

rabrisas

EXCLUSIVO OSCAR LARRAURI ESCRIBE PARA CORSA

N° 829
del 21 al 27
de abril de 1982
- Argentina: \$ 24.000 -
Uruguay: NS 24-Paraguay:
Gs. 180 - EE.UU.: u\$s 1.80
(por avión)

**ZOLDER F.3:
LARRAURI,
CADA VEZ
MAS FIRME**

**TC EN EL
AUTODROMO:
OSCAR AVENTIN
SUPO ESPERAR**

**VUELTA DE
LA MANZANA:
SOLO
DE RECALDE**



Sr. Docente: TOME CONTACTO. HUEMUL LO INVITA.

Cada año, muchísimos docentes se benefician con los servicios promocionales de nuestro DEPARTAMENTO DE ATENCION AL DOCENTE. Textos continuamente actualizados y adecuados a los programas educativos en vigencia constituyen el invaluable aporte de esa colaboración permanente con su esforzada tarea diaria. Por eso, y porque sabemos de su dedicación y de su entrega, lo invitamos a participar de los beneficios que comporta nuestro apoyo.



lo más actual al mejor nivel.

**PONGASE EN CONTACTO LLENANDO ESTA FICHA
Y REMITIENDOLA CON LA MAYOR BREVEDAD.
LO EXIGE SU BENEFICIO.**



EDITORIAL OREA S.A.

PROMOCION LIBROS

Ficha del Docente

SR. DOCENTE: Complete estos espacios utilizando un casillero por letra y dejando uno en blanco entre palabras, con letra mayúscula de imprenta.

APELLIDO Y NOMBRE																									
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

DOMICILIO - CALLE NUMERO - PISO - DEPARTAMENTO																									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

COD. POS					LOCALIDAD					PROVINCIA					TELEFONO				
----------	--	--	--	--	-----------	--	--	--	--	-----------	--	--	--	--	----------	--	--	--	--

Cantidad de Establecimientos
en que es Docente

Cargo Docente

ASIGNATURAS O AREAS DE DOCENCIA	AÑO O GRADO	ORIENTACION

PARA USO DE EDITORIAL OREA S. A.

FECHA			MOV			CODIGO		
-------	--	--	-----	--	--	--------	--	--

PCIA.	(1)	(2)	(3)	(4)
-------	-----	-----	-----	-----

PROP	NIVEL	ORIENT
------	-------	--------

ASIG.	LIBROS	CURSOS

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Dpto. de Promoción y Atención al Docente:
Belgrano 624 - 1er. piso - (1092)
Capital Federal

SUMARIO

¿QUE HAY DE NUEVO, MR. CHAPMAN? — ..No demasiado, según se aprecia en el detallado análisis técnico del Lotus 91 que, apoyados en minuciosos dibujos, realizamos. Página 6.



6

ROSSO Y SU NUEVA "ESCUELA" — Habituéndose ya al podio de la F-F- 2000, Víctor Rosso nos explica su concepción de esta flamante etapa de su vida deportiva. Página 14.



14

21

TODOS EL WEEK-END... — Un fin de semana de propuestas bien variadas nos ofreció el automovilismo nacional e internacional. La actuación de Larrauri en Zolder, amplia cobertura de la Vuelta de La Manzana y de lo ocurrido con el TC en el Autódromo y con los Datsun en Rafaela. Todo, desde la página 21.

TODOS EL WEEK-END... ANTERIOR — Otro fin de semana movido fue el previo a este último que reflejamos a plena actualidad. Así, proseguimos brindando imágenes e información acerca de las carreras de TC en Necochea, Datsun en Pergamino y F-2 y TC 2000 en Río IV, y sacando conclusiones. Página 51.

21



ADEMAS: Preview del G.P. de San Marino (10) — Comentario del libro de Dias Ribeiro (12) — Roberto Urreta... ¿qué? (18) — Toquecitos de Bocina (40) — Actividad Zonal (44) — Corsificados (48) — Road Test de la Zanella JR 200 (58) — Efecto Humor (66).

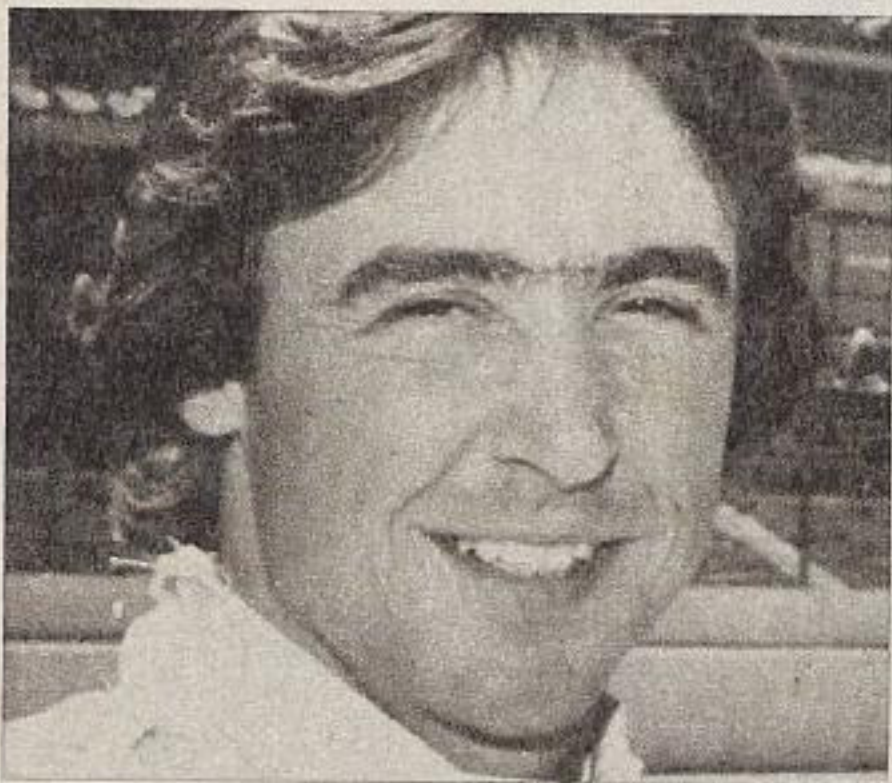


51

58



COMIENZO AUSPICIOSO — Fue el que tuvo en la temporada 1982 del torneo CART (el antiguo USAC), **Rick Mears**. El joven piloto se anotó una brillante victoria en las **150 Millas de Arizona**, competencia que puso en marcha la edición del presente año del torneo CART. Mears condujo un **Penske PC 9** y para completar la distancia reglamentaria empleó un tiempo de **1h15m48s231/1000** a un promedio de **189,860Km/h**. El ganador ya había dado muestra de sus posibilidades al dominar en las pruebas de clasificación. Durante la carrera, la oposición mayor la tuvo en **Mario Andretti**, a quien superó por apenas cuatro segundos. Tercero fue **Kevin Cogan** y cuarto **Johnny Rutherford**.



TURISTAS EN MONZA — Otro campeonato que levantó el telón fue el **Europeo de Turismo**. Como es casi tradicional, la puesta en escena tuvo lugar en el **Autódromo de Monza**, donde se concretó una competencia de 500 kilómetros. Resultó ganadora la pareja integrada por el italiano **Umberto Grano** y el germano **Helmut Kelleners**, quienes se alternaron en la conducción de un **BMW 528**. Emplearon para completar las 87 vueltas reglamentarias un tiempo de **3h17m18s68/100** a un promedio de **153,442 Km/h**.

ALEMANES EN MARCHA — Tanto como para estar a tono con la ola de comienzos de campeonato, los germanos inauguraron su torneo de **Sport**, que tanta trascendencia cobrara en los últimos años. La cita inicial tuvo por escenario al circuito de **Zolder**, donde la categoría no sólo inició el certamen, sino que también estrenó la nueva reglamen-

G.P. DE ESPAÑA: INMINENTE CANCELACION

El **Gran Premio de España** murió antes de nacer. Y aunque, el anuncio oficial sobre su cancelación todavía no ha sido formulado, ya es considerado un hecho la anulación de la prueba que estaba programada para el **27 de junio** en el autódromo de **Jarama**; y que no hace mucho fuera agregada al calendario original del **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**.

Un enfrentamiento entre el **Real Automóvil Club de España**, que es el propietario del **Jarama**, único escenario que los españoles tienen para la **Fórmula Uno**, y la **Federación Española de Automovilismo**, que a su vez es la entidad que había gestionado y obtenido de **Jean-Marie Balestre** la conformidad para que la carrera hispana fuera incluida en el torneo, motivó el conflicto que hizo volver todo a fojas cero. Origen del

mismo fue el depósito bancario, que por la nada exigua suma de **1.500.000 dólares**, exigió el **Real Automóvil Club** a la **Federación**, con el objeto de cumplimentar las mejoras que la **FISA** obligó a realizar en el **Jarama** a fin de mejorar su seguridad.

La **Federación**, que en principio confiaba en incluir el **Gran Premio** entre los actos paralelos al **Campeonato Mundial de Fútbol**, chocó un tanto imprevistamente contra la cerrada negativa del **Consejo Superior de Deportes** y del **Comité Organizador del Mundial '82**, quienes rechazaron totalmente la idea de financiar la carrera de **Fórmula Uno**. Tal alternativa provocó la negativa de la **Federación** al pedido de fondos del **Real Automóvil Club**, y esto desembocó en la actual situación de crisis, que torna poco menos que inevitable la cancelación definitiva del **Gran Premio de España**.

tación que comprende la participación conjunta de vehículos de los grupos **5, 6** y **"C"**. La carrera deparó el triunfo del alemán **Klaus Niedwiedz**, quien a bordo de su **Ford Capri Zakspeed** fue inalcanzable para todos, al punto de llegar a la meta final con una vuelta de ventaja sobre **Bob Wollek**, que fue su escolta.

JONES LE DIJO NO A LE MANS

— A principios de año **Alan Jones** había anunciado con bombos y platillos su



participación en las **24 Horas de Le Mans** a bordo de un **Porsche**. Sin embargo, a la hora de confirmar las inscripciones, el australiano decidió abstenerse de presentarse en la tradicional competencia, aduciendo que su participación en el **Campeonato Australiano de Turismo** no le dejaba el tiempo suficiente para prepararse como él deseaba para una cita tan trascendente como lo es **Le Mans**...

MODIFICACIONES EN ZOLDER

— Numerosas modificaciones presentarán las instalaciones del circuito de **Zolder**, cuando la **Fórmula 1** lo visite el próximo **9 de mayo** para cumplir la quinta carrera del **Campeonato Mundial**. Una de las zonas con más novedades será —lógicamente...— la de **boxes**, cuya parte interna ha sido notablemente ampliada. También los espectadores tendrán sus beneficios con estas mejoras, ya que la construcción de un nuevo terraplén en el sector de la recta principal permitirá observar con total claridad las tres primeras curvas del trazado. Asimismo, sobre la zona de **boxes** se ha construido una terraza de **2.000 metros cuadrados**, desde donde los aficionados que allí se instalen podrán tener una

óptima visibilidad de gran parte del circuito.

PACTO DE CABALLEROS — Es el que han realizado los responsables de los equipos que intervienen en el **Campeonato Europeo de Fórmula Dos**. Por el mismo, todos se comprometen a la eliminación de los **tanques suplementarios de agua y aceite** (tan utilizados en la Fórmula Uno) que sirven para que luego de la carrera los coches cumplan con el peso mínimo establecido por reglamento. No es éste el primer acuerdo de este tipo que realizan los hombres de la categoría, ya que anteriormente habían tomado similar medida para eliminar las suspensiones hidroneumáticas, reglamentar las polleritas y limitar los ensayos anteriores a cada carrera.

DEBUT POCO FELIZ — Fue el que tuvieron los nuevos **Lancia** en el **Rally de la Costa Esmeralda**. Las flamantes unidades confiadas a **Markku Alen** y **Attilio Bettega** abandonaron al promediar la carrera por inconvenientes en la caja de velocidades. Quien estuvo afortunado fue el italiano **Martino Finotto**, que al comando de un poderoso **Audi Quattro** se alzó con una excelente victoria.

ESPECIALISTA EN 200 MILLAS — Quien puede aspirar sobradamente a este título es **Graeme Crosby**. El motociclista neocelandés, que en enero pasado se había impuesto en las clásicas **200 millas de Daytona de Motociclismo**, venció ahora en otras 200 no menos famosas como los son las de **Imola**. Fue en la semana siguiente a nuestro Gran Premio, y Crosby, con la **Yamaha** del equipo de **Giacomo Agostini**, empleó **2h07m25s** para completar la distancia reglamentaria, superando por más de veinte segundos al campeón mundial **Marco Lucchinelli**.

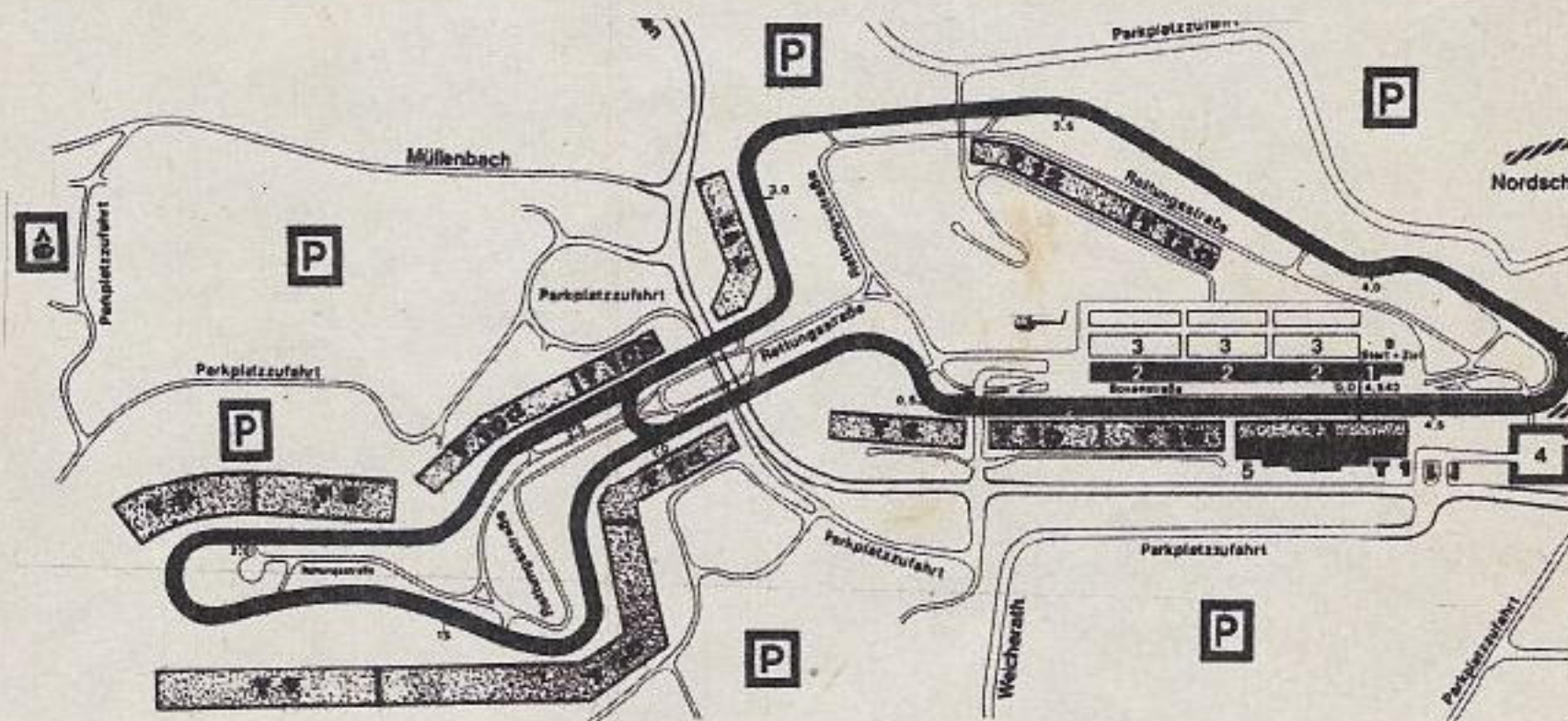
"SPONSORS" DISGUSTADOS — Son los del equipo **Osella**. Y sus razones tienen. A las pobres performances de sus autos, se une ahora las molestias físicas que cada vez acusa con mayor insistencia **Jean-Pierre Jarier**. Cada día cobra más cuerpo la idea de buscarle sustituto al piloto francés, y en ese sentido ya



han sonado como posibles reemplazantes los nombres de **Patrick Tambay**, **Jan Lammers** y **Rick Mears**.

NUEVOS COLORES DE CHAPAS EN ITALIA — Nuevos colores tendrán las **placas** de los coches en Italia. Será de escritura **negra** con fondo **blanco** para los automóviles **particulares**, **azul** con fondo **blanco** para los **diplomáticos** y **rojo** sobre fondo **amarillo** para los remolques y maquinarias agrícolas. Dichas modificaciones regirán sólo para los vehículos cero kilómetro y han sido decididas por el **Ministerio de Transportes** de Italia.

EL NUEVO NÜRBURGRING



Criticado por la mayoría de los pilotos luego del accidente de Niki Lauda el 1º de agosto de 1976, el famoso Nürburgring, uno de los "monumentos" del automovilismo internacional, perdió su vigencia casi en forma total, cuestionado por su seguridad, a raíz de la gran extensión (22,835 Km) de su trazado principal. Eso llevó a que nunca más se corriera F-1, como otras categorías de importancia, perdiendo toda esa región ingresos que oscilaban en los 15 millones de marcos.

Por esa razón los propietarios del circuito comenzaron a trabajar en proyecto con la finalidad de habilitar un nuevo circuito, menos extenso y, por consiguiente, más seguro. Fue así que en octubre de 1977 se presentó un plan de obras que preveía una pista de 6,7 km con otra variante menor de 2,29 Km. El 30 de noviembre de 1981 comenzaron los trabajos para el nuevo trazado, que para nada perturbaron las competencias programadas en esa temporada. Posterior a la construcción de la pista también se harán otros boxes y garajes, esperándose contar con la totalidad de las nuevas instalaciones para la primavera de 1984. Mientras tanto, Nürburgring continuará siendo escenario de pruebas de F-2, Prototipos, F-3 y autos de Turismo, hasta que nuevamente se piense en el retorno de la Fórmula 1.



**DESMENUZANDO AL
LOTUS 91, DEVELAMOS...**

LOS NUEVOS 'SECRE

Luego de la presentación fotográfica, ahora ofrecemos todos los detalles interno del siempre inquieto Colin Chapman para lograr un auto superliviano y de los Cosworth frente a los motores turbo. Aquí toda la intimidad del nuevo Lotus,

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

CRIBARI
CALIFORNIA WINES

MIO

ET AMERICA

Attra

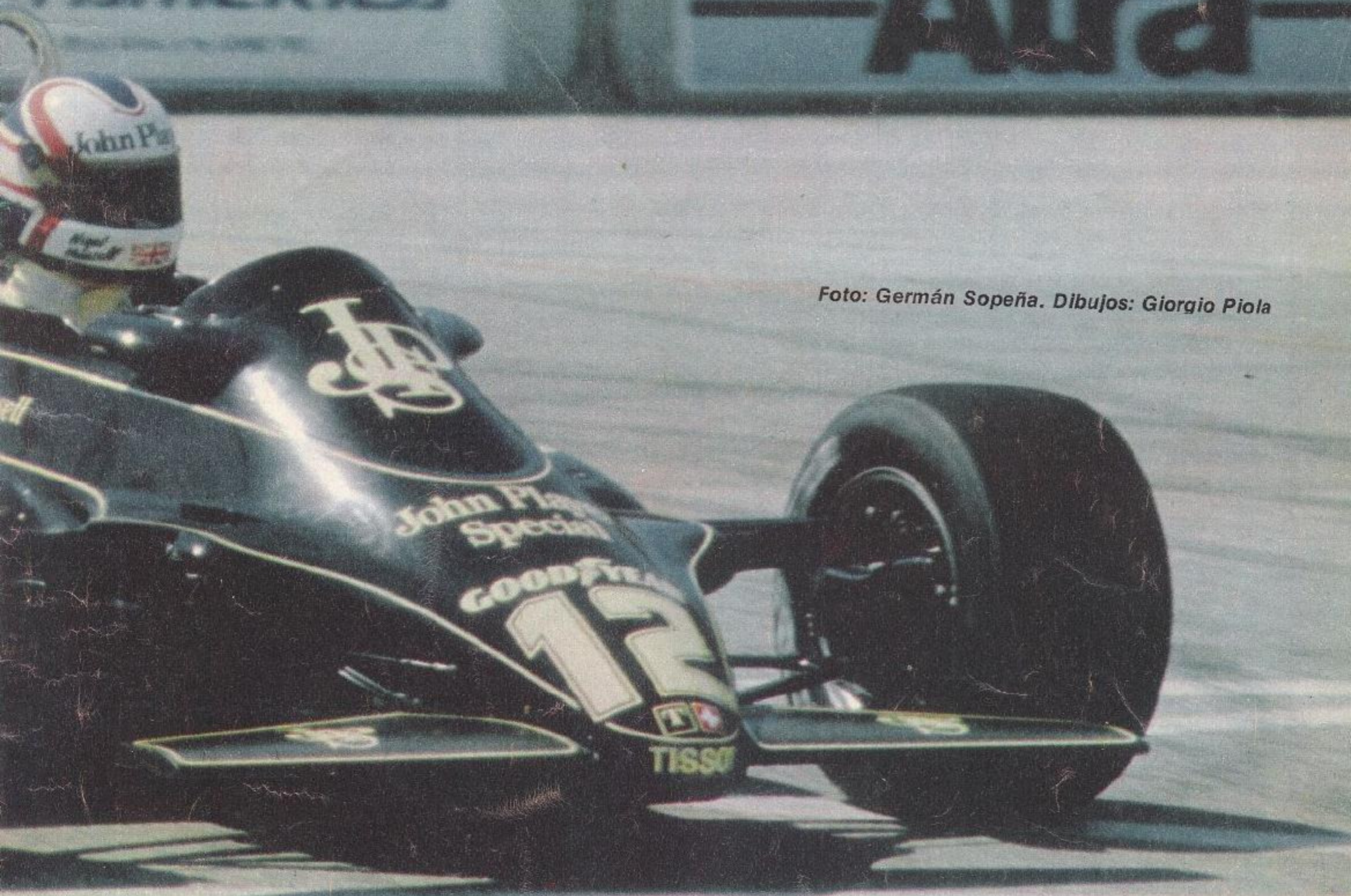
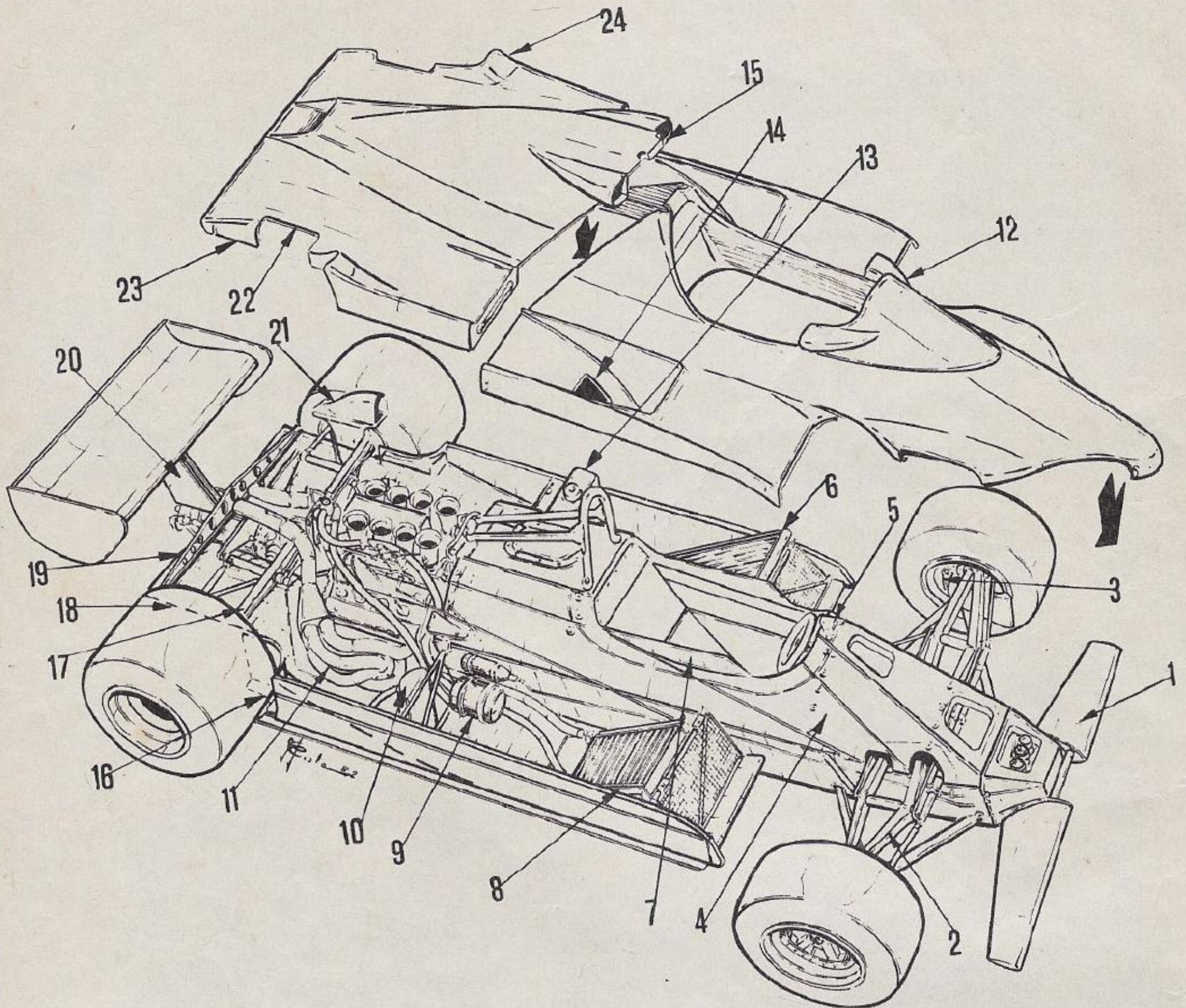


Foto: Germán Sopena. Dibujos: Giorgio Piola

TOS DE CHAPMAN

res del Lotus 91, mediante dibujos y transparencias. Las principales soluciones mayor resistencia, tendiente a disminuir la desventaja que actualmente tienen sucesor del modelo 87



1.— Los dos spoilers delanteros están fijados directamente al bastidor.
 2.— La nueva suspensión delantera permite obtener tres distintas distancias entre ejes, variando la inclinación del brazo superior. El tren trasero permite solamente dos posiciones para variar dicha distancia, por ende el total de posibilidades son 6 para adaptar el paso entre ejes al circuito.
 3.— Los frenos delanteros tienen una sola pinza por disco.
 4.— El bastidor es de fibra de carbono y Kevlar, similar al del Lotus 87.
 5.— En el JPS 91 no hay un solo instrumento para controlar la temperatura de agua y solamente hay una luz testigo para la presión de aceite.
 6.— El radiador de agua mantiene la posición tradicional.
 7.— Las partes laterales del bastidor cumplen a su vez funciones de carrocería.

8.— El radiador de aceite a la derecha según el esquema de los últimos Cosworth.
 9.— Extintor de incendio y botellón de aire para el piloto.
 10.— Recipiente de recuperación del aceite.
 11.— Escapes de nuevo diseño.
 12.— Espejos retrovisores incorporados a la carrocería.
 13.— Recipiente de agua para "refrigerar los frenos" cuyas dimensiones pueden ser aumentadas para lastrar el auto.
 14.— Toma para canalizar aire fresco al motor.
 15.— Toma dinámica de aire para las bocas de los inyectores.
 16.— Carenado en la parte interior de la rueda trasera.
 17.— Nueva suspensión posterior con brazos construidos mediante maquinado al torno.

18.— La carrocería en la parte inferior llega hasta la extremidad trasera del auto, carenando completamente la caja puente.
 19.— Soporte transversal para la parte inferior de la carrocería.
 20.— Soporte del alerón.
 21.— Nueva toma para refrigeración de los frenos posteriores, estudiada especialmente para no perturbar el flujo de aire que se canaliza para el alerón trasero.
 22.— Apertura en la cubierta trasera para la toma de refrigeración de los frenos traseros.
 23.— El cubremotor se prolonga en unas líneas redondeadas hasta el ataque del alerón posterior.
 24.— El carenado de las ruedas traseras es similar al adoptado para el Lotus 79.

Luego de nuestra adelantada presentación (ver CORSA 824) del Lotus 91 antes de su debut en el GP de Brasil, ofrecemos los detalles más íntimos del nuevo diseño de Colin Chapman, basado, tal como lo expresó su propio "padre", en el modelo 87. Su principal objetivo no fue revolucionar nuevamente la F-1, sino, todo lo contrario, realizar un auto sencillo y con bastante menos peso para contrarrestar el déficit de potencia de los motores aspirados (Cosworth especialmente) con respecto a los turbo. Para eso el Lotus 91 cuenta con un monocasco sandwich laminado en fibra de carbono Kevlar-Nomex, con estructura panal de abejas. Gracias a esta solución, Chapman cuenta, según su estimación, con el chasis más liviano de la categoría, que además tiene la virtud de ser tres veces

más resistente que uno de aluminio. Si bien ahora el chasis aprovecha un 90 % de su rigidez, la diferencia que se gana en el rubro seguridad es bastante considerable.

Con respecto a las modificaciones que no hacen al monocasco, el 91 tiene ahora alas de una sola pieza (similares a la Ferrari 126C-2) con bordes ajustables en la parte inferior y un nuevo diseño de carrocería que

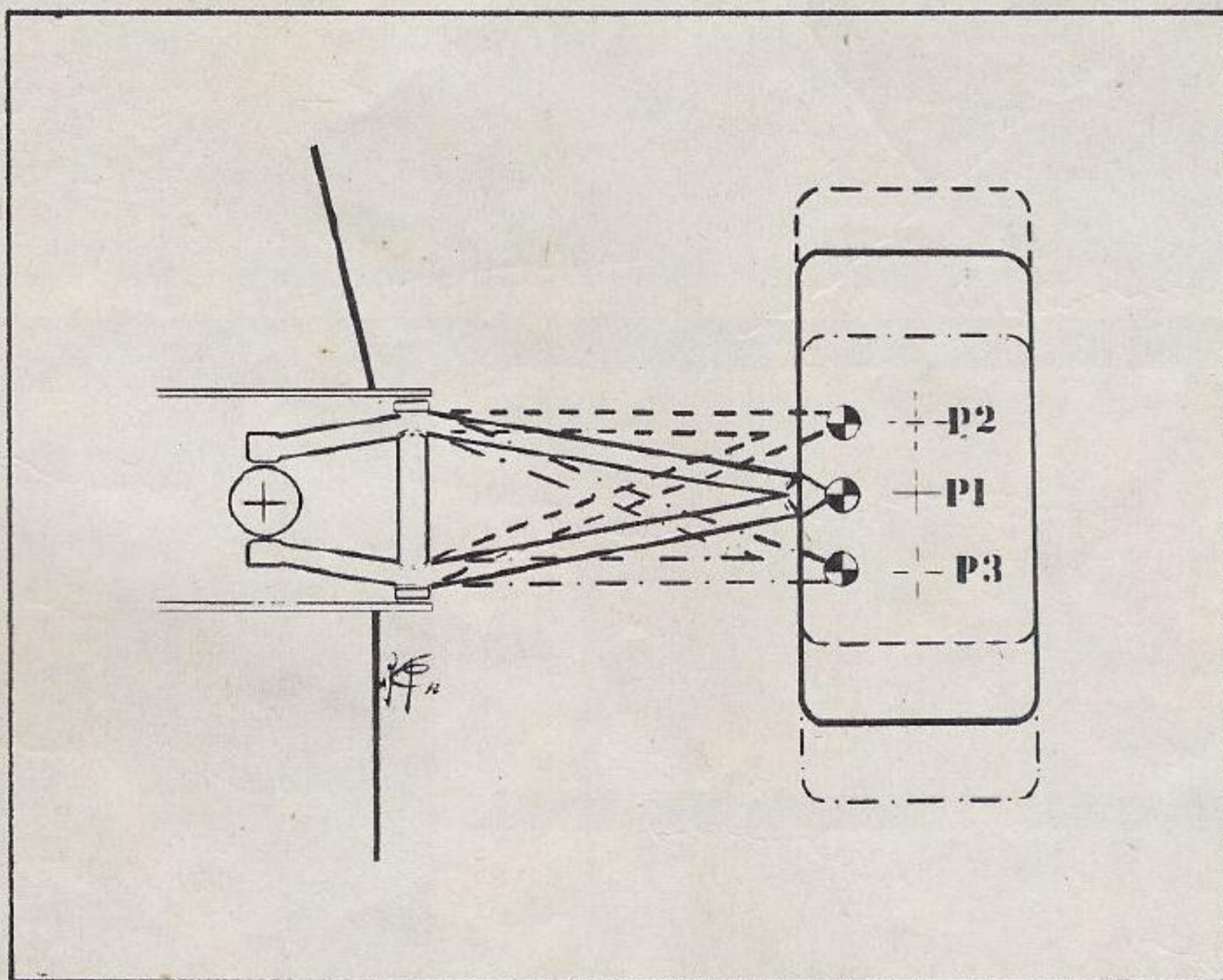
demostró mejorar el flujo de aire en el alerón trasero y parte del motor. En lo referente a mejoras de menor envergadura, el Lotus cuenta actualmente con otros radiadores, superlivianos, con salidas por la parte superior del pontón para una mejor refrigeración.

Conscientemente, Chapman reconoce que éste no será un auto revolucionario, pero sí de avanzada en materia peso y seguridad, dos puntos muy importantes en la F-1 actual. Del resto, muy poco se puede hablar con apenas la experiencia de dos GP, pero la confianza del equipo por lograr un producto competitivo es muy grande.

Foto: Germán Sopeña
Dibujos: Giorgio Piola

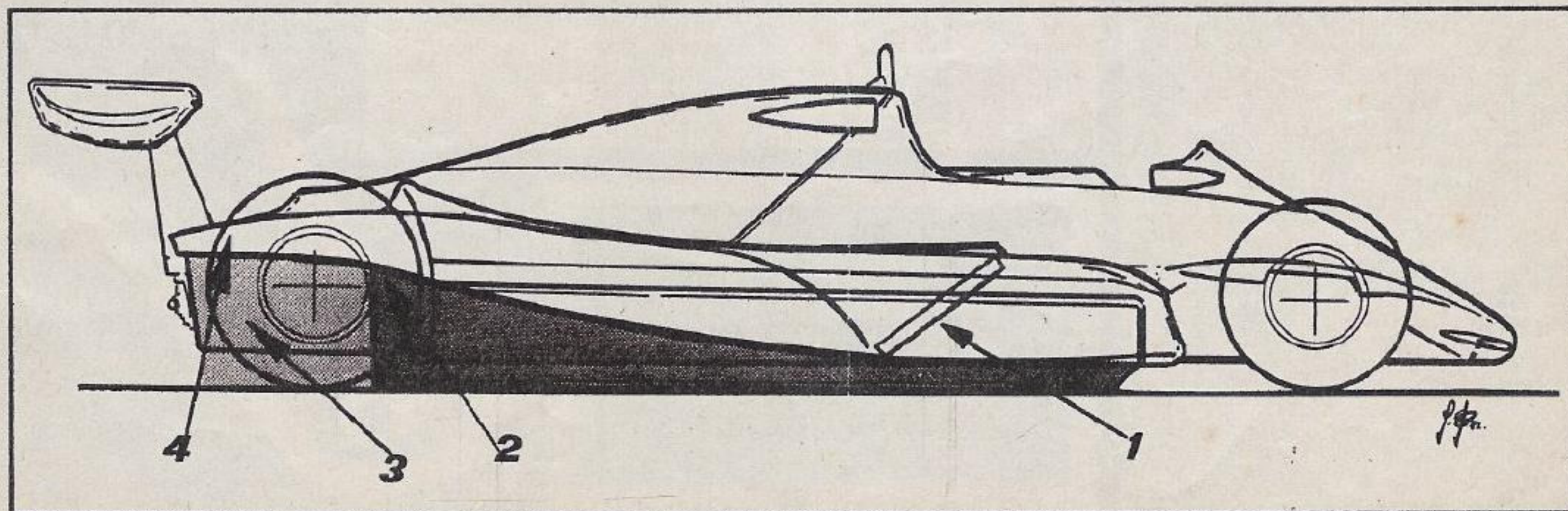
DIMENSIONES PRINCIPALES

Largo total: 4.300 mm.
Ancho total: 2.150 mm.
Trocha delantera: 1.786 mm.
Trocha trasera: 1.672 mm.



Para poder modificar la distancia entre ejes, se emplean tres parrillas distintas para la suspensión delantera. Los puntos marcados con P1, P2, P3 indican las posiciones relativas que toman los centros de pivotamiento de la rueda directriz. En total se obtienen, en el Lotus 91, seis distancias entre ejes, combinando las tres posibilidades de la suspensión delantera con dos que ofrece la trasera. Dejando fija en una posición la suspensión trasera, la distancia entre ejes en P2 es de 2.749 mm; en P1, 2.799 mm; y en P3, 2.849 mm.

La zona grisada marca el "cajón" de canalización del aire para el "ground-effect". 1.— El radiador de aceite a la derecha. 2.— Carenado interior de la rueda trasera. 3.— Prolongación de la carrocería en la parte posterior cerrando completamente la caja puente. 4.— Prolongación de la parte superior de la carrocería para mejor canalización del aire destinado al alerón.



III G.P. DE SAN MARINO EN IMOLA

UN GRAND PRIX CON DOBLE NA



ASI LARGARON

Gilles Villeneuve Ferrari Turbo 1m34s52/100 Promedio: 191.953 km/h	Carlos Reutemann Williams-Cosworth 1m35s22
René Arnoux Renault Turbo 1m35s28	Alain Prost Renault Turbo 1m35s57
Nelson Piquet Brabham-Cosworth 1m35s73	Didier Pironi Ferrari Turbo 1m35s86
John Watson McLaren-Cosworth 1m36s24	Alan Jones Williams-Cosworth 1m36s28
Riccardo Patrese Arrows-Cosworth 1m36s39	Jacques Laffite Talbot Ligier-Matra 1m36s47
Bruno Giacomelli Alfa Romeo 1m36s77	Mario Andretti Alfa Romeo 1m36s91
Héctor Rebaque Brabham-Cosworth 1m37s26	Andrea De Cesaris McLaren-Cosworth 1m37s38
Keijo Rosberg Fittipaldi-Cosworth 1m37s45	Patrick Tambay Theodore-Cosworth 1m37s54
Michele Alboreto Tyrrell-Cosworth 1m37s77	Jean Pierre Jabouille Talbot Ligier-Matra 1m38s14
Eddie Cheever Tyrrell-Cosworth 1m38s26	Giuseppe Gabbiani Osella-Cosworth 1m38s30
Marc Surer Ensign-Cosworth 1m38s34	Miguel A. Guerra Osella-Cosworth 1m38s77
Eliseo Salazar March-Cosworth 1m38s82	Slim Borgudd ATS-Cosworth 1m39s07

Y ASI LLEGARON

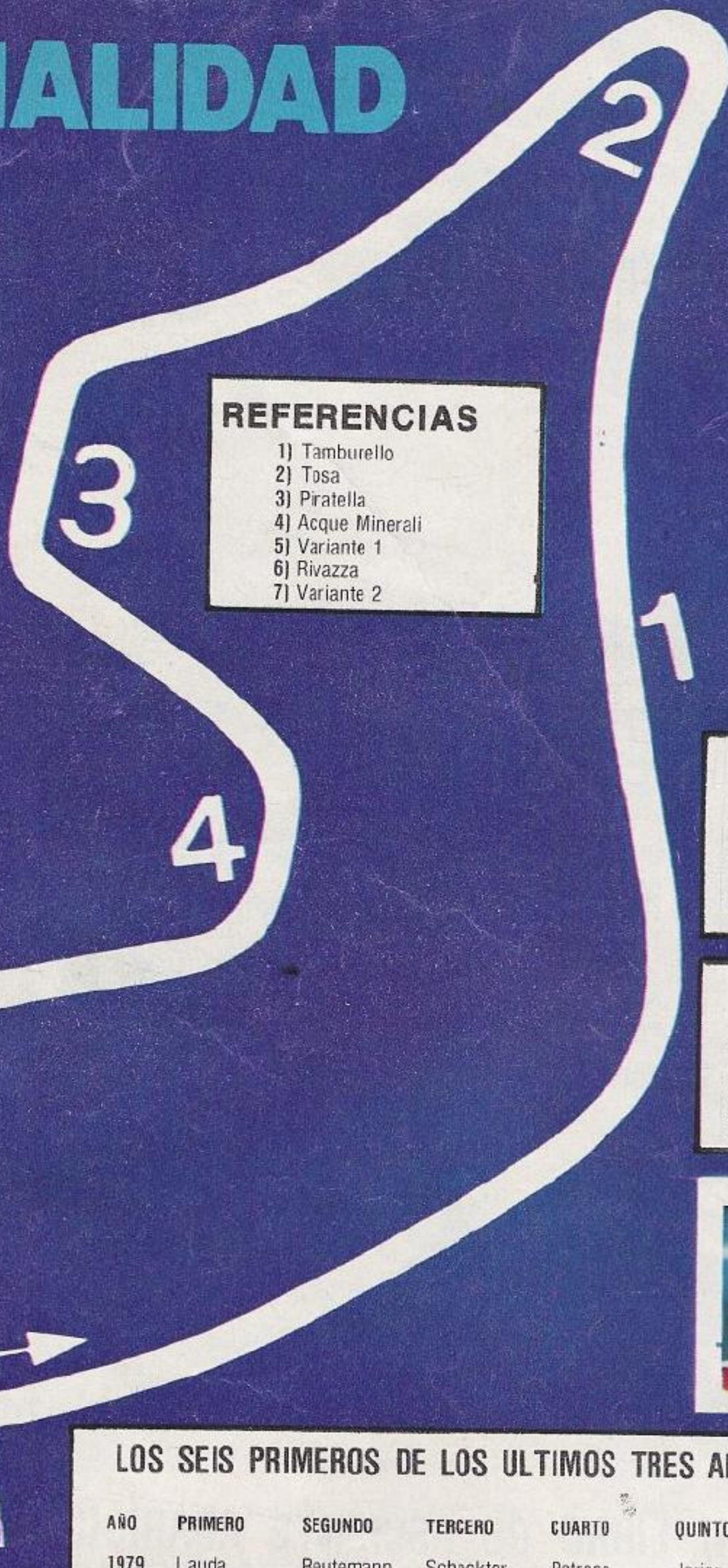
POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	5	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	1h51m23s97	60
2º	29	Riccardo Patrese	Arrows A3-Cosworth	1h51m28s55	60
3º	2	Carlos Reutemann	Williams FW07C-Cosworth	1h51m30s31	60
4º	6	Héctor Rebaque	Brabham BT 49C-Cosworth	1h51m46s86	60
5º	28	Didier Pironi	Ferrari Turbo 126 CK	1h51m49s84	60
6º	8	Andrea De Cesaris	McLaren MP4-Cosworth	1h52m30s58	60
7º	27	Gilles Villeneuve	Ferrari Turbo 126 CK	1h53m05s94	60
8º	16	René Arnoux	Renault Turbo RE27	1h51m38s65	59
9º	14	Marc Surer	Ensign MN 180 B-Cosworth	1h52m57s65	59
10º	7	John Watson	McLaren MP4-Cosworth	1h51m29s75	58
11º	33	Patrick Tambay	Theodore TY01-Cosworth	1h51m29s75	58
12º	1	Alan Jones	Williams FW07C-Cosworth	1h53m22s89	58
13º	10	Slim Borgudd	ATS D4-Cosworth	1h51m31s36	57
NC	25	Jean Pierre Jabouille	Talbot Ligier JS17-Matra	s/t	

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.	Nº	PILOTO	AUTO	CAUSA
1	31	Miguel A. Guerra	Osella FA1-Cosworth	Accidente en largada
2	15	Alain Prost	Renault Turbo RE26	Caja de cambios
5	26	Jacques Laffite	Talbot Ligier JS17-Matra	Fuera de pista
13	20	Keijo Rosberg	Fittipaldi F8-Cosworth	Motor
25	22	Mario Andretti	Alfa Romeo 179	Caja de cambios
27	3	Eddie Cheever	Tyrrell 010-Cosworth	Toque c/Giacomelli
27	23	Bruno Giacomelli	Alfa Romeo 179	Toque c/Cheever
30	32	Giuseppe Gabbiani	Osella FA1-Cosworth	Toque c/ Alboreto
30	4	Michele Alboreto	Tyrrel 010-Cosworth	Toque c/Gabbiani
37	17	Eliseo Salazar	March 811-Cosworth	Fuera de pista



ACIONALIDAD



REFERENCIAS

- 1) Tamburello
- 2) Tosa
- 3) Piratella
- 4) Acque Minerali
- 5) Variante 1
- 6) Rivazza
- 7) Variante 2

Es el GP de San Marino; pero para los "ferraristas" es tan italiano como si se disputara en Maranello. Luego de su largo periplo de carreras y ensayos entre Africa y América, la F-1 retoma momentáneamente a Europa en esta prueba, donde seguramente veremos el Williams FW08, y el retorno del Brabham-BMW

EVOLUCION DEL RECORD DE VUELTA

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1979	G.Villeneuve	Ferrari 312 T4B	1m33s61/100	193.826
1980	A.Jones	Williams FW07-Cosw	1m36s08/100	187.326
1981	G.Villeneuve	Ferrari 126 CK Turbo	1m48s06/100	167.930

LA POLE POSITION

AÑO	PILOTO	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
1979	G.Villeneuve	Ferrari 312 T4B	1m32s91/100	195.953
1980	R.Arnoux	Renault RE26 Turbo	1m33s98/100	193.788
1981	G.Villeneuve	Ferrari 126 CK Turbo	1m34s52/100	191.953



ASI SERA LA CARRERA

Como siempre, durante el viernes 23 y el sábado 24 próximos se harán los entrenamientos y clasificación de 10 h a 11,30 h y de 13 h a 14 h respectivamente. El domingo 25 se harán primeramente las pruebas de "tanques llenos" por la mañana, de 10,30 h a 11 h. y la carrera dará comienzo a las 13 h (8 de la mañana en nuestro país). Serán 60 vueltas al circuito de 5.040 m, totalizando 302 km.

LOS SEIS PRIMEROS DE LOS ULTIMOS TRES AÑOS

AÑO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO	QUINTO	SEXTO
1979	Lauda Brabham	Reutemann Lotus	Schäcker Ferrari	Patrese Arrows	Jarier Tyrrell	Rosberg Wolf
1980	Piquet Brabham	Jones Williams	Reutemann Williams	De Angelis Lotus	Rosberg Fittipaldi	Pironi Ligier
1981	Piquet Brabham	Patrese Arrows	Reutemann Williams	Rebaque Brabham	Pironi Ferrari	De Cesaris McLaren

HISTORIAL

AÑO	GANADOR	MARCA	PROMEDIO
1979	Niki Lauda	Brabham BT48-Alfa Romeo	189,202
1980	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	183,441
1981	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth	162,870

LOS ARGENTINOS EN IMOLA

AÑO	PILOTO	MARCA	POS
1979	Reutemann	Lotus 79-Cosworth	2º
1980	Reutemann	Williams FW07-Cosworth	3º
1981	Reutemann Guerra	Williams FW07-Cosworth Osella FA1B-Cosworth	3º Ab

En la fase más crítica de su carrera automovilística, entre los meses de mayo del '77 y febrero del '78, Alex Dias Ribeiro comenzó los primeros esbozos del libro que culminaría casi dos años más tarde, en el momento de su retiro definitivo del deporte motor. Muchos más sinsabores que éxitos se habían encadenado en su larga carrera como piloto, y los refiere en los dieciséis capítulos de la publicación, haciendo hincapié en los más crudos entretelones del ambiente de las fórmulas mayores.

Tras los duros comienzos en Brasil, en 1967, con un auto armado en los fondos de un galpón, le tomó nueve años el poder acceder a una butaca de Fórmula 1, lo que significa que su inicio fue anterior al de Jody Scheckter o el mismo Niki Lauda.

1973 fue el año en que realizó sus primeros intentos en la F-3 europea, con un March alquilado y con el patrocinio de la Brazil Export 73, una feria que estaba siendo realizada en esos momentos en Bruselas. Marcus Zamponi, periodista que lo acompañaba en esos primeros escauceos europeos, cuenta amenamente en una de sus notas: "Alex se fue sentando despacio en el auto para ajustar la pedalera a su baja estatura, lo que provocó el primer festival de carcajadas de los mecánicos ingleses. No había forma de que llegara a ellos. Después de mil y una tentativas, la butaca se corrió todo lo posible hacia adelante, en tanto la columna de dirección se montaba prácticamente sobre el pecho del piloto. El carenado tuvo que ser cortado, simplemente porque Alex no podía ver la pista. Con todo listo, apareció un nuevo problema. Con los pies encaramados sobre los pedales, no encontraba sostén en la butaca. Tuve que salir a comprar gomapluma en cantidad para que aquella figurita de cuarenta y tantos kilos pudiera acomodarse en el auto..."

Las tres primeras carreras no trajeron el éxito esperado, a pesar del logro



EN SU LIBRO DE RECIENTE APARICION, ALEX DIAS INTERNACIONAL. AQUI, UN COMENTARIO Y ALGUNOS

MAS QUE

"Decir la verdad no es fácil, y para ofrecer este documento tanto humano como técnico, abriendo juicio sobre la poderosa mafia de la Fórmula 1, con

de excelentes tiempos parciales. Las dos temporadas siguientes se sucedieron en un contexto similar, entre furibundos ataques de la prensa especializada, que trataba de demoler la imagen de piloto de Dias Ribeiro, debido a sus frecuentes choques y despistes. Sin embargo, el brasileño mantenía su entusiasmo intacto, en parte porque los éxitos comenzaban a llegar y por su inmensa fe en Dios, lindante en muchos pasajes de su historial con un verdadero fanatismo. El mismo nos lo cuenta en otro sabroso capítulo: **"Cuando choqué a pocos metros del banderazo final en la preliminar del GP de Inglaterra en Silverstone, la revista inglesa Autosport publicó un titular que decía 'Jesús falla en salvar a Ribeiro'. Semanas después, cuando vencí de manera espectacular en la prueba de cierre del campeonato de aquel año, en Thruxton, la misma revista publicó otro que rezaba 'Jesucristo Superstar'. De una manera o de otra, el nombre del Señor tenía centímetros en las revistas"**.

La temporada 1976 —siempre con March— fue también desapareja tras el pasaje a la Fórmula 2. Sin embargo, Ribeiro ya se había convertido en todo un personaje, por el mensaje prioritario que portaban sus autos, que publicitaban al Supremo Hacedor. "Cristo salva", y posteriormente "Jesús saves" o "Jesús Sauve" adornaban profusamente los laterales de su máquina y el casco del piloto. Los éxitos deportivos ya equiparaban a los conseguidos en la difusión de la fe. Terminó quinto el campeonato de F-2, tras Jabouille, Arnoux, Tambay y Lecierc. **"Pero creo que haber ganado no hubiera marcado diferencias. Sobre el fin de la temporada, yo tenía varias invitaciones para la Fórmula 1. Ellos, ninguna."**

"Las mejores posibilidades eran en March o en Brabham. José Carlos Pace había convencido a Bernie Ecclestone para que me llevara como segundo piloto. Por un lado él, por el otro Mack Mouse —nombre ficticio que Ribeiro usa en su libro para referir-

se a Max Mosley—; los hombres más expertos de la F-1. En el medio, yo. Los dos me necesitaban, pero hicieron un pacto entre ellos para ofrecerme dinero en poca cantidad, para no inflacionar el mercado. Iba a negociar con uno, y cuando volvía a hablar con el otro, ellos ya habían discutido el caso por teléfono, mientras yo iba en camino". Ribeiro comenzaba a moverse en el tembladeral creado por el que ya era mandamás de la categoría mayor, en el que se intercambian pilotos como figuritas. Como él mismo relata, sin embargo, **"... por fin Bernie puso un contrato para que lo firmara sobre la mesa. Era válido por dos años, pero se aseguraba el derecho de despedirme cuando quisiera, bastando para ello una carta de aviso con treinta días de anticipación. Me ofrecía quince mil dólares por año, aunque yo tenía que cargar con viáticos y alojamiento, lo que significaba una erogación mayor a la ganancia. Acepté la oferta paralela de March, que pagaría todos los gastos de viaje y hospedaje para mi esposa y para mí, dos mil dólares por punto conseguido, más un porcentaje por publicidad conseguida en mi país. Le dije no a Bernie por teléfono, pero antes que terminara de hablar, oí la mayor porción de desafueros que nunca hubiera querido escuchar. Me gané la enemistad eterna del dueño del circo."**

—El primer año de Ribeiro en la Fórmula 1 fue de vacas flacas. Tras las cuatro primeras carreras del año, sin clasificaciones notables, confió a Mottley los problemas que aquejaban al auto. **"Sorpresivamente, su defensa fue un ataque, puesto que dijo que lo que yo tenía que hacer era acelerar, ya que todos los autos tenían problemas, y que existen pilotos que consiguen andar rápido a pesar de los problemas."**

El resto de la temporada se fue arrastrando en similares condiciones, las más de las veces con Ribeiro quedando fuera de la grilla. Y todos los laureles duramente conseguidos durante su campaña fueron dejando

paso a comentarios adversos. Lo que llevó a Ribeiro a referirse a ciertos entretelones poco conocidos por el público en general: **"Vi una vez a un ingeniero mandar retirar de dentro de los tanques de nafta las esponjas de seguridad contra el fuego, una demostración de total desprecio por quien conduce el auto. Desde el día en que observé a dos conceptuados jefes de equipo colocando, como con distracción, las placas de señalización frente a la célula fotoeléctrica de cronometraje oficial, con el objeto de mejorar ilegalmente el tiempo de sus autos en una prueba de clasificación, quedé convencido de que son capaces de cualquier cosa para conseguir una victoria. Uno de ellos, por ejemplo, tiene por práctica llenar al tope todos los contenedores de aceite de su auto, mandando posteriormente a su piloto a ensuciar la pista, para que los competidores no puedan mejorar el tiempo obtenido por ellos"**.

Abrumado por tales prácticas ilegales, que hoy en día (con variantes, claro) se han convertido poco menos que en moneda corriente en la F-1, el brasileño tuvo algunas participaciones esporádicas posteriores en el automovilismo internacional, como piloto de Fittipaldi Copersucar F6, y como dueño de su propio equipo de F2, el "Jesús Saves". Los resultados, sin embargo, no fueron laureados, por lo que Ribeiro se retiró definitivamente del deporte. Valgan como colofón sus palabras, en el último capítulo de su libro: **"Las carreras acabaron para mí, de una manera dolorosa y que resultó en muchos años de frustración no sólo de los pilotos sino de todos los que fracasan en sus ideales. Yo conocí el sabor de la derrota: ¡es horrible! Mas cuando pienso en la victoria espiritual, todo cambia, y hoy yo no cambiaría esta victoria por nada en este mundo, ni siquiera por las glorias de Fangio, Lauda, Hunt, Jones o cualquier otro campeón. Por eso puedo decir: ¡Soy más que un vencedor!"**

**RIBEIRO REVELA LOS DESCARNADOS TRASFONDOS DEL AUTOMOVILISMO
FRAGMENTOS**

UN VENCEDOR

todas las intrigas y entretelones que rodean a ese circo, tuve que respirar hondo para obtener una dosis de coraje mayor que la necesaria para encarar una curva de alta velocidad a fondo..."

Alex Dias Ribeiro

VICTOR ROSSO Y SUS PRINCIPALES ARGUMENTOS PARA ASUMIR EL PASO A LA FORMULA FORD 2000

“SOY PILOTO POR NATURALEZA”

Al cabo de su experiencia inicial en la categoría que adoptó para continuar su incursión europea después de un duro año de F-3 inglesa, el de Marcos Juárez expone sus renovadas motivaciones.. Esperanzas y objetivos que ya comenzó a cumplir habituándose al podio

Para cualquier piloto nunca resultó fácil “descender” de categoría. Es más, son contados los casos en que sucedió. Un poco por la ambición propia de todo aquel que se dedica a esto, y otro por ese aporte constante de sacrificio, entrega y energía que se pone, y que paso a paso lleva a progresar.

Sin embargo, éste no fue el caso de Víctor Rosso. Después de un año en la F-3 inglesa, se vio obligado a encarar la F.F.-2000 para poder seguir su trayectoria en la cuna del automovilismo.

En ello tuvo mucho que ver la decisión de sus patrocinantes, quienes, urgidos por un reditúo en la participación de Rosso y buscando una lógica reducción de costos en su apoyo al piloto cordobés, lo indujeron a encarar una especialidad de menor envergadura que la que lo había tenido ocupado hasta fines del '81.

Para Víctor, esto surgió como opción obligada en la medida en que quiso seguir con sus sponsors, pero de ninguna manera significó un paso fácil



como éstas lo esperaban. Porque como toda categoría promocional en Inglaterra es combativa, también se ha convertido en trampolín y por lo tanto tiene mucho de las especialidades mayores, y además requiere un mínimo de especialización y conocimiento para desempeñarse con ciertas posibilidades.

Concretamente, no es la F-F 1600 "de Mansilla 80-81" con autos con gomas standard y sin alerones. Está mucho más cerca de la F-3 que usa neumáticos slick y alerones atrás y adelante, y motores de dos litros. Pero a este detalle que pretende puntualizar diferencias lo dejamos para más adelante. Porque aquí era mucho más importante la instancia casi insólita, diríamos, del proceso que vivió Víctor Rosso.

¿Cómo reaccionó? ¿Cuál era su verdadero estado de ánimo? ¿Sus nuevas inquietudes? ¿Sus perspectivas? ¿Y el futuro?...

Y sobre todo esto hablamos con el mismo Rosso en su casa de Gryffidam, a pocos kilómetros del cuartel general del Bob Salisbury Team, el equipo semioficial Van Diemen que lo tiene como primer piloto.

VICTOR Y EL CAMBIO

—¿Cómo te cayó la "noticia" del cambio de categoría?

—Indudablemente, no fue un gran alegrón. Sin embargo, cuando me decidí a venir aquí lo hice un poco en función de la gente que me iba a apoyar, acordando con ellos que cada uno de mis pasos estaría dado de común acuerdo entre todas las partes. Entendí perfectamente sus necesidades y lo acepté, porque así debía ser.

—Pero ¿cómo te sentiste?

—La mufa pasó pronto porque pensé que se trataba de algo con mayor proyección y destinado a concretar los pasos con mayor firmeza y objetividad.

—¿Qué esperabas encontrar en la F.F.-2000?

—Algo similar a la 1600, aunque ahora me doy cuenta de que es bastante diferente.

—¿En qué sentido es diferente?

—Creo que en todo. Si bien la base es la misma (motores casi standard), tienen 130 HP, llevan alerones y gomas slick y los chasis tienen pequeños pontones para que comencemos a tomar conciencia del efecto suelo. Algo que en la 1600 no se ve...

—¿Cómo fue tu adaptación?

—Creo que más que aceptable. En mi debut largué en primera fila después de haber hecho el segundo tiempo. Sin embargo, por sus características técnicas y estilo de las carreras, te diría que todavía no le tomé la mano. Eso es algo que noto en mi manera de conducir. A veces me doy cuenta de que puedo entrar más fuerte en una curva y a veces lo hago pasado.

—¿Y eso qué te hace suponer?

—Que me falta tiempo de adaptación. Conocer aún más el auto, sus reacciones y principalmente los circuitos.

—Pero, ¿no los conocías?

—Algunos sí, pero otros no. Además, aquí se corre más seguido que en F-3 y el training es diferente.

UN NUEVO DESAFIO

—Después de tus primeras presentaciones, ¿qué conclusiones sacaste?

—Que no es muy difícil estar arriba, pero sí lo es ganar.

—Explicánoslo...

—Mirá, la categoría tiene un monstruo que se llama Ayrton Da Silva, un piloto que corre desde hace mucho tiempo en Inglaterra y que ya el año pasado ganó el torneo del RAC de F.F.-1600 donde también corría Mansilla. El tiene apoyo directo de fábrica —Van Diemen— y por lógica, todas las novedades que se le incorporan a los autos las recibe él primero que nadie. Además está Calvin Fish, campeón en la Clase "E" de Karting (esos aparatos que son de 250 cm³ y viajan como a dos mil...), Frank Bradley —también con experiencia en casi todas las categorías de Inglaterra— y algunos más que no me acuerdo, que además de andar rápido están apoyados por equipos fuertes.

—¿Y tu equipo?

—Es bueno, pero necesitamos conocernos mejor. Todavía es demasiado prematuro sacar alguna conclusión, pero está entre los mejores y si pienso que en la primera carrera ya estuve "ahí no más", el panorama no deja de ser halagüeño.

—Pero, ¿creés que tenés posibilidades de pelearle a Ayrton?

—Por ahora no, pero aspiro a frecuentar el podio muy pronto, y a partir de ahí, tendré otra base para intentar ganarle en la pista. Por ahora, mi única meta es sumar puntos y adaptarme rápido a la especialidad. En la medida en que logre este propósito, veré cómo encaro lo demás.

—Estar en la F.F.-2000, ¿es un nuevo desafío para vos?

—Imaginate que sí. Ante todas las cosas yo soy corredor y me interesa ganar, corra en lo que corra.

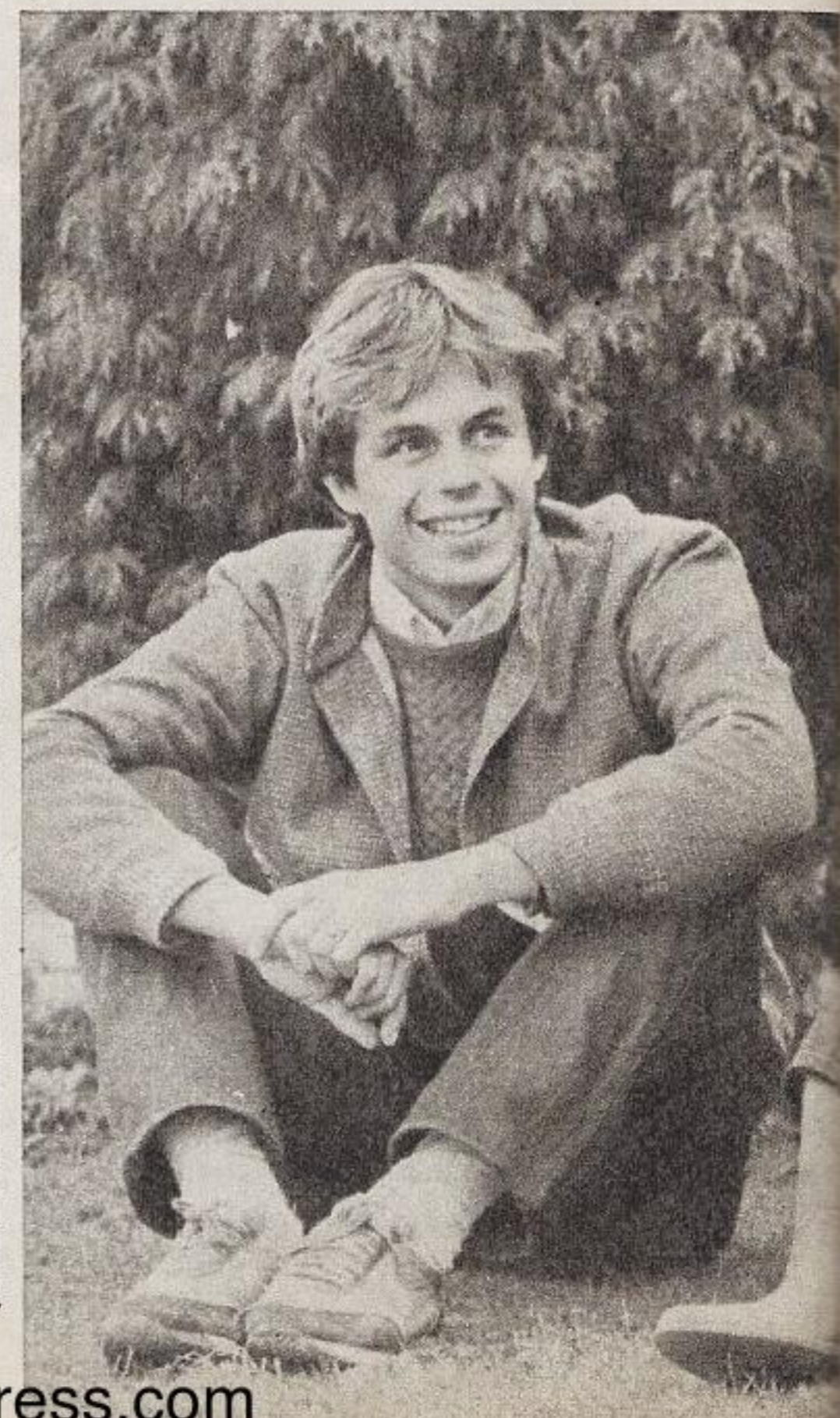
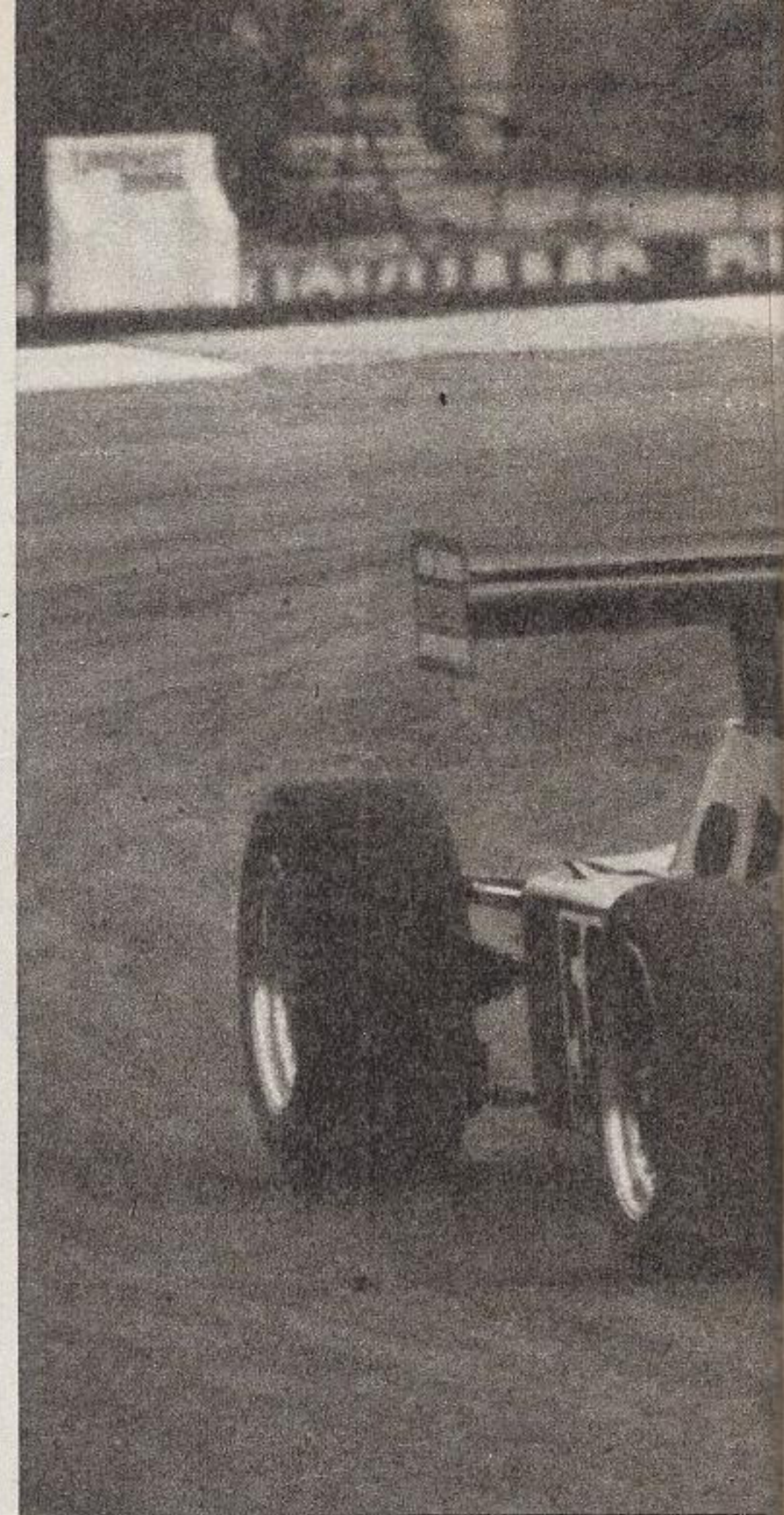
—Este estado de ánimo tuyo ¿tiene alguna motivación especial?

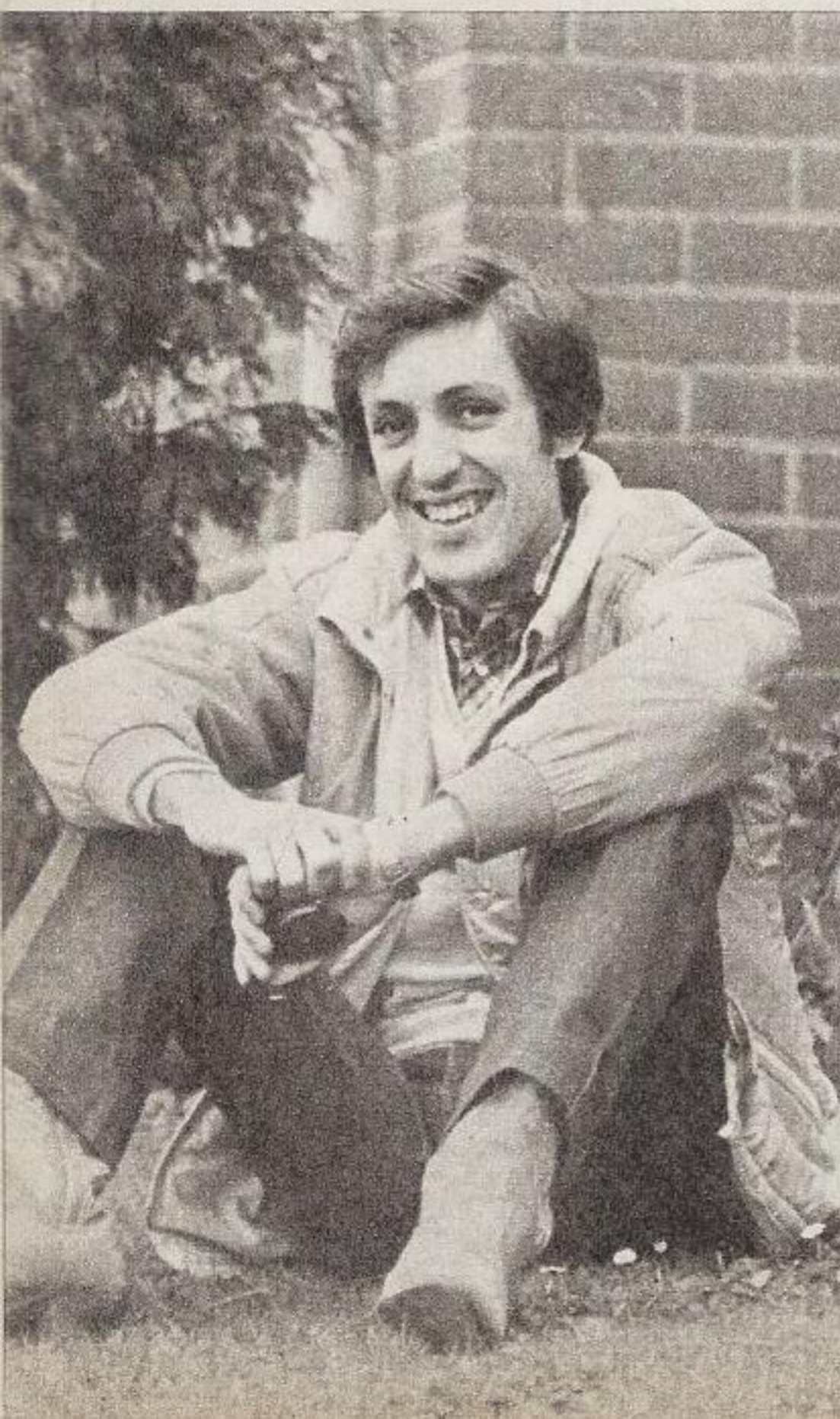
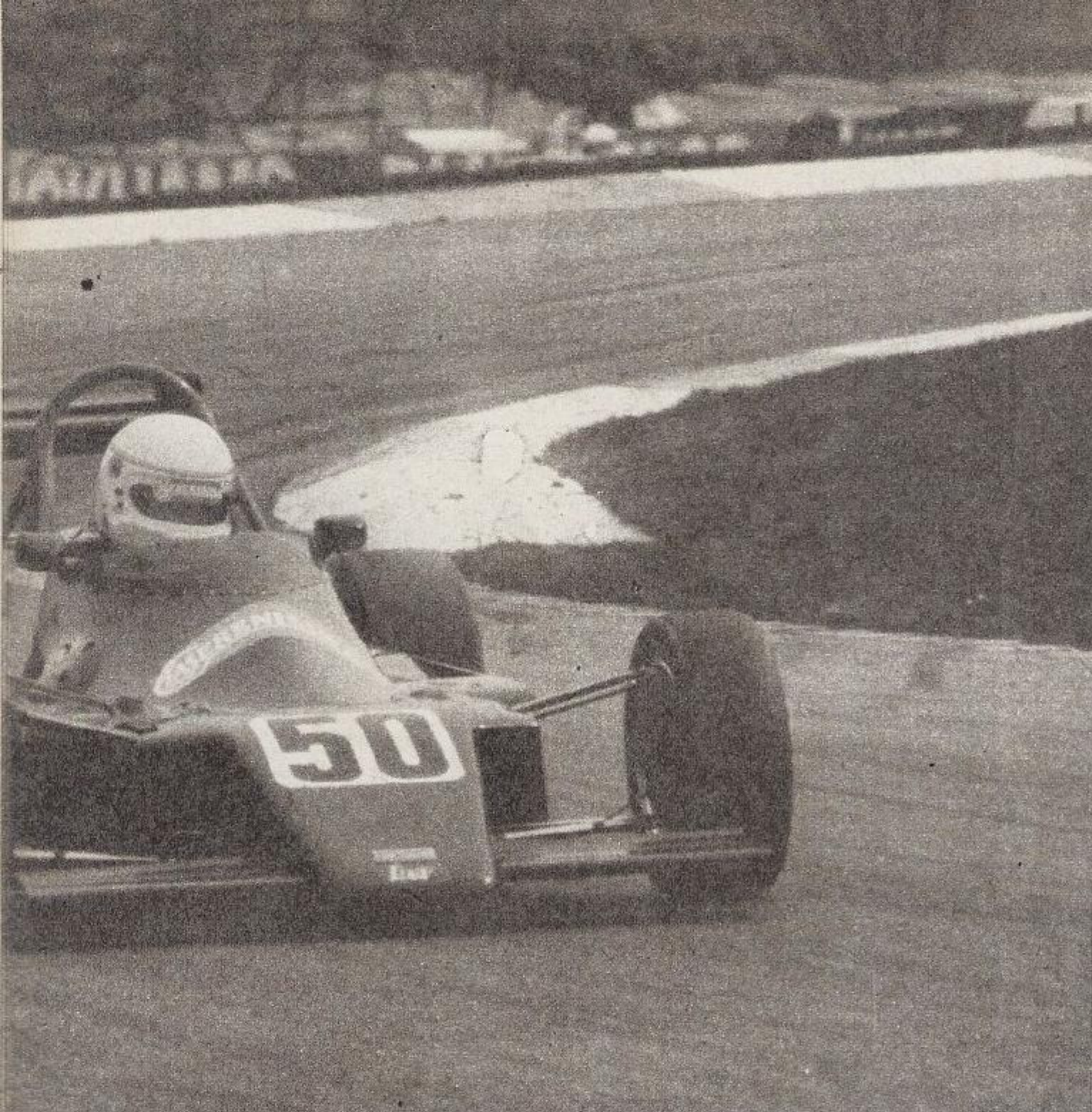
—Simplemente responderle a la gente, que me apoya y principalmente a mí mismo. Pero como te dije antes, no necesito nada más que subirme a un auto de carrera para que surjan todas mis motivaciones, soy un piloto por naturaleza...

CON FE EN EL FUTURO

—¿Cuál es la diferencia entre el Rosso del '81 y éste?

—Que estoy mejor anímicamente. El año pasado, a pesar de que estaba





En el jardín de la casa bien inglesa que comparte con su coéqui­p­ier Carlos Costilla, o a bordo del Van Diemen de F.F.-2000, Víctor Rosso derrocha optimismo, con la confianza que le da el ir ubicándose en el concierto promocional del automovilismo internacional.

con mi padre y un grupo de amigos, no me sentía bien. Cuando volví a la Argentina decidí casarme y en este momento vivo con mi esposa Sandra, que además es muy compañera y comprende y se adapta a lo que hago. Creo que la principal razón de mi cambio se debe a que ella está conmigo.

—¿Y cómo influye en vos tu equipo?

—Hasta ahora todo lo que recibí fueron buenas atenciones y demostraciones de afecto. Considero que Bob Salisbury es una buena persona, capaz, y que me aconseja muy bien. Es de esos jefes de equipo que te hacen sentir en todo momento que sos el mejor o vas en camino de serlo. Para mí fue muy importante encontrar una persona como él. Además, todo lo que trasmite te da más ganas de hacer las cosas bien. Pero te repito, a todas estas impresiones las ayuda mucho el hecho de estar bien, acompañado por la persona que quiero y haciendo lo que me gusta.

—¿Qué esperás para este año?

—Adquirir experiencia y satisfacer a mis patrocinantes. Sé que con ellos satisfechos tengo proyección para encarar otras categorías de mayor envergadura, y eso me incentiva.

—¿Y en el plano inmediato?

—Lo que te comentaba antes. Habituarme al podio (porque sé que lo tengo al alcance de la mano), y a partir de allí, ver cómo sigo hacia adelante.

POPURRI DE ROSSO

—¿Cómo ves a la categoría?

—Por lo que me dice todo el mundo, este año está mucho más competitiva que en ocasiones anteriores. Pensá que en Donington largamos veintiocho autos y había treinta y ocho para clasificar. Además hay buenos equipos y media docena de potenciales ganadores.

—¿Creés que es el medio ideal para cualquier joven que quiera arrancar aquí?

—Exactamente. Porque está mucho más cerca de la F-3 que lo que se podría suponer, y por las características de cada prueba, que son muy competitivas.

—¿Cuáles fueron las principales diferencias que encontraste con la F-3?

—Mirá, la velocidad máxima es casi la misma (unos 210 km/h, calculo yo), pero éstos aceleran bastante menos que un F-3. También frenan menos, por lo que a veces te cuesta la aproximación a las curvas. Pero te insisto en que esto es porque yo estaba acostumbrado a aquellos autos y hacía como cuatro meses que no me subía a nada.

—¿Cuál sería tu mayor anhelo?

—Estar lo más rápido posible a la altura de Ayrton para pelearle de igual a igual. Pero no quiero que esto se malinterprete. No quiero cometer locuras o pecar de apresuramiento, quiero hacer todo bien para lograr los objetivos que todos nos hemos propuesto. Eso es más importante...

—¿Te sentís apoyado?

—Sí, por toda la gente que tengo atrás y por mi esposa. Como te dije antes, psíquicamente estoy mucho mejor que el año pasado, y seguro que esto me va a traer buenos resultados.

.....

Víctor Rosso vivió un momento muy particular a principio de año, que lo llevó a bajar de categoría y que no cualquier piloto hubiese asimilado como él. De ahí su fe, sus ganas intactas y su manera de encarar el futuro. Hay muchos motivos que lo incentivan, y aunque él hable de uno primero y principal, su esposa, subyacen en el cordobés las "ancestrales" motivaciones del piloto. Porque como él mismo lo definió "es piloto por naturaleza".

Texto y Fotos: Ricardo Delgado
(Desde Londres)

PONGALE LA FIRMA: SI EL AUTO ANDA, EL CANDIDATO ES...

Urretavizcaya



Roberto Urretavizcaya ha pasado por varias categorías con un común denominador: ganar (o asustar) en el debut. El Turismo, el Karting e incluso las motos de Speedway lo vieron llegar primero ni bien las encaró con ganas. Ahora es el turno de la Fórmula Renault y fiel a su costumbre fue el cuco de la última del año pasado y de la primera del Campeonato 1982. Con el Crespi del equipo de Lincoln, atendido por Francisco Abadía, este año los ojos están puestos en él

“¿U qué? Así titulaba nuestro Ricardo Delgado la crónica de una carrera de T.N. en el Autódromo de Buenos Aires, donde un “desconocido” ganaba bajo la lluvia en su primera prueba en serio en la categoría. Y era lógico, lo es aún; el apellido Urretavizcaya no es fácil de pronunciar de primera intención —si no, que lo digan los relatores radiales— y no queda fácilmente en la memoria. “¿Cómo es este chico..., este pibe..., Urreta..., Urtea..., Urrola...?”, sentencia la frase típica.

.....
“Mi padre jamás me prestó el auto

hasta que cumplí los dieciocho, pero él y mi tío siempre fueron mis pilares en el automovilismo deportivo. En 1974 me compraron un Kart de Fórmula Internacional, un Panther, y empecé a correr en Juniors. Hice solamente 8 carreras y siempre se me rompió algo, nunca terminé ninguna; en la que más cerca estuve de ganar se me cortó la cadena yendo en punta...”

.....
“¿Tito? ¡Uuuuh...! ¡Anda rapidísimo! En Karting y en moto no hubo con qué darle y ya vas a ver lo que es en FR”. (Gustavo Donadio, después del tercer puesto de “Urreta” en Bahía, su segun-

da carrera en la categoría, en 1981.)

“Vendimos el kart y compramos una moto para correr en óvalos de tierra, una Zanella 125 que me preparó Bruno. ¿Cómo me fue? Bastante bien; gané la primera que corrí. Corrimos un total de 28 carreras en moto y pude ganar 18. A mediados del 75 volvimos a comprar un chasis de kart, porque con el mismo motor de la moto podíamos correr en la categoría con caja. Por ese año corríamos bastante. En Junín hacíamos la carrera de motos el sábado a la noche, terminaba, nos poníamos y trabajar y le pasábamos el motor al Kart para correr el mismo domingo. Era lindo...

“En 1976, más o menos por la mitad del año, me empezó a preparar la moto Herdaldo Gardella. Para mí esto fue muy importante porque él fue quien apadrinó a los pocos pilotos que tiene Chacabuco, el Colo Espinosa, Mancuso...

“Con él hicimos 100 carreras de Karting en total y gané 39; me acuerdo bien de estas cifras porque las íbamos anotando. Con el Kart y la moto seguimos hasta fines del 78, cuando empezamos a pensar en comprar un Fórmula 4...”

“¿Tito? ¿Va a correr en Turismo Nacional? Los mata, acordate lo que te digo; con un chasis mío ganó como cuarenta carreras en Karting; ya vas a ver...” (Roberto Brea, fabricante de los chasis Panther Karts, en 1979)

“Pero nos empezaron a decir que no arrancáramos con un F-4 porque sin experiencia nos íbamos a volver locos para poner a punto el chasis, así que lo pensamos un poco y nos decidimos por un TN. Por lo menos no tendríamos que trabajar en chasis. Vendimos los Karts y nos compramos un IAVA 128. Le dimos el motor a Balestrini para que lo preparara y tardó un poquito...; cinco meses. Recién en octubre del 79 pudimos arrancar, así que de ahí en más el motor lo hizo el mismo Gardella. Podría decirse que debuté en Bahía Blanca, pero en realidad di solamente una vuelta en carrera, porque en ese fin de semana quemé dos juntas de tapa.

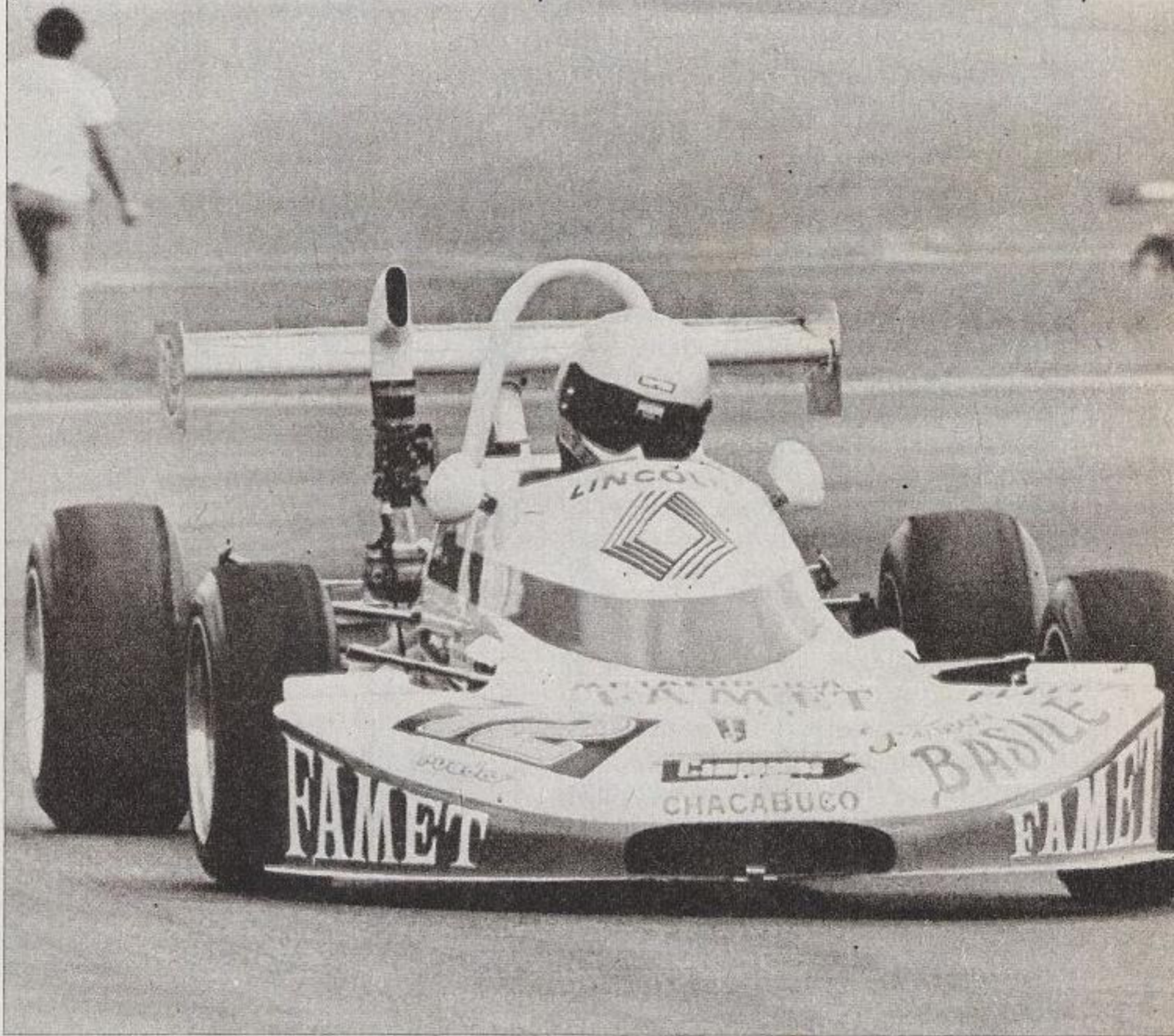
“La siguiente fue en Buenos Aires, la última del campeonato '79. Para mí fue muy buena la actuación a pesar de que terminó mal. Hice el 15º tiempo entre sesenta autos y el domingo venía séptimo en la final cuando se me reventó una goma en el Tobogán...; me di un piñón bárbaro. Por eso creo que recién en el 80 se puede considerar

que empezamos de verdad.

“Desde que comencé a correr, la gente de La Vascongada me tenía prometida una propaganda. Yo lo acompañaba a veces y siempre me decía que cuando empezara a correr con autos —estoy hablando de la época del kart y la moto— me iban a apoyar. Bueno, después de esa corta experiencia con el IAVA particular, ellos mismos me consiguieron un auto del equipo de Satriano, que era patrocinado por la firma.

“El auto era bueno; debuté en Buenos Aires y gané. Claro que tuve suerte porque la carrera se largó bajo la lluvia (N de la R: Somos testigos de que llovía

“Finalmente, para la temporada 81 decidimos pasarnos a la Fórmula Renault, tal como teníamos pensado desde el principio. El problema era que no teníamos plata para comprarnos un auto; nos alcanzaba solamente para el motor. Así que por suerte hicimos un acuerdo con Donadio; él necesitaba que su chasis se promocionara, porque recién habían terminado la fábrica, y nosotros queríamos correr. Pusimos lo único que teníamos, un motor, conseguimos otro prestado y DEPAC puso el chasis y la caja. La cosa duró solamente dos carreras porque, como era lógico, esa estructura no se podía

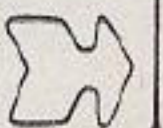


para todos igual...). Después de ahí fuimos a Allen y también gané. Llegué tercero en La Rioja y cuarto en Concordia, pero ahí se terminó la racha, porque Satriano se fue al TC y teníamos que arreglarnos solos con el auto, así que la inexperiencia nos dejó siempre de a pie”.

“¿Así que se pasa a la Fórmula Renault? ¿Justo ahora que me estaba acostumbrando a escribir el apellido sin equivocarme..? ¡Podía quedarse un poco más, con lo que me costó...!” (Eduardo Neira, especialista de Corsa en Turismo)

Dos carreras sobre el Crespi de Cuervo y Abadía y dos triunfos sin alternativas para sus rivales, aunque una objeción técnica pueda dejarlo sin el segundo.

El auto de Lincoln está reconocido como uno de los más veloces de la categoría, aún antes de que fuera a las manos de Urreta ya daba qué hablar conducido por Norberto Abadía.



llevar sin dinero; ellos me ofrecieron si quería comprar el chasis, pero no teníamos el dinero, así que aunque en mi segunda carrera salí tercero (Bahía Blanca), tuvimos que separarnos.

“El tercer puesto me sirvió para conseguir algunas propagandas en Chacabuco, y con el dinero que junté le alquilé un auto a Pozniak. Corríamos salteado, una sí, una no, mientras juntaba la plata para pagarle. Hicimos cuatro carreras en total, incluyendo una en Uruguay sin puntos. El mismo Pozniak me insistía en que tenía que buscarme un auto de punta, porque los que él tenía (que ni siquiera le pertenecen, sino que son de gente que se los deja para alquilar) no estaban para andar adelante. Para la última carrera, en Gral. Pico, no pude correr porque los dueños de los autos decidieron usarlos; pero me vino bien, ya que me puse a conversar con Norberto Abadía —que había decidido dejar de correr justamente en esa carrera— y arreglamos para que este año yo usara el auto de él. Hice una prueba en el Coronación sin puntos que se corrió en el Autódromo en diciembre, y gané.

“Nos decidimos entonces a correr toda la temporada 82 con el equipo de la gente de Lincoln. En algún momento pensamos en comprar un Depac, pero no muy seriamente porque en Chacabuco no hay gente como para formar un equipo tan efectivo como el de Abadía y Cuervo. Ellos se toman esto muy en serio, tienen banco de pruebas, taller y camioneta dedicada al auto de carrera. Además, las ganas que ponen te dan impulso para hacer las cosas bien; por ahí vas un sábado a la noche y hay diez tipos trabajando en el auto...

“Además ellos tienen la idea de hacer Fórmula Dos Nacional en el futuro y eso a mí me viene bien, porque por ahora es la única vía que se me presenta, ya que tengo intenciones de llegar a correr en esa categoría.”

Y finalmente, tras llenar la vitrina de copas de Karting y Motociclismo, y hacer un año de TN (ganando tempramente)

Arriba: La última carrera del año pasado, corrida en el autódromo de Buenos Aires y sin puntos para el campeonato, marcó el primer triunfo de Urretavizcaya, aunque no su primer podio en la FR, ya que el día de su debut llegó tercero en Bahía Blanca. Abajo: Debut “serio” en Turismo en el equipo de Satriano en Buenos Aires; llovía y para variar ganó...



no) porque los FR —le habían dicho— eran difíciles de poner a punto, Tito hizo su debut “serio” en el equipo de Cuervo y Abadía y ganó de punta a punta en la primera carrera '82 en el Autódromo de Buenos Aires (más allá del cuestionamiento reglamentario que se le hizo después).

—¿El FR era tan difícil de poner a punto...?

—Mirá, te digo la verdad, yo paro en boxes y digo cómo se comporta el auto, si se va de trompa, o de cola, etc; no sé mucho de barras, espirales y esas cosas... Pero me di cuenta de que dando veinte vueltas a un circuito se puede mejorar más de medio segundo manejando, así que por ahora simplemente trato de manejar todo lo posible y chau...

No se puede negar que además de efectivo, el chico es sincero. Ya me parecía que era macanudo el Urre..., el Uzcaya..., eh..., ¿cómo era?

—Urretavizcaya.

Ya me parecía que era macanudo, el Urriolabeitia éste...

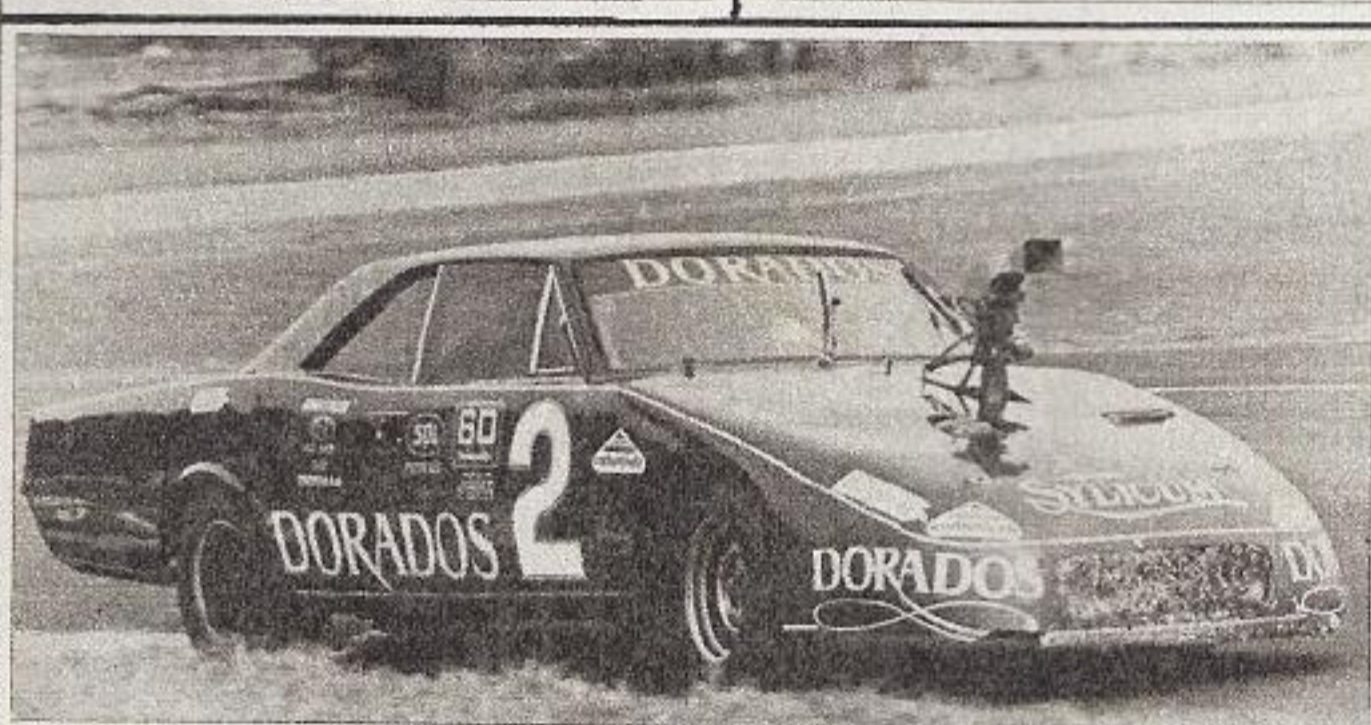
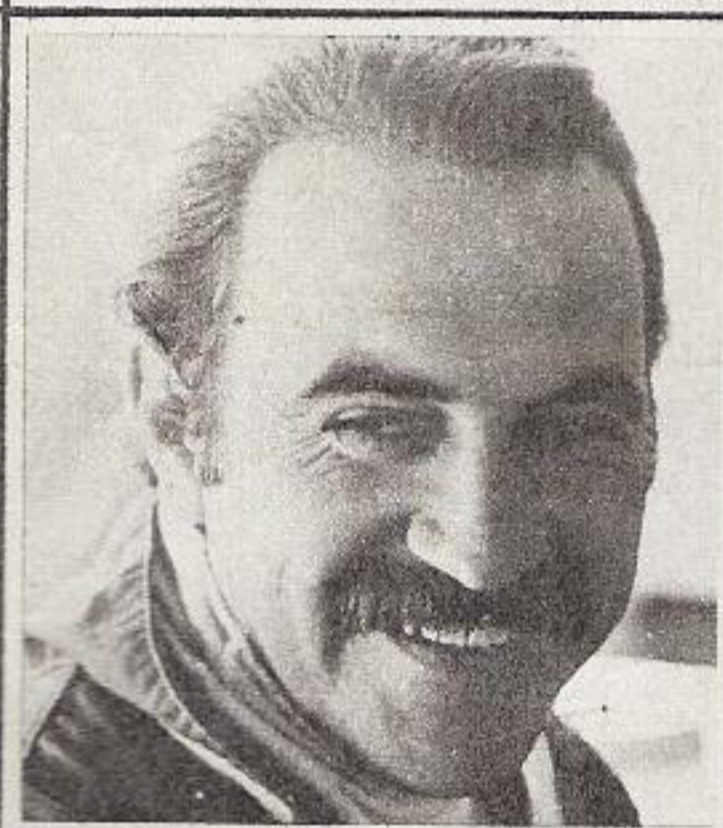
Marcelo García Lobelos



Parabrisas

ACTUALIDAD DE LA SEMANA

CRS SA

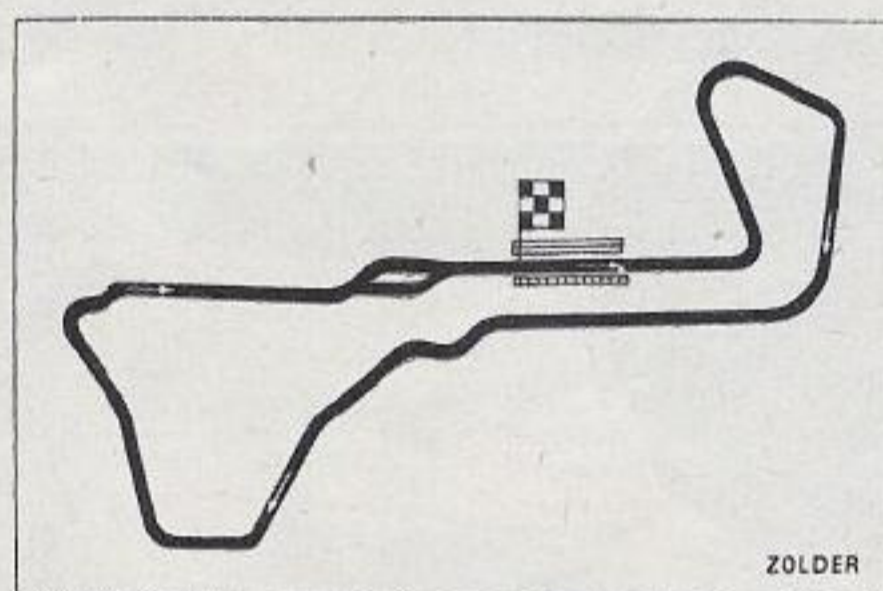


*** F-3 Europea en Zolder: Larrauri, dueño y señor...**
*** Vuelta de la Manzana: Recalde no dejó ni la cáscara...** *** El conflicto del Club Argentino de Pilotos: Cupeiro explica por qué se fue** *** TC en el Autódromo: la gran victoria de Oscar Aventín**

Lo demostró desde la misma largada de F-3 en Zolder

LARRAURI, "PATRON"

No sólo por los puntos de ventaja acumulados, sino por la maestría que puso de manifiesto desde el mismo instante de la partida para contener a los Martini de Theys y Ferté. Aplicando todos sus recursos, se lo vio con el dominio de sí mismo que lo erige en amplio dominador en lo que va del torneo '82



Derecha: Un nuevo triunfo de "Poppy" en Europa, aunque esta vez lo trabado del circuito de Zolder favorecía a los Martini de Theys, Ferté y Alliot. Izquierda: Larrauri junto a Emanuele Pirro, su compañero en el Euroracing de Pavanello, quien finalizó quinto.

Las carreras se ganan en la bandera a cuadros y no en la primera curva. Cualquiera lo sabe. Pero esa vieja ley del automovilismo debe aceptar a veces un matiz de importancia: que a veces las carreras se ganan en la largada, como si el resto de la competencia importara poco.

El domingo en Zolder, Oscar Larrauri ganó su tercera carrera del año en el momento de la largada. Era evidente desde el costado de la pista, porque a duras penas logró entrar primero a la primera curva gracias a controlar al resto del pelotón, y a duras penas pudo mantenerse durante las 22 vueltas al comando de la carrera, ya que desde atrás tres autos lo asediaron constantemente, con muestras de poder girar más rápido que el March-Euroracing del argentino. El propio

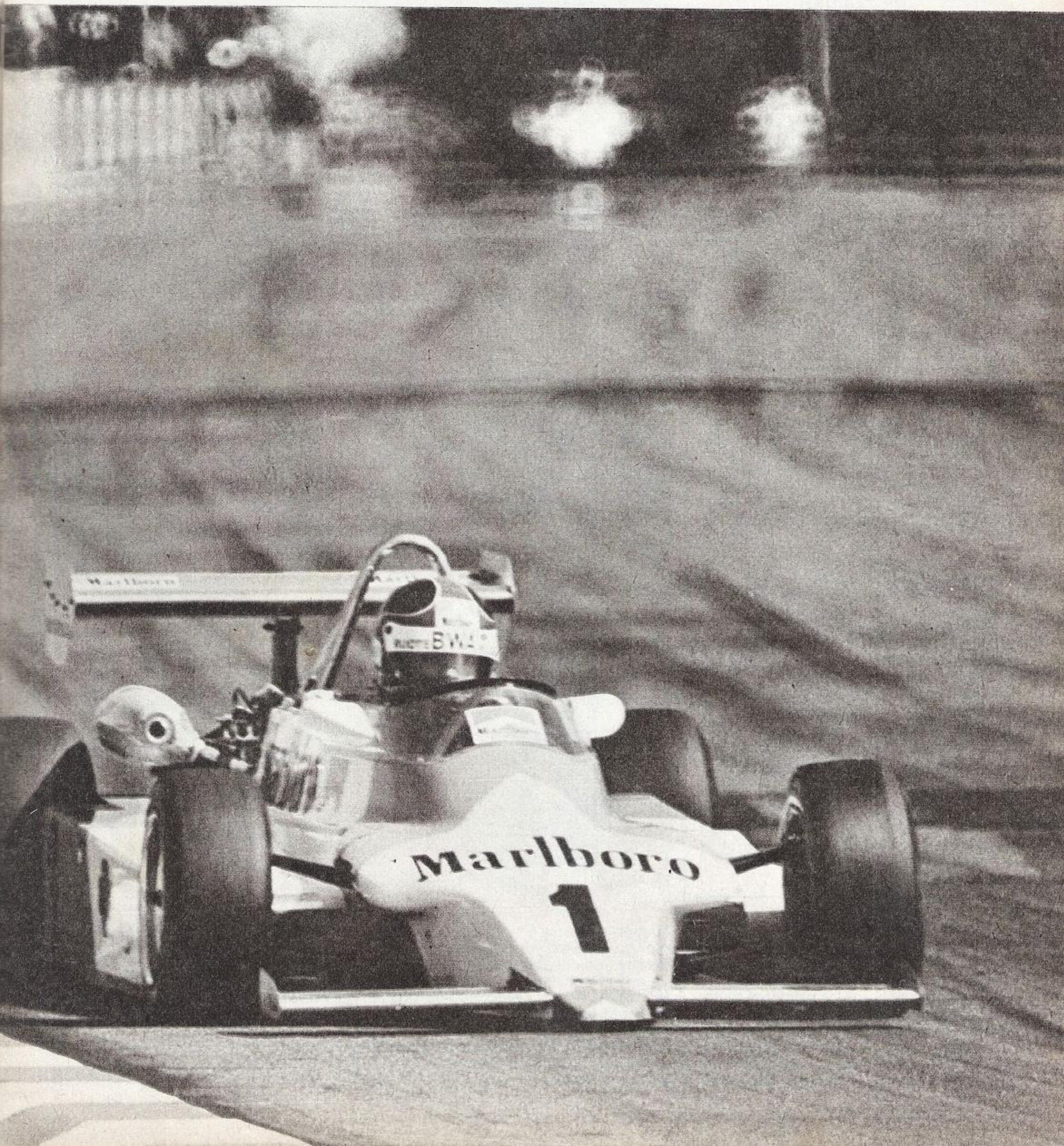
Larrauri lo confirmaba después de la carrera: "si no largaba en punta no ganaba esta carrera, el coche no doblaba como los Martini de Theys o Ferté en las zonas veloces, y sólo podía controlarlos porque mi auto era un poquito más veloz en la recta y yo retrasaba hasta el último metro la frenada para evitar que se me colaran por algún agujero".

No fue una carrera cómoda, por lo tanto. Más valiosa por eso, ya que Oscar Larrauri no pudo descuidarse ni un segundo, tuvo que utilizar todos sus recursos a pleno y en esa tarea se lo pudo ver con el dominio de sí mismo y de todo el pelotón que ya lo consagran como el auténtico dominador del campeonato 1982. Su suma de puntos es ya impresionante en sólo cuatro carreras, pero más importante es además



Texto y fotos: Germán Sopena
(Enviado especial a Zolder, Bélgica)

DEL CAMPEONATO



demostrar a lo largo de toda una carrera que él es quien manda en la pista y que aunque su auto no sea circunstancialmente el mejor conserva de todos modos un resto de autoridad como para seguir siendo intocable.

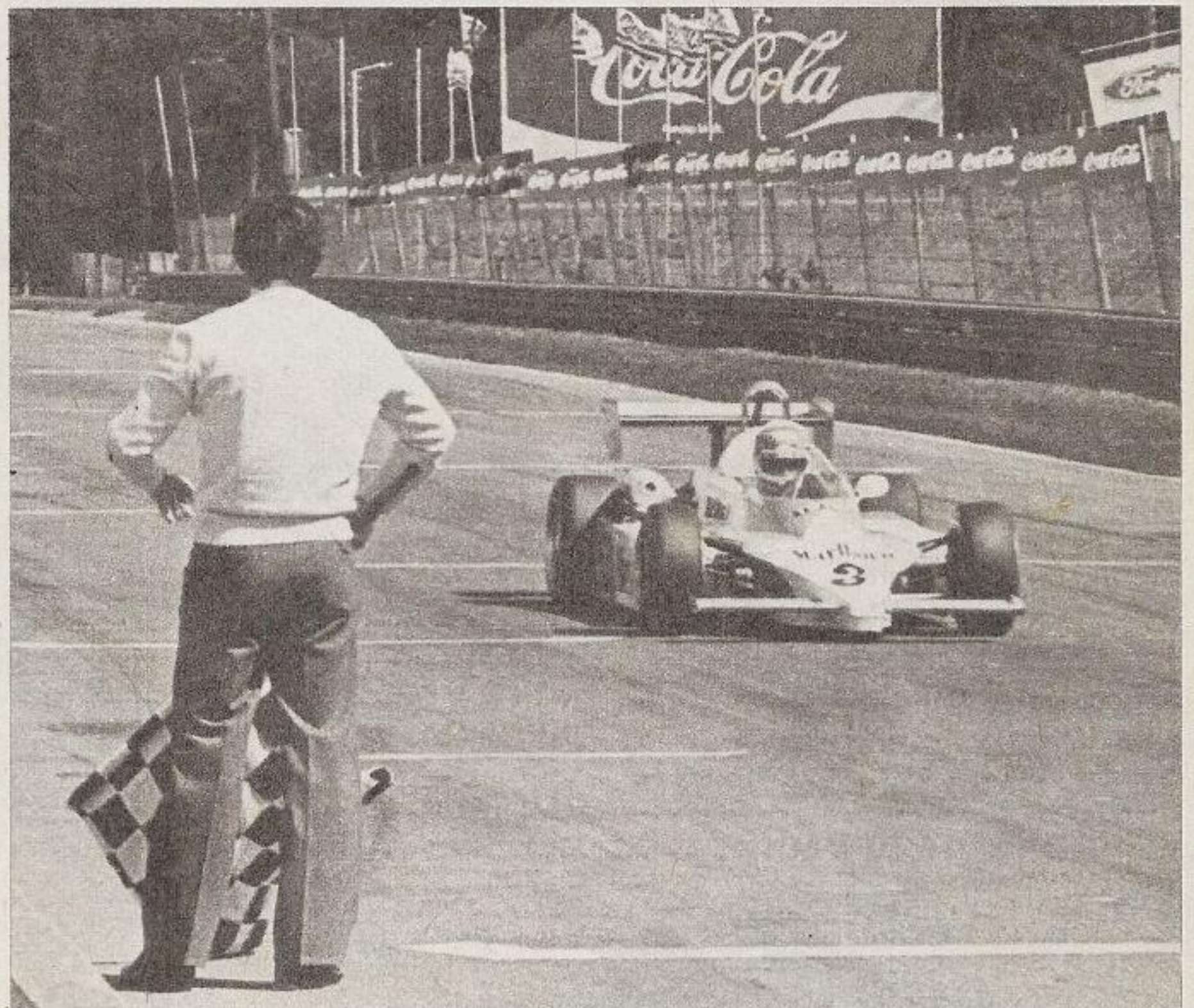
LAS DIFICULTADES DE ZOLDER

Hasta ahora, el Euroracing de Larrauri había sido netamente superior al resto del elenco y especialmente a sus rivales más temibles, los chasis Martini. Pero Zolder planteaba la primera alternativa interesante del año, ya que las tres primeras carreras se habían desarrollado en circuitos donde prevalecía la aerodinámica y la velocidad final, factores en los cuales el March-Euroracing se muestra decididamente superior a los Martini, más cómodos en donde hay que frenar casi a cero y doblar en dibujos tortuosos. Zolder, con sus chicanas y sus curvas en ángulo casi recto, que obligan a pararse sobre el freno, podían igualar por lo tanto las chances, y si bien el equipo Martini sufrió serios problemas de puesta a punto en las primeras carreras del año —al punto de que el Martini privado de Didier Theys anda aun más que los oficiales de Ferté y Alliot—, largas jornadas de ensayo en el circuito de Nogaró fueron limando un poco las diferencias que se habían visto a principios de temporada. Por su parte, el belga Didier Theys, representante de Zolder, estaba casi en la obligación de ganar ante su público y sería sin duda el rival más temible.

Todo sucedió de esa manera. Los Martini estaban más cerca y Theys fue el rival más duro para Larrauri. Pero el rosarino, a pesar de una ligera salida de pista el sábado a la tarde, logró apoderarse de la pole position con un tiempo más bien excepcional (justo a la vuelta siguiente se fue afuera evidenciando la forma en que estaba andando), y la obtención de ese registro sería sin duda determinante para el desarrollo de lo que pasó el domingo. Ni Larrauri ni Pavanello estaban totalmente conformes con la puesta a punto del auto lograda para el circuito, y volvieron a cambiar algunos detalles para el día domingo, pero la seguridad de largar por la cuerda la carrera era una vez más una posibilidad de triunfo para el puntero del campeonato.

CUATRO AUTOS PEGADOS

Si bien el elenco presente en Zolder era más bien escualido —apenas 13 autos— la lucha por los primeros puestos estaba garantizada y el espectáculo que se vivió desde la largada bien valía la pena a pesar de unas cuantas ausencias. El campeonato europeo es cada vez más caro y si bien hay más autos



cuando se corre en Italia o Francia, el número disminuye rápidamente cuando hay que desplazarse a otros lugares de menor actividad local como Bélgica, Holanda o Austria. Pero los rivales que disputan el campeonato no se pueden permitir esos "lujos" y por lo tanto los cuatro primeros puestos serían tan luchados como si se tratara de un GP de Fórmula Uno.

Arriba: Didier Theys fue quien puso en aprietos a Larrauri, aprovechando las aptitudes de los chasis Martini en lo trabado. Alain Ferté fue tercero (abajo) tras Larrauri y Theys, pero pudo ser para cualquiera.

Y no hubo decepción alguna. Larrauri largó con Theys pegado a sus talones, seguido a su vez por Ferté y Giangrossi, y durante casi toda la carrera los cuatro autos viajaron totalmente pegados entre sí. Giangrossi se mostró particularmente agresivo tratando de ganar puestos, y finalmente superó a Ferté colándose entre los dos Martini y aliviando así en parte la tarea de Larrauri, ya que Theys tenía que preocuparse por lo que pasaba a sus espaldas además de tratar de sorprender a Larrauri en un error que el argentino no cometió en ningún momento. Cuando los cuatro punteros se acercaron a un rezagado, Larrauri hábilmente dejó el tapón de regalo durante el transcurso de una recta y logró ganar algunos metros de alivio que de todos modos duraran poco, ya que con terreno libre por delante la mayor velocidad en curva de los Martini o el Ralt de Giangrossi descontaron rápidamente esa mínima diferencia. Pero la vehemencia de Giangrossi lo llevó un poco demasiado lejos y se tocó con Theys arruinando un bigote delantero, que quedó totalmente doblado, y dejando por lo tanto la carrera ya en manos de los dos punteros que seguían sin despegarse.

En un intento casi desesperado, Theys quiso ganarle una frenada imposible a Larrauri en la horquilla del fondo del circuito (la última curva previa a la última chicana), y si bien logró ocupar fugazmente la punta desde un punto de vista estricto, Larrauri vio también como pasaba un poco de largo hacia el costado de la pista para evitar el descontrol, y por adentro, con toda tranquilidad, Larrauri recuperó el comando de la carrera hasta el final. Sin descontrolarse jamás, como si todo fuera fácil y sin arriesgar al auto en lo más mínimo a pesar de que el domingo no era el mes veloz de todos. Larrauri es sin duda quien controla el campeonato con firmeza y Zolder no dejó a nadie con la duda. Un tercer triunfo fundamental y especialmente porque la próxima carrera se lleva a cabo en Magny Cours (Francia) donde el equipo Martini se presentará por primera vez como auténticos favoritos locales. Con sus 33 puntos en el bolsillo, Larrauri puede ya pensar con otra tranquilidad al adoptar su estrategia con vistas al título.

Normalmente, no debiera escapar de sus manos.

PATIO DE BOXES

HIMNO AUSENTE — Instantes de confusión en el podio: no había **Himno Argentino** y los organizadores querían colocar el italiano en reemplazo. **Oscar Larrauri** no aceptó y caballerescamente sugirió entonces que se colocara el Himno Belga en homenaje a Theys, que había sido segundo. Así se hizo y si

PRUEBAS DE FORMULA UNO

La inminencia del comienzo de la temporada europea de Fórmula Uno ha motivado que en la última semana, los equipos intensificaran sus ensayos en el Viejo Mundo. Los circuitos de **Imola** y **Zolder**, precisamente los dos escenarios por donde transitarán las próximas competencias del Campeonato Mundial, fueron los lugares elegidos para estos trabajos.

El miércoles y el jueves estuvieron los Fórmula Uno en Zolder, antes de que los Fórmula Tres comenzaran su tarea para la carrera del pasado domingo. La oportunidad sirvió para comprobar nuevamente las bondades del nuevo **Williams FW 08**, que al comando de **Keijo Rosberg** se despachó con un tiempazo de **1m16s36/100** que dejó perplejos a muchos y preocupados a otros. Entre este último grupo se contó la gente de **Brabham** y **Renault**, ya que **Piquet** apenas señaló en su mejor vuelta **1m17s43/100** (a más de un segundo de Rosberg), mientras que **Prost** sólo alcanzó **1m17s85/100**.

También estuvieron presentes en esta cita **Ligier**, **Lotus** y **Alfa Romeo**. **Jacques Laffite**, tras luchar con numerosos problemas en el motor de su auto, sólo pudo registrar **1m18s46/100**. **De Angelis**, por su parte, logró **1m18s62/100** con el **Lotus 91**; mientras que **Bruno Giacomelli**, probando numerosas modificaciones aerodinámicas en el nuevo **Alfa Romeo**, tuvo que conformarse con un más que modesto **1m20s36/100**.

Viernes y sábado la convocatoria fue en **Imola**. Y allí lo mejor estuvo a cargo de las **Ferrari**. Ya el viernes, **Pironi** y **Villeneuve** habían batido sucesivamente el record extraoficial, en poder de **Alain Prost** que en ensayos realizados el 7 de abril había marcado **1m32s30/100**, al cronometrar **1m32s11/100** y **1m32s22/100** respectivamente. Pero esto sólo fue un anticipo, ya que el sábado Pironi se encargó de establecer un nuevo primado extraoficial al completar el recorrido del circuito en **1m31s46/100**, cuatro centésimas más lento estuvo su coequiper Villeneuve. Con este doblete, Ferrari se fue más que satisfecha de Imola.

Los dos hombres de Ferrari fueron escoltados por **Andrea De Cesaris**, quien con su **Alfa Romeo** giró en **1m31s80/100** y por **Keijo Rosberg**, cuyo **Williams** señaló **1m31s82/100**. También estuvieron, aunque sin lograr marcas destacadas, **Jacques Laffite**, **Jochen Mass**, **Teo Fabi**, **Derek Warwick** y el español **Emilio De Villota**.

DALY CON WILLIAMS

Finalmente, parece que Frank Williams se decidió por **Derek Daly** como el piloto indicado para reemplazar a Carlos Reutemann. Tras ofrecerle ese puesto a Jody Scheckter, el sudafricano se tomó unos días para contestar, y luego le planteó a Williams una serie de condiciones que según el propio Williams eran "**tantas como para que yo le dijera no y el quedara liberado de tomar la decisión por sí mismo**". En el fondo parece que Scheckter no se sintió tentado por volver a correr y Williams prefirió por fin ofrecerle la oportunidad a Derek Daly, que debe estar hoy tan contento como Keke Rosberg el año pasado. Un salto cualitativo fundamental para el irlandés y un agujero inesperado en el equipo Theodore. Quien no perdió tiempo fue **Teddy Yip**, dueño de dicho equipo, al que perteneció hasta Long Beach, el irlandés; ya que tras conocer el alejamiento de Daly se puso en contacto con **Derek Warwick**, a fin de confiarle su auto. De concretarse esta alternativa, quedaría vacante una plaza en la escudería **Toleman**, a la que seguramente accederá **Brian Henton**, quien con el retorno de **Marc Surer** deberá abandonar **Arrows**.

bien Larrauri quedó como un caballero, el gesto no disminuye la desorganización del club belga, que no puede refugiarse en la "sorpresa" de un triunfo de Larrauri. Con dos trunfos y un segundo puesto en las tres primeras carreras era el favorito natural. ¿No tenían acaso el disco del año pasado cuando allí mismo ganó Reutemann?

BOXES FLAMANTES - En lo positivo hay que destacar, en cambio, el considerable trabajo realizado para modificar los **boxes** de Zolder. Como se recordará, lo angosto de la calle de boxes había sido duramente criticada el año pasado luego del fatal accidente sufrido por un mecánico de Osella atropellado por el Williams de Reutemann. En lo que va de entonces a ahora, los propietarios del circuito han reformado totalmente las instalaciones

El italiano Paolo Giangrossi fue el mejor de los pilotos que largaron con chasis Ralt. Su RT-3 formó parte del pelotón de punto con aspiraciones, aunque Zolder tampoco le era muy favorable.

y se dispone no solamente de una digna calle de boxes sino también de garajes cómodos al mismo nivel para trabajar. También se agrandó el Paddock para estacionamiento de los camiones y se habilitaron oficinas diversas en la parte superior de los boxes. Muy buen trabajo.

WEAVER AUSENTE — Se esperaba con interés al británico **James Weaver**, ganador en Donington con las sorprendentes cubiertas Yokohama, para establecer una vez más la habitual comparación entre los Fórmula Tres ingleses y "europeos". Pero como a tantos otros, al inglés lo asustó el desembolso de dinero para trasladarse. La Fórmula Tres también está cara como nunca.

OTRO VEZ AYRTON DA SILVA — El nuevo astro brasileño volvió a mos-

trar sus cualidades en la carrera previa de **Fórmula Ford 2000** donde, a diferencia de la Fórmula Tres, había un nutridísimo lote. Hubo que hacer incluso preclasificación, y mucha gente se preguntaba en Zolder si acaso la Fórmula Tres no debería reducir su esquema al de una Fórmula más barata como la F. Ford 2000. El brasileño, por su lado, ganó de punta a punta.

TIEMPOS CON TANQUES LLENOS — Como en la Fórmula Uno, también hubo pruebas de **tanques llenos**, el domingo a la mañana, y allí **Didier Theys** dio la pauta de lo que pasaba en la pista, superando a Larrauri en los Tiempos. Estos fueron los registros más veloces:

Theys: 1m32s37 - **Larrauri:** 1m32s50 - **Ravaglia:** 1m32s67 - **Giangrossi:** 1m32s75 - **Pirro:** 1m33s03 - **Alliot:** 1m33s27 - **Ferté:** 1m33s47.



ORDEN DE LARGADA

Oscar Larrauri Euroracing 101/Alfa 1m31s98/100 Promedio: 166,388 Km/h	Didier Theys Martini Mk 37/Alfa 1m32s45/100
Alain Ferte Martini Mk 37/Alfa 1m32s56/100	Paolo Giangrossi Ralt RT-3/Toyota 1m32s75/100
Philippe Alliot Martini Mk 37/Alfa 1m33s18/100	Emanuele Pirro Euroracing 101/Alfa 1m33s47/100
Roberto Ravaglia Dallara 382/Alfa 1m33s47/100	Claudio Langes Ralt RT-Toyota 1m34s03/100
Jo Zeller Ralt RT-3/Toyota 1m33s97/100	Dallara 382-Alfa 1m33s95/100
Marian Kruzliak Chevron B 43/Toyota 1m48s17/100	Pascal Witemur Martini Mk 34/Toyota 1m35s84/100

CLASIFICACION FINAL

Campeonato Europeo de F-3 Circuito de Zolder, de 4.262 km
Recorrido Total: 93,76 km - 18/4/82

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	Oscar Larrauri	Euroracing 101/Alfa	34m23s07/100	22
2º	Didier Theys	Martini Mk 37/Alfa	34m23s73/100	22
3º	Alain Ferte	Martini Mk 37/Alfa	34m25s20/100	22
4º	Paolo Giangrossi	Ralt RT-3/Toyota	34m29s77/100	22
5º	Emanuele Pirro	Euroracing 101/Alfa	34m39s98/100	22
6º	Roberto Ravaglia	Dallara 382/Alfa	34m40s65/100	22
7º	Claudio Langes	Dallara 382/Alfa	34m41s82/100	22
8º	Philippe Alliot	Martini Mk 37/Alfa	34m43s35/100	22
9º	Dennis Morin	Ralt RT-3/Toyota	35m05s95/100	22

Promedio del ganador: 163,616 km/h

Record de vuelta: Giangrossi en la 15ª, 1m32s87/100 a 165,212 km/h.

CAMPEONATO EUROPEO

(Disputadas cuatro competencias)

POS.	PILOTO/PAIS	PTS.
1º	Oscar Larrauri (RA)	33
2º	Alain Ferte (F)	17
3º	Didier Theys (B)	16
4º	Emanuele Pirro (I)	14
5º	James Weaver (GB)	9
6º	John Nielsen (RFA)	4
	Paolo Giangrossi (I)	4
8º	Roberto Ravaglia (I)	3
9º	Guido Cappellotto (I)	1
	Philippe Alliot (F)	1

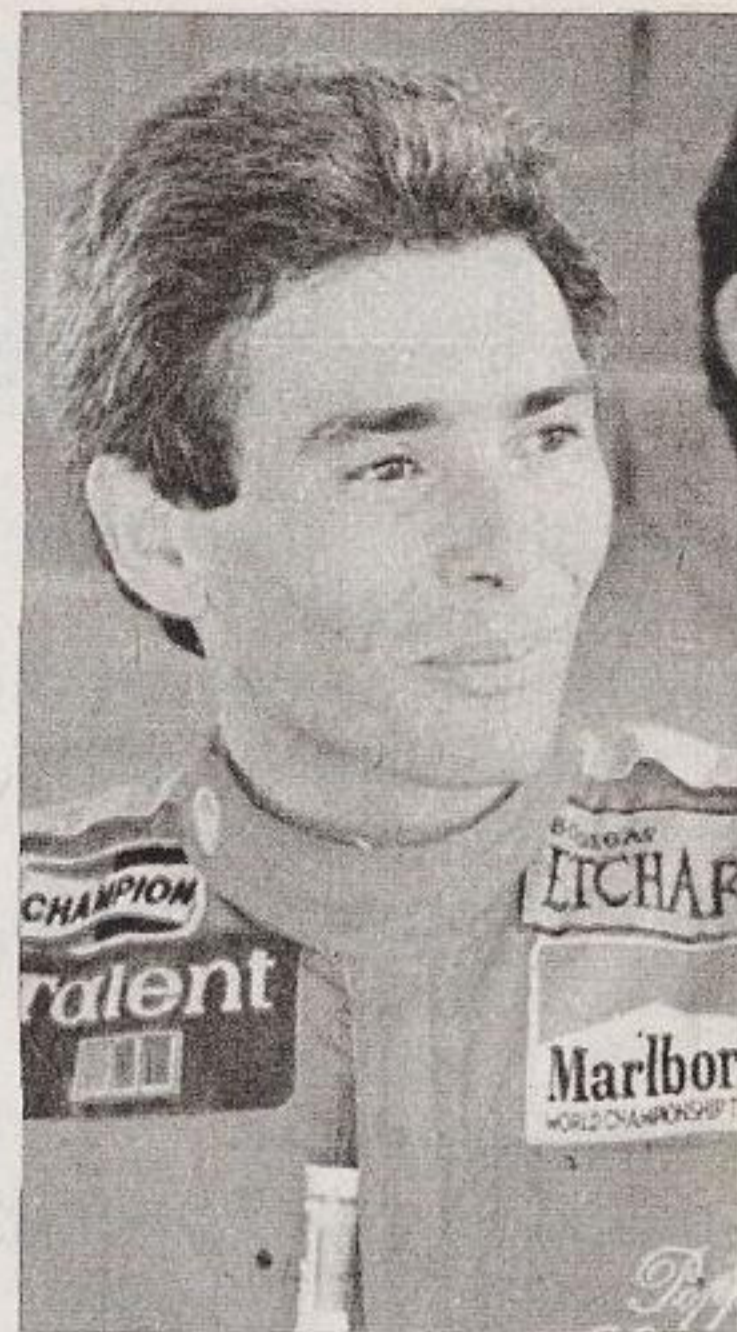
Próxima competencia: el 2 de mayo en el circuito francés de Magny Cours.

**EXCLUSIVO
ESCRIBE
LARRAURI**

Ayer fue Reutemann quien, desde sus comienzos en Europa, se puso en contacto directamente con su público escribiendo en las páginas de

Corsa. Hoy, a partir de este número, lo hace Oscar Larrauri. Carrera tras carrera dará personalmente, con exclusividad, sus opiniones desde el mismo cockpit de su Euroracina - Alfa Romeo

«ZOLDER, UN CIRCUITO EXTRAÑO»



“ZOLDER, UN CIRCUITO EXTRAÑO”

La verdad es que nos equivocamos en la puesta a punto del auto. No doblaba tan bien como los Martini o el Ralt en los curvones veloces, y si yo no conseguía conservar el primer puesto en la largada no hubiera podido ganar nunca esta carrera. Pero Zolder es un circuito extraño, y como las pruebas son muy cortas no pudimos realmente encontrar qué es lo que nos convenía más. Recién después de haber terminado la carrera me di cuenta que más hubiera valido tener un poco más de carga en los bigotes delanteros y el alerón trasero para doblar como los demás, aunque tuviera un poquito menos de velocidad final. La velocidad en recta es sobre todo útil para tener un auto muy eficaz manejándolo “finito”, con el objetivo de hacer un tiempo, o sea para el día de clasificación. Pero el día de la carrera es más seguro disponer de un auto que dobla bien. De todos modos pude ganar, que es lo que interesa, pero no fue fácil.

El problema de Zolder es que cuando uno da una vuelta inicial le parece que hay una trayectoria lógica para ciertas curvas y luego resulta que para obtener el tiempo hay que adoptar otras distintas, como si se cortara a ciertas curvas en dos adoptando un radio de giro más cerrado que el posible, pero que rinde más en los relojes.

Desde el principio notamos que el auto no entraba demasiado bien a las curvas veloces con el tren delantero, y probamos cambiando la barra estabilizadora, colocando una un poco más

fina pero regulada en su punto de máxima dureza. Mejoró un poco pero nunca fue perfecto y después de probar con una goma distinta en la rueda trasera izquierda (Michelin 028) volvimos finalmente a las cuatro gomas iguales (compuesto 020), ya que no sabíamos verdaderamente si había mejora. En un momento cambié también pastillas de freno, colocando unas un poco más blandas, pero al cabo de un rato se gastaban desparejo y comenzaba a bloquear de atrás, de modo que también volvimos a las originales, que estaban bien. Creo que mi auto tenía muy buena eficacia de frenado y yo podía estirarme hasta el final frenando realmente muy cerca. El sábado sufrí además una salida de pista. El error fue mío porque salí a andar rápido en seguida y si bien obtuve en la segunda vuelta el tiempo de la pole position, el auto puede haber desgastado en forma prematura las gomas y en la vuelta siguiente noté que quería irse en un par de curvas, antes de salir directamente hacia el costado. Rompí una parrilla de suspensión y eso fue todo, por suerte. Al día siguiente cambiamos también la cremallera de dirección que estaba floja, y quizá por eso me superó Theys en los tiempos con tanques llenos, pero yo sabía que tenía un pico de resto suficiente como para mantenerme en el control de la carrera si largaba adelante.

No largué bien de todos modos, porque mi auto se quedó patinando un poco demasiado. Pero Theys sólo llegó a emparejarme la línea y como yo estaba en el lado de la cuerda, doblé limpiamente adelante en la primera curva. Me daba cuenta de que ellos podían doblar más rápido que yo en las curvas veloces, pero no podían pasar ni en frenada ni en recta, así que tenía

cierto margen para seguir tranquilo. Sólo en un momento Didier Theys quiso intentar pasarme, pero era imposible. Antes de frenar yo lo miré por los espejos y vi que estaba a una distancia suficiente como para no preocuparme. Pero él retardó hasta el final la frenada y no podía doblar, era una maniobra totalmente alocada. Me pasó en parte pero se fue afuera con el mismo impulso y yo doblé tranquilamente por adentro. Allí gané una pequeña distancia y después, cuando faltaban tres vueltas, apuré el ritmo para hacer un giro veloz y alejarme en forma definitiva. En esa vuelta hice mi mejor tiempo, pero noté que el auto se cruzaba demasiado, como si una goma se desinflara, y era en realidad porque estaban desgastándose, así que seguí con cuidado en los dos giros que faltaban y Theys, de todos modos, no se acercó mucho más. Todo salió bien y pude volver a ganar.

RALLY XII GRAN PREMIO VUELTA DE LA ...

RECALDE "DEVOR"

El cordobés hizo valer su experiencia y medios, y fue el polo de atracción de un rally interesante pero perfectible, que dejó, entre otras conclusiones, la rehabilitación deportiva del Renault 18 e hizo añorar las delicias de tener un calendario definido.

Jorge Recalde volvió a poner su nombre al tope de un Rally, ganando diez de los trece primes. La carrera giró exclusivamente en torno suyo y del "Bicho" Del Buono.

Definitivamente parecía un muestrario de colores. No menos de treinta tonos de verde, una quincena de amarillos y naranjas, nos hacían pensar, mientras ayudábamos a Alfredo a sacar algunas fotos, que es realmente una lástima no poder mostrar en su verdadera tonalidad el paisaje que, bordeando el lago Correntoso, enmarcaba la segunda etapa de la Vuelta de La Manzana. Faltaban Hansel y Gretel... Todo lo demás estaba. Hasta Blancanieves (algo obesa, ella). Pero como nada es perfecto, mientras mirábamos (más bien, devorábamos con nuestros ciudadanos ojos) hasta quedar ahitos de linduras a Jorge Recalde no se le ocurrió mejor cosa que pasar (y cómo...) a fondo, llenando de ruido un sitio que sólo se lleva bien con la paz (espiritual y de la otra)



Texto: Eduardo "Patán" Neira
Fotos: Alberto Calascione

O" LA MANZANA



Intentar una descripción de este rally puede parecer poco serio, o quizá alejado del común denominador técnico-mecánico, pero es imposible dejarlo pasar. Es demasiado imponente para ello.

Fue una carrera que tuvo un principio y un final felices. Por juntar 64 tripulaciones, en este momento, porque debutaron una gran cantidad de pilotos zonales, porque el R-18 borró una imagen (deportiva exclusivamente) que se había formado en sus escasas participaciones en nuestro campeonato nacional, porque Ricardo Albertengo peleó hasta el final con Alejandro Moroni, porque no supimos que nadie se hubiera herido feo en ninguno de los tantos e innumerables despistes. O porque, de puro contentos por su realización, el mero hecho de ver un rally nos causa cierta euforia. O más o menos.

Se había suspendido el proyectado Rally de la provincia de Buenos Aires. Ese que habría transitado algunos caminos "de chacra" en una zona tradicionalmente excluida de este tipo de pruebas disposición de C.E.C.A., que no permite que se corra en caminos de tierra.

Pues bien, todo comenzó el martes 13 de abril en una húmeda y oscura mañana de General Roca, Río Negro. Las novedades eran varias, y ya en días anteriores habían atraído el interés. Antes que nada, el controvertido tema de las listas prioritarias. Algunos reaparecidos por la categoría, como, por ejemplo Alfredo Pisandelli, no se mostraron de acuerdo con el nuevo sistema, condenados a largar muy atrás.

Otros, como Recalde, consideraban que se podría modificar para adecuarlo a nuestra realidad caminera y mecánica. Otra novedad eran los nuevos reglamentos. El grupo N y el A brillaron por su absoluta y total ausencia. Mirando la lista de inscriptos parecía que estuvieran prohibidos. Ni un solo auto se vio con las regulaciones de ambas nuevas divisiones. Lástima, porque nos acordamos de dos cosas: 1) La inveterada defensa que Paco Mayorga hizo del "N", y 2) los continuos pedidos de pilotos de primera línea por la vigencia del "A" a partir de este año. Explicaciones para su inexistencia, las hay. La reiterada, consabida y fatigante "situación económico-financiera", y que nadie demuestra tener mayor voluntad para comenzar a ejercer presión contra la inercia que tiene el también actual (acordarse que este año rigen tres reglamentos-tres) grupo Codasur. Quizá sea muy temprano para que alguien intente escapar de su órbita, y probablemente haya que esperar que el pobrisimo calendario incófirmado que posee la categoría vaya revelando la incógnita lentamente. Sin embargo no sabemos nada firme sobre la realización o no del Rally de San Luis, el Día de la Bandera o el siempre soñado Rally de Bariloche. En fin, del tema

habría que hablar seriamente. ¿O si no está el "Turco" Rales es imposible organizar un rally? (A.V.G.R. y A.C.A. excluidos) Creemos que no. Por supuesto. Hacer un rally nacional cuesta aproximadamente unos 30.000 millones de los de antes, y si bien es el precio de un auto nacional 0 km, hay que tenerlos. Y al contado.

Fue una carrera de ausencias. Ni queremos hacer la cuenta de quienes no estaban, pero "del elenco estable" no aportaron más de treina. Razones de todo tipo. A algunos les faltaban pesos, a otros dólares, yens, rublos, soles o cruzeiros. Cada uno con su problema y si se piensa que ahí no está la madre del borrego, que se hagan las cuentas. Sí, es casi un milagro que nuestro automovilismo subsista saludablemente...

El equipo Renault tenía los autos preparados hace algún tiempo, en espera de Rally de Buenos Aires. Y en su conformación mostró novedades. Jorge Recalde y Jorge Del Buono con un R-18, pero en el otro 18 en vez de estar sentado Ernesto Soto lo estaban Alejandro Moroni y Raúl Campana, dejando para aquél un R-12. ¿Por qué? Todo indica que se trata de una especie de "castigo Raúl Cabezón" de parte de quienes distribuyen las butacas en Santa Isabel. ¿Las razones? Que se haya piñado en un enlace en el Gran Premio del año pasado, da toda la impresión de ser la más adecuada. Por ilógica que suene. Pero también recordamos que, circunstancialmente, Soto llegó cuarto en el Codasur 1981 con un R-12, G1, y creemos que talento y ubicuidad no le faltan. Sólo un R-18 TX oficial. Sin embargo, el jovencito Moroni sabe lo que hace, y aunque sin la seguridad que dan las carreras sucesivas, puedo, con un planteo lógico y una mente algo más fría, llegar escolta de su coequiper. Bien por él, quien aún busca definir un estilo de manejo. Angel Llamas Madrigali, por expresa solicitud del gobernador de la provincia de Neuquén, general Trimarco, completaba el equipo, acompañado por Juan García. Mario Stillo debía quedarse en Córdoba ya que el traslado de un R-12 más hubiera implicado un importante aumento de costos, aunque Stillo sea muy eficaz.

Carlos Veronesi alquiló su coupé Fiat 125 debutante Del Río, para a su vez rentar uno de los R-18 Con mayor historia, a Luis Echenique. El mismo auto que volcó Moroni recorriendo una ruta, que triunfó en Tierra del Fuego con Recalde y que Cano usó en el G. P. y Soto en Punta del Este. Fenoglio, barilocheño debutante y con mecánica Colron, llevaba el restante 18. De los R12 habituales faltaban una serie. Ni Chazarreta, ni Cellis, por nombrar sólo dos.

Por el lado de los 504, los nombres habituales: Jorge "Maggi", Ricardo Albertengo, con el agregado que signifi-



có Pisandelli, equipado con uno de los coches del equipo recientemente puesto en venta (el ex Alcuaz). Chiche López se ocupó no sólo de "Pisa" apoyado por Daniel Griwieniec, sino también de Hernández (Catrilo, La Pampa), Borgiani y Edelberg. Horacio Santángelo era, con su Fiat 125 berlina (motor del ingeniero Di Nezio) uno de quienes podrían hacerle "fuerza" a Renault. Mejor armado que en el G.P. pasado, su auto estaba (y él también) para mucho. Y así lo demostró.

Casi fanático de Fiat, es uno de los ídolos de la zona y querido por todos. Sólo una pavada lo obligó a desertar.

Jesus Naval se decidió a hacer "todo bien". Auto mulletto, mecánica de Espósito (quien también lo acompañaba) y un trabajo previo concienzudo lo ponía en el selecto grupito con posibilidades ciertas. Allí en la oposición tendría no sólo a Madrigali sino también a la impresionante organización montada por Bravo-González 128 CLI. Ocho auxilios con radio (banda de 11m), mulletto, seis recorridas de ruta y unas ganas bárbaras.

Por su lado, Janez Fiere, muchachito de 22 años, también de Bariloche, se ubicó muy bien en el rally logrando un excelente puesto, pese a un vuelco en la última etapa que lo dejó sin parabrisas.

Su mecánica es de Tecno-Fiat. Hugo Hernández (504), primera vez que participa en la Vuelta de la Manzana, aún no sabe si repetir sus incursiones por el rally. Lo más probable es que se dedique a la pista, junto con su hermano.



RECALDE

El desarrollo de la carrera giró exclusivamente en Recalde-Del Buono. Ganaron diez de los trece primes, dejando para Santángelo el primero, para Albertengo el 11º y para Maggi el 12º. En la primera etapa, aún perdiendo un tramo de velocidad, tuvo una ventaja de 3m sobre Santángelo. Luego, Albertengo, a 8m, Moroni a 11, Maggi a casi 12 y Veronesi a 16. Bravo-González se adueñaban de la punta en su clase con el Fiat 128 CLI luego de los abandonos de Soto y Ezquerria (sorprendiendo a mucha gente). Perez Nonnenmacher llevaba a su GT 100 al octavo puesto general.

Luego de la noche en San Martín de los Andes y dos primes disputados, la segunda etapa proponía una novedad: La inclusión de una trepada al Cerro Chapelcú integrándola al tercer prime. Luego, el camino de los Siete Lagos hacia La Angostura, desviándose para ir a Confluencia, Va. Traful, El Portezuelo, Correntoso, La Angostura, Nahuel Huapi y Bariloche.

Allí, Jorge Recalde volvería a imponerse aumentando la diferencia. Santángelo sufría con un cable mordido de bujías, que llevó a su motor a 3 cilindros y a pararse definitivamente poco después. Pero mientras anduvo, era un jet y motivo de preocupación en los punteros. Con su abandono, Albertengo quedaba segundo circunstancialmente, ganando por 3 segundos a Moroni, quien había parado para cambiar un neumático. Maggi estaba cerca, aunque perdió pocos minutos por un feo golpe "abajo" que desacomodó

El binomio Bravo-González ganó la clase "11" a bordo de un Fiat 128 CLI, capitalizando los abandonos de Soto y Ezquerria.

algunos cables. Carlos Veronesi —de Villa Regina— seguía atrás del grupo puntero, sufriendo cerca de Va. La Angostura la pérdida de una rueda, que finalmente fue a parar al Nahuel Huapi —se la vio flotando a 40 m de la costa—. **"Flor de susto que me pesqué. Resulta que se desoldó la parte externa de la llanta y quedó fijada sólo la parte central. Menos mal que lo pude sacar."** Bravo-González, aunque con problemas de amortiguación, usufructuaban sus eficientes auxilios, pero seguían adelante. Llamaban la atención las performances de Garrido, Pérez Nonnenmacher y Sissa.

DESCANSO Y... RECALDE

El día de descanso fue el jueves. Mientras el equipo Renault se quedaba en Bariloche, Albertengo salía a fondo a hacer la ruta, pues, como es habitual llegó casi sobre la hora para largar en Gral. Roca. Una cosa son los oficiales, y otra muy distinta... En Bariloche, las hojas de ruta se cotizaban cada vez más alto. Y en el parque cerrado, frente al lago y a "Cerebro", los 38 autos sobrevivientes esperaban la mañana del viernes, convirtiéndose en uno de los obligados paseos, casi tan clásicos como el Catedral o el Llao-Llao. O más o menos.

La tercera etapa transcurría desde la trepada al Catedral hasta El Bolsón

y, siempre hacia el sur, hasta El Rincon y El Maltén, muy cerca de Esquel, con un pequeño agregado respecto de la edición anterior. Enseguida a Pilcaniyeu y Bariloche por caminos de ripio, con saltos y faldeos veloces en bajada.

Recalde. Ya a esta altura del rally, la cuestión era excluyente. Nadie pensaba siquiera en que los oficiales se podían parar. Un buen tiempo de reparación por la mañana después de la salida en parque cerrado, y antes de la largada del prime de cada etapa, garantizaba una mayor presencia, puesto que todos lo aprovechaban en su totalidad —¡bah!, los que tenían cómo aprovecharlo—. Entonces, durante la tercera, el "Cabayo" continuaba adelante. Moroni aprovechaba una confusión que Albertengo tuvo con las gomas, y la buena capacidad de su R-18. Fueron siete los minutos que sacó en ese parcial. Todavía nadie soñaba en ganar algún tramo de velocidad. Maggi se le ponía cerca al santafesino del Peugeot blanco, y Veronesi seguía en lo suyo. Bravo-González y Madrigali en su duelo, hacían las delicias de las barras respectivas. Los parciales hasta allí eran: Recalde 10h17m, Moroni 10h40m, Albertengo 10h47m, Maggi 10h48m, y Veronesi 10h52m. Sólo faltaba la cuarta, el "cuco veloz" de la Manzana. Por entonces, Pérez Nonnenmacher había ganado la trepada a cerro Catedral —cronometrada aparte aunque formara parte del primer prime de la etapa—, sobre Jorge Recalde. Algunos kilómetros después, se fue abajo en uno de los lugares más feos. Cayó unos cuarenta metros. El auto, ni para chatarra. Piloto y navegante, sin problemas.

La etapa de Bariloche a General Roca, no sólo es la más larga, sino que también es la más ilógica, y para el año próximo difícilmente se repita. Muchos kilómetros de rectas, donde todo lo que **"un piloto le saca a otro en lo trabado, aprovechando el largar adelante gracias a la prioridad, se ve opacado si tu rival tiene un auto un poquito más veloz,** comentaba Recalde.

Centenares de kilómetros de prime, que requieren una concentración absoluta e imposible. Allí se sucedieron las "piñas" de Jorge Maggi, donde borró a la "Tota Vieja". Tratando de recuperar algunos puntos, aprovechando la teoría velocidad final superior de su 504 sobre el 18... cerca de Mengué, y mientras Moroni venía en su tierra, volvió. **Fueron unos tres o cuatro tumbos, quedamos de techo. Me acuerdo que mientras íbamos dando vueltas nos preguntamos con "Puchi", ¿estás bien?. Pararon Moroni y algunos más. Campaña lo sacó a mi navegante. Pero pudimos seguir. Arreglamos y aquí estamos"**, relataba a su llegada final en General Roca. El cuarto puesto se había convertido en 10º.

Recalde adelante. Moroni escoltán-

dolo sin problemas mayores y afirmándose en una categoría que va acostumbrándose a verlo adelante. Albertengo en el podio una vez más. El de San Jorge sabe muy bien lo que hace y si sólo pudiera recorrer la ruta previamente (como tantos otros), mejoraría notoriamente su rendimiento. En las clases menores. Bravo-González dejaron atrás a Madrigali. Dardo Nieto (128 IAVA) y Gómez-Bonilla (128-1100) se imponían en las A y ex A respectivamente, ahora denominadas 10 y 9.

La Vuelta de la Manzana 1981 sólo perdonó a 21 autos. Algo así como el 33% de los largados. El porcentaje es alto considerando la extensión a recorrer (más kilómetros de velocidad que el propio Gran Premio, y sólo excedida por el Rally Codasur). Lo que implica de por sí que algunos detalles organizativos deberán ser revistos, para que la carrera quede más "armada". Es decir, con menos tiempo entre el primero que pasa por determinado sitio y el último que lo hace: así no se verán autos particulares en la ruta, con el consiguiente peligro. Una solución sería repetir caminos de la segunda etapa o realizar la cuarta en enlace hasta Roca, finalizando con un prime corto cerca de la ciudad. Los organizadores están en eso.

De ahora en más el futuro de la especialidad es incierto (es feo escribirlo). Las opciones son varias pero quizá irrealizables. En el peor de los casos, nos quedaríamos sin rallies hasta el Codasur. ¿Quién es el responsable?

MANZANITAS DEL VALLE

PINCHES — Llegados que fuimos a Va. La Angostura, vimos un extraño aparato. Se trata de un **hierro con pinches** adecuados para dejar "out" dos gomas de un auto si se lo coloca adecuadamente. Ni idea de quién fue el idiota que lo puso en la ruta de la carrera, ni para que lo hizo. Fueron damnificados un Taunus particular de unos turistas, una F-100 de auxilio y Buigas-Valerio.

GOLPES — Durante la vuelta fueron varios y para todos los gustos, ninguno con consecuencias graves. **Odriozola, Pérez Nonnehmacher, Alejandro Rizzo, Lovagnini, Flere**, y por sobre todos ellos el de **Maggi**, que merece tratamiento aparte.

LOCALES — Hubo unos cincuenta locales que intervinieron. De ellos, quince de **Bariloche**: Fenoglio, González-Bravo, Odriozola, Madero, Ezquerro, Jerman, Traut, Caldart, Eggers, Sias, Flere. A. Rizzo, Díaz y Nieto.

CHAZARRETA — El **Chelo Chazarreta**, ausente, están en cama por



haber contraído una hepatitis bastante fiera. Recupérate pronto.

RENAULT 18 G-2 — En manos del ingeniero mecánico **Mario Durán, motorista de competición de Renault**, vimos algo muy interesante. un **R-18 Grupo Dos**, alimentado por dos Weber 45-45 DCOE. Se trata del mismo casco usado por Copello en el GP y "remojado" en el vado famoso. Los trabajos del motor fueron efectuados en su casi totalidad por **Oreste Berta**, quien empleó para ello un nuevo banco de pruebas traído de EE.UU. que ahorra buenas horas de trabajo. Según la gente de Santa Isabel, este modelo tiene **180 HP**, y todavía están en desa-

Alejandro Moroni fue segundo en la general y en su clase, detrás de Recalde. Juventud que compensa la falta de experiencia. Abajo: Dardo Nieto, ganador de la clase "10" con un 128.

rollo. La idea (como nosotros adelantáramos hace algún tiempo) es presentarlo en el Codasur (remember Peugeot 1981). El múltiple es el que mostráramos sobre el auto de Soto en Pta. del Este y la carrocería podría ser aliviada en unos 150 kg. Además, también circulaba un 18 con motor **1400 c** que será presentado en unos dos meses más.

ASOMBRO — Causó el parcial de **Jorge Ezquerro** a bordo de su **R-12** en la primera etapa, quien se hallaba en punta luego del abandono de Soto. Lamentablemente, una pasada de vueltas en el prime los obligó a abandonar cuando encaraba el enlace a San Martín de Los Andes.

ROAD BOOK — Como saben, es el libro que usan las tripulaciones para seguir la ruta de la carrera y no perderse. El suministrado por la **A.V.G.R.** no era gran cosa, y realmente podría mejorarse en mucho, con sólo dedicarle algo más de tiempo. Y el Automóvil Club Argentino debería darle una ayuda en ello. ¿Quién si no?

ASOCIACION DE RALLY — La casa que posee la **Asociación Argentina de Rally** en la calle **Moreno 3220**, Capital Federal, está cada vez más concurrida. Como siempre, está abierta a las inquietudes de habitués y aficionados que se interesen en el tema.

GOMAS FLITER — Mientras el team **Renault** utiliza las últimas **Michelin RC1** y **RC14** que les quedan, experimenta con neumáticos **Fliper** para rally. Además **Sergio Atencio** las usó en su **Subarú Hatchback**.

CARLOS LUACES — El piloto de Pilar, que supiera correr en Turismo Carretera y Turismo Nacional, amén de alguna incursión por la F-Renault, retornó a las rutas con el auto que le perteneciera a **Carlos Porchetto**. "No estoy conforme con el coche, y no tengo mucho tiempo para dedicarle. No sé si voy a seguir o no". Sin embargo, sus parciales en carrera no fueron malos, más bien todo lo contrario. Finalmente rompió una mangueta al pegarle a una piedra, reparó y llegó al control horario fuera de término.

RARISIMO — **Eugenio "Chippy" Breard** estaba inscripto en Grupo A con un **Alfa Romeo GTV 2000**. Lo raro es que nos consta que no tenía intenciones de participar. El nombre, sin embargo, salió publicado en una buena cantidad de medios locales y nacionales.

PARA EL BORDA — Lo estamos investigando. Pero por ahora no sabemos quiénes tomaron la determinación para que hubiera 12 campeonatos teóricos en disputa. Asumimos, que fue la **C.D.A.** Es una locura, ya que en realidad y bajo condiciones ideales, eso significa que en una carrera de Turis-

REUTEMANN EN EL PAIS

El jueves pasado, a las 06.00 hs. de la mañana, llegó a Ezeiza, sorpresivamente, **Carlos Alberto Reutemann**. De inmediato, el piloto se trasladó al Aeroparque para conectar un vuelo a Santa Fe y viajar al campo, a fin de atender diversos asuntos. Pese a que no formuló declaraciones formales, trascendió que, independientemente de su decisión definitiva de retirarse por otros motivos, le habría resultado prácticamente imposible continuar corriendo, al menos en términos inmediatos. La causa estribaría en que los innumerables golpes recibidos por el mal estado de la pista de Jacarepaguá, le habrían producido una lesión de cuidado en un brazo, que debería mantener poco menos que inmovilizado durante unas semanas, y sin ser sometido a esfuerzos por unos dos meses. Por lo pronto, Lole continúa "recluido" en el campo.

SAFARI-RALLY: OTRA VEZ MEHTA, Y VAN...

Por quinta vez en su carrera deportiva y cuarta consecutiva, el piloto natural de Kenya, donde se realiza el **Safari Rally**, se llevó la victoria. **Shekhar Mehta** está considerado como el gran especialista en la prueba que se corre en su país, y así lo demuestra en cada oportunidad. En ésta **Walter Röhrl** lo escoltó, al mando de un **Opel Ascona**, a cuarenta minutos del **Datsun Vilet GT** ganador.

En la primera parte de la prueba el finlandés **Rauno Aaltonen** fue dominador, pero luego se retrasó. Con este resultado, y sin la presencia en esta carrera del equipo Audi Röhrl se afianza en el liderazgo del Campeonato Mundial de Pilotos de la especialidad.

ENDURANCE: MONZA PARA RONDEAU

Con los **Mil-Kilómetros de Monza**, finalmente se puso en marcha el **Mundial de Endurance**. Un comienzo trabajoso, ya que las máquinas no se encontraban bien puestas a punto, dado que el nuevo reglamento de la categoría ha entrado en vigencia hace muy poco tiempo. Desde el punto de vista de la lucha en pista, el éxito de la carrera fue relativamente pobre, pero esta primera prueba del Mundial resultó positiva. Eliminados ambos Lancia oficiales (pole de Patrese-Alboreto) por una banalidad, los Mil Kilómetros tuvieron como vencedor a la máquina francesa **Rondeau**, ya ganadora en las 24 horas de Le Mans, y que este año se propone conquistar el Campeonato Mundial de Marcas.

Sobre el Rodeau, de motor Cosworth de 3.900 cm³ (cerca de 500 caballos de potencia), se alternaron en la conducción el francés **Henri Pescarolo** y el milanés **Giorgio Francia**.

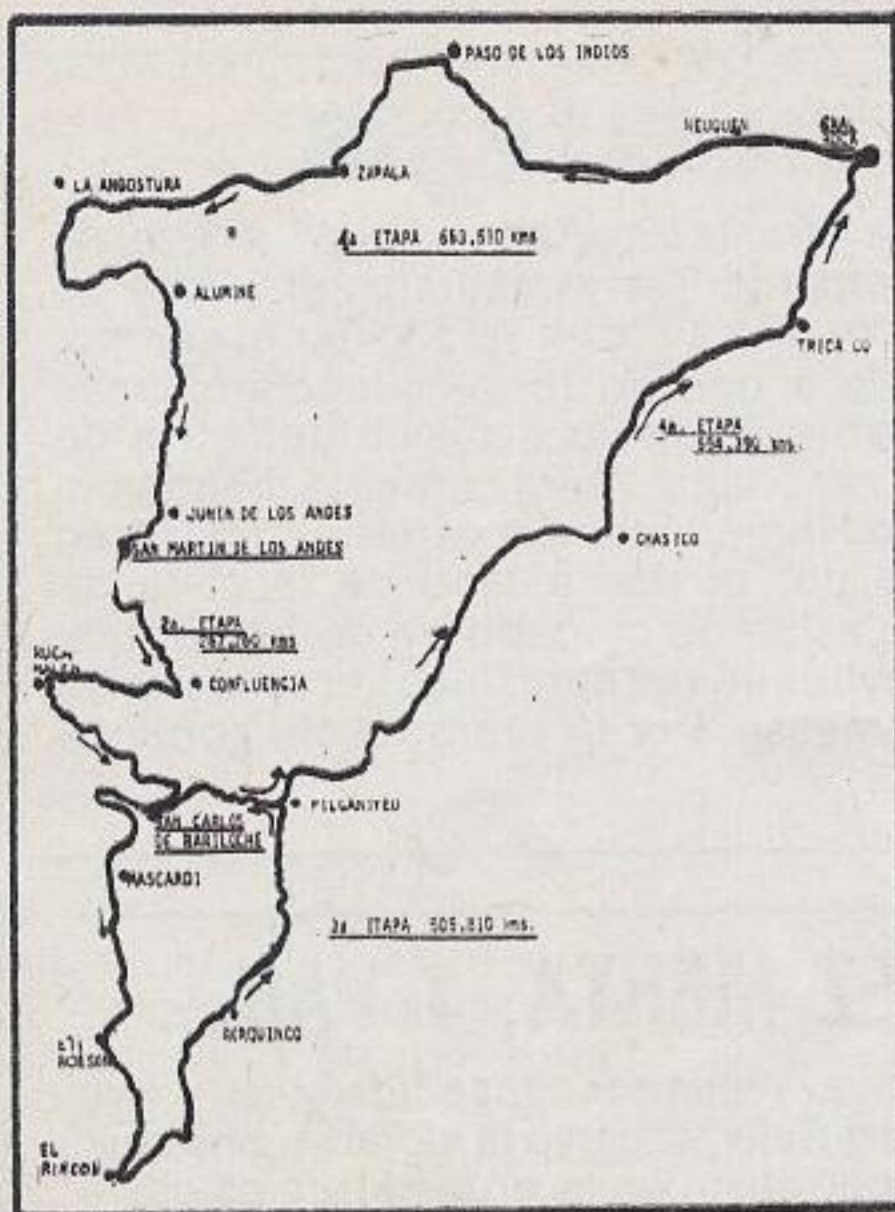
CLASIFICACION FINAL:

- 1º) Pescarolo-Francia (Rondeau, 173 vueltas en 5h33m56s2/10 a 180,285 km/h;
- 2º) Stommelen-Field (Porsche 935) a una vuelta;
- 3º) Ciuti-Benusiglio-Piazzini (Ozella) a seis vueltas (Primero Clase 2000).

mo (Pista a Rally) hay 12 carreritas diferentes. A esto se le suma el hecho de que de acuerdo con lo también estipulado por la CDA, se pueden sumar puntos con sólo un auto llegado en una clase determinada.

Acabemos con las pavadas... Nadie va a dejar de sentirse motivado por llegar 22º (por ejemplo) con un autito, aunque no gane...

DEL BUONOS — Uno de los hermanos **Del Buono**, **Pedro**, estaba en el control y sistema de planillas, aplicando su vasta experiencia en el tema. El otro, **Jorge**, sigue leyendo una de las mejores hojas de ruta a **Jorge Recalde**. ¡Los marplatenses nos invadieron...!



Recorrido de la Vuelta de La Manzana 1982. Una carrera clásica que "levanta el ánimo" de la actividad de Rally nacional.

VUELTA A LA MANZANA

1º Etapa: Gral. Roca-San Martín de los Andes, 653,510 km, 13-04-82. 2º Etapa: San Martín de los Andes-San Carlos de Bariloche, 267,260 km, 14-04-82. 3º Etapa: San Carlos de Bariloche-San Carlos de Bariloche, 505,810 km, 16-04-82. 4º Etapa: San Carlos de Bariloche-Gral. Roca, 554,390 km, 17-04-82.

CLASIFICACION GENERAL - Final

Gral Roca-San Martín de los Andes-San Carlos de Bariloche-San Carlos de Bariloche-San Carlos de Bariloche-Gral. Roca. 1.980,770 km

POS	Nº	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	2	Recalde-Del Buono	Renault 18 TX	13h56m08s
2º	3	Moroni-Campaña	Renault 18 TX	14h24m44s
3º	6	Albertengo-Panero	Peugeot 504	14h28m35s
4º	30	Veronesi-Picciochi	Renault 18 TX	14h36m44s
5º	24	Bravo-González (1º CL. 11)	Fiat 128 E	15h29m46s
6º	40	Llamos Madrigalli-García	Renault 12	15h36m08s
7º	87	Sissa-Sarlinga-	Peugeot 504	15h49m25s
8º	35	Hernández-Acri	Peugeot 504	16h07m00s
9º	84	Fiere-Sepúlveda	Fiat 128	16h17m17s
10º	11	Maggi-Valles	Peugeot 504	16h18m53s
11º	71	Del Río-Rigato-	Fiat 125 C	16h34m45s
12º	31	Mediavilla-Clapero-	Renault 12	16h40m45s
13º	45	Agostino-Cadona	Fiat 128 E	17h07m32s
14º	59	Borgiani-Herrera	Peugeot 504	17h54m06s
15º	32	Nieto-Soria (1º CL. 10)	Fiat 128	18h11m03s
16º	16	Buigas-Valerio	Renault 12	18h19m04s
17º	37	Atencio-Giorgi	Subaru 1.300	18h34m26s
18º	28	Lovagnini-Tyszkiewicz	Fiat 128 E	18h43m27s
19º	52	Gómez-Bonilla (1º CL. 9)	Fiat 128	18h58m36s
20º	62	Garrido-Flores	Fiat 128	19h11m11s
21º	79	Berbel-Berbel	Fiat 128	21h10m00s

LOS PRIMES

Nº 1. Cutral C6 - Zapala. 132 km.

Santángelo 1h02m41s; Recalde 1h02m57s; Moroni 1h04m30s; Albertengo 1h04m37s; Maggi 1h05m01s; Soto 1h05m06s; G. Rivero 1h06m25s; Edelberg 1h06m36s; Ezquerria 1h08m20s; Veronesi 1h08m32s; Bravo-González 1h08m50s; Gatti 1h09m19s; Naval 1h10m23s; Luaces 1h10m35s; Pérez Nonnemacher 1h10m38s; Bruck 1h10m45s; Marassa 1h11m42s; Llamos Madrigalli 1h11m49s; Hernández 1h12m55s; Lovagnini 1h13m50s; O. Rizzo 1h14m08s; Raúl Rivero 1h12m23s; Hernández Barrio 1h14m16s; Fiere 1h14m17s; Bilbao 1h14m39s; Odriozola 1h14m43s; Eggers 1h14m48s; A. Fernández 1h14m50s; Pisandelli 1h14m53s; Del Río 1h15m19s; Díaz 1h15m25s; Sisa 1h15m27s; Buigas 1h15m40s; Jerman 1h16m07s; Nieto 1h16m18s; Benedetti 1h16m21s; Rojo 1h16m33s; Lamperti 1h16m41s; De Llamos 1h16m56s; Mediavilla 1h17m05s; Garrido 1h17m07s; Madero 1h07m07s; Agostino 1h17m38s; Brizuela-Bualo 1h17m44s; Diletti 1h18s17s; Aubone 1h18m35s; J. Fernández 1h19m25s; Borgiani 1h19m45s; H. Gómez 1h19m55s; Tusedu 1h20m19s; Fenoglio 1h22m11s; Morales 1h22m45s; Salgado Nash 1h23m12s; Atencio 1h24m16s; A. Rizzo 1h25m11s; Caldart 1h25m50s; Literas 1h26m40s; Gómez-Bonilla 1h27m12s; Aringoli 1h31s07; Luchessi 1h32m07s; Berbel ; Klis 1h47m11s; Berbel 1h51m27s; Traut 1h54m54s.

Abandonaron: Salaverry-Tavolaro; Tubal-Quirós, González-Arinoca; Mabellini-Gallo; Fenessi-Felicevich; Ferragut-Saladino; Fernández-Otero.

Nº 2 Zapala - Junín de los Andes. 313,750 km

Recalde 2h43m08s; Santángelo 2h47m13s; Albertengo 2h49m44s; Moroni 2h52m42s; Maggi 2h52m55s; Veronesi 2h53m10s; Bravo-González 2h58m42s; Marassa 3h03m40s; Llamos Madrigalli 3h05m38s; Pérez Nonnemacher 3h05m43s.

Abandonaron: Soto-Silva; Edelberg-Martínez; Gatti-Sardini; G. River-Riquelme; Naval-Esposito; Madero-Coco; Fernández Barrio-Agüero; Valdebenito-Méndez; Literas-Santamarina; Pisandelli-Griwleniec; Morales-Carrizo; Fenoglio-Bravo; A. Fernández-Schmidt; J. Fernández-Huenul; **Desclasificados:** Lamperti-Ollarte; Díaz-Díaz y Aringoli-Pochiarelli.

Nº 3 San Martín de los Andes - Río Traful. 94,5 km

Recalde 59m45s; Moroni 1h03m23s; Veronesi 1h03m25s; Maggi 1h04m03s; Albertengo 1h04m48s; Luaces 1h05m53s; Pérez Nonnemacher 1h06m35s; Bravo-González 1h07m22s; Marassa 1h07m23s; Llamos Madrigalli 1h08m08s.

Abandonó: Luchessi-Zec. **No largaron:** Bruck-Facal y Bilbao-Bilbao.

Nº 4 Confluencia Traful - Va. La Angostura. 88,88 Km

Recalde 1h01m34s; Moroni 1h03m26s; Veronesi 1h03m57s; Albertengo 1h04m37s; Pérez Nonnemacher 1h05m31s; Santángelo 1h05m52s; Luaces 1h06m15s; Maggi 1h07m32s; Bravo-González 1h08m07s.

Abandonaron: Brizuela-Bualo, A. Rizzo-Di Tullio, Diletti-Gómez, Caldart-Longhi, Gentile-Lucesoli.

Nº 5 Va. La Angostura - Nahuel Huapi. 60,64 Km.

Recalde 31m29s; Maggi 32m; Moroni 32m33s; Albertengo 32m45s; Santángelo 32m49s; Pérez Nonnemacher 34m22s; Llamos Madrigalli 34m56s; R. Rivero 35m22s; Bravo-González 35m28s; Borgiani 35m55s.

No entregó a parque cerrado: Santángelo-Carbonari

Nº 6 Bariloche-EI Bolsón, 127,4 km
Recalde 1h16m37s; Moroni 1h18m54s; Veronesi 1h19m47s; Maggi 1h20m17s; Albertengo 1h21m47s; Luaces 1h23m18s; Bravo-González 1h23m57s; Rizzo 1h24m03s; Llamos Madrigalli 1h24m09s; Pérez Nonnemacher 1h24m52s.

Abandonaron: Benedetti-De Los Santos; De Llamos-Suárez. **No largaron:** Odriozola-Molina, Rojo-Piersigilli; Sisa-Sarlinga.

Nº 7 El Bolsón- El Maitén. 154,37 Km

Recalde 1h17m33s; Veronesi 1h19m17s;

Moroni 1h19m25s; Albertengo 1h19m33s; Maggi 1h22m04s; Luaces 1h24m26s; Sisa 1h25m11s; Pérez Nonnemacher 1h25m25s; Llamos Madrigalli 1h25m36s.

Abandonaron: Eggers-Basso, Jerman Goddec; Tuseddu-Urrabarra; Salgado Nash-Gomez; Klis-Aguilera.

Nº 8 Ñorquines - Pilcamuyen
Recalde 59m19s; Veronesi 59m49s; Moroni 59m54s; Maggi 1h00m17s; Albertengo 1h03m17s; Luaces 1h03m20s; Llamos Madrigalli 1h03m30s; Bravo-González 1h03m52; Sisa 1h05m12s; Lovagnini 1h05m14s.

Abandonaron: Pérez Nonnemacher-Castillo; Rizzo-Rodríguez; Gómez-Díaz.

Nº 9 Pilcomuyen
Recalde 24m04s; Moroni 25m22s; Maggi 25m24s; Veronesi 25m58s; Albertengo 28m10s; Llamos Madrigalli 27m05s; Lovagnini 28m03s; Sisa 28m25s; Fiere 28m52s; Borgiani 28m58s.

Abandonó: R. Rivero-Polla.
Fuera de término: Luaces-Bertazzoni.
Nº 10. Trepada al Catedral. 18,45 Km.
Recalde 9m34s; Albertengo 9m37s; Maggi 9m40s; Moroni 9m46s; Veronesi 9m55s; Bravo-González 10m05s; Sisa 10m20s; Fiere 10m25s; 109m38s; Llamos Madrigalli 10m40s.

Nº 11 Bariloche-Pilcamuyen
Albertengo 24m39s; Maggi 24m42s; Recalde 24m50s; Moroni 25m03s; Veronesi 25m15s; Lovagnini 26m23s; Bravo-González 23m56s; Sisa 26m56s; Fiere 26m57s; Llamos Madrigalli 27m40s.

Nº 12 Pilconiyen - Cormallo. 46,91 Km.
Maggi 23m; Recalde 23m20s; Veronesi 23m25s; Albertengo 23m26s; Moroni 23m31s; Lovagnini 25m04s; Fiere 25m20s; Bravo-González 25m21s; Sisa 25m38s; Llamos Madrigalli 25m56s.

Abandonos: Ricardo Aubone-Osvaldo Otero.
Nº 13 Cormallo - Paso Córdoba. 394,48 Km.
Recalde 2h41m22s; Albertengo 2h43s45; Veronesi 2h46m06s; Moroni 2h46m12s; Hernández 2h56m25s; Sissa 2h58m01s; Llamos Madrigalli 3h00m04s; Bravo-González 3h03m19s; Del Río 3h07m39s; Mediavilla 3h10m32s.

LA RENUNCA DEL VICEPRESIDENTE DEL CLUB DE PILOTOS...

¿QUE PASO, CUPEIRO?

Los porqués de su actitud pueden abrir la polémica, aunque por ahora sus argumentos son bastante claros. ¿Habrá réplica?

“Desde que se pensó esta categoría nos propusimos hacer las cosas con seriedad. No tendría que haber choques, ni empujadas, ni problemas reglamentarios. Pero en la primera carrera no más, en Balcarce, pasó una serie de cosas que tenemos que mencionar, si queremos que esta categoría funcione como debe ser. El sábado a la noche, después de la clasificación, me llama un piloto al hotel para advertirme que había tres autos, los de Vallasciani, Alcuaz y Mayorga, que estaban utilizando nafta de aviación. En el caso del primero, siempre trabajo con el box cerrado y no dejaban pasar a nadie. Nosotros tenemos el compromiso —hasta por escrito— de que si alguien descubre o mejora algo, debe comunicarlo a todos para que la igualdad se mantenga; pero eso no contó para nada. Terminada la carrera —(Vallasciani fue segundo)— cuando ya todos nos habíamos ido del circuito retiró el auto del parque cerrado y estuvo trabajando treinta minutos. Después argumentó que lo había hecho en presencia de un comisario técnico, pero el espíritu de la cosa ya estaba roto. Decidimos que seis autos serían revisados a fondo en Buenos Aires —entre ellos los tres cuestionados por la nafta— se precintaron totalmente y los cargamos en un camión. Y cuando llegan a la Capital —¡oh casualidad!— a los tres denunciados les falta el precinto de la tapa del tanque de nafta.

—¿Y por qué no los desclasifican?

—“Ahí se equivocó la comisión técnica, que no debió haber revisado autos sin precintados. Pero la cosa ya venía mal, incluso en Balcarce renunció la comisión técnica en pleno porque se declaró incompetente ante las irregularidades. Fijate que mis autos vinieron en el mismo camión y nadie los tocó. Entonces, después de esto, todos los pilotos hacemos una nota pidiendo que Vallasciani y Mayorga (que además del problema de la nafta fue denunciado por cuatro pilotos por choques intencionales) no participaran más en la categoría.

En la carrera siguiente, que se corrió en el Autódromo de Buenos Aires, Mayorga habló previamente con Pairetti (que lo trajo a la categoría) y en esa

reunión Pairetti le comunicó lo de la nota y —para decirlo friamente— le dio la opción de que se retirara por decisión propia, antes de que el club lo obligara. Mayorga le dijo que él se retiraría, pero que como venían los hijos de Punta del Este a verlo correr, no quería que se enteraran de que no lo dejaban largar. Pidió que lo dejaran inscribirse y se comprometió de palabra a largar la serie, la final, y el lunes vino al club como si no pasara nada para averiguar por la carrera siguiente. Vallasciani habló conmigo personalmente durante dos horas el viernes previo a la carrera, donde yo le volvía a explicar cómo funciona esto —aunque la nota era clara y no había nada que explicar— y él reconoció haber cometido algunos errores y me pidió que se hiciera una reunión el lunes siguiente a la carrera con todos los pilotos, donde él explicaría su actitud, asumiría algunos errores y comentaría —como lo

hizo conmigo— que pensaba que podía adaptarse a la mentalidad con que funcionaba la categoría. Todo esto hubiera estado bien, pero el sábado apareció con el auto a clasificar y se portó en forma totalmente contraria a lo hablado.

Cuando se firmó la nota yo dije claramente que no borraría con el codo lo que había hecho con la mano, y que si Vallasciani o Mayorga volvían a correr me retiraría. Y así fue, porque para la carrera de Pergamino no les aceptamos la inscripción, pero ellos recurrieron al Automóvil Club para inscribirse, así que renuncié.

—¿Pero, no tienen un instrumento legal que les permita separar a los pilotos cuestionados?

—“Sí claro, pero como los demás pilotos optaron por la comodidad y no por hacer respetar lo que firmaron, yo decidí retirarme. Definitivamente”.

EL AFFAIRE DE LAS GOMAS

“Nosotros desde el primer momento pensamos en importar las gomas —nos dijo Cupelro—, no porque consideráramos malas las nacionales, sino porque así tendríamos la certeza absoluta de que todos tendríamos gomas iguales. Sabíamos que en otras categorías los pilotos se quejaron de las gomas Fliter aduciendo que no eran todas iguales, e incluso llegaron a sortearlas para evitar problemas.

De todas maneras hablamos con Fliter y el nos dio seguridad de que las gomas serían iguales para todos, que costarían 800.000 pesos cada una y que durarían seis carreras. Le hicimos una primera compra de 200 gomas y quedamos en que firmaríamos un convenio incluyendo el precio acordado. Pero ya en esos primeros días, como hubo algunos pilotos que no le pagaron las gomas, se las cobró, después, casi un millón de pesos. Además hubo algunos problemas con la entrega y posteriormente detectamos que no todos los pilotos recibían en carrera la misma atención, como se había convenido; algunos llevaban, incluso, la publicidad de Fliter.

Además descubrimos que se giran en la llanta, es imposible balancearlas y andan bien tres vueltas —cuando son nuevas— y después no vuelven a andar bien nunca más. Y finalmente cuando fuimos a Balcarce nos encontramos con que yo —por ejemplo—, a pesar de que uno de mis dos autos solamente clasificó y no corrió, gasté dieciséis gomas. Algo distinto a las seis carreras que iban a durar. Término medio todos los pilotos gastaron unas doce gomas. Ese domingo la totalidad de la recaudación —y a Balcarce fue mucha gente— no alcanzaba para pagar las gomas consumidas. Incluso hasta Fliter mismo fue superado por el consumo, ya que se quedó sin gomas y vendió algunas de TC 2000 sin el sello del Club de Pilotos. El dice que son iguales —y puede ser que lo sean—, sin embargo para nosotros, desde el momento que no tienen el sello, no lo son.

Para la carrera del autódromo, la segunda, anunció que se retiraba de la categoría, a pesar de lo cual siguió fabricando gomas y las vendió a distintos precios, que oscilaban entre el millón trescientos y el millón setecientos, según el piloto.

Por esas razones decidimos dejar de usar las gomas Fliter y adoptamos las Goodyear. Importamos las primeras 200 para estrenar en Rafaela.

TC EN EL AUTODROMO: Satriano, Martínez Boero y Mouras lo **EL «OSCAR» DE LA**

Carrera de buen nivel en el Autódromo, con una lucha por la punta muy pocas veces vista, donde Satriano, Boero y Mouras hicieron el mayor gasto. Finalmente Oscar Aventín ganó desde atrás con el planteo más inteligente del grupo puntero, completando un fin de semana inolvidable por su pole position, triunfo en la serie y en la final. Lo escoltaron Mouras, Castellano y Martínez. Boero se adjudicó la restante batería

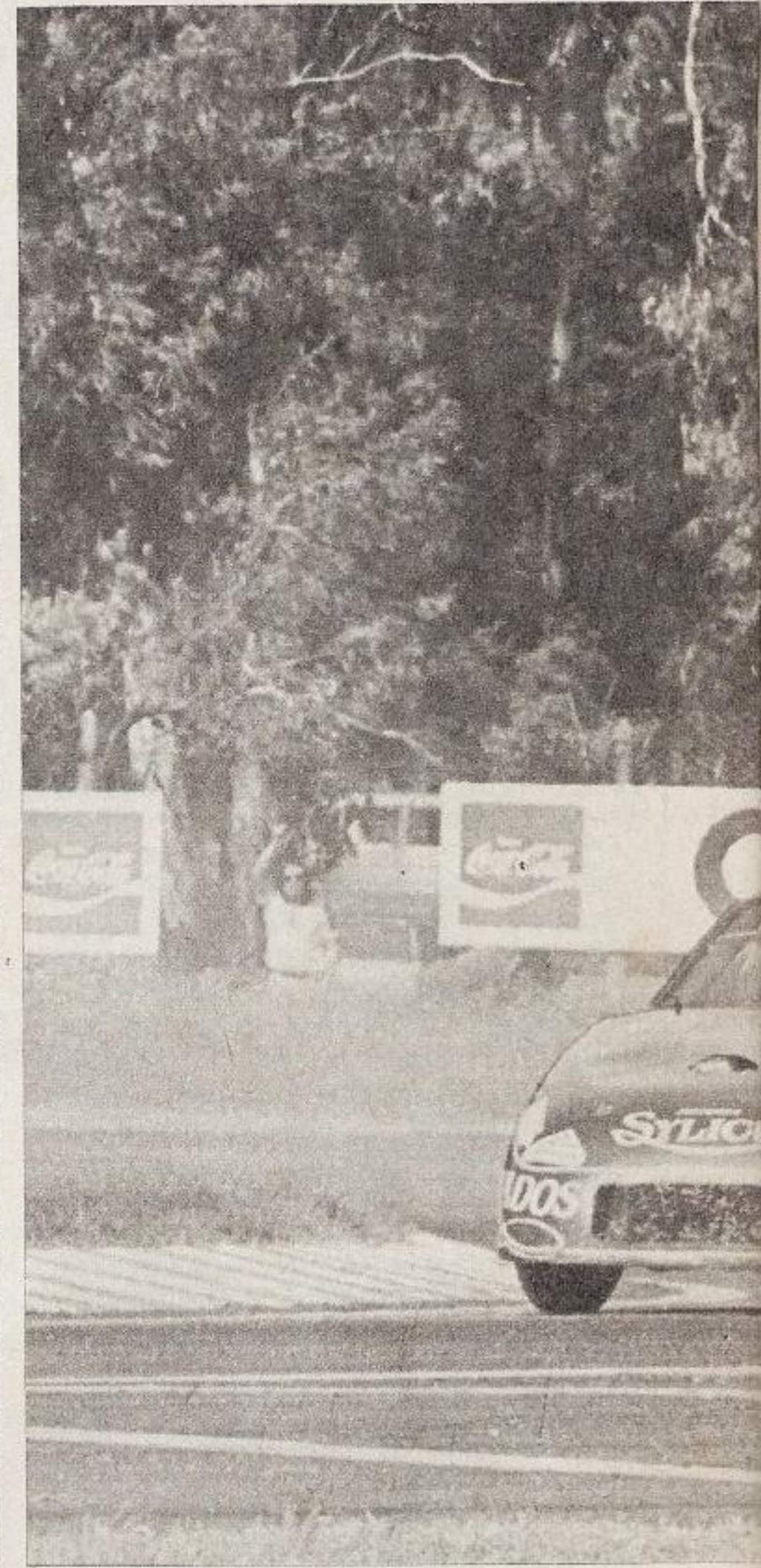


Ultimas vueltas de la carrera. Oscar Aventín ya está en la punta (derecha) luego de su inteligente planteo. Mouras lo sigue de cerca pero el de Morón ya pasó a dominar la final. Fue su mejor carrera... y su mejor triunfo, el primero en el Autódromo, y así lo festejó (izquierda) en el podio.

Fue la mejor carrera de mi vida. confesaba el ganador, después del podio y los incontables micrófonos que pasaron registrando su voz.

Esa frase, breve y sincera, sintetizaba perfectamente el trabajo, el objetivo y la resultante de un triunfo tan impecable como merecido, por la factura del mismo. Para nosotros —observadores de aproximadamente el noventa por ciento de la campaña de Oscar— también fue su mejor carrera por dos razones fundamentales: 1º) porque esta vez no recurrió a sus acostumbrados derrapes “controlados” que son muy espectaculares pero originan pérdida de tiempo, y 2º) porque dejó finalmente de traicionarse optando por plantear una carrera muy inteligente desde atrás. Desde la mis-

ma serie entendió que su mejor negocio —por lo menos el domingo— era ir detrás de Mouras, presionándolo, en vez de pasar a la punta invirtiendo los roles. En la final prefirió mantenerse a la expectativa desde el cuarto puesto, observando atentamente cómo Satriano, Boero y Mouras daban todo de sí en la punta, como olvidándose de las 25 vueltas que debían completar. **“Mi plan era atacar a Mouras a partir de la vuelta 22, tirándome en las frenadas de la chicana y la horquilla pero realmente no me hizo falta. Este triunfo fue uno de los mejores negocios deportivos que hice.”** Muy ciertas las palabras del ganador, ya que con un auto capaz de pelear la punta desde la misma largada, prefirió la más cómoda y efectiva estrategia: esperar los aconte-



cimientos. Extrañamente, como muy pocas veces se dio en TC, el domingo abundaron los roces, toques y virajes divididos, lo que, por ejemplo, originó el abandono de Satriano (goma trasera izquierda deshecha por un toque con Boero al salir de la horquilla), desgastando además a Boero y Mouras que le dejaron el camino libre a Oscar Aventín. Sin prisa ni riesgos sobre el final, el subcampeón ganó su primera carrera en el Autódromo, lauro anhelado por todo teceísta, que ahora lo ubica mucho más cerca de la punta del campeonato, liderado por Martínez Boero.

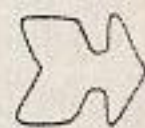
EL SUSPENSO DE LA FINAL

Las series preliminares fueron muestras de la paridad entre el grupo

dieron todo por la punta, pero Aventín fue...

ESTRATEGIA

Por JORGE FERNANDEZ MORANO Y
OSCAR D. FITTIPALDI
FOTOS: ENRIQUE BIANCO Y
HECTOR OCAMPO



de punta, al que se agregó Roberto Mouras con un auto totalmente nuevo, punteando gran parte de la primera batería hasta que un resorte de válvulas roto lo retrasó, claudicando ante Oscar Aventín, ganador al fin. Tercero fue Satriano, cuidando para la final, y luego Castellano y De Benedictis, ambos con demasiado dibujo en sus cubiertas y multiplicaciones muy largas. En la segunda batería Martínez Boero ganó por amplio margen luego del abandono de Antonio Aventín, que lo perseguía, al romper la directa, lo que lo dejó sin clasificar para la final. Segundo fue Eduardo Martínez y luego Gaggino, Pachialat, Suárez, Di Nezio, Ayarza Garré y el resto. Esta fue la serie más lenta por la cómoda escapada de Boero, que se impuso por 12s.

En la final se arrancó con una largada confusa —algunos culparon al largador— con varios toques y el auto de Martínez cruzado en el medio, después de ser tocado de atrás y “rebotar” en el de De Benedictis. Satriano fue el que mejor aprovechó el momento y picó en punta desde la segunda fila dejando atrás a Mouras, Boero, Aventín, De Benedictis, Castellano, Saiz, Gaggino, Nanni y el resto. En la segunda frenada de la horquilla, Boero produjo el primer suspenso de la final bloqueando unos 20 metros, tratando de superar por adentro a Satriano, después de haberse adelantado a Mouras. La maniobra del Ford fue tan arriesgada como improductiva, ya que llegó a ganarle la cuerda a Satriano, pero con la velocidad que traía se vio

obligado a doblar por afuera siendo nuevamente superado por el de Chivilcoy. Las posiciones de punta se mantuvieron (Satriano-Boero-Mouras-Aventín) y el primer pelotón se fue alejando rápidamente del resto. Más atrás Johnny De Benedictis penaba con un rateo constante en el motor, pero lograba controlar la presión de Castellano, Saiz, y Gaggino. Poco a poco las diferencias a favor de los cuatro punteros fueron aumentando, al mismo tiempo que Occhionero y Martínez se iban afianzando en el segundo grupo.

Pero abundaron los roces y las luchas en la punta. Por esa razón Boero recobró el segundo lugar en la vuelta 8, luego de pelear a la par con Mouras, y dos giros más tarde llegó a la punta a fuerza de arriesgar cada vez

más. En ese momento De Benedictis decidía entrar a boxes con un motor en baja, retornando tres vueltas más tarde. Gaggino también abandonaba con problemas en la caja. En la vuelta 11 el que desapareció fue Satriano, luego de un toque con Boero saliendo ambos de la horquilla. El Chevrolet comenzó a largar humo, producto de una cubierta trasera destrozada, que lo obligó a parar. Con Satriano afuera la lucha por la punta se centralizó entre el Ford y Mouras, mientras Aventín mantenía el mismo ritmo del comienzo, esperando el momento oportuno para atacar. Pero cada vez se le hacía menos comprometido el camino hacia el primer lugar, ya que en el giro 14, Boero comenzó a tener problemas con el autoblocante y se fue retrasando hasta quedar sin chances. En esa misma vuelta Occhio-nero sufría un despiste y choque con principio de incendio pero sin consecuencias personales. Con el Ford "out", Aventín comenzó su persecución implacable en busca de Mouras y el primer lugar. Se le fue acercando lentamente, a razón de 3/10 por vuelta y al cumplirse el giro 16 ya lo tenía pegado a su trompa. El resto fue esperar sin cometer errores, y presionando a Mouras. La oportunidad se presentó muy pronto, en la vuelta 19, cuando un rezagado le amagó dos veces a Mouras doblando, en el curvón del fondo, y lo obligó a tirarse al pasto. Aventín aprovechó "la volada" y se metió por adentro alcanzando la punta mientras Mouras trataba de volver al pavimento —tarea que le demandó algunos segundos—. Definición terminante de la carrera a favor de Aventín. Mouras segundo a más de 10s. Y luego, los destacables trabajos de Castellano y Martínez. El primero por confirmar otra vez su familiaridad con la punta, y Martínez demostrando rápida adaptación a un auto ganador, a pesar de haber terminado agotado. Quinto fue De Arzave y sexto Pachialat, sin errores pero bastante lejos de los punteros.

El fenómeno del TC llegó nuevamente a la Capital Federal. Sin el humo "gigantesco" de sus asados, sin su gran público, el fuerte de la categoría en la provincia de Buenos Aires, pero con una carrera para recordar por mucho tiempo. Por su emoción a lo largo de las 25 vueltas, por la lucha que se vio en la punta y por la inteligente definición del ganador, que en el podio festejó como nunca su día más glorioso, en lo que va de su campaña.

PATIO DE BOXES

CARAVANA —El sábado la A.C.T.C. concretó el primer paso de una loable iniciativa. Reunidos en caravana, la gran mayoría de los inscriptos para la carrera del domingo, partió desde el Autódromo hacia la **Casa de Gobierno**. Concentrado en la Plaza de



Castellano y Martínez, tercero y cuarto respectivamente, en las últimas vueltas de la final (izquierda). A la derecha, el momento de la largada con el auto de Martínez cruzado, entre De Benedictis y De Arzave. Puede observarse el paso limpio de Satriano a la punta adelante de Mouras y Castellano.

Mayo, el nutrido grupo entonó el Himno Nacional, tras lo cual fue recibido por el Subsecretario de Asuntos Institucionales del Ministerio del Interior, **Cnel. Bernardo José Menéndez**. Una delegación encabezada por **Octavio Suárez, Antonio Aventín y Jorge Polanco** (quien hizo uso de la palabra), entregó a dicho funcionario la propuesta formal de realizar una carrera con fecha **16 de mayo** (en el **Autódromo Municipal** o en la ciudad de **Monte** a total beneficio del **Fondo Patriótico para las Islas Malvinas**. Tras el destacable gesto, la caravana emprendió ordenadamente el regreso al Autódromo.

DISYUNTIVA —Ratificado lo largamente anticipado (y tratado también en otra sección de este número), **Roberto Mouras** confirmaba en el Autódromo su confianza en que las dificultades para correr tanto en TC como con los Datsun —ya aventadas por el lado de la **ACTC**— fueran definitivamente salvadas por una inminente decisión de la **CDA**, "si priva la cordura", manifestando haber hablado ya en ese sentido con el ingeniero **Sierra**. Sin embargo, en la noche del domingo, el propio Sierra nos manifestaba que veía difícil tal resolución favorable, pues "al menos por el momento, no se contempla hacer excepciones". De todos modos, el de Carlos Casares ha reiterado que su prioridad es el TC. Como para ratificarlo, reapareció en la categoría estrenando auto, "un **Dodge totalmente nuevo y más liviano, que terminamos en la mañana del sábado**", por lo cual no pudo integrar la caravana a la Casa Rosada (por esto, se pensó en penalizarlo como a los demás escasos ausentes, pero la medida quedó sin efecto).

"DENTICION" —"Durante todo este fin de semana y, lógicamente, desde

Necochea, sufrí lo que puede calificarse como 'males de auto nuevo'. Aparte de tener que seguir adaptándome al diferencial autoblocante importado que le pusimos, el coche todavía no acelera ni dobla como debería... Y en la serie, además de quedárseme enganchada la cuarta velocidad, se me rompió la cañonera... Ya no quedó más que hacer por ésta, y hay mucho que mejorar para la próxima." Palabras de un frustrado "**Juancho**" **Ayarza Garré**, que debió ver la final con el impecable **Chevy** verde estacionado en el patio de boxes.

SIN CHANCE —"No..., acá no creo que pueda ganar, salvo que en la final me vea beneficiado por algún entrevero", sentenciaba sabiamente **Johnny De Benedictis** el sábado. Así fue, no más. El de Necochea estuvo lejos de repetir lo del fin de semana anterior en sus pagos, llegando quinto en su batería y abandonando al cabo de pocas vueltas en la decisiva. "Para la serie no puse las mejores gomas, que reservé para la final, así que largué si mayores aspiraciones y no me podía quejar. Pero después, con el caucho adecuado, enseguida empezó a fallar el motor (todavía no sé por qué), y no hubo más nada que hacer."

MUFA — ... Total, era la de **Francisco Espinosa**. "Cuando ya encarábamos el portón para salir a pista para la serie, se nos cayó un casquillo de válvula y... ahí no más se acabó todo. ¡Qué racha! En Necochea fue el árbol de levas, acá ya en clasificación no anduvimos bien, y ahora esto, y si le sumamos las penurias del año pasado..." Su sponsor, **Antonio Alegre**, parecía tomarse las cosas con resignada filosofía, mientras que su hijo, **Daniel Alegre**, acompañante habitual del "Colo", declaraba: "Abandoné la idea de convertirme en piloto; con tanta contrariedad ya se me fueron las ganas". Cuesta hacer andar ese **Falcón**...

RADIANTE — ..Era el semblante de **Oscar Castellano**, después del tercer puesto. "El auto anduvo perfecto en todo momento, y en mi cuarta carrera efectiva en la categoría, no podía pretender más que lo que logré. En las



CLASIFICACION

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 - 5.641,62m - 25 vueltas - 141.040,50m - 18-4-82

PRIMERA SERIE

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	2	Oscar Aventín	Dodge	16m11s89	8
2º	3	Roberto Mouras	Dodge	16m12s96	8
3º	5	Emilio Satriano	Chevrolet	16m18s32	8
4º	101	Oscar Castellano	Dodge	16m19s70	8
5º	12	Juan De Benedictis	Dodge	16m23s60	8
6º	32	Carlos Saiz	Ford	16m36s24	8
7º	71	Gustavo Brescia	Dodge	16m39s00	8
8º	19	Fernando Herralz	Chevrolet	16m44s70	8
9º	14	Juan Occhionero	Chevrolet	16m53s20	8
10º	115	Edgardo Caparros	Dodge	17m02s58	8

Promedio del ganador: 167,214 km/h.

Record de Vuelta: Oscar Aventín en la 5ª vuelta en 1m59s09 a 170m579 km/h.

SEGUNDA SERIE

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	100	Jorge Martínez Boero	Ford	16m20s71	8
2º	18	Eduardo Martínez	Dodge	16m32s70	8
3º	118	Marcos Gaggino	Ford	16m44s63	8
4º	24	Héctor Pachialat	Dodge	16m46s66	8
5º	6	"Hermanos Suárez"	Dodge	16m56s82	8
6º	97	Marlo Di Nezio	Ford	16m57s68	8
7º	4	Juan Ayarza Garré	Chevrolet	16m58s18	8
8º	20	Juan C. Vázquez	Dodge	17m22s04	8
9º	107	Oscar Maacci	Chevrolet	17m22s04	8
10º	58	Rubén Gil Bicella	Chevrolet	17m30s73	8

Promedio del ganador: 167,710 km/h.

Record de Vuelta: Jorge Martínez Boero en la 2ª vuelta 2m01s04 a 167,830 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	2	Oscar Aventín	Dodge	51m12s01	25
2º	3	Roberto Mouras	Dodge	51m23s71	25
3º	101	Oscar Castellano	Dodge	51m50s60	25
4º	18	Eduardo Martínez	Dodge	51m58s13	25
5º	7	Ricardo de Arzave	Torino	52m14s72	25
6º	24	Héctor Pachialat	Dodge	52m33s31	25
7º	32	Carlos Saiz	Ford	52m52s92	25
8º	6	"Hermanos Suárez"	Dodge	53m06s61	25
9º	107	Oscar Macacci	Chevrolet	53m34s94	24
10º	48	Roberto Capareilo	Dodge	53m43s61	24
11º	92	Omar Ortiz	Chevrolet	53m05s90	24
12º	139	Carlos Lynn	Dodge	51m12s96	23

Luego se clasificaron: Néstor Fuentes, Carlos Nanni, Ricardo Walker y Jorge Martínez Boero.

Promedio del ganador: 165,317 km/h.

Record de Vuelta: Carlos Saiz en la 2ª vuelta en 2m00s30 a 168,862 km/h.

Campeonato: Jorge Martínez Boero, 47 puntos; Oscar Aventín, 35,50; Eduardo Martínez 35; Emilio Satriano 27; Antonio Aventín, Osvaldo Sasso 26,50; Juan de Arzave 25; Juan De Benedictis 22,50; Roberto Mouras 17,50; Oscar Castellano 15,50; Roberto Cappareilo 8; Héctor Pachialat 7,50; Carlos Nanni, 6; Juan Occhionero 5,50; Saiz y Rios 4,50; Brescia, Banfi, Gaggino Hermanos Suárez 4 Vázquez 3,50; Ortiz 2,50; Doumic, Néstor Fernández, C.A. Macacci 2, Jorge García, Padilla, O Rodríguez, Ayarza Garré, Arrechez, Di Nezio 1,50; Mazzacane, Lizeviche, Gil Bicella, Apella, Muñiz, Salgado, Villaverde, Lynn, Luercho, Ricci 1; Reynoso, Walter 0,50 puntos.
Próxima competencia: 16 de mayo. Lugar a confirmar.

primeras siete u ocho vueltas de la final cuidé para asentar bien las gomas, y después exigí. Por supuesto que no aspiraba a ganar, por mi falta de experiencia en TC, pero considero que a mi favor tengo el ritmo que —aunque luego de tres años de inactividad— me dejó la M.A.F-2, y el que esta carrera se haya corrido en un circuito como éste; aunque creo que ya tengo buenas probabilidades en cualquier lado... Me siento muy cómodo en esta especialidad."

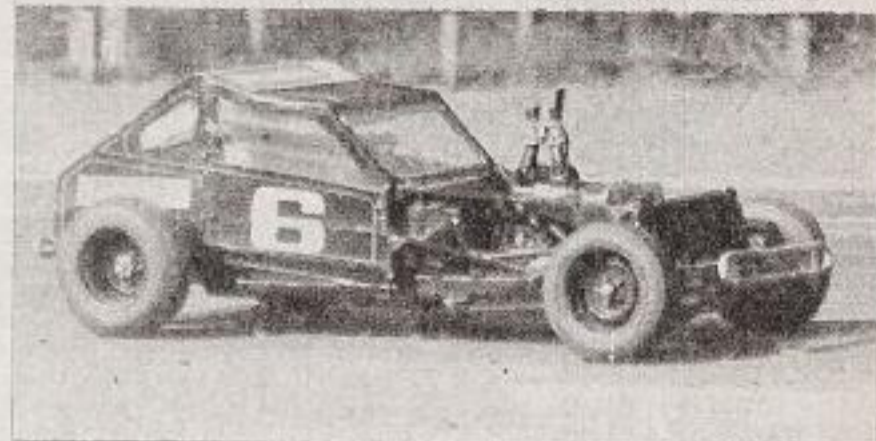
CARAMBOLA— Un toque doble en la espectacular largada de la final fue protagonizado por Eduardo Martínez, quien de todas formas culminó cuarto. "Cuando el largador sacó el cartel de dos minutos, los de atrás empezaron a mover y él, en vez de librar la largada, los frenó a todos. Así que cuando impartió la orden, me agarró con el cambio puesto pero distraído mirando a los que se habían adelantado... Me tocaron en la cola y el auto se me cruzó, tocándolo al de De Benedictis y, mientras me enderezaba, otro me agarró de costado. Pese a todo, felizmente pude acomodarme y seguir. A diferencia de la serie —que largué con gomas casi nuevas y no lo podía tener—, el coche andaba muy bien en la final, pero después me cansé y no pude continuar siguiéndolo a Castellano."

VELOCIDAD —Según cálculos precisos realizados el sábado por "Fino Adamoli, preparador de los Aventín, el auto de quien sería ganador llegaba al final de la recta opuesta —donde se alcanza la mayor velocidad— antes de la chicana de Ascari, a 227 km/h, tirando 7.500 rpm. Ese mismo día, el infatigable "Fino", aún después de haber logrado sus coches el "1-2" en clasifica, repetía: "Para ponernos bien a tiro de la victoria, necesito una carrera más. Es que el cambio de reglamento nos tomó en mal momento. De todas maneras, avanzamos bastante, aunque evidentemente hay autos más veloces que los nuestros, como el de Satriano o el del mismo Mouras... Nos haría falta una carrera más".

TC DEL OESTE

Como es habitual en las carreras de TC 3 litros en el autódromo, como complemento de la misma se corrió una prueba zonal de Turismo de Carretera del Oeste. Y nuevamente la categoría entregó un entretenido y divertido espectáculo. La lucha de la final del domingo (las series se hicieron el sábado) estuvo entre los hermanos Roux y Arturo Costa. Rubén Roux resultó ganador superando a su hermano Jorge y a Costa, quién finalizó tercero. La clasificación fue la siguiente: 1º) Rubén Roux, 16m01s49; 2º) Jorge Roux, 16m10s62; 3º) Arturo Costa, 16m12s07; 4º) Miguel Maccari, 16m23s53; 5º) Alberto Arana, 16m25s05; 6º) Oscar Rivelli,

COCA-COLA



16m27s55; 7º) Armando Cicallue, 16m28s92; 8º) Luis Ducret, 16m29s41; 9º) Gines Gómez, 16m39s87; 10º) Oscar Usandizaga, 16m56s47; todos con 15 vueltas. Promedio del ganador: 119,419 km/h. Record de vuelta: Rubén Roux en la 2ª en 1m02s16 a un promedio de 123,145 km/h.

Nº 829 Año XVI
 Buenos Aires del 21 al 27
 de abril de 1982
 Redacción: Av. Alem 896 - 1001 -
 Capital Federal
 TE: 32-6010/29 - Télex 9229 Abril AR

DIRECTOR
 Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
 Oscar D. Fittipaldi

REDACCION
 Ricardo Delgado (Prosecretario), Jorge
 Fernández Morano, Eduardo Neira y
 Marcelo García Lobelos (Redactores).

DIAGRAMACION
 Eduardo César González (Jefe de Arte),
 Carlos Romanó (Jefe de Diagramación),
 Enrique Giovanetti, (Diagramador).

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

SECRETARIA
 Maria Delia Cedrés de Mango

SECCION FOTOGRAFIA
 Hugo Pérez Campos (Jefe)
Servicios Fotográficos Especiales: Osvaldo
 Dubini, Juan C. Franceschini, Isidoro Rubini.

SERVICIOS EXTERIORES
 Mario Ceretti (Director)
 Héctor D'Amico, Mario Diamant (Nueva
 York), Armando Puente (Madrid), Fernando
 Elenberg (Roma), Germán Sopena (París).

EDITORIAL ABRIL S.A.

AREA PUBLICIDAD
 Gerente: Nicola Bóvoli
 Gerente Adjunto:
 Fernando Costanzó
 Gerente Departamento Ventas:
 Oscar Paino
 Gerente Departamento
 Atención Clientes:
 Gerardo Cerolini
 Jefe Sección Tráfico: Rodolfo Eusebio
 Promotores Corsa: Hernán Castelli, Juan
 Carlos Macía.

AREA CIRCULACION
 Gerente: Osvaldo Andrés
 Av. Belgrano 624 - 1092 Florida
 T.E.: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL
 Gerente: Ing. Mario Palanconi
 Av. Roca 4410 - 1602 Florida
 (Prov. Bs. As.) T.E.: 760-5543



MONOPLAZAS

EQUIPO- Está a punto de formalizarse la constitución de un poderoso equipo semioficial **Ford** que participaría de las competencias de **Fórmula Dos**. La escudería estaría dotada de dos excelentes chasis, los **March 813** que oportunamente importó Traverso y que están en poder de **José Miguel Herceg**. Los monoplazas estarían equipados con sendos motores **Taurus**, preparados por el "Polaco". En cuanto a los posibles pilotos, se da como segura la participación de **Juan María Traverso** en uno de esos autos, en tanto que el segundo estaría reservado para **Miguel Angel Guerra**, si éste no continúa su campaña en el exterior. Las gestiones que realiza la gente de **Ford**, destinadas a lograr la participación del ex piloto de la **F-1** internacional, se complicarían en parte por la afectiva vinculación de **Guerra** con la marca **Renault**, único inconveniente que trabaría las tratativas, ya que "Ange-lito" estaría dispuesto a retornar eventualmente a la actividad nacional.

CAMBIO- Surgieron algunas dificultades para que **Jorge Zunino** pueda disponer de elementos suministrados por **Sevel** para el desarrollo de un motor **Peugeot** que el mencionado piloto utilizaría en su campaña dentro de la **F-2**. El virtual retiro de la empresa italofrancesa del campo deportivo, obligaría a **Juan Tomalino** (habitual preparador de los autos de **Zunino**) a tratar de conseguir otra planta motriz. Las gestiones están encaminadas hacia los concesionarios **Renault**, quienes le habrían prometido un motor para que el ex piloto de **F-4**, lo instale en el chasis **Berta** que le adquirió a **Alfredo Pisandelli**. Justamente el chasis ya está totalmente terminado, pues

se lo modificó de acuerdo a las sugerencias técnicas que **Oreste Berta** aconseja para los monoplazas del modelo 1980, que convierten a esos chasis en similares a los de "efecto suelo total" de nuevo diseño.

SCHOLL- Una magnífica oportunidad se presenta para los alumnos egresados de las escuelas de pilotos, que pretenden hacer sus primeras armas en las competencias automovilísticas de **Fórmula Renault**. **César Varela**, de larga actuación en el mundo de las carreras debido a su vinculación con los equipos **Avante** y **LSX**, ofrece en alquiler un monoplaza **Tulia XVII**, acondicionado a nuevo sobre las bases del modelo **XX**; equipado con un motor desarrollado por **Juan Laskac** para que puedan cristalizar el sueño de debutar formalmente. Los interesados pueden conectarse telefónicamente llamando al **941-7104**, después de las 21.00. El rendimiento de la máquina estará garantizado mediante los tests que el propio **Laskac** efectuará en el Autódromo Municipal.

DESCLASIFICADO- No prosperó el pedido de apelación presentado por **Roberto Urretavizcaya**, contra el fallo de desclasificación que le aplicó la **CDA**, al verificarse algunas anomalías en el motor que utilizó para ganar la carrera disputada el pasado 4 de abril en Buenos Aires. De esta manera se confirmó la victoria de **Miguel Etchegaray** quien, obviamente, pasó a ocupar también el primer puesto en el Campeonato de **F-R** al hacerse acreedor a los 9 puntos que otorgaba la carrera. Lo siguen **Edgardo Lede**, 6; **Humberto Dana**, 4; **Néstor Gurini**, 3; **Juan Carlos Giacchino**, 2 y **Raúl Berecibar**, 1. La desclasificación —como informáramos— se debió a una anomalía detectada en una biela, la que fue alivianada.

ELECCIONES- Los componentes de la actual **Comisión de Trabajo** que tiene a su cargo la administración de la **F-RA**, llamará a los asociados de la entidad para presentarles una rendición de cuentas de lo actuado durante el corto período que han desempeñado dicha tarea. Luego de ello se llamará a



de BOCINA

una **Asamblea Ordinaria**, donde se deberán elegir los miembros de una nueva **Comisión Directiva**. En principio, dicha Asamblea se llevaría a cabo al promediar el mes de **mayo**.

DEBUT- Para la próxima competencia de **Fórmula Renault** se anticipa el retorno a la actividad de **Alfredo Castro**. Dicho piloto está trabajando intensamente en la tarea de puesta a punto del nuevo chasis fabricado por **Rafael Sergio**, máquina que corresponde a la sexta versión del empeñoso constructor. Castro incorporará a su flamante unidad un motor de la nueva serie potenciada que lanzó al mercado **Juan José Reybet**.



TC 2000

CONSPIRACION- De "conspiración" se podría tildar una reunión llevada a cabo en la ciudad de **Río Cuarto**, en oportunidad de realizarse allí la primera carrera de TC-2000. Un ex piloto habría reunido a varios militantes de la categoría para estudiar la posibilidad de pasar a competir junto al **TC** tradicional, abandonando las filas del Automóvil Club Argentino. Los asistentes habrían coincidido en que el **ACA** desvirtuó totalmente la esencia de la categoría, cuyos fundadores pensaron en una especialidad con preparación limitada y bajo costo de mantenimiento. Dicen los "complotados" que el **TC 2000** se ha convertido en una categoría super-profesional, de tan alta inversión que hace imposible su normal evolución.

CAMBIO- El volante que representa a la ciudad de Pigüé **Mario Gayraud**, se puso en contacto con **Carlos Akel** con el propósito de encomendarle la preparación de un **Ford Taunus** para TC-2000. Gayraud dejará de lado su intervención en la categoría **Turismo**, y ya puso en venta su **Fiat IAVA** con la

intención de financiar su nueva máquina. Akel destinaría para dicho piloto el auto que utilizó el año pasado **Rubén Daray**.



TURISMO CARRETERA

RETORNO- Se produjo el regreso a la actividad del volante de Carmen de Areco, **Juan José Pellegrini**, como oportunamente habíamos adelantado. Pellegrini utilizará en su nueva etapa deportiva una cupé **Chevy Serie 2** preparada por **Constantino**, máquina que perteneció a **Fernando Herraiz**. Por su parte, este último usará en lo sucesivo el **Chevrolet** que fuera de **Juan Francisco Arrechea**. Los dos corredores, Pellegrini y Herraiz, se integrarán en un equipo que asumirá la representación de la ciudad bonaerense.

"MISS ACTC"- **Adriana Mabel Ameal** gestionó y obtuvo la licencia deportiva que la habilita para desempeñarse como acompañante en el tradicional Turismo de Carretera. Adriana es hija de **Oswaldo Ameal** y desde que su padre debutó en la categoría tuvo la intención de sentarse en la butaca derecha del **TC**. Entonces tenía quince años, ahora que está a punto de cumplir los dieciocho, pudo concretar tal anhelo. Los proyectos de Adriana Mabel no terminan con esta "ocupación", pues tiene pensado sacar licencia de piloto para la próxima temporada, ya que según declaró: "...**Estoy cansada de andar en dos ruedas con la camioneta por las calles de la ciudad...**".

Parece que se las trae esta "Miss ACTC".

DEFINICION- **Roberto Mouras** se encuentra en una encrucijada, como adelantáramos, ya que pretende seguir participando en el C.A.P. con Datsun

ly simultáneamente intervenir en las pruebas de **TC**. La semana anterior se hizo presente en la **CDA**, a fin de pedir autorización para correr con la fiscalización de la **ACTC**. Desde ya el permiso le fue denegado en primera instancia, si bien se prometió estudiar el caso en profundidad. Por eso Mouras decidió participar en el **TC** tradicional, en la seguridad de que el **ACA** contemplará su situación y resolverá favorablemente su solicitud. Si así no fuera, seguirá exclusivamente en el **TC**, como se sabe.

PROBLEMAS- Cuando todo hacía suponer que **Rodolfo Zuain** adquiriría uno de los **Ford Falcon** del ex equipo oficial surgieron dificultades de último momento que han "congelado" la operación. **Ricardo Pre**, encargado de la futura atención de la máquina, cuestionó algunos de los repuestos que le serían entregados junto con la máquina, y hasta tanto no se aclare esa situación Zuain no formalizará la adquisición que le permitiría continuar su actividad, ahora en las filas del **TC** tres litros.



TURISMO

ASISTENCIA- Un proyecto destinado a brindar mayores facilidades a los pilotos que participan de las carreras de ruta, comenzó a desarrollar la **Asociación Argentina de Rally**. Desde que **Carlos Francia** se hizo cargo de la presidencia de la **AAR**, se comenzó a trabajar en una campaña de ayuda que se basa principalmente en la impresión y distribución gratuita de **Hojas de Ruta** entre los asociados. También se dictarán clases técnicas respecto de la preparación de autos. La serie inicial estará destinada a los **Peugeot** y estará a cargo de **Julio Ponce**. La **AAR** tiene su sede en la calle **Moreno 2634** de la Capital Federal y las reuniones se llevan a cabo los días **jueves**.

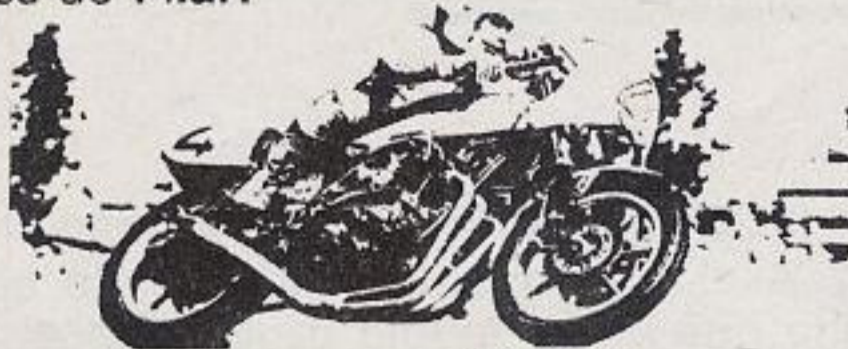


CRISIS- El Club Argentino de Pilotos soportó una aguda crisis, luego de la carrera disputada en Pergamino. En esa oportunidad, **Jorge Cupeiro** se negó a participar dado que no se habría respetado un pacto interno, por el cual se prohibía correr a **Juan Vallasciani** y **Francisco Mayorga**. Ello determinó el alejamiento definitivo del club de Cupeiro, uno de los inspiradores de la categoría. El enfrentamiento interno determinó la renuncia de **Francisco Mayorga** a su cargo de gerente, puesto que ahora es ocupado por **Carlos Marincovich**. Tanto Mayorga como Vallasciani seguirán vinculados al Club de Pilotos, en tanto que Cupeiro puso en venta sus dos **Datsun 280 ZX**.

METROPOLITANO— Dadas las dificultades que se observan para diagramar un calendario deportivo para la categoría Turismo en su especialidad de pista, se está gestionando una importante alternativa. Si los clubes no confirman las fechas que han sido ofrecidas, -especialmente los propietarios de autódromos ubicados en el interior del país— se elaboraría un "petit" Campeonato Metropolitano de la especialidad. Serían cuatro carreras que se llevarían a cabo en el **Autódromo de Buenos Aires** durante los meses de mayo, junio y julio, y luego se trataría de continuar con el Campeonato Argentino.

PROGRAMAS- El Club Argentino de Pilotos debió postergar la carrera que tenía anunciada para el domingo pasado en el autódromo de Rafaela. Trascendió que dicha postergación se debió a un planteo que realizaron los clubes de **Santa Fe** y **Córdoba** que tenían para el mismo día carreras por el **Campeonato Zonal**. Alegan los organizadores del interior, que ellos programaron su calendario una vez conocido el nacional del ACA, donde no figuraban las fechas de los **Datsun**. Esta protesta se generalizaría, impidiendo de alguna manera que el Club de Pilotos pueda concretar su anhelo de correr, prácticamente, todos los domingos del año. No obstante, los directivos siguen trabajando con **Carlos Pairetti** a la cabeza, con intención de concretar bastante actividad, y para ello hasta han anunciado una carrera en el autódromo zonal (con pista de

tierra) ubicado en la ciudad bonaerense de **Pilar**.



MOTOS

NUEVA COMISION- La Asociación de Pilotos de Maximotos Standard

tiene una nueva Comisión Directiva. Los muchachos de la "no-preparación" han confiado sus destinos a **Eduardo González**, quien es el nuevo presidente, **Yervandt Samirdjian** (vice), **Raúl Pérez** (tesorero), **Juan Carlos León**, **Raúl Arce**, **Gregorio Handula** y **Nicolás Sanmartín Perone** (vocales). La nueva comisión invita a todos los que deseen participar en carreras de motos (sin tener que preparar su fierro de calle) a que se acerquen por **Vallejos 2970**, Capital, o llamen al teléfono **572-2060**.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 25 de abril de 1982.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Uno: En el autódromo italiano "Dino Ferrari", ubicado en la ciudad de Imola, se realizará el Gran Premio de San Marino, cuarta carrera por el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno.

Fórmula Tres: Por el Campeonato Inglés de Fórmula Tres, se realizará en el circuito británico de Mallory Park la quinta competencia de la temporada. Estarán presentes los argentinos Enrique Mansilla, Enrique Benamo y Carlos Argüelles.

ACTIVIDAD NACIONAL

Fórmula Renault: La segunda fecha del Campeonato de Fórmula Renault Argentina tendrá por escenario el autódromo "Oscar Cabalén", ubicado en la ciudad cordobesa de Alta Gracia.

Campeonato Argentino de Pilotos: El Club Argentino de Pilotos tiene programada la cuarta carrera por el Campeonato Argentino de Pilotos en el autódromo Ciudad de Rafaela, prueba que fuera postergada la semana anterior.

ACTIVIDAD ZONAL

En el ámbito de la Regional 4 se desarrollará la siguiente actividad:

Midgets: Con la organización de la Asociación Midgets del Litoral se realizará la tercera competencia del campeonato.

Turismo Grupo 2: Tercera prueba a realizarse en lugar a designar.

Limitada Reconquistense: Arroyo Ceibal será el escenario de la segunda presentación de la categoría.

Karting Sancarilino: Tercera prueba, en San Carlos Centro y con la organización del Club Atlético Argentino.

Karting Sapucay: En Alvarez el Club Unión y la Sociedad Italiana aúnan esfuerzos para llevar a cabo la cuarta competencia de la especialidad.

En la **Provincia de Buenos Aires** se disputará la segunda competencia de **TC del 40** en la localidad de Laprida, y Dolores será escenario para el **TC del Sudeste**.

GRACIAS

Una vez más, contestes con nuestra proverbial costumbre de deberle "a cada santo una vela", pasamos a enumerar algunas de las muchas cosas que, últimamente, nos olvidamos de agradecer en su oportunidad: a **SEVEL**, por prestarnos un 505 para que lo pulvericemos en la Vuelta de la Manzana; a **Renault**, por facilitarnos un R6 para

que lo torturemos viajando a Necochea y prendiéndonos con los "teceístas"; a **Carburando**, por agillizarnos —otra vez...— mediante su avión "cazapunteros", el envío de material desde esa playa atlántica; a la gente del **Diners Club** de Río IV, por cedernos —incautos— su télex para la cobertura de las competencias de F-2 y TC 2000 realizadas en el autódromo de dicha ciudad. **Muchas gracias, señores.**

VUELE ALLITORAL VIA LT 10

SI SU OBJETIVO ES LLEGAR
AL LITORAL DEL PAIS EN LA FORMA
MAS DIRECTA, LE ACONSEJAMOS
LT10 RADIO UNIVERSIDAD DEL LITORAL,
EL MEDIO MAS EFECTIVO PARA
LOGRAR LOS MEJORES RESULTADOS
EN PUBLICIDAD RADIAL.

LT10, CON UNA POTENCIA DE 10 Kw.
SURCA EL ESPACIO TRANSPORTANDO
SU MENSAJE A MAS
DE 1.500.000 HABITANTES
DE GRAN NIVEL CULTURAL

SOCIO/ECONOMICO LLEGANDO AL
CENTRO Y NORTE DE SANTA FE
ENTRE RIOS, SUR DE CORRIENTES
Y ESTE DE CORDOBA EN UN RADIO DE
ALCANCE DE MAS DE 300 Kms.

HAGA SUS RESERVAS CON ANTICIPACION...
SOLICITE SU TARJETA DE EMBARQUE
Y SUMESE A ESTE CHARTER QUE LO LLEVARA
AL EXITO EN SU GESTION BRINDANDOLE
MAYORES BENEFICIOS EN SU INVERSION
PUBLICITARIA.



LT10

LT10 RADIO UNIVERSIDAD DE SANTA FE

SOLICITE PROGRAMACION Y TARIFA
O CUALQUIER OTRA INFORMACION
QUE UD. NECESITA A:



ERA SERVICIOS PUBLICITARIOS S.R.L.
REPRESENTANTE EN CAPITAL FEDERAL

LAVALLE 1523 / 1° Pso. Of. 12
Te. 45-8008 y 40-4122

ACTIVIDAD

SANTA FE

TOTORAS CORONACION

Nuevamente, como hace varias temporadas, los dirigentes de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la provincia de Santa Fe, Zona 4, organizaron la tradicional fiesta de fin de año donde coronaron a los campeones.

También, en esta oportunidad y como sucediera en 1980, fue elegida la Reina del automovilismo, recibiendo tal distinción la princesa que representó a la categoría Karting Venadense.

Los pilotos coronados fueron los siguientes: **Limitada Santafesina, Nor-**



berto Caballero; Midgets, Raul Caligaris; Turismo de Carretera del 65, Horacio Pizzia; Fórmula Cuatro Santafesina, Alejandro Pagani; Fiat 128 Santafesino, Leonidas Ritta; Fiat 600SP, Agustín Grass; Mecánica Argentina Jeep 4, Oscar Gismondi; Fomento Venadense, Juan Carlos Loustó; Turismo Grupo Dos, Ricardo Broda; Karting Sapucay, Carlos Phillipini; Fórmula del Oeste Santafesino, Eduardo Dell Picollo; Karting Mayor Santafesino, Edgardo Minichelli; Karting Sunchalense, Gustavo Chialvo; Karting Promocional "B", Rubén Serasio; Karting Promocional "A", Omar Torresi; Karting Sancar-

lino, Elvio Perren y Fórmula Reconquistense, Rafael Quatrin.

Alberto E. Vega

ZONAL EN MARCHA

TC del 65

La categoría TC del 65 tuvo su apertura en Bombal y se consagró ganador el piloto local **Alberto Calcaterra**. Con la presencia de 14 máquinas el TC inició el torneo. Se disputaron dos series clasificatorias venciendo en la primera de ellas Calcaterra seguido por Alberto Palmieri y Horacio Pizzia. Por su parte Sergio Arregui se quedó con la victoria en la segunda y fue escoltado por Juan Carlos Loustó y "Pizo". La final a 25 giros fue para Calcaterra que supo aprovechar al máximo el rendimiento de su unidad y llevar alegría a sus partidarios. Segundo se ubicó Palmieri y tercero Loustó que debutaba en la categoría con la máquina campeona del año anterior, que perteneciera a Pizzia.

Midgets

En la ciudad cordobesa de San Francisco se inició el campeonato ganando en la oportunidad el piloto **Maximo Ferrero**. Aquí se disputaron tres series que fueron para Ferrero, Zanor y Nicolini. Posteriormente se corrieron dos semifinales ganadas por Ferrero y Nicolini. Posteriormente se corrieron nuevamente a Ferrero con un promedio de 75,486 km/h. Segundo fue Carlos Zanor y tercero René Zenclesen.

Turismo Grupo 2

En Sastre y como local **Ricardo Broda** fue el ganador de la primera competencia de Turismo Grupo 2. El campeón volvió a mostrar sus atributos, ganó también una de las series, en tanto la segunda fue para Abelardo Zenclesen. El promedio de Broda fue de 78,425 km/h para las 16 vueltas de la final. Néstor Ramirez fue segundo y Abelardo Zenclesen tercero.

Karting Sapucay

En un lapso de quince días **Marcelo Del Bono** fue triunfador en dos oportunidades. El torneo dio comienzo a Roldán donde Del Bono se impuso sobre Damián Henry y Hector Capriotti. La segunda prueba se llevó a cabo en Arroyo Seco y allí Del Bono ganó relegando a Capriotti y Ullises Armellini.

Con esto ya va insinuando sus aspiraciones para la presente temporada.

Limitada Santafesina

Primera presentación de la temporada, en San José de la Esquina y con nuevo reglamento. Todas las máquinas equipadas con motor Taunus, 18 en total, dieron un espectáculo más que interesante, sobre todo si se tiene en cuenta que no existía el acicate que da el puntaje ya obtenido en anteriores presentaciones.

Así, partiendo de cero, se corrieron dos series ganadas por Amadeo Mannini y Oscar Marconi. Al primero lo escoltó Miguel Konjhu, mientras que a Marconi lo siguió Fernando Castellano. El repechaje fue para Rubén Pérez, que vuelve a la categoría luego de una larga campaña en el zonal entrerriano.

La final fue ganada por **Miguel Konjhu** que reaparece, y de la mejor manera después de haberse retirado a mediados de la temporada pasada. Oscar Marconi fue su escolta y Roberto Tocalli el tercero en tanto el promedio realizado fue de 119,649 km/h.

Segunda presentación, esta vez en el circuito pavimentado Don Eduardo, de Las Parejas, y otro triunfo de **Konjhu** que ya lo muestra como serio candidato al título. La primera de las series fue ganada por Fernando Castellano que además fue el más rápido en clasificación, por la mañana. El segundo parcial quedó en manos de Norberto Tedeschi. La final tuvo alternativas de importancia como la defeción de Castellano que con el embrague roto se quedó parado en la línea de partida. También lo fue el tiempo que lo dejó en tercer lugar a Tedeschi cuando luchaba mano a mano con Konjhu, o los problemas que hicieron abandonar a Rubén Mannini cuando estaba tercero luego de largar en la última colocación. El caso es que Konjhu sumó por segunda vez, a un promedio de 129,428 km/h., segundo quedaba en destacada labor Rubén Villa, cuarto Tocalli y quinto Marconi. Buena ventaja para Konjhu que ya comenzará a preocuparse por esa uñas que sus rivales comienzan a mostrar.

Fórmula Cuatro Santafesina

Siempre acompañando a la Limitada, en San José de la Esquina hubo 19

ZONAL



Jorge Mari, disfruta junto a sus colaboradores

máquinas presentes. Las series fueron ganadas por Eduardo Del Piccolo y Sergio Di Marco. El repechaje fue para Hugo Bastianelli y en la final volvió lucir Di Marco escoltado por Hugo Nocci, Juan Mileitello y Hubo Cortés.

En Las Parejas la figura fue el local **Jorge Humberto Mari** que ganó la prueba final y su serie. Hugo Bastianelli hizo suyo el segundo parcial. El promedio de Mari en la final fue de 122,182 km/h. y el seguidor inmediato en la clasificación fue Eduardo Del Piccolo, que muestra rápida adaptación a la categoría. Proviene del Karting Mayor Santafesino donde fue campeón en 1981.

CORDOBA

RIO CUARTO

TURISMO DE CARRETERA STANDARD

Tal como se esperaba el público de Río Cuarto, tenía grandes expectativas por la iniciación del Campeonato de Turismo de Carretera Standard. Esta categoría que naciera el año anterior y culminara su primer año de vida con un éxito realmente interesante nos había dejado la promesa de seguir adelante.

Casi una veintena de autos se hicieron presentes en la primera del año. No fueron los veinticinco que suponíamos, de acuerdo a las promesas, pero sí fueron los suficientes como para dar espectáculo.

En las pruebas de clasificación Juan

C. Zafra fue el más veloz de todos.

En la primera serie Mellano salió dispuesto a hacer el gasto y tratar de escaparse en punta pero, cuando lo iba logrando, el esfuerzo trajo serios inconvenientes a su auto, y allí quedó tirado al borde de la pista. Dalmasso tomó la vanguardia y pese a los esfuerzos de Estivill por alcanzarlo logró, como buen campeón, imponerse en la primera serie del año.

La segunda batería fue entretenida hasta la tercera vuelta en que Zafra logró superar al Pájaro Saturni (excelente largada), desde allí se afianzó en la punta hasta el final.

La final prometía una barbaridad; Dalmasso y Estivill en primera fila y Zafra en la segunda y por el medio.

Zafra picó en buena forma y emparejó la línea de los punteros. Llegando al guard rail de boxes sucede lo previsible. Estivill que comienza a cerrarse, Zafra que no sabe por donde meterse y a Dalmasso se le viene el guard rail encima. Consecuencia, se montó sobre la rueda delantera de Zafra y su auto se elevó de atrás, al caer se cruzó en la pista y allí comenzaron los dibujos raros. Finalmente el más perjudicado fue Varini, piloto debutante de Río Cuarto, que junto a Aroldo Mellano venía detrás de los punteros y fue quien más golpes recibió. Una lástima porque el auto del chico de Río Cuarto era una pinturita. El más beneficiado fue Rubén Beluje que del desorden sacó el mejor partido, logró esquivar rivales y se escapó en punta. La alegría le duró 12 vueltas hasta que su Chevrolet dijo basta y lo privó del triunfo.

A todo esto Zafra logró desembarazarse de toques y otras cosas raras y remontó en gran forma hasta llegar al primer puesto. Lo más curioso es que se enteró que había ganado recién cuando llegó a boxes, porque después del accidente de la largada, no tenía ni la menor idea de quién era el puntero.

RIO CUARTO MOTOCICLISMO

El Club Deportivo Las Lilas culminó con éxito su Campeonato de Motociclismo Interprovincial. La última de las tres competencias que conformaron el campeonato tuvo un muy buen número de participantes, mientras que el público, animado por un excelente día con-

currió también en forma masiva.

En 100 cm³, a causa del número de pilotos se hicieron dos series, un repechaje y la final. De las baterías, sin duda la más entretenida fue la primera, donde la estrella máxima fue **Nicolás Ficco**. Luego de una mala largada comenzó a remontar puestos en buena forma hasta llegar a las espaldas del puntero Ojeda. En la octava vuelta logró superarlo y allí se mantuvo dominando la situación hasta el final. En la segunda el "patrón" fue Daniel Araña que se impuso sin mayores problemas a pesar de los esporádicos intentos por alcanzarlo de Claudio Bellotti.

Ariel Migliore fue el ganador del repechaje escoltado por Ricardo Moriconi, con lo cual ambos pasaron a la final.

La final tuvo al público expectante a lo largo de las 20 vueltas ya que el cuarteto que reúne a lo mejor de la categoría se juntó en la lucha por el primer puesto. Ellos fueron Daniel Araña, Nicolás, Ficco, Gerardo Ojeda y Claudio Bellotti. Los cuatro dieron todo de sí a lo largo de esa veintena de vueltas donde trataron de cometer la menor cantidad posible de errores.

Ganó Bellotti y fue su escolta Araña. Pero cualquiera de los cuatro pudo haber sido el ganador ya que la lucha fue rueda a rueda.

Al igual que las dos fechas anteriores, las 125 CM³ Internacional y 250 cm³ Libre Preparación corrieron en forma conjunta.

Marchessi fue el ganador de la primera manga y **Alfredo Yedro** hizo lo propio en la segunda. En la final a 25 giros el puntano **Héctor Comelli** logró un excelente triunfo que lo llevó a consagrarse campeón de la categoría 250 cm³ al obtener el tercer puesto. Y por supuesto el otro campeón era **Claudio Bellotti** con su triunfo en 100 cm³.

Fin para una excelente puesta en escena del Club Deportivo Las Lilas, que con criterio y ganas está recuperando al motociclismo del sur de Córdoba.

CARLOS PAZ

TC DEL 47

En el circuito El Cajón se concretó la última fecha del certamen de verano de TC del 47. Certamen donde el éxito fue

ACTIVIDAD ZONAL

relativo por la escasa cantidad de máquinas presentes en las reuniones. Por otra parte, la organización de las competencias no siempre fue un modelo. Quedaron muchos aspectos para pulir si se pretende repetir la experiencia. Lo positivo fue la intención de realizar actividad durante las vacaciones, pero muchos preparadores y pilotos también se toman un descanso, con las consecuencias apuntadas.

En esta última carrera hubo trece participantes para el TC y sólo siete para la complementaria Fórmula 3 Cordobesa. Por ello, las habituales series selectivas se vieron reducidas a baterías por suma de tiempos. La primera de TC fue ganada por **Juan Carlos Almada**, que superó con relativa comodidad a Eduardo Mollá ubicado a 5 segundos. Lo más interesante estuvo en la lucha por la segunda posición, en la que Mollá relegó a José Orsi por tan solo 1 s 21/100. Mucho más lejos arribó Néstor Badino, y también a la

distancia apareció Héctor Gattafoni. En la segunda serie se quedó Mollá, lo que hizo más cómodo el planteo de **Almada** que relegó a Gattafoni por 5 segundos. Este a su vez mantuvo un mano a mano interesante con Orsi que cruzó la meta a 80/100 de diferencia. Badino volvió a ser cuarto y Carlos Amicucci quinto.

La clasificación final fue la siguiente: 1° **Juan Carlos Almada**, 28m 41s 73/100; 2° José Orsi, 28m 54s 37/100; 3° Néstor Badino; 4° Héctor Gattafoni; 5° Carlos Micucci. De esta manera **Juan Carlos Almada** se adjudicó el Torneo de Verano de TC del 47.

Pocos autos, mucha diferencia entre los primeros y el resto y escaso número de arribos fue lo magro que aportó la Fórmula 3 Cordobesa a esta reunión.

En las dos baterías de ocho vueltas cada una fueron sólo tres los que alcanzaron a cubrir el recorrido total de cada parcial. Pero hete aquí que en la suma de tiempos el ganador absoluto fue el único que completó las 16 ron-

das, con una desventaja sobre el segundo, lo que es una exageración en tan poca distancia. Esto habla de la escasa competitividad que presentó la categoría. **Juan Carlos Sagen** parecía que estaba para ser inalcanzable al adjudicarse la primera manga superando a Miguel Garnero por 36 segundos, quien a su vez tuvo que ingenjarse para contener a Juan Oscar Lubatti por la infima fracción de 37/100... Ya el cuarto, Roberto Bruni, había perdido un circuito completo. La segunda tanda hizo estragos en las filas de los punteros. Garnero abandonó en la primera vuelta y Sagen perdió una y fracción. Ganó **Lubatti** regulando máquina ya que en la general les llevaba más de un circuito a todos. Rubén Pizzichini y Emilio Bechio lo siguieron en la serie. La final quedó así: 1° **Juan Oscar Lubatti**, 23m 10s; 2° Juan Carlos Sagen; 3° Emiliano Bechio; 4° Roberto Bruni; 5° Miguel Garnero.

MARCOS JUAREZ

CALENDARIOS

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba por intermedio de la Comi-

sión Deportiva Marcos Juárez nos puso en conocimiento del inminente inicio de su temporada deportiva 1982. A tal efecto nos hizo llegar los calendarios de las categorías Fórmula ENTRECOR y Fórmula Renault Cordobesa que son los siguientes:

Fórmula ENTRECOR

1 de Mayo	Marcos Juárez Motor Club - Marcos Juarez (Córdoba)
6 de Junio	La Paz-Entre Ríos
9 de Julio	Peña El Cacique- Guatimozón (Córdoba)
1 de Agosto	María Grande- Entre Ríos
5 de Setiembre	Concepción del Uruguay - Entre Ríos
3 de Octubre	Marcos Juárez Motor Club- Marcos Juárez (Córdoba)
17 de Octubre	Peña El Cacique - Guatimozón (Córdoba)
31 de Octubre	Premio Coronación - Entre Ríos

Fórmula Renault Cordobesa

1 de Mayo	Marcos Juárez Motor Club- Marcos Juárez (Córdoba)
16 de Mayo	Aeroclub Villa María - Villa María (Cdba.)
6 de Junio	Club Social y Deportivo Monterrey - Monte Maíz (Cdba.)
9 de Julio	Peña El Cacique - Guatimozón (Cdba.)
25 de Julio	Club Sportivo Roca- General Roca (Cdba.)
8 de Agosto	Centro Juv. Agr. de Capacitación Caseros - Monte Buey (Cdba.)
22 de Agosto	I.P.E.T. N° 16 - Río Segundo (Cdba.)
12 de Setiembre	Club S. y D. Monterrey - Monte Maíz (Cdba.)
26 de Setiembre	Club a Designar
3 de Octubre	Marcos Juárez Motor Club - Marcos Juárez (Cdba.)
17 de Octubre	Peña El Cacique - Guatimozón (Cdba.)
7 de Noviembre	Premio Coronación - Club a designar

ENTRE RIOS

PARANA

MOTOCROSS

Se disputaron dos fechas del Campeonato del Litoral Argentino, la primera de ellas en Santa Fe y la segunda en Concepción del Uruguay.

El 14 de marzo, y ante 3.500 personas, en la categoría Juniors fue vencedor **Federico Villagra** seguido por José Chimento, Raúl Yozia, Roque Agheno, Osvaldo Slaboch, Héctor Nievas, Rubén Cuffia y Hugo Chiecher. En Graduados la Final fue para **Víctor Wenner** escoltado por Nicolás Salzman, Freddy Campbell, Norberto Bertoldo, Jorge Del Viso, René Zanatta, Norberto Flessia y Diego Graziosi.

El 21 en Concepción el público presente fueron 2.000 personas y en Juniors el ganador fue **Roque Agheno** que ahora comanda el campeonato con 23 puntos. Lo siguieron Raúl Schbach, Osvaldo Slaboch, Raúl Yozia, Raúl Piloni, Gustavo Pozzo y Rubén Cuffia. En Graduados fue ganador **Jorge Del Viso** seguido por Víctor Wenner, Norberto Flessia, Raúl Conte, Carlos Mirich, Jorge Osorio, Gonzalo Guimarey y Claudio Cuchetti.

MARIA MARTHA SERRA LIMA:

"Gano muchísima plata porque valgo lo que peso!"

La nueva dueña de la canción romántica revela, con sinceridad y audacia, su vida íntima y su verdadera personalidad. Además, explica por qué sus discos logran records de venta y cómo seduce al público con su voz y su presencia.

**MALVINAS
Y
GEORGIAS:
LOS ULTIMOS
ACONTECIMIENTOS.**

MADRID - EXCLUSIVO

**ANTHONY QUINN CONFIESA:
"TENGO EL CARACTER DE ZORBA,
PERO SOY ALGO MAS RICO".**

Impactante entrevista. A pesar de sus años, el veterano actor aún quiere mostrar su talento: "Si me ofrecen un buen papel, no me jubilo"

**MAGDALENA RUIZ GUIÑAZU:
EL DURO OFICIO DE LA VERDAD.**

Una periodista polémica habla de sí misma como profesional de la información.

ADEMAS:

- **SONIA BRAGA:** En Buenos Aires, junto al mejor cine brasilero.
- **VICTOR SUEIRO:** "Gracias a Dios, nunca me metí en política"
- **ADRIANO y ORNELLA:** ¡Otra vez juntos en una nueva y divertidísima comedia italiana!

Y MUCHAS SORPRESAS MAS EN

**RADIOLANDIA
2000**

**LA REVISTA DE ACTUALIDADES
PARA TODA LA FAMILIA.**

**LAS MUJERES
DEL "CICLON"**

A todo color, un canto de amor sabatino por su club.

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 **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o depositelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; 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 Parabrisas Corsa. **2.4**

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales. **3.0**

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros. **4.0**

5.0

6.0

7.0

8.0

9.0

10.0

11.0

1.0 Automóviles de competición
(compra, venta, permuta)

2.0 Automóviles
(compra, venta, permuta)

2.1 Automóviles de colección
(compra, venta, permuta)

2.2 Automóviles importados
(compra, venta, permuta)

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

Auto ahorro
(compra, venta, permuta)

Camiones
(compra, venta, permuta)

Pick-ups
(compra, venta, permuta)

Motocicletas
(compra, venta, permuta)

Repuestos y accesorios
(compra, venta, permuta)

Herramientas y máquinas
(compra, venta, permuta)

Náutica
(compra, venta, permuta)

Casas rodantes y trailers
(compra, venta, permuta)

Varios

Automodelismo

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

-26-02 Corsa 823 correc. para Alfredo R.H.

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de competición

— COMPRA —

COMPRO KARTING con caja o directo escucho buenas ofertas, horario comercial TE: 26198, característica 0472. Daniel Nebreda. Marcos Juárez.

— VENTA —

ERNESTO FARRAL VENDE Fórmula Renault Tullia 19. 8 carreras 2 motores completos, 4 juegos de gomas, trailer, herramientas y repuestos varios. Permuta. Corrientes 1469. Olivos. TE: 791-9905.

F-2 ENTRERRIANA BONAI-RENSE chasis Bravi 78 impecable motor Deguidi Dodge cam-

peón Córdoba 81, caja Saenz con todas relaciones entero o por partes. TE: 26198 comercial. Daniel Nebreda. Marcos Juárez.

FORMULA RENAULT TULLIA 17 caja TCN, varias gomas, trailer, listo para largar vendo barato o permuto por auto o moto. TE: 791-7910, Mario de 18 a 22 hs.

"EL TIO" VENDE su Falcon Sprint 77 ganador 3 campeonatos, en Stokar subcampeón; ganador de Andreuchi, buenos fierros, levas, distribuidor, bomba eléctrica, múltiple admisión, tapa, relaciones. Permuta. Venezuela 2849. Cap.

KART COMPETICION completo listo para largar liquido urgente o permuto, TE: 751-5049 ó 611-5795.

IAVA 1300 TURISMO ganador campeonato Mar del Plata, listo para largar mecánica Balestrini, vendo o permuto por auto de paseo. Mario Gayraud. TE: 2888. Pigüé.

VENDO F.RENAULT listo para largar 0 Km. y un motor de repuesto o permuto por automóvil de calle u otro valor. Valor

estimativo 50.000.000 pesos. Visitar en Echeverría 1219 V. Maipú pasando San Martín. Preguntar por Alberto.

JOSE DAPORTA VENDE permuta. Dodge TC 2000 listo para largar preparación Benavidez, sin golpes muy bueno, animate preguntale a Pepe, TE: 744-2514, 11 Septiembre 1902, San Fernando código 1646. Prov. Bs. As.

FORMULA RENAULT chasis Tullia XVII completo sin motor ni caja, dos trompas, dos alerones, repuestos varios \$ 25.000.000. Juan Carlos Giacchino. Pedro Goyena 2263, 1712 Castelar TE: 629-6929. Hay financiación.

VENDO O PERMUTO F-5 sin estrenar mecánica Zanella por auto o moto \$ 8.000.000. Llamar al TE: 2-2851 ó 2-2837 Chascomús Prov. de Bs. As. Sr. Alejandro Pace.

TCM DE CUARTA muy barata chasis Bravi especial para debutantes Limitada, gomas Fate, ruedas Argentina, rótulas Grancela, últimos días, precio viejo hasta 18/4/82. TE: 0472-26198. Daniel Marcos Juarez.

VENDO CHASSIS KART competición sin motor con gomas fliter, un regalo \$ 3.500.000. Mendoza 72, Villa Ballester. TE: 768-5402.

2.0 Automóviles

— COMPRA —

COMPRO FIAT 125 coupé 1975 en adelante, preferentemente roja Ferrari o amarilla. Imprescindible buenos fierros. Pago contado a la oferta mas tentadora, dejar datos y referencias comunicándose al TE: 624-8137. (21-22 hs.)

— VENTA —

FIAT 128 1100 excelente estado, tablero especial, mod. 77. Particular a particular. 3,6 mill. Av.

Libertador 1165, Vte. López, llamar después 14 hs. TE: 791-8001/5.

FIAT 128 EUROPA 79 excelente, no tenés que dejar de ver esta maravilla, techo panorámico, vidrios tonalizados, motor 6000 Km., cubiertas, caños llen, suspensión, todo nuevo. Belén 675. Altura Rivadavia 8.600.

RENAULT 12 ALPINE modelo 1980 patentado en 1981. Particular vende estado inmejorable, impecable. Contado únicamente. Tratar Luis Beltrán 1720. Martínez Prov. Buenos Aires.

DODGE 1500 1978 línea nueva, única mano, guardaplat, todo original, llamar de 18 a 20 hs. al TE: 241-0564.

RAMBLER CLASSIC 660/65 buen casco sin golpes, realmente entero, gomas nuevas, llantas cromadas, volante deportivo, con detalles por transcurso del tiempo. \$ 8.200.000., Ramón Freire 935 2º/12 Capital TE: 552-7259 de 17 a 22 hs. ¡Revise-lo!

RURAL DODGE MOD. 78 excelente estado. Particular a particular. 33.000 Km. reales (por la tarde) color verde por sólo \$ 70.000.000 (NO ACEPTO LIBRAS ESTERLINAS) Rosetti 1647, Florida, Mitre TE: 760-8795.

RENAULT 12 1980 excelente estado 23.000 Km. reales, después 19 hs. y sábados y domingos todo el día. Monteagudo 156, 11º "D" Capital.

OPEL K-180 RALLY único potenciado 2 litros Joseph, llantas deportivas Spoiler, accesorios, color amarillo nórdico, una verdadera joya. Primera mano, miralo en Perú 920 Acassuso a metros de Libertador, TE: 798-5137.-

FIAT 600 MODELO 78 primera mano. Habana 2420.

FIAT 600 73 toda la facha, rojo sprint, muy bueno de pintura y motor y estado general. Salvador M. del Carril 4351. TE: 50-0437 después de 19 hs. Fabián.

FIAT 600 modelo 1973, chapa y pintura a fondo, impecable, motor muy bueno, un chiche. Llamar al 68-6855.

— PERMUTA —

CHEVROLET 400 RALLY SPORT modelo 71, llantas magnesio, equipo Abarth, leva Romero, permuta por Fiat 128 modelo 1975, 1976 o Fiat 125, tratar en Pergamino 3445, Capital TE: 922-6969/923-2439.-

2.1

Automóviles de colección

— COMPRA —

FORD 1940 COUPE acorazada compro 744-7518, Libertad 3123. C. Postal 1644, Victoria.

— VENTA —

CHRYSLER 1947 Town and Country, único, óptimo, vendo particular. TE: 53-2244 de 8 a 12. Nueva York 3702. Capital.

VOITURETTE FORD A 1929 convertible original a nueva: pintura (bordó) tapizado capota, motor, tren delantero cromados. 28 millones razonables. TE: 658-9681. Bariloche 846 Haedo.

CADILLAC 1962 Sedán 4 puertas, motor desarmado, todo original, 15 años parado, liquido urgente \$ 15.000.000. Acepto Fiat 600 ó Volkswagen, parte de pago Luis María Campos 4740. Caseros Prov. Bs. As.

CADILLAC MOD. 1962 de colección único, 15 años parado, motor desarmado, liquido \$ 15.000.000. Acepto auto parte de pago. TE: 750-4256.-

2.2

Automóviles importados

— VENTA —

B.M.W 2002 MOD. 1971 patentado 1975 color bordó, radio AM/FM stéreo, reloj, techo corredizo, excelente estado. Precio total \$ 76.000.000 con repuestos acepto menor valor. TE: 69-7260.

FIAT 130 MOTOR FERRARI V6, 3200cc., dirección hidráulica, caja automática, suspensión y disco en las cuatro ruedas, falta tablero e interior completo funcionando. Calle Honorio Pueyrredón (ex-Parral) 1285 TE: 86-1102.

VENDO VOLKSWAGEN convertible 1961 blanco, techo negro, alemán, documentación comple-

ta, estado excelente. Vale 45 millones. TE: 25366 y 29394 Bahía Blanca. Bs. As.

JEEP SUZUKI modelo 1980, patentado agosto 1981, excelente estado con accesorios y capota en perfecto estado vendo, tratar TE: 90-9842. Senillosa 8, 4º piso, depto. 1. Preguntar por Gonzalo.

2.3

Autos fuera de serie

— COMPRA —

COMPRO BUGGY o similar completamente desarmado. Pago bien pero no soy buenudo. Prefer. motor Gordini o Fiat 600. Interesados escribir Saavedra 1662, Santa Fe 3000 Señor Wilson Mendieta.

— VENTA —

HOT ROD IMPALA 0 Km. completo, sin motor ni caja, frenos disco, cristales polarizados, butacas 2 múltiples. Vendo. Oferta razonable. Castany, Juncal 4625 TE: 773-3111.

2.4

Auto ahorro

— VENTA —

PLAN OVALO adjudicado 8 (ocho) cuotas. \$ 30.000.000 TE: 37-3922 y 981-3457.

VENDO PLAN OVALO adjudicado, también Rural Falcon Lujo, mod 74, motor 221 palanca al piso, butacas, o permuta ambos por Rural Falcon Lujo modelo 80 c/motor 221. TE: 37-3922 ó 981-3457.

PLAN ROMBO 100 R-4 14 cuotas al día s/adjudicar, valor actual \$ 28.000.000, liquido urgente menor valor o permuta por auto, moto, bote. Salvador M. del Carril 4351. TE: 50-0437, después 19 hs. Fabián.

PLAN ROMBO 100 R-4S Jean, 15 cuotas pagas al día. Vendo \$ 8.000.000 o permuta por motor Falcon Sprint con los papeles en orden. San Martín 5018, Villa Insuperable. Horario comercial.

4.0

Pick-Ups

— VENTA —

VENDO PICK-UP FORD Ranchero mod. 1973 con cúpula ó permuta por automóvil grande ó mediano, tratar Jorge Martín, calle: Rivadavia 215 Carlos Ca-sares (6530) Bs. As. F.C.N.D.F.S.

VENDO TOYOTA gasolera como nueva jamás cargada, considero permuta por casa sierras de Córdoba. Avellaneda 1012. Adrogué Bs. As.

5.0

Motocicletas

— VENTA —

SAPUCAI DOS una caja y motor nuevos, guiños Suzuki 250 insuperable y la otra con cubierta de Kawa 650 las dos con papeles al día. Francia 4031, \$ 5.000.000 y 4.500.000. TE: 761-0527.

ENDURO KAWA KE 125 0 Km. roja modelo 81. Vendo urgente. TE: 526348.

SUZUKI 65 750 81 azul, primera mano, muy bueno, excelente estado urgente por viaje, espejos Napoleón, pocos kilómetros, muy cuidada, tenés que verla una maravilla. Belén 675 altura Rivadavia 8600.

VENDO ZANELLA RZF 200 mod. 1980 excelente estado, sólo para entendidos \$ 9.000.000 o permuta por Fiat 600 de igual valor. Cuyo 2143 TE: 798-6900, Martínez.

HONDA CB 900 Bol D'or roja y blanca modelo 80. 20.000 Km. "Joya". Vendo o permuta. Juncal 325. Ituzaingo.

6.0

Repuestos y accesorios

— COMPRA —

COMPRO URGENTE motor Falcon seis cilindros, usado en buen estado. Tratar señor Ferrer. Solares 901 San Vicente

(5000) Córdoba. TE: 50478 y 59811 en horario comercial.

COMPRO CARBURADOR de Karting categoría Juniors. Preguntar por John. TE: 743-5162.

CARROCERIA PEUGEOT 504 79 en adelante, completa o con faltante. Enviar datos y precio. España 4275, Olivos (Bs. As) o al TE: 797-1581.

COMPRO CHASIS FORD o Mercury modelo 1942 al 1948 TE: 791-9302.

— VENTA —

KIT COMPLETO de árbol de levas a la cabeza "Berta" para Renault 12, tapa de cilindros Dodge GT 90 completa (sin múltiple) nueva. Bianchi 2060. San Martín.

VENDO LLANTA ORIGINAL y cricque Fiat 600 S nuevo sin uso y 4 cubiertas radiales 145-13 usadas, San Martín 64. Lomas de Zamora.

VENDO CUATRO CUBIERTAS nuevas Pirelli Cinturato P3 import. acero 175x13 para Taunus, Fiat 125, Dodge 1500, R12, c/u \$ 900.000. Pumacahua 33, 8° "H", Capital. TE: 631-9884 después 20 hs.

CAJA ZF desarmada completa buen estado \$ 5.000.000. Castany, Juncal 4625, TE: 773-3111.

TAPA DE CILINDRO Falcon Sprint ganadora ex "El tío". Arbol de levas, multidisco, buenos fierros especiales 1/4 milla Autódromo, relaciones diferencial, autoblocante importado, armado con carcasa Falcon. Venezuela 2849. Cap. 97-3359.

VENDO TANQUE PARA "KAWA" 650 color azul nuevos y dos cachas del mismo color. Tratar TE: 24631 o La Pampa 285, Neuquén (8300). "Una excelente oportunidad" Sergio Sanfilippo

HONDA EXPRESS pistón y aros nuevos y originales \$ 100.000. Condarco 1331. Wilde de mañana. Marcelo o Alejandro.

MOTOR KART COMPETICION marca GAE con Motoplast y escape, excelente estado \$ 8.600.000. Listo para largar. Espora 8475. Pablo Podestá. Bs. As.

Herramientas y máquinas herramientas

— VENTA —

LIQUIDO POR DESALOJO Torno flexible portátil 15.000 RPM \$ 2.500.000. Banco para armado motores rotativo alemán \$ 7.000.000. Escuadradora para jielas \$ 2.000.000. Escucho ofertas por total. TE: 750-4256. Acepto auto parte de pago.

Náutica

— COMPRA —

COMPRO LANCHA con motor 50-70-80 HP con trailer. Ofertas Luis López. Mariano Moreno 630. Río Gallegos 9400. Santa Cruz.

— VENTA —

BOTE DE FIBRA con trailer remos y ancla, 3 m de eslora ideal para pesca, listo para usar. Lorenzini 1329. El Palomar. TE: 751-4337. Urgente acepto permuta o doy facilidades.

VENDO LANCHA cuatro cučetras o permuta por moto TE: 37-2757 de 18 a 24 hs.

Casas rodantes y trailers

— COMPRA —

COMPRO CASA sobre 4 ruedas armada o desarmada. Pago has-

ta \$ 2.000.000. Interesado escribir a Salta 3226. Santa Fe 3000. Sr. Bondiol.

Varios

OMAR AVILA musicaliza fiestas, casamientos. Grabación de cassettes, todo tipo de música nacional o importada. Calle 11 N° 1415 1° piso Dto. 7 TE. 21-9556. La Plata.

OSVALDO LENCINA musicaliza locales y todo tipo de reuniones y fiestas. Grabación de cassettes normal, cromo, metal. Cualquier música lenta o movida, nacional o extranjera. Pumacahua 1356 1° Capital o 631-0191.

ALEJANDRO CABERTA musicalización La Plata. Grabo cassettes mono Normal cromo, ferrocromo, metal. Especialidad New Wave, disco music, la mejor música lenta para ambientes y locales. También rock nacional. TE: 84-3218.

REPARO AMORTIGUADORES de motocicletas, domicilio Gregorio de Laferrere 6022/28 Capital.

— COMPRA —

COMPRO CORSA números 291 - 459 - 473 - 571 - 592 - 607 - 618 - 634 - 645 - 660 - 674 - 741 - 748 - 749 - 772. Sr. Jorge. TE: 432-1759 de noche.

COMPRO BICICLETA rodado 20 en estado más o menos bueno. Pago en cuotas, tratar en Pasco 506, Ramos Mejía. TE: 654-1177. ¡No abusarse! Marca Mini Gala, Halcón ó Aurorita.

CORSA Nos. 432 pago \$ 20.000, Sr. Jorge. T.E. 432-1759, de noche.

QUISIERA completar colección Corsa y me falta número especial año 1978, si alguien podría facilitarme ese número se lo agradecería. Jorge, T.E. 30-2203, Lunes a viernes de 12 a 19 hs.

— VENTA —

VENDO FASCICULOS "2 Ruedas" del 0 a 12 inclusive, las tapas del primer volumen \$ 100.000. Tratar Mariano Comas 2668, CP. 3000, Santa Fe. Campaña pro-Kawasaki.

URGENTE PRIMERA OFERTA colección Parabras Corsa n° uno al n° 822. Vendo. Eduardo Coghlan. Lassaga 4667. Santa Fe. TE: 36324.

AUTORAMA números sueltos vendo n° 5 al 10, n° 17 al 25; n° 40 al 51. También varios números de Corsa y Automundo. Dante Pérez. Crespo 145. Dto. 7 (2000) Rosario.

BICICLETA RODADO 24. Hombre. \$ 350.000. TE: 784-4468. Después 20 hs.

TOCADISCOS WINCOFON con radio funcionando \$ 250.000 TE: 824-1311. Después 20 hs.

MINI CALCULADORA Norman 600, sin uso, 8 funciones, con estuche, manual y transformador. \$ 100.000. TE: 781-1566, después 20 hs.

VENDO TREN ELECTRICO 10 vagones, cruces barrera, estación, 220 vts. Permuta por aire comprimido. Llamar 32-1968 o 32-1958. Preguntar Dani o Pablo.

11.0 Automodelismo

— COMPRA —

COLECCIONISTA compra autos en miniatura: Tekno, Solido, Dinky, Buby, Spot-on, Politoys, Corgi, etc. Llamar en Montevideo (R.O.U) Horacio Moyano T.E. 79-1483 en Buenos Aires Sergio Goldvarg, T.E. 824-4535

— VENTA —

ASSOCIATED A EXPLOSION repuestos y equipos nuevos TE: 244-0999, de 20 a 23 hs. Andrés.

Es una publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal Tel. 32-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L.N. Alem 896, p. 2°, Buenos Aires. República Argentina. Tel. 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). 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 derechos de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 41.854. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General N° 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo 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. Abril de 1982

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión N° 7970

ENTRE EL VIERNES 9 Y EL DOMINGO 11, LOS DATSUN,
EL TC 2000, LA M.A. F-2 Y EL TC OFRECIERON...

UN "WEEK-END" PARA TODOS LOS GUSTOS

...Y bien repartido... Porque el Campeonato Argentino de Pilotos cumplió su tercera fecha en Pergamino, el TC 2000 y la M.A. F-2 se dieron cita en Río IV y el TC sacudió (por fin...) a Necochea. Más imágenes y color de un "week-end" movido, propicio para profundizar el análisis y ampliar la información una semana después, como —abrumados por tanta actividad— tratamos de hacerlo

Fotos: Enrico Carra, Mario Paganetti, Laura Neira, Jorge Fernández Morano y Marcelo García Lobelos



Arriba, dos arrecifeños festejan en el podio de Pergamino. Luis Di Palma esparciendo el champaña y presto a volar hacia Río IV; a su lado García Veiga, tercero. Monguzzi (2º), todavía no lo sabía... A la izquierda, vibrante (y excepcional) lucha en el camino entre el triunfal De Benedictis, Tony Aventin, Martínez Boero y Satriano en Necochea. Abajo, el vencedor Maldonado lidera en F-2 al principio sobre el veloz Fangio (record de vuelta).



TC: UN 8 PARA NECOCHEA

Postergada consecutivamente por dos semanas, la **Décima Vuelta de Necochea** por el **Premio Malvinas Argentinas**, vio, al borde del circuito, cómo la expectativa aumentó en forma proporcional con las suspensiones.

Mucho público a lo largo de los seis mil trescientos metros del trazado semipermanente "Benedicto Campos", ya que además del que normalmente sigue la evolución del Turismo de Carretera, Necochea contó con el aporte de gente que aprovechó el feriado de Semana Santa para llegarse a sus playas y que, como despedida, se integró al TC antes de volver a su lugar de origen.

En una utópica escala de calificación del uno al diez, a esta carrera de Necochea habrá que darle ocho puntos. **Claro..., usted se preguntará ¿por qué ocho puntos...?** A continuación, se lo fundamentamos.

No todo se redujo a la competencia en sí, ya que además, hubo una serie de cosas que contribuyeron para que el espectáculo adquiriera proyección y colorido. Agrupamiento de los autos y de los pilotos en la línea de largada, prolongando la fiesta más allá de los límites estrictamente deportivos, con el colorido de las banderas que, sin ninguna duda, le da otro matiz al TC. No todo debe reducirse al girar de los autos en el circuito... Entrar en la variante de "adornar" la fiesta es una manera de fomentar interés y el TC puede lograr más beneficios si se sigue utilizando ese criterio que imperó en Necochea. Deportivamente, lo visto no desentonó con lo previo, ya que **hubo posibilidad de ver tres buenas series y una final donde hubo de todo**. Más allá de la euforia necochense por ver en su tierra a **De Benedictis** y **Occhionero**, contrariamente a lo observado en Tandil, durante la apertura del campeonato 1982, la temperatura fue subiendo al son de los repetidos cambios en las posiciones, especialmente en la final, donde para la punta estuvieron **Emilio Satriano, Juan Occhionero, Jorge Martínez Boero** y, por supuesto, **Johnny De Benedictis**, el ganador. La dimensión del trazado —corto— permitió tener una visión más continuada en el paso de las máquinas. En Tandil, Martínez Boero convirtió la carrera en un monólogo, **mientras que en Necochea el espectáculo tuvo ritmo sostenido en virtud de los cambios en la punta**. Hasta ahí, todo bien. Pero... hay algunas cosas que entendemos pueden mejorarse y la gente del Club Atlético Palermo, no debe sentirse molesta por esta crítica: **algunos guard rails están ubicados excesivamente cerca del pavimento** y eso crea un riesgo que se puede obviar corriéndolos hacia atrás para dar más margen. Otra de las fallas —afortunadamente, privó lo bueno— radicó en ese **deborde del público**

cuando **De Benedictis** paró casi al final de la recta principal. Claro..., la inexperiencia de Johnny permitió que el público no reparara en riesgos, con tal de exteriorizar el fervor hacia su ídolo. Pero la fuerza de seguridad, que tuvo un trabajo brillante, falló en la contención de la gente. **Ahí está la razón de esos dos puntos en contra**. Occhionero y Satriano pusieron su habitual cuota de fuerza. Viajaron fuerte y sin concesiones en la lucha por la punta, resignando luego, al no poder aguantar sus Chevrolet tan duro trámite. Martínez Boero apareció en la serie como un candidato "puesto". La capacidad de trabajo del "gaucho" está en su límite máximo y para colmo, cuenta con un auto que dobla como pocos.

Finalmente, sucumbió al irse de largo en una curva acosado por De Benedictis, pero antes peleó como él solo sabe hacerlo. Así, el Johnny de Necochea, logró su segundo triunfo en el TC y toda vez que se modere puede alternar continuamente en la punta. Tiene talento y, además, carisma de ídolo.

Pero no se crea que todo se circunscribió a esos cuatro nombres. También atrás la carrera estuvo sumamente peleada y, en ese sentido, merece citarse el trabajo de **Juan Ayarza Garré, Ricardo de Arzave, Antonio Aventín, Carlos Nanni, Francisco Espinosa, Oscar Aventín** —ganó el repechaje—, **Osvaldo Sasso, Octavio Suárez y Francisco Arrechea**. Aunque algunos no tuvieron resto para la final, en las series respectivas, expusieron lo suyo con acierto.

La sorpresa estuvo en **Eduardo Martínez**. Es un volante que cuenta con un Dodge de buena preparación, detalle que se complementa con un manejo que lo llevó a mezclarse en la punta. Eso es lo que dejó la competencia de Necochea en su segunda incursión por las rutas, independientemente de lo que sucedió en el Autódromo y que incluimos en otra parte de nuestra edición.

O.I.

LA F-2 SIEMPRE ES NOTICIA

Evidentemente, el espectáculo de Río IV no fue lo que el público esperaba con expectativa, como consecuencia del desarrollo que tuvo la carrera de F-2. Pero así y todo, técnicamente se completó otra presentación de muy buen nivel, y se dieron una serie de novedades de gran importancia en el seno de la categoría; lo que indica, que a pesar de un desarrollo de carrera "desafortunado", la F-2 sigue siendo noticia a pesar de todo, porque sus hombres generan constantemente cosas importantes, de renovado interés.

El saldo fue netamente favorable en forma individual, en lo que respecta al funcionamiento de equipos y al trabajo de los pilotos. Maldonado, por ejemplo, tuvo el mérito de poner a punto su



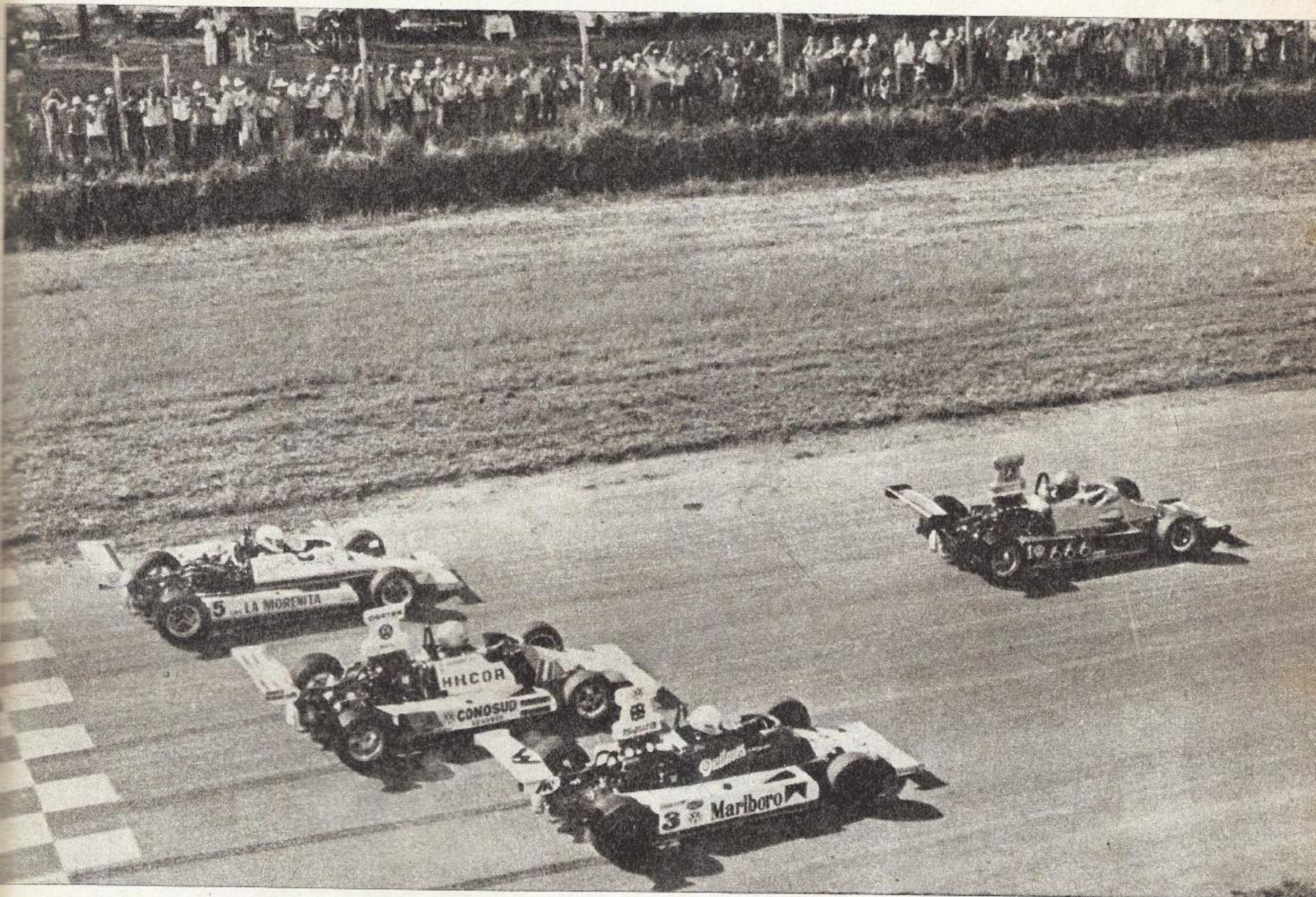
Martínez Boero apuntando al guard rail y la amenaza de un toque —que no se concretó— con Mario Di Nezio. El "Gaucho" tarda en salir de tan incómoda posición y cuando lo hace, ya está Juan de Benedictis encarando el viraje. En la última escena, Johnny está por emparejar la línea del hasta entonces líder. Dramatismo en esas rondas finales donde se pudo ver un gran espectáculo.

El documento "aéreo" permite apreciar que, sin dudas, "la" largada en F-2 fue la de Maldonado, quien, luego de filtrarse como se ve entre Fangio (pole) y Sommi (partía en segunda fila con el "Yoyo"), superó también a Scarazzini para arribar primero a la curva inicial de la carrera.

Abajo, derecha, Di Palma se detiene en los boxes de Pergamino para efectuar el obligatorio reaprovisionamiento de combustible, en uno de los momentos de mayor expectativa de la carrera del sábado 10. El equipo trabajó con celeridad y eficacia.

En cualquier carrera de TC 2000, como el año pasado, ésta es la foto más probable: Del Río en el podio, y generalmente en el escalón más alto, tal como sucedió en Río IV, pese a los problemas de motor que afrontó su equipo. Lo acompañan Pontoriero y Daray.

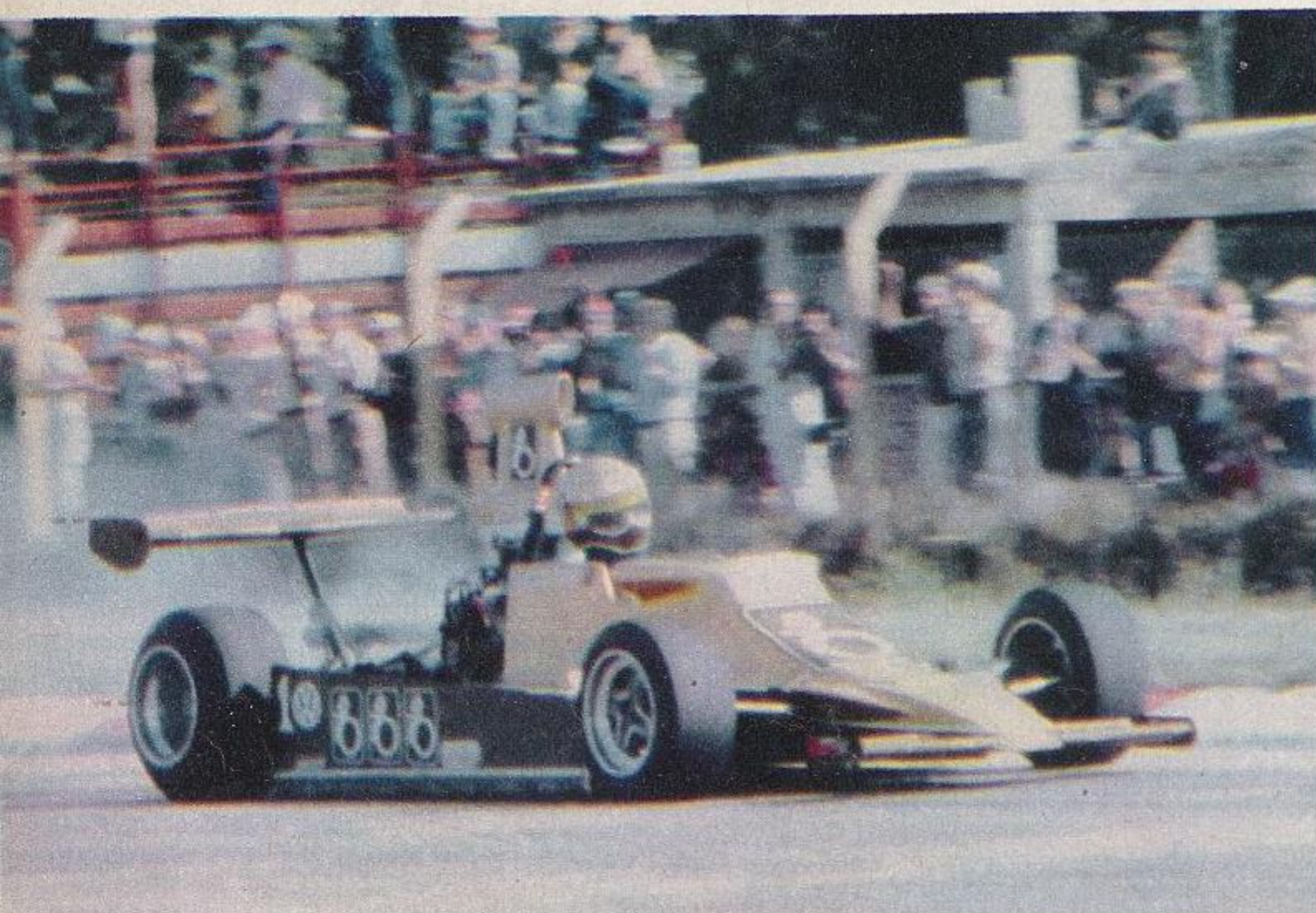
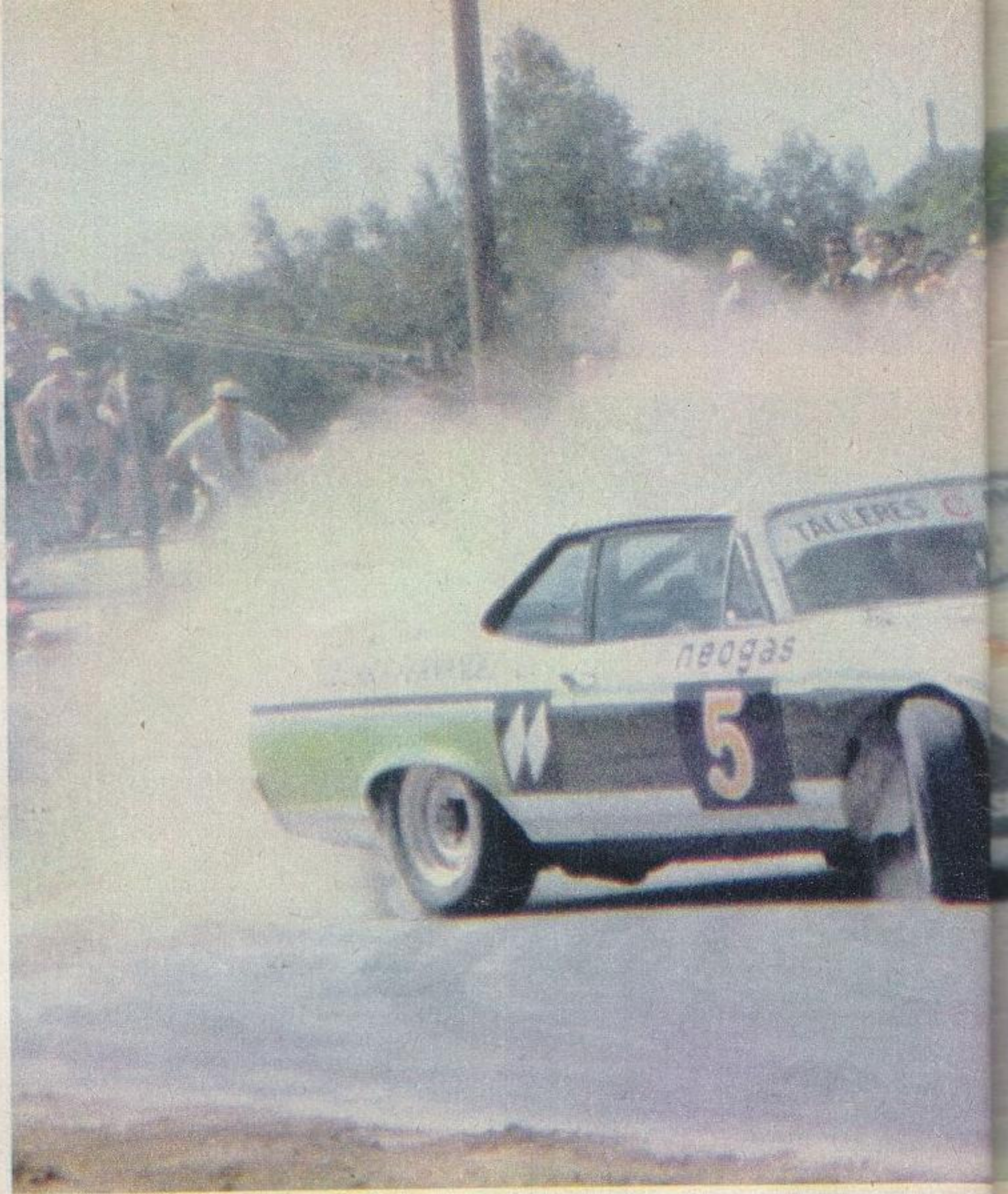




auto para la carrera, después de fracasar en su intento de conseguir la pole.

Paralelamente, el equipo confirmó su poderío y organización, colocando a Risatti en cuarto lugar (el mejor de los nuevos). Scarazzini sufrió un problema en la tapa de válvulas, pero después de reemplazar volvió a pista girando más rápido que el puntero. Su coequipier, Marcelo Rales, fue sexto sumando su primer punto. De Fangio, muy poco se puede decir ya. Su auto era el mejor equilibrado del fin de semana y sólo una rotura imprevisible por tratarse de un portamaza controlado, lo obligó a dejar la punta y la carrera. También quedó para destacar el segundo puesto de Sommi, quien llegó a estar a menos de 2 segundos de ganar, antes que se soltara un capuchón de bujía, la remontada de Kissling, otro de los que anduvo en el ritmo de punta. Del mismo modo, Di Palma y Picetti hicieron un trabajo muy inteligente, igual que Bakst, mientras estuvo en la pista o Farrall, éste especialmente en la clasificación del sábado. Por separado, todos fueron protagonistas, aunque el "show" haya resultado flojo para los ojos del espectador. Pero dentro del auto cada uno mostró su verdad.

A la derecha, una instancia espectacular del duelo que mantuvieron al principio de la final Satriano y Martínez Boero. El de Chivilcoy (como se observa) no la sacaba barata hasta parar con inconvenientes. Abajo, Scarazzini y la "fumata" que presagiaba su detención en Río IV. Centro: Recalde comanda en Pergamino un "trencito", seguido de Traverso (también nuevos colores), Vallasciani y Mouras. Derecha, Del Río rumbo a otra victoria...





Institucionalmente la categoría sigue avanzando, fruto de ello es que la situación económica de la misma —contrastando con el panorama general— es muy buena. Y para afianzarla, junto al aspecto deportivo, se decidió probar en los circuitos a partir del viernes, emparejando las chances y disminuyendo costos. Con relación a las nuevas cubiertas fabricadas por Filter (más blandas y más rápidas), y a pesar de algunos problemas técnicos que surgieron aparentemente a raíz de ellas, se optó por seguir adelante después que uno de los hombres claves dijera: **"Mis autos están bien equilibrados y no tuvimos problemas con las gomas. Sólo hay que trabajar más en la puesta a punto para controlar el desgaste"**. Finalmente, antes de la carrera del domingo, se convino con Berta para que éste comercialice dos "kits" para sus actuales chasis (similares a las modificaciones realizadas por Maldonado, Di Palma y De Guidi), para que de esta forma puedan tenerlas todos en el futuro.

Así, cumplidas dos presentaciones en este '82, la F-2 sigue avanzando en todos sus aspectos. Sólo falta que en sus domingos de carrera se repita todo lo bueno que realiza previo a las mismas. Por el bien del público, principalmente, y del automovillismo en general. La F-2 lo tiene todo para lograrlo.

TC-2000: ¿QUE VIENE DETRAS DEL 1?

El fin de semana de Del Río y su equipo, fue uno de los de mayor satisfacción para todo el conjunto, por la forma en que el grupo debió superponerse a los contratiempos surgidos en los días previos (rotura de tres motores). Así y todo, en la segunda tanda del sábado, consiguió el mejor tiempo cuando se lo propuso y, al día siguiente, dominó la carrera siempre desde la punta, a pesar de la presión de Baldinelli y Pontoriero. Di Palma, en cambio, quedó pronto sin chances por una cubierta que debió reemplazar, quitándole la posibilidad de discutirle la vanguardia al campeón y repetir su éxito de Pergamino, un día antes.

Pero al margen de la carrera y el resultado, ¿qué mostró el TC-2000 detrás del campeón y de Di Palma? Concretamente, una evolución y esfuerzo organizativo del grupo Benavidez-Isoldi alistando dos autos por cada equipo, con verdaderas posibilidades. En Río IV no se les dio por una goma reventada (Baldinelli), un embrague roto (Larroca) o problemas de motor en el caso de Sáenz. Pero éstos son los que, en alguna medida, pueden pelearle el título a los oficiales de Dodge-Volkswagen. En forma más privada, Crocco contó nuevamente con un auto para la punta, impulsado por un motor muy potente, y Daray, si bien ya es ganador —y para tener en cuenta— no encontró esta vez su nivel. Actualmen-

te, no está el equipo Ford, pero este pequeño grupo puede darle a la categoría esa competitividad que viene buscando, y por la que se trabaja constantemente.

J.F.M.

LOS DATSUN... EN RUTA

Y los Datsun pasaron por Pergamino. Fue una experiencia distinta para la novel categoría. Algo que replanteó muchos de los conceptos que la habían regido en sus presentaciones anteriores. Y algo que como toda cosa nueva estuvo precedido de una serie de opiniones encontradas. Porque no todos estaban muy de acuerdo en que los Datsun compitieran en un circuito semipermanente, como el del triángulo chico de Pergamino. Ya ha pasado más de una semana de la concreción del hecho. Momento ideal para que compartamos las conclusiones que nos dejó esta experiencia.

El análisis nos entrega como saldo más importante, la confirmación de que los trazados semipermanentes no son los escenarios ideales para la realización de las competencias del Campeonato Argentino de Pilotos. Y, este concepto, no está basado exclusivamente en lo que vimos en Pergamino. Lo del sábado 10 sirvió para ratificar lo que muchos suponían con lógica razón. Y para ello, basta remitirse a las características que rodearon el nacimiento de la categoría. Con la teórica paridad mecánica y el calificado lote de pilotos, se buscó, al margen de otros objetivos, capitalizar el interés de los espectadores, con la proposición de buenos espectáculos, fundamentalmente, para la vista del público. Un objetivo que las presentaciones en los autódromos habían logrado, y seguramente podrán seguir logrando en el futuro. Pero con el traspaso a un circuito semipermanente, variaron muchas de esas condiciones. Y el atractivo inicial sufrió un serio desfasaje. Todos los que estuvimos en Pergamino lo pudimos comprobar. Las especiales características de la carrera (lanzamiento de los autos en tandas de a dos y con diez segundos de intervalo) motivó que las sensaciones ópticas que habían prevalecido en Balcarce y Buenos Aires, quedaran esta vez relegadas ante las auditivas... Porque tener un radio se hizo imprescindible, si se quería saber cómo iba la carrera. Y pese a que la conformación de algunos "trencitos" o "parejas" deleitó en algunos momentos la visión de quienes bordearon el circuito, la fórmula no parece ser la ideal para superar el atractivo que esos mismos Datsun suelen tener en sus incursiones por los autódromos.

Pergamino significó una nueva experiencia para este, aún incipiente, Campeonato de Pilotos. Y como toda experiencia tiene que ser capitalizada con sentido positivo.

M.Z.



La clave del éxito de Gustavo Sommi, en plano. El piloto, rodeado por los hermanos Rullo y un estrecho colaborador, ha afianzado su equipo rápidamente en la categoría, con su Berta-Alpine como serio candidato.

Al centro, primer plano para Juan Carlos Larroca, debutante en TC 2000 con un Dodge de Benavidez, y segundo para Pontoriero que estrenó preparación Bellavigna y atención Pianetto.

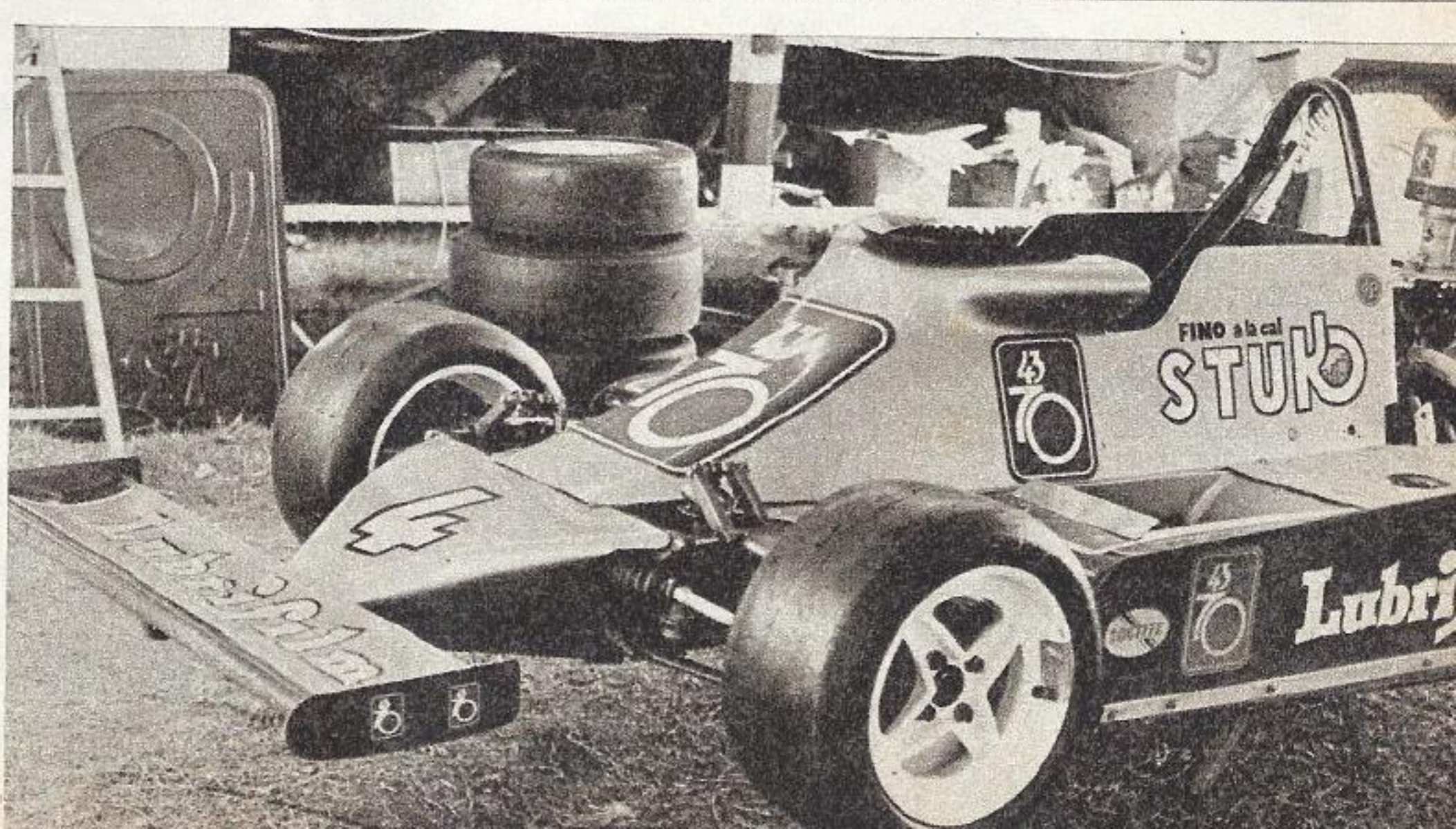
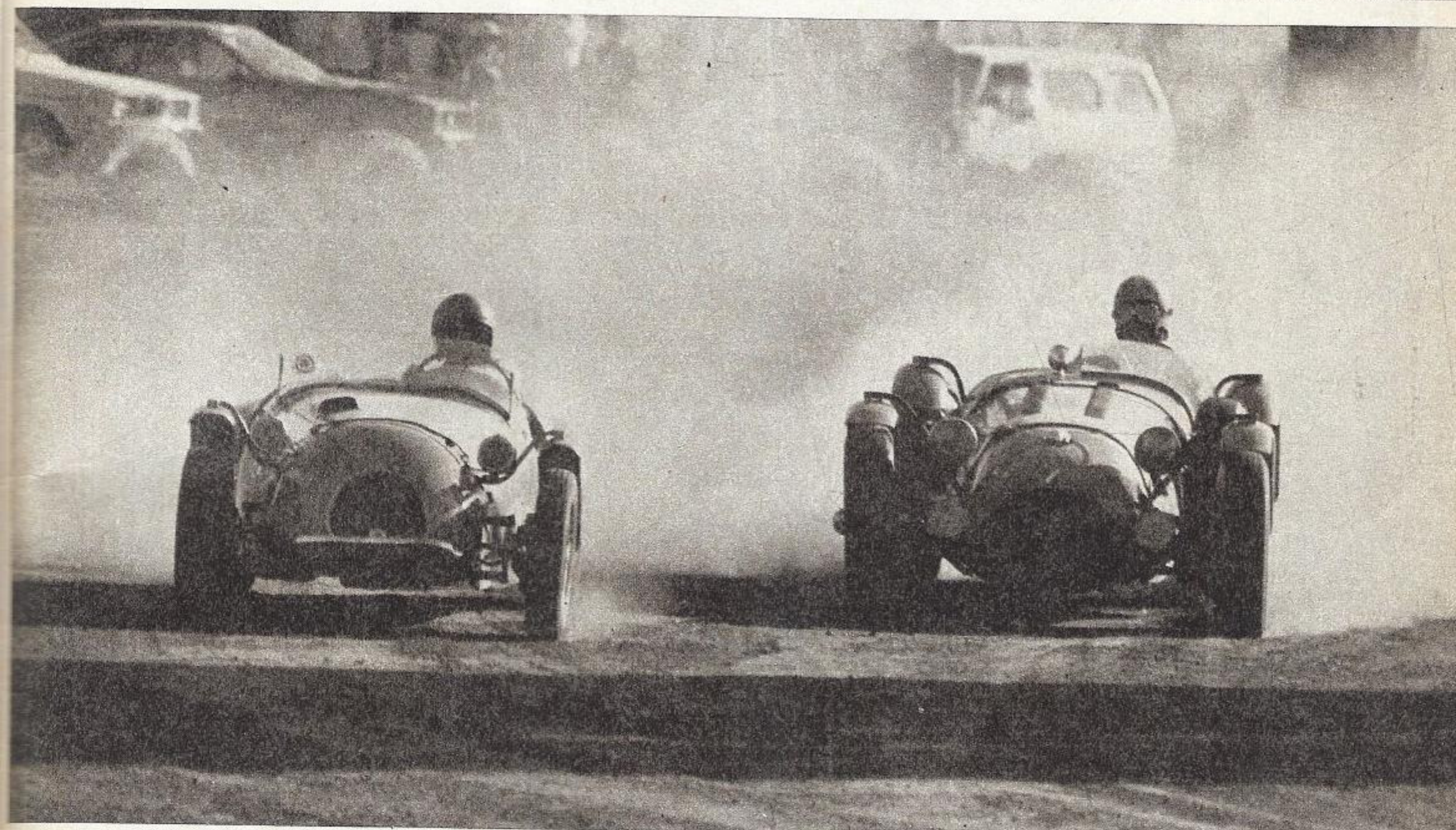
Derecha, arriba. Los pilotos fuera de su "hábitat" natural. Antes de largar se congregaron para asistir a un acto homenaje a la reconquista de las islas Malvinas. Luego partieron, luciendo banderas en los TC.

Ya habitual complemento de los Datsun son las competencias de autos clásicos del Club de Automóviles Sport. Aquí, el Simca y el Talbot-Chevrolet de los mellizos Delleplane.

Abajo, derecha, se aprecia la nueva trompa, más chica y con alerón tipo "ex Ferrari", que probó Luis Di Palma en su Berta de F-2. Corrió con ella.

Daniel Sancho y su primer contacto con el Datsun ex Raies, en la clasificación del viernes 9 en el circuito de tierra de la Quinta Trincavelli.









ROAD TEST ZANELLA JR 200

**PRIMER PASO
HACIA
EL FUTURO**

Quedó demostrado. Hacer una buena moto en el país no es una utopía. La nueva JR 200 abre una nueva época: la de las motos lógicas



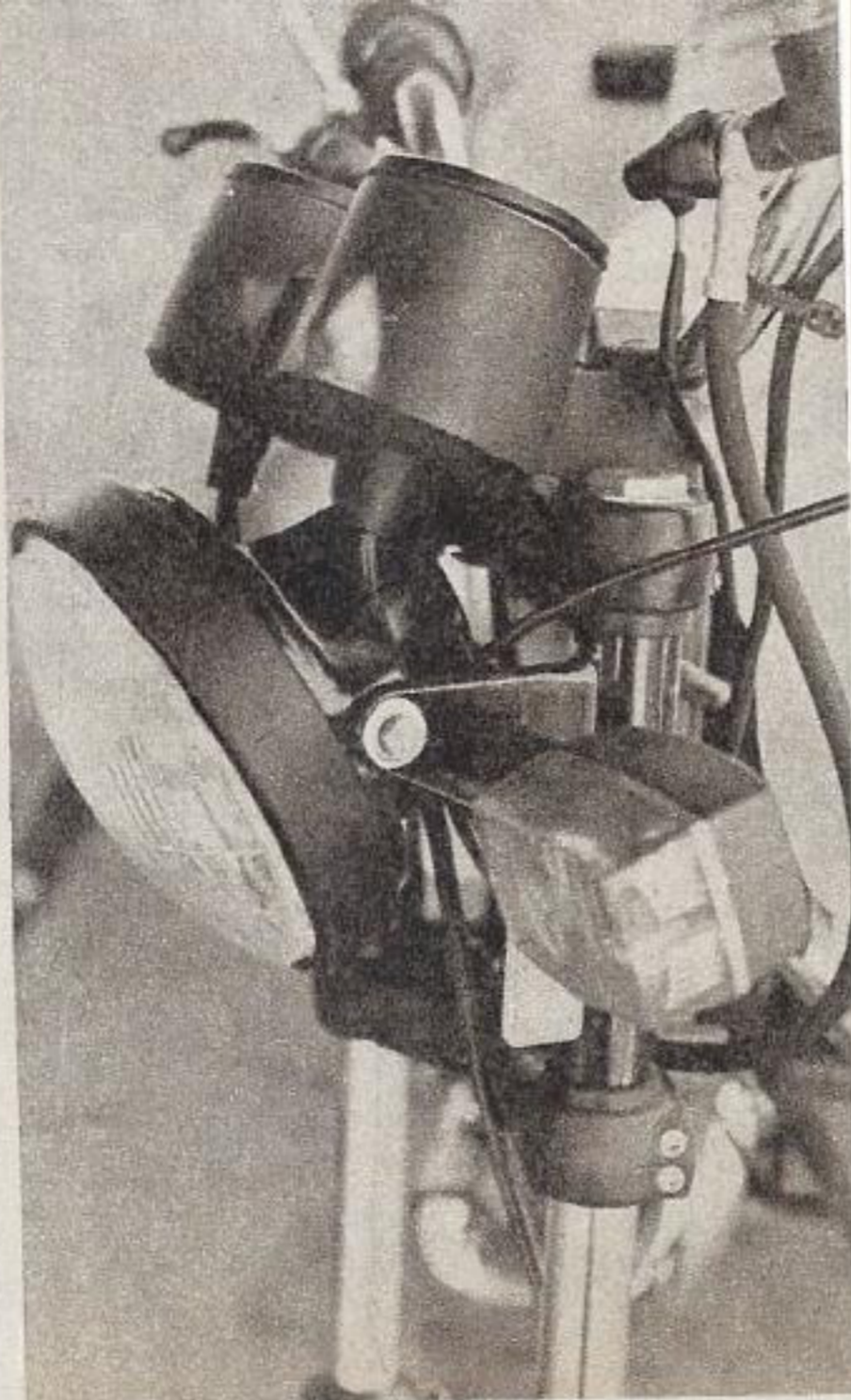
Generalmente, cuando estamos probando una moto, los amigos o la gente nos preguntan cosas acerca de ella. Y, sobre todo en rueda de motociclistas, comentamos nuestras impresiones hasta ese momento. Con la Zanella JR 200 la curiosidad era aún mayor y la pregunta casi inevitable, tratándose de una moto nacional que comete la "osadía" de salir a un mercado plagado de las mejores motos del mundo.

Una respuesta que nos reservamos en todos los casos, porque no se puede resumir en una frase o una charlita. Hay demasiados factores que juegan externamente alrededor de la moto, que no es sino el producto de un entorno en el que juegan la situación económica (o "las" situaciones económicas) y la situación industrial (porque había que trabajar con la tecnología disponible en este país, que en muchos casos sabemos que no es la misma que en otros). Y todo esto para lograr un producto que competiría directamente con motos importadas, sobre todo las japonesas. Por eso no se puede juzgar a la ligera el resultado de todas esas componentes. Antes de emitir una opinión sobre el elemento menos importante de la moto había que hacerse una composición de lugar y averiguar por qué era así y no de otra forma. Indudablemente, aunque parezca mentira, éste fue el Road Test de moto más difícil de todos los que hicimos en Corsa hasta el momento. Y pretendemos que los lectores —sobre todo los motociclistas— tengan bien presentes los conceptos que hemos vertido hasta aquí, ya que ellos pesan sobre cada tornillo de la nueva JR 200. Ahora sí, entonces, a la moto.

JR, LAS INICIALES DE UNA NUEVA EPOCA

Cuando recibimos en fábrica la moto teníamos fijado un preconcepto: no la íbamos a comparar en ningún momento con similares importadas porque, dado lo que decíamos en la introducción, el saldo sería negativo. Sin embargo, con el correr de los kilómetros esta impresión se fue revirtiendo lentamente, para hacerlo por último totalmente. Los "padecimientos" que implicaba ser usuario de una moto nacional han desaparecido casi totalmente, sentando las bases para que en el futuro se llegue a conseguir una máquina que no tenga nada que envidiar a las importadas. Esta impresión fue compartida por todos los que tuvieron acceso a una pruebita y que bajaron sorprendidos y con una muletilla común: "No tiene nada que ver con lo que se hacía antes". Y esto no es fruto de la casualidad.

Se trabajó mucho en la fábrica de Caseros, y lo que es más importante, se puso mucho amor en esta moto, a la que ellos, sin admitirlo abiertamente, también consideran como el punto de



La salida en un ángulo exigido de los cables de velocímetro y cuentavueeltas de motor hacen que se corten las tripas con frecuencia.

partida de una nueva generación. Porque el contacto con lo mejor del mundo en la materia no fue en vano y la lección se aprendió.

"CHE, PARECE UNA YAMAHA..."

Otra frase que se hizo clásica: "Parece una Yamaha". Sí señor, porque la línea y varios conceptos de la JR 200 están copiados de la línea Yamaha. Y nótese que decimos copiados y no "inspirados", porque ésa es una de las cosas que se aprendieron, que para llegar a algo bueno hay que partir de lo ya experimentado en el mismo campo, aunque sea por otros. Y que nadie se escandalice porque éste es el método que ha llevado a la industria japonesa al primer plano mundial de la industria motociclistica. Y no podemos menos que agradecer el método del machete, que nos dio las motos que hoy vemos por la calle. Volviendo a nuestra Zanella, y hablando de estética, lo único que no nos gustó es el escape, un poco largo y voluminoso (es el mismo del modelo anterior, aunque ha sido reubicado y ahora apunta hacia arriba, mejorando la estética, ya que antes señalaba el piso como diciendo "ésta es la rueda de atrás").



COMPARACIONES A VUELO DE PAJARO

En realidad, hacer una comparación con el modelo anterior es tramposo, porque ésta es totalmente otra moto, sin embargo vamos a tomarlo como punto de partida para explicar la concepción de la nueva JR.

El motor mantiene la cilindrada de 200 cm³, aunque ha sufrido modificaciones sustanciales. Conviene recordar que hace unos años se hizo bajo licencia el Minarelli 125, para equipar a aquellas Sapucal que en su momento significaron una "puesta al día" de las motos nacionales. Este motor fue luego llevado a 200 cm³, en base al aumento de diámetro del pistón casi exclusivamente, ya que el cigüeñal sólo incrementó su diámetro de 89 a 91,5 mm. Finalmente el 200 "viejo" quedó con un diámetro de 68 mm y una carrera de 54 mm, es decir un motor supercuadrado.

No vamos a enumerar ahora las inconveniencias de este tipo de motores, simplemente digamos que si bien aquel 200 tenía buena potencia arriba, de abajo era más flaco que Bergandi.

IMPRESIONES DE MANEJO

La JR sorprende. Sobre todo a quien ha tenido oportunidad de manejar los modelos anteriores. La maniobrabilidad de la moto es muy buena, merced a un cuadro más bajo y a una distribución de pesos mejorada. En el tránsito la respuesta a los requerimientos del piloto es inmediata, ayudando en este aspecto la salida de abajo del motor, resultado de la nueva relación carrera-diámetro y el volante pesado Motoplat. Este último también le ha quitado de raíz la mayoría de las vibraciones, que sólo aparecen un poco cuando se viaja en ruta pidiéndole todo lo que el motor puede entregar.

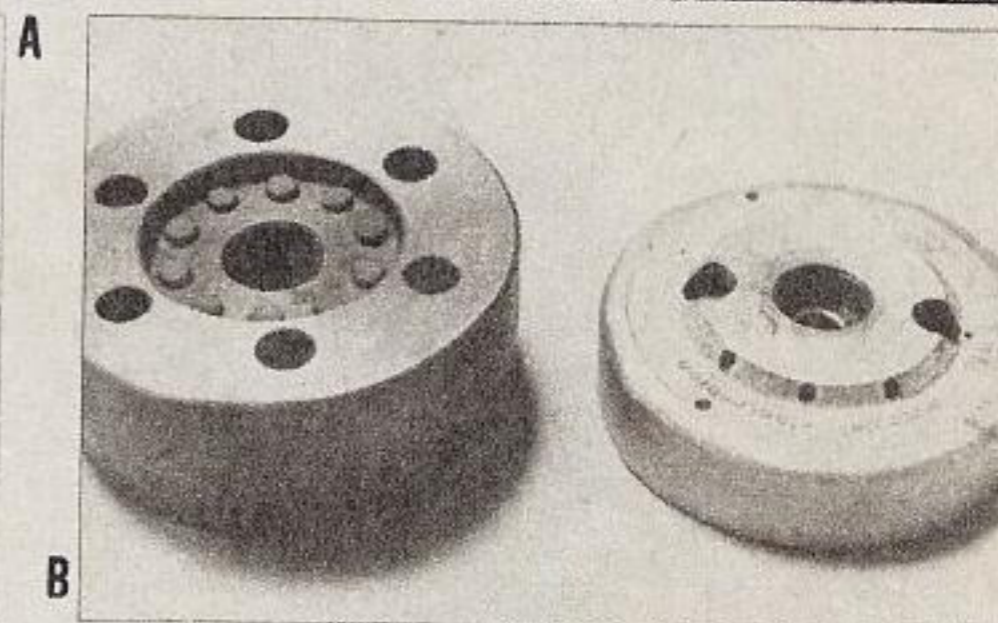
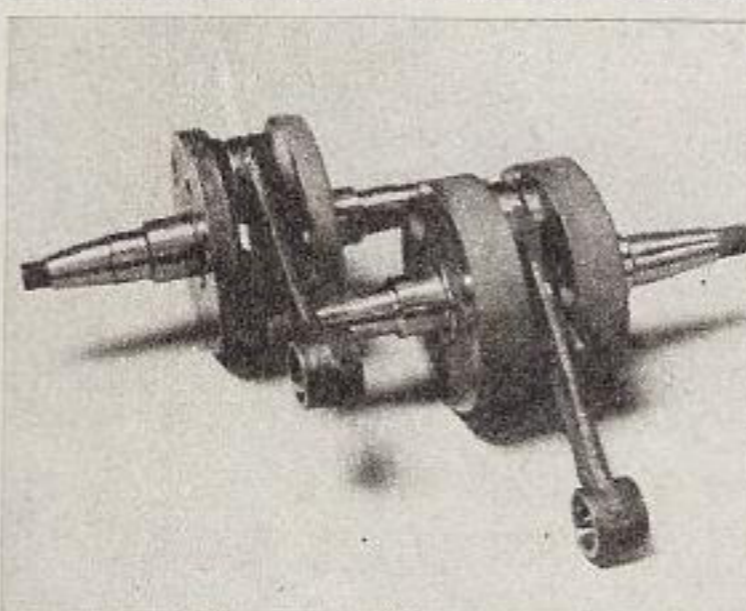
La posición de manejo está muy lograda, complementándose con la anatomía del asiento, que permite inclinar y recuperar el viraje con comodidad, sin salientes que molesten el pasaje de un ángulo de inclinación a otro.

Los elementos que desentonan en el manejo son las cubiertas y los amortiguadores traseros. Con un buen par de las primeras podría inclinarse con mayor seguridad, en curvas veloces sobre todo, ya que en las lentas las actuales andan bastante bien. Los amortiguadores le hacen perder adherencia a la rueda trasera si se acelera con la moto inclinada, de todas maneras uno se acostumbra, porque al ser duros avisan lo que va a pasar.

El frenaje tiene su punto flojo en la cubierta delantera, porque el conjunto de horquilla Marzocchi y freno Brembo la exigen al máximo por ser muy eficaces.

En suma, lo que destaca de la JR sobre todo lo demás es su capacidad para inclinarse con facilidad y la respuesta de su motor en bajas revoluciones. Y lo importante de esto último, es que en Zanella han entendido que lo que queremos los motociclistas es una máquina que sea placentera al manejar; después, si de velocidad máxima anda 117 ó 121, sirve nada más que para la anécdota.

M.G.L.



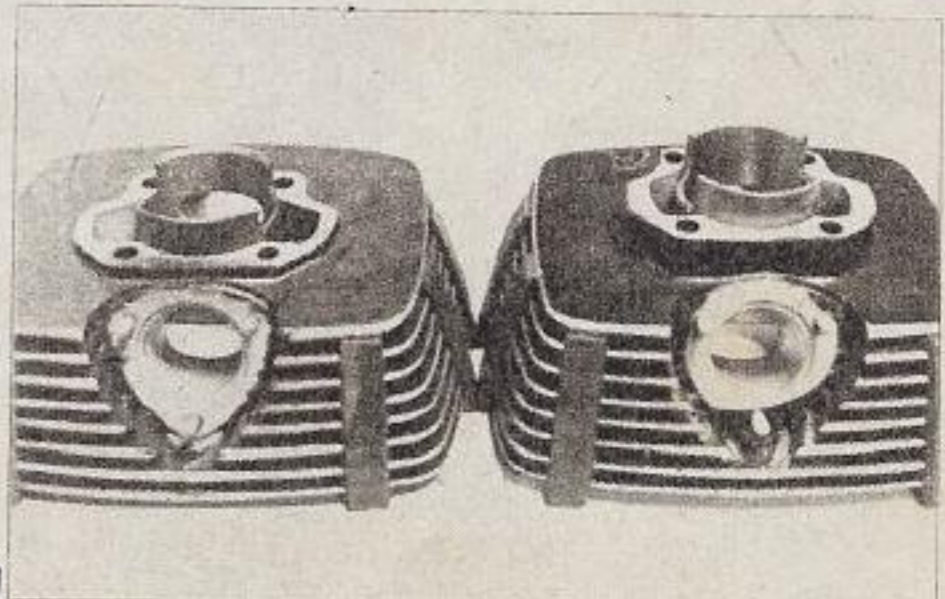
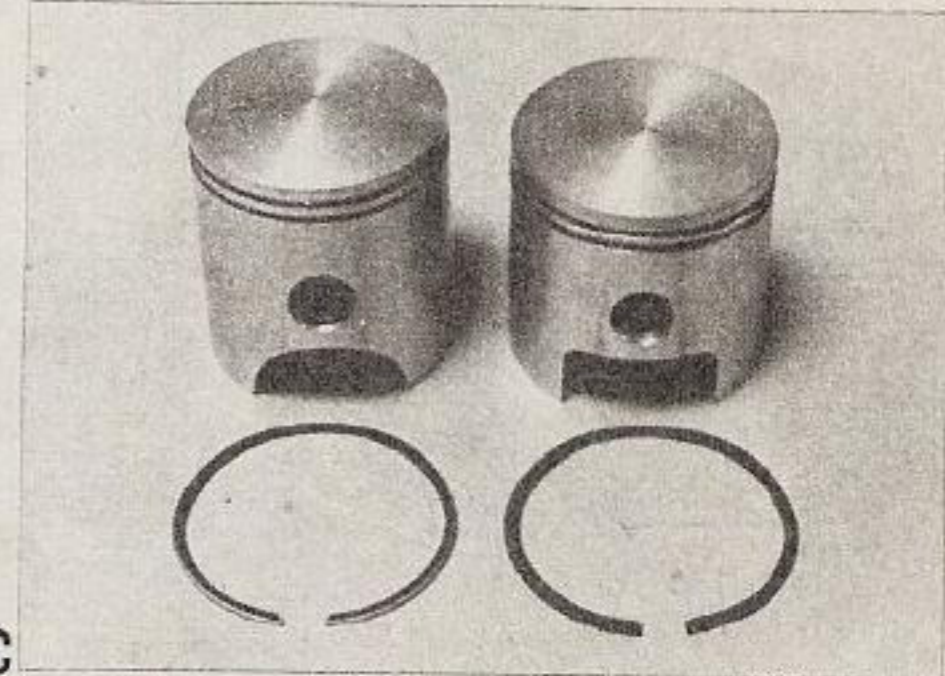
EL NUEVO MOTOR 200

A: El cigüeñal se ha incrementado, fundamentalmente en el ancho, esto se debe a que con el volante pesado debe soportar mayores esfuerzos torsores. El principal beneficio es la buena salida de abajo del motor.

B: El volante magnético **Motoplat** es responsable de que el motor haya cambiado fundamentalmente su comportamiento, siendo ahora más dulce y con mejor respuesta de abajo. El volante pesa casi tres kilos.

C: Pistón de menor diámetro (izquierda) y nuevos aros. Esto se debe a la necesidad de variar el cruce del motor para adaptarlo a la nueva carrera.

D: La camisa del nuevo motor, de mayor carrera y menor diámetro, sobresale más en la parte inferior del cilindro, notándose a simple vista la diferencia (izquierda). El motivo es el alargamiento sustancial de la carrera del pistón que obliga a "crecer" al cilindro.



Esto hacía que la moto fuera tan nerviosa que manejarla era una constante lucha con la falta de potencia en la salida.

Para llevar a cabo la JR debía partirse del mismo motor, podían hacerse modificaciones, pero no tan sustanciales que dieran como resultado un motor totalmente distinto e imposible de lograr por los costos. La solución llegó por el siguiente camino: se aumentó la carrera de 54 a 58 mm, incrementando el volteo y el largo de biela de 105 a 116 mm; y en contrapartida se redujo el diámetro de 68 a 66 mm.

Claro que si usted se detiene a pensar un segundo se va a percatar de que el motor seguía siendo supercua-drado. Entonces había que obligarlo a comportarse dócilmente y a responder en bajos, en otras palabras: que funcionara dócilmente y redondito, como se dice en el ambiente. Para esto se fabricó especialmente en Motoplat (la fábrica española de encendidos) un



Panel de instrumentos. El cuentavueeltas es muy impreciso y, paradójicamente, el velocímetro es un lujo en cuanto a precisión.

Horquilla Marzocchi, freno delantero de disco Brembo y llanta de aleación Grimeca. Elementos de importación de primer nivel mundial.





volante pesado (2,8 kg), que resultó ser el de mayor masa que se fabricó en esa industria. Con él colocado nadie que no lo supiera de antemano podría adivinar que se trata de un motor supercuadrado. La inercia que proporciona el volante lo hacen agradable de utilizar en toda la gama de potencia. Para dar una idea digamos que permite circular despacio en marchas altas sin tironeos, y en ruta, a velocidad de crucero de unos 100 km/h, se puede endurecer el acelerador y por lo parejo del andar parece un cuatro tiempos. A pesar de haber llegado a un buen grado de utilización en todos los aspectos, este motor tiene posibilidades de seguir progresando, sobre todo de la mano de un carburador de mayor diámetro y un escape al tono con éste.

PALOS Y ROSAS

Esta moto tiene incorporados elementos importados de reconocida calidad, como la horquilla Marzocchi, los frenos de disco Brembo y las llantas de aleación Grimeca. Los tres funcionan sin problemas y eficazmente, sin embargo aislados no servirían de nada, el resto del conjunto se encuentra a la altura de las circunstancias.

Los amortiguadores traseros, componentes fundamentales de una moto, son quizás los menos aptos de todo el equipo de esta nueva moto. En parte sus deficiencias son absorbidas por la horquilla, pero aún así están bastante lejos de lo ideal. Son muy duros al principio, cuando nuevos, y pasan de ese estado al de fatiga casi sin punto intermedio en caso de utilizarlos asiduamente con dos personas o una pesada. En nuestro caso (peso jockey: 56 kg) cada pozo o desnivel importante que no advirtiéramos dejaba un recuerdo en la espalda o riñones.

El cuadro es unos centímetros más bajo que el anterior, con lo que se ha ganado al reducir la altura del asiento, incrementando la maniobrabilidad de la moto. Esto último puede considerarse una virtud de la JR 200, sólo le faltarían dos cubiertas un poco más a tono con la manejabilidad y la efectividad del freno Brembo; las Iris delanteras e Imperial Cord traseras andan bien, pero en tramos exigidos se limitan a "trabajar a reglamento". Actualmente se están terminando los prototipos similares a los de un modelo inglés (creemos que el Pirelli Phantom) en una fábrica argentina para equipar a las motos de producción nacional con cubiertas de buen nivel hechas aquí, ya que la que trae esta Zanella JR adelante es uruguaya.

Lo más importante de esta moto es que el conjunto es equilibrado, lo que da como resultado una buena maniobrabilidad, asistida por una correcta posición de manejo y dimensiones lógicas en todos sus puntos.

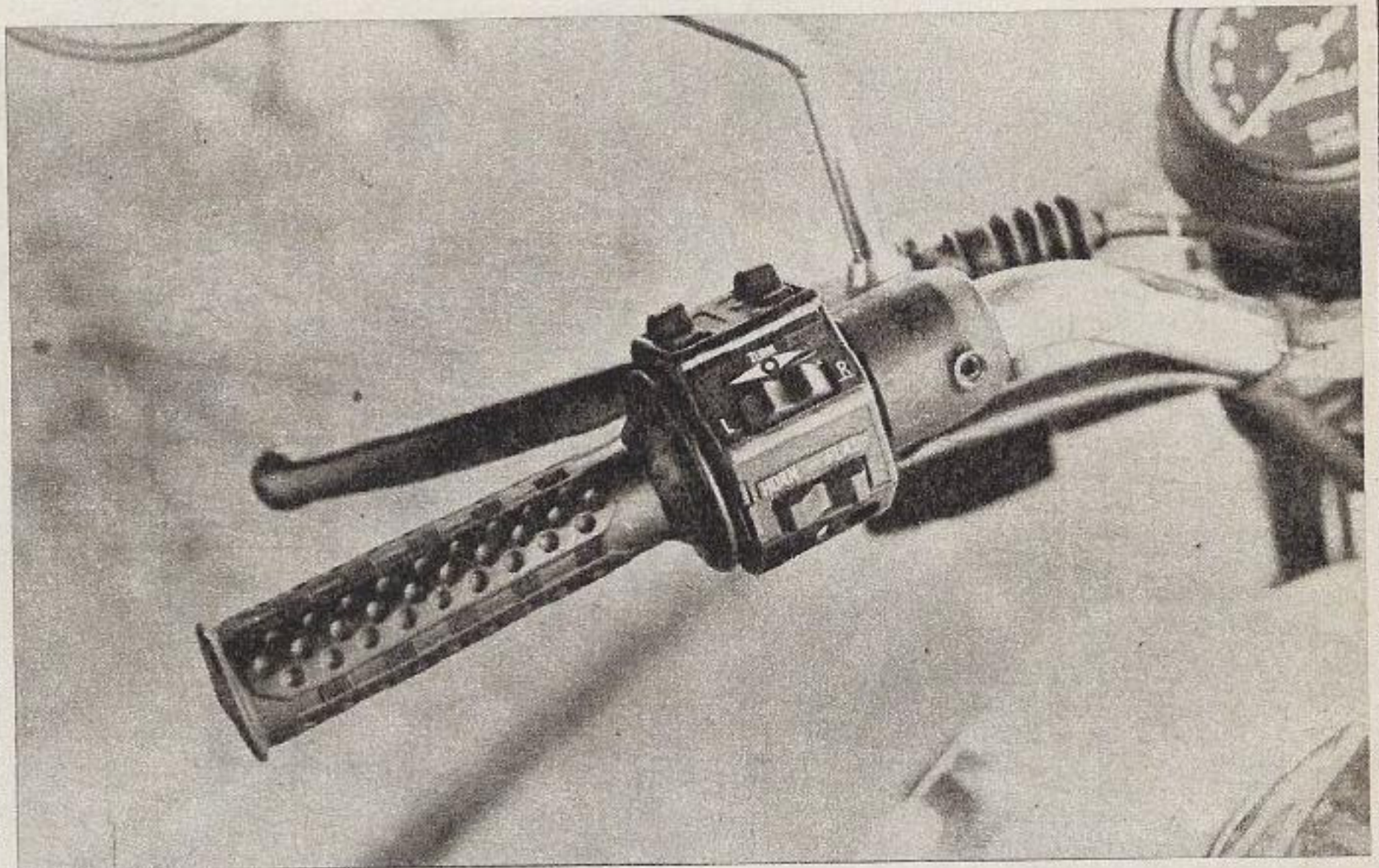
Entre los detalles que habrá que



Facilidad para inclinar. Buena posición de manejo. Buena salida de abajo... lástima las cubiertas y los amortiguadores traseros.

cuidar en el futuro están: el ruido de admisión, provocado por una caja de filtro sin el suficiente hermetismo y que es una de las cosas más desagradables de esta moto —para nosotros la más desagradable—, ya que al abrir todo el puño de golpe la solución del Mikuni produce un ruido similar al del regimiento de Zapadores Pontoneros roncando al unísono; los cables de velocímetro y cuentavueltas, que se cortan debido al exigido ángulo de salida del tablero; la sujeción de la caja porta herramientas, que consta de una goma que se corta y provoca la pérdida de la dotación completa; el cable del embrague, que se mueve y toca los contactos eléctricos que entran al tablero, dejando la moto sin luz o bocina y los espejos que vibran a ciertos regímenes.

Entre los inconvenientes que tenemos apuntados en nuestra libreta-bitácora hay tres que vamos a comentar aparte de los recién nombrados. El primero de ellos es referido al cuenta-vueltas. La aguja del instrumento no



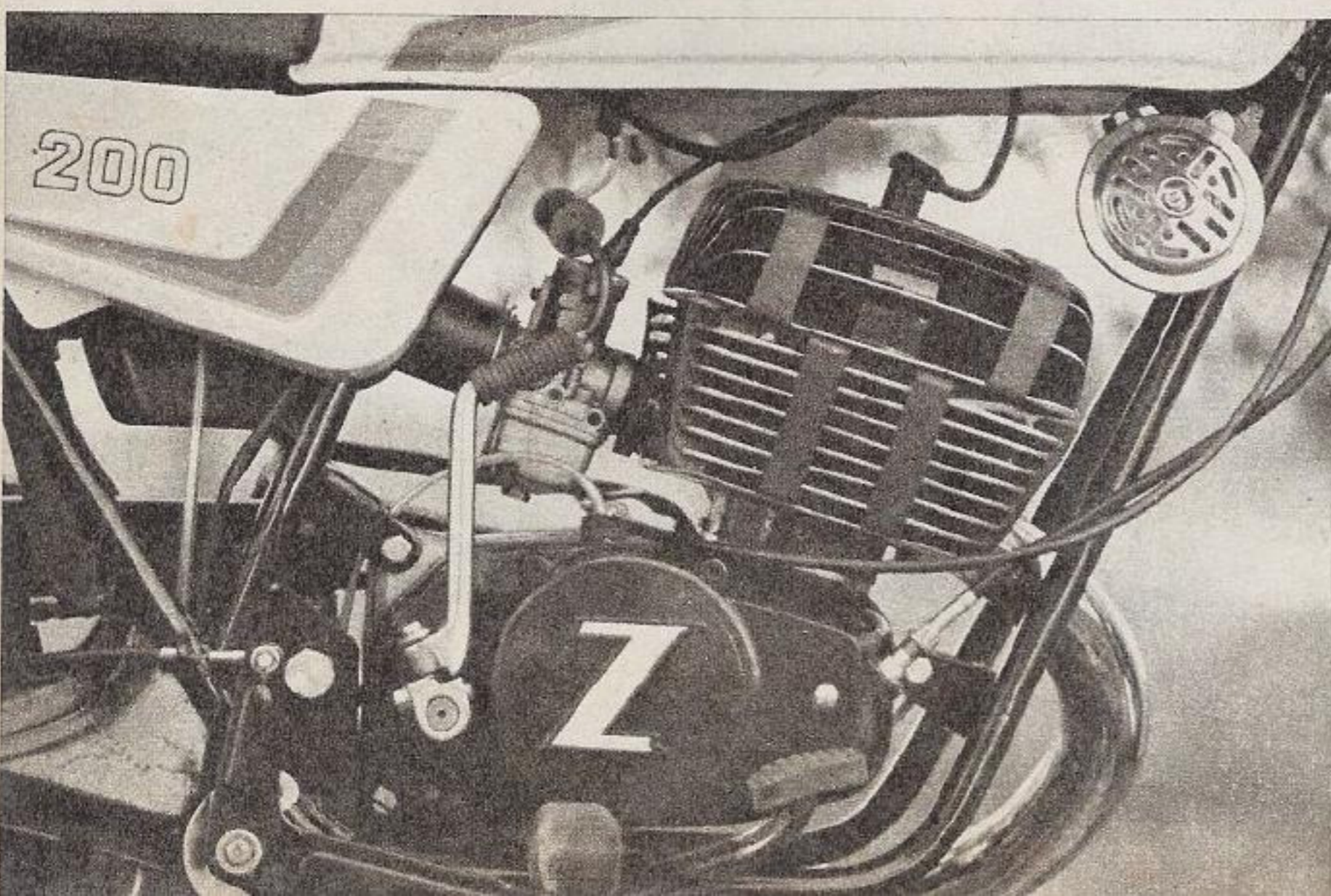
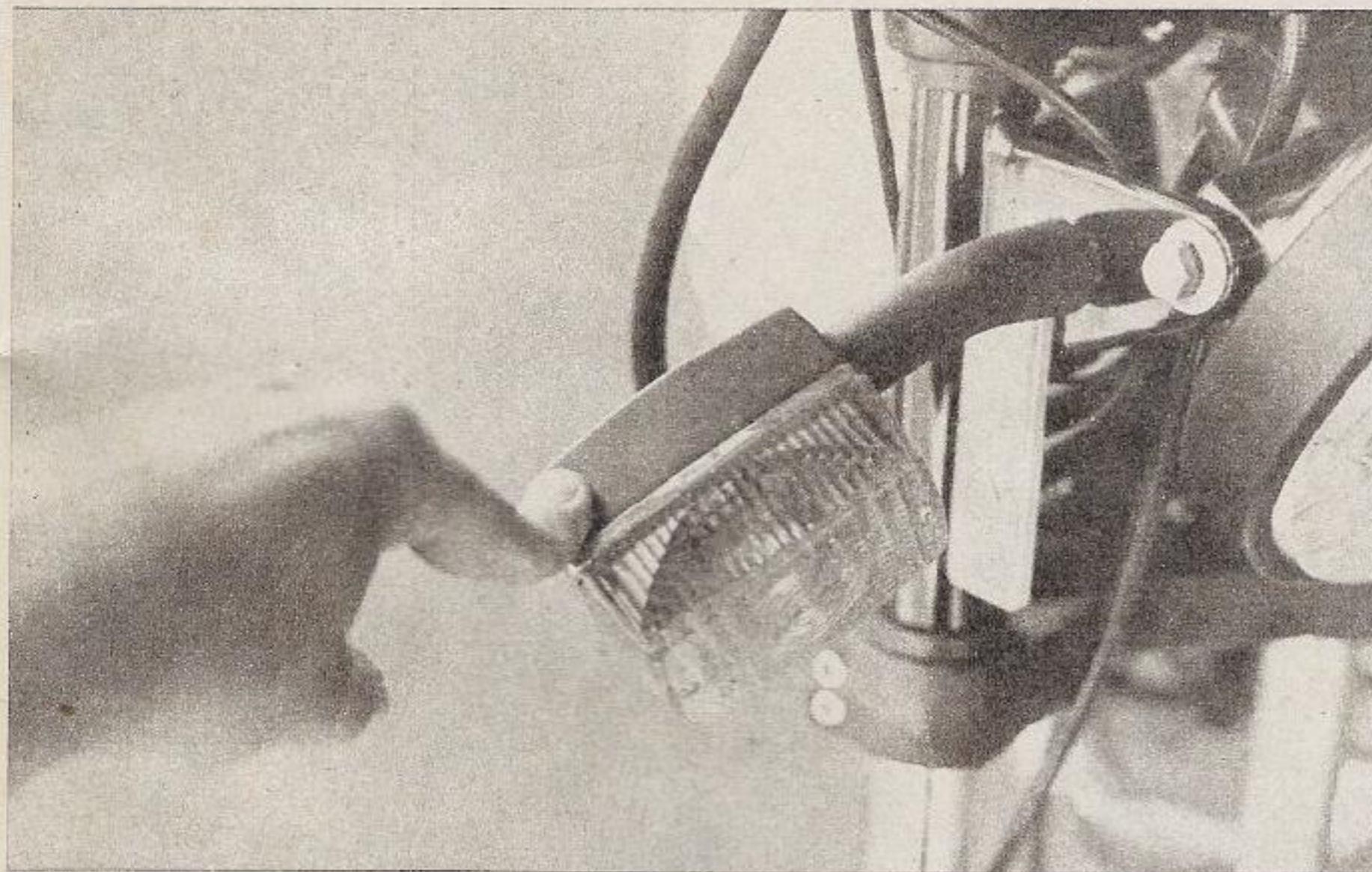
tiene progresividad, es decir que baila como la aguja de una balanza haciendo que la lectura sea casi despreciada en el uso por lo inexacta. Nos llama mucho la atención que el velocímetro, provisto también por SIAP, sea de una precisión mayor a la de la mayoría de los importados, ya de por sí bastante exactos, y el cuentarrevoluciones esté tan alejado en efectividad. Siguiendo con el tablero, las luces indicadoras de punto muerto y luz de giro están invertidas a lo que es norma en todo el mundo (verde punto muerto, naranja para el giro), porque se ha seguido el código automotor de nuestro medio. Esto hace que quien esté acostumbrado a manejar motos se encuentre a cada rato mirando fijamente el tablero y "razonando" las luces. Con cambiar dos plastiquitos se arregla todo.

Otra sorpresa que nos deparó la JR apareció cuando el combustible del tanque llega al nivel que obliga a conectar la reserva y uno empieza a pensar en parar a recargar; pero al hacerlo se encuentra con que entran

solamente nueve litros, incluyendo un cuarto de aceite 2T, lo que imposibilita agregar otro cuarto litro de aceite. En ese instante le están sobrando cuatro litros de nafta sin su correspondiente cantidad de aceite, lo que obliga a vaciar la nafta necesaria para que entre algo de aceite; y realizar la proporción utilizando ese instrumento de precisión tan valorado en los talleres argentinos: el Ojmetro.

UN PRIMER PASO AL FUTURO

Así podríamos definir a este último lanzamiento de Zanella. El balance final es ampliamente positivo, ya que las condiciones básicas de una buena moto están logradas y sólo restan pulir detalles, la mayoría de pequeña importancia pero que se deben tener en cuenta cuando el objetivo es, como en este caso, lograr un producto del que una fábrica pueda enorgullecerse. Y eso es precisamente lo que buscan en Caseros.



LAS CIFRAS DE LA JR 200

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio de dos pasadas en sentido contrario: 113,845 km/h.

ACELERACION CON PARTIDA DETENIDA

0-100 mts: 7,17 seg.
0-200 mts: 11,44 seg.
0-300 mts: 15,25 seg.
0-400 mts: 18,80 seg.

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA:

Primera: 40 km/h
Segunda: 60 km/h
Tercera: 80 km/h
Cuarta: 100 km/h
Quinta: 125 km/h
(Velocidades indicadas por el instrumento de la moto)

CORRECCION DE VELOCIMETRO

Velocidad indicada	Velocidad real	Porcentaje de error
40 km/h	40,5 km/h	1,25%
60 km/h	60 km/h	0%
80 km/h	75 km/h	6,25%
100 km/h	99 km/h	1%

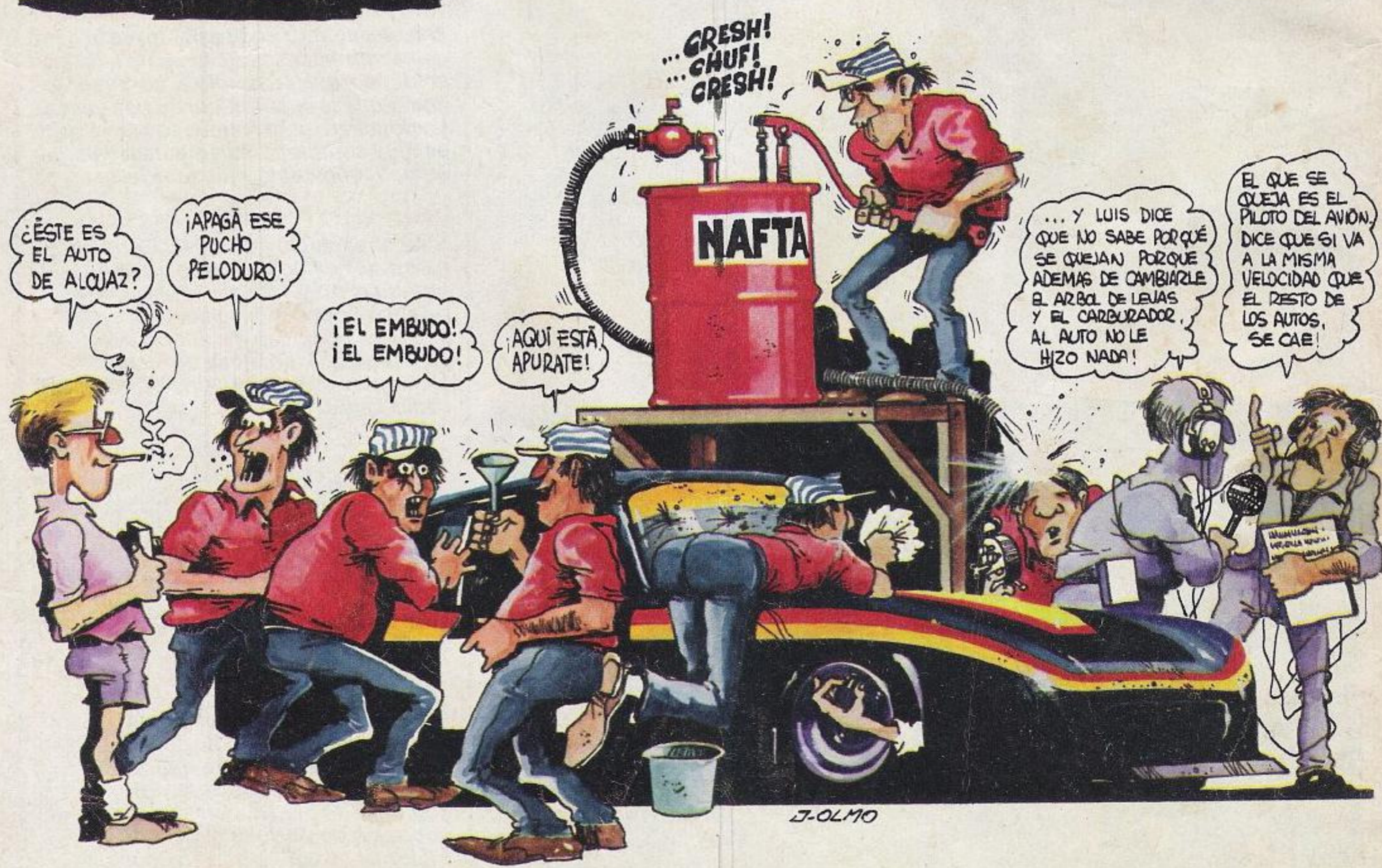
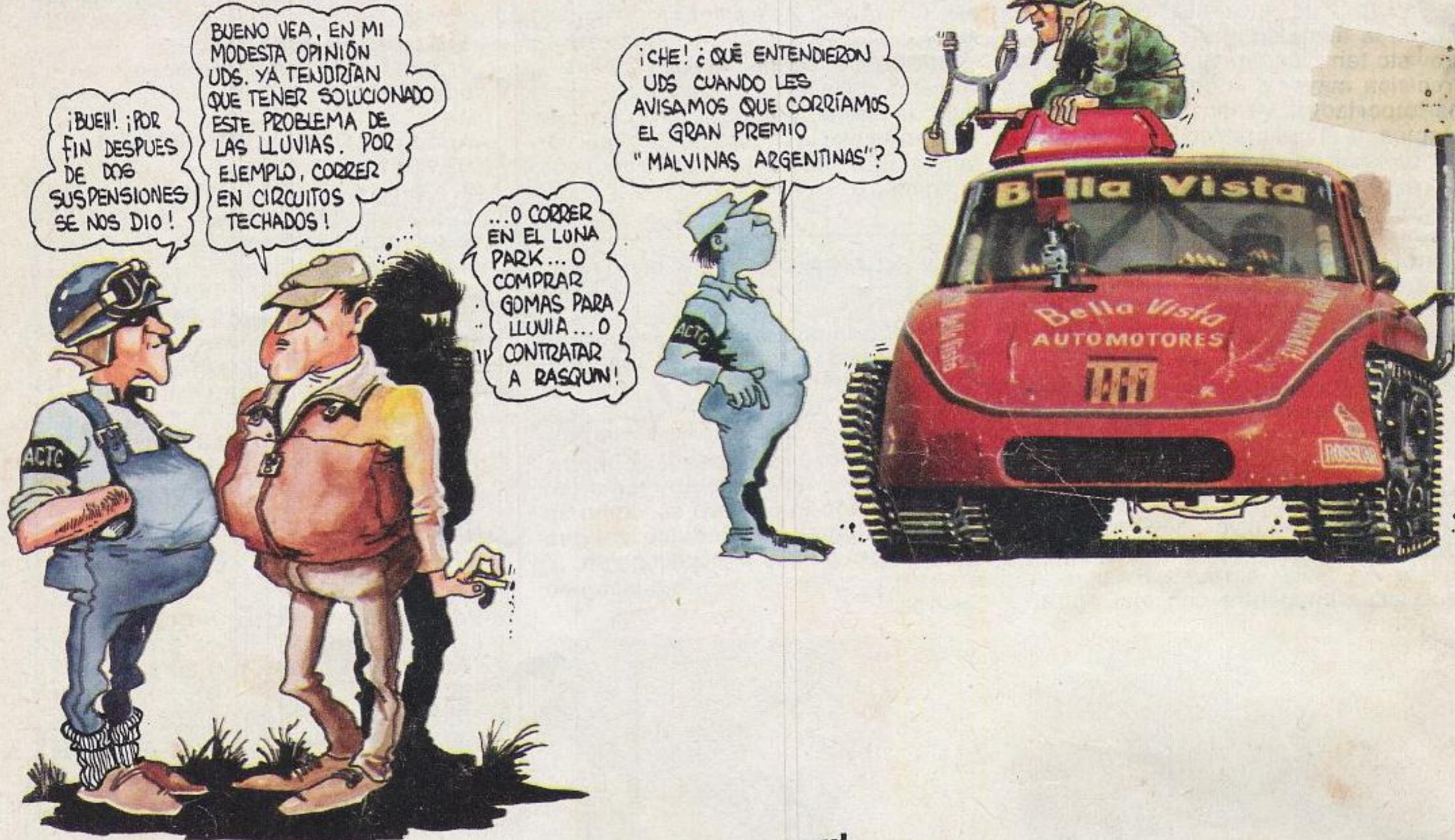
En este lugar, bajo el asiento, va la caja de herramientas. La misma no está en la foto porque se perdió al cortarse la goma que la sujeta. Ocurrió dos veces. La dotación de herramientas de la caja es muy completa. Solamente le faltaría un pequeño destornillador Phillips.

Buena resolución de las luces de giro, montadas en goma, no se queman las bombitas ni se rompen las tapas de plástico. A pesar de la flexibilidad los soportes no bailan durante la marcha. La intensidad luminosa de estos elementos es óptima. Actúan, además, como baliza.

EL puño izquierdo, marca Tomaselli, de origen italiano, tiene una disposición de llaves incómoda. El comando de las luces de giro desaparece del tacto al usar guantes gruesos. Los comandos de luces alta y baja están, como se ve en la foto, ubicados demasiado arriba y su accionamiento es incómodo.

El motor JR 200. El trabajo más importante de esta moto se ha realizado en esta planta motriz. La modificación de la carrera y el diámetro de pistón, sumada a la adopción de un volante pesado Motoplat, lo convierten en un motor muy dulce para utilizar.

EFFECTO HUMOR



ATENCIÓN: LE CAMBIAMOS LAS PILAS A LA RADIO DE TODOS.



Hay nuevos horarios, nuevos programas, grandes incorporaciones
y muchas ideas diferentes.

Esto no significa prescindir de nuestros éxitos de siempre.

Nos hemos renovado sin necesidad de demoliciones.

Héctor Larrea, Antonio Carrizo, Orlando Marconi, Fernando Bravo,
Rubén Aldao, José María Muñoz, Oral Deportiva, Juan Carlos Morales,
Jorge Bullrich, Juan Alberto Badía, Llamas de Madariaga, Carburando con
González Rouco y González Longhi, Rotativo del Aire, Luis Landriscina,
Mario Sánchez, Mario Sapag, Boxeo con Catarelli y García Blanco,
Mundial '82, Jorge Aliaga, Horacio Ferrer, Adolfo Cassini, Eduardo Lorenzo,
Recitales en vivo, Ciclos Especiales.

Ninguna otra emisora puede ofrecerle tanto. Conozca la potencia de
nuestras pilas nuevas.





¡UNA OPORTUNIDAD ÚNICA!

Conscripción de socios.
Campaña anual.

“LA MEJOR MANERA DE LLEGAR A LOS TITULOS MAS EXITOSOS.”

La más brillante posibilidad de acceder a las novedades literarias que triunfan en todo el mundo.

¡ASOCIESE YA MISMO!

GRANDES BEST-SELLERS



PARA FUTUROS PEDIDOS:
Conozca las novedades en las revistas de EDITORIAL CREA S.A. o solicite catálogo trimestralmente.

¡TODO POR \$ 100.000.-!

Escoja tres de estos títulos y remítanos sin demora el cupón con sus datos personales.
La Oferta Especial incluye gastos de envío.
A VUELTA DE CORREO RECIBIRA SU PRIMER PEDIDO Y EL NUMERO DE SOCIO CORRESPONDIENTE.

¡LOS MEJORES AUTORES!

CONSCRIPCION DE SOCIOS.
Solicito envío de libros Nros.:.....
Adjunto giro/cheque NO A LA ORDEN de EDITORIAL CREA S.A. por \$ 100.000.-
NOMBRE:.....
DIRECCION:.....
PROVINCIA:.....
C. POSTAL:.....



Casilla de Correo 386 - (1000) Correo Central

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

OFERTA ESPECIAL ASOCIACION.