre frente a

UN HOB

Con una relación peso-potencia aproximada a la de un F-1, este auto con motor a explosión alcanza los 140 km/h en unos pocos metros. Realmente, un hobby increíble.

Parrillas que permiten regulación de caster y camber, barra antiroll, regulación de altura... ¡Es la envidia de los Scalextric!!!!



Con un combustible "explosivo", el micromotor (de origen aeromodelístico) de 3,5 cm³, de dos tiempos, alcanza 28.000 rpm y 1,5 HP. Transmisión a correa dentada, embrague automático, suspensión trasera, discos de freno (de carbono). Todo aparece en esta foto.



uno de estos autos y lo vea evolucionando en un autódromo con su motor tirando 28/30.000 vueltas con todo el ruido, doblando, frenando, acelerando, corre el peligro de entrar a la "secta" de fanáticos que ya hay en nuestro país. Además, esta actividad ya ha despertado el interés del Automóvil Club Argentino, lo cual contribuirá evidentemente al definitivo reconocimiento de este mini-deporte motor. Actualmente se disputa en la especialidad "motor a explosión" en escala 1/8, el cuarto campeonato nacional (Córdoba, Rosario, Colón P. B.A., Mar del Plata), y en la

especialidad "motor eléctrico" en escala 1/12 el campeonato metropolitano. Por supuesto que para tener posibilidades de triunfar en esta cada vez más competitiva actividad, hay que contar con un modelo proyectado en forma racional (aunque ahora se compran los componentes en los negocios especializados, dejando de lado el chasis artesanal), un correcto armado de la máquina (aquí ya no dependemos del negocio especializado sino que debemos "meter mano" nosotros), la buena capacidad de conducción del piloto y por supuesto la

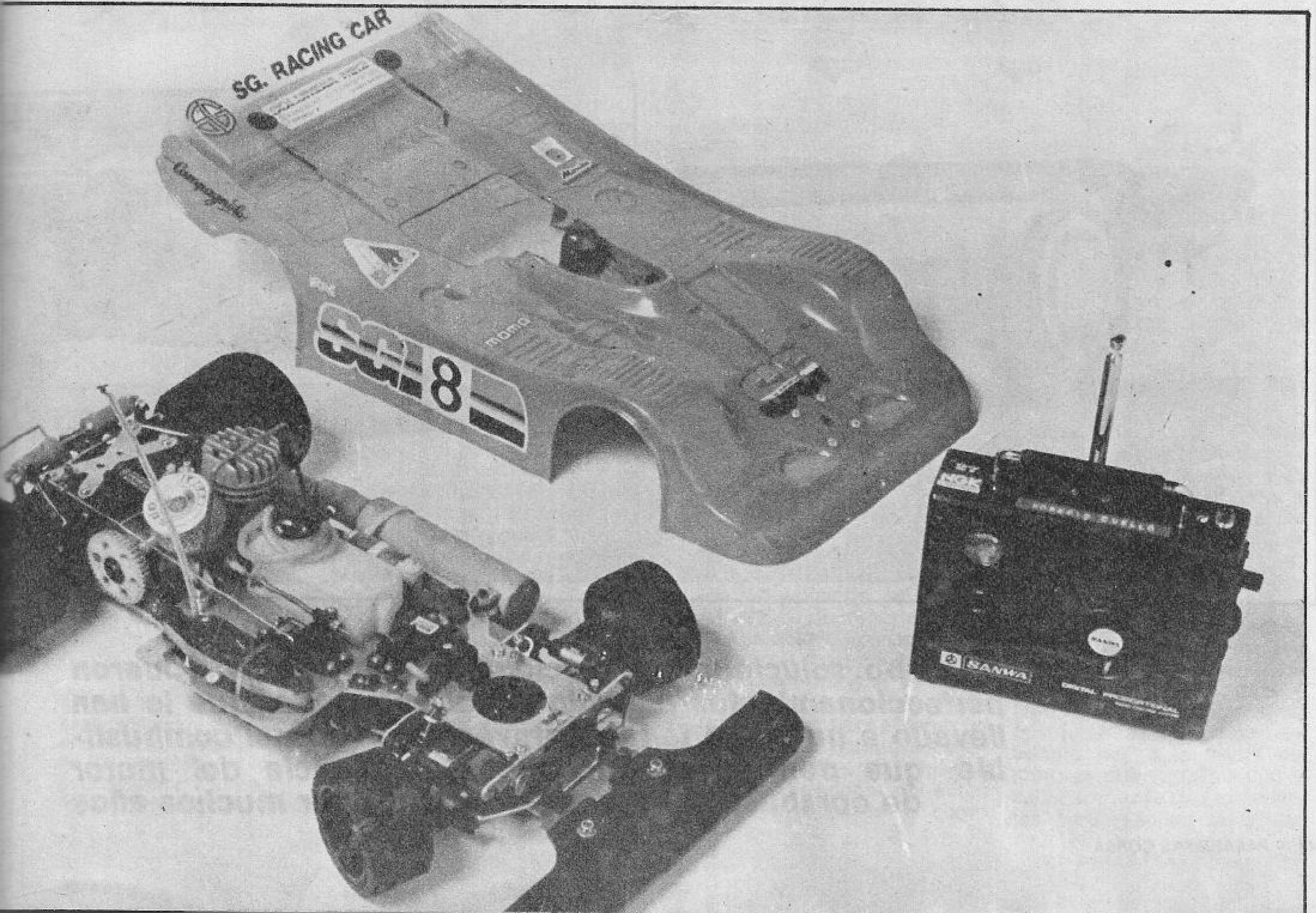
buena suerte necesaria en toda actividad deportiva. También hay reglamentos que son muy estrictos. Así, el diámetro máximo de las ruedas no puede ser mayor de 70mm para las posteriores y de 65 mm para las anteriores. Un elemento que hay que tener muy en cuenta y que hay que controlar muy atentamente es la incidencia del alerón posterior pues, como en un monoposto de escala real, en estos bólidos en escala, una pequeña variación en la incidencia del alerón, cambia el comportamiento de la máquina en pista, aunque parezca mentira.

Para el mes de agosto hay programadas tres competencias. Ellas son para escala 1/8: Campeonato Merlo el día 28; para el campeonato Regional (también en Merlo), día 14; finalmente, para escala 1/12 la competencia será el día 7 en el mismo circuito de Merlo.

Para mayor información, los interesados pueden dirigirse al Automóvil Club Argentino, Libertador 1850, 7º piso (C.D.A.) los días miércoles de 19 a 21. ¡Suerte en esta nueva actividad!!!

Arq. Sergio Marcelo Goldvarg

BY INCREDIBLE



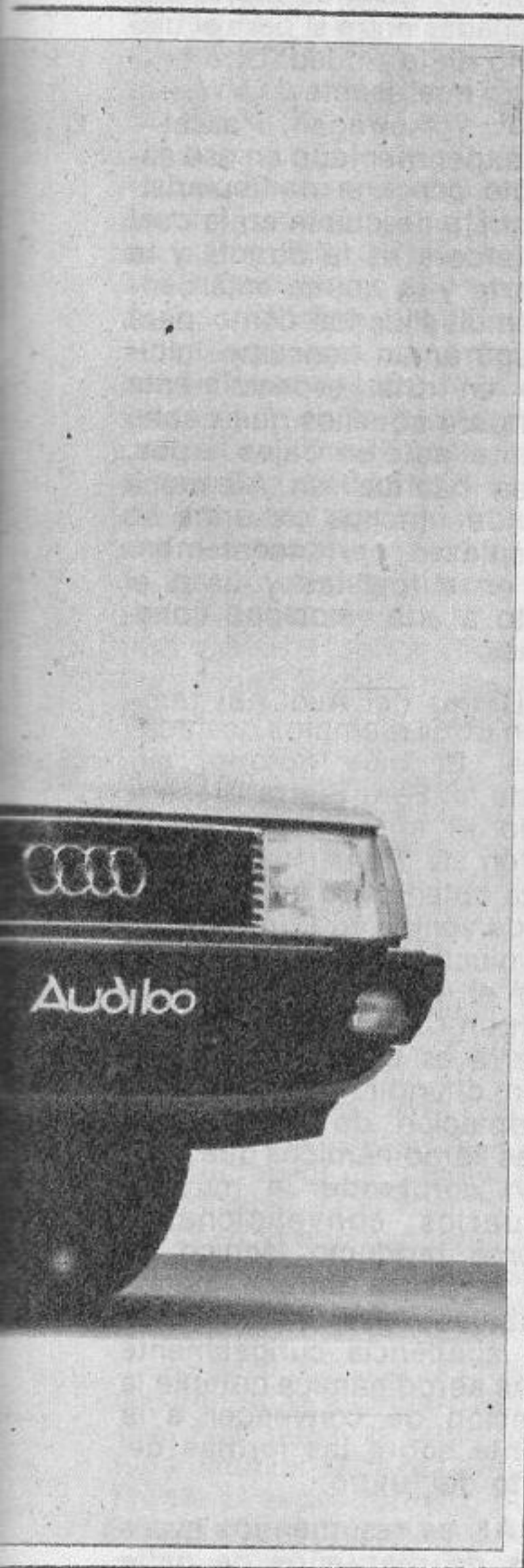
Diez años después de la crisis energética, más aerodinámicos, más livianos, más económicos; en la década del 80...

LOS AUTOS APRENI



No hubo soluciones revolucionarias instantáneas, fueron perfeccionamientos paulatinos del auto todo, que lo han llevado a un plano tal de aprovechamiento del combustible, que permite asegurar la permanencia del motor de combustión interna (ciclo Otto) por muchos años

DIERON LA LECCION



El Audi 100 tiene las mejores cualidades aerodinámicas hasta el momento, con un sorprendente Cx de 0,30, un valor que parecía inalcanzable en un auto de serie para uso ciudadano.

No hay mal que por bien no venga. La crisis del petróleo apareció como una desgracia para todo automovilista del mundo que no fuera un árabe del golfo Pérsico y allá por 1973 eran muchos los amargos anuncios presumiendo que los días del auto utilizado libremente estaban contados y que, en la década del '80, a nadie se le ocurriría gastar nafta en banalidades como ir a comprar el diario en auto.

Estamos en 1983, diez años después del estallido de dicha crisis energética que, sin embargo, continúa (pórrque las reservas mundiales no dan para ilusionar a nadie) pero el auto sigue siendo un medio de locomoción vastamente utilizado aunque la nafta valga infinitamente más cara que entonces. ¿Cuál es la razón de esa permanencia de una costumbre popularizada desde Henry Ford? Diríamos que hay dos factores importantes: 1) por un lado, que hasta el día de hoy ningún otro medio reemplaza la comodidad del auto individual. 2) por otra parte —objeto central de nuestro interés— que las fábricas automotrices, acicateadas por el desafío que significaba la crisis de energía, obtuvieron resultados impresionantes en el rendimiento de los motores de combustión interna y que los autos modernos son, por lo tanto, considerablemente más económicos que los de hace diez años. He allí el resultado positivo al que obligó el nuevo costo del petróleo.

EL MISMO PERO MEJOR

No aparecieron novedades revolucionarias sin embargo. Los autos eléctricos, los autos a turbina o los

motores rotativos siguen siendo nada más que intentos experimentales sin aplicación real en el auto de todos los días. Otra variante que nos concierne particularmente, como lo es la alco-nafta, no modifica tampoco la vigencia del clásico motor de combustión interna (ciclo Otto) que sigue siendo el rey indiscutido de la producción automotriz y al cual se le siguen sacando resultados cada vez más notables.

¿Por qué son tanto más económicos los autos actuales? Por ninguna causa revolucionaria inventada desde 1973 hasta la fecha, sino por una suma de factores menores, cuidadosamente trabajados y perfeccionados y que en conjunto han marcado ese avance cualitativo de importancia en el auto de la década del '80.

Esos factores son esencialmente cinco: 1) el perfeccionamiento aerodinámico. 2) menor peso en los autos. 3) cajas de cinco marchas, definitivamente popularizadas. 4) la adopción de inyección electrónica que poco a poco va ganando posiciones en la producción masiva. 5) el perfeccionamiento del diseño de las cámaras de combustión.

Se podrá constatar con cierta sorpresa que sólo (dos) de esos factores están directamente referidos al motor, uno es la inyección electrónica, que además es el menos popularizado todavía. Sin embargo, se trata de un avance de importancia ya que la dosificación casi perfecta que permite la inyección electrónica al seleccionar la mezcla, es un elemento fundamental para obtener un rendimiento óptimo del motor. Las mejores pruebas han sido brindadas por autos de gran performance como

los Porsche 928. Los BMW grandes que al incorporar la inyección electrónica han obtenido una economía de combustible cercana al 15 % respecto a los modelos anteriores, ganado incluso en términos de aceleración y velocidad final.

El otro es la forma de las cámaras de combustión, su evolución ha sido progresiva a través del tiempo, pero los japoneses marcaron la tónica al desarrollar las cámaras con turbulencia, en las que la mezcla aire nafta ingresa al cilindro con un movimiento rotatorio homogeneizando la mezcla a un grado muy alto y permitiendo un mejor llenado del cilindro, esto sumado a las altas tasas de compresión en boga que se obtenga en mejor aprovechamiento del combustible.

Otros avances menos evidentes, tales como mejores materiales, mejor diseño de conductos de alimentación, refrigeración o lubricación, también han incrementado en forma sensible el rendimiento del tradicional motor de combustión interna hasta llegar a una realidad actual indiscutible: que ya no hace falta sobrepasar los 2000 cm³ de cilindrada para cubrir cualquier necesidad de traslado automotriz. Seguirán existiendo naturalmente autos de mayor cilindrada para equipar versiones de gran lujo, de excepcionales cualidades deportivas o bien en el particularísimo mercado norteamericano que aún no logró adaptar su industria al ritmo de los tiempos, sufriendo por ello la impresionante invasión de productos japoneses. Pero, en general, cualquier auto lógico se adapta hoy a la franja de motores que van de 1.000 a 2.000 cm³, más que suficientes para resolver cualquier

Diez años después de la crisis energética, más aerodinámicos, más livianos, más económicos; en la década del 80...



exigencia. El motor de pistón sigue siendo conceptualmente el mismo de siempre, pero su rendimiento ha mejorado enormemente en los últimos diez años.

HONOR AL AUDI 100 Y OTROS ADELANTADOS

Complementando los avances técnicos logrados en los motores, el gran esfuerzo evidente de los últimos diez años está situado en el perfeccionamiento aerodinámico de los diseños. Antes se creía que las formas aerodinámicas estaban reservadas a vehículos deportivos donde no hace falta más espacio que para el motor y dos asientos, pero que era casi imposible pretender grandes resultados aerodinámicos cuando hay que disponer de cuatro puertas, un gran baúl y cinco asientos cómodos en el interior.

Los modelos más recientes de la avanzada europea brindan un rotundo mentís a esas creencias. Y entre ellos ninguno como el Audi 100, dueño de las mejores características aerodinámicas de toda la industria mundial, gracias a un coeficiente de forma (Cx) verdaderamente excepcional para una gran berlina 0,30 que es un valor que se consideraba casi inalcanzable para un auto de ese

tipo. El Audi 100 no es por eso un diseño estrambótico ni futurista. Por el contrario, se trata casi de una forma clásica, con capoty baúl bien definidos y grandes puertas de acceso al interior. Pero los ingenieros de Audi-VW han trabajado en forma admirable en los pequeños detalles que son los que permiten ganar realmente mucho en términos aerodinámicos.

El punto esencial son sin duda los vidrios laterales, encastrados casi en una misma línea con la carrocería —como en los aviones o los autos de carrera— lo cual elimina las turbulencias que se crean cuando el aire pasa por todas las molduras que significan los marcos de la puertas, canaletas para el agua, etc. Luego también hay que detenerse en los limpiaparabrisas ocultos por el capoty (un viejo hallazgo de los autos americanos de General Motors de hacer 15 años para ser exactos), los faros que no dejan intersticios libres por donde se puede colar el aire y la forma de los espejos retrovisores, una contra innegable ya que ofrecen una gran resistencia al paso del aire.

El resultado, ha sido digno de elogio. El Audi no sólo viaja muy rápido en velocidad final sino que además es

El Ford Sierra, en apariencia, es más aerodinámico que el Audi, pero no logró un Cx más bajo. Es un auto que está ganando un gran mercado en Europa. ¿Lo ganará aquí?

notablemente económico circulando a velocidades elevadas. La gran ventaja de la aerodinámica es justamente que su eficacia se hace más notoria a medida que se circula más rápido, ya que la resistencia al aire aumenta, como se sabe, con el cuadrado de la velocidad (V^2). A 120 km/h, por ejemplo, el Audi versión 75 HP obtiene nada menos que 14 km por litro de combustible, una cifra casi asombrosa. Y andando un poco más despacio, a 90 km/h constantes, el mismo auto consume apenas un litro cada 18 kilómetros. Lo cual, gracias a los 80 litros de capacidad del tanque de combustible le brinda al Audi en ruta una autonomía de prácticamente 1.000 kilómetros entre una carga de nafta y otra.

El complemento natural de esas formas aerodinámicas perfeccionadas reside, por supuesto, en las cajas de cinco marchas y en el menor peso del auto gracias a materiales más sofisticados. El peso es la gran contra en

materia de aceleración que es justamente —sobre todo en el uso en ciudad— lo que consume mayor cantidad de combustible. La caja de quinta por su lado, asegura una economía sorprendente en el uso rutero así como permite disponer de otras cuatro relaciones mejor escalonadas entre sí para el uso diario en la ciudad. Otro producto interesante de VW —la rural Volkswagen Passat— ha experimentado en ese aspecto con una particularísima caja de quinta en la cual la tercera es la directa y la cuarta y la quinta están sobremultiplicadas como para asegurar un consumo mínimo en ruta, especialmente útil para aquellos que deben usar el auto en viajes largos, cosa habitual en Alemania donde muchos usuarios se desplazan permanentemente en autopistas y usan el auto a alta velocidad constante.

Detras del Audi hay también otros ejemplos destacables. El más notorio, sin duda, el Ford Sierra presentado el año pasado en el Salón de París 1982 y que está obteniendo un gran éxito de ventas en Europa. Más revolucionario en apariencia que el Audi —y sin embargo con un Cx menos eficaz— el Sierra es un intento valioso para difundir masivamente la aceptación de nuevas formas aerodinámicas que pueden sorprender a muchos usuarios convencionales. Como producto técnico en sí, el Sierra parece menos trabajado que el Audi, pero su apariencia curiosamente más aerodinámica cumple la función de convencer a la gente sobre las formas del auto del futuro.

Allí se resumen los avances de diez años de nafta cara. Y como el combustible nunca más será barato, los departamentos de ingeniería de la industria automotriz seguirán trabajando sobre las mismas pautas: un poquito aquí, un poquito allá, pero en conjunto obteniendo avances de importancia rumbo al auto económico ideal.

RECORRIENDO LA FABRICA CIMETAL

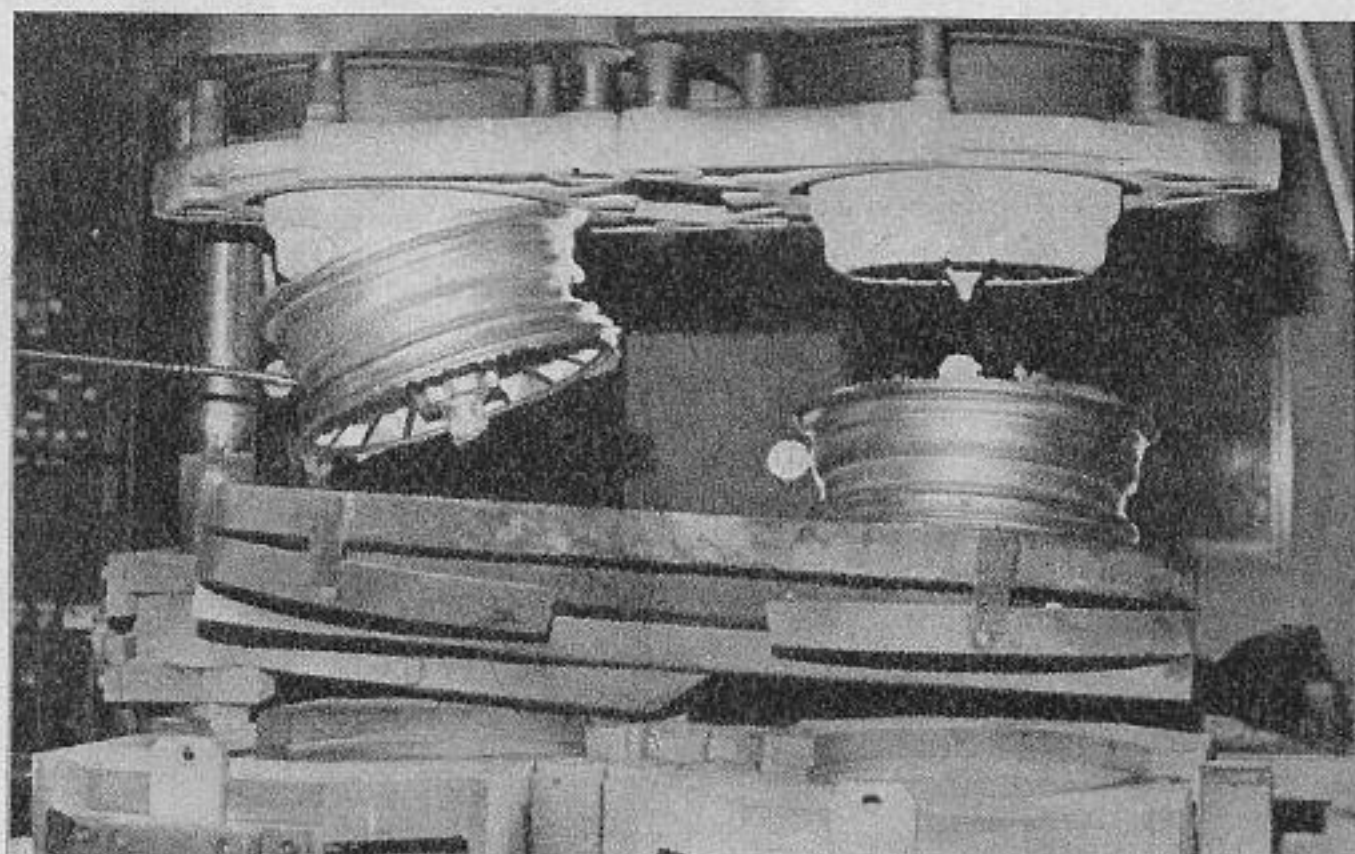
RUEDAS LIVIANAS Y RESISTENTES

Este moderno establecimiento ubicado en la ciudad de Rosario es todo un ejemplo de lo que puede la industria nacional. Con diseños modernos que día a día se van convirtiendo en equipo de norma para los vehículos de producción nacional, mostrando ventajas frente a las de chapa

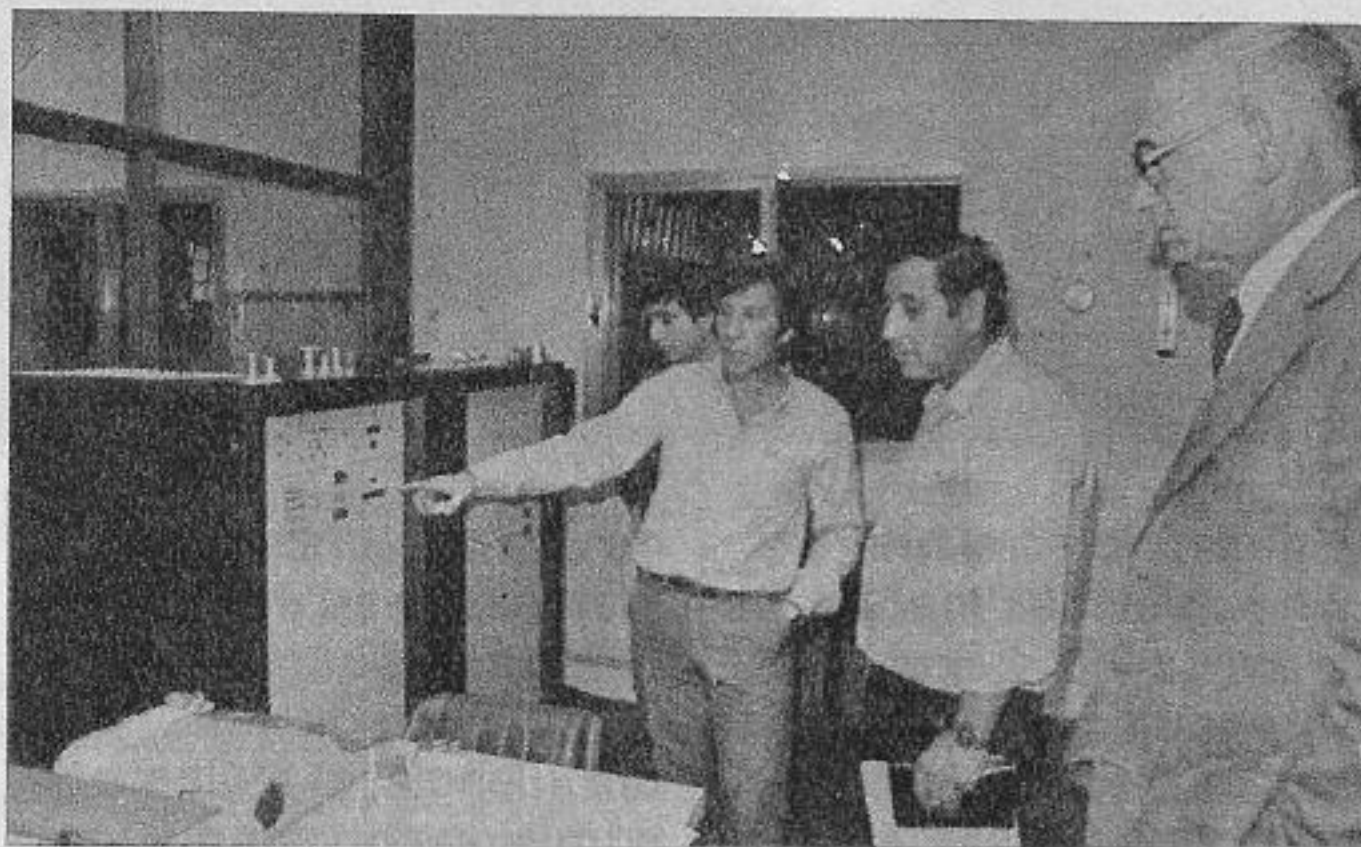
Apenas se transpone los umbrales de la fábrica Cimetel, en la calle Ovidio Lagos 4480 de Rosario, un mundo desconocido se abre ante los ojos. Dos plantas, una de las cuales está dedicada a la fabricación de llantas estampadas en chapa mientras que la otra, desde 1981 sirve para la construcción de ruedas de aleación.

En la recorrida por las instalaciones fueron nuestros guías el señor Paulino Fernández Solján, miembro del directorio, y el ingeniero Rubén Gascón, jefe de Planta que no hace mucho realizó un período de perfeccionamiento en Inglaterra. Pudimos apreciar la dimensión de este establecimiento modelo en su tipo, que abastece a casi todas las fábricas terminales de automóviles en nuestro país, siendo la única excepción Renault Argentina, cuyo proveedor es Protto S.A.. En el momento de nuestra visita la planta se encontraba funcionando a pleno en el equipamiento de los nuevos modelos que lanzará al mercado Volkswagen Argentina.

Al paso por las diversas secciones, el ingeniero Gascón nos puso al tanto del funcionamiento de la fábrica. Frente al espectrómetro nos aclaró que dicho aparato tiene por finalidad medir, por medio de un chispeo similar al del rayo láser, el espectro que indica la dureza del material y el porcentaje que contiene de los diversos metales, la aleación. Este cálculo lo liquida una computadora que expresa el resultado por medio de un gráfico. Paralelamente, nos comentó que la producción de la fá-



En esta máquina se hace e estampado de las ruedas.



El ingeniero Gascón y el señor Fernández Solján junto a Corsa.

brica es de entre 3.000 y 3.500 ruedas por mes, sin dejar de reconocer que en Alemania existe un establecimiento cuya producción es de 35.000 ruedas por día, agregando que "La rueda de aleación permite al automóvil llevar una masa no suspendida mucho menor, pudiendo, consecuentemente, agregarse varios diseños que con chapa no se podrían fabricar. Las perspectivas

para seguir construyendo este elemento para los automóviles, se acrecienta día tras día, y con el correr del tiempo, en nuestro país, el ochenta por ciento de los autos saldrán a la venta equipados con ese tipo de llantas." Una rueda de aleación pesa nueve kilos, mientras que una de chapa no baja de los once kilos, reduciendo aquélla, así, considerablemente el peso de la masa no

suspendida, favoreciendo de esta manera el diseño y funcionamiento de todo el sistema de suspensión para una mejor tenida.

Hay un equipo GKN, microscopio fotográfico por sistema polar, donde se muestran las microestructuras del material polacolor, en el cual se puede apreciar, perfectamente, la composición del material.

Todo el material fundido en el crisol es transportado hacia la máquina que estampa la rueda. La misma consta de dos cuerpos de dos unidades cada uno, de las que cada ocho minutos se desprenden cuatro unidades. Una vez que la rueda sale del molde, pasa a una máquina de rayos X donde se observa si existen o no, deficiencias en la fundición. De allí, se maquina la unidad, sacándole más de dos kilos de peso, en un trabajo procesado para tal efecto. Según los valores de tolerancia en el balanceo de cada rueda, éstos indican hasta 86 gramos, mientras que las ruedas de Cimetel sólo tienen una diferencia que oscila entre los 15 y 16 gramos.

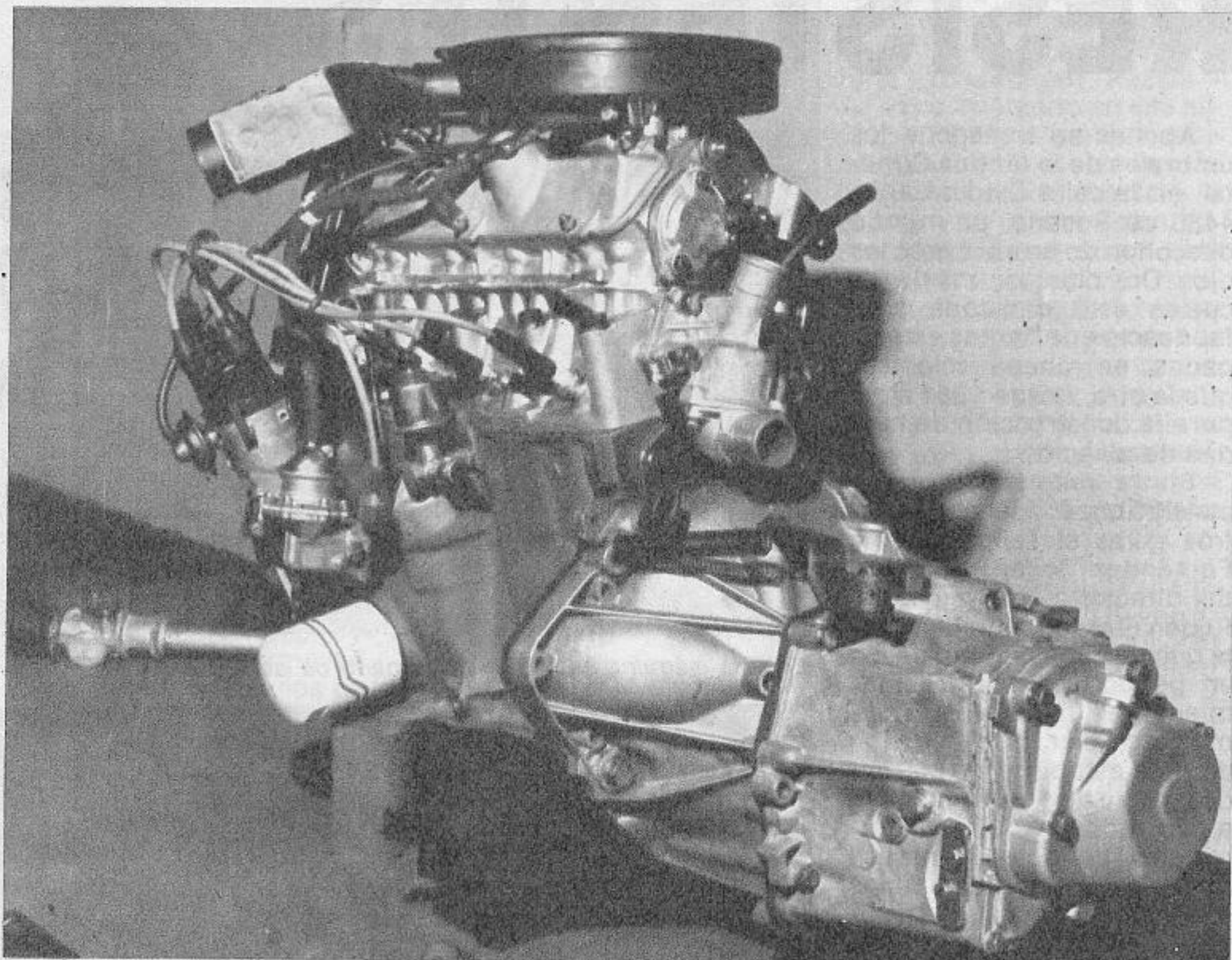
Una vez armada la rueda con el neumático respectivo, la misma es sometida a una prueba en el durómetro universal, cuya caída deja deformaciones pero no roturas de elementos.

En esta fábrica, que se terminó de montar en noviembre de 1981 y que puede ser ampliada si las condiciones así lo determinan, los materiales que se utilizan son: aluminio, níquel, hierro, silicio, plomo, estroncio, magnesio, manganeso, estaño, cobre, cinc y titanio.

SEVEL Argentina presentó un nuevo modelo

LA SEDUCCION COBRA FUERZA

Con dos versiones básicas, la ya conocida de 1.300 y la nueva de 1.500 cm³, el Fiat Super Europa completó su aparición en el mercado. Se trata, afirma la fábrica, de un automóvil de excelente performance global y avanzada expresión de alta tecnología.



Pensando en el futuro y con soluciones mecánicas de avanzada, **Sevel Argentina** continúa con su política de total expansión. La semana anterior presentó su **Fiat Super Europa 1.500**, un auto equipado con el mismo motor de un litro y medio que impulsa a los modelos Ritmo, Lancia Delta y Prisma, de gran prestigio en Europa. En consecuencia, la potencia del Super Europa se incrementa en un 36%, fundamentalmente a base

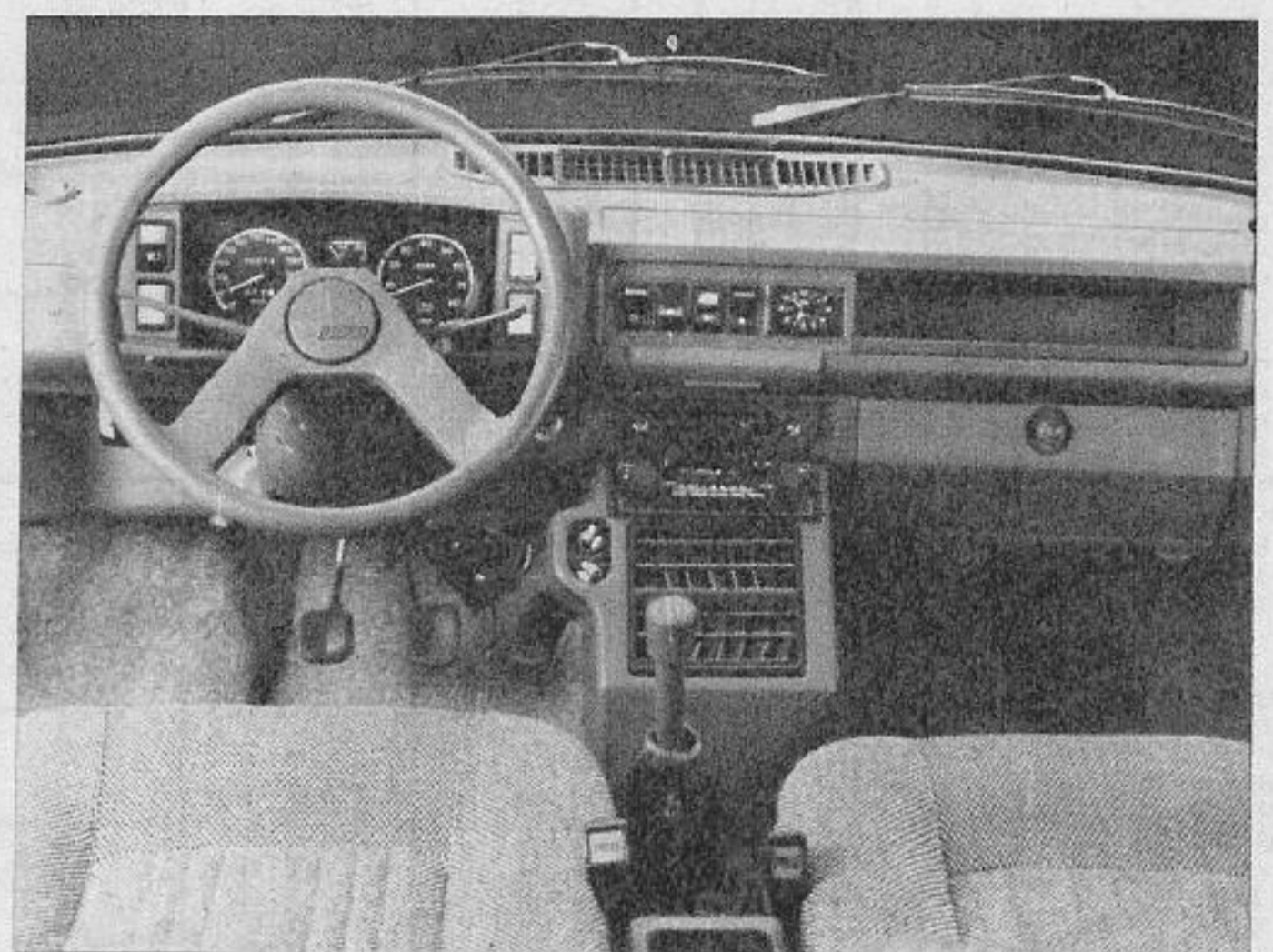
de una conjunción de factores en su diseño, como ser la cámara de combustión de alta turbulencia, el múltiple de admisión con conductos de adecuado diámetro, la adopción de un carburador de doble cuerpo y un sistema de escape con doble boca de salida, con beneficios por su baja emisión contaminante y por su economía de consumo. Una concepción de avanzada configura la parte mecánica del Fiat Super Europa. La

disposición transversal del motor y la tracción delantera, permite aprovechar óptimamente el espacio; algo limitado por muchas marcas en virtud de su aceptación en el mercado mundial. Este nuevo modelo de Fiat brinda un 20% de espacio para la mecánica y un 80% para la comodidad del usuario, otorgando un 14% más de prestación global. Dentro del equilibrado balance de factores, merece destacarse el moderno motor, "brillante" y



El Fiat Super Europa 1.500, de cuerpo entero, con estructura reforzada en sus partes vitales de acuerdo con la mayor potencia de su motor. Projectores con lámparas halógenas y nuevas bandas laterales protectoras.

Un completo tablero de instrumentos, reloj de cuarzo, radio AM y FM con pasacassette auto-reverse y alfombras y revestimientos al tono. Un completo equipamiento y con aire acondicionado como una opción.



Un motor moderno y elástico... tiene 82 CV DIN a 5.500 revoluciones por minuto, cuatro cilindros en línea, cinco soportes de bancada y distribución por árbol de levas a la cabeza comandada por correa dentada. Está ubicado en forma transversal.

Comodidad en el habitáculo... Asientos con apoyacabeza adelante y atrás, respaldo trasero con apoyabrazo central y tapizado en tela tweed de nuevos colores. Además, tiene cinturones de seguridad inerciales.

elástico, su baja relación peso-potencia, que es de 10,3 kg por CV, sus cubiertas radiales, la geometría de las suspensiones, estudiadas para disminuir la resistencia a la rodadura, y su caja de velocidades de cinco marchas hacia adelante. Todo ello permite una excelente tenida de ruta.

La carrocería es monocasco en chapa de acero y su estructura es a deformación

diferenciada, que brinda una alta absorción de energía en trompa y cola, en caso de choque. El habitáculo, por su parte, está concebido como célula rígida de protección para los pasajeros. De acuerdo con la mayor potencia del motor, la estructura fue convenientemente reforzada en sus partes vitales, lográndose, además, mayor confort en el habitáculo con un equipamiento completo.

FICHA TECNICA

CARROCERIA: Autoportante de estructura diferenciada. Tipo 3 volúmenes y 4 puertas. 5 pasajeros.

MOTOR: Delantero, transversal, cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, con circuito de refrigeración sellado. Diámetro-carrera: 86,4 x 63,9 mm. 1.498 cm³. Relación de compresión: 9.2:1. Potencia máx.: 82 CV DIN a 5.500 rpm. Par motor máx.: 12 kgm DIN a 3.000 rpm. nafta súper.

TRANSMISION: Embrague mecánico monodisco seco, 5 velocidades sincronizadas y marcha atrás.

SUSPENSION: Delantera: independiente, tipo Mc Pherson con amortiguadores hidráulicos y resortes helicoidales. Trasera: Ballesta transversal de tres hojas con función de barra estabilizadora.

TREN DELANTERO: Nueva geometría del tren delantero, con brazos de reacción y barra estabilizadora.

DIRECCION: De cremallera, con columna de dirección en tres tramos, unidos con juntas cardánicas.

FRENOS: Delanteros a disco. Traseros a tambor. De comando hidráulico con doble circuito independiente, con corrector de frenada. De estacionamiento a comando manual sobre ruedas traseras.

RUEDAS: Neumáticos 165 SR radiales. Llantas 21/2x13.

DIMENSIONES: Largo máximo: 3.920 mm; Ancho máximo: 1.590 mm; Altura máxima: 1.420 mm; Distancia entre ejes: 2.448; Trocha delantera 1.308 mm; Trocha trasera: 1.312 mm.

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en miles de pesos argentinos al 1° de agosto de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROËN										
3 CV Azam.			24	22	20	18	16	14	12	10
Ami 8			27	25	23	20	18	16	14	13
Elysée.			28	25	23					
Mehari			22	21	18	17	15	12	11	9
Furgoneta AK-R			19	18	16	15				
FIAT										
600 R						18	16	14	12	10
600 S		26	24	23	20	19				
125 Sport Coupé					24	22	20	19	18	16
125 Berlina				27	24	22	20	19	18	16
125 Familiar			35	31	26	24	22	21	20	
125 CL Mirafiori	45	41	36							
128					25	23	20	18	16	14
128 Familiar					27	25	20	18	16	14
128 C 1100 E	42	38	34	31	28					
128 IAVA	42	38	34	31	28					
128 Familiar Europa	44	40	36							
128 CL 1300 E	43	39	35							
133		26	24	22	20	18				
147 C	32									
147 CL	40									
PEUGEOT										
404				29	27	25	23	20	18	16
404 GP				31	29	27	25	22	20	18
404 Diesel			47	41	36	33	30	26	23	21
504 GL		48	47		32	30	28	26	23	21
504 GLS		52								
504 XE							30	28	25	23
504 XL							28	26	24	22
504 XSE							34	30	28	26
504 2000-L						33	30			
504 SES 2000				42	38					
504 SED			57	52						
504 2000 E			42	39	36	33	31			
504 2000 SE			50	46	42	39	35			
504 Familiar	78	70	63	54						
505 GR 4 V	80	75								
505 SR 4 V	90	82								
FORD										
500 6 cilindr.					29	27	25	23	20	17
LTD 6 cilindr.				38	34	32	29	26	23	21
LTD 8 cilindr.	65	56	50	45	40	34	32	30	26	23
Elite	68	59	52	47						
STD					36	34	31	28	25	23
De Luxe					38	36	32	30	28	26
Futura					40	36	34	32	30	28
Sprint					40	36	34	32	30	28
Rural de Lujo					42	36	34	32	30	28
Rural STD	68	63	58	50	47	39	36	34	31	29
Rural de Luxe	80	73	65	58	53					
L			42	36	34				25	23
GXL 2000						31	29	27	25	23
GXL 2300						34	32	29	27	25
Cupé GT			50	46	40	37	34	31	29	
Cupé Automática			53	48	44	40	37	35		
Cupé GTSP			53	48	44	40	37	35		
Ghia			54	49	45	41				
GT	74	67								
GT Motor SP	80	72								
	82	75								
GENERAL MOTORS										
400 Special								18	16	14
400 S.S.									20	18
Rally Sport									20	18
S.S. 4 Puertas									20	18
STD					29	25	22	20	17	15
Cupé Serie 2					38	35	32	28	25	22
180					26	22	20	18	16	
180 LX					28	24				
RENAULT										
4 S	35	31	27	24	21	19	17			
R 6	41	36	34	30	27	24	22	20	18	16
R 12							28	25	22	20
R 12 Break							32	28	25	23
R 12 TL	50	46	42	36	31	28				
R 12 TS	57	51	47	42	37	33	31			
R 12 TS Break	62	57	50	46	41	36				
R 18 TX	83	75								
R 18 GTL	60									
R 18 TX Break	100									
R 18 GTX	90									
R 18 GTX Break	110									
R Fuego GTX	130									
4 Puertas										15
Cupé 7 Banc.							31	28	24	22
Torino C. TSX				55	50	45	41		24	
Torino G. Routier		55	50	45	37	32	25	22	19	
VW-DODGE										
Polara Cupé										15
GTX 6 cilindr.										17
Polara C. RT.					25	22	20	18	16	
GTX 8 cilindr.					26	23	20	18	16	15
Coronado Mec.		40	35	30	27	24	22	20	18	16
Coronado Aut.		40	35	30	27	24	22	20	18	16
1500 GT.90					24	21	20	20	18	16
1500 GT.100					26	24	22	20	18	16
1500 SPL					28	26	24	22	20	
1500 1,8 C.Aut.		39	35	31	28	26	24	22	20	18
1500	46	40	35	32	30	27	25	22		
1500 M-1,8	47	41	36	33	31	27	25	22		

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes. Incluidos los impuestos. Vigentes
al 1° de agosto de 1983

	CILIND. CMF	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC.	MARCH.	PUERTA	ASIENT.	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR.	PRECIO PESOS ARGENTINOS
VOLKSWAGEN															
VW 1500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	69.522
VW 1500 1,8	1.795	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	79.867
VW 1500 1,8 aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	87.280
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	70.344
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	81.452
Microbus	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	92.827
Sin gastos de patente															
IES															
IES 3 CV	602	6.750	32	4	D	D	4	4	4	630	3.780	1.480	113	1	57.964
RENAULT															
4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	63.848
6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	78.988
12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	91.024
12 TS Breack	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	117.371
18 TX	1.995	5.500	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	160.813
18 GTL	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	5		4.468	1.682		1	131.660
18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4.468	1.682		1	157.561
18 GTX Breack	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4.514	1.686	164	1	182.585
Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4.468	1.682		1	217.337
FORD															
Taurus L	2.000	5.000	73 cv	4	D	T	4	4	4	1.103	4.400	1.700		1	113.464
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	170.993
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	1.700			1	181.092
Falcon STD	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	4	6						125.414
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	129.073
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	7	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	133.558
Taurus Ghia Aut.															195.114
Falcon Rural Standard	3.080	4.000	84cv	6	D	7	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	142.774
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	195.934
Taurus Coupe Aut.	2.300	4.000	84cv	4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	189.082
Taurus Coupe	2.300	4.000	84cv	4	D	T	4	2	5		4.730	1.790		1	180.097
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	204.998
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	205.852
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5					1	207.070
Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL) Con opcionales															
147 IAVA 5V	1.301	6.200	90	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	165	1	83.758
Super Europa	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4						84.964
147 CL 5	1.100	6.150	53	4	D	D	5	2	4	820	3.745	1.545	135	1	68.613
147 TR 5	1.290	6.800	90	4	D	D	5	2	4	825	3.840	1.590	145	1	75.694
PEUGEOT (SEVEL) Con opcionales															
504 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.150	4.490	1.690		1	118.547
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	149.761
505 GR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	162.184
505 SR 5	1.971	5.000	96	4	D	T	5	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	183.756

CORSA

IMPORTANTE
 Para publicar avisos comerciales en esta sección, dirigirse a H.B. Producciones SRL, Av. Córdoba 3008, 6° "B", en el horario de 14 a 20 horas. Tel. 86-8285.

MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Parabrasas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes receptorías: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1465, Tel. 791-8001/8008; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel. 40-181.

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.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el

próximo número de Parabrasas Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

Parabrasas Corsa
 Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
 Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

.. Llene cada casillero con una palabra e cifra.

1.0 Automóviles de Competición —VENTA—

CHASIS F-2 NUEVOS completos o por partes. Todos los repuestos. Especiales para fórmulas zonales. Modelo 1980. Llamar al 52-8365 o dirigirse a Chorroarín 580. Cap. (1427)

SPORT 1050 TRAILER ruedas, repuestos varios. Ideal inicio en categoría. TE.: 750-7159. 10 a 17 horas.

VENDO KARTING CON motor Shach 125 cc. 3 veloc., butaca, volante y dos cubiertas aparte nuevas \$a 3000 TE.: 792-0694.

VENDO CARROCERIA (KITS) ideal para categoría sport 1050,

tratar 256-3350. Preguntar por Daniel, ganó última carrera en el autodromo municipal 26-6-83.

VENDO FR urgente, buen estado repuestos etc. TE.: 750-3244/35-1291/35-9172.

KARTING CATEGORIA juniors inter chasis, vara, motor, parrilla H275, todo 0 km. Ver 18 a 22 hs. José C. Paz 443. San Andrés TE.: 752-6130.

VENDO FORMULA RENAULT buen precio con caja rep. etc. Urgente llamar 35-1291-35-9172- 750-3244.

VENDO URGENTE COUPE TC Bonaerense, carrocería completa, diferencial torino, tren delantero completo con o sin motor, carburador Holey doble, boca accesorios varios. Tratar al 587-3746. Después de 21 hs. Oportunidad para debutantes Sr. Oscar.

VENDO ULTIMO F-2 fabricado por Oscar Castellano. Joya ideal F-2. Sudoeste o Entrecor tratar Héctor Oscar Benito. Entre Ríos 471. TE.: 3323- 9 de Julio Pcia. Bs. As.

SPORT PROTOTIPO Berta tornado, motor delantero, cubiertas originales. liquido urgente. \$a 5000 o permuta Gibson, sintetizador o consola 8 canales. Oscar, Rivadavia 2442 10 a Santa Fe.

FORMULA 5 MONOCASCO OK motor Hiro, gomas Slick, listo para largar. Sunchales 550, Capital o 245-6139 por la noche preguntar por Héctor.

VENDO FIAT 600 STD. mejorado modelo 71, 4 Filter, 5° en últimas 2 horas, palleres palagl, escape cañossien, liquido primera oferta superior a 17.000, 2 motores. Guatemala 5957. Capital.

MOTOR 1020 FORMULA Renault (ex Croceri) preparado por Rullo, completo. Vendo urgente Rodríguez Peña 389. Córdoba (capital) C.P. 5000 TE.: 25049.

OPORTUNIDAD CHASIS Fórmula Renault zonales sport 1050, escucho oferta o permuta. Rodríguez Peña 3928, Villa Bonich, San Martín, altura Ruta 8 km 16, 200. Horario 8-22 hs. Sábado, todo el día.

KARTING CHASIS M-101 modelo 81, motor Zanella 125, varias gomas y repuestos \$a 4.500 o permutarla por moto. Santos Dominguez 418. Paraná. E.R. TE.: 241075, preguntar por Javier Monti.

VENDO CHASIS de Kart categoría juniors inter completo o desarmado. Ver de 18 a 22 hs. José C. Paz 443. S. Andrés TE.: 752-6130.

2.0**Automóviles****—VENTA—**

FIAT 600 71 Un silenciador nuevo, radiador múltiple, escape Fiat 600 R, alternador Delco, Remy manómetros, oxígeno francés, 250 km / cm³ Alfra 30 kg/cm² Berlín 4 kg/cm² nuevos. Martín Rodríguez 757, Boulogne.

CHEVROLET SS Modelo 67, motor 230, caja de 4ta. ZF tapizado original, chapa muy bien. Tratar calle 26 entre 141 y 142. Número 4131. Berazategui.

FIAT 1500 68 2da. serie, llantas espec., radio, cintur., color blanco muy buen estado. Vendo o permuto menor valor ver en Quintana 3815. Olivos o llamar al TE.: 743-6020.

RENAULT 12 73 detalles chapa motor 6.000 km permuto por Mehari 71 o 3CV diferencia a convenir 12 de octubre 2501-Quilmes. Mario.

TAUNUS GXL 2.300 c / aire, gomas Michelin o permuto Renault 12 modelo 1980. Optimo estado TE.: 750-0756. Sabattini 4319- Caseros.

VENDO COUPE TORINO 380 modelo 1968; primera mano, motor 10.000 km, tren delantero, batería, embrague nuevos, doble faros traseros, balizas, llantas, radiales, cavallino, detalles pintura. Granaderos 4929 J.C. Paz 0320-2714.

VENDO FIAT 128 IAVA modelo 80, dorado, excelente estado o permuto por Fiat 600 menor valor. Miralla 213. Capital Federal.

RENAULT 12 1974 Motor 1979 inmejorable estado. Cinco gomas cinturato, interior completamente original como nuevo, color gris, documentación al día permutaría por Fiat 600 \$a. 31.500. Nazca 2501. Domingo Quesada 3631. TE.: 542-5571.

FIAT 600 67 Joya motor, Levas Romero, vidrios negros, interior 72 Roja o Pto. Campana 2873. Relojes, tablero nuevo, ojo ratones abstenerse.

PEUGEOT 404 GRAND prix 1974, estado excepcional, blanco bien de todos lados. Alem 630, Lomas de Zamora.

VENDO COUPE CHEVY 73. Serie 11 muy buena, equipo especial, llanta magnesio, bocina musical, para exclusivos, 68, La Plata N° 1447 TE.: 51-5941. Permutaría.

VENDO VOLKSWAGEN 1957, detalles de motor y pintura, pa-

**no cruce
ni avance así
su arbol de levas**

CONSULTE UN ESPECIALISTA



• ARBOLES DE LEVAS
• POTENCIACIONES
• PREPARACION DE MOTORES
• EQUIPOS ESPECIALES

ALBERTO CRESPO
COMPETICION

ACASSUSO 1393 - 1525 OLIVOS (1636)
T. E. 795-9864 - 791-4121
(Altura Avda. MAIPU 3.200)

peles al día, tapizado caja y gomas buenos, batería de 12 voltios buena. Frenos nuevos, regalo urgente \$a. 7.800.- TE.: 431-2292 o 631-1480.

COUPE CHEVY Serie 2 1975 única excelente estado cubiertas radiales, Goodrich importadas bujías, Champion americanas llantas Magnesio, IAVA, color naranja franjas blancas. \$a. 35.000 531, esquina 2 Tolosa TE.: 3-4913. Particular Vendo.

RENAULT 18 solamente motor 3.500 kilómetros de fábrica con o sin caja y embrague, sin carburador. San Jorge- Pcia de Santa Fe. TE.: 40261 (2451)

FORD FALCON modelo 1977, motor 188, 4 cubiertas Michelin nuevas en Córdoba, llamar al 721791. Preguntar por Tony.

2.1**Automóviles de colección****—VENTA—**

EMILIO GONZALEZ GUERRA Sarmiento 1366, Tandil. Vendo o permuto por automovil Buick doble Feyton modelo 1927 original de fabrica con 17000 reales. Estado general Impeccable.

VENDO WILLY'S blanco restaurado, totalmente a 0 Km. doble tracción alta y baja todo funcionando, tratar. Villa Cañas TE.: 177.

VENDO COUPE VOLKSWAGEN Karmann Ghia 1958. Original, estado sin modificaciones, chapa y pintura perfectas, mecánica excelente \$a 25.000. Tratar Alejandro Iriso. Mitre 371. 8.000 Bahía Blanca TE.: 31854-23335.

FORD A 1930 cupé, buen estado, venta o permuto urgente, señor Cejas. Combate de los Pozos 714 2° D Capital. TE.: 33-7982.

VENDO COUPE CHEVROLET 1941 chapa y pintura para restaurar, motor caja y gomas buenos, batería nueva con garantía, papeles al día oferta \$a. 3.850. Todo original TE.: 90-6762 o 981-9338.

WHIPPET 1927 todo original restaurado a nuevo exclusivo P/coleccion o/entendidos. Realizo cine T.V., casamientos, cumpleaños, una verdadera joya. Lquido urgente U\$s 3.000 o su equivalente. Llamar 757-5609.

2.2**Automóviles importados****—VENTA—**

VENDO INOCENTI De Tomaso 1979, buen estado, cubiertas Michelin o permuto por auto particular. Tratar Añasco 345. Capital TE. 431-5009.

2.3**Autos fuera de serie****—VENTA—**

VENDO TULIETA 0KM falta terminar de armar. Tratar calle 17 N° 674. Mercedes. Bs. As. T.E. 3034 o 2788. Después de las 21 hs.

CURSOS**SEA TECNICO EN:****MOTORES DE COMPETICION**

Pida informes a:

IMA

G. C. 40. Suc. Caseros (B)
(1678) Bs. As.

4.0**Pick-Ups****—VENTA—**

VENDO FURGON con Buche para Pick-Up, Toyota, puerta trasera, ventiluz de acrílico. Todo de aluminio forrado, interior con chapadur blanco con estanterías liquido, 9 de Julio 1022. Arequito TE.: 0464-9161.

SABARU 600 furgoneta vendo o permuto menor o igual valor nacional con ventanillas muy buen estado primera mano \$a. 27.000 Aristóbulo del Valle 1102, Moreno Pcia. de Bs. As.

BUZOS ANTIFLAMA**EDANOR**

Avda. La Plata 1301 - Cap.
Tel. 922-3226 / 5893
NO CERRAMOS AL MEDICIA

5.0**Motocicletas****—COMPRA—**

COMPRO YAMAHA RX 125 modelo 81/82 en perfecto estado pago hasta \$a 7000, papeles y patentes en orden TE.: 45-6319. Jorge.Batatas, abstenerse. Entre Ríos 188. Capital.

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN

120 A Sedán.....	\$a. 86.900,00
120 A Cupé.....	\$a. 86.900,00
Bluebird Sedán.....	\$a. 155.000,00
Bluebird Cupé.....	\$a. 161.900,00
Bluebird Rural.....	\$a. 148.320,00
Laurel MT (c/techo corredizo).....	\$a. 270.585,00
Laurel Aut. (c/techo corredizo).....	\$a. 281.505,00
280 ZX.....	\$a. 349.965,00
280 ZXT (c/techo desmontable).....	\$a. 376.320,00
180 SX "Silvia".....	\$a. 141.500,00
Pick-Up Doble tracción p/1000 kg.....	\$a. 121.095,00
Pick-Up Diesel p/1000 kg.....	\$a. 124.430,00
Pick-Up Cabina y media p/1000 kg.....	\$a. 158.235,00

—VENTA—

VENDO CICLOMOTOR HONDA Corbex Mod 78 en excelente estado, muy buena, con asiento trasero y pedalines \$a 4200 T.E.: 792-0694.

VENDO: PORTAEQUIPAJE original Yamaha 400 R.D. o Daytona nuevo. \$a 200. Calle 17 N° 1975 entre 72 y 73. La Plata. Preguntar por Sr. Daniel.

VENDO MI HONDA GOLD WING GL 1000 modelo 78, gomas, 0Km, todo bien. Llamar a Jorge al TE.: 825-2155 (Pido 1500 verdes)

HONDA CROSS 1980 80cc. motor recién reparado \$a. 5.000 Francisco García Ruta 38 s/n. Villa Giardino CP 5176. Córdoba.

CASCO INTEGRAL motocross anexo J. Vendo super urgente buen estado amarillo \$a. 300 Avenida Las Heras 2143. Piso 8° Dto. "A"

VENDO MOTO INDIAN 750 bicilíndrica modelo 1938. Totalmente restaurada, pintura niquelada, mecánica, funcionamiento perfecto, permutaría por moto importada, inferior o superior precio, 9 de Julio 1022, TE.: 0464-91261. Alquiler. Santa Fe.

CONDOR 100 CROSS modelo 1981 permuta por fiat 600 64 o 71. Edificio 62 3er. Piso Dto. "D" Villa Celina Barrio Gral Paz. Adrián.

SUZUKI 550 GSE 80 color negro c/carenado original, defensas, 5.000 millas \$a 15.500, particular todo el día. Camacú 645. Capital (altura Rivadavia 6.600)

CASCO INTEGRAL a estrenar \$a 230, sábado, block 28, 6° "A", Barrio Gral. Savio (Frente Autódromo)

MOTO HONDA 650 cm³, Luston, año 1980, impecable, tomo auto mayor o menor, valor diferencia convenir. Daniel Martí, Irigoyen 1111, 9 de Julio, Tel.: 0317 3005. A toda hora.

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l. DISTRIBUIDORES OFICIALES

Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255. ENVIOS AL INTERIOR

6.0

Repuestos
y accesorios

—COMPRA—

COMPRO JAULA Y TANQUE de combustible Baufe o similar para Fiat 128 SE. Tratar por carta a Gob. Moyano 558- Río Gallegos- Sta. Cruz. TE.: 2910 de 20 a 8.30. Tratar Sr. Pujadas.

COMPRO MOTOR SEMI armado o completo Fiat 128, 1300, 1100. Oscar Dolagaray, Padre Gio 165. 6000 Junín.

COMPRO CAJA PUENTE nacional o importada para motor Ford F-100 de ex-sport prototipo o ex-Fórmula 1. Argentina, llamar 35-0421/0522/ 9220/9288.

COMPRO CUBIERTAS 11x15 y 16x15 nuevas o usadas en buen estado o en mal estado, para reparar. Llamar 35-0421 / 0522 / 9220 / 9288.

COMPRO MOTOR FORD F-100 de ex-port prototipo o ex-fórmula 1 Argentina. Llamar 35-0421 / 0522 / 9220 / 9288.

—VENTA—

TAPA CILINDRO FIAT 128 IAVA 88HP, válvulas, caballete, leva múltiple admisión IAVA \$a 1700. Tratar Miralla 213. Capital Fede-

ral. TE.: 641-7060. Preguntar por Carlos.

TAPA CILINDRO Peugeot 504, competición 2000 Santafesina, Bonaerense modificada, resortes platillos válvulas especiales, balancines armada. Tapa válvulas admisión, caños silins carburador Webber, levas, botadores, rellenados, equipo conjunto. Avenida H. Yrigoyen 1535. Morón TE.: 628-3512.

CAJA VELOCIDAD competición especial T.C. pampeana bonaerense especial 6, 4, 8 cilindros nueva, relacionada, dientes rectos, mando helicoidal montada, rulemanes cuádruple, desarmable, engranajes, repuesto irrompible, casco aluminio. Avda. H. Irigoyen 1535. TE.: 628-3512.

CAJA VELOCIDAD competición Fiat 1600 relacionada, engranajes rectos, cuádruple desarmable Idem con adaptación P. 504, multidisco volante acero conjunto cigüeñal. Bielas pistones 88 mm, cojinetes cárter 6 litros de Peugeot 504. Nuevo todo de competición Av. H. Yrigoyen 1535. Morón. TE.: 628-3512.

MOTOR FALCON TC OESTE o similar nuevo sin uso vendo cigüeñal especial Leva Romero, Bielas especiales, pernos, pistones etc. Daniel 748-5306 o 740-5306 Pueyrredón y Río de Janeiro- Pacheco.

PLACAS DE EMBRAGUE REPARADAS y sin reparar discos en igual condición, cajas de cintas de freno, remaches, crapodi-

RESORTES
Y VALVULAS
ESPECIALES

ARBOLES DE LEVAS

JOSE RAPONI

ENVIOS AL INTERIOR

AV. MITRE 198 o VILLA MARTELLI
PROV. BS. AS. o TEL. 761-1566

alternador y arranque. San Jorge TE.: 40261. Provincia de Santa Fe.

MOTOR LIMPIAPARABRISAS para Volkswagen de 6 volts. completo \$a 350, dos asientos delanteros VW, tapizado mal estado los dos \$a 150, dos paragolpes sin cromado \$a 100. Ver en Luis María Campos 4740. Caseros.

VENDO DOS CASCOS BELL legítimos moto Star Roger De Coster Star 120 doble ventana inifugo F-1 pintados y decorados, una pinturita para llevarse los puestos, gaita en mano c/u \$a 750. Laguna 1493.

7.0

Herramientas
y máquinas

—VENTA—

CARGADOR BATERIAS 6-12 volts, tipo carrito 0 Km. vendo urgente por desalojo \$a. 1.300. Luis María Campos 4740. Caseros Prov. Bs. As.

MAQUINARIA PARA fabricación completa de calzado (está en Capital Federal) dirigirse a Sr. García. Bruselas 960 Dto. 2 (1408) Capital Federal o Sr. Marcelo. Cortejarena 4280 (5009) Córdoba.

9.0

Casas rodantes
y trailers

—VENTA—

NORBERTO PICETTI VENDE su micro Leyland casa rodante y taller, cocina, baño todo de primera (al nivel de la F-2 Sudam) ver en Estrada 2786. Avellaneda Altura Av. Mitre 2700. TE.: 204-6368.

MOTORHOME VENDO Ford Nacional Nuevo 4 pers. grupo electrónico. Aire acondicionado, malacate, televisión, calefacción, baño, heladera, cocina, bar, termo tanque, toldo automático \$a 285.000. Lunes, jue-

juntas según muestras
fabricamos en el día

juntas y retenes s.a.

WARNES 715

TEL. 855 8020

nas y grafitos de embrague. Todo primera calidad. Acepto auto TE.: 244-1646.

CAJA DE VELOCIDADES Año 1970, tablero completo y burro de arranque de Peugeot 404 TE.: 244-1646.

TRES CARBURADORES WEBER 45-45 horizontales, buen estado o permuta por 1 vertical 40-40 de IAVA o 48-48 diferencia a conversar TE.: 37-1075/0688 de 9 a 14 hs. Int. 40 Alvarez.

REPUESTOS Y ACCESORIOS venta motor Renault 18 3.500 kms. de fábrica con ó sin caja 4a. y embrague sin carburador,



Silenciadores
y escapes deportivos
Jaula de seguridad

EQUIPOS
ESPECIALES
PARA AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS

FALCON 4 CILINDROS

0228-21543
Bartolomé Mitre 2033 Ruta 7 - Km. 36,600 MORENO Bs. As. 0228-20356

ves TE.: 651-7812. Sr. Rodríguez.

10.0

Varios
—COMPRA—

MANUAL DE HONDA DAX ST 70, nuevo o usado pero en buenas condiciones. Llamar para

SUZOS ANTIPLAMA Y BOTAS "J. S." garantidos.
Brandsen 1123, San Fernando (frente Estación). Tel. 744-2583

arreglar el precio al teléfono 667-0079. Gaspar Campos 2115, Muñiz, Provincia de Bs. As. Martín Ryan.



ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIPLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

—VENTA—

COLECTIVO MERCEDES BENZ L0 140 modelo 1972, carrozado 1980, motor 0 km. ideal equipo competición doble camello. Tel: 773-0669. Jufre 579, Capital

ENCICLOPEDIA PRACTICA DEL AUTOMOVIL (24 fascículos) Tapas Tomos 1 y 2 sin encuadernar ¡¡¡flamantes!!! a \$a 250.- Revistas "auto Sprint" años:

'80/'81 \$a 25 c/u. Anuario "Auto-course" 1965 ¡¡¡impecable con láminas desplegables a color!!! \$a 90. Carlos TE.: 760-5923 (de 19 a 22 hs).

CENTRO MUSICAL sin bandeja, marca Aiko, una joya, con timmer. Vendo \$a 2.500.- Ver días jueves en Bellaustegui 1612 (Juan B. Justo 4400). Capital.

MANUALES DEL USUARIO Peugeot 504/76 Falcon '70, Fiat 1600/'72, Chevy Malibu '75, Falcon '78, Chevrolet special /'72, Renault 6 /'74, Camionetas Ford F-100, Modelos '72 / '74 / '79, Chevrolet de Luxe '69, Peugeot

404, \$a 35. c/u Importados, Opel. Olimpia '58. Fiat 128 Europa, Ford Granada (alemán) Sr. Carlos. TE.: 760-5923.

VENDO PARABRISAS Corsa desde número 660 al 808, llamar al 93-6799. Se reciben ofertas.

"AVIACION" vendo avión Cessna 180 4 plazas excelente estado. Habilitado como normal y restringido. Restan 750 horas de motor. Tratar Av. Vleites 256 TE.: 587 Chacabuco (6740).

VENDO ANUARIOS Corsa F1, 1978 a 1982. Status números 1 al 41, impecables, escucho ofertas razonables, Carlos Quevedo, Casa 13, manzana 8, Sección 2º circuns. 5º Cdad. Gral. Güemes 1778.

VENDO COLECCION PARABRISAS Corsa años 1976 hasta 1981 300 ejemplares impecable estado. Escucho ofertas TE.: 628-2327 o personalmente 1º de Agosto 2825. San Martín. Buenos Aires.

VENDO URGENTE REGISTRADORA Marca Sweda Litton 4 totales sin uso con garantía. Tratar 567-3746 o Virgilio 1545. Capital. Gran oportunidad para comerciantes.

REGISTRADORA PANASONIC cinco totales doble ticket con visor y cajón. Prácticamente sin uso 244-1646.

DOS CASCOS INTEGRALES NAVA, poco uso, negros, 800 \$a c/u. alforjas de cuero color suela 130 \$a. usadas. TE.: 8012882. Las Heras 1860. 1º A. Alejandro.

RADIOGRABADOR DAHICHI 0KM una verdadera joya, estéreo vendo urgente \$a. 1.500 ver jueves únicamente en: Luis Bellaustegui 1612 (J. B. Justo al 4400) Capital.

MAQUINARIA PARA fabricación completa de calzado (está



AUTOMODELISMO DEPORTIVO
automundo
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
Martes a Viernes de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049 - Dto. 1 (1407)
- TEL. 69-8096 - Bs. As.



JORGE OMAR DEL RIO SRL
Escuela de pilotos
Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. o personalmente en el Autódromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 12 y 14 hs.



CYCLE WORLD
• PROTECTORES DE CARTER •
• PARRILLAS PORTAEQUIPAJES •
• EQUIPOS DE ESCAPES
2 a 1, 4 a 1 y 6 a 1
• HONDA • KAWASAKI •
• YAMAHA • SUZUKI •
Somos fabricantes
Precios especiales para revendedores
- Envíos al interior
Av. del Libertador 8404 - Cap.
Tel. 701-5419

en Capital Federal) Dirigirse a: Sr. García, Bruselas 560, Dto. 2 (1408) Capital Federal o Sr. Marcel. Cortejarena 4280 (5009) Córdoba.

—VARIOS—

MECANICO JUBILADO con amplios conocimientos de autos antiguos, necesito horario y sueldo a convenir México 3259. Florida 760-3511.

INTERCAMBIO DE CORRESPONDENCIA datos fotos sobre la F-1 y el automovilismo mundial y nacional. Contestaré José San Román. General Güemes 331. Barrio General Paz-Córdoba 5000 - Argentina.

JOVEN PERUANO, estoy interesado en comprar el libro de la Fórmula Uno (de Corsa) escribir a Huarac P. 10 Los Manzanos-Surco, Lima Perú. Precio razonable cuñao.

INTERCAMBIO DE CORRESPONDENCIA DATOS y fotos so-



TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALGUATTI - PITTATORE)
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
(Consulte para banquear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores
ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5
Y DIESEL MARINO
• OSVALDO MACEIRA •
COMPETICION
Italia 355 - Tigre - 749-1502

bre la F-1 y el automovilismo mundial y nacional. Contestaré: José San Román. General Güemes 331. Barrio General Paz-Córdoba 5000 Argentina.

11.0
Automodelismo
—COMPRA—

AUTOS EN MINIATURA compra coleccionista. Matchbox. Tomica, Dinky, Corgi, Tekno, Spot-on, Solido, Diapet, Eligor, Brooklin, Eldal-Grip, Majorette, Buby, Gama, Rio, etc. en Bas. As. Sergio 824-4535 en Montevideo (ROU) Horacio 79-1483.

—VENTA—

VENDO SUPER PISTA Scalextric 2 vías 90 tramos chicana lomos burro, pulsadores, cuenta vueltas electrónicos todo sobre mesa doble de aglomerado con patas y barandas, circuito súper difícil \$a 1200. Laguna 1493.

AUTOMODELISMO DE COMPETICION escala 1/24 fabricación, reparación, mantenimiento de Fórmula 2 Codasur TC 2000 y turismo nacional. Solicite reglamentos, reparamos todo tipo de juguetes, micromecánica Ricardo Galería Uruguay Local 39. Montevideo - Uruguay.

AUTOMODELO 1/8 Montecarlo SG, nuevo motor explosión a radio, control con accesorios, Solis 5926, TE. 82-1339, 7600, Mar del Plata.

Es una publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal, Tel.: 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina, Tel.: 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac del Der. de Autor N° 200.490. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. Distribución Internacional: Editorial ABRIL S. A., Av. Belgrano 624, 8º piso, Tel: 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Displa S. A., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693. Asunción. PERU: Distrib. Rimac S. A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S. A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, agosto de 1983

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1000 Tarifa reducida Concesión N° 7970

ACTIVIDAD ZONAL

SAN LUIS

JUSTO DARACT

Fórmula Bulnense

Fórmula Bulnense, una de las categorías de mayor arraigo en el sur de Córdoba, se presentó en su segunda fecha, en la provincia de San Luis, más exactamente en Justo Daract. Localidad ésta, donde juega de local uno de los principales pilotos de la categoría: Orlando Casale. Y como para ir entusiasmado a su público, Orlando se despachó con el mejor tiempo de las pruebas clasificatorias, aventajando nada menos que al actual campeón, Carlos Chamorro, por 56 centésimas, mientras que el tercer lugar en dichas pruebas fue para Luis Lizarraga.

En el pique de la primera serie, se destacó nitidamente Orlando Casale, que se fue en punta, pero la cosa le duraría poco, ya que en la siguiente comenzó a mermar su marcha y ya en la tercera su auto descansaba en boxes. Es entonces el primer campeón de la categoría, Rubén Rovey quien toma la posta y así llega al final, aventajando a Lizarraga y Chamorro. Y Chamorro, casualmente, que ya había tragado mucha tierra en la primera batería, es el ganador cómodo de la segunda, superando a Casale por algo más de seis segundos luego de las ocho vueltas reglamentarias.

La primera fila de la final, mostró a Rovey y a Carlos Chamorro y, un poco más atrás, nada menos que a Don Serafín Pinasco (66 años). Mas atrás, allá por la cuarta fila, estaba el local Casale, mirando adónde encontrar un hueco que le permitiera llegar pronto a los primeros lugares.

Chamorro picó en punta y literalmente "desapareció". Cómo habrá sido su ritmo, que al cabo de las 25 rondas reglamentarias le había sacado una vuelta al segundo. Realmente los comentarios están de más. Pero Chamorro tuvo un escolta de lujo, a pesar de la vuelta menos, y fue Casale quien desde su lugar de largada se las arregló para comenzar a ganar posiciones y, vuelta a vuelta, su andar se hizo más contundente, hasta lograr el segundo puesto.

Tercero quedó Rovey y el cuarto lugar fue para Oscar Berón.

Fue ésta una nueva presentación de la Fórmula Bulnense que, aunque aún no tiene la cantidad de autos necesaria para generar un buen espectáculo, sabemos que hay promesas de varios pilotos para las próximas competencias.

CLASIFICACION FINAL

POS.	PILOTO	TIEMPO	VUELTAS
1º	Carlos Chamorro	16m55s61	25
2º	Orlando Casale	---	24
3º	Rubén Rovey	---	24
4º	Oscar Berón	---	23
5º	Juan Giantomassi	---	23

Posiciones del campeonato: Chamorro, 23 puntos; Casale, 13; Rovey, 9; Berón y Pinasco, 5 puntos.-

CORDOBA

MELO

Fórmula Laboulayense

A muy buen ritmo y con singular éxito continúa la disputa del Campeonato 83 de la Fórmula Laboulayense que fiscaliza el Club Ricardo Risatti.

La quinta fecha se llevó a cabo en la localidad de Melo, donde más de 20 autos dieron brillo a una buena competencia a la cual asistió una gran cantidad de público.

Las pruebas clasificatorias fueron ganadas por Norberto Gallo que aprovechó su condición de local y puso su auto a punto en forma excelente.

Raúl Sicott fue el ganador de la primera serie, siendo segundo Norberto Gallo, mientras que el tercer lugar fue para Raúl Formini (aquel que en una época les daba a las motos).

El largilucho Víctor Panza (que no le hace honor al apellido) fue el ganador de la segunda batería, el segundo lugar fue para Juan Carlos Chuburú y tercero clasificó Juan Bovone.

Y la final fue un paseo "allegro vivace" para Chuburú, que desde el vamos salió en punta y no la dejó hasta el final. En el camino y en el afán por darle alcance, quedó Víctor Panza que había largado junto a él en la primera fila. Pero sin lugar a dudas, y una vez más en la categoría, el espectáculo estuvo dado por Miguel Raspo. En las pruebas clasificatorias, rompió embrague y tuvo que largar su serie desde la última fila, como pudo se las arregló para llegar lo más adelante posible y lograr un buen puesto de largada en la final. Partió en la mitad de la grilla y desde allí comenzó a remontar en gran forma, hasta lograr un excelente y meritorio segundo puesto final. Realmente un gusto para los ojos y un orgullo para la categoría tener un piloto de los quilates de Miguel.

POSICIONES DEL CAMPEONATO DE STANDARD MEJORADO

Ofrecemos a continuación las posiciones del campeonato, como así también el puntaje que obtuviera cada piloto en cada una de las competencias llevadas a cabo.

POS.	Nº	PILOTO	PUNTAJE TOTAL	BUENOS AIRES				LAS FLORES	
				5	5	9	15		
1)	3	GONCALVEZ	84	-	20	20	20	20	4
2)	4	GONZALEZ	63	20	15	12	10	-	6
3)	2	RAMOGIDA	51	-	4	8	12	12	15
4)	7	HARPE	50	-	-	-	15	15	20
5)	82	GONZALEZ	45	15	12	10	8	-	-
6)	11	PASARELLI	40	12	10	4	4	-	10
7)	18	FLAMINI	38	10	8	6	2	-	12
8)	6	FULGHERI	15	-	-	15	-	-	-
9)	15	QUEROL	13	-	-	-	3	10	-
10)	12	CONTINO	12	-	-	1	-	8	3
11)	35	LUIS	12	4	-	-	-	-	8
12)	52	BONI	11	8	3	-	-	-	-
13)	23	HOSEPH	8	6	-	2	-	-	-
14)	22	WALKER	7	-	6	-	1	-	-
15)	56	MIRANDA	6	-	-	-	-	6	-
16)	45	NOYA	6	-	-	-	6	-	-
17)	8	HARPE	4	3	-	-	-	-	1
18)	84	AMATA	4	-	-	-	-	4	-
19)	14	COTUREL	3	1	2	-	-	-	-
20)	20	QUATROCCHI	3	-	-	3	-	-	-
21)	80	PEREZ	3	-	-	-	-	3	-
22)	19	ALFARO	2	-	1	-	-	1	-
23)	49	RAMOS	2	-	-	-	-	2	-
24)	51	VAZQUEZ	2	2	-	-	-	-	-
25)	69	NADIN	2	-	-	-	-	-	2

ACTIVIDAD ZONAL

CALENDARIOS DE LAS CATEGORIAS FORMULA BULNENSE Y TURISMO CARRETERA STANDARD

El Departamento Automovilístico del Club Atlético Peñarol de Bulnes hizo conocer las fechas que restan para completar el campeonato de la presente temporada. Las mismas y los respectivos lugares donde se llevarán a cabo son las siguientes:

7/8/83.....	Coronel Moldes
4/9/83.....	Laboulaye
9/10/83.....	Villa Valeria
6/11/83.....	Bulnes (Premio Coronación)

Por otro lado, la Oficina de Prensa del Automóvil Club Río, mediante un nuevo comunicado, detalla las próximas fechas y lugares donde se correrá el Turismo de Carretera Standard en lo que resta del año.

7 de agosto.....	Ucacha
21 de agosto.....	Río Cuarto
11 de setiembre.....	La Carlota
2 de octubre.....	Gral. Cabrera
23 de octubre.....	Alejandro
13 de noviembre.....	Río Cuarto

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Piloto	Localidad
1º	JUAN CARLOS CHUBURU	LABOULAYE
2º	Miguel Raspo	Laboulaye
3º	Raúl Sicott	Melo
4º	Juan Bovone	Laboulaye
5º	Norberto Gallo	Melo
6º	Luis Sarricolea	Laboulaye

Posiciones del campeonato: Chuburú, 40 puntos; Panza, 32; Gallo, 29; Sicott, 23; Raspo, 22 puntos.

TUCUMAN

QUINTA FECHA POR EL ZONAL DE KARTING

Como un regalo para el comienzo de las vacaciones de invierno, la sección karting del Tucumán Rugby Club resolvió disputar la quinta fecha oficial de su campeonato anual interno, con la participación de la totalidad de sus asociados adherentes. El programa ofreció como novedad que las carreras se desarrollaran,

esta vez, en horario matutino y, a pesar del frío reinante, atemperado por el clásico tibio sol tucumano, numerosos simpatizantes y sus familias se dieron cita en el pavimentado circuito N° 3 de Yerba Buena, de 1050 metros de extensión, para presenciar su espectáculo favorito. El campeón Bernardo García Hamilton retomó la



senda del triunfo en esta jornada y se adueñó, paralelamente, de la punta del campeonato entre los mayores. Mientras tanto, en novicios, Miguel Reginatto marcha primero entre los de su categoría.

Se compitió en dos series a 8 vueltas y la final a 20 giros, interviniendo aquí todos los pilotos inscriptos que presentaron máquinas "Zanella" 175 cm³. Cabe consignar que también se dispuso de una báscula instalada al borde del circuito para controlar el peso de los mejor clasificados al término de las competencias. Con ello se logró una mejor garantía competitiva, asegurándose, al mismo tiempo, el juego limpio. Fueron controles deportivos Eduardo Bernasconi y Armando Le Fort.

Primera batería: 1º, 18, Manuel Cossio; 2º, 11, Juan J. Correa Uriburu; 3º, 3, César Fioretti; 4º, 7, Julio Quesada; 5º, 76, Miguel Reginatto.

El campeón que volvió a ganar en el karting de Yerba Buena. Bernardo García Hamilton conduce seguro hacia la victoria a su máquina N° 1.

Segunda serie: 1º, 1, Bernardo García Hamilton; 2º, 5, Fernando García Hamilton; 3º, 82, Juan M. Cossio; 4º, 21, Jorge Yanicelli; 5º, 12, Luis López Domínguez; 6º, 2, Guillermo García Hamilton.

Final general: 1º, 1, Bernardo García Hamilton; 2º, 76, Miguel Reginatto; 3º, 5, Fernando García Hamilton; 4º, 82, Juan M. Cossio; 5º, 21, Jorge Yanicelli; 6º, 7, Julio Quesada.

Luego de esta fecha, las posiciones del campeonato son las siguientes: 1º, Bernardo García Hamilton, con 24 puntos; 2º, Fernando García Hamilton, 20; y 3º, Pablo Padilla, con 18 unidades. Posterior a las competencias, en el quincho del karting tucumano, se prolongó la camaradería en torno a un sabroso asado criollo.

Después del accidente de TC en Santiago, con un muerto y

EL MOMENTO PAR

Otra vez la tragedia fue la noticia relevante de una competencia de Turismo Carretera, ahora en La Banda, Santiago del Estero. Circuito bastante discutido en cuanto a la seguridad, pero que, según se afirma, esta vez no fue el factor determinante ni causante del accidente, que costara la vida de Roberto Goyenette, acompañante de Juan Carlos Vázquez.

Por lo tanto, si es que el circuito no tuvo nada que ver en la tragedia, hoy más que nunca es obligación que cada uno que tenga algo que ver con el tema automovilístico, profundice acerca de las actuales medidas de seguridad en cualquier vehículo que se utilice para competir deportivamente. Este caso del TC envuelve a todo el automovilismo en general, aún considerando que un TC (1.300 kilos) lanzado a 230 km/h en una ruta puede ser acá lo más peligroso de este deporte. De todas formas, y considerando que todos los circuitos son seguros y que siempre se gasta el dinero necesario para obtener seguridad, es preciso entender que la vida humana no tiene precio y que esas medidas de seguridad que se requieren en cualquier trazado tienen que ser todavía más rigurosas en lo que respecta a autos de competición y sus pilotos. Para esto hace falta tomar *real conciencia* de que no se puede jugar con la vida de nadie. Dirigentes, pilotos, funcionarios, todos deben entender que el tiempo y el dinero que se invierte en este rubro nunca serán suficientes para resguardar la vida humana.

¿Qué se hará luego de este accidente? Seguramente un peritaje de rutina y nada más que eso. Hasta el momento la ACTC sólo se esmeró en lamentar lo ocurrido, incluso se habla de sancionar a algunos pilotos, amparándose en sus estatutos, que hicieron declaraciones adversas a la seguridad del circuito. Pero de ninguna

manera habrá una investigación a fondo porque ni esa asociación ni ningún ente fiscalizador de nuestro automovilismo parecen contar con los medios —y muchas veces, ni siquiera con el propósito— de obtener una conclusión valedera, fundamentada y con proyección de lograr mejoras en el futuro. Es más fácil coincidir en que el automovilismo es sumamente peligroso, y que si bien es lamentable que haya muerto un protagonista —que conoce mejor que nadie los riesgos de la actividad—, por lo menos no hubo que lamentar ningún accidente entre el público. Reconozcamos que los argentinos somos así...

¿QUE HACER, ENTONCES?

Ante el accidente de Santiago del Estero es necesario abocarse a mejorar o perfeccionar todos los sistemas de seguridad existentes. En primer lugar *todos los pilotos*, no solamente los de TC, deberán comprender que los primeros en preocuparse por todos los elementos de seguridad tienen que ser ellos mismos. Por lo tanto deberán recordar que en cualquier país que se jacte de contar con un automovilismo moderno, todos los elementos de seguridad, (cascos, cinturones, jaulas, etc.), dejan de ser efectivos o pierden su vigencia ante el mínimo golpe. En Estados Unidos las jaulas y los cinturones, por ejemplo, traen una marca casi imperceptible que denuncia cualquier mínimo golpe o accidente, para que sea reemplazada. En el Campeonato Mundial de Motociclismo, para dar otro ejemplo, no se permite pintar los cascots para decorarlos, ante la eventualidad de que después de un golpe se lo vuelva a macillar y repintar. Por eso los cascots pueden decorarse únicamente con material autoadhesivo y, al ser controlados, éste puede ser desprendido

por cualquier comisario u oficial de seguridad en el momento que lo crea necesario. Por esto también *nuestros pilotos* deben recordar que todos los cascots, incluso los de las marcas más famosas, tienen determinado tiempo de vida útil. Y los cinturones se estiran con el uso y solamente por eso deben reemplazarse periódicamente.

Además de los pilotos, los fiscalizadores tendrán que extremar los controles de seguridad. Es imposible admitir que se utilice un helicóptero sin camilla, como suce-

dió en Santiago del Estero, y que Juan Carlos Vázquez fuera trasladado para su atención, recostado en el asiento del copiloto y con parte del cuerpo fuera del mismo. Creemos que con esta última y lamentable experiencia todos debemos aprender. Las revisiones técnicas no tendrían que dedicarse solamente a comprobar la existencia de los elementos de seguridad. O quizá sea conveniente una revisión periódica y por turnos de todos los elementos que hacen a este rubro. El tema del helicóptero y la asisten-



En la foto mayor se aprecia el Chevrolet ocupado por Vázquez y Goyenette alambrado, y adelante, el tanque de nafta que se desprendió íntegro... Se

un herido muy grave...

Por Jorge Fernández Morano
Fotos: Enrique Perrupato.

A REFLEXIONAR



cia en los circuitos también debería mejorarse. Si actualmente organizar una competencia de Turismo Carretera supera los 100.000 pesos argentinos, el alquiler de un helicóptero para sobrevolar durante la carrera el circuito no puede significar una erogación de tanta magnitud, comparando con los gastos generales. Sobre todo porque está probado perfectamente que es el elemento más rápido para acudir en auxilio en caso de accidente. Si se utiliza en F-1, cómo no se puede pensar en eso para el TC, cuando la extensión

de los escenarios es mucho mayor.

Con todo esto no intentamos pontificar "sobre las brasas" de la tragedia. Pero si volver a llamar la atención y solicitar un compromiso general —incluso nosotros estamos dispuestos a compartir una mesa de sugerencias para cambiar ideas y mejorar los sistemas actuales— para que se tome conciencia de que *nunca será mucho, ni tarde*, lo que se emplee o invierta en lo que hace a seguridad de las competencias en general.

LA PASION DEBE TENER LIMITES

Varios días pasaron ya desde el triste hecho de Santiago del Estero donde el TC fue protagonista de un accidente que se llevó una vida (Goyenette) y amenazó seriamente la de Vázquez.

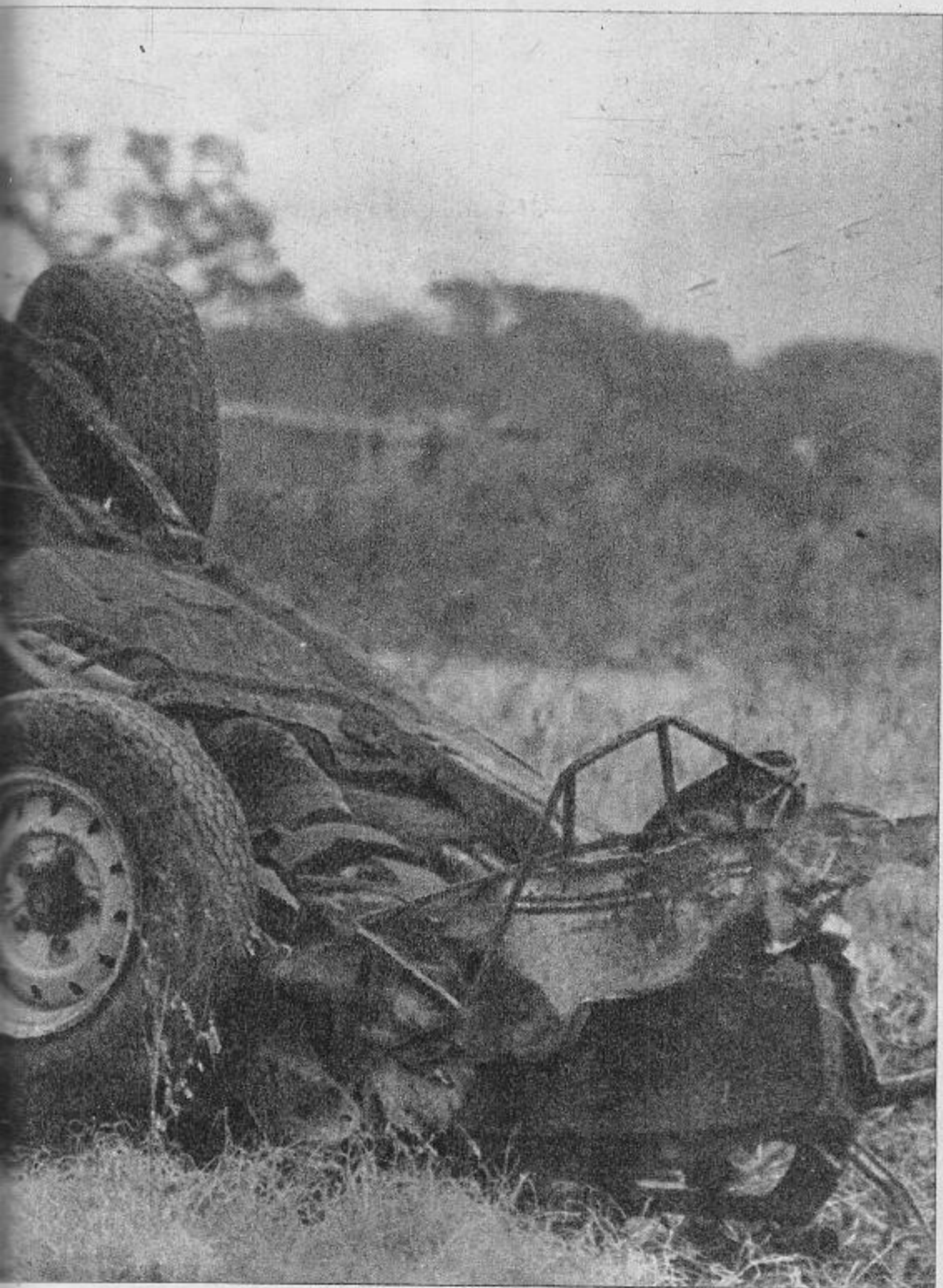
Volvemos sobre el tema, no con el afán de "echar leña al fuego", sino únicamente con el ánimo de esclarecer los detalles que llevaron a este desenlace. Pero antes que nada y aclarando que ello no fue factor determinante del accidente, conviene remarcar que el estado del piso no era el ideal para autos que orillan los 235/240 kilómetros por hora. Esa es nuestra opinión, contraria a la de Nelo Massola, Comisario Deportivo, quien expone: "Sin dejar de reconocer que el circuito es riesgoso, pienso que es potable para que corra el Turismo Carretera. Hubo anomalías que fueron corregidas en un elevado porcentaje y, tal como le manifesté a los pilotos antes de largar, actuando con responsabilidad se evitarían los problemas. Y digo más... en un momento determinado, Pellegrini y Castellano entraron juntos en la curva donde se produjo el accidente de Vázquez y no pasó nada... Repito, todo está en el grado de responsabilidad que pueda tener cada piloto. En cuanto a si se podía correr o no, la respuesta está en el promedio alcanzado..."

Dejando de lado el estado del piso —agravado por la lluvia—, pasemos al tema de los elementos de seguridad que un auto no sólo debe llevar sino que además tienen que estar en perfectas condiciones. "De los matafuegos me encargo yo —señala Massola— y también de que todos estén con su casco colocado y atados con los cinturones de seguridad. Pero con respecto a estos dos últimos, no tengo elementos para controlar su resistencia o efectividad. Pienso que ahora, luego de este accidente, se redoblará la vigilancia y se buscará la manera de efectuar un control amplio. A la luz de los hechos se comprueba fehacientemente que la jaula antivuelco cumplió a la perfección su cometido, en cambio el casco de Goyenette dejó que desear en cuanto a calidad, lo mismo que los cinturones que equipaban al auto..."

Hasta aquí las cosas... Convengamos que el tema es delicado y además no es patrimonio exclusivo del TC, ya que la irresponsabilidad se extiende al resto de las categorías que componen el espectro automovilístico nacional.

La experiencia —fatal— de Santiago del Estero no tiene que caer en saco roto. Nadie debe sentirse ofendido si se insiste en el tema. Para los pilotos, correr es una pasión, pero convengamos que todo debe encarrilarse dentro de los límites que marca la previsión. No queremos que otra "fiesta de pueblo" como se dio en llamar al TC, culmine en drama. Adoptemos todas las medidas de seguridad —en los circuitos y en los autos— y cultivemos esta pasión disminuyendo los riesgos. No aumentándolos.

Oscar Izzo



luego del accidente; y en la menor, desde otro ángulo, el mismo auto tras el debe poner más énfasis en lo que concierne a la seguridad de los autos.

RESULTADOS A LA VISTA.

Los editores de revistas descubrieron la segmentación de su mercado mucho antes que este concepto se volviera moneda corriente entre los expertos de marketing. Percibieron la existencia de intereses dispares en su público y crearon los medios especializados. Por eso las revistas, a diferencia de la televisión o cualquier otro medio, ofrecen al anunciante un público pre-seleccionado según hábitos de consumo bien definidos*. Para que sus avisos publicados en revistas lleguen exactamente al target de su producto, con el menor desperdicio

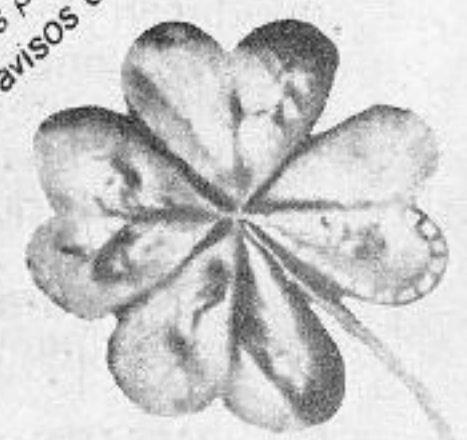
posible. Otro modo de optimizar los costos de su inversión publicitaria. Como también lo es PAL-R (el promedio de Actos de Lectura por Revista). Porque ahora disponemos de una cifra que nos da 3.35 actos de lectura por cada lector primario o secundario de una revista**. Y probablemente más en el caso de los medios donde usted busca llegar a un público más especializado. Resultados concretos que, como sus avisos publicados en revistas, ahora están a la vista.



*Informe Final sobre Lectores de Revistas. Cap. II, 1:5. **Cap. II, 2. Señor anunciante sobre este Informe consulte con su Agencia de Publicidad



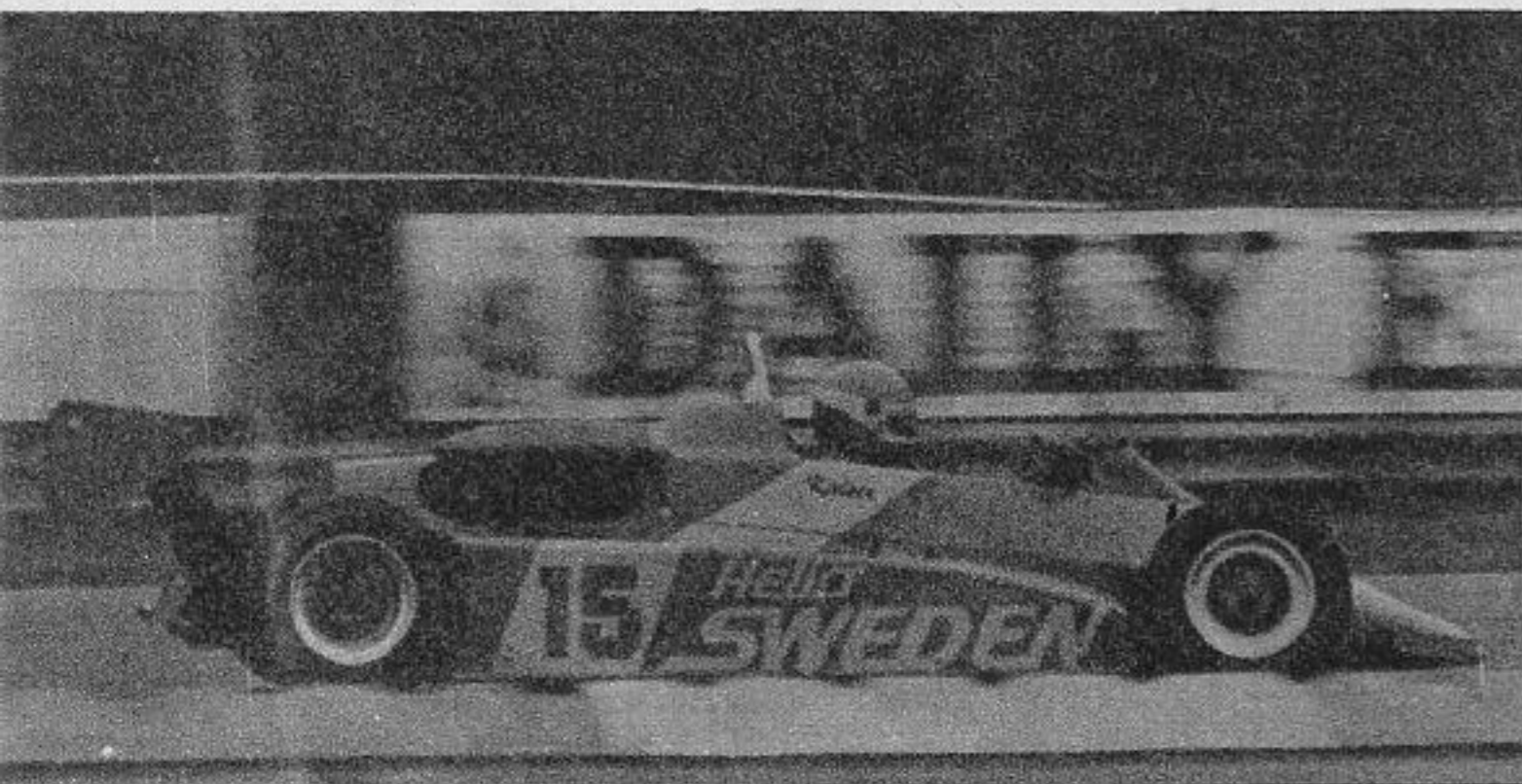
**ASOCIACION ARGENTINA
DE EDITORES DE REVISTAS.**
PROMEDIO DE ACTOS DE LECTURA POR REVISTA.
PAL - R: Las 3.35 veces promedio que cada lector
vera sus avisos en revistas



EXCLUSIVO

UNA NOTICIA COMO PARA ¿FANGIO A LA

El debut de Juan Manuel Fangio II en Europa podría producirse este mismo año, más precisamente el 4 de septiembre en Mugello, última carrera del Campeonato '83 de la especialidad, a bordo de un Maurer. Aquí, los sorprendentes detalles conocidos a último momento



La inesperada noticia nos la brindó **Gunther Weber**, un argentino radicado desde hace muchos años en la ciudad alemana de Pforzheim y que próximamente se lanza a la aventura de editar una revista semanal de automovilismo en Alemania (**"Parece mentira pero no existe en Alemania un semanario de autos como Corsa"**), nos indicaba en Italia).

Según Weber, muy vinculado en el ámbito deportivo alemán, el equipo de Fórmula Dos de **Bertram Schaffer** que actualmente está inactivo porque sus dos pilotos utilizados en el 83 (Thomas Kaiser y Frank Jelinski) se quedaron sin patrocinio, tendría la intención de invitar a correr gratuitamente al piloto argentino Juan M. Fangio, sobrino del "quintuple", ofreciéndole un auto —chasis Maurer— para la carrera de Mugello, última prueba de

este año, que se corre el 4 de setiembre.

"La idea parece extraña —continuaba Weber—, pero resulta que Schaffer tiene una empresa dispuesta a pagar los gastos de la carrera si el piloto se llama Juan M. Fangio. La oportunidad es muy buena porque el auto es un chasis Maurer que está flamante, sin un solo golpe en las pocas carreras que corrió".

Falta la confirmación. Pero la posibilidad existe y sería un antecedente ideal para el joven Fangio si sus planes contemplan correr en la Fórmula Dos Europea en 1984. Única dificultad: el circuito de Mugello, que es uno de los más exigentes de todo el campeonato. Por eso mismo, puede dar una medida real de las posibilidades del piloto que hereda semejante nombre.

G.S. (Italia)

ENTRE DOS F-2

FANGIO: "RECIEN ME ENTERO..."

"Prácticamente, ustedes me dan la noticia —fue la respuesta inicial de Juan Manuel Fangio II al plantearle la posibilidad barajada en Europa—. No he recibido hasta ahora ninguna comunicación oficial al respecto, como tampoco lo ha hecho aún ninguna persona allegada a mí. Por supuesto, no resulta novedad que vengo buscando hace rato algo así, que me permita proyectarme al Viejo Mundo... Pero conmigo, ellos no han hablado, así que poco y nada puedo decir respecto de esta eventual oportunidad. Claro que me interesaría, pero recién habría que estudiarla en profundidad llegado el caso, si se me la plantea formalmente.

¿Que la última fecha del Europeo de F-2 se superpone con una de F-2 CODASUR en el Autódromo? Y...no sé, no quiero

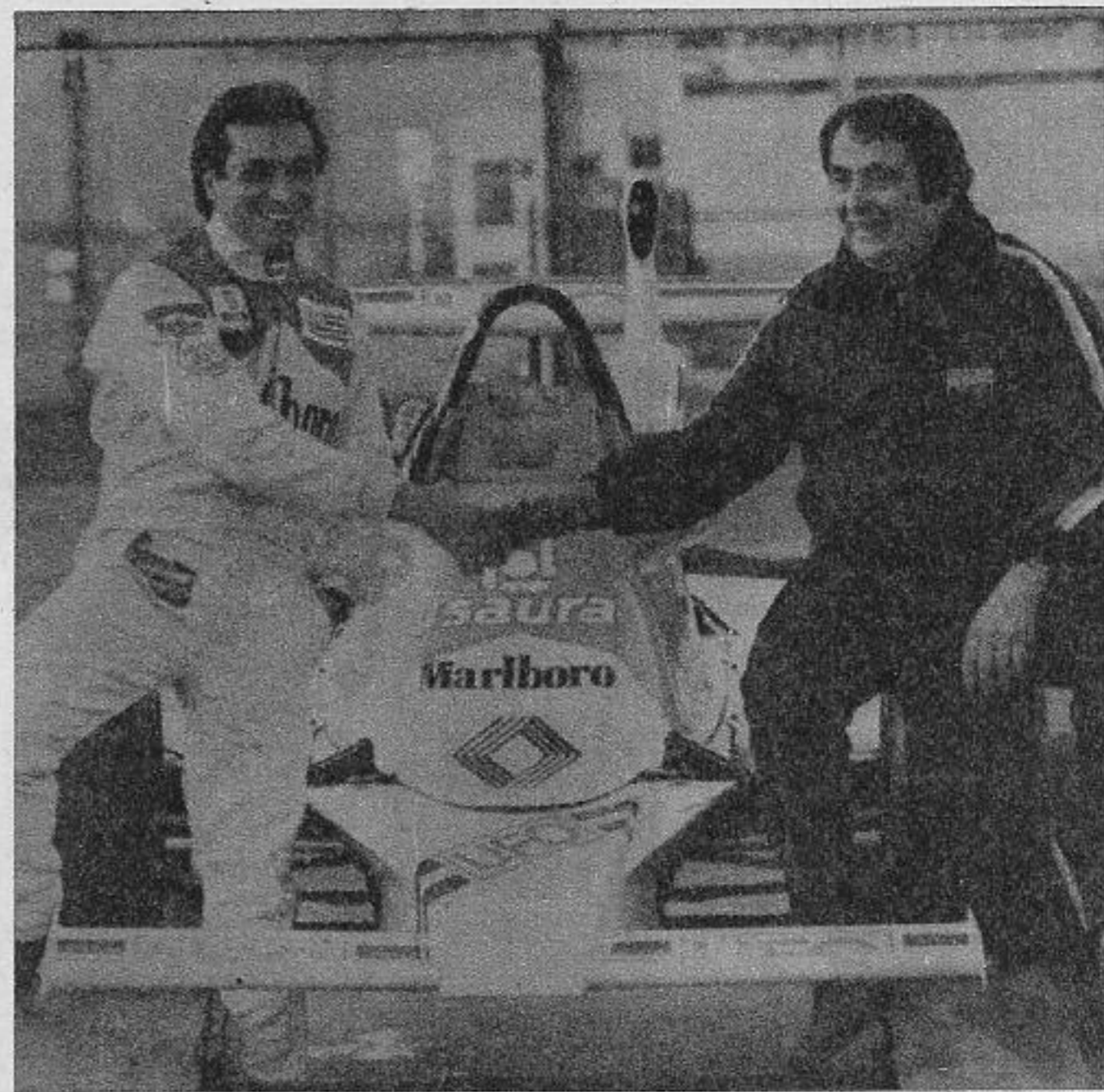
hablar antes de tiempo...

Si todavía ni siquiera recibí una oferta concreta para viajar... Insisto: si se me planteara realmente el asunto, entonces sí será cuestión de ver qué hago... teniendo en cuenta, por un lado, mis compromisos contraídos, y, por otro, mi futuro, que es lo que puede estar en juego...

Pero no quiero apurarme a opinar, compréndanme".

Hasta ahí, la cauta contestación de un piloto con grandes esperanzas, que, de todos modos, no quiere despegar los pies de la tierra. Y la pauta de esto la da el empeño con que durante la semana pasada había encarado sus primeras pruebas a bordo del Berta-Renault 18 del equipo de Osvaldo Antelo. El lunes, apenas un par de vueltas en el Autódromo... y a guardar todo de

La simbólica bienvenida de Antelo a Fangio, con el Berta—R. 18 como testigo.



CONMOVER EL AMBIENTE F-2 EUROPEA?

Abajo, una escena de la prueba del martes en el Autódromo. "Juanmanuelito" en el cockpit, Antelo dando órdenes y nada menos que el "gran tío" meditando... Extrema izquierda; el auto que eventualmente pilotearía en su debut europeo, en Silverstone a cargo de Kaiser.

urgencia, con problemas de motor.

El martes, turno del embrague y más fallas motrices, lo que sólo permitió unas veinte vueltas de "reconocimiento" hasta cerrar la jornada. Y al día siguiente...

"Recién el miércoles pudimos girar como queríamos, aunque tras tener que solucionar problemas de bobina. Sólo habré dado alrededor de veinte vueltas en unas cuatro tandas, lo cual no me permite establecer un paralelo completo entre el motor VW con que he corrido hasta ahora, y este Renault. Pero no noté mayores diferencias, y como el chasis es igual al que tenía antes...

La cuestión es que pude marcar ese 1m14s28/100 en el circuito 9. (N. de la R.: sería record extraordinario...) pero, con más tiempo y trabajo, se tiene que poder mejorar...

"Después se llevó el auto al taller y se lo desarmó para 'chequear' todo.

Se sacó el autoblocante para revisarlo bien porque el coche araba bastante... Y esta semana (entre lunes y martes, porque el miércoles habría que alistar todo para el viaje a Rataela) pensamos volver al Autódromo y esperamos poder trabajar en la carburación y en la puesta a punto del chasis en lo lento, ya que en lo rápido va bien, lo que da la pauta de que está bien equilibrado, como lo demuestra también el tiempo obtenido... ¿no?"

Así, entre el trabajo intenso que se avecinaba para plasmar en las mejores condiciones su debut oficial con Renault en la F-2 CODASUR, y la expectativa creada por una sorpresiva chance de debutar acaso antes de lo previsto por el más optimista, en la F-2 Europea, "Juan Acelerador" pugnaba por no desperdiciar la menor ocasión pero también por no "pasarse de vueltas".

Hasta las primeras horas del lunes 1º de agosto, sobre el mismísimo cierre de esta edición de CORSA, ésta era su situación. Un estado de cosas que, de progresar esta "primicia" que recibiríamos al filo del fin de semana, podría evolucionar velozmente. Es que para concretar seriamente esta interesante posibilidad, sobrarán las ganas, claro, pero tiempo, no parece.



ACTUALIDAD INTERNACIONAL

GUERRA Y UNA EXCURSION PROVECHOSA

Días atrás, Miguel Angel Guerra volvía de Europa luego de un viaje que, fundamentalmente, había servido para que el piloto lograra elementos claves para el armado de su monoplace de F-2 CODASUR. Sin embargo, además de carburadores, embrague y alguna otra pieza siempre difícil de conseguir en nuestro país, Angel trajo un nuevo contacto con la F-2 Europea, la categoría extranjera que lo tuviera como participante asiduo.

Concretamente, fue una sesión de pruebas con el Minardi—BMW versión 1983, consumada gracias a las excelentes relaciones que existen entre el piloto argentino y el constructor italiano, y al respeto profesional que siente éste por aquél. Los ensayos se realizaron en Mugello y previo a la carrera de Misano por el Euro de la especialidad. "Se trataba de una serie de pruebas de gomas realizadas por Michelin con Minardi, por eso estaba Nannini con un auto totalmente nuevo y yo con el Minardi que Larrauri golpeara en Hockenheim hace unos meses. O sea que Nannini probaría gomas mientras que yo iba a tratar de sacarle algunos vicios al otro auto, ensayando con gomas usadas. Después de unas vueltas noté que el coche traccionaba mucho y sugerí que le cambiaran el autoblocante por otro con menor efecto. El cambio se hizo notar de inmediato, el Minardi mejoró mucho, bajando mis tiempos de vuelta en forma sensible. Luego fue el turno del alerón. Resulta que cuando corría con Minardi teníamos uno grande y el auto acusaba problemas en el tren delantero; cuando apareció el auto nuevo, se le instaló uno más pequeño y surgieron algunos inconvenientes en la parte trasera, entonces nos decidimos a probar el viejo. El auto mejoró tanto o más que luego del cambio del autoblocante, estaba en tren de seguir mejorando cuando Nannini rompió su coche y no quedó más remedio que siguiera probando con el que usé yo.

"Era lógico que así fuera: los ensayos eran de gomas y no era cuestión de que todo estuviera supeditado a lo que estaba haciendo yo. Además, Nannini es el piloto oficial de Minardi y, por supuesto, era él



Guerra durante un descanso en las pruebas de Mugello. Luego nos confesaría: "éste es un auto muy superior al que manejé durante 1980. Tiene muchos elementos contruidos en fibra de carbono y aerodinámicamente está muy logrado".

quien debía continuar las pruebas.

"De inmediato, Alessandro—me comentó después— se encontró con un auto diferente, con la tenuta mejorada sensiblemente, y más veloz en las rectas, logrando muy buenos registros de vuelta. La mejor prueba del resultado de estos tests quedó en evidencia en la carrera de Misano, donde Pierluigi Martini—coéquipier de Nannini— terminó segundo, y ahora en Pergusa, cuando el mismo Nannini clasificó cuarto. Volví bastante satisfecho por las pruebas que me permitieron seguir en contacto con todo aquello, y además por el contacto con Minardi y su gente".

Sin duda, una gratificante excursión que le sirvió a Angel para confirmar varias cosas y además relacionarlo nuevamente con un mundo que volvió a saber de su vigencia.

NIETO Y LAVADO, CAMPEONES

WILLY PEREZ, CUARTO EN INGLATERRA

Alternativas de todo tipo ofreció el pasado domingo el Gran Premio de Inglaterra de Motociclismo. Prácticamente hubo de todo. Y para darle un orden vamos a empezar por mencionar a las dos categorías que consagraron a sus campeones mundiales: la 125 y la 250. En la primera, como no podía ser de otra manera, la corona fue otra vez más a poder de Angel Nieto, quien gracias a la victoria conquistada en Silverstone (la cuarta consecutiva en el Grand Prix inglés) logró el título que lleva el número 12 en su cosecha personal. Un halago que obtuvo faltándole aun dos carreras para concluir el certamen, al hacerse ya inalcanzable para las aspiraciones de Eugenio Lazzarini, el único que podía darle alcance y que el domingo no pudo defender esa posibilidad (no corrió) debido al accidente que protagonizara el viernes en clasificación y que afortunadamente resultó mucho más leve de lo pensado en un primer momento, ya que el italiano sólo sufrió conmoción cerebral y no fractura de cráneo como se había pensado originalmente.

Esta misma carrera de 125 cm³ brindó a los argentinos la mayor satisfacción de la temporada: Willy Pérez rubricó su excelente fin de semana en Silverstone (había sido séptimo en clasificación) finalizando en el cuarto lugar. Y no sólo eso: también circuló durante toda la carrera dentro del grupo de punteros, y a un paso estuvo de finalizar segundo, ya que marchando en esa ubicación en la parte final de la carrera, una confusión con la señalización de la última vuelta desconcertó a Willy, que a consecuencia de ello perdió dos puestos ante Knevbvmlley y Muller, aunque llegó a sólo 15 25/100 del ganador Nieto. De todas maneras lo suyo resultó más que merito-

rio y un gran aliciente para seguir adelante. Quien en cambio sigue sin suerte es Hugo Vigneti, que otra vez debió abandonar.

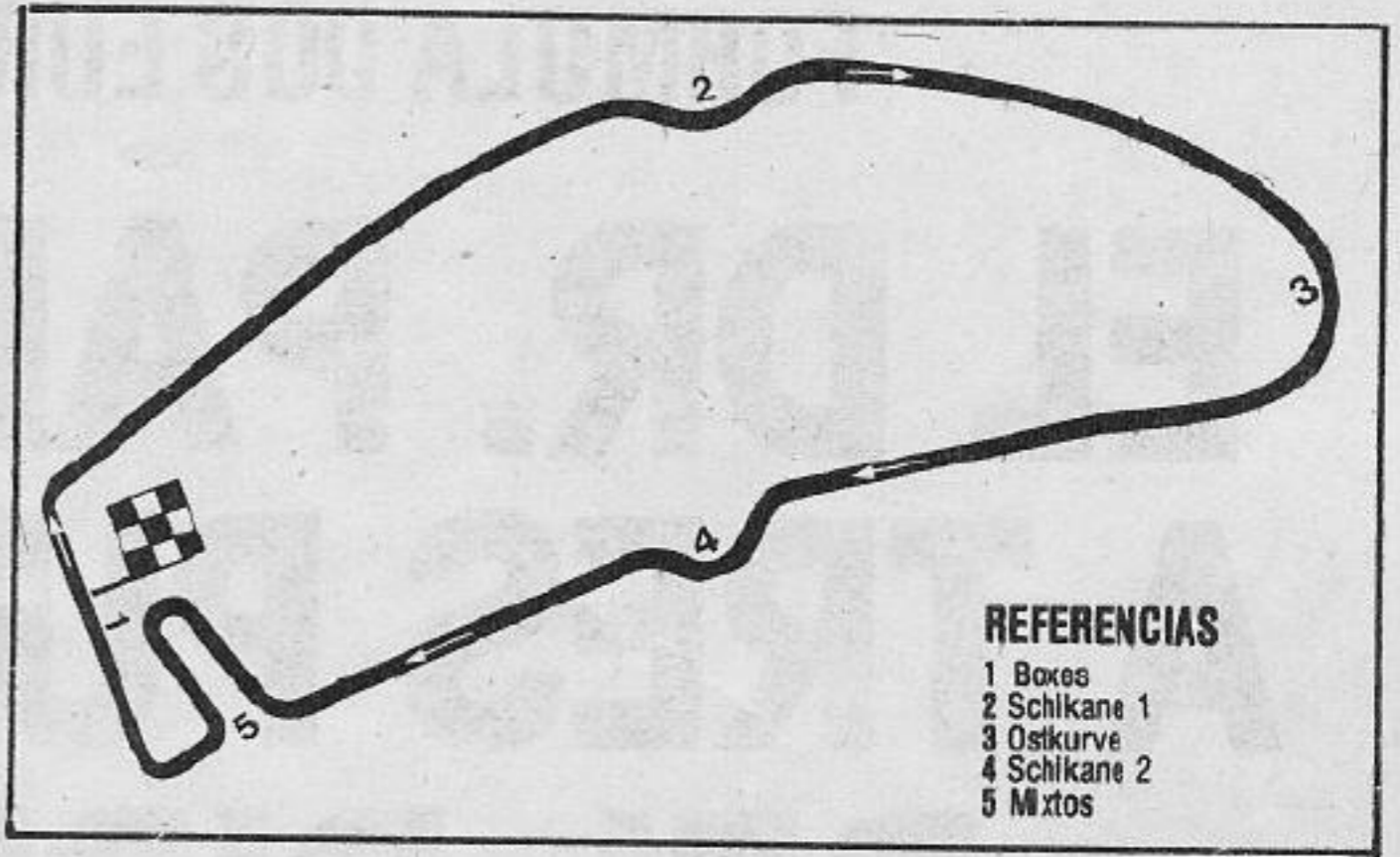
El otro consagrado de la jornada fue nuestro conocido Carlos Alberto Lavado. El cuarto puesto logrado por el venezolano le permitió juntarse con los puntos necesarios para obtener el título en la categoría 250 cm³, terminando con las aspiraciones del belga Didier De Radigué, que apenas pudo llegar noveno. La competencia significó un amplio dominio de los pilotos franceses, quienes coparon los tres puestos del podio con Jacques Bolle (Pernod) en el más alto, y Thierry Espie (Chevalier) y Christian Sarron (Yamaha) como escoltas.

La carrera de 500 cm³ mostró una nueva instancia del duelo que durante la temporada vienen manteniendo Freddie Spencer y Kenny Roberts. Y esta vez, en Silverstone, volvió a prevalecer Roberts, con su joven compatriota como escolta. Una alternativa que le otorga al torneo un cariz cada día más emocionante; ahora Spencer apenas conserva la vanguardia por dos puntos, tiene 117 contra 115 del "Marciano".

Lamentablemente, este Gran Premio de Inglaterra tuvo su nota trágica. Y nada menos que por partida doble, como consecuencia de un espectacular accidente producido durante el desarrollo de la carrera de 500. A raíz del choque de dos motos, que posteriormente involucró a otras máquinas, perdieron la vida el piloto irlandés Norman Brown y el suizo Peter Heuber. La magnitud del percance obligó a las autoridades a detener la competencia, que luego de un intervalo de varios minutos fue reanudada, consagrando el triunfo de Roberts.

El próximo domingo, G.P. de Alemania

LA CITA ES EN HOCKENHEIM



REFERENCIAS

- 1 Boxes
- 2 Schikane 1
- 3 Ostkurve
- 4 Schikane 2
- 5 Mixtos

La Grilla del 82

René Arnoux Renault-Turbo 1m49s256	Alain Prost Renault-Turbo 1m48s809 Promedio: 224.617 km/h
Patrick Tambay Ferrari-Turbo 1m49s570	Nelson Piquet Brabham-BMW Turbo 1m49s415
Michele Alboreto Tyrrel-Cosworth 1m52s625	Riccardo Patrese Brabham-BMW Turbo 1m49s760
Keijo Rosberg William-Cosworth 1m52s892	Andrea De Cesaris Alfa Romeo 1m52s786
Bruno Giacomelli Alfa Romeo 1m53s887	John Watson McLaren-Cosworth 1m53s073
Elio de Angelis Lotus-Cosworth 1m54s476	Eddie Cheever Talbot-Ligier 1m54s211
Jacques Laffite Talbot-Ligier 1m54s982	Derek Warwick Toleman-Hart Turbo 1m54s594
Brian Henton Tyrrell-Cosworth 1m55s474	Manfred Winkelhock ATS-Cosworth 1m55s223
Derek Daly Williams-Cosworth 1m55s876	Nigel Mansell Lotus-Cosworth 1m55s866
Roberto Guerrero Ensign-Cosworth 1m56s489	Jean Pierre Jarier Osella-Cosworth 1m56s250
Mauro Baldi Arrows-Cosworth 1m56s880	Eliseo Salazar ATS-Cosworth 1m56s537
Chico Serra Fittipaldi-Cosworth 1m57s337	Raúl Boesel March-Cosworth 1m57s245
	Marc Surer Arrows-Cosworth 1m57s402

POLE POSITION

1977	J. Scheckter	Wolf-Cosworth	1m53s07	216.152
1978	M. Andretti	Lotus-Cosworth	1m51s9	218.412
1979	J. Jabouille	Renault Turbo	1m48s48	225.298
1980	A. Jones	Williams Cosworth	1m45s85	230.863
1981	A. Prost	Renault Turbo	1m47s50	227.319
1982	A. Prost	Renault Turbo	1m48s50	224.617

RECORD DE VUELTA

1977	Niki Lauda	Ferrari	1m55s99/100	210.680
1978	Ronnie Peterson	Lotus-Cosworth	1m55s62	211.354
1979	Giles Villeneuve	Ferrari	1m51s69	218.400
1980	Alan Jones	Williams-Cos	1m48s49	225.278
1981	Alan Jones	Williams-Cos	1m52s42	217.371
1982	Nelson Piquet	Brabham-BMW	1m54s20	212.700

Cuando el campeonato entra en su fase definitiva, la troupe de la Fórmula Uno acude al desafío en Hockenheim, Alemania, que le propone girar durante cuarenta y cinco rondas al trazado de 6.789 metros para totalizar un recorrido de 305.505 kilómetros.

Este circuito alemán es otra de las propuestas para superar los 200 km/h de promedio, aun a pesar de las chicanas que se le introdujeron (la última está en el sector 3 y no figura en el plano) con la finalidad de reducir la velocidad y, consecuentemente, los riesgos. Baste recordar el accidente que en la edición anterior, sufriera Didier Pironi el sábado a la mañana, cuando bajo una pertinaz llovizna, su Ferrari turbo embistió —en la entrada al mixto— al Renault de Alain Prost, levantando vuelo y pasando por encima del auto francés, en un accidente del que aún se está reponiendo. En cuanto al campeonato, los autos con motor turbo acaparan los tres primeros lugares (Prost, Piquet y Tambay) y a sus talones se encuentra Keijo Rosberg, el mejor Cosworth y que generalmente está presente en la zona de los puntos. Ellos serán parte de la expectativa el domingo próximo.

HISTORIAL

1926	Rudolph Caracciola	Mercedes Benz	1:35.960
1927	Dieter Merz	Mercedes Benz	1:02.570
1928	Caracciola-Werner	Mercedes Benz	1:03.940
1929	Louis Chiron	Bugatti	1:07.460
1931	Rudolph Caracciola	Mercedes Benz	1:08.280
1932	Rudolph Caracciola	Alfa Romeo	1:19.270
1934	Hans Von Stuck	Auto Unión	1:22.910
1935	Tazio Nuvolari	Alfa Romeo	1:21.600
1936	B. Rosemeyer	Auto Unión	1:31.610
1937	Rudolph Caracciola	Mercedes Benz	1:33.170
1938	David Suaman	Mercedes Benz	1:29.920
1939	Rudolph Caracciola	Mercedes Benz	1:20.960
1950	Alberto Ascari	Ferrari	1:24.970
1951	Alberto Ascari	Ferrari	1:34.780
1952	Alberto Ascari	Ferrari	1:32.270
1953	Giuseppe Farina	Ferrari	1:35.120
1954	Juan M. Fangio	Mercedes Benz	1:33.200
1956	Juan M. Fangio	Mercedes Benz	1:37.680
1957	Juan M. Fangio	Maserati	1:42.880
1958	Tony Brooks	Vanwall	1:45.400
1959	Tony Brooks	Ferrari	1:29.200
1960	Joachim Bonnier	Porsche	1:30.880
1961	Stirling Moss	Lotus Climax	1:48.570
1962	Graham Hill	BRM	1:29.000
1963	John Surtees	Ferrari	1:54.200
1964	John Surtees	Ferrari	1:55.400
1965	Jim Clark	Lotus Climax	1:60.600
1966	Jack Brabham	Brabham Repco	1:38.600
1967	Denis Hulme	Brabham Repco	1:63.600
1968	Jackie Stewart	Matra Cosworth	1:39.800
1969	Jacky Ickx	Brabham Cosworth	1:74.498
1970	Jochen Rindt	Lotus Cosworth	1:59.400
1971	Jackie Stewart	Tyrrell Cosworth	1:84.200
1972	Jacky Ickx	Ferrari	1:87.700
1973	Jackie Stewart	Tyrrell Cosworth	1:88.050
1974	Clay Regazzoni	Ferrari	1:88.825
1975	Carlos Reutemann	Brabham Cosworth	1:89.473
1976	James Hunt	McLaren Cosworth	1:88.586
1977	Niki Lauda	Ferrari	2:08.495
1978	Mario Andretti	Lotus Cosworth	2:08.233
1979	Alan Jones	Williams Cosworth	2:16.092
1980	Jacques Laffite	Ligier Cosworth	2:24.826
1981	Nelson Piquet	Brabham Cosworth	2:13.294
1982	Patrick Tambay	Ferrari 126 turbo	2:09.900

El Gran Premio de Alemania se disputó en el circuito de Nürburgring hasta 1976 inclusive. Excepción hecha de 1959 que se corrió en Avus y 1970 en Hockenheim. Desde 1977 se lo hace en este último trazado.

CAMPEONATO

POS	PILOTOS	NAC	PTS
1º	Prost	FRA	39
2º	Piquet	BRA	33
3º	Tambay	FRA	31
4º	Rosberg	FIN	25
5º	Arnoux	FRA	19
6º	Watson	IRL	16
7º	Cheever	EEUU	14
8º	Lauda	AUS	11
9º	Laffite	FRA	10
10º	Alboreto	ITA	9
11º	Surer	SUI	4
	Mansell	ING	4
13º	Sullivan	EEUU	2
14º	Cecotto	VENEZ	1
	Baldi	ITA	1

COPA DE CONSTRUCTORES

POS	MARCA	PTS
1º	Renault	53
2º	Ferrari	50
3º	Williams	35
4º	Brabham	33
5º	McLaren	27
6º	Tyrrell	11
7º	Arrows	4
	Lotus	4
9º	Theodore	1
	Alfa Romeo	1

CLASIFICA ANTERIOR

Autódromo de Hockenheim - Circuito de 6.789 m. - 45 vueltas - Recorrido Total 305.406 m 8-8-82. Ganador. Patrick Tambay, Ferrari 126 02-Turbo, 45 vueltas, 1h27m25s178 a 209,9 km. de promedio.

POS	Nº PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
2º	16 René Arnoux	Renault RE30-Turbo	1h27m41s557	45
3º	6 Keijo Rosberg	Williams FW08-Cosworth	1h27m29s492	44
4º	3 Michele Alboreto	Tyrrell Oil-Cosworth	1h27m36s166	44
5º	23 Bruno Giacomelli	Alfa Romeo A-182	1h27m52s618	44
6º	29 Marc Surer	Arrows A4B-Cosworth	1h28m09s432	44
7º	4 Brian Henton	Tyrrell Oil-Cosworth	1h28m41s169	44
8º	14 Roberto Guerrero	MN 182-Cosworth	1h29m08s505	44
9º	12 Nigel Mansell	Lotus 91-Cosworth	1h27m36s698	43
10º	35 Derek Warwick	Toleman TG181B-Hart Turbo	1h28m36s384	43

Record de vuelta: Nelson Piquet en la 7ª 1m54s203 a 212,7 km/h.

FORMULA DOS EUROPEA EN ENNA

EL DR. PALMER, A TRES PUNTOS DEL DIPLOMA

... Pero no el de médico, exactamente..., que ya ostenta. El que tiene ahora bien a tiro (... de Honda...) es nada menos que el título Europeo de F-2, que ya sólo pueden discutirle su coequiper Thackewell y el alicaído Gabbiani —inmerso en el bajón de March—, que en Sicilia siguieron a Streiff, quien fue escolta del doctor.

Informe y fotos:
Germán Sopeña

Phillippe Streiff, a bordo del AGS consiguió un meritorio segundo puesto en Enna, ubicándose ahora en la cuarta colocación del torneo.

Palmer, Gabbiani y la trompa del AGS de Streiff. A pesar de que en las posiciones del certamen aun tiene chance, Gabbiani sólo alcanzó un cuarto puesto en carrera, con lo cual ve desvanecer sus posibilidades de obtener el campeonato.



Hoy por hoy el equipo Ralt parece mejor plantado que el March..., decíamos en nuestro número anterior luego de la neta superioridad demostrado por ellos el fin de semana pasado en Misano-Adriático. El domingo, en Pergusa, Jonathan Palmer no hizo más que reafirmar lo hecho en el circuito de Santamónica siete días atrás consiguiendo una nueva victoria en el certamen europeo de fórmula 2 y proclamándose prácticamente campeón. Cuando sólo restan dos fechas para finalizar



el campeonato (Zolder y Mugello), el piloto británico tan sólo necesita sumar tres unidades para adjudicarse el torneo.

Por el lado de Enrique Mansilla, nueva frustración y nuevo abandono. El segundo en una semana...

SIEMPRE RALT

Si los March en Misano tuvieron problemas con el intenso calor, aquí en Pergusa las cosas no fueron mucho mejor. Un "desentendimiento" total entre las gomas

y los chasis británicos, dejaron muy relegados a los autos en clasificación, mientras los Ralt se adueñaban de la primera fila de la grilla. Mike Thackwell, era quien luego de las pruebas clasificatorias, se quedaría con la pole position superando a su compañero de equipo (Palmer) por sólo quince centésimas. Luego se encolumnaban Stefan Bellof con el Maurer, Alessandro Nannini con el Minardi, mientras que Gartner y Streiff cerraban las primeras seis posiciones. Los March muy atrás. El

mejor era Danner quien quedaba decimoprimer, Gabbiani decimotercero, Del Castello (compañero de Mansilla) un puesto más atrás, Scott decimosexto y Mansilla en el puesto diecisiete a casi tres segundos de la pole. El panorama era realmente desalentador... sobre todo, si tenemos en cuenta que March por medio de Gabbiani está luchando por la punta del campeonato. El problema era uno solo... nadie, ni en el equipo oficial ni en el semi, podían decifrar el porqué del pro-

blema de adaptación entre los March y las gomas.

En carrera nada cambió. Stefan Bellof desde la segunda fila se apoderó de la primera colocación en las primeras vueltas, seguido muy de cerca por un Palmer expectante. En la sexta vuelta la esperanza de Mansilla (ver recuadro aparte) se derrumbaban al abandonar por la rotura de su motor, mientras Jonathan Palmer se adueñaba de la primera posición al sufrir un "fuori-pista" el alemán Bellof.

Algunos giros después, el

circuito se convertía en una verdadera "pista de patinaje" al romper su motor Pierre Petit regando totalmente el trazado con aceite. Por este motivo, terminó fuera de carrera Philippe Alliot y casi sucede lo propio con el puntero de la carrera, quien anduvo "pastoreando" antes de retornar al circuito. De ahí en más, fue todo Palmer hasta el final. En segundo lugar se ubicó Philippe Streiff, en una de las mejores faenas del año con el AGS, mientras que en la tercera ubicación llegaba el neocelandés Mike Thackwell quien había heredado esa posición de Alessandro Nannini cinco vueltas antes del final, cuando el italiano sufrió un espectacular accidente (con vuelo y todo...) aunque sin consecuencias para el piloto.

La mención del día se la

llevó sin lugar a dudas Beppe Gabbiani. Luchó desde la mitad de la grilla con un auto totalmente indócil consiguiendo un cuarto puesto realmente meritorio, aunque este no haya reflejado realmente lo hecho por el italiano en pista. Superó máquinas en lugares increíbles dando una verdadera lección de manejo y mostrando que luchará hasta el final por ese campeonato de F-2 que al comenzar el año parecía de él...

En definitiva, con este resultado, Palmer aparece como el candidato más firme al torneo cuando sólo quedan 18 puntos en disputa y lleva 16 unidades de ventaja sobre Gabbiani y Thackwell. Este último, su compañero de equipo, con el tercer puesto del domingo amenaza a Gabbiani con sacarle las

posibilidades de obtener el sub-campeonato.

Sólo quedan dos fechas, y de no haber novedades "de último momento", el doctor Palmer será el nuevo campeón europeo de Fórmula 2 dándole a Ralt el segundo título en su historial y a Honda su tercera corona.

PATIO DE BOXES

MODIFICACIONES

— Todos los chasis March, oficiales o de equipos privados, presentaron en la pequeña expedición italiana (Misano y Pergusa en sólo siete días) una serie de modificaciones en las suspensiones, que procuran limitar las diferencias que existen por el momento con los Ralt en distintos circuitos. Siguen verificándose sin embargo sor-

prendentes diferencias en los rendimientos de los distintos March y no siempre a favor del equipo oficial-oficial. El chasis March, de construcción más bien sencilla para favorecer la utilización por parte de varios equipos privados y para permitir la fabricación común de chasis de Fórmula Dos y Fórmula Tres —tradicional recurso comercial de la casa March— parece pagar tributo a fines de campeonato frente a la construcción más refinada de los Ralt de Ron Tauranac.

A PIE - Se quedó sin auto el francés Alain Ferté, una de las figuras jóvenes del automovilismo galo que produjo buenas actuaciones este año en Fórmula Dos luego de



Rostros serios en el equipo de James Gresham. Mientras Mansilla discute aspectos técnicos con un colaborador de la escudería, vemos que ha cumplido con su promesa. Si no, vean la inscripción en el pontón.



Con la tercera colocación heredada merced al accidente de Nannini, Thackwell ha alcanzado la segunda colocación en el campeonato y aún ostenta posibilidades de alcanzar el título.

CLASIFICACION

Autódromo de Pergusa, Enna. Circuito de 4.950 km. Recorrido Total: 222,750 km.

POS	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTA
1º	Jonathan Palmer	Ralt RH6-Honda	1h10m11s30/100	45
2º	Philippe Streiff	AGS JH19B-Honda	1h10m18s07/100	45
3º	Mike Thackwell	Ralt RH6-Honda	1h10m24s63/100	45
4º	Beppe Gabbiani	March 832-BMW	1h10m45s71/100	45
5º	Jo Gartner	Spirit 201-BMW	1h10m58s19/100	45
6º	Michael Ferté	Martini 001-BMW	1h10m59s94/100	45

Promedio del ganador: 190,416 km/h.

Récord de vuelta: Nannini en la vuelta 38, en 1m31s567/00 a 194,605 km/h.

Posiciones en el campeonato: Palmer, 55; Thackwell y Gabbiani 39; Streiff, 17; Danner, 16; M. Ferté, 12; Bellof y Gartner, 11; Nannini, 8; Martini, 6; Del Castello y Dacco, 4; Acheson y Oshino, 3; Ballavio y Alliot, 2; Leoni, Mansilla, Scott y Lienhard 1.

Próxima Competencia: el 21 de agosto en Zolder, Bélgica.

OFICIAL: BMW SE RETIRA DE LA F-2

Ya el rumor había circulado en Misano una semana atrás, y en Enna se confirmó. La fábrica de Munich no apoyará escudería alguna, oficialmente, la temporada venidera. Aunque por supuesto quedarán plantas motrices en circulación, ninguna será atendida directamente de fábrica. ¿La razón? Dicen que el proyecto de Fórmula Uno hay que dedicarle mucho tiempo y que es de vital importancia. Máxime si a Brabham y ATS se le suma la escudería Williams en la fórmula Uno Internacional... De ser así, BMW perdería el torneo de F-2 en manos de Honda en 1983, pero le quitaría a la marca japonesa el tiempo más fuerte de F-1 con el que pensaba contar Honda en el '84. Veremos qué sucede...

disputar áspicamente el año pasado el campeonato de Fórmula Tres Europea frente a Oscar Larrauri. Ferté fue desalojado de su butaca sin mayores contemplaciones por el alemán Willy Maurer ya que el piloto francés se fue quedando sin patrocinios financieros, aparentemente indispensables para el equipo alemán, que por ahora presenta un solo auto en carrera.

GRAN DEBUT Y PRUEBA EN F-1 - El italiano Pierluigi Martini, promesa de la Fórmula Tres Italiana, cumplió un debut inmejorable en la carrera de Misano hace siete días cuando Giancarlo Minardi le ofreció la butaca del Minardi que a principios de año corría Oscar Larrauri.

Martini se vio favorecido por una debacle general provocada por el calor, pero supo conducir con gran inteligencia y muy buen ritmo para llegar nada menos que segundo y confirmando así los palpitos más optimistas.

Sus virtudes llegaron incluso a oídos de Bernie Ecclestone quien ya lo comprometió para una prueba exclusiva sobre un Brabham de Fórmula Uno para los próximos días. El italiano bien podría dar el salto a la fórmula mayor en 1984.

RADIADORES HUMANOS — El siempre dinámico Walter Weitzel —el argentino que trabaja desde hace años en el equipo BMW de Fórmula Dos— puso en práctica en Italia un curioso método de

refrigeración para los pilotos. "Lo inventé hace dos años en Jarama con Eddie Cheever —nos explicaba Weitzel— un día de calor insoportable. Pensando en que la carrera sería muy dura por la transpiración, le dije a Eddie que abriera el antiflama y que le volcaba una regadera de agua adentro. Fue un remedio milagroso: el agua se conservaba entre el antiflama y el cuerpo y lo mantuvo fresco toda la carrera. Desde entonces se lo propongo a quien lo quiera usar y los pilotos llegan fresquitos como si recién empezaran."

El alemán Christian Danner siguió al pie de la letra "la receta Weitzel" y se hizo vaciar regaderas de agua en el interior del mameluco antes de largar. El argentino Enrique Mansilla rehusó

en cambio la teoría del compatriota quien lo amenazaba con regadera en mano en la línea de largada como si hubiera llegado el momento de jugar al carnaval. El calor que imperaba en Italia lo justificaba realmente.

MOTORES — un considerable esfuerzo llevó a cabo BMW para tratar de apoyar el trabajo de Beppe Gabbiani en la defensa de un campeonato que parece escapársele cuando hace tres meses era el favorito indiscutible. Sólo en Misano, Beppe cambió tres veces de planta motriz y al final el auto andaba optimamente... pero allí se rompió una suspensión y en Enna le alcanzó para ser cuarto y con alguna chance.



MANSILLA:

"HAY QUE MIRAR HACIA EL FUTURO..."

Sin lugar a dudas no ha sido una semana positiva para Enrique Mansilla. Entre las dos competencias de F-2 Europea disputadas en Misano y Pergusa ni siquiera llegó a completar 10 vueltas...

"Hoy (por el domingo) realmente largué decepcionado y sin esperanzas... me sentía muy desalentado por la situación que venía viviendo nuestro equipo (y el oficial...) y sabía que no tendríamos posibilidades en carrera... En clasificación todo salió mal... las gomas de clasificación no se adaptaban a nuestro auto y finalmente terminamos utilizando los neumáticos de carrera para la clasific..."

"Al ponerse en marcha la competencia, tuve esperanzas de poder hacer un papel decoroso al haber superado siete autos en la largada, pero esta ilusión se desvaneció rápidamente en la quinta vuelta. Roberto Del Castello (mi compañero de equipo) y Christian Danner, del equipo oficial March, se tocaron adelante de mí, y tuve que hacer un rebaje violento para esquivarlos, cosa que logré aunque fue con trompo... Al reiniciar la marcha sentí que el motor había sufrido en el rebaje, y una vuelta más tarde dijo no va más.

"Esta semana viajaremos a Inglaterra, donde realizaremos unos ensayos en el circuito de Snetterton para ver si podemos solucionar los problemas en el chasis... Ahora sólo resta esperar las últimas dos competencias del año para dejar de pensar en el '83 y mirar hacia el futuro..."

KARTING EN OLAVARRIA

En el circuito La Bota, de la ciudad de Olavarría, modificado con seis chicanas, se llevó a cabo la segunda competencia por el Campeonato nacional '83 de karting. El numeroso público que bordeó el circuito, tuvo oportunidad de presenciar una competencia peleada al máximo, que a través de sus veinte rondas ofreció, permanentemente, emotiva lucha. Quiénes a la postre ocuparon los tres primeros lugares estuvieron siempre en el pelotón de punta, mientras que Granata, Henry Martín y Pangópulos (el campeón '82) también alternaron en ese lote. Edgardo Verdini, a la postre ganador, siempre estuvo entre los tres primeros y llegó a la punta cuando faltaban tres vueltas. Acuña, el segundo, remontó de atrás; Pose, que lo

escoltó, también fue líder. Scarlato largó en última fila y se clasificó cuarto, mientras que Manozzo, tras alternar en el pelotón puntero, cuando transcurría la séptima vuelta quedó retrasado por un toque. Finalmente remontó para llegar en quinto lugar. Al cabo de las veinte rondas la clasificación quedó así integrada: Edgardo Verdini (Vara DAP), 16m04s42; Miguel Acuña (Trak-DAP), 16m04s87; Daniel Pose (Trak-RF), 16m07s15; Hugo Scarlato (Track-GAE), 16m09s20; Claudio Manozzo (M 101-Parrilla), 16m10s09; Luis Belloso (Panther-DAP), 16m14s77; Alejandro Parodi (DAP-DAP), 16m18s42; Roberto Fattorini (Vara-RF); 16m32s30; Sergio del Río (Vara-GAE), 16m45s; y Carlos Gallosi (Panther-DAP), 16m45s28.

Efecto Humor

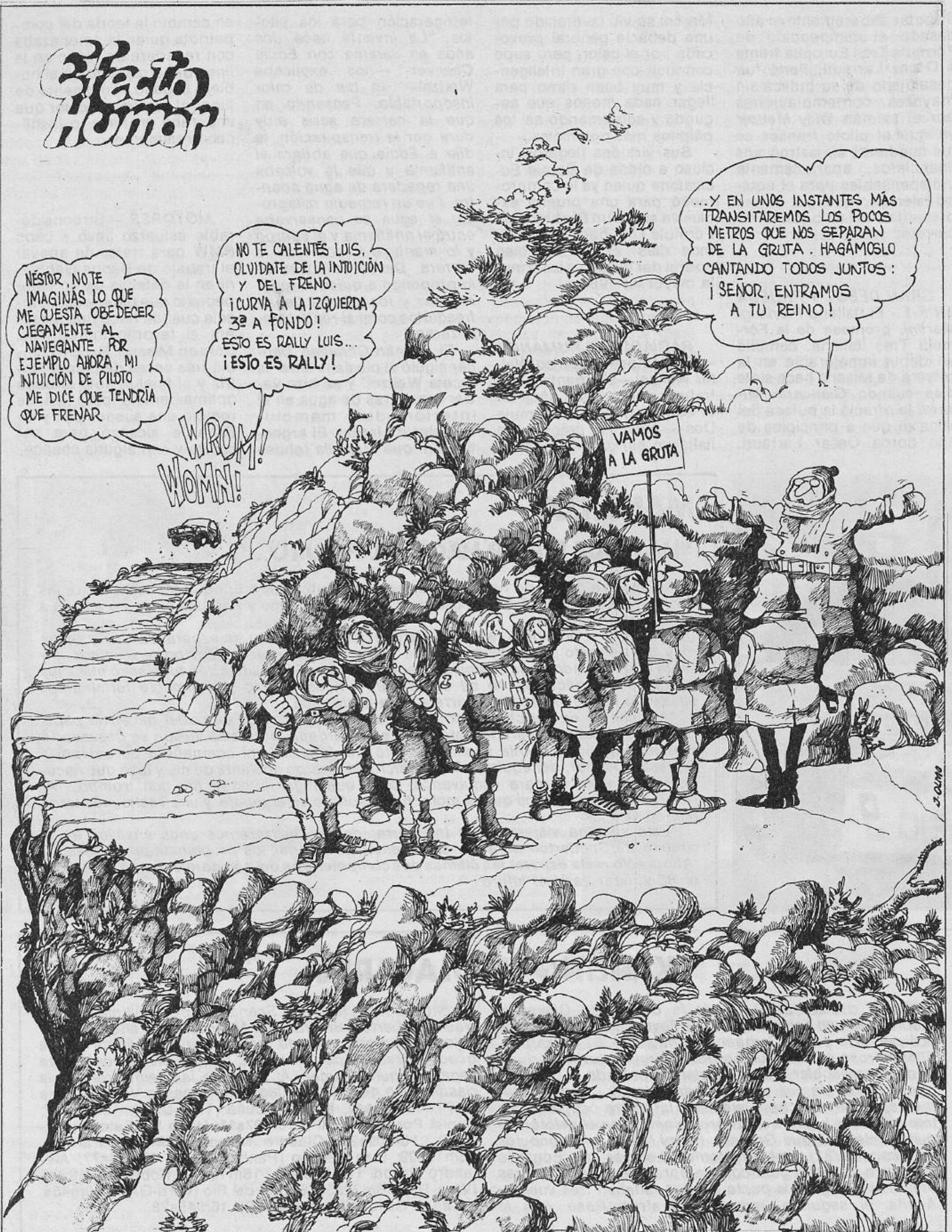
NÉSTOR, NOTE IMAGINÁS LO QUE ME CUESTA OBEDECER CIEGAMENTE AL NAVEGANTE. POR EJEMPLO AHORA, MI INTUICIÓN DE PILOTO ME DICE QUE TENDRÍA QUE FRENAR

NO TE CALENTÉS LUIS, OLVIDATE DE LA INTUICIÓN Y DEL FRENO. ¡CURVA A LA IZQUIERDA 3º A FONDO! ESTO ES RALLY LUIS... ¡ESTO ES RALLY!

...Y EN UNOS INSTANTES MÁS TRANSITAREMOS LOS POCOS METROS QUE NOS SEPARAN DE LA GRUTA. HAGÁMOSLO CANTANDO TODOS JUNTOS: ¡SEÑOR, ENTRAMOS A TU REINO!

WROM!
WOMN!

VAMOS A LA GRUTA





Carburando con su gran equipo, está todos los días en carrera.

MARVISI & CASAL

Siempre con la mayor audiencia, porque cubrimos el 80% de la población del país. Nuestros anunciantes son la mejor prueba de la efectividad de CARBURANDO. Hable con ellos y todos coincidirán en que no existe otra opción para saber de automovilismo.

CARBURANDO, con la dirección general de ISIDRO GONZALEZ LONGHI, la conducción y relatos de EDUARDO GONZALEZ ROUCO, un equipo de periodistas especializados y el respaldo de su gran infraestructura operativa, también le brinda por Rivadavia de lunes a sábado, a las 21,30 hs., un completo panorama de la actividad. Y cada domingo, desde hace 23 años, la transmisión más importante del país, en competencias nacionales e internacionales.



carburando

CARBURANDO S. A. Periodismo Deportivo Cangallo 1515 - 8º Piso - (1037) Buenos Aires Tel. 45-1042/2708/5345

CAMEL

Una aventura en sabor.

