

Parabrisas

CRS SA

**PROGRAMA: TC EN MONTE
COCHO DEMOLIO EN MENDOZA**

Nº 886 - del 24 al 30 de mayo de 1983 -

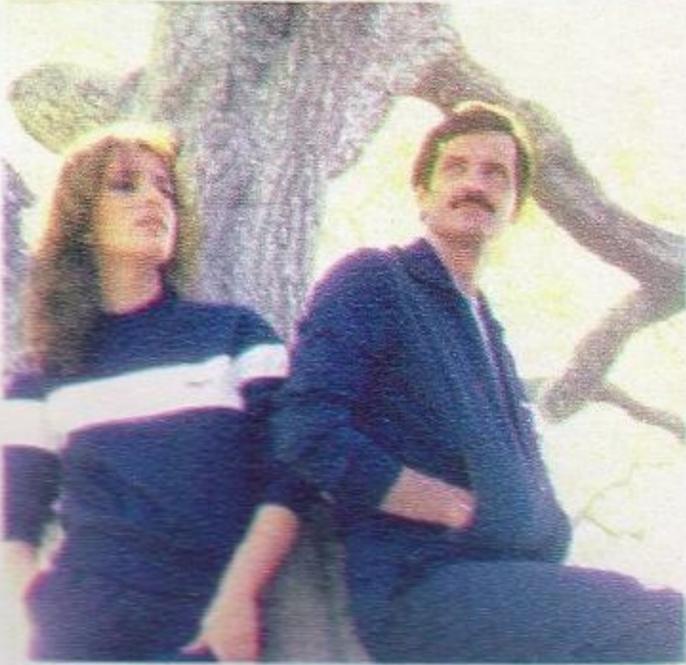
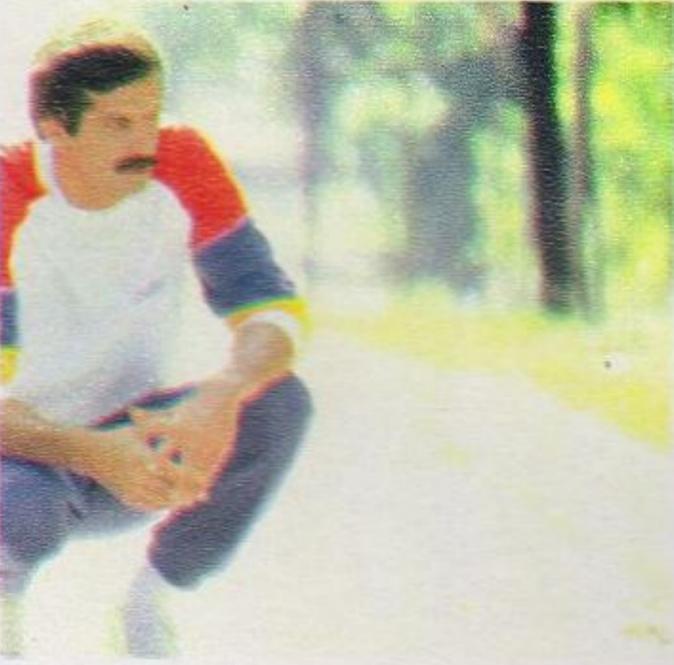
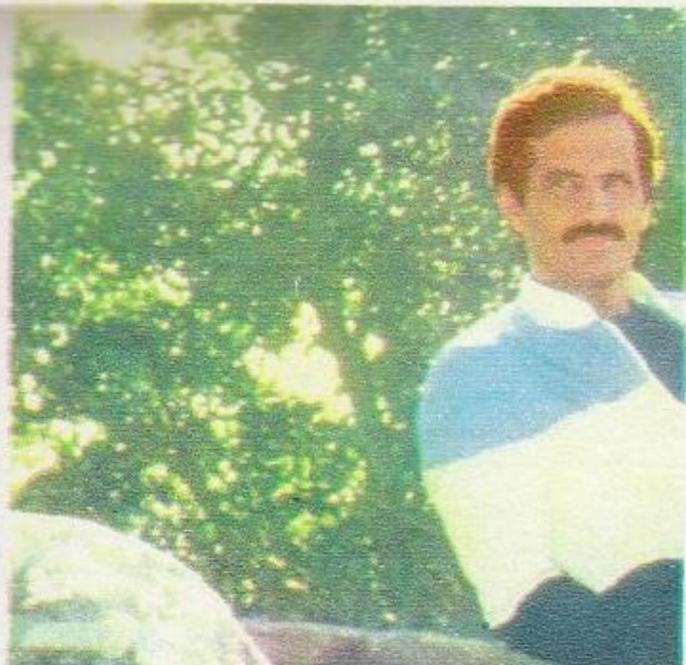
Argentina: \$ 90.000 - Uruguay: N\$ 50 - Paraguay: Gs. 320

PROST-RENAULT: LOS IMBATIBLES EN BELGICA



elf

LAS REVISTAS DE MAURO



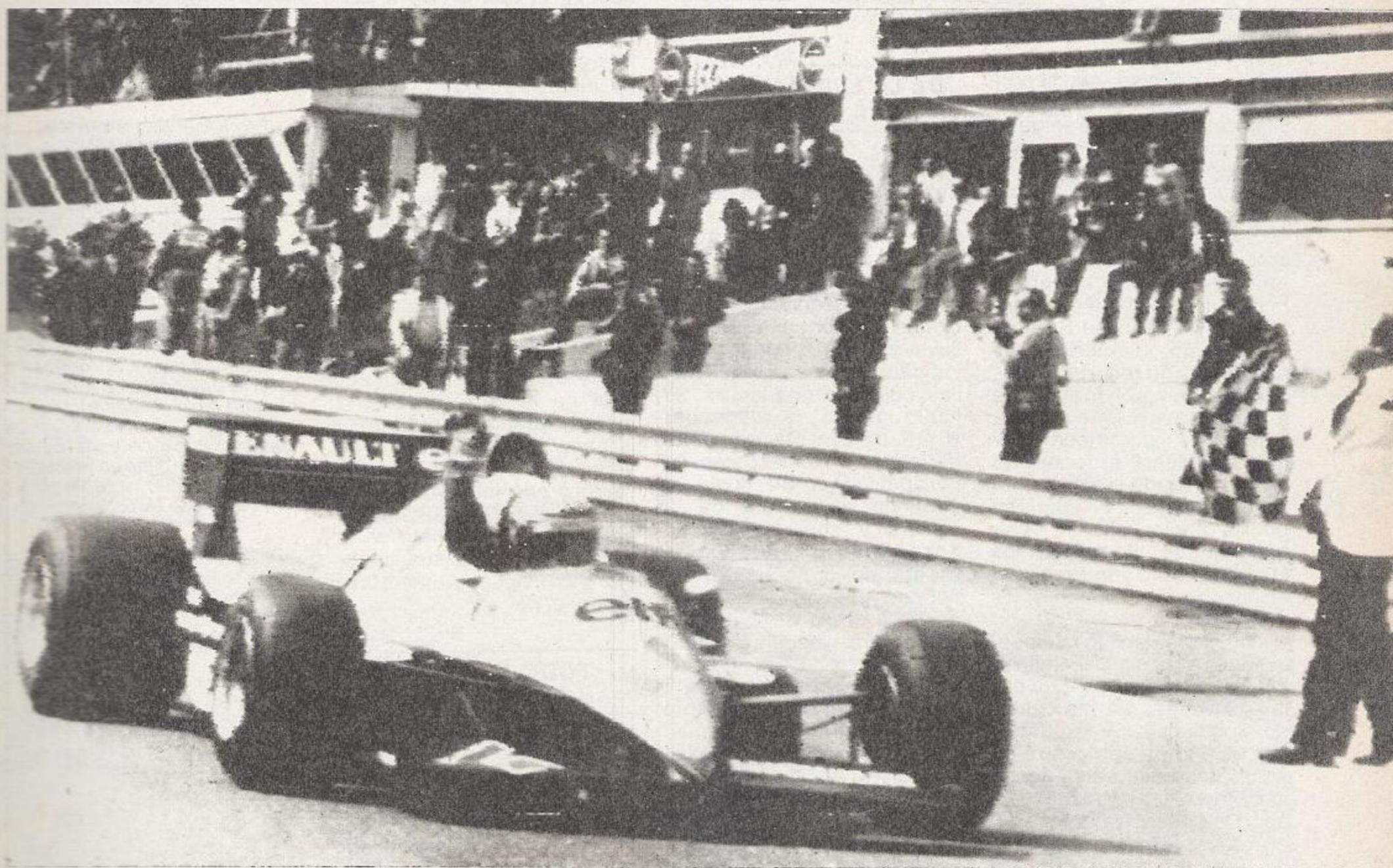
**Indumentaria
deportiva
para todo
momento.**

diportto



GP DE BELGICA

TRAS LA ILUSION DE DE CESARIS, LA SOLIDEZ DE PROST



Alain Prost cruza la meta imponiéndose en Spa. En esta definición mucho tuvo que ver su ritmo, pero también la efectividad de su equipo.

*Texto y fotos: Germán Sopena
Enviado especial a Spa, Bélgica*

El italiano entró con su Alfa Romeo en primer lugar a los boxes para reponer caucho y combustible cuando lideraba con cuatro segundos de ventaja sobre Prost. Pero el trabajo del equipo demoró excesivamente y la carrera se le escapó de las manos. En el de Renault fueron más ligeros y el francés se alzó con otra victoria, pasando a encabezar el campeonato.

Los autos con motores turbo fueron dominadores netos.

Spa tiene una virtud que le es propia y que ha sido arruinada con el recorte de 7 kilómetros sufrido por el antiguo circuito original. Nos referimos particularmente al sonido de los autos, lejano, casi un rumor que se anuncia en la caja de resonancia de los valles y los bosques de la región, anticipando la llegada del auto que aparece de pronto como un latigazo, entre unos árboles, mientras el piloto negocia en pocos metros todo lo que el circuito impone sin piedad. Desniveles, curvas en bajada, una frenada a cero donde los discos quedan al rojo vivo, una subida impresionante en la cual —cosa rarísima— hay que levantar un instante el pie del acelerador a pesar de estar subiendo, porque un desnivel del piso —en la curva de L'Eau Rouge— obliga a esa precaución si no se quiere terminar contra el guard rail exterior, como le pasó el día viernes a Johnny Cecotto en ese mismo lugar.

Spa (o mejor dicho Francorchamps, porque el circuito está en realidad en el pintoresco pueblito de Francorchamps y no en Spa) es por lo tanto un acierto en su nueva versión recortada porque se eliminaron los lugares más peligrosos, que eran ya imposibles para cualquier mente lógica y se conserva en cambio todo el atractivo de un trazado rutero —bien se podría correr allí en TC— que sólo permite brillar a los que realmente son maestros en el arte del volante y los pedales.

Sin ganar por lo tanto, el italiano Andrea De Cesaris fue la gran figura de Spa por las 19 vueltas en las cuales dominó la carrera en punta y por todo lo que demostró en el difícil circuito belga desde la primera práctica del viernes. De Cesaris ya había sido el más rápido en Spa hace un mes en unas pruebas previas, y las pequeñas diferencias que pueden existir entre autos quedaron allí eliminadas por los riesgos que asume el piloto al buscar un tiempo, dando el todo por el todo en esa pista terrible.

Quedaba la duda de confirmar si De Cesaris —velocísimo para un tiempo de clasificación— podía mantener un ritmo adecuado en la punta sin cometer un error, o disminuir la cadencia por fal-

ta de acostumbramiento a la presión psicológica que implicar correr delante de todo el pelotón.

No hubo nada de eso. De Cesaris se apoderó de la punta en la segunda de las dos largadas que hubo en Spa (más adelante explicamos el porqué) y desde allí dominó con toda autoridad lo que sucedía en la pista, mientras Alain Prost lo seguía a tres o cuatro segundos de diferencia con matemática precisión y esperando sin duda el momento de los reabastecimientos, a mitad de carrera, antes de iniciar un ataque eventual sobre el Alfa que no parecía sin embargo temerle a nadie en Spa.

DE LA LLUVIA AL SOL DEL DOMINGO

Como para agregar dificultades a las exigencias de Spa, el sábado se descargó una tormenta fenomenal en toda la región, y los autos salieron a la pista en la última tanda de clasificación sólo para observar las condiciones del circuito bajo la lluvia y volver luego a boxes indicando que correr allí con lluvia era casi una locura. Se habló incluso de suspender el GP para el día siguiente (feriado de Pentecostés en Europa) si acaso llovía el domingo a la hora de la carrera y sólo el inefable Keke Rosberg deseaba el sábado por la noche que las nubes siguieran descargando agua el día de la carrera como para permitirle repetir la jugada feliz de Montecarlo. Rosberg, dicho sea de paso, había sido el piloto más veloz bajo el agua, como para no dejar dudas que para él —como para Villeneuve— correr implica andar más rápido que los demás "en cualquier condición que se encuentre la pista".

Pero apareció el sol el domingo. Y con él, desaparecieron las esperanzas de los usuarios de motores Cosworth, totalmente en desventaja frente a los turbo en un circuito tan veloz. No hubo en realidad batalla alguna por la punta, aunque Rosberg se las ingenió para combatir largamente en el segundo pelotón, dándole un trabajo de locos a Piquet y

Tambay por lo cual algunos equipos llegaron a sospechar que los Williams debían estar definitivamente por debajo del peso mínimo para permitirse semejante bravata frente a los turbo Ferrari y BMW.

Hubo, sin embargo, un momento de incertidumbre en la largada y la posterior decisión de detener con bandera roja a los pocos autos que habían largado la carrera para iniciar una segunda largada y acortar por lo tanto la carrera en vueltas (de 42 a 40) para equiparar el consumo de los autos que habían dado ya una vuelta antes de repetir la maniobra. Sucedió que en el momento en que los autos estaban por largar, Marc Surer levantó la mano indicando que su auto estaba inmóvil porque no podía colocar la primera y viéndolo hacer esa seña, Jacques Laffite que estaba detrás del suizo también levantó la mano a su turno. Toda la fila de autos que estaba detrás de Laffite también fue transmitiendo la señal y quedó inmobilizada, mientras que al aparecer al mismo tiempo la luz verde el pelotón que estaba delante de Surer largaba normalmente. La Dirección de la carrera resolvió inmediatamente anular esa largada y proceder a una segunda, donde todo se desarrolló normalmente y donde Andrea De Cesaris se apoderó de inmediato de la punta, revelando sus intenciones de dar la gran sorpresa del año.

TODO CAMBIA EN BOXES

En Spa se volvió, como era previsible, al sistema de parar a mitad de carrera para cargar nafta y cambiar gomas, y todos los equipos de punta habían planificado esa operación en los nuevos boxes de Spa (ahora ubicados antes de la frenada a la Source y no a la salida de la curva como antes) con lo cual el GP podía definirse en el momento crucial de la parada a media carrera.

Así sucedió. De Cesaris fue el primero en parar a cargar nafta cuando disponía de la punta con 4 segundos de ventaja sobre Prost, pero la lenta maniobra del box Alfa arruinó notoriamente

te sus posibilidades. Mientras que Alain Prost tardaba poco después exactamente 14 segundos 22/100 para la operación, De Cesaris estuvo inmobilizado en su box 25 segundos 33/100. Suficiente para perder la punta a manos de Prost —el único puesto perdido por De Cesaris una vez que todos los rivales de la punta pararon a su turno— y quedar diez segundos atrás. De Cesaris inició entonces una intentona de atrapar al Renault que duraría pocas vueltas porque el motor ya no quería seguir, quizás afectado por ese esfuerzo suplementario de recuperación luego del tiempo perdido en el box.

Todo se jugó en la parada, por lo tanto y allí la solidez y el entrenamiento del equipo Renault jugaron

1-2-3-4 Abajo, izquierda: Tambay durante la clasificación sabatina con la Ferrari en pleno "aquaplaning". El domingo no llovió y el francés consumió buena labor; resultó segundo aunque lejos... Abajo, derecha: Keke Rosberg le dio trabajo a varios turbo y, como sucede frecuentemente, fue el mejor entre los no turboalimentados. Extrema derecha: Un problema en la caja postergó a Piquet cuando tenía el segundo puesto en el bolsillo. No obstante, entró en los puntos. Derecha: Eddie Cheever completó un marcador ampliamente favorable para Renault. Fue tercero cerca de Tambay.



un rol capital. Prost, de vuelta en la pista, no hizo más que asegurar esa ventaja con un auto que estaba perfectamente a punto para Spa y el triunfo final premió entonces al conjunto global más efectivo que integraban Prost y su equipo. El sueño De Cesaris, si bien interrumpido amargamente, permite de todos modos imaginar que el italiano puede producir otras "sorpresas" similares en Zeltweg, Hockenheim, Silverstone o el mismo Monza. Después de lo de Spa debe sentirse más confiado que nunca y durante mucho tiempo se suponía que lo único que le faltaba a De Cesaris era un poco más de confianza en su equipo y en su capacidad de completar la carrera, sin sufrir incidente alguno.

PROST GANO EN EL MOMENTO CLAVE

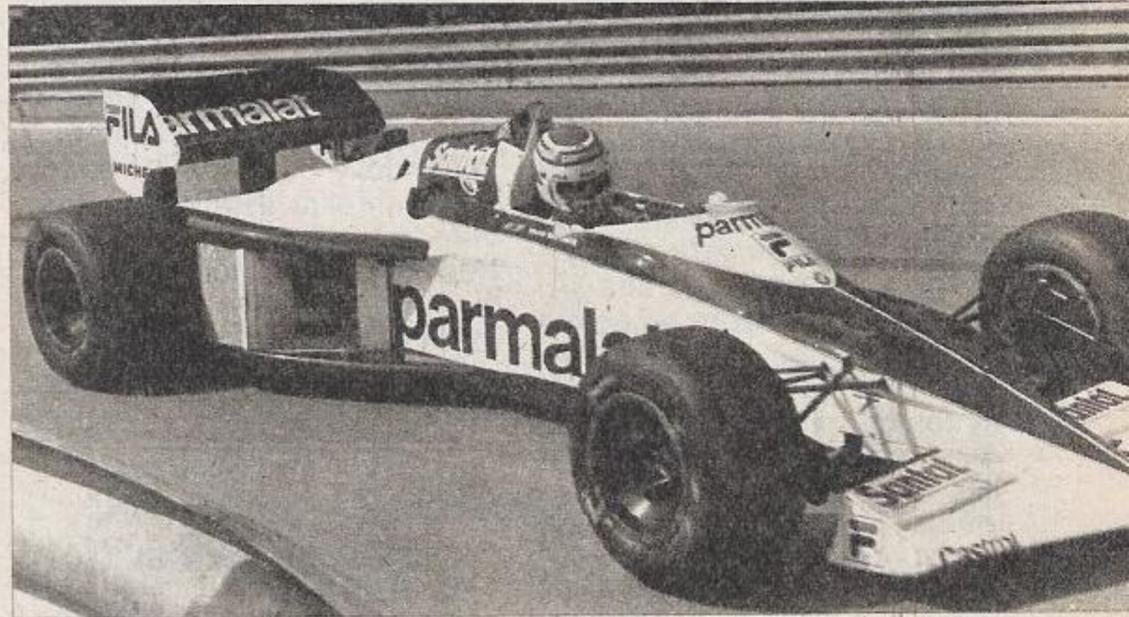
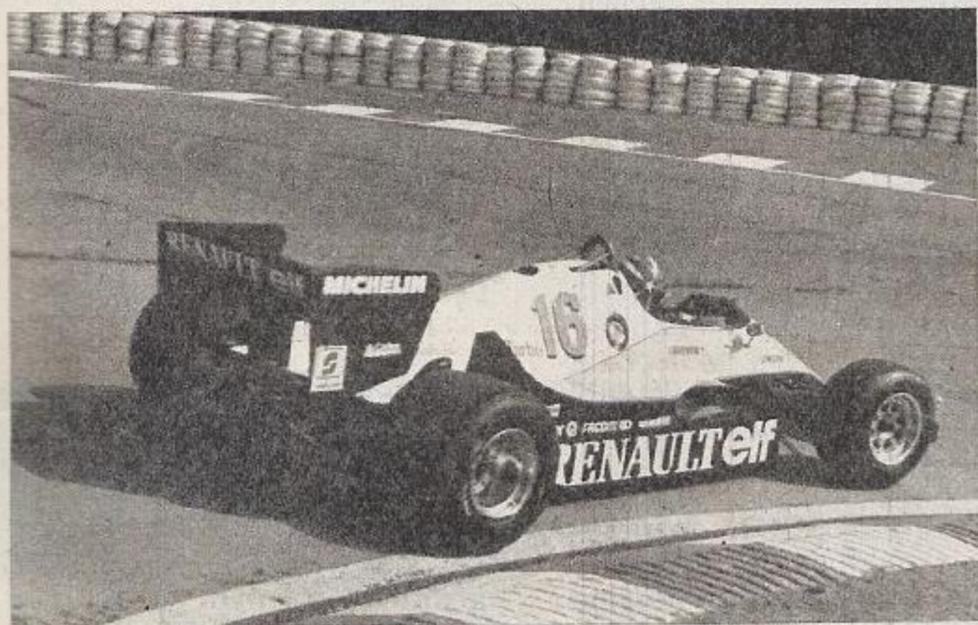
El segundo triunfo de Prost en el año marca además la primera victoria repetida en una temporada, donde hasta ahora siempre había ganado un piloto y un auto distinto. La ventaja tiene importancia porque el año se presenta particularmente reñido y es más que difícil repetir un dardo en el blanco que se adjudique los nueve puntos.

De todos modos llegaron detrás Tambay y Piquet, muy sólidos también en la tarea de recolectar puntos y que no le permiten a Prost una escapada fundamental en el puntaje del campeonato hasta ahora. Pero luego de la demostración de Prost y su

auto en Spa (y de lo que había hecho en clasificación en Mónaco) el Renault parece por fin bien afirmado en el rol de favorito que se le endilga desde hace tiempo. Posee un mejor trabajo integral del chasis en comparación con las Ferrari (siempre más exigidas en el consumo de gomas) y su motor trabaja mejor a bajo régimen y en el tiempo de respuesta, en comparación al BMW de Piquet lo cual también le brinda una carta suplementaria en los circuitos trabados como Detroit o Montreal que vienen próximamente. Por su lado Prost demuestra siempre la madurez a tono como para ser campeón y el conjunto parece depender nada más que de la confiabilidad mecánica que le faltó en años anteriores. 1983 se

presenta en este momento especialmente favorable para el equipo francés.

En cuanto a la carrera en sí, lo más interesante del día fue la lucha que sostuvieron durante buen rato Tambay, Piquet y Rosberg que no les daba descanso. Pero finalmente se escapó Piquet y ya parecía destinado al segundo escalón del podio —no podía atacar a Prost— cuando sobre el final de la carrera su motor comenzó a dar evidencia sonoras que algo no andaba bien. No era el motor sin embargo, sino la caja de velocidades que había perdido la utilización de la quinta. En esas condiciones se oía repetidamente al motor alcanzando el límite en el cual se pone en acción el limitador de revoluciones, lo que indicaba un probable proble-



ma mecánico que en realidad era sólo producto de la caja. Piquet se lamentaba luego amargamente de no haber utilizado la caja de seis marchas cuyo uso se había planteado en la mañana del domingo. *"Con la de seis marchas, aun perdiendo un cambio podría haber mantenido el segundo puesto o acaso el tercero"*— reflexionaba después el brasileño. Pero sin la marcha superior, vital en Spa, rápidamente fue superado por Tambay y sobre el final de la carrera por Cheever que accedió así al podio completando la jornada totalmente dominada por la marca francesa.

Se apagó por fin el sonido en Spa. Pero quedaba en la retina la grabación de una carrera en uno de los mejores circuitos del mundo.

PATIO DE BOXES

REABASTECIMIENTOS

— De los 26 autos que largaban la carrera nada menos que 16 tenían previsto detenerse en boxes para reabastecer y cambiar gomas. Al final no entraron a boxes Baldi, Patrese, Jarier y Winkelhock que abandonaron antes de mitad de la carrera. Pararon en boxes en cambio las dos Ferrari, los dos Renault, los dos Williams, los dos Lotus, los dos Toleman, el Brabham de Piquet y el Alfa de De Cesaris. En cuanto a la maniobra en sí, no hubo un solo incidente, señal que los equipos le han tomado la mano al problema y todo se desarrolla como una maniobra técnica más. Allí puede venir el momento fatal: el de la autoconfianza en un sistema que ya no presenta secretos.

RECLAMOS — Luego de la carrera hubo corridas con denuncias en mano por los pasillos de la torre de control y las oficinas de las autoridades. El primer reclamo era de Williams y Brabham contra Renault y Ferrari arguyendo que sus autos habían cargado nafta en la línea de largada al volver a ocupar la posición de largada, luego del incidente que obligó a dos largadas. En efecto se agregaron unos litros de nafta en los Renault y las Ferrari, maniobra prohibida en el

grid, pero en una circunstancia muy particular como una segunda largada obligatoria. Por su lado, Renault replicó contra Williams con una denuncia por la llegada tarde de Rosberg y Laffite que no dieron la vuelta posterior obligatoria para entrar al parque de verificación sino que obviaron esa vuelta y entraron directamente en su box. El equipo Williams recién llevó los autos 20 minutos más tarde a la revisión técnica lo cual hacía suponer que los Williams podían haber corrido con menos kilos de los reglamentarios. Las dos denuncias se anulaban así en parte una contra la otra y los equipos las retiraron de buena voluntad una hora después de terminada la carrera.

ULTIMA VUELTA — Nefastos últimos metros para Bruno Giacomelli que se fue de pista cuando ya estaba llegando y que volvió trabajosamente al asfalto ya que el motor no se había parado. Perdió un solo puesto, justo a manos de Warwick, pero logró llegar y de ese modo el equipo Toleman completó su primera carrera con un 100 por ciento de arribos.

LIGIER: POR FIN EL MOTOR RENAULT — Después de meses de negociaciones, se anunció por fin oficialmente el pasado viernes que Guy Ligier llegó a un acuerdo con Renault para utilizar los motores turbo franceses a partir del primer GP de 1984. El contrato anunciado en Spa tiene por ahora dos años de vigencia —1984-1985— y comprende la entrega y atención de motores Renault para los dos autos de la escudería Ligier, compromiso por el cual Renault percibirá una suma que oscila en el millón y medio de dólares. A pesar de tener que asegurar por medio de sus patrocinantes esa coqueta cifra, Guy Ligier respira de todos modos aliviado y confiado en volver a ocupar el lugar de preponderancia que ostentaba hace apenas dos o tres años.

OTRA VARIANTE COSWORTH — En el Tyrrell de Alboreto se observaba el

día viernes en Spa una llamativa inscripción aplicada sobre el block del Cosworth. Se trataba del clásico óvalo Ford bien detallado, como para subrayar que había algo distinto también en el interior del motor. Era uno de los nuevos blocks DFY (carrera más corta, régimen elevado hasta 11.000 vueltas sin riesgos) pero que separadamente ha sufrido un trabajo de preparación distinto, desarrollado por el ingeniero suizo Mario Illien en las propias instalaciones de Keith Duckworth, con el objetivo de incrementar todavía más la gama elástica del motor, único factor con el cual contrarrestar los caballos de más que disfrutaban los motores turbo. Por el momento sólo el equipo Tyrrell dispone de esa nueva variante Cosworth, analizada de cerca por los otros usuarios eventuales.

SERRA A LA ESPERA — Difícil momento para el brasileño Chico Serra que el viernes observaba nostálgicamente las evoluciones de los Fórmula Uno desde el costado de la pista. Suplantado por el belga Thierry Boutsen en el equipo Arrows —la ley del patrocinio manda—, Chico reconocía además que su futuro es incierto. *"No tengo ninguna oferta por delante, no sé realmente en qué podría correr en el futuro inmediato. Tampoco tengo ningún patrocinante fuerte de Brasil como para ofrecer ese argumento en cualquier equipo."* Los tiempos de crisis son duros...

SURER A LO RALLY — En la agudísima horquilla de "La Source" (la fuente, ya que allí cerca hay una fuente de aguas minerales surgentes) los observadores directos nos dimos una de las mejores panzadas de Fórmula Uno de los últimos tiempos, aun cuando todo el mundo tuviera bien frescos los recuerdos visuales de Montecarlo una semana antes. Pero sucede que "La Source" es no sólo una curva de primera a diez por hora sino que además es en bajada y para entrar hay que frenar parándose sobre el pedal porque el auto llega

allí lanzado casi a su velocidad máxima. Hubo dibujos de todo tipo, numerosas bloqueadas de frenos y algunas seguidas de largo en la cómoda calle de escape. Pero pocos impresionaron tanto a quienes mirábamos pegados al guard rail como el suizo Marc Surer que, a costa de varios sofocones con el volante y los pedales, produjo también algunas maniobras exitosas y espectaculares que consistían simplemente en tratar de cruzar el auto al estilo Rally para salir con la cola afuera y el motor pisado a fondo, aprovechando la ba-

5-6 Derecha: El podio de Francorchamps-Spa fue particularmente alegre. Todos tenían razones: Prost se escapó en la punta del Campeonato, Tambay sigue sumando y está a tiro de alcanzar a Piquet (segundo) y Cheever consolidando una buena temporada en Renault. Derecha, abajo: Sin duda, la figura del día. Andrea De Cesaris punteó cerca de veinte vueltas, pero luego de demorarse demasiado en boxes para cargar nafta y reponer gomas, y cuando intentaba recuperar, cedió el motor. Demostró que tanto él como el Alfa están para ganar.



jada natural del camino. Su-
rer reconocía luego que ha-
bía intentado a propósito esa
conducción "a lo Rally" aun-
que destacaba que no es tan
fácil cruzar de antemano a
un Fórmula Uno, mucho más
apoyado al piso que un auto
de calle por obra de los
gigantescos neumáticos tra-
seros.

**DE CESARIS VELOCISI-
MO** —El italiano se destacó
particularmente en Spa des-
de el primer día de ensayos,
lo cual no era una sorpresa si
se recordaba que hace un

mes había sido justamente el
más veloz (con un tiempo de
2m7s clavados) en una serie
de pruebas libres desarrolla-
da en el nuevo circuito de
Spa-Francorchamps. El vier-
nes, desde la primera salida
a pista en las pruebas no
cronometradas de la maña-
na, nuevamente **Andrea De
Cesaris** obtuvo el tiempo
más rápido, confirmando
que es un piloto sumamente
veloz, apto para destacarse
justamente donde el circuito
exige sobre todo una dosis
de ritmo y de riesgo excep-
cionalmente alta. En la se-
sión clasificatoria de la tarde



TV ARGENTINA: NO VA MAS

Alex Whittaker, el hombre televisión de la FOCA nos confirmó en Spa que no habrá más transmisiones de TV para Argentina por el momento. La decisión, según Whittaker, ha sido tomada por la televisión Argentina por razones de economía, "A pesar que le entregábamos el servicio casi gratis ya que a la FOCA le interesa que se mantenga el interés y la difusión por TV en Argentina. Pero aparte del derecho de TV en sí existe el problema del pago del uso de satélite, unos 6.000 dólares, y probablemente han querido ahorrar también ese costo."

Comprensible pero una lástima para los aficionados que seguían a la Fórmula Uno por TV, que eran muchos. No quedará otro remedio que seguir leyendo Corsa...

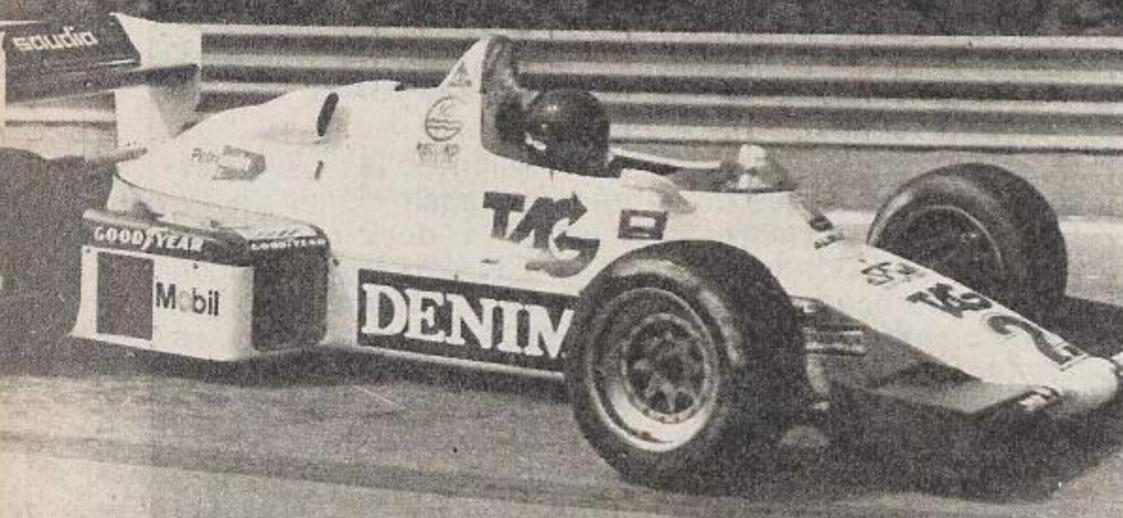
ACLARACION

Muchas veces, en la tarea periodística el hombre propone y los acontecimientos disponen. Y eso fue lo que, una vez más, nos sucedió. Teníamos pauta una nota sobre el tema de laalconafta, en avanzado estado de preparación y que proyectábamos incluir en la presente edición. Pero por razones técnicas y periodísticas y ante el afán de brindar la mayor cantidad de datos, decidimos postergarla por una semana, cuando ya la publicidad sobre esa nota estaba en marcha. Sepan los lectores disimular este hecho, y la próxima semana: ¡Alconafta!

LARRAURI SEGUIRA EN EL MUNDIAL DE RESISTENCIA

¿Qué está pasando con Oscar Larrauri? Una excelente pregunta que merece su contestación ya sea por lo mucho que se habló al principio de temporada sobre el campeón europeo de Fórmula 3 o también por ese extraño silencio que rodeó todo lo relacionado con Poppy en los últimos días. Y bueno, la respuesta llegó por intermedio del propio Larrauri, quien días atrás confirmó su relación con el equipo Si Bahama para disputar las competencias del Campeonato Mundial de Resistencia, prolongando así una experiencia que ya tuviera su inicio el pasado 8 de mayo con su participación en las Seis Horas de Silverstone. Según lo expresado por Larrauri, estaba previsto para anteayer, la firma del contrato respectivo con Guillermo Berzini, el dueño del equipo, y según lo estipulado en el mismo, Poppy se aseguraría su participación en las competencias que se disputen en Europa (Nurburgring, Le Mans, Hockenheim, Imola, Spa y Brands Hatch), no ocurriendo lo mismo con las dos carreras que deben disputarse fuera del Viejo Mundo (Fuji y Kyalami) y a las cuales el equipo Si Bahama no tiene prevista su concurrencia.

Profundizando algo más en su nuevo destino dentro del automovilismo europeo Poppy agregó, que conducirá un Lancia LC 1 1400, con una sobrecarga de 250 kg. que le permitirá encuadrarse dentro del grupo 6 de la categoría. Su coequipier en todas las pruebas será el italiano Massimo Sigalam, quien ya lo acompañara en la competencia de Silverstone. Sobre las expectativas que atesora ante esta nueva etapa en su trayectoria deportiva, Larrauri comentó "Estoy satisfecho, porque si bien esto no es lo ideal, al menos me permitirá seguir en actividad durante buena parte del año. Lo que pasará luego es una incógnita. Mi deseo es la Fórmula Uno, o por lo menos retornar a la Fórmula Dos, pero ese es un tema muy delicado y que tiene en la solución del aspecto económico su base fundamental."



Jacques Laffite confirmó que los Williams son los autos aspirados normalmente más efectivos. Fue sexto detrás de su coequipier Rosberg.

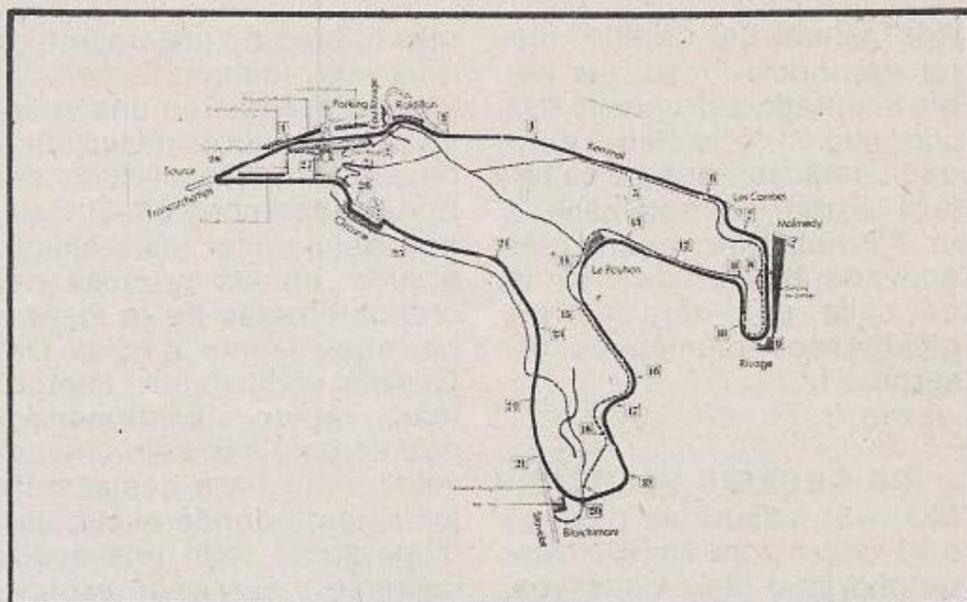
—que sería la definitiva ya que el sábado llovió— el italiano fue postergado en cambio por Prost y Tambay pero allí cabe acotar algo que realza de todos modos lo producido por De Cesaris: en efecto mientras los motores turbo Renault o Ferrari (y BMW también) pueden aumentar la presión de los turbocompresores para las pocas vueltas de clasificación, los técnicos de Alfa Romeo se ven por el momento impedidos de recurrir a esa ayuda suplementaria y utilizan por lo tanto la misma potencia tanto en las tandas no cronometradas o en carrera como en la hora de clasificación en la cual los otros turbo “encuentran” algunos caballos más gracias al aumento de presión. Más reciente en su desarrollo, el motor Alfa turbo no dispone aún de un dosificador electrónico de inyección ni del sistema de inyección de agua adoptado por Ferrari y luego Renault que permite reducir sensiblemente la temperatura de trabajo en la tapa del motor. Y como se sabe que el mayor problema de los turbo radica en la elevada temperatura (que asciende a medida que se aumenta la presión), se explica que los técnicos de Alfa no utilicen por ahora el recurso de aumentar la potencia del motor para la hora de clasificación. Mayor mérito para De Cesaris entonces en la batalla interna entre los turbos.

ORDEN DE LARGADA

Alain Prost Renault-Turbo 2m04s615 Promedio: 200,749 km/h	Andrea De Cesaris Alfa Romeo-Turbo 2m04s840
Patrick Tambay Ferrari-Turbo 2m04s626	René Arnoux Ferrari-Turbo 2m05s737
Nelson Piquet Brabham-BMW Turbo 2m05s628	Manfred Winkelhock ATS-BMW Turbo 2m06s264
Riccardo Patrese Brabham-BMW Turbo 2m06s137	Keijo Rosberg Williams-Cosworth 2m07s975
Eddie Cheever Renault-Turbo 2m07s294	Jacques Laffite Williams-Cosworth 2m09s153
Marc Surer Arrows-Cosworth 2m08s587	Elio De Angelis Lotus-Renault-Turbo 2m09s310
Mauro Baldi Alfa Romeo-Turbo 2m09s225	Niki Lauda McLaren-Cosworth 2m09s475
Roberto Guerrero Theodore-Cosworth 2m09s322	Michele Alboreto Tyrrell-Cosworth 2m09s739
Bruno Giacomelli Toleman-Hart Turbo 2m09s706	Nigel Mansell Lotus-Cosworth 2m09s924
Thierry Boutsen Arrows-Cosworth 2m09s876	Jean Pierre Jarier Ligier-Cosworth 2m11s354
John Watson McLaren-Cosworth 2m10s318	Danny Sullivan Tyrrell-Cosworth 2m11s683
Derek Warwick Toleman-Hart Turbo 2m11s474	Alberto Cecotto Theodore-Cosworth 2m11s860
Corrado Fabi Osella-Cosworth 2m11s734	
Raúl Boesel Ligier-Cosworth 2m12s310	

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	CES	PRO	TAM	ARN	PIQ	WIN	ROS	CHE	LAF	ANG
20	PRO	TAM	PIQ	CES	ARN	CHE	LAF	ROS	WAR	LAU
30	PRO	PIQ	TAM	CHE	ROS	LAF	LAU	GIA	ANG	WAR
40	PRO	TAM	CHE	PIQ	ROS	LAF	GIA	WAR	ANG	CEC



CAMPEONATO

POS PILOTO	NAC	PTS
1º Prost	FRA	28
2º Piquet	BRA	24
3º Tambay	FRA	23
4º Rosberg	FIN	16
5º Watson	IRL	11
6º Lauda	AUS	10
7º Arnoux	FRA	8
Laffite	FRA	8
Cheever	EE.UU	8
10º Surer	SUI	4
11º Sullivan	EE.UU	2
12º Cecotto	VENEZ	1
13º Baldi	ITA	1

COPA DE CONSTRUCTORES

POS MARCA	PTS
1º Renault	36
2º Ferrari	31
3º Williams	24
Brabham	24
5º McLaren	21
6º Arrows	5
7º Tyrrell	2
8º Theodore	1
Alfa Romeo	1

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº PILOTO	MARCA	CAUSA
1	6 Riccardo Patrese	Brabham BT52-BMW Turbo	Alimentación
2	23 Mauro Baldi	Alfa Romeo 183-Turbo	Cable de acelerador
4	30 Thierry Boutsen	Arrows A6-Cosworth	Suspens/trasera rota
8	25 Jean Pierre Jarier	Ligier JS21-Cosworth	Choque con Watson
8	7 John Watson	McLaren MP4 1C-Cosworth	Choque con Jarier
18	9 Manfred Winkelhock	ATS D06-BMW Turbo	Suspensión rota
19	31 Corrado Fabi	Osella FA1D-Cosworth	Motor
22	28 René Arnoux	Ferrari 126 C2B-Turbo	Motor
23	33 Roberto Guerrero	Theodore B183-Cosworth	Motor
25	22 Andrea De Cesaris	Alfa Romeo 183-Turbo	Motor
30	12 Nigel Mansell	Lotus 93-Cosworth	Caja de cambios
33	8 Niki Lauda	McLaren MP4 1C-Cosworth	Motor

CLASIFICACION

Autódromo de Spa Francorchamps - Circuito de 6.940m. - 40 vueltas - Recorrido total: 277,600 km. - 22-5-83.

POS	Nº PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	15 Alain Prost	Renault RE40-Turbo	1h27m01s502	40
2º	27 Patrick Tambay	Ferrari 126 C2B-Turbo	1h27m34s684	40
3º	16 Eddie Cheever	Renault RE40-Turbo	1h27m51s371	40
4º	5 Nelson Piquet	Brabham BT52-BMW Turbo	1h27m53s797	40
5º	1 Keijo Rosberg	Williams FW08C-Cosworth	1h28m01s982	40
6º	2 Jacques Laffite	Williams FW08C-Cosworth	1h28m44s609	40
7º	35 Derek Warwick	Toleman TG183-Hart Turbo	1h29m10s041	40
8º	36 Bruno Giacomelli	Toleman TG183-Hart Turbo	1h29m49s775	40
9º	11 Elio De Angelis	Lotus 93-Renault Turbo	1h27m18s778	39
10º	34 Alberto Cecotto	Theodore B183-Cosworth	1h27m21s416	39
11º	29 Marc Surer	Arrows A6-Cosworth	1h28m12s506	39
12º	4 Dany Sullivan	Tyrrell 011-Cosworth	1h28m19s296	39
13º	26 Raúl Boesel	Ligier JS21-Cosworth	1h29m22s934	39
14º	3 Michele Alboreto	Tyrrell 011-Cosworth	1h27m19s806	38

Promedio del ganador: 191,729 km/h.
Record de vuelta: De Cesaris en la 17ª vuelta en 2m07s493/1000 a un promedio de 196,217 km/h.
Próxima competencia: el 5 de junio en Detroit.

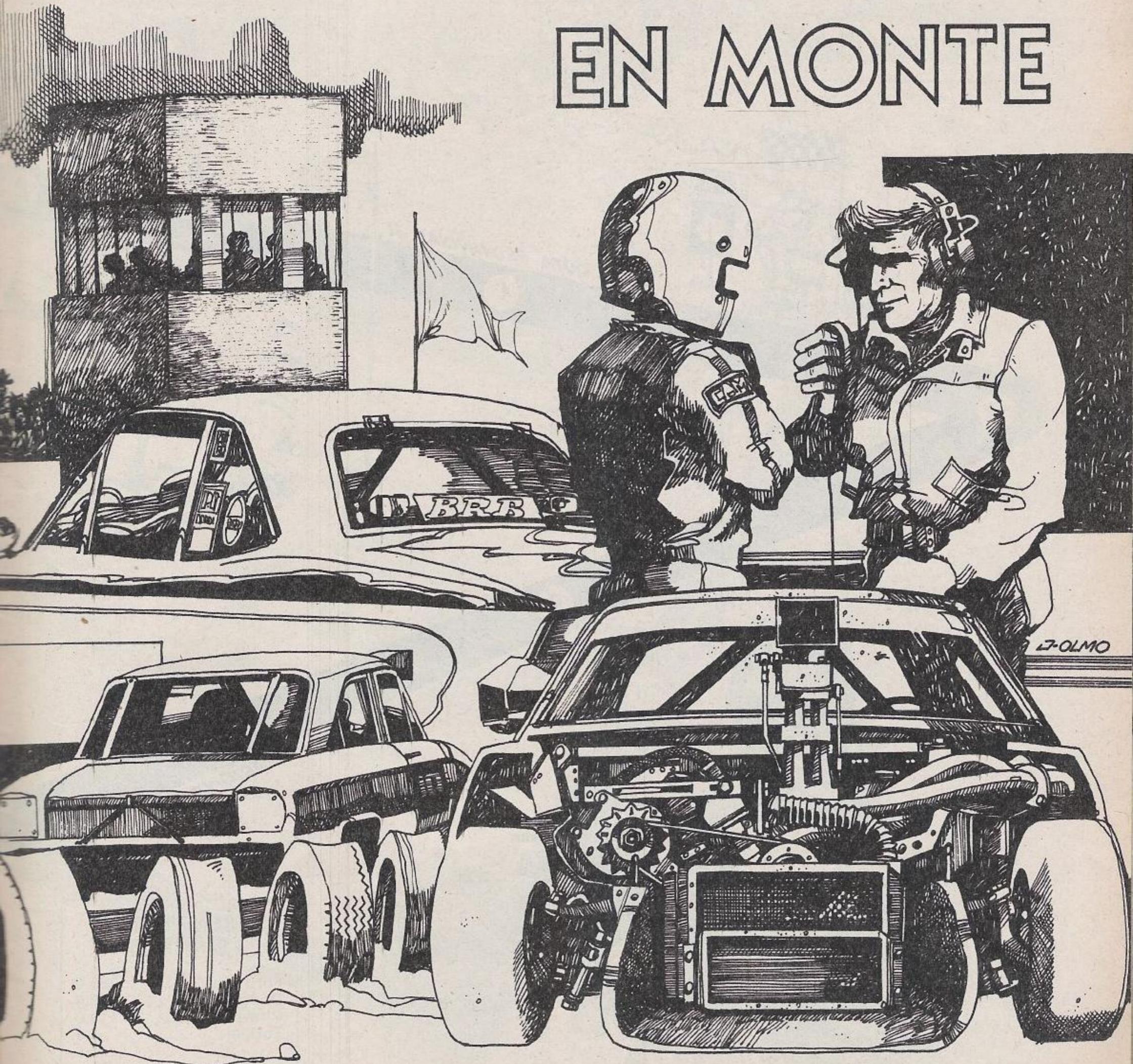
PROGRAMA

CORSA

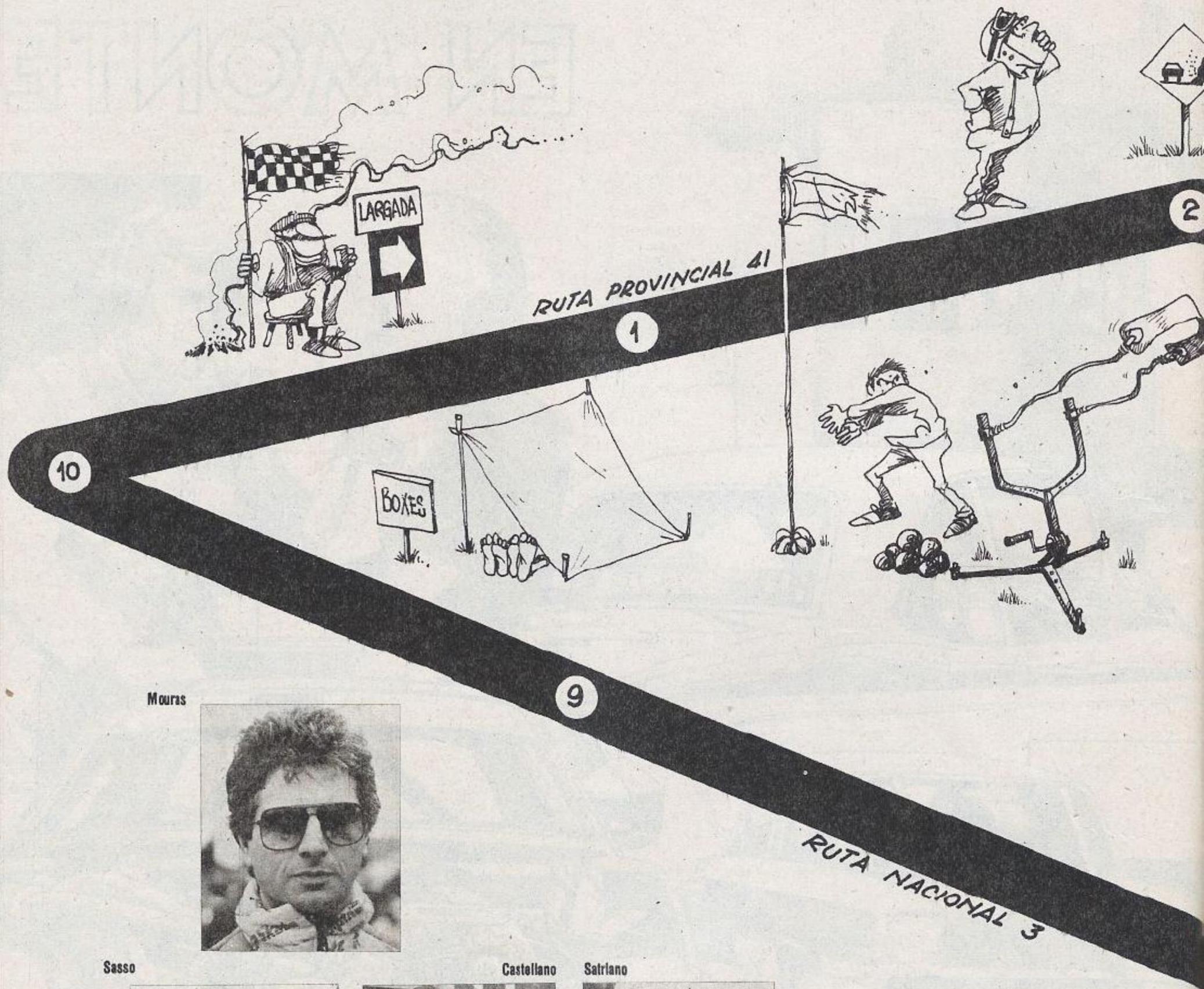
Domingo 29 de mayo
5ta. carrera por el Campeonato Argentino

TTC

EN MONTE



TTC EN MONTE



Mouras



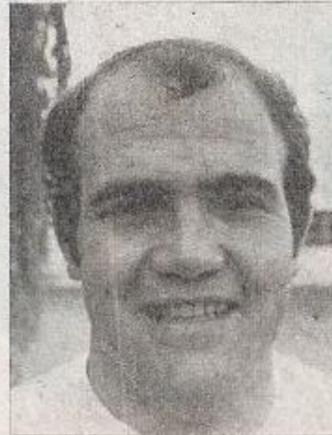
Sasso



Castellano



Satriano

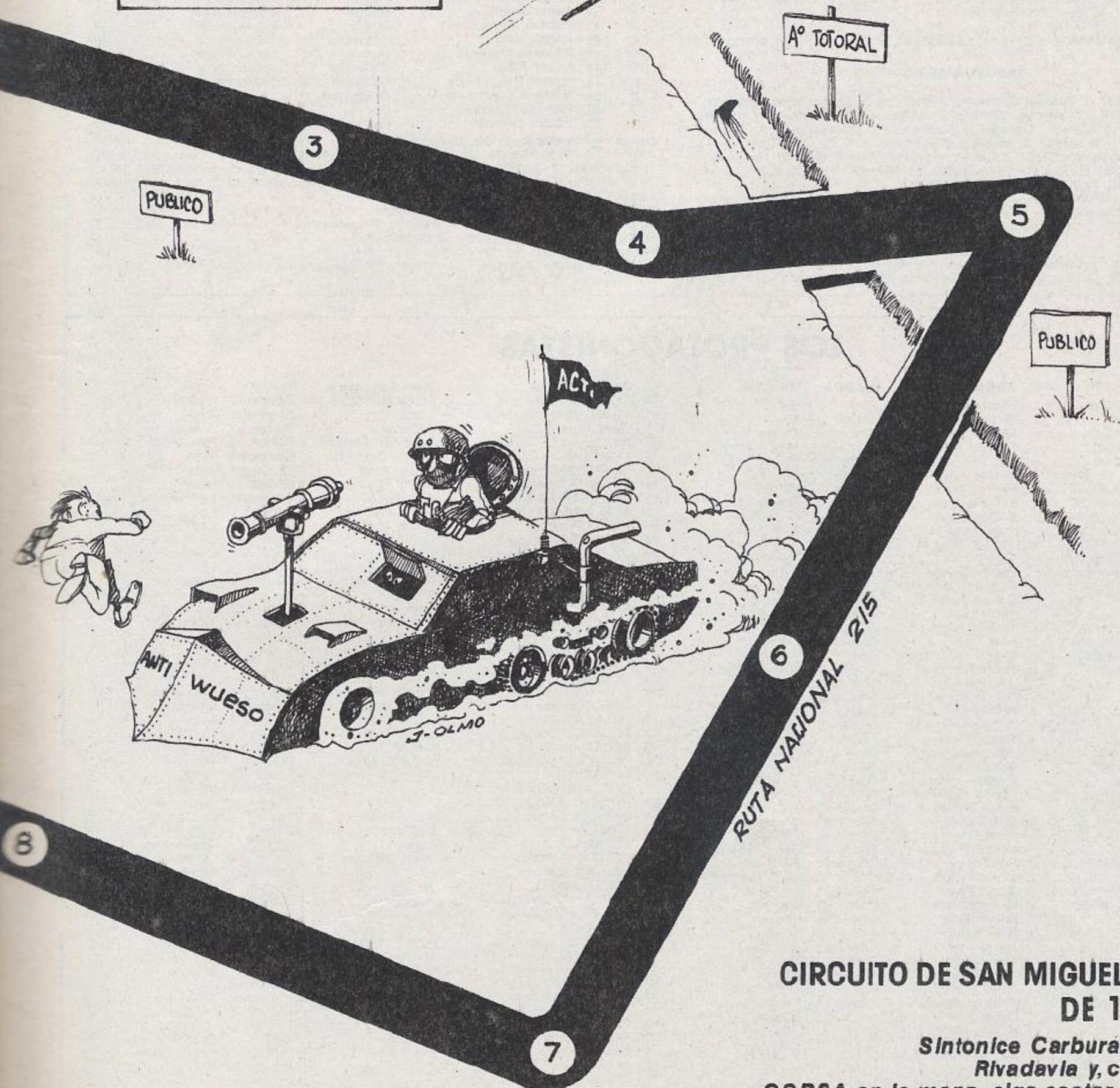
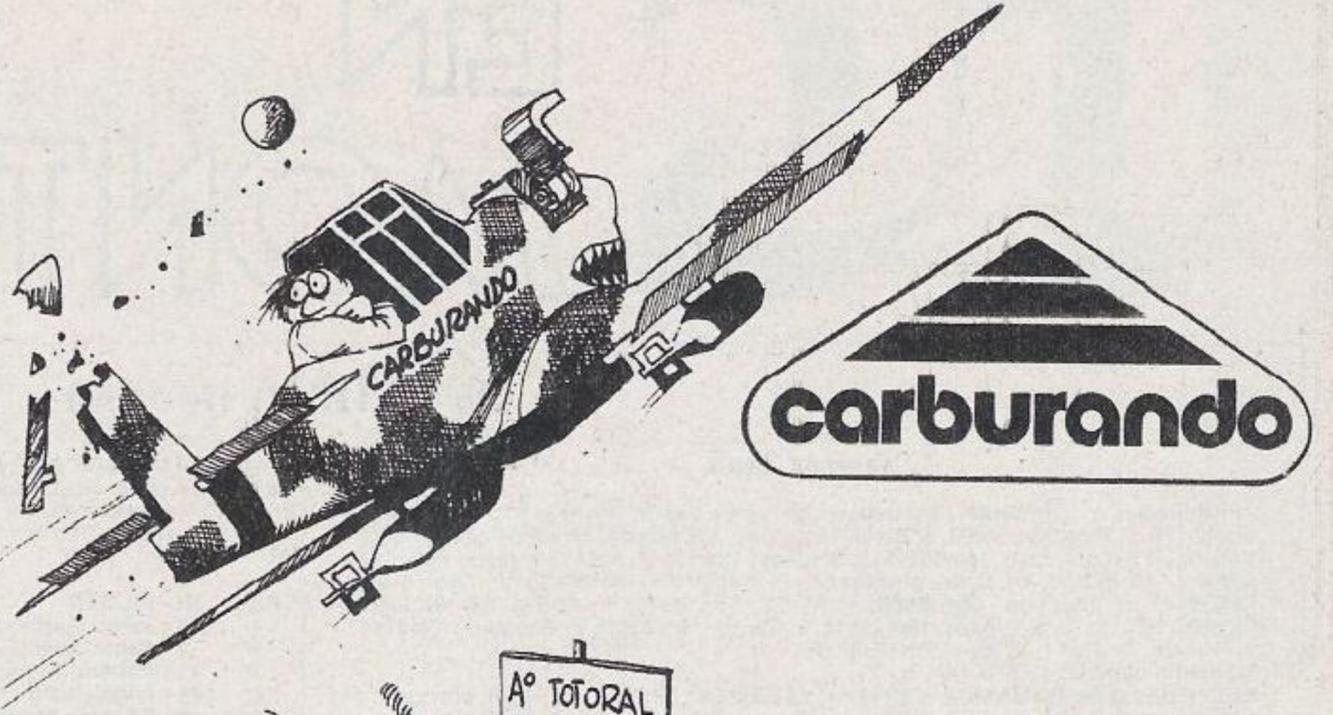


CAMPEONATO DE MARCAS

Ford	185,0
Dodge	143,0
Chevrolet	113,0
Torino	4,5

LAS DUDAS QUE EXISTEN

El jueves 20, personal de CECA verificó nuevamente el circuito de Monte autorizándolo para que allí se corra, luego de realizar algunas mejoras que se exigieron. Pero al margen de esta solicitud existían dos problemas paralelos que podrían hacer postergar la fecha para el 5 de junio. El primero es el mal estado del tiempo, ya que a fines de la semana pasada llovía en esa zona. La otra se debe a una presión de APRA para que se corra el 5, previendo una mayor afluencia de público por ser principio de mes, ya que parte de la recaudación será donada a la asociación que nuclea a nuestros colegas radiales.



**CIRCUITO DE SAN MIGUEL DEL MONTE
DE 11.340 MTS.**

*Sintonice Carburando por Radio
Rivadavia y, con el plano de
CORSA en la mano, siga sector a sector todas
las alternativas de la carrera.*

TTC EN MONTE

LA ULTIMA (14-11-82)

PRIMERA SERIE

De Benedictis, 17m39s99, 5 vueltas; Martínez Boero, 17m43s10, 5; A. Aventin, 17m50s79, 5; Ríos, 18m12s02, 5; Banfi, 18m15s40, 5; Luercho, 18m15s40, 5; Pellegrini, 18m16s29, 5; De Arzave, 18m16s95, 5; Salgado, 18m17s17, 5; M. González, 18m18s75, 5; Nani, 18m20s35, 5; Ortiz, 18m28s22, 5; Caparrós, 18m28s37, 5; Deambrosio, 18m29s47, 5; Faustino, 18m46s08, 5; Muñiz, 18m54s25, 5; Apella, 19m09s36s, 5; Vicente, 19m18s76, 5; Grosso, 19m25s14, 5; García, 19m30s15, 5; Satriano, 10m47s47, 3; Francia, 7m22s11, 2; Bravi, 7m43s62, 2.
Promedio general: 192,737 km/h.
Record de vuelta: De Benedictis en la cuarta vuelta en 3m29s11/100 a un promedio de 195,399 km/h.

SEGUNDA SERIE

Castellano, 17m43s57, 5 vueltas; Caparelo, 17m47s89, 5; O. Aventin, 17m47s91, 5; Pacchialat, 17m52s59, 5; Marcos, 17m57s73, 5; Sasso, 18m01s26, 5; Calamante, 18m05s00, 5; "Hnos. Suárez", 18m05s31, 5; Brescia, 18m06s70, 5; E. Martínez, 18m07s47, 5; Alaux, 18m08s80, 5; Mazzacane, 18m16s73, 5; Ca, 18m22s81, 5; Saiz, 18m23s26, 5; Santagati, 18m33s27, 5; Lizeviche, 18m37s75m, 5; Caprile, 18m38s30, 5; Cyhanart, 18m43s28, 5; Gosma, 18m46s62, 5; Herraiz, 19m17s36, 5; Loico, 14m43s60,4; Mouras, 3m39s25, 1; Laiolo, 3m49s14, 1.
Promedio general: 192,088 km/h.
Record de vuelta: Castellano en la tercera vuelta en 3m29s74/100 a un promedio de 194,812 km/h.

REPECHAJE

Satriano, 10m46s59, 3 vueltas; Occhionero, 10m46s99, 3; Mouras, 10m51s59, 3; Herraiz, 10m55s16, 3; Cosma, 11m14s18, 3; Faustino, 11m24s18, 3; Muñiz, 11m33s75, 3; Apella, 11m34s06, 3; Grosso, 2, Laiolo, 2.
No registró paso: Hugo Vicente.
Promedio general: 189,519 km/h.
Record de vuelta: Occhionero en la segunda vuelta en 3m31s33/100 a un promedio de 193,346 km/h.

3; Apella, 11m34s06, 3; Grosso, 2, Laiolo, 2.

No registró paso: Hugo Vicente.

Promedio general: 189,519 km/h.

Record de vuelta: Occhionero en la segunda vuelta en 3m31s33/100 a un promedio de 193,346 km/h.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	100	Jorge Martínez Boero	Ford	1h03m48s81	18
2º	2	Oscar Aventin	Dodge	1h04m10s78	18
3º	3	Roberto Mouras	Dodge	1h04m12s98	18
4º	126	Angel Banfi	Chevrolet	1h04m18s44	18
5º	18	Eduardo Martínez	Dodge	1h04m27s56	18
6º	141	Oscar Alaux	Chevrolet	1h04m28s04	18
7º	24	Héctor Pacchialat	Dodge	1h04m32s28	18
8º	53	Mariano Calamante	Chevrolet	1h05m29s82	18
9º	149	Marcelo González	Dodge	1h05m31s29	18
10º	33	Héctor Luercho	Chevrolet	1h05m50s59	18

Luego se clasificaron: De Benedictis, (Dodge), 1h05m51s22, 18 vueltas; H. Ríos (Chevrolet), 1h05m56s68, 18; C. Caiz (Ford), 1h02m03s81, 17; E. Caparrós (Ford), 1h03m26s94, 17; J. Occhionero (Ford), 59m01s32, 16; J. Ca (Ford), 1h03m07s48, 16; J. Oyhanart (Ford), 1h05m10s79, 16; A. Marcos (Ford), 46m38s36, 13; C. Nani (Chevrolet), 52m26s73, 12.

NO se clasificaron: Satriano y Salgado, 11 vueltas; Brescia, 10; Caparelo, 9; Deambrosio y Mazzacane, 8; Pellegrini y Castellano, 7; Lizeviche, 5; A. Aventin y Santagati, 4; De Arzave y Ortiz, 2; Caprile, 1.

Promedio general: 192,091 km/h.

Record de vuelta: Satriano y Occhionero en la tercera vuelta en 3m28s879/1000 a un promedio de 195,615 km/h.

LOS PROTAGONISTAS

Nº	PILOTO	ACOMPAÑANTE	MARCA	ORIGEN			
1	MARTINEZ B, Jorge	Héctor Bellini	Ford	Bolivar	53	PADILLA, César	Juan Baganasco
2	AVENTIN, Oscar	Crisanto Rego	Ford	Morón-Perg.	54	GONZALEZ, Marcelo	Jorge González
3	SATRIANO, Emilio	Miguel Melo	Chevrolet	Chivilcoy	55	ARRECHEA, Francisco	Oscar Cos
4	AVENTIN, Antonio	Manuel Aguirre	Ford	Moron-Perg.	56	UBEDA, José	A Curtis
5	MOURAS, Roberto	Hugo Roldán	Dodge	C Casares	57	RICCI, Luis E.	Domingo Martínez
6	CASTELLANO, Oscar	Néstor Ayub	Dodge	Lobería	58	LYNN, Carlos	Héctor González
7	"HERMANOSSUAREZ"	Pedro Suárez	Dodge	Banfield	59	FAUSTINO, Julio	R. Martínez
8	MARTINEZ, Eduardo	E. Rodríguez	Dodge	Olavarría	60	SONEIRA, Abelardo	Marta Araujo
9	DE BENEDICTIS, Juan	E. Domínguez	Chevrolet	Necochea	61	BAUTISTA, Antonio	A. Rosignoli
10	SASSO, Osvaldo	J. L. Vrobsky	Ford	Bella Vista	62	APELA, Néstor	Mario Puidain
11	OCCHIONERO, Juan	Arturo Rojas	Chevrolet	Necochea	63	MUÑIZ, Rubén	Oscar Muñoz
12	CAPARELLO, Roberto	Abel Abrosio	Dodge	Mar del Plata	64	ESPINOSA, Francisco	Daniel Alegre
14	DE ARZAVE, Ricardo	Rubén Gaitán	Torino	Azul	65	DE QUESADA, Ocampo	Carlos D'Urso
15	PELLEGRINI, J.J.	Ricardo Llanosa	Chevrolet	Azul	66	CARELLI, Manuel	Cristin Hansen
16	AYARZA GARRE, J.M.	Carlos Cassullo	Chevrolet	Chivilcoy	67	LOIOCCO, Marcos	Rodolfo Vilani
17	BANFI, Angel	Walter Boeri	Chevrolet	M. Alfonso	68	COSMA, Jorge	Rodolfo Cosma
18	PACCHIALAT, Héctor	Ricardo López	Dodge	Ensenada	69	NAVARRO Ocampo, F.	Francisco Steffich
19	NANI, Carlos	José Levy	Chevrolet	Quilmes	70	BRIVI, Enrique	José Pico
20	HERRAIZ, Fernando	Miguel Odriozzola	Chevrolet	Azul	71	REYNOSO, Jorge	Jorge Clapponi
21	SALGADO, Julio	Pedro Ingrassia	Dodge	V Insuperable	72	OYHANART, Jorge	Rubén Calamara
22	RIOS, Héctor	J.R. Hermida	Chevrolet	Arrecifes	73	FUENTES, Néstor	Hugo Parentini
23	ALAUZ, Oscar	Rubén Jumbiut	Chevrolet	Pigüé	74	RODRIGUEZ, Raúl O.	Ramón Illescas
24	LUACES, Carlos	Remigio Varela	Dodge	Pilar	75	SERRANO, Mario	Abel Famá
25	DE AMBROSI, Juan C.	J. D'Agostino	Dodge	Morón	76	FIRPO, Clemar	Jorge Miglio
26	SAIZ, Carlos	Carlos Perini	Ford	Burzaco	77	PALAZZO, Carmelo	Hugo Cuello
27	CA, Julio	José Frascino	Ford	Chivilcoy	78	POLANCO, Jorge	Eduardo Piro
28	BRESCIA, Gustavo	Angel Bettinelli	Dodge	Azul	79	SEGAD, Mario	Carlos Segad
29	DOUMIC, Pedro	Rubén López	Dodge	S. Teresita	80	TRAVERSO, Juan M.	Jorge Moyano
30	LUERCHO, Héctor	Simón Eidelstein	Chevrolet	Ranelagh	81	PEDERNA, Carlos	Germán Conti
31	GROSSO, Juan C.	Josge Núñez	Dodge	Llavallo	82	DOTTA, Roberto	
32	FRANCIA, Héctor	G. Stirnermann	Chevrolet	Olavarría	83	BIANCHI, Juan	Antonio Donati
33	MARCOS, Antonio	René Gresselin	Ford	La Dulce	84	CAPRILE, Carlos	Julio Galcerano
34	DI NEZIO, Mario	Néstor Araneta	Ford	San Cayetano	85	ERNS, Alberto	E. Ciccolini
35	CALAMANTE, Mariano	R. López	Chevrolet	Balcarce	86	ALDANA, Ramón	Luis Aldana
36	GARCIA, Jorge	Marcelo Ruiz	Chevrolet	Gral Pacheco	87	POLITANO, Francisco	Juan Meschini
37	MAZZACANE, Hugo	Jorge Paulino	Dodge	La Plata	88	SAMPOL, Emilio	
38	RODRIGUEZ, Orlando	R. Ventureira	Dodge	Laprida	89	IVALDI, Jorge	M. Lanzavecchi
39	MARACCI, Oscar	Rubén Bincl	Chevrolet	Olmos	90	ALESSANDRINI, Rubén	A. Sabarini
40	VILLASVERDE, Osvaldo	Rodolfo Var	Chevrolet	Miramar	91	CASTELLANI, Dante	Julio Genua
41	ORTIZ, Omar	Mario Jaime	Chevrolet	Necochea	92	VIGILANTE, Luis	Mario Montano
42	GAGGINO, Marcos	Marcelo Gaggino	Ford	Mar del Plata	93	POURCIEL, Ulises	Angel Fernández
43	GIULIANO, Roque	Remigio Varela	Ford	Monte	94	SPERANZA, Rodolfo	Rafael Carullo
44	LIZEVICHE, Antonio A (H)	Jorge Lizeviche	Dodge	C Federal	95	LANDA, Juan M.	R. Mucciarelli
45	FERNANDEZ, Néstor	Santos Izquierdo	Chevrolet	Tandil	96	PERNIA, Vicente	Héctor Espósito
46	DRUCRET, René	Oscar San Martín	Ford	Baradero	97	SEGADE SANCHEZ, J.M.	Oscar Palavecino
47	VAZQUEZ, Juan C.	R. Goyeneche	Chevrolet	Adrogué	98	PIÑERO, Oscar	R. Rodríguez
48	LYNN, Osvaldo	H. González	Chevrolet	Pilar	99	CORDOBA, Luis	Héctor Córdoba
49	CAPARRÓS, Edgardo	Yensen o Guerreiro	Dodge	Venado Tuerto	100	ARANA, Alberto	Carlos León
50	LAIOLO, Juan R.	O. Lazarte	Dodge	Venado Tuerto	101	SANTONOCITO, Roberto	Juan Airas
51	SANTAGATI, José	Antonio Frutos	Torino	C Federal	102	BALDA, José	A. Monteavara
52	GILLBICELLA, Rubén	Juan Yanetti	Dodge	Munro	103	URRUTI, Federico	
					113	COPPA, Rubén	Enrique Pulido

CINCOTTA

HORARIOS

Sábado 28

13,30 a 17,30 hs.: Verificación y sellado
 19 hs: Cierre de Parque Cerrado
 20 hs: Reunión de pilotos.

Domingo 29

08,30 hs.: Cierre de ruta
 09,30 hs.: Primera serie a 5 vueltas (56,7 km.)
 10,15 hs.: Segunda serie a 5 vueltas (56,7 km.)
 10,45 a 11,45 hs.: Reparaciones y carga de combustible.
 12 hs.: Final a 18 vueltas (224,3 km.)

POSICIONES DEL CAMPEONATO

TRAVERSO, Juan M	73,50 Pts.
MOURAS, Roberto	66,00 "
SATRIANO, Emilio	41,50 "
MARTINEZ BOERO, Jorge	30,00 "
CASTELLANO, Oscar	26,50 "
SASSO, Osvaldo	20,00 "
"HERMANOS SUAREZ"	18,00 "
ARANA, Alberto	15,50 "
NANI, Carlos	15,50 "
AYHANART, Jorge	14,50 "
AVENTIN, Oscar	13,00 "
ALAU, Oscar	12,50 "
CALAMANTE, Mariano	11,50 "
MARTINEZ, Eduardo	11,50 "
HERRAIZ, Fernando	9,00 "
BANFI, Angel	6,50 "
PERNIA, Vicente	6,00 "
AVENTIN, Antonio	5,50 "



PARCHES



BALANCEO



ROTACION



ANTOXIDO



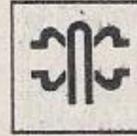
TREN DELANTERO



AMORTIGUADORES



ALINEACION



FRENOS



VENTAS

Además de
 vender
 los mejores
 neumáticos,



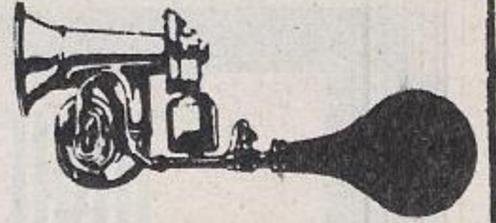
nos encargamos
 de atenderlos
 con los mejores
 servicios.

CINCOTTA

Rodando, rodando, Ud. va ganando.

CAPITAL FEDERAL CENTRO: Av. Independencia 2327
 PALERMO: Juan M. Gutierrez 3947/63 (Altura Av. Las Heras 4000)
 GRAN BUENOS AIRES LANUS: Av. H. Irigoyen 2599 - MORON: Mendoza 202
 QUILMES: H. Yrigoyen 52, esq. Suipacha - SAN JUSTO: Rivera Indarte 3386
 SAN MARTIN: Av. Balcarce 2652, Ruta 8. - LA PLATA: Calle 7 N° 1440
 ...y en los locales CINCOTTA de todo el país.

toquecitos de bocina



SI DE PRIMICIAS HABLAMOS — Cuando adelantamos que *Carlos Alberto Pairetti* iba a tomar a su cargo el manejo comercial y publicitario de la *Fórmula 2 CODASUR*, muchos nos desmintieron. Hasta el mismísimo Pairetti preguntó de dónde habíamos sacado eso... Hoy tenemos la satisfacción de anunciar que aquella noticia se ha confirmado plenamente y que "Il Matto" es ahora el promotor de la flamante categoría sudamericana. Pairetti se encargará de todos los temas relacionados con la programación y difusión de la idea concretada por *Miguel Angel De Guidi* en primera instancia. *F-2 Asociados* compartirá la sede del *Club Argentino de Pilotos*, del cual es presidente *Carlitos*, ubicada en Vicente López.

UN EQUIPO DE PRIMERA — La unión de tres voluntades permitió la fundación de un equipo de *Fórmula Renault*. *Rafael Sergio* (cons-

tructor), "*Quique*" *Sacco* (preparador) y *Alfredo Castro* (auspiciante), se unieron para presentar un nuevo auto en la categoría promocional. Sergio está fabricando un nuevo chasis en el que no disimula su admiración por su maestro "Tulio" Crespi; sobre ese monoposto se ubicará un motor desarrollado por "Quique", quien hace dos meses que está trabajando sobre una planta motriz totalmente nueva; a su vez, Castro pondrá a disposición de los inquietos técnicos el apoyo logístico desinteresado que permitirá cristalizar las ambiciones del conjunto. El "Rafa" no pretende ser piloto de su propio auto, *Alfredo* no está decidido a retornar a las carreras y *Sacco* todavía no perdió el juicio, así que el nuevo auto aún no tiene piloto confirmado. En los próximos días se invitará a un corredor en potencia para que se sume a la escudería, y luego se seguirá trabajando para incor-

porar una nueva máquina al equipo, ya que para fin de año habrá dos autos del team llamado S.C.S.

POSOPERATORIO — Con toda felicidad superó *Miguel Angel De Guidi* una operación de cirugía menor, a la que debió ser sometido el miércoles de la semana pasada en el Sanatorio Agüero. Una vieja dolencia del "Gran Mike" (desvinculada totalmente de su accidente automovilístico sufrido el año pasado) no admitía otra alternativa que la del bisturí. De Guidi permaneció durante 48 horas en cama en la clínica para retornar a su casa el sábado a la mañana, donde ya pudo sentarse en su sofá favorito. En la semana en curso retorna a su actividad normal y se apresta a viajar al Brasil con su equipo de competición, sin rastros de la operación quirúrgica.

AUTO NUEVO — El automovilismo es una actividad donde los records constituyen su esencia fundamental. Cada piloto aspira a ser dueño de un record, para trascender en las estadísticas. Hay quienes ganan muchas carreras, los que marcan velocidades topes y aquellos que disputan más carreras. Pero se está por establecer un nuevo primado: el de autos utilizados. En este sentido todo parece indicar que *Jorge Pernigotte* se posesionará de la corona. La campaña de Pernigotte no es tan amplia y ya corrió con seis *Fórmula Renault*. Comenzó con un *Sampedro*, luego pasó a los *Tullia*, más adelante tuvo un *Berta* y más recientemente otros tantos modelos de Crespi. Ahora vendió el monoplaza que compró este año y encargó una nueva unidad *Tullia XXI*. El flamante chasis que empleó en las dos primeras competencias de la temporada, será dejado de lado para trabajar sobre otra unidad donde se intentará reducir al mínimo el peso de la máquina. Jorge estimó que era más conveniente comenzar de cero, antes que intentar las reformas sobre el auto "viejo". Los

Motos:

COZZANI EN SALTA

Durante la reciente disputa de la cuarta competencia de *F-2 CODASUR* en Salta, el único sudamericano miembro de la FIM, *Reinaldo Cozzani*, estuvo presente en la misma. Los motivos que lo llevaron no tenían que ver, sin embargo, con la prueba en cuestión, sino que estaban referidos a una futura posibilidad de que sea Salta la sede de una fecha por el *Campeonato del Mundo de Motocross de 1985*. Para eso, el 11 de septiembre de

gustos hay que dárselos en vida...

SELECCION — Las cosas son del color del cristal con que se las mira. Por lo tanto, la nueva medida puesta en práctica por la Comisión Directiva de la *Asociación Corredores de Turismo Carretera*, puede tener dos enfoques diferentes. La CD de la ACTC informó a sus asociados que no se permitirá el acceso a la sede social a personas que no sean presentadas por asociados y aceptados como invitados por los dirigentes. A primera vista la medida parece antipática (aunque es normal en toda entidad de parecida conformación con esquema social tipo club), pero no se puede ignorar que últimamente ingresan a la ACTC grupos de desconocidos con actitudes intimidatorias, que pretenden apoyar a sectores en discordia dentro de la entidad. La solución ideal sería que la ACTC permitiera el libre ingreso a su sede, pero también sería positivo que nadie tratara de forzar situaciones con apoyo de infiltrados aspirantes a "matones". Critiquemos, pero no seamos causa de las medidas que aparentemente despreciamos.

LAS PUERTAS DEL CIELO — Una magnífica oportunidad está flotando en el ambiente de la *Fórmula Re-*

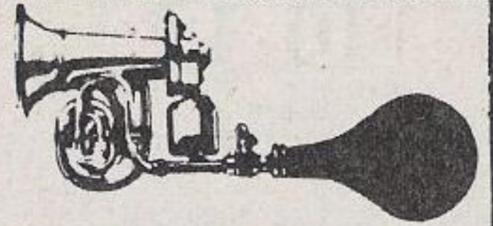
PARA ELLOS EL CARNAVAL CONTINUA



Cualquier desprevenido que vea esta foto pensará que se trata de dos pilotos

de ésos que se juegan la vida en cada circuito. Y ellos, seguramente, algún día le mostrarán este documento a sus nietos, diciendo entre una persistente tos: "¿Viste?... Abuelito fue corredor de autos...". Aunque la verdad es que nunca corrieron en nada, ni siquiera al colectivo. Y, créase o no, se vistieron (¿?) así para participar en el recientemente disputado *Gran Premio de Autonomía Fiat 147*. Tal vez usted tenga la suerte de no conocerlos y para su desgracia se los presentamos: uno es *Alberto Blanco Carreras* y el de casco se llama *Héctor Olano*. Ambos son periodistas de un viejo vespertino porteño y no repararon en nada para dar esta triste imagen. "¿Acaso para correr no hay que hacerlo tomando todas las previsiones...?", dijeron, ufanos y contentos bajo su absurdo disfraz...

toquecitos de bocina



este año se hará una prueba de carácter internacional, para homologar el circuito, en la que participarán pilotos de la Argentina, Chile, el Paraguay, el Uruguay, el Brasil, el Perú, Bolivia, España e Italia. La gestión resultó positiva, especialmente por la predisposición de la gente que trató el tema con Cozzani (autoridades provinciales y deportivas) quienes se mostraron más que satisfechos por la idea. Cozzani también entrevistó al gobernador de la provincia —contador José Plaza— quien avaló el proyecto incentivando a quienes lo tendrán a su cargo en el ámbito provincial.

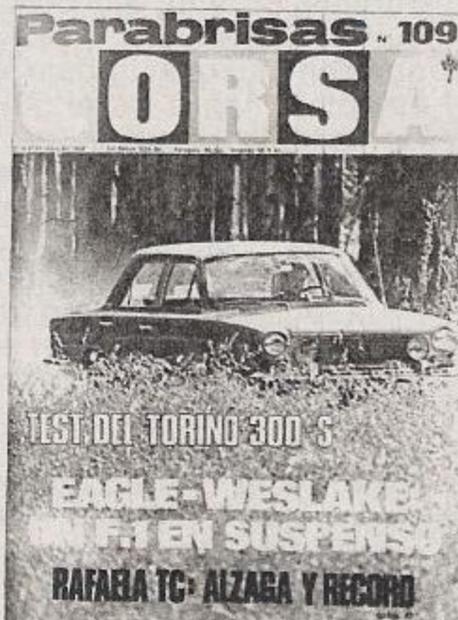
nault Argentina. Juan José Sampedro finalizó la construcción de un nuevo chasis para la categoría, muy parecido en su diseño y terminación al March 813 internacional. Sampedro volcó en su nuevo chasis toda la experiencia que acumuló en sus anteriores creaciones, logrando un monopla de singular terminación, sólo comparable a la de los mejores productos de fabricación europea. La máquina estaba destinada a Jorge Lázaro, quien fue tentado por Osvaldo Antelo para correr un Tulia XXI con un motor de su preparación. Por lo tanto, dejó de lado el puesto en el equipo de Juan José, que ahora está abocado a lograr el concurso de un piloto nuevo para su auto. Sampedro puede abrirle las puertas del cielo automovilístico a un pi-

loto con aspiraciones...

!!!FOUL!!! — La ACTC le colocó tarjeta amarilla a Vicente Pernía y su acompañante, por la maniobra peligrosa que realizaron en la competencia realizada en el circuito de Bahía Blanca. Como se recordará, en esa oportunidad la máquina del "Tano" tuvo un inconveniente con el acelerador y el carburador. Para resolver el problema no encontraron mejor solución que sentar al acompañante sobre el capot, operando manualmente el comando de aceleración. El entusiasmo de los corredores los llevó a cometer una falta grave y peligrosa, que bien pudo finalizar en un accidente que hubiera perjudicado a la categoría... y la integridad física de ambos. Es oportuno recordar que la reglamentación vigente impone para el piloto y el acompañante la obligación de viajar sentados en su butaca, amarrados con los cinturones de seguridad y con las puertas del vehículo trabadas.

OFRECIMIENTO — Parece que está cediendo la tensión que se generó en la carrera de Turismo Competición realizada en Buenos Aires, por el tema de las gomas. Citados de urgencia, los pilotos se reunieron en la sede de la AAAS (lugar provisorio de encuentro de la APTC-2000) para trazar las bases de un acuerdo que permita legalizar con fuerza de reglamento el uso de un solo tipo de neumáticos. Para colaborar con ese planteo, Juan María Traverso, en

CORSA hace 15 años



Nº 109 - del 21 al 27 de mayo de 1968

Y al final... ¡Alzaga! — Esta vez las "Liebres" no fueron protagonistas principales como en la mayoría de las competencias. En ésta, muchos fueron los postulantes a ganadores en una carrera como pocas, y Alzaga, con un Torino-Crespi, al final se llevó la victoria, lauro que no lograba desde hacía dos años. Segundo fue Galbato con un Falcon F-100 y tercero Pairetti con un Barracuda-Chevrolet.

nombre de José Miguel Herceg, puso a disposición de la Asociación los autos de su equipo, para realizar con ellos, tests que permitan desarrollar cubiertas adaptadas también a los Taunus. Justamente Traverso había optado por las gomas Paul, en lugar de las Fliter impuestas por un pacto interno, por no estar conforme con el trato preferencial que se había brindado a los Dodge cuando se experimentó el neumático Fliter. Si se suma el equipo de Del Campo a este acuerdo, se podría arribar a un final feliz. De otra manera parece difícil que los intereses coincidan, ya que el ACA no puede obligar a la utilización de una cubierta determinada por reglamen-

to. Para mejor informarse basta recordar lo que sucedió con Mayorga y Vallasciani, socios accionistas del Club de Pilotos que fueron suspendidos luego de la primera carrera del año pasado y, faltando al contrato firmado con sus compañeros, se anotaron para correr en Buenos Aires apelando a la CDA, entidad esta que no convalida acuerdos que estén al margen del RDA.

¡ABELLA NAZAR VUELVE! — Arturo Abella Nazar fue el impulsor de la Asociación Argentina de Rally y mediante dedicación y entusiasmo dignos de mejores resultados, consiguió despertar el interés por la especialidad y dotar de una sede propia a los pilotos de rally.

LUBRICANTES

Castrol

Licenciatarios Exclusivos en Argentina

Lubricantes Swindon S. A.

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

Teléfonos: 33-7500 y 33-7509



DIRECTOR
 Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
 Oscar D. Fittipaldi

REDACCION:

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

DIAGRAMACION:

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

COLABORADORES:

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

SECRETARIA:

María Delia Cedrés de Mango

**DEPARTAMENTO DE
 SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
 Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini (*Jefe*)

LABORATORIO: Armando Pirro

Fotógrafos:

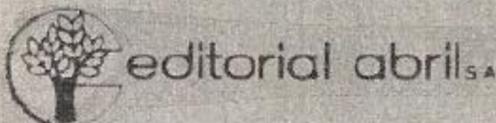
Casales A., Blanco E., Calascione A.,
 Carra E., Corbalán I., Fernández J.M.,
 Gemelli L., León D., Martí E., Nuñez E.,
 Paganetti M., Portillo L., Rueda D., Sala
 C., Varone O., Willinburgh A.

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
 EXTERIORES Y ARCHIVO**

Director: Mario Ceretti

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

ARCHIVO: Francisco Forcinitti (*Jefe*)



AREA EDITORIAL

**Gerente de Coordinación
 Editorial:** Jorge N. Milani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Constanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Publicidad: Héctor Bustos

AREA CIRCULACION

Gerente: Adolfo Nerpiti

Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital
 TE: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL

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

toquecitos de bocina

Sin embargo, su gestión fue dificultada y tuvo que alejarse de la Asociación, entidad que anduvo a los tumbos durante un año, sin conseguir una Comisión Directiva que continuara el trabajo iniciado por Abella Nazar. Ahora, ante la renuncia de la Comisión Directiva, se está formando una nueva Mesa Directiva, donde estarían aquellos primeros hombres de la AAR: Arturo, como presidente, secundado por los hermanos Smith, Galdos, Yebra (padre e hijo), Clement, etc. El objetivo inmediato de la futura comisión será trabajar junto al Automóvil Club Argentino para el éxito total del Rally de la República Argentina que se concretará en San Carlos de Bariloche en la primera semana de agosto.

CARRERAS A BENEFICIO
 — Las carreras a beneficio, tan comunes últimamente, muchas veces dejan más enfrentamientos que agradeci-

mientos. Sin entrar a narrar lo que pasa en aquellas destinadas a mitigar los efectos de las calamidades meteorológicas, recalcaremos lo que sucede con la prueba de Turismo Carretera anunciada para el domingo próximo en San Miguel del Monte, cuyo beneficio económico sería destinado a la Asociación de Periodistas Radiales de Automovillismo (APRA). Según se comenta, la fecha de fin de mes no sería propicia para lograr una excelente recaudación y se trataría de cambiarla por la del domingo 5 de junio. Como la ACTC tiene pensado correr en Buenos Aires el 12 del mismo mes, no quería acceder al pedido. Pero personas ajenas a la ACTC se habrían movilizado para conseguir en la Municipalidad una nueva fecha para el TC (posiblemente el 19 de junio) y también realizaron tratativas en la provincia de Buenos Aires ante Juan M. Bordeu para

asegurarse la fecha del 5 en el semipermanente de Monte. La ACTC está colocada en un brete, ya que su buena voluntad, además de ceder una fecha a beneficio de APRA, tiene que variar su calendario para favorecerla, realizando una modificación que muchas veces fue criticada por los hombres de prensa.

PARA MEJORAR — Hugo Antolini, el encargado de conducir el auto del equipo de Lascak y Xamar, un Tullia XIX modificado en los talleres LX, está empeñado en lograr una máquina de primer nivel, por eso decidió poner en venta el auto viejo y adquirir en colaboración con sus preparadores un moderno Tullia XXI. El auto será la máquina oficial del equipo y servirá para instalar en él los motores experimentales de la escudería. En un primer intento se probarán una serie de árboles de levas, con el diagrama reglamentario

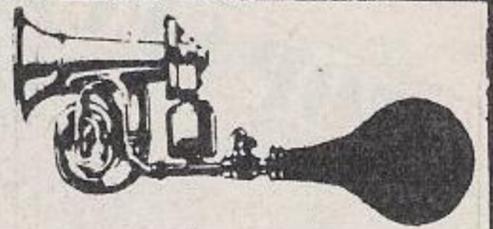
DOMINGO PROXIMO TURISMO EN BUENOS AIRES



Nuevamente, el Turismo retorna al Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, luego de ausentarse durante casi seis meses de ese escenario. Allí se disputará el próximo domingo 29 de mayo, la segunda competencia del Campeonato Argentino de Turismo (pista) organizada por la misma Asociación de Pilotos Automóviles de Turismo (APAT). La novedad más importante de esta prueba será, sin duda, el temporal retorno al sistema "Dos pilotos-un automenos plata" usado por la categoría durante 1981 y 1982. En efecto, luego de pensarlo muy bien, en APAT se ha decidido hacer (como excepción) una carrera de este tipo, puesto que serán tres horas de competencia sobre el circuito N° 15 (5.968,2 metros). "Nuestra idea es tratar de volver a formar un parque de autos lo suficientemente numeroso como para generar de nuevo los espectáculos lógicos de antes. De ahí en más volveremos al sistema de un piloto por auto, salvo para nuestra proyectada carrera de largo aliento que concretaremos este año", nos dijo Oscar Pentecoste, hombre orquesta de APAT.

La largada será tipo "Indianá-

toquecitos de bocina



CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 29 de mayo de 1983.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL:

Rally: El 24 de mayo se largará en Grecia el Rally de Acrópolis, quinta prueba por el Campeonato Mundial, que culminará el sábado 28.

Fórmula Ford 2000: En el circuito de Brands Hatch, el lunes 30, se realizará la séptima prueba por el Campeonato Inglés de FF-2000, donde está prevista la participación del argentino Víctor Rosso.

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo: En el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires se llevarán a cabo las 3 horas de Turismo, tercera competencia por el Campeonato Argentino.

Turismo Carretera: Se disputará la Vuelta de Monte, por el Campeonato de TC que fiscaliza la ACTC. Ver pág. 5.

pero con las tolerancias de fabricación que a veces ofrecen grandes diferencias en el rendimiento de los motores.

PERNIGOTTE AL GOBIERNO — Se concretó la renuncia de la Comisión Directiva de la Asociación de

Pilotos de Fórmula 4. De esta manera, Eduardo Tuero se alejó de su puesto de presidente. El cargo será ocupado en el futuro por José Pernigotte, quien aceptó regir los destinos de la Asociación. Para secundarlo en los cargos inmediatos se designó a Martín De Marco y Mi-

El organigrama de la competencia es el siguiente:

Sábado 28 de mayo: 13-14 hs.: Verificación técnica y administrativa. 14-15.30 hs.: clasificación. Esta se realizará por suma de tiempos de tres vueltas en tandas de 10 autos cada una. 16-18: Competencia de Fiat 600 Standard Mejorado, que también correrán sobre el circuito 15, pudiendo hacerlo uno o dos pilotos por auto. En esta competencia, además de participar el plantel estable de la categoría se sumarán al mismo varias unidades de Fiat 600 Turismo Nacional Platense, con los cuales se piensa llegar a un total de 50 autos en línea de largada. Las inscripciones deben realizarse del viernes 27 en el Vicente López Automóvil Club.

Domingo 29 de mayo: 8-8.45 hs.: Verificación. 8.45-9.15 hs.: Presentación autos en pista. 10.30 hs.: Largada la prueba. 13.30 hs.: Final. 13.45 hs.: Entrega de premios.

Una semana después se correrá la tercera prueba del año en el circuito de Rafaela junto al programa de TC-2000.

polls", con los autos en movimiento ordenados (esperemos que lo estén, al menos) tras un "pace-car" que seguramente será un paquetísimo Mercedes Benz.

La entrada costará \$ 100.000 para cualquier ubicación, salvo la Terraza de Boxes, por la que habrá que abonar \$ 200.000. El tiempo máximo que puede conducir un piloto serán dos horas, y una el mínimo. Los abastecimientos serán con bidones en la playa que está entre la salida de boxes y la enfermería, mientras que las inscripciones —\$ 2.000.000 por piloto— pueden realizarse en APAT (Gurruchaga 2064, Capital Federal, Tel. 71-2740) o en la C.D.A. del Automóvil Club Argentino. Para facilitar la identificación de los autos, aclaramos que la numeración será idéntica a la utilizada en la primera carrera realizada en Tandil. Los de la clase 1 estarán numerados entre el N° 1 y el N° 30; los de la clase 2, entre el N° 31 y el N° 70, y los de la clase 3, entre el 71 y el 99.

Entre otros, estarán presentes Baldinelli, Bessone, Gabriel Rales (con un R-12 TS Grupo A "by Cosma"), y Jorge Guiral.

guel Ayerza. Una de las primeras medidas adoptadas por los flamantes dirigentes, fue la confirmación de la fecha del 12 de junio para la próxima competencia que se llevará a cabo en el autódromo

de Rosario. Momentáneamente quedó en estudio el problema de los neumáticos, pero se estima que en la primera reunión se tomará una medida definitiva. ¡Que se cumpla!



M.A.F.2 · F.R.A · TURISMO · RALLY · PISTA · T.C. 2000 · DATSUN



ACA

ANUARIO DEPORTIVO AUTOMOVILISTICO 1982

Tal como el año pasado, el Automóvil Club Argentino publicó el Anuario Deportivo Automovilístico correspondiente a la temporada 1982. El mismo contiene todos los resultados de las competencias de Rally, Turismo, Campeonato Argentino de Pilotos, TC-2000, Fórmula Renault y Fórmula Dos, así como también los torneos y rankings respectivos. En esta ocasión, la tarea de la oficina de prensa del A.C.A. —principal responsable de la factura de este importante documento— fue complementada por el irremplazable trabajo del Centro de Cómputos de la entidad, que a través de meses ordenó y codificó las innumerables informaciones recibidas.

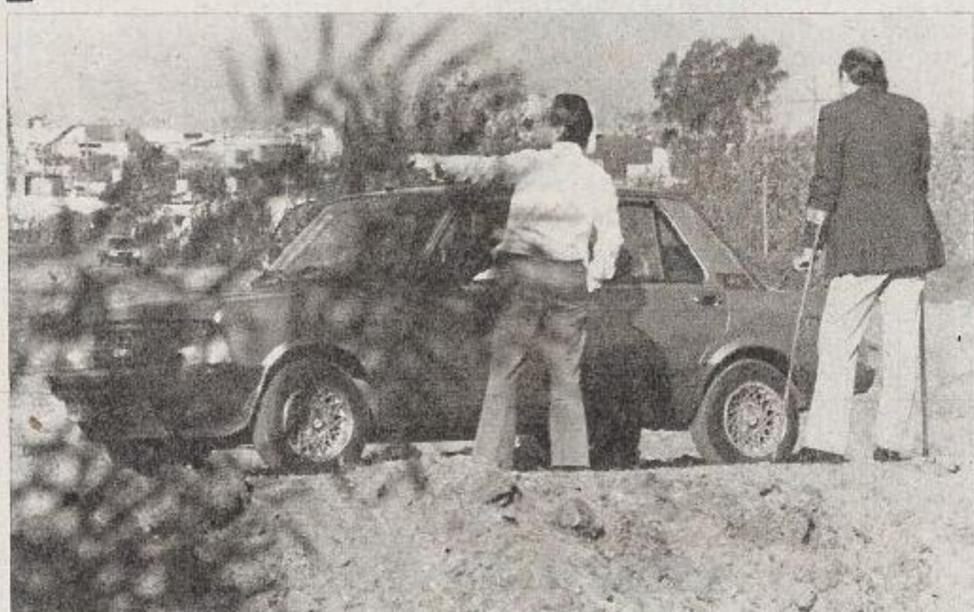
En las casi 150 páginas que lo conforman, además de los completísimos resultados, el Anuario informa sobre las autoridades del club, de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo, de la Mesa Directiva de la CDA y sobre la composición de las nueve subcomisiones permanentes de la CDA.

Sin duda será un elemento utilísimo para pilotos, organizadores, preparadores, federaciones y periodistas, por mencionar sólo algunos de quienes tienen en este Anuario Deportivo Automovilístico 1982 un elemento de consulta de primer nivel.

¡TOP SECRET!



¡DESCUBRIMOS LOS NUEVOS FIAT!



Nos enteramos de que SEVEL estaba probando dos nuevos modelos, pero la sorpresa mayor vino cuando nuestro informante (a quien no nombramos por razones obvias) nos contó que existía la idea de realizar una extensa prueba sobre terreno accidentado, para determinar la confiabilidad de los cascos a fin de recibir ¡motores de 1500 cm³! De allí en más todo fue cuestión de asociar ideas. El susodicho motor no puede ser otro que el

que equipa a los Fiat Ritmo. No tenemos la certeza de que así sea, pero nos jugamos una carta fuerte a que de él se trata. El siguiente paso fue ubicar el lugar donde probarían los autos, para fotografiarlos, así que después de cavilar un rato llegamos a la conclusión de que no podría ser lejos de la planta de Caseros. Y acertamos, porque detrás de donde SEVEL construye sus nuevas instalaciones descubrimos una verdadera pista de pruebas

con distintos accidentes que la gente de la marca tenía bien escondida. Y allí estuvimos varios días, hasta que por fin aparecieron con una rural Super Europa y un auto deportivo de IAVA. Y por el mal trato a que los sometieron la versión de nuestro informante se nos antojó más valedera que nunca. ¿Serán éstos los autos de 1500 cm³ que ya se han convertido en un mito de tanto esperarlos? Creemos que sí.

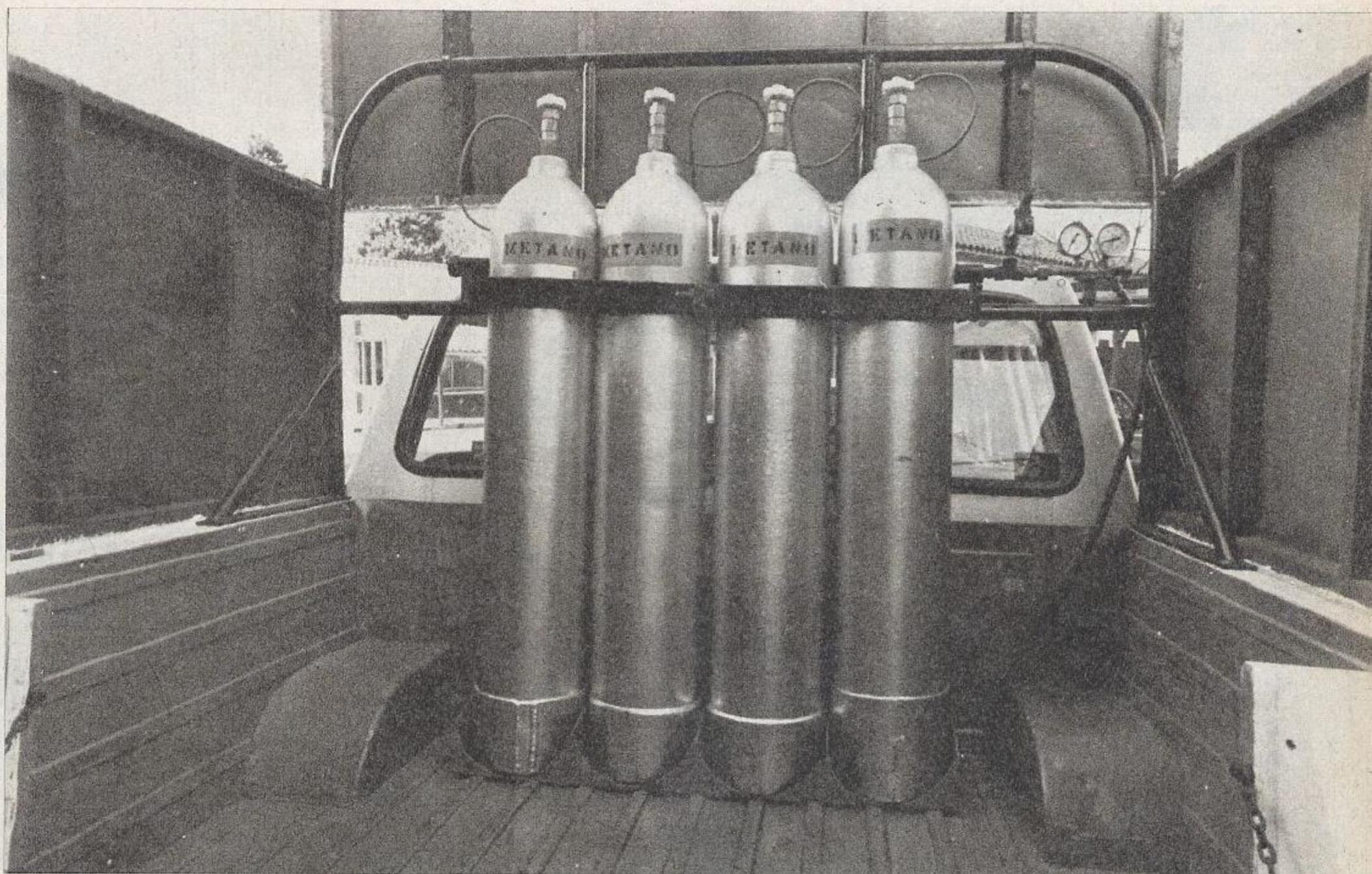
El modelo deportivo. La cola está realizada por medio de un spoiler integrado. Decoración deportiva (se alcanza a leer "Personal", quizá el nombre del diseño), con la parte interior del casco en un tono más oscuro y las típicas llantas IAVA.

Personal de SEVEL (de espaldas el ing. Fisanotti, con muletas) conversando con uno de los probadores. Se adivina el spoiler bajo la trompa.

La rural también posee un pequeño spoiler atrás y distinta decoración. Tanto uno como otro modelo (según informes), tendrían motor 1500 cm³.

UNA GARRAFA EN SU BAUL

La idea data de muchos años y en varios países ya fue puesta en práctica. Un grupo de Ingenieros de Gas del Estado tomó el proyecto a su cargo, adecuándolo a nuestras características y el primer vehículo a gas ya circula por nuestras calles. Además de contribuir al ahorro de nafta por utilizar el recurso energético que el país posee en mayor cantidad, alarga la vida del motor por su mejor combustión, sin mostrar diferencia con la nafta. Ante la crisis energética, el gas surge como una económica opción.



Orgullosamente, la pick-up Ford F-100 de doble cabina estaba en el amplio playón del Centro San Martín de Gas del Estado. Un vehículo normal, convencional, que a no ser por los carteles que lo anuncian como adaptado

para funcionar a gas, pasaría casi inadvertido.

Es, sin ninguna duda, un gran paso de la tecnología argentina, aunque en el mundo existen antecedentes y en ese sentido, Italia marcha a la vanguardia con una

cifra que ronda los 250.000 vehículos adaptados para funcionar con gas. Con algo menos de la mitad, figuran Estados Unidos, Canadá y Holanda, mientras que Nueva Zelanda ya puso en marcha un ambicioso plan por el



que se proyecta adaptar 150.000 automóviles en un corto lapso.

En nuestro país, Gas del Estado ya dio el "puntapié inicial" cristalizando la primera fase de un proceso que, a pesar de sus adelantos, aún está en vías de experimentación. Un grupo de trabajo integrado por los ingenieros Omar Muratori, Luis F. Ochoa, Juan J. Blanco, Eduilio Ioria, y Jacinto Diaz y en el que también alternan los ingenieros Ciccimessere y de Falco, del Centro San Martín, el ingeniero Fariello, jefe de operaciones y los señores Julio Goñi y Juan Montemagno, jefe de taller y mecánico,

respectivamente, sirve como perfecto "cicerone" y a su turno van volcando explicaciones para clarificar cada uno de los pasos.

Muratori y Ochoa rompen el fuego con algunos conceptos como para ir entrando en clima: "Conviene remarcar que la idea de utilizar gas para la propulsión de vehículos no es nueva, ya que varios países lo están usando. Además, el gas que puede usarse en automotores tiene varias características: Gas licuado automotor (GLA); Gas natural comprimido (GNC) y Gas natural licuado (GNL). El GLA es el que se extrae en las destilerías de petróleo o del tratamiento del gas natu-

ral. Normalmente se lo comercia envasado en cilindros o tubos de 45 kilos y en garrapas que por lo general llevan 10 kilos, aunque existen para diferentes capacidades. Este gas, que también se lo denomina propano-butano, permanece dentro de sus recipientes en estado líquido y al ser extraído se vaporiza, utilizándose en esas condiciones. El GNC es el que se distribuye en las redes urbanas. En las industrias es apto para calderas y en los domicilios particulares alimenta a las cocinas, estufas, etc. El GNL es el mismo que el anterior, pero con la diferencia que está sometido a temperatura

baja (-160°C), licuándose para reducir considerablemente su volumen ya que un litro de GNL equivale a 600 litros de gas natural en estado gaseoso. Su conservación debe hacerse en envases térmicos a una temperatura de 160°C bajo cero..."

El vehículo estaba en funcionamiento, con un ronroneo que hasta ante el oído más imbuído en la mecánica podía pasar como el de un motor naftero. Al levantar el capot, uno que esperaba ver un sistema de adaptación complejo, queda desorientado del todo. Solamente un mezclador-dosificador ubicado sobre el carburador y nada más... salvo una perilla



Vista del motor (derecha) donde se puede observar, en primer plano, el mezclador-dosificador, instalado sobre la base del carburador y el regulador, aplicado sobre la parte anterior del torpeda, ambos señalados con una flecha. De izquierda a derecha, los ingenieros Fariello, Muratori y Ochoa y los señores Montemagno, Goñi y Pierri, del grupo de trabajo. La pick-up F-100 de doble cabina, el vehículo pionero en el uso de gas natural comprimido en el país. Un proyecto de Gas del Estado que muy pronto se aplicará en las 42 unidades de la flota del Centro San Martín.



UNA GARRAFA EN SU BAUL

ubicada al alcance del conductor, mediante la que se determina el tipo de propulsión: *quiere gas, empújela hacia la derecha. Si prefiere nafta, la posición es a la izquierda.*

Recordamos que hace ya muchos años, allá por 1964, un decreto del gobierno prohibió el uso del gas como combustible, al detectar que una gran cantidad de taxistas alimentaban sus motores con ese elemento. Entonces ¿cómo es posible que con ese decreto sin derogar, Gas del Estado aparezca con algo que está expresamente prohibido?... La respuesta fue rápida y concreta:

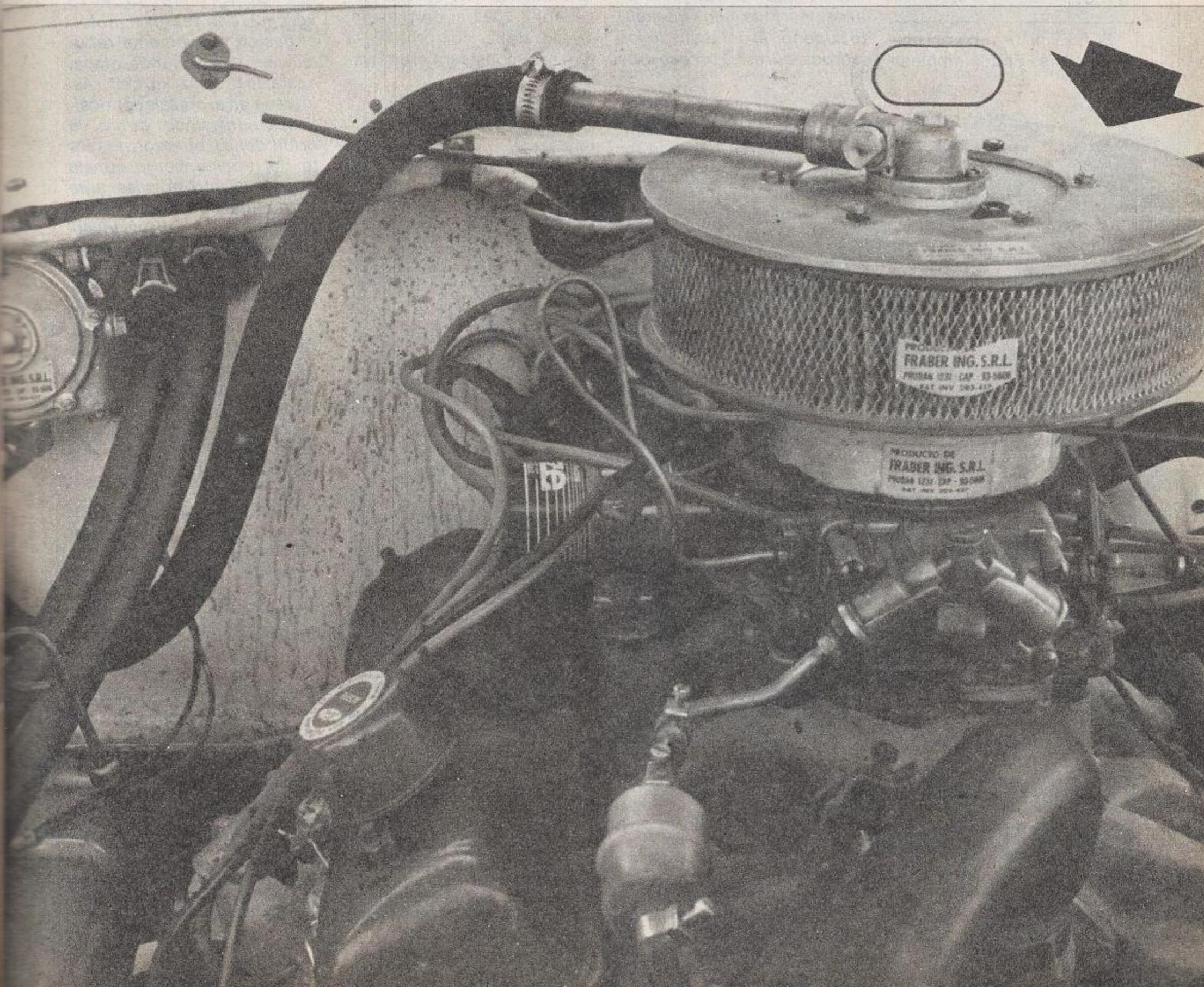
"Se trata del GLA y su

PRO Y CONTRA

LO POSITIVO: *Permite la utilización del recurso energético que el país tiene en mayor cantidad. La emisión de contaminantes es sensiblemente reducida respecto a la de un vehículo con alimentación convencional. La economía en el combustible se da, con el precio actual de la nafta y del gas natural, en una relación de 1 a 8 a favor del último. La vida útil del motor se alarga considerablemente, ya que hay mejor combustión y menores posibilidades que se ensucie el aceite, logrando por lo tanto mejor lubricación. También es mayor el período entre cambios de aceite y la vida útil de las bujías.*

LO NEGATIVO: *En este momento no existe una red de abastecimiento, por lo que habría que esperar a que ésta se instale. Los recipientes de almacenamiento son, en la actualidad, más pesados que el sistema para nafta. Por eso, por ahora, deben utilizarse los dos sistemas. La autonomía es menor que la que otorga un vehículo que funciona a nafta. Aún no se alcanzó la velocidad máxima requerida, aunque en los próximos ajustes se piensa llegar al 85% de la velocidad obtenida con nafta.*

¿A QUIEN LE CONVIENE LA CONVERSION A GAS? *En este momento, primordialmente a aquellos vehículos que se mueven en un ambiente reducido y que tengan un alto consumo de combustible, por ejemplo flotas de camiones para reparto o líneas de transporte urbano. Para la segunda etapa, cuando se haya desarrollado la base para la estructura de carga, el sistema será apto para los autos taxímetro y con el correr del tiempo podrán usarlo los automotores en general.*



uso, efectivamente, está prohibido en los automotores, fundamentalmente por un déficit de producción que obligaba a la importación del faltante. Como esa importación de hace a precio internacional y la venta fraccionada se hacía con subsidios, resultó ineludible aplicar esa medida. Pero a partir del año próximo habrá excedente en la producción de propano y butano (componentes del GLA) al menos parcialmente se liberará el uso de ese combustible. Claro que para utilizar ese producto habrá que someterse a una norma que se emitirá próximamente..."

El motivo de este sistema

El Gas natural comprimido (GNC) es el que emplean

los ingenieros de Gas del Estado para el proyecto, quienes continúan "tirando" datos en torno a esto que ya es una realidad. Un vehículo en circulación y una pauta por la que se prevé a breve plazo la adaptación de toda la flota del Centro San Martín —42 vehículos entre camiones y pick-ups— al revolucionario sistema: "El gas natural es, dentro de la gama de recursos energéticos no renovables, el que mayor cantidad registra el país. En la actualidad se comprobó un volumen de reservas que llega a los 650.000.000.000 de metros cúbicos, o sea que tomando como base el consumo actual, existen reservas de gas natural para 60 años, período sensiblemente superior al del resto de los hidrocarburos. Por eso nos

inclinamos por ese sistema, básicamente para utilizar lo más intensamente posible este recurso y además, tomando en cuenta las dificultades que se tienen para exportarlo, resulta conveniente usarlo en el país. El motivo de no utilizar GLA, que es el de más fácil adaptación, es que ese fuído se exporta y de utilizárselo en automotores se quitarían divisas muy útiles en este momento para el país..."

Detalles para la conversión

El almacenamiento de combustible se hace en cuatro cilindros que guardan el gas natural (en estado gaseoso) a 200 bar de presión. Se lo debe comprimir, ya que si se considera el equiva-

lente calórico, encontramos que un litro de nafta es igual a un metro cúbico de gas a presión atmosférica. En cada uno de esos cilindros se pone una cantidad de gas que puede equipararse a la de doce litros de nafta. En consecuencia, los cuatro cilindros que lleva la pick-up convertida, albergan el equivalente a 48 litros de nafta...

Cómo funciona el sistema

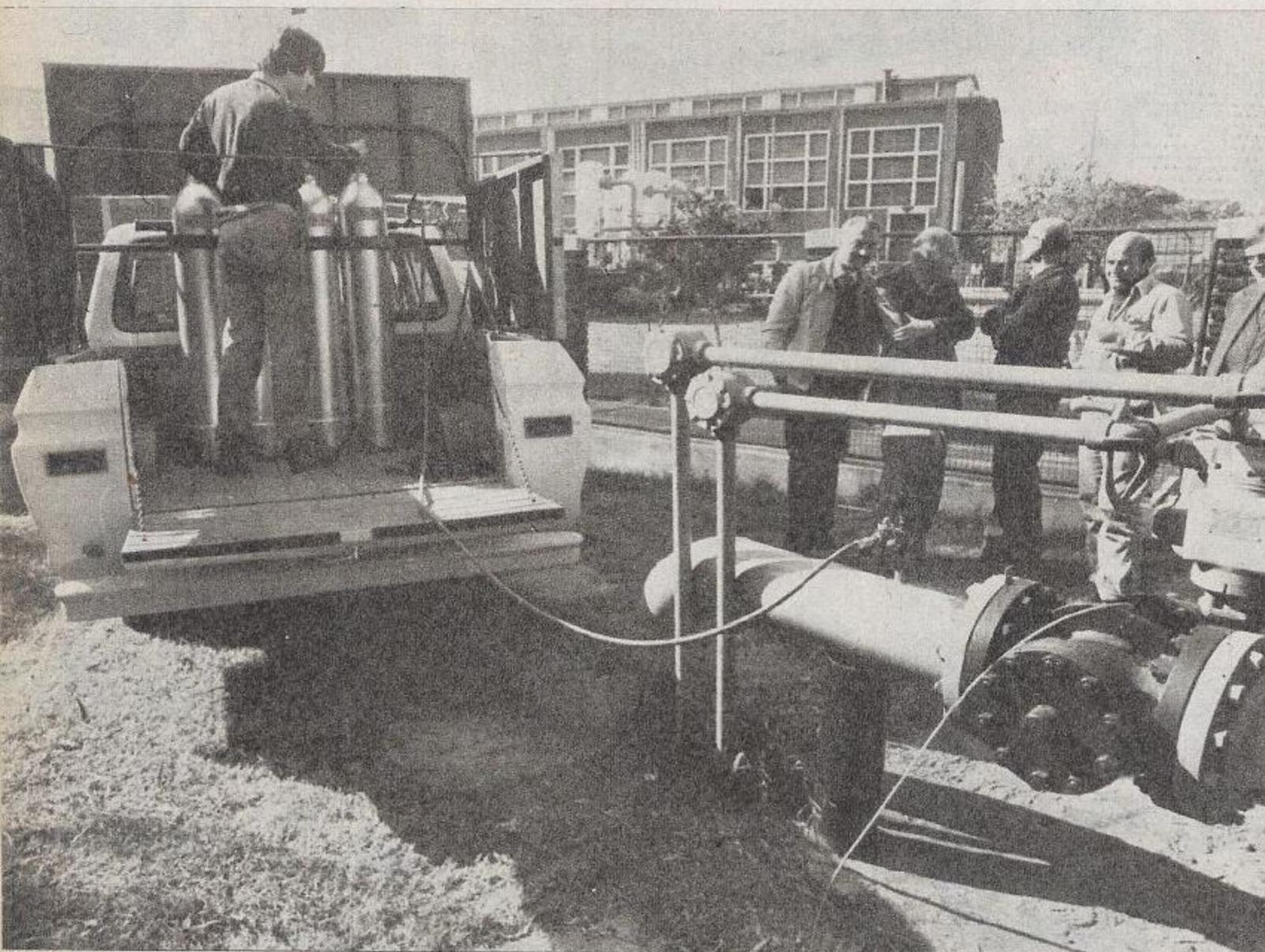
"El funcionamiento es simple: el gas reduce su presión en una primera etapa y es enviado por cañerías hacia el motor a una presión que oscila entre 10 y 15 kg/cm². Una vez en el motor, el gas es nuevamente reducido en una segunda etapa, hasta los 0,002 kg/cm². Así ingresa en el mezclador dosificador instalado sobre la brida del carburador. El resto del equipamiento consta de dos electroválvulas (una para nafta y otra para gas) y accionando una llave inversora colocada en el tablero, permite seleccionar el combustible a utilizarse..."

Una vuelta en el vehículo, recorriendo avenidas rápidas y calles de denso tráfico, permitió comprobar las bondades de este sistema, que en cuanto a rendimiento, muy poco se diferencia de los vehículos nafteros.

Una nueva alternativa está en marcha y que al decir de los técnicos "ofrece alta condición de seguridad..." Una económica opción ante la inevitable crisis de combustible.

Oscar Izzo

Fotos: Eduardo Marti



UNA GARRAFA EN SU BAUL

Así se carga combustible en un vehículo equipado con el sistema de gas natural comprimido. Por el momento no cabe otra alternativa que la instalación de cuatro tubos de gas. Una vez que esté desarrollada la red de abastecimiento (algo así como las estaciones de servicio) los vehículos podrán movilizarse exclusivamente a gas, sin contar con la alternativa de la nafta. Para el futuro está previsto utilizar aluminio para su construcción, reduciéndose de esa manera su peso. Ya llegará el día en que digamos: "Ponga una garrafa en el baúl..." parodiando aquel slogan de hace unos años...

Presentación de los nuevos Fiat 147 en tres nuevos modelos: TR5, CL5 Y Sorpasso

UNA FAMILIA COMPLETA

Sevel Argentina completó la semana pasada la nueva línea Fiat 147, presentando tres modelos con caja de 5 velocidades. He aquí sus principales detalles

En el transcurso de la semana pasada SEVEL Argentina presentó a la prensa la nueva familia de Fiat 147, equipada ahora con caja de cinco velocidades hacia adelante, confirmando el constante aporte a la innovación tecnológica de sus modelos. De esta forma dicha terminal completó su gama de versiones con 5ª velocidad, otorgándole al usuario una mayor posibilidad de elección entre sus productos.

Los nuevos Fiat 147 se ofrecen en tres variantes. El CL5, con motor de 1.116 cm³, y la versión deportiva Sorpasso, de 90 caballos, algo muy parecido a un aparato interno considerando la relación peso-potencia.

Todas estas versiones cuentan con motor transversal, tracción delantera, árbol de levas arriba comandado por correa dentada, o sea la misma plan-

ta motriz que actualmente equipa a los Fiat 128. La caja de 5 marchas permitió llevar el consumo del vehículo —a velocidad crucero— a un nivel óptimo, con los consecuentes beneficios económicos, tanto en el gasto de combustible como en el desgaste total del motor.

En lo que hace a equipamiento, vienen con un nuevo tapizado en tela tweed (similar a la del Peugeot 505) y una serie de detalles de confort de línea, como la luneta térmica, repisa portaobjetos sobre el piso, radio AM/FM stereo, cinturones de seguridad inerciales y otros detalles más.

Completando esta gama de 147, Sevel cuenta ahora con caja de 5ª en todos sus modelos, un signo de evolución importante en lo que hace a prestaciones y que promete ampliarse paulatinamente.



147 TR5, de 1.300 cm³, el "mayor" de la gama que ahora se completa. Una línea que se impuso en mercados de otros países como la sucesora del Fiat 127.

Vista general de la parte anterior, tercera puerta y limpiacristal trasero, otro de los detalles de confort del 147.



FICHA TECNICA

MOTOR	TR5	CL5	SORPASSO
Posición		Delantero	Transversal
Número y posición de cilindros		4 en línea	
Diámetro y carrera	86,4 x 55,5	80 x 55,5	86,4 x 55,5
Cilindrada total	1.301	1.116	1.301
Relación de compresión	9,1:1	9,2:1	9,4:1
Potencia máxima (DIN)	44,1	39	66
Régimen correspondiente	6.000	6.150	6.200
Par máximo	84	79,9	102,9

DISTRIBUCION

Válvulas a la cabeza, comandadas por árbol de levas a la cabeza, accionado por correa dentada.

Admisión

Comienzo, antes del P.M.S. 20° 12° 24°
Fin, después del P.M.I. 44° 52° 68°

Escape

Comienzo, antes del P.M.I. 60° 52° 64°
Fin, después del P.M.S. 4° 12° 28°

ALIMENTACION

Por un carburador vertical con cebador a mariposa y bomba de aceleración.

TRANSMISION

Caja de cinco velocidades hacia adelante, todas sincronizadas, y una de retroceso.

Relaciones de los engranajes:

1ª velocidad	3.583:1
2ª velocidad	2.235:1
3ª velocidad	1.454:1
4ª velocidad	1.042:1
5ª velocidad	0.863:1
MA	0.959:1
	3.714:1

PESOS Y CARGAS

Peso total en orden de marcha (incluye carga combustible al 50% del total)	795	798
Carga útil: (5 personas + 50 Kg de equipaje)		
Peso máximo remolcable	550 Kg	
Peso total a plena carga	1195 Kg	1198 Kg

FRENOS

Delanteros A disco
Traseros Atambor

DIMENSIONES

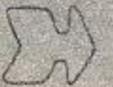
Largo total:	3,74 mts
Ancho total	1,54 mts
Altura	1,35 mts
Capacidad del baúl	365/1070 dm ³



5800 RPM, FRENO, 3º, 2º CORRECCION
DE VOLANTE, PISAR, PIANITO, RECTA...
3º, 4º, 4500 RPM, 5000, 5500, 5800...

¡HICIMOS EL CURSO CON DEL RIO!

Hace más de un año que Talicho (el Dire) quería una nota sobre la Escuela de Pilotos de Jorge Omar Del Río, pero claro, nosotros no queríamos caer otra vez en la nota "común", la que se le puede haber hecho en distintos medios y que salvo matices era básicamente lo mismo: explicar el funciona-





miento de la escuela. Y entonces nos juntamos con Oscar (el Secre) a buscarle la vuelta al asunto, aunque la cosa estaba clara. Ahí la papota era hacer el curso, para después contar la experiencia a través de la revista. Pero había varias dudas, la principal era si Jorge estaría dispuesto a poner en nuestras dubitativas manos los autos con que funciona la Escuela. Lo fuimos a ver y se rió cuando se lo contamos. *"¿Cómo no van a poder andar si justamente acá se viene para aprender...? Vengan el martes que empezamos..."*

Nos conseguimos un buzo antífama "Fórmula One" con guantes y botitas (a través de nuestro amigo el "Negro" Iglesias, al que se lo robamos de su coqueto negocio "Anexo J") y nos presentamos el martes a las diez de la mañana en el Autódromo.

Tras saludar a Jorge y Néstor Gurini (instructor) nuestra impaciencia pudo más que nosotros y quisimos ir a disfrazarnos de corredor para salir en un auto de fórmula. Y entonces descubrimos que la idea que uno tiene de la Escuela difiere de la realidad. Pensar que uno se va a subir el primer día a un Fórmula Renault y les va a mostrar a Del Río y Gurini que es un "tapado" con dotes increíbles es la idea que todos —quien más, quien menos— albergan en su corazóncito. Por eso cuando se entera de que la primera clase es en un auto de calle y que además uno ni siquiera va a manejar rápido, viene el otro pensamiento: yo no seré un superpiloto, pero esta gente me subestima demasiado...

Y nos trepamos al auto de calle en la butaca derecha, a

nuestro lado, Jorge empuña el volante y salimos a la pista. Contra lo que esperábamos (otra vez) llevamos el ritmo de un paseo dominiguero. *"Hay una maniobra que es esencial para la conducción de autos de carrera —nos dice—, se trata del 'doble embrague'. Ocurre que las cajas de velocidades de los autos de calle tienen frenos sincronizadores que permiten insertar las marchas a cualquier régimen, pero las de competición no los poseen (y tienen además engranajes rectos), por eso los cambios ascendentes se pasan normalmente pero para rebajar es necesario acelerar el motor a fin de que suba de régimen y poder meter el cambio inmediato inferior..."*

..Y nos empezamos a marear con tan "complicada" explicación, por eso, para

que a usted no le ocurra lo mismo, hablaremos del doble embrague en un recuadro aparte. Lo cierto es que cuando uno pasa a manejar —por indicación de Jorge tras esta introducción— lo que parecía tan fácil se complica de una manera tal que después de varios intentos desastrosos Del Río se ríe benévolutamente y dice: *"No se hagan problema, porque esto jamás le sale a nadie de la primera vez (Y si algún día pasa me voy a asustar)..."*

Allí termina la primera clase, de la cual uno se retira con la sensación de que posee una torpeza infinita y la indicación de practicar lo más posible la maniobra en la calle. De manera entonces que recién se vuelve al autódromo cuando uno domina el doble embrague más o menos bien. En nuestro caso lo practicamos febrilmente y

LOS ALUMNOS ILUSTRES



"En realidad tendría que revisar los archivos para saber exactamente la cantidad de egresados de mis cursos —confesó Del Río—, pero si recuerdo que aproximadamente el 30% (o más) de los que incursionan en Fórmula Renault han pasado por

aquí. Entre los más notorios pilotos salidos de la Escuela figuran el colombiano Roberto Guerrero, hoy en Fórmula Uno, Víctor Rosso y Enrique Mansilla. Eso en cuanto a lo internacional, ya que en el plano local hay muchos que actualmente compiten y son

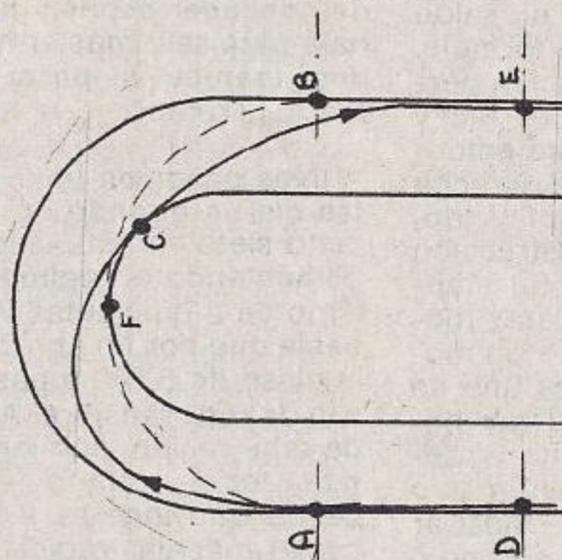
muy reconocidos, Baldinelli, Giacchino, Crocetti (que me ganó en Fórmula Dos en San Juan...) e incluso Néstor Gurini, que fue uno de mis primeros alumnos allá por el '74; recuerdo que era muy jovencito y se venía desde La Plata a tomar clases..."

ASI SE DOBLA EN UNA HORQUILLA

Este gráfico y su explicación están extraídos del "manualcito" que la escuela entrega a sus alumnos, y servirá para que el lector tenga una idea acerca de la instrucción teórica que se recibe.

La línea punteada (ver gráfico) marca el que sería el recorrido por el radio geométrico de la curva y que indudablemente permite desarrollar mayor velocidad desde el punto A hasta el punto F (punto geométrico de cuerda), y luego obliga a mantener una velocidad constante hasta el punto B, momento en el cual recién podrá el piloto acelerar a fondo para aprovechar la siguiente recta.

En cambio, por la línea llena, la velocidad que podrá desarrollarse en el primer tramo será inferior que en el caso anterior; pero permitirá al piloto acelerar a fondo desde el punto C (punto real de cuerda), con lo cual logrará recorrer la parte final de la curva a mayor velocidad que en el otro caso y, lo que es mucho más importante, lle-



gará a una velocidad muy superior al final de la recta siguiente.

Concretamente: Si bien el recorrido entre A y F se realiza en menor tiempo por la línea punteada, el recorrido completo entre D y E, en cambio, se concreta en mucho menos tiempo por la línea llena y además el auto pasa por E a mayor velocidad con el consiguiente beneficio antes mencionado. Es decir, que, básicamente, el principal objetivo del piloto es adaptar el recorrido de su auto de tal manera que le

permita acelerar a fondo lo antes posible para con ello lograr mayor velocidad en la recta siguiente a esa curva. En la parte inicial de la curva es preferible sacrificar un poco de velocidad, pero lograr una correcta ubicación del auto para salir de la curva más velozmente. Además y como ventaja final de esta trayectoria, es muy fácil notar que permite "estirar" la zona de frenado, acercándola un poco más a la curva por lo que se logran varios metros más de aceleración a pleno en la recta anterior.

para el martes siguiente estábamos como para hacerlo. Y el rito se repite: llegamos, preguntamos si nos cambiamos, nos dicen que no. Pero si ya hacíamos el DE sin problemas, ¿qué querían ahora, impedirnos mostrar lo buenos que éramos? Nuevamente al Dodge de calle, pero esta vez nosotros al volante. "Bueno —dijo Jorge—, ahora salimos al circuito Nº 5 y manejen lo mejor que puedan...". Nos brillaron los ojitos, ahora iba a ver quiénes éramos nosotros manejando. Y se lo demostramos, no más.

Unos horribles. Eso éramos.

Tras cuatro o cinco vueltas, en las cuales creíamos haber batido todos los records vigentes, nos hizo detener y comenzó a mostrarnos los garrafales errores que habíamos cometido.

Trayectorias incorrectas, frenajes inadecuados, mala salida de las curvas... en fin, una lista bastante larga. Y ahí no más, sentado en la butaca derecha, tomó el volante con la mano izquierda y dimos varias vueltas en las cuales nos llevó por los recorridos ideales sin esfuerzo, sin maltratar el auto y —como lo cantaba claramente el cuentavueeltas— mucho más rápido que cuando nosotros nos hacíamos los Jackie Stewart. Y ésa fue la gran lección, la que enseña que uno no sabe nada de todo cuanto cree saber y que lo mejor que puede hacer de ahí en más es escuchar y aplicar lo que se le va a enseñar.

PARA LLEGAR AL FORMULA...

...como todo paso adelante que se da en el aprendizaje, puede pasar diferente tiempo de un alumno a otro. En nuestro caso particular tardamos más o menos tres clases sobre el Dodge hasta alcanzar el nivel que permite subir a un F-R. Ocurre que el aprendizaje tiene diversa duración en cada etapa de acuerdo con la capacidad del alumno, y la primera transición grande, el saldo del auto de calle al fórmula, se da por la evaluación personal que hacen Del Río y Gurini, quienes hasta entonces van en la butaca derecha corrigiendo y explicando. Terminada la instrucción personal en el coche standard viene el ansiado momento de salir sobre un monoplaza. Y entonces uno se prepara, agrandado por haber pasado de grado y creyendo que ya maneja más o menos bien, para mostrar que no solamente aprendió bien los conceptos sino que además tiene un gran talento personal que pondrá de manifiesto en la oportunidad... Nos pusimos todo el disfraz de corredor y cara de concentración. Gurini nos dijo que subiéramos y al hacerlo le dimos una patada a la carlinga de plástico que casi volcamos el auto parado. "¿Cómo, no te explicaron cómo se sube?" —preguntó el "Idolo" (así lo llamábamos en la Escuela). A nosotros —grandes corredores...— se nos puso la cara roja bajo la máscara antinflama: no sabíamos ni subir.

Y es así, no más; para poder manejar un auto de fórmula hay que aprender todo otra vez, porque no tiene nada que ver con uno de calle. Para meterse en el estrecho habitáculo —o para salir— se debe seguir una técnica, porque si no uno queda trabado. Cuando Gurini nos explicó cómo se hacía, por fin nos instalamos en el Crespi. "Bueno —indicó—, éste es el cuentavueeltas, tienen que girar para tomarle la mano a los comandos sin pasarlo de cuatro mil vueltas. Y salimos al circuito número siete (con las chicanas de gomas que se colocan en las rectas). Tras unas cuantas pifiadas de cambios a pesar de andar muy despacio, le fuimos tomando la mano al auto; nos empezamos a conocer un poco. Nos llevó toda la clase adaptarnos, pero al final logramos manejarlo decentemente y entonces Jorge nos pasó al nivel siguiente. En él tuvimos que manejar la vuelta al circuito siete pasando por las chicanas de goma sin exceder las 4.500 vueltas. Nos esperaba otra experiencia importante. Al cabo de unas seis o siete vueltas dejamos de lado el consejo de Del Río de conceder espacio de frenaje para salir más armado y nos tiramos a pasar más fuerte. Trompo.

Nos pasamos unas cuantas clases girando en el circuito siete con las chicanas, aumentando el régimen máximo de a quinientas vueltas hasta que por fin aprobamos la clase de 5.500 y pasamos a la de régimen libre. A partir de ahí recién comienza lo que todo alumno espera desde que ingresa a la Escuela: manejar rápido. Aunque ahora con una serie de conocimientos que permiten hacerlo con seguridad (en realidad en esta etapa uno se da cuenta que si lo largaban el primer día con vía libre sobre un auto de éstos, era galleta obligada).

El asunto consiste en recorrer el circuito 7 (con conos) lo más rápido posible aplicando los conocimientos adquiridos. Y lleva varias clases lograrlo, porque cuando lo dejan acelerar usted se olvida de lo teórico, quiere andar rápido y lo único que consigue es hacer mil maca-

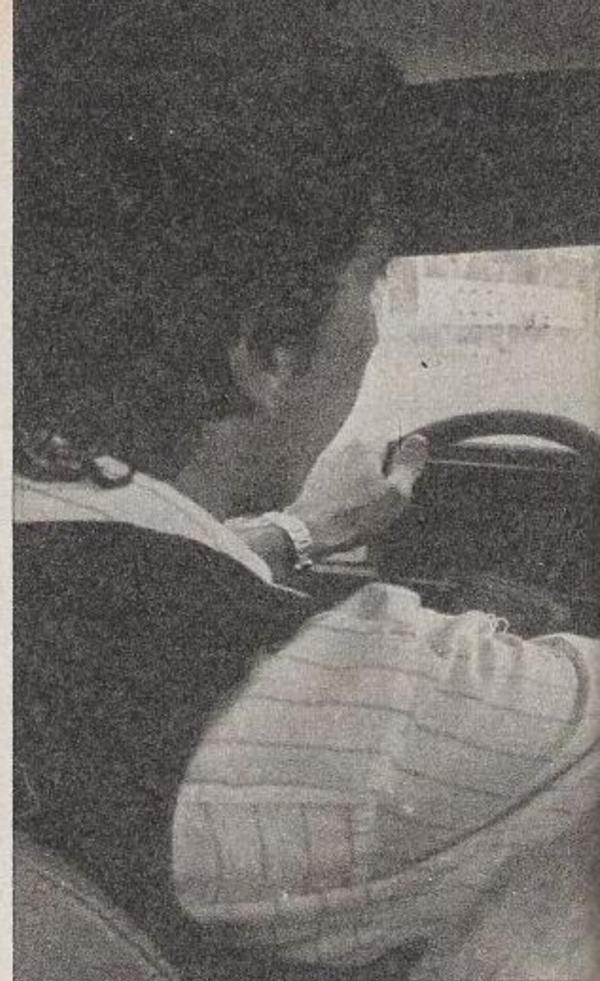
Derecha: "Hay que aprovechar toda la pista". Consejo de Jorge que seguimos lo mejor que pudimos, como todos los brindados por él y Néstor (en la imagen, ambos con nosotros y otros alumnos, y la dotación de la Escuela atrás).

Izquierda: Del Río muestra y corrige personalmente en la etapa denominada "de instrucción personal".

nas para, finalmente, descubrir que Del Río tenía razón y que se viaja mucho más tranquilo, más seguro... y más rápido haciéndole caso.

Una vez que el alumno (nosotros) dominamos (por decirlo de alguna manera) las chicanas, se asciende al nivel inmediato superior, que consiste en manejar en el circuito 8, ése que tiene un montón de curvas. "Tienen que salir a girar sin ninguna indicación previa, nosotros los vamos a ver y después les indicaremos los errores..., de esta manera estarán en la misma situación de un piloto que llega a un circuito desconocido y lo enfrenta con el auto..."

En esta instancia nos propusimos aplicar al pie de la letra los conocimientos teóricos adquiridos, sin intentar para nada andar rápido ni demostrar nada, o sea, todo lo contrario de lo que hicimos desde el primer día. Salimos y tras diez vueltas de reconocimiento paramos en boxes. "Los estuvimos viendo —nos dijeron— y van bien, los recorridos son correctos, los cambios también. En la próxima salida pueden intentar un tiempo...". Por supuesto que inmediatamente el pie derecho se habría sonreído complacido si pudiera, pero esta vez no le íbamos a dar el gusto, el planteo era el mismo de antes. Íbamos a girar lo suficientemente rápido como para no tener que abandonar ni una sola vez la teoría aprendida. Luchamos contra la tentación durante las diez vueltas convenidas, nos parecía que se podía ir mucho más rápido haciendo alguna concesión al desahogado que llevamos adentro, pero aguantamos. Y juramos que nos pareció la clase más pavota de cuantas hayamos dado en la Escuela, hasta nos sobró tiempo para ver



En su primera visita a la Escuela el alumno debe realizar 3 vueltas al circuito acompañado de un instructor que analizará su técnica conductiva de acuerdo con la cual será calificado.

En caso de obtener calificación "A" queda automáticamente autorizado para conducir los monoplazas ya que ha demostrado adecuada solvencia conductiva y buenas nociones de aprovechamiento de la pista.

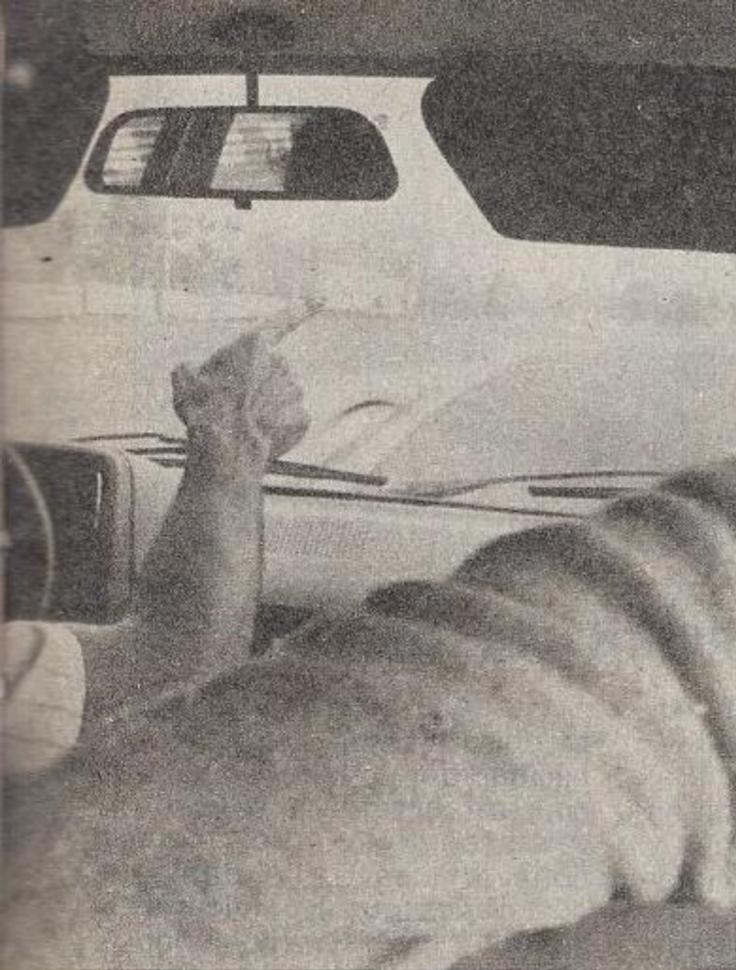
Si obtiene calificación "B" necesitará una o más clases de instrucción personal a bordo del auto Standard antes de poder pasar a conducir los monoplazas.

CLASE 6: Al comenzar la conducción de los monoplazas queda incluido en esta clase que tiene como único requisito para aprobarla el completar 10 vueltas a 4.000 rpm., en las que no se toman tiempos, sin incidentes y circulando por los recorridos correctos.

El objetivo de esto es familiarizar al piloto con el auto y con el circuito, lo cual resultará de fundamental importancia para las siguientes pruebas en que deberá comenzar a marcar tiempos.

Asimismo, se busca que el piloto se habitúe a respetar el cuentavueeltas desde su primer contacto con el auto lo cual es de suma importancia en la conducción deportiva.

CLASE 5: El piloto deberá



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL CURSO

girar un mínimo de 10 vueltas a 4.500 rpm. La graduación a clase 4 tendrá lugar cuando complete 4 vueltas consecutivas por debajo del tiempo establecido.

CLASE 4: En esta clase procederá a girar a 5.000 rpm. Al igual que en la anterior, deberá completar 4 vueltas consecutivas por debajo del tiempo establecido antes de poder pasar a la clase superior.

CLASE 3: En esta clase procederá a girar un mínimo de 10 vueltas a 5.500 rpm. Para obtener la graduación a clase 2 deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Realizar por lo menos 5 vueltas consecutivas por debajo del tiempo establecido.
b) Satisfacer al instructor en todo lo concerniente a técnica de conducción en 3 vueltas a bordo del coche standard, para comprobar si ha asimilado correctamente las indicaciones.

CLASE 2: Al llegar a esta clase se comienza a girar al régimen máximo del motor (6.000 rpm.). El piloto deberá realizar un mínimo de 10 vueltas, de las cuales por lo menos 5 consecutivas deberán hacerse por debajo del tiempo establecido, para poder pasar a la:

CLASIFICACION PARA LA PRUEBA FINAL:

Consiste en girar un mínimo de 15 vueltas en las que por lo menos en 10 consecuti-

vas realice tiempos inferiores al establecido.

El objetivo es lograr que el piloto consiga girar a un ritmo rápido en forma consistente y continua antes de intentar la prueba final.

PRUEBA FINAL:

El piloto deberá girar un máximo de 12 vueltas (en las primeras 4 no se toman tiempos por considerárselas exploratorias) en un circuito distinto del utilizado durante el curso. Por lo menos en una de ellas debe realizar un tiempo no mayor de 1 segundo al registrado por el instructor el mismo día y con el mismo auto.

NOTA: Cabe destacar que tanto en la clasificación para la prueba final como en ésta propiamente dicha no deberá excederse el régimen máximo del motor, que como ya se dijo es de 6.000 rpm.

Queda también establecido, que en cualquiera de las clases, el exceder el régimen máximo permitido, como así también la realización de un trompo, provocará el automático regreso del piloto a la clase anterior, ya que evidentemente todavía no puede circular con seguridad a esa velocidad.

Todos los alumnos que aprueben la Clase 2 obtendrán automáticamente la LICENCIA DE PILOTOS DE FORMULA 4 expedida por el ACA, para lo cual se le extenderá el correspondiente

Certificado.

Finalmente, aclaremos que los circuitos utilizados son: el 5 y el 7 (en ese orden, y éste con tres chicanas) para el auto standard, y el 7 (con las mismas chicanas) y el 8 para el monoplaza hasta la clase 2.

COSTO DEL CURSO

Así como en la introducción quedó bien aclarado que cada piloto realiza su curso en forma totalmente personal e independiente del resto, también ocurre que el costo del mismo variará para cada individuo.

Por lo tanto, la única cifra fija que se establece es la que se abona en concepto de inscripción y que incluye todas las clases teóricas que sean necesarias durante la instrucción como así también el análisis inicial con que comienza la actividad.

El número mínimo de vueltas a dar en cada serie es de 10.

La única excepción a esto son las clases de instrucción personal en las que no es correcto tener en cuenta el número de vueltas que se realicen, ya que este aspecto es secundario con respecto a la importancia de lo que es necesario aprender.

Además, en ningún momento se contrae ninguna obligación con la Escuela en cuanto a días de asistencia o tiempo de realización del curso, de manera que es

siempre el alumno quien decide la frecuencia de concurrencia o la cantidad de clases que intente aprobar en cada oportunidad.

REQUISITOS GENERALES

En el momento de la inscripción adjuntará dos fotos 4x4.

Antes de comenzar las clases prácticas en el Autódromo deberá obtenerse la licencia médica para automovilismo expedida por el Automóvil Club Argentino (\$ 250.000)

Los mayores de edad deberán exhibir su registro de conductor en el momento de la inscripción.

En el caso de menores de 21 años, podrán realizar el curso contando con la autorización escrita del padre o tutor.

Finalmente, respecto del equipo necesario, la Escuela proveerá de casco y antiparras, pero recomienda concurrir con calzado liviano o ajustado al pie.

HORARIO

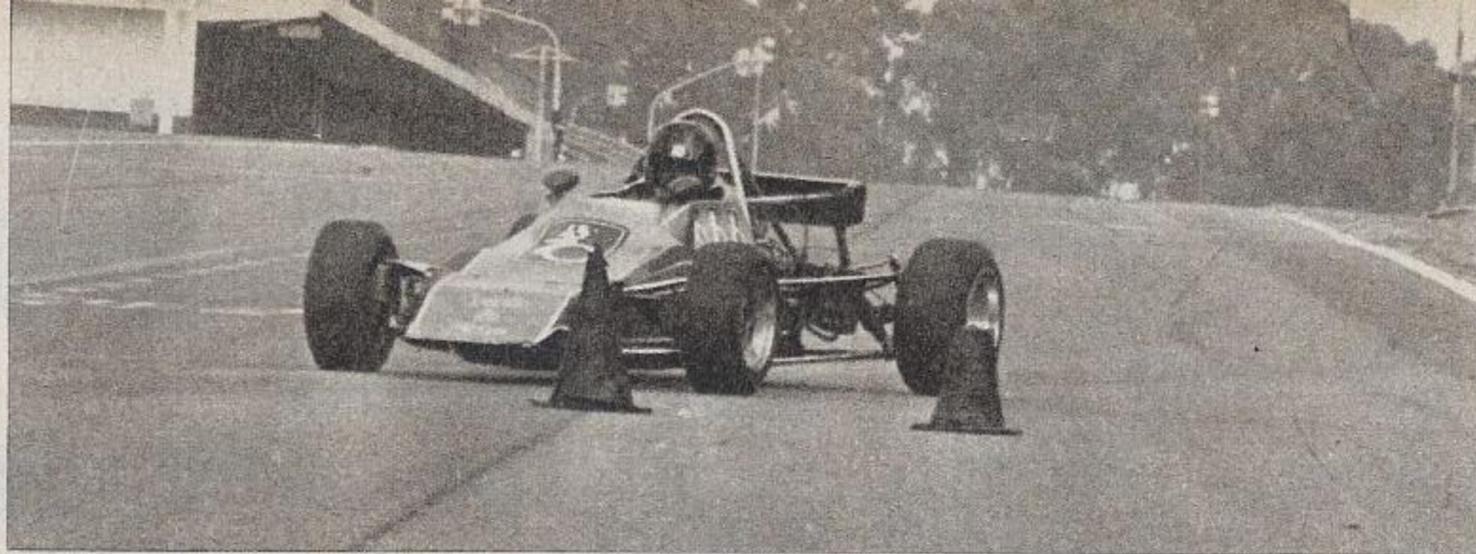
Las clases se dictarán en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, los martes y jueves de 10 a 14 hs.

Tarifas al 17/5:

Derecho de inscripción: \$ 1.800.000.-

La clase (en cualquier nivel): \$ 1.000.000.-

Las primeras clases sobre el monoplaça se realizan en autos sin alerón ni trompa envolvente, ya que no son necesarias para la adaptación.



cómo Gurini se paraba con la camioneta en distintas curvas para vernos pasar. Pensamos que el tiempo sería malo.

Cuando paramos en boxes nos quedamos hablando con Jorge sobre lo acontecido y llegó Néstor del circuito. Fue hasta el box de cronometraje y vino con la planilla de tiempos. "Realmente muy bien, hicieron de los mejores tiempos del día en este circuito, demasiado para ser la segunda vez que andan". Nos quedamos fríos, ¿cómo uno de los mejores tiempos, si anduvimos a dos por hora aplicando toda la teoría de radios y frenajes...? Pero era así, no más, la planilla cantaba la verdad y entre el mejor y el peor registro solamente había tres décimas de diferencia.

Y cuesta mucho, pero créanos que es así: cuanto mejor aplica uno los conocimientos adquiridos, más despacio le parece que va, pero en realidad ocurre todo lo contrario... Porque la lucha más grande que se produce en el interior del alumno es dominar el instinto, que nos lleva a equivocarnos constantemente, y reemplazarlo por lo que realmente hay que hacer sobre un auto.

Cuando incorporamos este concepto recién estuvimos en condiciones de comenzar a progresar en el manejo de un auto de carrera. Pero si usted, querido lector, quiere saber qué es lo que pasa cuando se llega a este punto, lamentablemente no lo encontrará en esta nota; en realidad no lo encontrará en ningún lado, ni nadie podrá contárselo, porque desde aquí comienza el camino de la evolución y la experiencia individual. En realidad hay tantos caminos como personas, así que si quiere saberlo, bueno, el jueves a las diez de la mañana nos vemos en el Autódromo... y no lleve casco, que, por ahora, no le va a hacer falta.

Marcelo García Lobelos
Fotos: M.G.L. y Oscar D. Fittipaldi

EL DOBLE EMBRAGUE (CON PUNTA Y TACO)

En realidad nunca fue nuestra intención enseñar a través de la revista algo aprendido en la Escuela de Del Río, porque precisamente para eso está la misma; pero con el "doble embrague" vamos a hacer una excepción, ya que es tan útil en la calle como en un autódromo. Con ella el sistema de frenos y transmisión del auto no sufre y se gana en durabilidad y seguridad.

En principio la regla de oro es *frenar siempre con el cambio puesto*, jamás apretando el embrague para hacerlo. De esta manera el motor ayuda a que las ruedas traseras no se bloqueen y frenen las dos parejas (si apretamos el embrague y una frena un poco más que

la otra el auto tiende a cruzarse). La maniobra se realiza de la siguiente manera: suponiendo que venimos en cuarta y debemos frenar y rebajar a tercera: en primer lugar comenzamos a frenar con el cambio puesto, seguidamente apretamos el embrague y colocamos la palanca en punto muerto, soltamos nuevamente el embrague (siempre frenando, ojo) y con el borde derecho pie, (no con el taco, a pesar de que el nombre popular es "punta y taco") sin dejar de frenar, se roza el acelerador de manera que el motor trepe de vueltas; en ese instante se aprieta nuevamente el embrague y se coloca el cambio inferior, soltando el embrague.

No desespere si no le sale de entrada porque es lo más normal del mundo que así ocurra (ahora, si al cabo de seis años no lo logró, abandone la idea...). Le damos dos claves que le indicarán cuándo lo está haciendo bien. Esta es una maniobra cuyo secreto está en el movimiento de los pies, por eso los cambios deben entrar con total suavidad, sin forzar. Cuando usted consiga poner el rebaje tomando la palanca entre el pulgar y el índice y sin hacer fuerza, y el auto no tire, lo habrá conseguido, ya que para cada velocidad de desplazamiento del vehículo corresponde un régimen ideal de vueltas de motor para insertar el cambio.

EL PORQUE DE LA ESCUELA

"La escuela nació en marzo de 1974 —nos cuenta Jorge—, con dos monoplaças de motor 850. Me acuerdo que hacíamos grandes esfuerzos por mantenerla funcionando, porque los motorcitos eran muy frágiles y se rompían siempre. Prácticamente nos veíamos obligados a desarmarlos íntegros una vez por semana... Me decidí a fundar la escuela porque realmente era una necesidad. Por medio de ella cualquiera tiene acceso al automovilismo, es una puerta que permite ver cómo es este mundo sin obligación de entrar de lleno en él; si no existiera la escuela quien decida probar cómo es manejar un auto de carrera tendría que disponer de una infraestructura total: auto, mecánicos, etc..., todo sólo para ver si le gusta. Son muchos los alumnos que descubren lue-

go del curso que el automovilismo no es como ellos se imaginaban y abandonan la idea de correr. También están los que continúan por hobby o como profesionales.

El método que utilizamos está inspirado en el del curso de la *Motor Racing Stables*. Esta escuela es a la que yo concurrí en 1967 cuando gané el primer curso de la AAAS (por aquel entonces aquel curso, dirigido por Stirling Moss, era más importante que el de Jim Russell, que a nosotros nos suena más conocido). La prueba final de la MRS era muy exigente, similar a la que yo aplico; se trataba de imitar los tiempos del instructor el mismo día con el mismo auto, como hacemos actualmente. Yo tengo un afecto particular por este tipo de final, ya que además de ser la más difícil de las que conozco, tuve el

privilegio de ser el primer alumno en ganarla en Inglaterra entre dos mil aspirantes. La carta elogiosa que me entregaron en aquella oportunidad fue la llave que me abrió el camino, con ella entré en el equipo Peugeot de Turismo Anexo J y a partir de ese día fui profesional... "Actualmente hemos crecido bastante, ya que la demanda de alumnos también se incrementó en los últimos años. Así es que tenemos seis monoplaças Crespi con motor Renault 1400, de los cuales cuatro funcionan permanentemente, un micro para dar curso en todos los autódromos del país e incluso limítrofes y la infraestructura necesaria. Claro que esto lo conseguimos gracias al apoyo que nos brindó el A.C.A., que auspicia nuestros cursos, y la tabacalera Nobleza, que los financia."

18 de mayo de 1958-18 de mayo de 1983:
Un cuarto de siglo de la Asociación Argentina de Automóviles Sport

A.A.A.S. : CREADA PARA FOMENTAR EL AUTOMOVILISMO

Desde el punto de vista deportivo, la prolífica historia de la AAAS se inicia —como su nombre lo indica— en competencias de autos Sport. La idea era mantener el espíritu de la tradicional categoría a través del tiempo. Por eso, los cultores de la especialidad pasaron a convertirse en "hombres de la AAAS", incluso con algunas creaciones propias (vulgo, "engendros"). Lo cierto es que de los pur-sang se pasó al Turismo Anexo "J", Fórmula Libre y hasta se comenzó a tentar con el tema rally, donde la AAAS resultó poco menos que pionera en nuestro país. O sea que lo que había comenzado como pasión de algunos por los Sport, tomó otro vuelo... Es cierto que condicionado por la paulatina desaparición de los primeros planos, del motivo que los nucleó (los autos Sport), pero también pretendiendo comprender y apoyar a un prolífico automovilismo nacional que se nutría, además, con monoplazas (F-2 y 1), Turismo de Carretera, Sport Prototipos, etc. Incluso, a través de la gestión de Kurt Delfosse, la AAAS creó la categoría Minijunior, precursora de la actual F-4.

En materia de realizaciones, además de la organización de gran cantidad de pruebas Sport, la AAAS nos "acostumbró" a una prueba que con el tiempo se constituyó en verdadero hito: las 6 Horas de Turismo. En 1968 comienza a organizar carreras de F-2, así como varios rallies, llegando a lograr algo que en esos momentos se creía muy difícil de realizar: un rally de 24 horas por la provincia de Buenos Aires. La creación del Cuerpo de Banderilleros, (que tuvo activa participación en varias pruebas internacionales rea-

Un título que surge como "leit motiv" y que se aplica perfectamente a la generosa labor que durante 25 años cumplió la AAAS. Una historia prolífica en realizaciones y cuya mejor demostración es la continuidad del "Premio Coronación", un ejemplo de cómo deben hacerse las cosas



lizadas en nuestro país) y la de la Escuela de Pilotos (con egresados "de lujo" como Jorge Omar Del Río, Juan Ayarza Garré, Manucho Bobbio, Eliseo Salazar, Ricardo Risatti, etc.) demuestran también los alcances de una entidad sin fines de lucro que desde sus tempranos inicios se abocó a la promoción y fomento del automovilismo.

Respecto de los nombres que figuraron entre sus asociados y miembros, vale citar el de su primer presidente, Ildefonso Durana, a quien secundaron o continuaron en distintas funciones hom-

pusieron el hombro para el crecimiento de nuestro automovilismo.

Resumiendo, la actividad de la AAAS durante estos 25 años resultó tan abundante y enjundiosa como el aporte de los innumerables hombres que pasaron por sus filas. Hombres que aportaron al automovilismo nacional una óptica sensiblemente diferente a la que en estos días estamos acostumbrados: un apasionamiento poco común, pero desinteresado. Quizás en esta actitud está definida como pocas veces la verdadera filosofía de la AAAS. Filosofía que se mantuvo imperturbable a través de los años recreando una de las actividades más difíciles y apasionantes. Nuevamente, nuestros mejores deseos para los primeros 25 años de la AAAS.

Comisión Directiva actual

PRESIDENTE

Heberto J. Zapperi

VICEPRESIDENTE

Hugo E. Amadeo Videla

SECRETARIO

Mario L. Rodano.

PROSECRETARIO

Pedro E. Lartigue

TESORERO

Alberto N. Starna

PROTESORERO

Fernando C. Algañaraz

VOCALES TITULARES

Carlos R. Egozcue

Alain L.E. Baudena

Carlos Boyer

Anibal G. Leguizamón

VOCALES SUPLENTE

Raúl O. Escolar

Héctor Fliter

Ermindo E. Tisera

Juan Senesi

Antonio De Marco

**IMAGENES QUE SOLO
BRINDA MONTECARLO**

**POR SI HACIA
FALTA CONFIRMARLO...**

ROSBERG ES UN FENOMENO

Es bien cierto que no hay otro Gran Premio comparable al de Montecarlo.

Algunos dirán que por su tradición, su ambiente, las mejores presencias femeninas del año, los barcos, el lujo "belle époque", la Costa Azul. Pero si hay que elegir una razón que distingue a Mónaco por encima de cualquier otro circuito, no dudamos un segundo en encontrarla: su gran atractivo es la proximidad física con la pista.

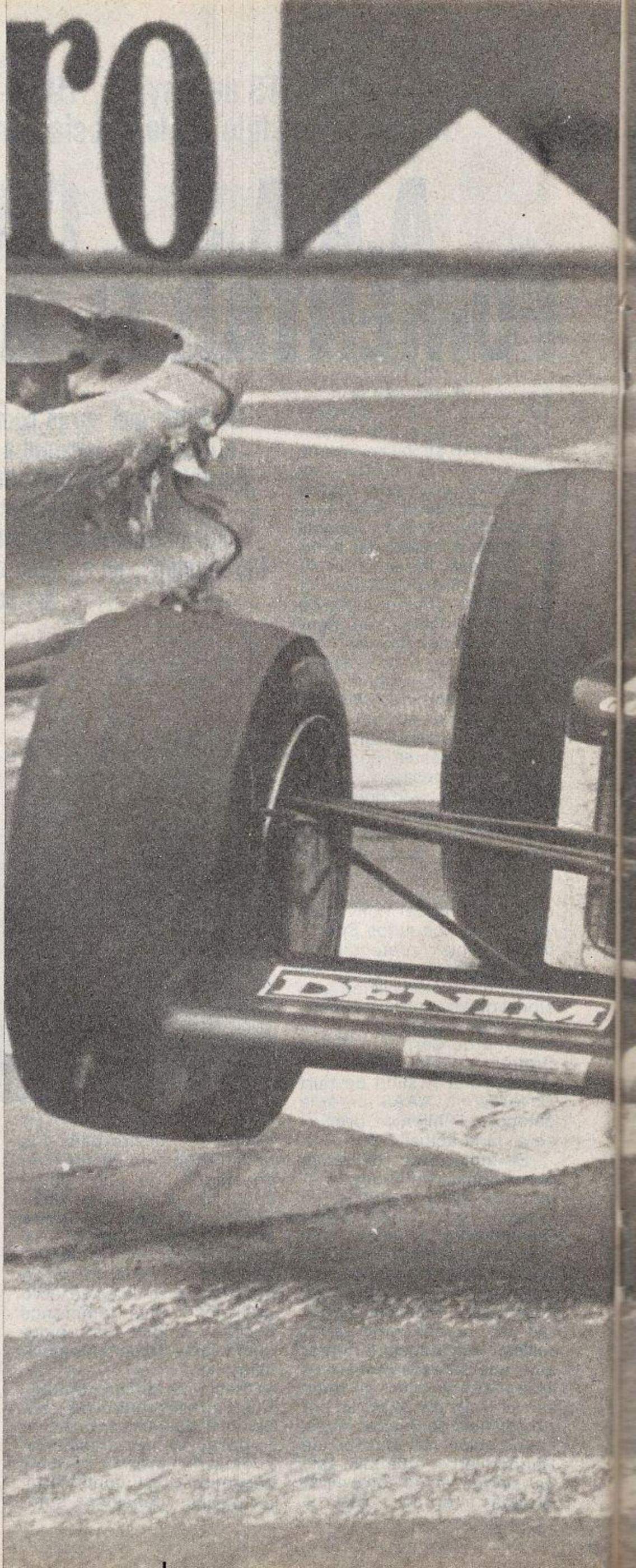
Y por lo tanto con los autos, que es lo que otorga a cada curva la categoría de un espectáculo por sí mismo. Los Fórmula Uno se transformaron con los años en vehículos donde casi ni se ve al piloto y donde hay que adivinar más bien sus maniobras ya que apenas se ven circunstancialmente la punta de sus guantes en el control del volante. Mónaco en cambio permite apreciarlos como en ninguna otra parte y dicha cualidad se acrecentó un poco más en 1983 gracias

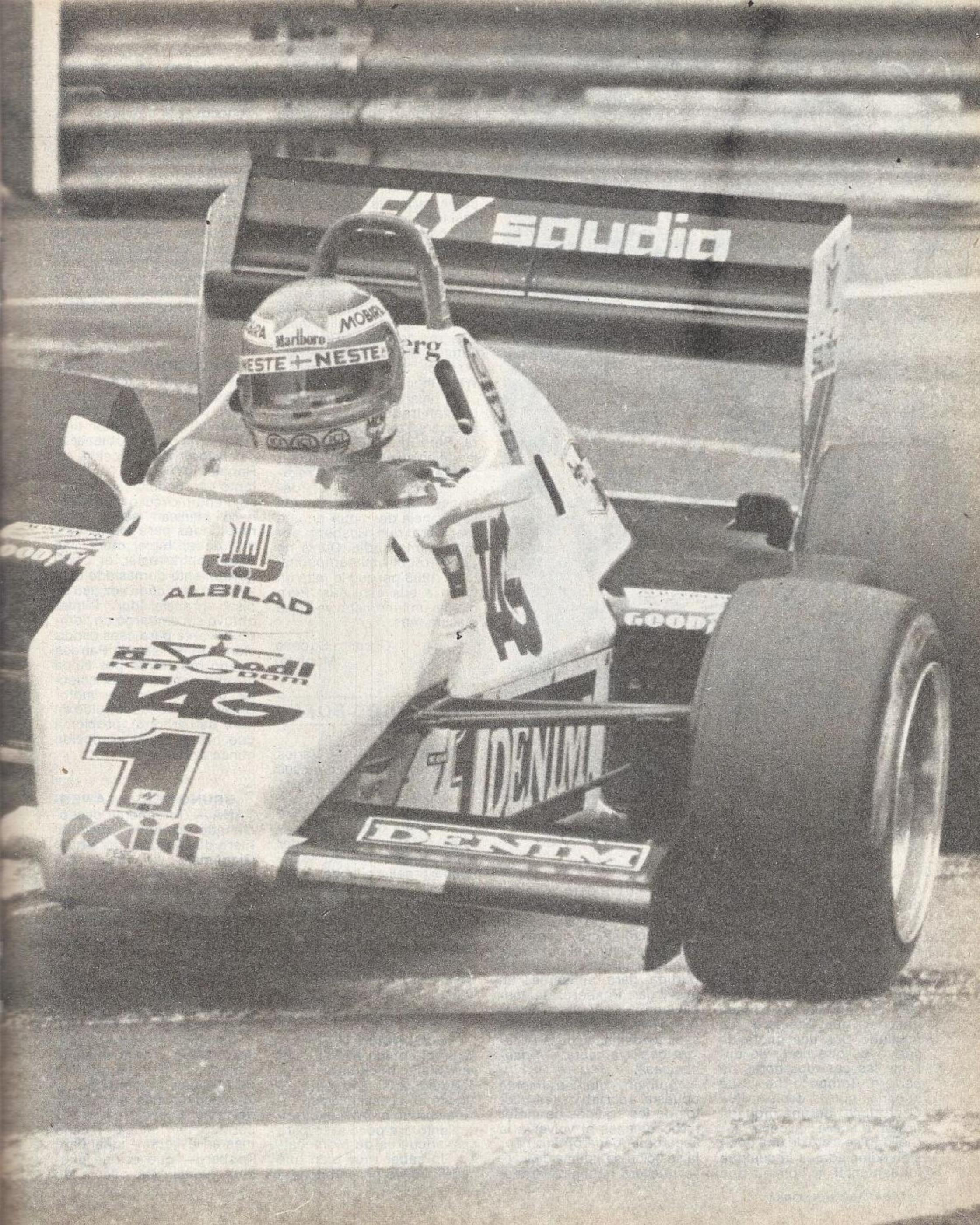
a la nueva reglamentación de la Fórmula Uno que eliminó el efecto suelo y devolvió en consecuencia ciertas características de "normalidad" a los autos.

Los Fórmula Uno describen ahora trayectorias menos rígidas, se puede jugar más con la corrección transmitiendo mayor sensación de manejo al público, y ese estilo '83 surge con mayor evidencia cuando se trata de curvas muy lentas y donde uno puede observar a los autos pasando al límite a pocos metros de distancia.

Lo que podía faltar para hacer completo el panorama lo aportó como nunca Keke Rosberg, definitivamente impuesto como el legítimo sucesor de Villeneuve en materia de virtuosismo y genialidad al volante. El campeón mundial, a pesar de considerarse a sí mismo en Mónaco en un 95% de sus posibilidades físicas por una hepatitis incipiente controlada a tiempo, aportó en cada curva el 110% si era necesario para

Toda la entrega de Keijo Rosberg reflejada en esta impresionante toma de Saint Devote. El campeón mundial, en un circuito que, excepcionalmente, permite apreciar al piloto, dictó cátedra de control y espectacularidad.





FLY SAUDIA

Marlboro
MOBIL
NESTLE + NESTLE

ALBILAD

FLY SAUDIA
KINGDOM
TAG

1

MILK

DENTINI

GOODYEAR



La alegría de Prost (tercero) antepone una lluvia de champagne al palco presidido por la familia Rainiero, el flamante ganador y su novia Yvonne.

recordar como se debía que no por nada es el actual campeón mundial. Todo le salió bien, hasta la elección de las gomas slick en el momento previo a la largada. Pero aun si en ese instante crucial en el cual se definió el GP de Mónaco se puede suponer que Rosberg fue ayudado por una cuota de suerte porque no llovió durante las casi dos horas de carrera, tampoco hay que suponer que la decisión fue el producto de una moneda tirada a cara o ceca. En realidad se trató de una decisión colegiada en la cual fue fundamental la opinión que

aportaron Rosberg y Laffite al volver a la línea de largada tras haber dado la vuelta de precalentamiento desde que los autos salen del box hasta que retornan a la posición de partida para alinearse. En ese lugar, Rosberg fue concluyente: "Hay que largar con slicks. La pista está casi seca y además el coche acelera perfectamente, sin patinar casi".

Opinión diametralmente opuesta aportaban los pilotos de los equipos de motor turbo quienes al volver a la línea de largada optaron por la solución de gomas de lluvia ya que era imposible trans-

mitir al piso toda la potencia de esos motores, con gomas lisas. Gérard Larrousse, director del equipo Renault, se inclinaba más bien por las gomas lisas según el criterio expuesto en ese mismo instante por el ingeniero Dupasquier (Michelin). Pero ante el comentario de los pilotos, casi todos los equipos largaron con gomas de lluvia y poco más tarde debían retornar urgentemente a boxes para reparar el error pero sin impedir que Rosberg estuviera ya en la punta y con la carrera en el bolsillo (sólo largaron con slicks Rosberg, Laffite, Alboreto, Sullivan, Warwick, Surer, De Angelis y Winkelhock.)

El finlandés se ahorró así un gran trabajo porque pudo dedicarse a regular la carrera. Pero igual seguía manejando en su estilo espectacular, imperativo al pasar rezagados, deslizándose en derrapes controlados con toda la potencia del motor en una maniobra que Rosberg domina como nadie. Quizá no podrá repetir su campeonato en 1983 porque le falta un turbo a sus espaldas. Pero que es un fenómeno ya no se discute más.

Germán Sopena
(Mónaco)

PUERTO DE BOXES

ENFERMERIA — Varios pilotos no disfrutaban de sus mejores condiciones físicas en Mónaco. El peor era Ghinzani que con una fiebre de casi 40 grados salió a clasificar el jueves sin poder hacer mucho. Por su parte, Rosberg salía apenas de un principio de leve hepatitis controlada a tiempo, De Angelis se hallaba en un estado gripal bastante molesto y Lauda sufría fuertes dolores propios de una afección renal. Los años no vienen solos...

REGULACION — Sorpresa en el equipo ATS. El jueves, Winkelhock había quedado considerablemente relegado en la sesión clasificatoria con un motor cuyo rendimiento era poco apto para los vericuetos de Montecarlo. Sin saber muy bien qué hacer, volvieron entonces a

la regulación del turbo empleada para Imola (circuito veloz y totalmente distinto de Mónaco), y el sábado por la mañana, en la prueba sin tiempos (y con piso seco todavía) Winkelhock bajó de inmediato más de tres segundos respecto de sus tiempos del jueves, obteniendo el mejor registro en las pruebas no oficiales de la mañana. Satisfacción plena en el equipo alemán, arruinada luego con la lluvia de la tarde que no les permitió mejorar la posición de largada como era factible.

EXPLOSION — Problemas bastante similares se registraron en los motores BMW del equipo Brabham. Hasta ahora, el motor alemán no ha podido obtener la elasticidad de reacción de Renault o Ferrari y por lo tanto las condiciones de manejo en un circuito como Mónaco plantean serias incomodidades para los pilotos, que deben hacer maravillas para contrarrestar el comportamiento demasiado brutal del motor cada vez que se pisa el acelerador. Piquet obtuvo sin embargo un tiempo brillante para esas condiciones mientras que Patrese quedó muy atrás por culpa de una explosión del colector de admisión del motor BMW (colector construido en fibra de carbono), problema que no se había producido nunca anteriormente.

BRUNO DESDE LA VENTANA — Totalmente decepcionado por haber quedado fuera de clasificación, Bruno Giacomelli vio la carrera desde el balcón de su casa, ubicada exactamente sobre la recta principal del circuito. Privilegios de ser residente monegasco...

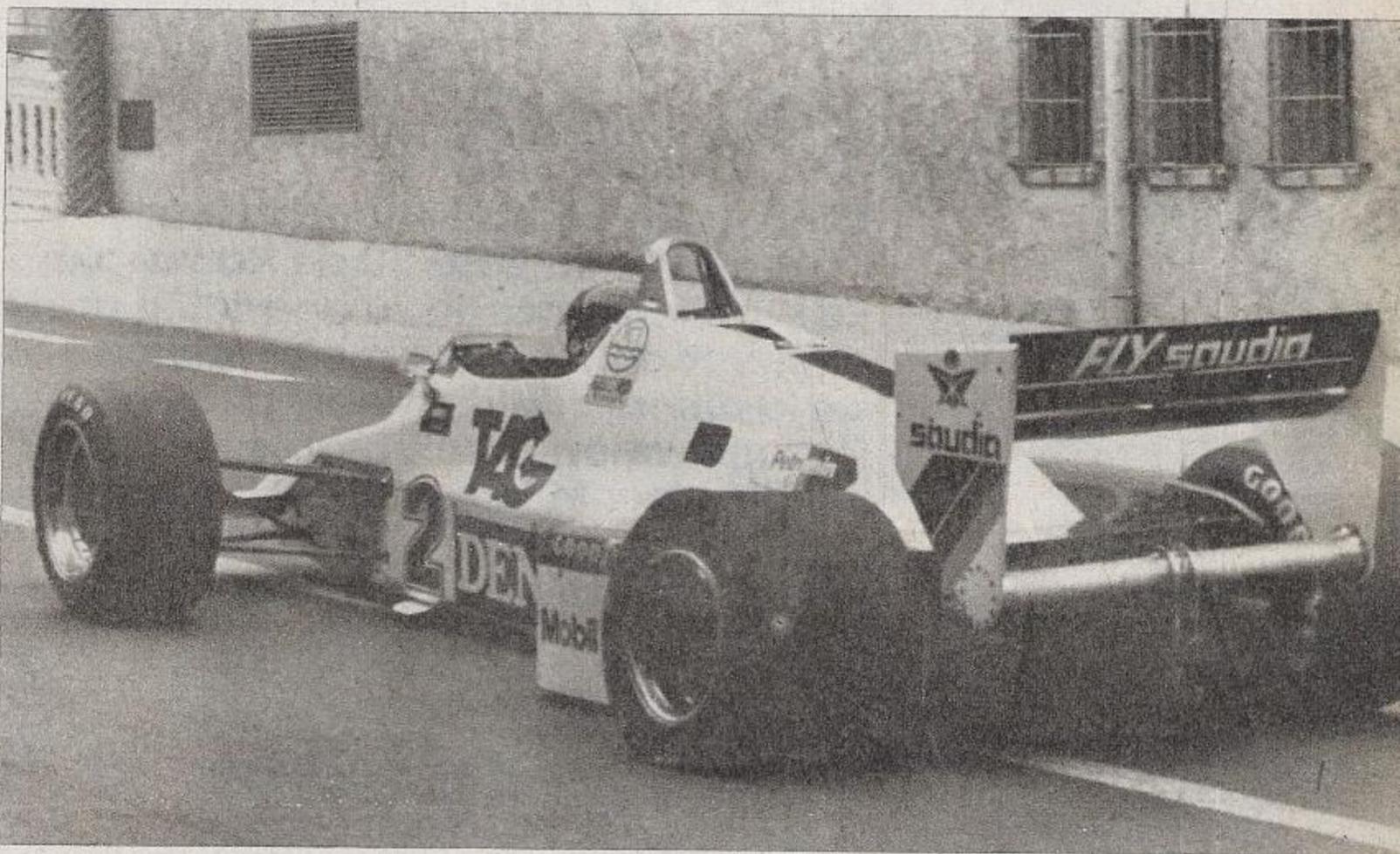
QUE LLUEVA — Nadie más satisfecho con la lluvia que Keke Rosberg autor del mejor tiempo en la sesión clasificatoria del sábado realizada sobre piso totalmente mojado. La maniobrabilidad del Williams no tiene igual y la reacción más progresiva del motor Cosworth aspirado permite un manejo mucho más arriesgado —ideal para Rosberg— que el que pueden intentar los pilotes de

motores turbo. Rosberg estaba seguro de poder ganar si llovía y a pesar del problema que significa pasar a otro piloto bajo la lluvia, un interesante comentario de **Alain Prost** clarificaba en parte ese optimismo de Keke. "Aunque parezca extraño —explicaba Prost— es más fácil pasar gente cuando está mojado que cuando está seco, por la simple razón de que sobre piso mojado se alargan las distancias de frenado y se dispone de mayor espacio para intentar colarse por dentro en las frenadas antes de una curva lenta, únicos puntos de sobrepaso posibles en Montecarlo."



¿ALERONES O CASTILLOS DE NAIPES? —

Casi increíbles los alerones traseros que se vieron en Montecarlo. Los diseñadores recurrieron a las artimañas más insólitas (y menos estéticas por cierto) para tratar de aumentar la carga aerodinámica sobre el tren trasero, verdadero "talón de Aquiles" en Mónaco. Obligados a mantenerse en ciertos límites mínimos de ancho, altura y proyección a partir del eje trasero, aparecieron así extrañas construcciones de alerones superpuestos, planos suplementarios y deflectores de todo tipo. Entre los más complicados (pero aparentemente efectivos), los de **Ferrari** y **Ligier**, mientras que la solución técnicamente más pura y sin duda también eficaz la obtuvo el equipo **Renault** que sin acudir a "esculturas" raras disponía de todos modos de un auto muy balanceado en todos los sentidos.



PODIO SOCIAL — Tradicionalmente el podio de Montecarlo estaba reservado en exclusividad al ganador y no a los tres primeros como en el resto de las carreras del año. Pero en esta ocasión subieron al palco principesco **Rosberg**, **Piquet** y **Prost** donde saludaron a la familia de Rainiero en pleno, o sea el príncipe y sus tres hijos. Keke tardó sin embargo en subir al palco ante la desesperación de **Michel Boeri** que quería llevarlo a toda costa. Rosberg se puso a dialogar primero sin embargo con **Lee Gaug** de

El lote llega a la primera curva tras la largada, y ya Rosberg, que partía desde la tercera fila, se ubica tras el puntero Prost. Abajo: Fugaz escolta en carrera, Laffite se quejó de trato preferencial hacia Rosberg y ya en clasifica tampoco las tuvo todas consigo, golpeándose y dañando la suspensión izquierda (foto).

Goodyear a quien le dio el casco y los guantes, luego hablaba con **Jackie Stewart** mostrándole las manos llagadas y por último se dedicó a efusivos abrazos con su novia **Yvonne** a quien quería llevar al palco a pesar de una recatada timidez de Madame Yvonne, que se quedó abajo con discreción. En el podio se dialogó amablemente sobre la carrera, todo muy social y con la **princesa Carolina** como siempre como ob-

tivo principal de los fotógrafos, mientras Prost y Piquet destapaban el champagne que Rosberg ha eliminado de sus festejos por estar en el equipo Saudia-Williams. Al menos, de los festejos públicos ya que en privado Rosberg suele no privarse del sano alcohol...

PRIMEROS PUNTOS — Dos pilotos estaban casi tan felices como Rosberg des-

pues de la carrera. Eran **Danny Sullivan** y **Mauro Baldi** que conquistaron en Mónaco sus primeros puntos del campeonato y que especialmente en el caso de Baldi le marcó el acceso del equipo **Alfa** a los deseados puntos. Los dos realizaron simplemente una carrera regular y lejos de la punta, pero lo metódico siempre cuenta en Montecarlo donde la mayoría queda desperdigada por el camino.



Dócil y maniobrable la GPz es una de las motos más vendidas en Estados Unidos y se ven en todas partes. Exitosa en las pistas y en el trato diario. Estéticamente impecable. En su diseño se ha utilizado mucho plástico en aras de reducción de peso. Apenas 193 kilos vacía a pesar del Uni-Trak y de tanque con mayor capacidad.

Mientras la competencia busca destronarla, la GPz550 de Kawasaki se mantiene, desde su aparición en el mercado, como la mejor opción de la cilindrada de medio litro. Potente, veloz, maniobrable, liviana, estéticamente impecable y, como si fuera poco, ahora con Uni-Trak. ¿Quién conseguirá desplazarla?

Texto y Fotos Héctor Cademartori (Desde los EE.UU.)

ROAD 'TEST'

KAWASAKI GPZ 550

LA MEJOR DE



L GRADO... LEJOS

La primera 550 Kawasaki cuatro cilindros cuatro tiempos nació en 1980 con la necesidad de satisfacer un renglón del mercado que se encontraba ávido de nuevas sensaciones. Esto era, el verdadero espíritu "racing" en las motos de media cilindrada. Las 650 ya estaban en la categoría inmediata superior con performances más cercanas a las 750 que a las más pequeñas. Lo que se necesitaba era una 500 "veloce". O 550.

Kawasaki utilizó toda la experiencia de su motor 650, el legendario, que cuando apareció hizo temblar la estantería de sus pares. Basado en él se llegó a concebir este 550 doble árbol que completaba la gama deportiva de Kawasaki de aquel año: KZ 1000, KZ750 y KZ550, todas ellas con similar presentación exterior. Ni que hablar que la original 550 fue un golazo puesto que llenó, y superó también, las expectativas del público.

Aquí en Estados Unidos las carreras de producción llenaron sus largadas con estos pequeños bólidos y cualquier otra moto que pretendiera hacer "pata ancha" quedaba relegada al fondo de las clasificaciones. Tan "redonda" salió esta medio litro con nervio de acero.

Más datos sobre esta máquina publicamos en un test aparecido no hace mucho en *Corsa*, sobran entonces detalles sobre el modelo que originó esta raza. El paso siguiente a la KZ fue otra inteligente maniobra de Kawasaki.

Si bien la 550 "standard" llamémosle, se siguió produciendo, en 1981 se lanzó una versión aún más deportiva que siguió en el escalafón de la ya presentada GPz 1100 a inyección: la GPz 550.

Kawasaki no solamente se dio cuenta que el público recibiría este modelo tanto o mejor que al original, sino que Yamaha salía a la palestra con la 550 "Seca", otro pequeño bólido envenenado.

Aun así nunca mejor aplicado aquello de que "Quién pega primero pega dos veces", y la GPz hizo furor. Colores y pequeño carenado similares a la hermana más grande, la GPz 1100, la convirtieron en un clásico en su

propia época, en uno de esos casos donde todo combina perfectamente.

Potencia, confort, confiabilidad y un motor indestructible. Si nos ubicamos en la época nos daremos cuenta, más aún, de lo que esta maquina representaba: Carenado deportivo, posición de manejo deportiva, doble disco adelante y simple atrás, más compresión, árboles de leva más rabiosos, encendido electrónico, horquilla de aire, radiador de aceite, manillar más bajo y motor negro: qué más podía pedir el usuario "gamuza".

Más datos para terminar con la presentación: la GPz del 81 no solamente era la más rápida en los 400 metros de todas las medio litro (incluyendo la 550 Seca) sino que dejaba atrás muchas 650 y hasta alguna 750 como la Honda Custom. La GPz fue un nuevo hit superando a la también legendaria Kawasaki 500 Mach III tricilíndrica dos tiempos que andaba en los 13s20 para el cuarto de milla contra 12s65 de esta GPz de hace dos años. Para rematar, su registro igualaba el tiempo de la Kawasaki 900 Z1 en su primera versión.

HAS RECORRIDO UN LARGO CAMINO

Las necesidades comerciales, angustiantes para todo el mundo en estos días, provocan la permanente actualización de lo que se ofrece al público. El caso más notable es Honda que en todos los renglones ha introducido nuevos modelos y mejorado notablemente los del año anterior.

Con la GPz, respecto del modelo original del 81, tampoco se perdió tiempo. En 1982 estéticamente conservó su línea aunque funcionalmente tuvo un fundamental cambio: el Uni-Trak, o sistema monoamortiguador trasero de Kawasaki.

Así el tradicional doble amortiguador se dejó para el modelo "standard" y esta niña mimada de la marca pasó a quedar desnuda en el tren trasero.

Aclaremos que lo de niña mimada no es solamente una licencia poética ya que las altas ventas producidas por las 550 han puesto sonri-

CORAZON DE LEON

El cuatro cilindros DOHC cuatro tiempos de la 550 es, directamente, una reducción del famoso 650 que tanto prestigio le diera a la marca batiendo a varias 750 cuando apareció. Este 550 mantiene sus sistemas con respecto al modelo KZ550 original, vale decir, el doble árbol de levas está comandado por cadena HyVo, dos válvulas por cilindro y la regulación de las mismas se efectúa por medio de pastillas o suplementos circulares intercambiables que se colocan debajo de los casquillos que cubren parcialmente los resortes y sobre los que descansan los balancines. Este sistema obliga a quitar los árboles de levas de sus alojamientos para regular la luz de válvulas aunque el sistema es suficientemente perfecto como para no necesitar de esta operación permanen-

temente. Varios corredores de la zona que utilizan GPz550 en las categorías "standard" han señalado que la regulación de válvulas no es algo que deba hacerse a menudo y, en nuestro caso, con 7.000 millas a cuestas y después de haber pasado por las manos de dos revistas locales para Road Test, nuestra unidad solamente tuvo una sola regulación de válvulas además de la del primer service.

La GPz desplazó con su aparición a la Suzuki 550 que ostentaba el cetro de la clase fundamentalmente por la enorme performance que entregó.

La GPz del 82 (KZ550H), además de la suspensión Uni-Trak, introdujo mejoras en el motor que le dieron aún más ventaja. Se rediseñó el filtro de aire y los árboles de levas. Los carburadores TK de 22



mm. a cortina fueron cambiados adoptándose TK CV de 26 mm y los conductos de admisión se agrandaron unos 4 mm.

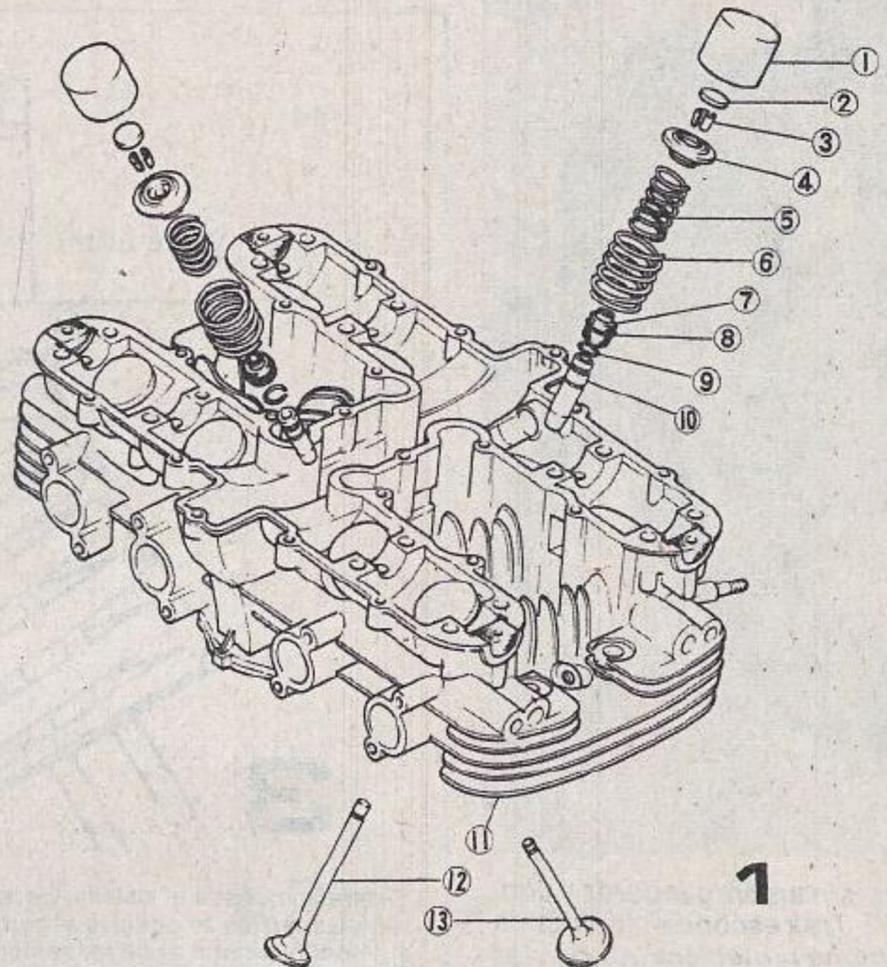
La potencia al cigüeñal declarada para aquel primer modelo era de 57 HP contra los 61 que declara la fábrica para éste pero con, inclusive, menos peso que el modelo anterior.

El motor entrega su potencia con alarmante rapidez una vez que se ha superado la barreta de las 7500 vueltas donde trepa nerviosamente hasta las 10.000 sin ningún contratiempo. Pasarlos de vueltas, sobre todo en las marchas bajas, no es difícil. Tampoco lo es circular en tercera o cuarta a 4.500 rpm paseando tranquilamente. La caja de sexta en las dos últimas relaciones no ofrece demasiada diferencia andando despacio, tanto es

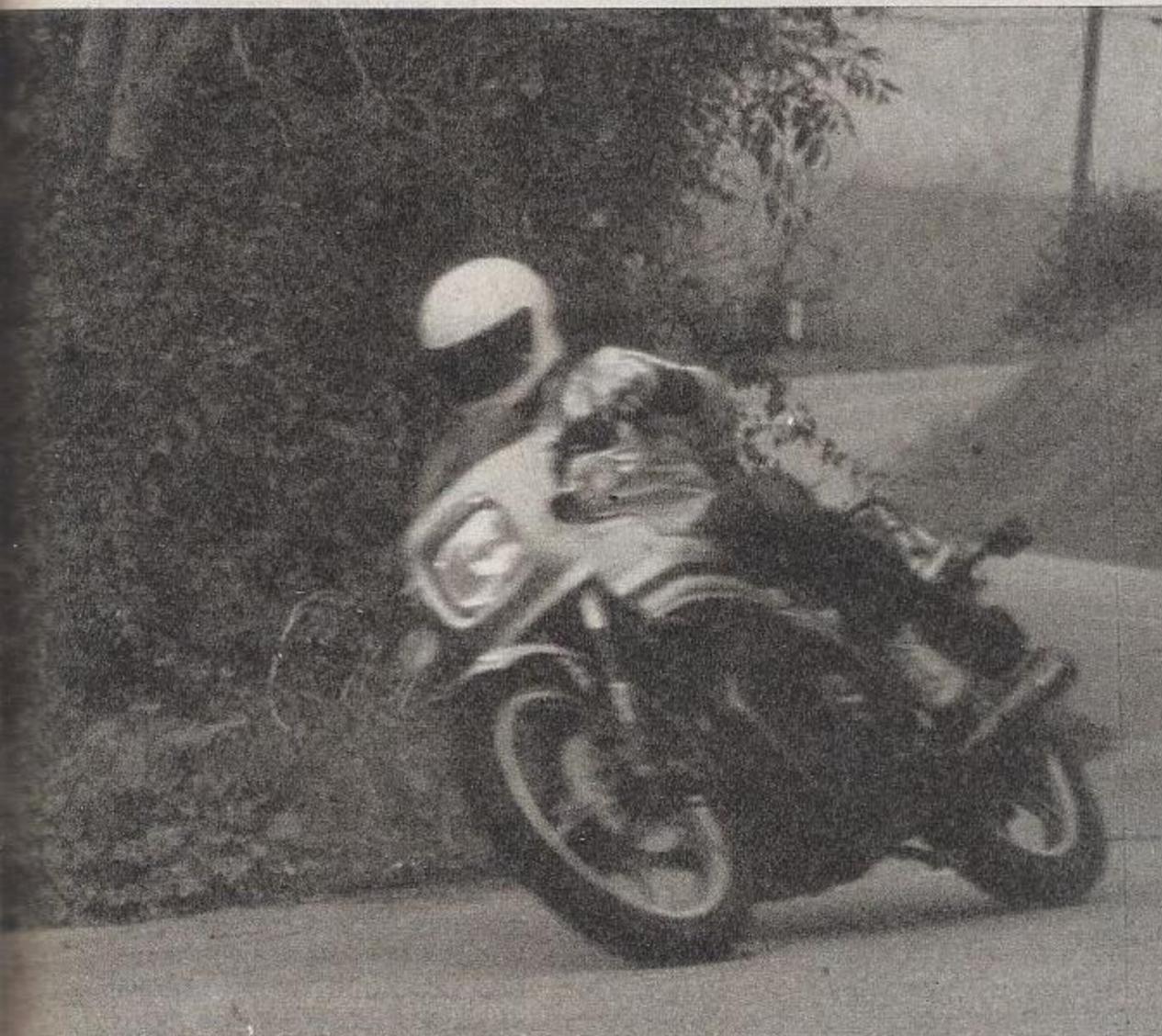
así que muy probablemente se note que la moto está en quinta recién mirando el tacómetro. En cuanto a vibraciones este motor es realmente suave mientras que lo único molesto es el zumbido que produce exigiéndolo en las marchas bajas.

El conjunto no se ha modificado en el modelo 83, conservando las mismas características que el 82. Quizás se haya llegado al límite del desarrollo o quizás se esté diseñando algo totalmente distinto para esta cilindrada.

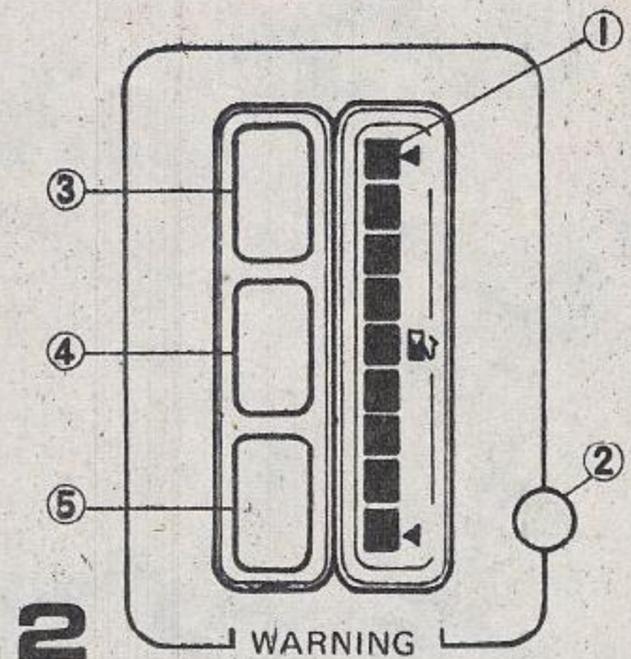
El asunto es que por ahora las cifras a batir son realmente impresionantes para un motor de este tipo: 12s7 para el cuarto de milla con partida detenida, 185 Km/h de máxima, 192 kilos y todo esto envasado en un recipiente confiable, a prueba de balas.



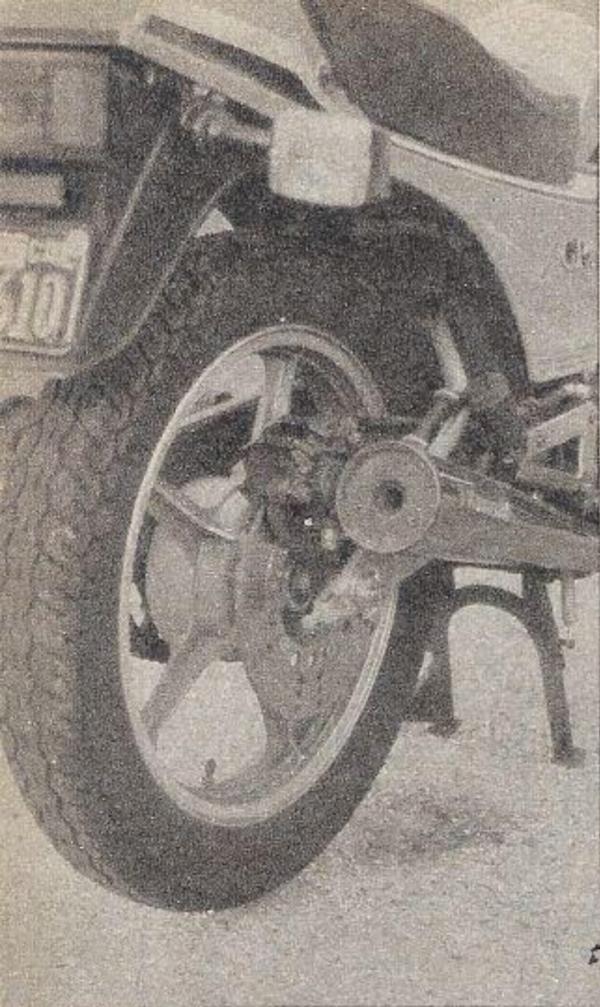
La tapa de cilindros y sus componentes básicos. 1) Capuchón. 2) Las pastillas que regulan la luz de válvulas. 3) Seguro. 4) Platillo que asegura el resorte. 5) Resorte interior. 6) Resorte externo. 7) Retén de aceite. 8) Tope del resorte. 9) Anillo. 10) Guía de válvula. 11) Tapa de cilindros. 12) Válvula de escape. 13) Válvula de admisión.



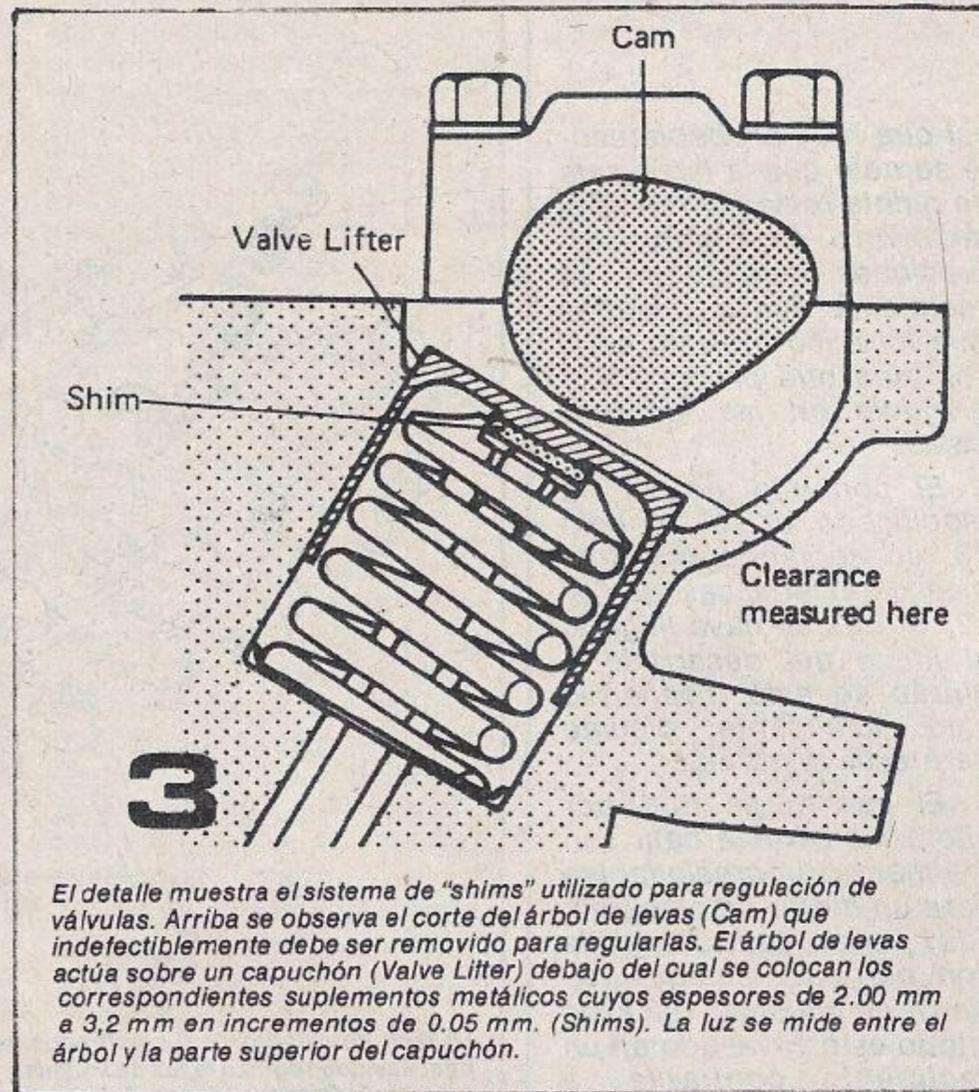
Izquierda: favorable toma para la moto que es líder en la clase de medio litro desde su aparición en 1980: Kawasaki 550. Derecha siempre hay un camino sinuoso en alguna montaña cercana como para despuntar el vicio y exigir motor, suspensiones y frenos. La GPz está en su verdadera salsa.



Esquema del tablero de luces de emergencia. Este panel se encuentra entre los cuadrantes del velocímetro y del cuentavueeltas. Los tres rectángulos indican muleta baja (3), presión de aceite (4) y carga de batería (5). Los cuadraditos de la derecha marcan el nivel de combustible (1) y van desapareciendo en la medida que la nafta se consume. Es un panel tipo digital (LCD). La luz testigo sobre el borde (2) titila cuando alguna de las otras se prende o cuando el nivel de nafta llega al último punto.



Atrás, sin amortiguadores y con el Uni-Trak escondido detrás de una goma protectora. Abajo: 185 de máxima, 12s7/10 para los 400 metros, 161 HP a 95000 rpm, horquilla de aire, tres frenos de disco.



El detalle muestra el sistema de "shims" utilizado para regulación de válvulas. Arriba se observa el corte del árbol de levas (Cam) que indefectiblemente debe ser removido para regularlas. El árbol de levas actúa sobre un capuchón (Valve Lifter) debajo del cual se colocan los correspondientes suplementos metálicos cuyos espesores de 2.00 mm a 3,2 mm en incrementos de 0.05 mm. (Shims). La luz se mide entre el árbol y la parte superior del capuchón.

Además, Uni - Trak

Exteriormente el cambio más notorio es la falta de amortiguadores atrás. Esto, entre otras ventajas, obliga a que los más haraganes se pongan el casco donde se usa, en la cabeza, y no colgando del "helmet holder", ya que sin amortiguadores el casco tocaría la rueda trasera con pre-visibles y poco deseables consecuencias.

El sistema monoamortiguador, bautizado como Uni-Trak se diferencia de los sistemas utilizados por la competencia pero, más aun, también es diferente a los Uni-Trak que equipan a las motos de motocross y enduro de Kawasaki. Este sistema es más aproximado al que utilizara Eddie Lawson en sus KR250 de pista.

Básicamente su disposición se aprecia en los gráficos adjuntos. El sistema es colgante con respecto a su relación con el cuadro. El amortiguador de gas pivota en su parte inferior anclado al horquillón mientras la parte superior también encuentra su anclaje relacionado con éste. De esta manera el amortiguador se comprime desde ambos extremos. Dos controles proveen ajustes en la dureza del resorte y en el rebote. El primero, ya comentado, mediante una rosca en la parte superior y el segundo a través de una perilla de fácil acceso y cuatro puntos.

El amortiguador es un Kayaba (según entiendo con licencia De Carbon) de gas que con este tipo de conexión produce lo que

sas en más de una cara ejecutiva.

Lo dijimos cuando probamos la KZ550 en Argentina y volvemos a repetirlo. No se necesita más que una medio litro para satisfacer las necesidades de quien necesita una moto para moverse y hasta tirarse un viajecito no muy largo cada tanto, unos 300/400 kilómetros de ida digamos.

No ofrece el confort, el aplomo de una moto de mayor cilindrada para viajes largos pero, indiscutiblemente, es una extraordinaria compañera para todos los días.

EL PRIMER CONTACTO

No fue sorpresa subirse a esta moto porque sus carac-

se conoce como de movimiento progresivo. Con esto se logra una respuesta suave para los pozos pequeños y dura para los golpes fuertes. Entre las obvias ventajas de marcha se logra bajar el centro de gravedad y mejorar la distribución de pesos, según voceros de Kawasaki. Adicionalmente, el movimiento interno del amortiguador es menor, menor la fricción y, al tener poco recorrido, puede incrementarse la suspensión trasera. Toda una serie de ventajas que, por ahora descartan totalmente al sistema de doble amortiguador mostrándolo como absolutamente pasado de moda.

El sistema entrega 143 mm. de recorrido atrás y, adecuado a las recomendaciones de fábrica resultó un poco blando para nuestro gusto. Debimos ablandar el resorte un poquito y ubicar el rebote en la segunda posición.

La horquilla resultó bien en 12 libras y con respecto al modelo que testamos en Argentina se ha introducido una interesante mejora, lo incomprensible es que no se hiciera de entrada. Ahora ambas piernas de la horquilla están interconectadas por una manguera de goma que equilibra las presiones. De esta forma sólo es necesaria una válvula de aire y no el complicado sistema de tener que igualar las presiones, experimento que, casi siempre, termina en algo hecho más bien a ojo. La válvula se encuentra en la pierna izquierda.

El asunto de ganar peso también interesó la parte ciclista ya que se adoptaron caños más

terísticas (peso, posición de manejo) permiten una inmediata acomodación, y el motor de extraordinaria elasticidad un manejo suave y sin reacciones imprevistas, aun sin estar acostumbrado. Un par de cuadras son suficientes para comprender qué bien diseñada y lógica puede ser una moto deportiva en nuestros días sin tener que resignar ninguna de las comodidades necesarias. En California, común denominador en todo el país, las largas distancias si bien están acortadas por impecables sistemas de autopistas no dejan de ser largas igual. La disposición de 55 millas por hora como velocidad máxima (que pueden ser 60 sin mayores problemas) obliga a

estar sentado una hora como cosa de todos los días para llegar a sitios considerados cercanos por los naturales de estos pagos.

Allí la vibración de un motor o la falta de suspensión pueden jugar muy mal en contra del confort. La GPz, con su horquilla de aire y la suspensión Uni-Trak reguladas correctamente, convierten el tramo en un placer. La agilidad asombrosa, la reacción y la suavidad de marcha la convierten en algo ideal.

La moto en general es chica y volvemos entonces al concepto que "no hay asientos incómodos sino trastes grandes, pedalines muy avanzados sino piernas largas o manillares muy adelantados, sino brazos cortos"

nesas.

Finalmente, para ser sinceros, las calles y autopistas de California, (no podríamos hacer extensivo el concepto al resto del país aunque tenemos comentarios de que todo es igual), son un billar. Cualquiera sea la suspensión y

Es esta una conclusión a la que hemos llegado después de andar en muchas motos de todo tipo y color, de todo peso y potencia. Decir que una moto es cómoda o no es como decir que un traje queda bien o no. Depende de quien se lo ponga. En una moto la única posición relativa es la del manubrio que permite cierta regulación. Asiento y pedalines son elementos inamovibles. Es por eso que conviene aclarar quién usa la moto en la descripción de sus comodidades o incomodidades.

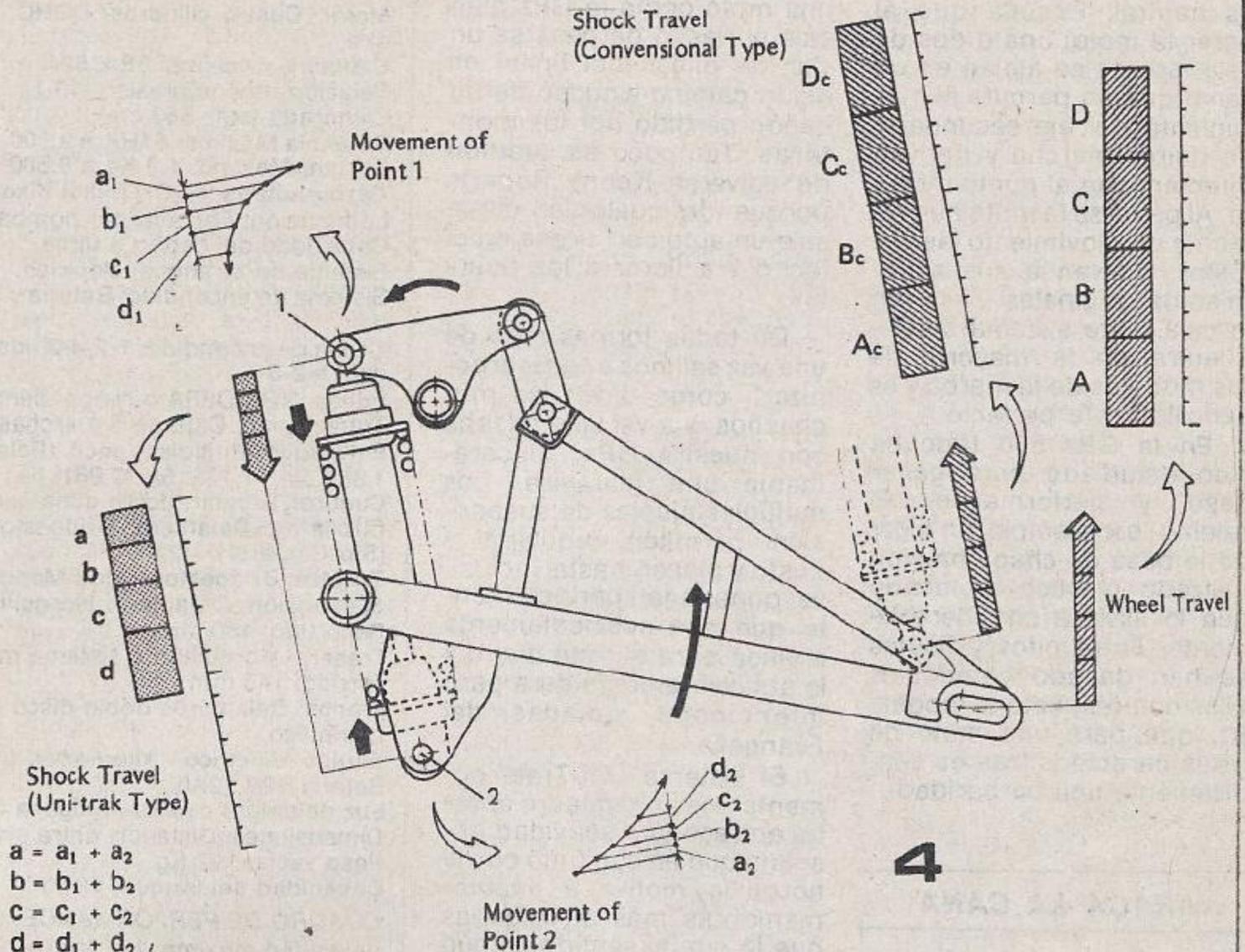
En nuestro caso, 1,70 mts. de alto y 70 kilos de peso, lo que es una medida bastante promedio en Argentina, en Estados Unidos es considerada pequeña, de manera

cualquiera el punto en que se la ha regulado, la moto se comporta igual. No hay pozos ni cortadas. Si, en cambio, es totalmente útil cuando se quiere despuntar el vicio por algún camino sinuoso perdido entre la montaña.

que todo es relativo y, repetimos, debemos aclarar siempre cada caso en particular cuando se trata de este tipo de consideraciones.

Para nosotros la moto es perfecta porque reúne las condiciones ideales para una persona de medidas similares a las de quien testó la moto.

Arranque perfecto por las mañanas y ningún problema congénito son otras de las cosas a su favor a las que podemos seguir sumando (la lista es larga) el sistema de punto muerto. En éste el asunto es simple pero sumamente efectivo. Hay tres bolitas de acero colocadas a 120 grados entre sí que con la moto en primera y sin estar



Interesante gráfico que muestra la diferencia de comportamiento entre el sistema convencional y el Uni-Trak con respecto a la rueda trasera y su recorrido. Estúdielo un ratito con paciencia que está claro. En el Uni-Trak el movimiento es progresivo mientras que en el convencional es directa la relación entre el movimiento de la suspensión y el de la rueda trasera.

en movimiento, el primer punto inmediato hacia arriba (segunda en cualquier moto) es neutral. Resulta que al parar la moto, una o dos de esas bolitas se alojan en un canal que no permite el movimiento del eje secundario de quinta marcha y derivan directamente al punto muerto. Al ponerse la moto nuevamente en movimiento las pelotitas vuelven a sus alojamientos originales y liberan la caja. Este sistema se encuentra en la mayoría de los modelos de la marca y es sencillamente perfecto.

En la GPz 550 todo ha sido estudiado para ganar peso y performance. El asiento, por ejemplo, en lugar de la base de chapa ha sido utilizado plástico moldeado que lo alivia considerablemente. Entre pitos y flautas se han ganado como seis kilos con respecto al modelo 81, que para una moto de estas características es sencillamente una barbaridad.

ARACA LA CANA

El límite son 55 millas por hora en cualquier parte y calle de todo el territorio de los Estados Unidos. Los guardianes del orden hacen

la vista gorda y a 60 se puede ir aunque no es legal. Más de eso equivale a multa. Con una moto como la GPz bien vale el riesgo de pasarse un par de millas del límite en algún camino sinuoso de un cañón perdido por las montañas. Tampoco es cuestión de volverse Kenny Roberts porque de cualquier curva sale un auto con sirena en el techo y a llorar a los puertos...

De todas formas más de una vez salimos a "descarbonizar", como dicen los muchachos, y a ver qué pasaba con nuestra GPz. Sinceramente una maravilla. Los múltiples ajustes de suspensión permiten regularla a gusto y placer, hasta, inclusive, ponerla tan perfectamente que sea suficientemente mullida para el trato diario y lo suficientemente dura para intenciones alejadas del Evangelio.

El sistema Uni-Trak, comentamos en recuadro aparte, entrega una suavidad absoluta que en conjunto con la horquilla motiva a intentar maniobras más arriesgadas que lo que el sentido común indicaría. Absolutamente neutral en comportamiento permite inclinaciones asombrosas. Las Mag Mopus de Bridgestone no presentaron

KAWASAKI GPz 550 (KZ550 H1) FICHA TECNICA

Motor: Cuatro cilindros, DOHC, cuatro tiempos refrigerado por aire.

Diámetro y carrera: 58 x 52,4 mm.

Relación de compresión: 10.1.

Cilindrada total: 553 cm³.

Potencia Máxima: 61HP a 9.500 rpm (al cigüeñal)

Torque Máximo: 4,9 Kg a 8.500 rpm

Carburadores: 4 KT (Teikel Kikaki) de 26 mm. (TK K26V-1A)

Lubricación: Forzada por bomba. Con radiador de aceite.

Capacidad del carter: 3 litros.

Sistema de arranque: eléctrico.

Sistema de encendido: Batería y bobina. Encendido transistorizado.

Orden de encendido: 1-2-4-3 (Identificación de cilindros: de izq. a der: 1-2-3-4.)

Bujías: NGK D8EA o Nippondenso X24ES-U.

Transmisión: Caja de 6 marchas.

Embrague: Multidisco seco. (Relaciones: 1a.: 2.571. 2a. 1.777. 3a.: 1.380. 4a.: 1.125. 5a.: 0.961. 6a.: 0.851.)

Cuadro: Tubular, doble cuna cerrada.

Cubiertas: Delantera: Bridgestone Mag Mopus: 3.254x19 4PR (Sin Cámara)

Trasera: Bridgestone Mag Mopus: 375Sx18 4PR (Sin Cámara).

Suspensión: Delantera: Horquilla telescópica asistida por aire. Recorrido: 180 mm.

Trasera: Horquilla y sistema "monoamortiguador Uni-Trak. Recorrido: 143 mm.

Frenos: Delanteros doble disco hidráulico. Trasero simple disco hidráulico.

Equipo eléctrico: Alternador trifásico de corriente alternada. Batería 12V 12Ah.

Luz delantera: cuarzo-halógena con lámpara de 12V de 60/55W.

Dimensiones: Distancia entre ejes: 1.450 mm. Despeje: 150 mm.

Peso vacía: 192 Kg.

Capacidad del tanque: 18,5 lt.

CUADRO DE PERFORMANCE

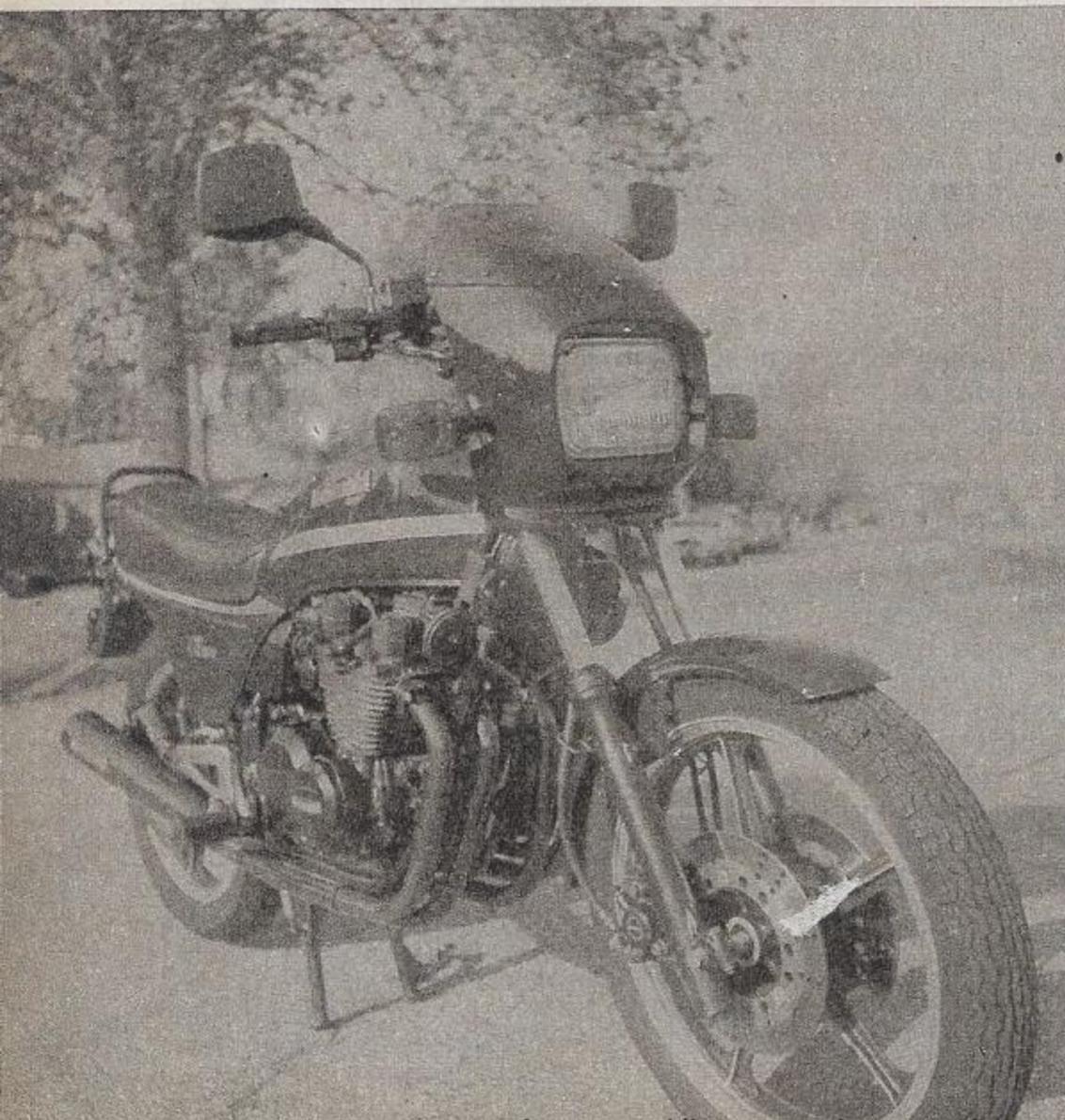
Velocidad máxima: 185 Km/h.

Aceleración: 12,7 segundos para los 400 metros. Velocidad de salida: 164,2 Km/h

Consumo: 23/28 km/litro. Promedio ciudad/ruta.

Nuestra unidad de test fue cedida por Kawasaki Motors Corp.

USA. 2009 E. Edinger Avenue. Santa Ana. CA 92705. USA.



GRACIAS 550

Habitualmente reservamos un recuadrillo para agradecer a las personas responsables de los préstamos de motos que se transformaran más tarde en la información que usted tiene entre manos en este momento. En el caso de la Kawasaki GPz550 y de nuestro próximo test, la Spectre 750, la gentileza partió de una persona, Rom Lovil, relacionada a la marca por muchos años desde su puesto de Relaciones Públicas. En nuestro caso Rom fue, desde nuestra llegada, un importante contacto con el mundo del motociclismo en este país. Lamentablemente falleció como consecuencia de un ataque cardíaco pocos días atrás. Lo más granado de la prensa especializada asistió a su funeral y su ausencia será sentida por todos.

Izquierda: este año el motor ha sido notablemente mejorado adoptando carburadores TK de "Constant Vacuum" y sensiblemente más grandes: 26 mm. en lugar de 22. Derecha: las calles de California no son exigentes para la suspensión. El motor elástico permite manejarla suavemente. Cuando se necesita la "polenta" está.

problemas en lo seco y se portaron bien en lo mojado. Tuvimos una racha de copiosas precipitaciones pluviales (pavada de términos ¡eh!) con lo que la GPz (y nosotros) tragamos bastante agua en esas autopistas de Dios y en ningún momento la moto evidenció movimientos extraños.

Con respecto a los frenos creemos que tiene más de lo necesario y la caja es, acorde con los antecedentes de la marca, absolutamente precisa. No hay puntos muertos entre cambios o marchas que saltan. La caja es un relojito. El instrumental se ha completado este año con los avances de la electrónica. El tablero tiene los cuadrantes tradicionales de velocímetros y cuenta rpm. En el centro una pantalla que reúne luces de alarma cuando algún problema se presenta: muleta aún abajo, batería con falta de carga y presión de aceite. En el centro un panel LCD marcando el nivel de nafta con cuadraditos que van desapareciendo a medida que se consume el costoso líquido. Al llegar al nivel crítico comienza a titilar una pequeña luz roja.

Junto a la llave de contacto, a la derecha los testigos

de luz alta, punto muerto y una luz que advierte que la luz delantera está apagada. Recordemos que es ley en el Estado de California (en otros también) que las motos deben circular con la luz encendida aun durante las horas del día.

A la izquierda de la llave dos botones sirven para volver el parcializador a cero uno y para chequear la carga del alternador el otro. Oprimiendo este último la carga se refleja en una escala (Volts) en el cuadrante del cuenta vueltas utilizando la aguja de éste mientras el botón permanece oprimido. Los manubrios son independientes (tipo de carrera) y pueden también ser regulados a gusto. En sus extremos los mandos manuales son notablemente grandes. Los interruptores de luz de giro (autocancelable) y el de la bocina especialmente son comodísimos de operar aunque este último, debido a sus dimensiones se toca involuntariamente y hace sonar la bocina. Quizás esto suene extraño a los oídos de los argentinos, pero aquí, tocar la bocina es peor que un insulto. Inmediatamente el conductor del vehículo más cercano mira con cara de pocos, muy pocos amigos.

Uno por supuesto, pone su mejor cara de tarado, aun detrás de la visera color humo del integral.

PERO...

Algunos detalles vale la pena destacar.

El carenado cumple a medias su función. Quizás sea su forma, el asunto es que si bien cubre parte del pecho (la inferior) el viento o la lluvia van a parar directamente a la cara de forma que hay que ubicarse diferente en días de mucho viento o de lluvia para evitar incomodidades.

Otro asunto es la regulación del amortiguador trasero. Incomodísimo. Hay que desarmar media moto y después llevarla a un taller Kawasaki para que la vuelvan a armar.

La complicación está en el acceso a la rosca de regulación del resorte. Una herramienta especial (que viene con la moto) permite mover la tuerca de a 1/4 de vuelta por vez, lo que significa que para percibir diferencias en el amortiguador hay que moverla bastante (a no ser que usted sea Freddie Spencer)

lo que implica 378 cuartos de vuelta con esa herramientita. Sinceramente cuando uno vuelve a armar todo y nota que "todavía faltaría un cachito" la deja como está y listo.

FINALMENTE

La GPz nos dejó un gusto dulce en la boca, el sabor de que una moto nos guste en un 100%. Claro que siempre hay alguna cosa, algún detalle, pero fundamentalmente esta 550 se acerca mucho a la perfección de moto para el deportista, para quien necesita un medio para moverse pero también para divertirse. Simple y confiable, hasta un poco espartana diríamos. Sin chiches ni juguetitos electrónicos. Lo que hay que tener, nada más, pero tampoco menos. Un modelo que se ha mejorado con los años. Una moto que no por nada es líder en su categoría. La Kawasaki GPz es linda estéticamente y atractiva funcionalmente. Liviana y dócil. Veloz y cómoda. Por ahora las máquinas de la competencia no han reunido las condiciones necesarias para ver quién le pone el cascabel al gato en la codiciada categoría de medio litro.





AUTOMODELISMO

Hace muchos años estaba muy difundido entre los fabricantes de autos en miniatura realizar camiones o furgones y, tomando una determinada miniatura, hacían miles de versiones diferentes. La receta era fácil: cambiaban los colores y les colocaban una determinada publicidad acorde con el color en que fue pintada la miniatura. El resultado eran vehículos realmente vistosos. Tal es así que pude conocer coleccionistas que sólo buscan vehículos publicitarios. El colorido que brindan estos modelos en una vitrina es realmente impactante pero, personalmente, prefiero tener en mi colección dos modelos diferentes que dos con la misma matricería y sólo diferenciados por el color y su publicidad. Claro que cada coleccionista adopta su propio criterio...

Por supuesto, Dinky Toys fue un líder en este rubro. Ya en 1938 lanzó la serie "25 D", que comprendía una serie de cisternas que tenían las siguientes publicidades: "SHELL-B.P.", "POWER", "ESSO", "MOBIL OIL", "CASTROL", "TEXACO", "REDLINE", "GLICO", y "POOL". Pero son tan extensas las series de vehículos publicitarios realizadas por Dinky (tanto Dinky England como Dinky France) que tendríamos que hacer una nota sólo

dedicada a estos modelos. Ahora, ¿Por qué el título de esta nota es "El retorno de los publicitarios"? Seguramente en ELIGOR, BRUMM, SOLIDO e inclusive en nuestra conocida GALGO esté la respuesta.

Eligor es una pequeña casa fundada por Jaques Greilsamer que se dedica a hacer réplicas de autos en miniatura en series no muy grandes, por lo que personalmente no puedo incluirlo entre los productores llamados "industriales". La producción completa de Eligor abarca aproximadamente 85 modelos, casi todos réplicas de autos antiguos, que serán motivo de una nota, seguramente en otra oportunidad, pero hoy vamos al tema concreto de sus vehículos publicitarios. El más conocido (y los coleccionistas estarán de acuerdo conmigo) es el Citroën "camionnette" 500 kg del año 1934. Comprende los siguientes modelos: Nº 1007 con la publicidad de "Dubonet", y el vehículo es de color verde; el Nº 1008 es rojo y tiene la inscripción "Essolube, l'Esso des huiles"; el Nº 1009 dice en sus laterales "La vache qui rit" y es de color crema con sus guardabarros en rojo; el Nº 1012 es azul con guardabarros negros y tiene la inscripción "Cinzano vermouth"; el Nº 1019 es rojo con los guarda-



EL RETORNO



barros en azul y con la inscripción "Saint Raphael"; el Nº 1015 es beige y marrón y tiene escrito en sus laterales "Le crayon Caran D'Ache"; el 1022 es amarillo y negro con la inscripción "Waterman"; el Nº 1023 tiene la publicidad "Lustucru" y es celeste con los guardabarros azules; el Nº 1027 es rojo con guardabarros negros y dice en sus costados "Lec lanche"; el Nº 1029 es muy vistoso ya que es rojo con el volumen de carga a rayas verticales rojas y negras y a ambos lados la publicidad "Byrrh"; el Nº 1034 es negro con la leyenda "Benedictine". El último modelo aparecido (siempre sobre la base del Citroën 500

kg) es el van "Michelin" con los clásicos colores amarillo y azul de la empresa francesa y lleva el Nº 1050 en el catálogo.

El nuevo modelo que sirvió a Eligor para continuar con su serie de publicitarios es el Ford V8 "camionnette" de 1934. La matricería es muy prolija y sirvió de base para las siguientes versiones: Nº 1070 "Ford service" (azul y negro), Nº 1071 "Chocolat Lindt" (en beige con los guardabarros azules); Nº 1072 "Castrol" (verde con los guardabarros negros), Nº 1074 "Lyons Tea" (íntegramente azul); Nº 1073 "Crosse & Blackwell" (rojo y negro); Nº 1075 "Longines" (con dos



Una de las tantas versiones realizadas por Eligor tomando como base el Ford V8 "camionnette": se trata del número 1076, "Guinness is good for you". Curiosamente, en el catálogo dice Ford 1934 pero en el chasis de la miniatura dice 1932. Como se aprecia en la foto, el auto está muy bien logrado y además es muy simpático.

Una joya entre los publicitarios: se trata de un Dinky Toys de 1935 y corresponde a la serie 28/2. La miniatura presentada en la foto es el "Delivery Van ATCO". Fue el modelo sobre el cual Dinky realizó más versiones: nada menos que ¡31! Este modelo en particular luce las huellas del tiempo, ya que se aprecia la fatiga del metal.

MINIGUIA DE COMPRAS

En Cabildo 2040, local 82, se encuentra el Honda Prelude de Yonezawa-Diapet. Además, una colección casi completa de camiones Matchbox en escala grande. La particularidad de estos camiones es que son del año 1968 al 70, muy difíciles de conseguir.

DE LOS PUBLICITARIOS



tonos de marrón); N° 1076 "Guinness is good for you" (totalmente en azul); N° 1077 "Mobiloil" (amarillo); N° 1078 "Encre Stephens" (blanco con guardabarros azules); N° 1079 "Sir Alan Cobhan" (beige).

Eligor, junto con el Ford 1934, lanzó la pick-up Ford V8 1933, también con versiones publicitarias. Es, lejos, la más simpática de las realizaciones publicitarias. El N° 1067 tiene escrito "Watneys" en sus costados y es verde con los guardabarros negros; el N° 1066 es azul y tiene la leyenda "Guinness is good for you"; el N° 1068 tiene la inscripción "Boots, the chemists" y es de color

blanco y azul; el N° 1069 es rojo con los guardabarros celestes y lleva la publicidad "Texaco Motor Oil". Anteriormente a estos modelos, Eligor había lanzado a la venta el Citroën 5 CV "camionnette" de 1926 que, personalmente, no me agrada, posiblemente porque está un poco chico para ser en escala 1/43. Las versiones son las siguientes: N° 1010 "Nicolas" (verde), N° 1011 "Goodrich" (naranja con guardabarros azules), N° 1013 "Petit Beurre Lu-Lu" (beige con guardabarros en marrón), N° 1018 "Bebe Cadum" (rosa con guardabarros en rojo), N° 1057 "Bally" (totalmente en negro) y finalmente el N°

1058 "Longines".

Aprovechando la misma matriz, se realizó el Opel Laubfrosch 1925 con las siguientes publicidades: N° 1060 "Kaffe Hag" (blanco con guardabarros rojos), N° 1061 "Pneus Continental" (verde), N° 1062 "Jouets STEIFF" (beige con guardabarros marrón), N° 1063 "Service Opel" (totalmente pintado en negro), N° 1064 "Ovomaltine" (azul), y el N° 1065 "Postes" (en marrón claro la carrocería y negros los guardabarros).

Este es sólo un panorama general de los vehículos publicitarios lanzados por Eligor, evidentemente el productor de autos en miniatura

El más conocido de los furgones publicitarios realizado por Eligor es sin duda el Citroën "camionnette" 500 kg. El modelo presentado en la foto corresponde al N° 1022 con la publicidad "Waterman". A diferencia de los Ford, este modelo tiene el chasis de material plástico; igualmente la miniatura es muy buena y digna de una buena colección.

Otra joyita para tener en una vitrina: la pick-up Ford V8 1933 según el catálogo y 1932 según el chasis de la miniatura. El chasis y la cabina son de metal (zamak) pero el volumen de carga y la capota son plásticos. Igualmente están tan bien pintados que el plástico pasa totalmente desapercibido.

que más "camionnettes" y pick-ups publicitarias ha lanzado. Pero Brumm, Solido, Brooklin y ahora en la Argentina, Galgo, también tienen sus publicitarios.

ARQ. SERGIO MARCELO GOLDVARG.

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 8 de mayo de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROEN										
3 CV Azam.			170	155	145	125	110	100	80	70
Ami 8			180	170	160	145	135	125	110	95
Elysée			180	170	160					
Mehari			170	155	145	125	110	100	80	70
Furgoneta AK R			145	135	115	100				
FIAT (SEVEL)										
600 R						125	110	95	85	75
600 S		200	180	165	145					
125 Cupé					200	180	170	155	140	130
125 Berlina				220	200	185	170	150	140	130
125 Familiar		340	310							
125 CL Mirafiori		320	300	270						
128					180	160	145	125	110	100
128 Familiar					190	170	155	135	120	110
128 1100 Europa		270	250	230	200					
128 IAVA		290	270	240	220					
128 Familiar Europa		330	310	280	255					
128 CL 1300 E		310	280	260	245					
133		210	190	175	165	150				
147	280									
147 CL	330									
PEUGEOT (SEVEL)										
404 GP				260	240	220	190	175	155	145
404			260	240	220	200	180	165	150	140
404 Diesel			330	300	275	255	230	210	190	170
504				290	270	235	215	195	185	170
504 XE							230	210	190	170
504 XL							230	210	190	170
504 XSE							260	240	220	200
504 2000 L						250	230			
504 SES 2000				350	330					
504 SED			450							
504 2000 E			350	330	300	275	250			
504 200 SE			440	410	390	340	320			
504 GLS		450	420							
504 SL		550	500							
504 Familiar	700	650	580	520						
505 GR	700	650								
505 SR	800	750								
FORD										
Fairlane 500 6 cil.					250	230	205	195	170	160
Fairlane LTD 6 cil.				340	320	300	270	240	220	190
LTD 8 cil.	550	500	460	420	370	350	320	300	280	250
Elite	580	530	490	450						
Falcon STD					300	275	250	235	210	190
De Luxe					330	300	280	250	220	200
Futura					350	320	300	270	240	220
Rural De Lujo					350	300	280	250	220	200
Sprint					350	320	300	270	240	
Rural STD					330					
Rural De Lujo	520	480	440	420	400					
Taurus L	700	650							210	
GXL 2000			320	300	285	270	250	230	210	
GXL 2300			400			290	270	250	225	
Cupé GT			430	370	320	350	320	300	235	
Cupé Autom.			430	390	370	350	320	300		
GT SP			430	390	370	350	320	300		
Ghia	650	600								
Ghia GT	700	650								
Ghia GT SP	700	650								
G. MOTORS										
Chevrolet 400 SS								180	190	170
400 Special									150	140
RS									190	170
Chevy SS								220	200	185
STD					250	230	210	200	180	165
Cupé Serie 2					310	290	270	250	230	210
Opel 180					210	190	170	160	140	
180 LX					230	210				
RENAULT										
4S	250	220	200	175	160	145	130	140	120	110
R 6	320	300	270	250	230	200	200	185	170	150
R 12							220	200	180	160
R 12 Break										
R 12 TL	420	360	320	300	265	230				
R 12 TS	430	400	370	330	290	260	230			
R 12 TS Break	500	450	430	390	360	320				
R 18 TX	680	600								
R 18 GTL	520									
R 18 TX Break	850									
R 18 GTX Break	900									
R 18 GTX	700									
R Fuego	980									
Torino 4 P							250	220	190	150
Cupé 7B							380			170
TSX			550	500	460	420	380			
G Routier		500	470	420	370	320	240	200	170	
DODGE										
Polara cupé					200	180	170	150		180
GTX 6 cil.					250	230	200	170		200
Polara RT					250	230	200	170	140	
GTX 8 cil.					245	225	200	180	150	140
Coronado autom.					245	225	200	180	150	140
Coronado		350	310	280	245	225	200	180	160	150
1500 GT 90		350	310	280	220	200	180	160	160	150
GT 100			260	240	220	200	180	160	140	125
SPL					220	200	180	160		
1.8 autom.		290	270	240	230	200	180	160	150	140
1500	350	330	300	270	250					
1500 1.8	390	360	320	290	270	245	220	180		

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM
Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes
al 20 de mayo de 1983

	CILIND. CMF	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC.	MARCH.	PUERTA	ASIENT.	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR.	PRECIO PESOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	620.184.000
VW 1.500 1,8	1.795	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	712.455.000
VW 1.500 1,8 Aut	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	778.268.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	603.270.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	659.385.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	751.457.000
Sin gastos de patente															
IES															
3 CV	602	6.750	32	4	D	D	4	4	4	630	3.780	1.480	113	1	431.640.000
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	528.778.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	654.037.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	753.692.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	971.840.000
R 18 TX	1.995	5.500	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	1.331.545.000
R 18 GTL	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	5		4.468	1.682		1	1.090.151.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4.468	1.682		1	1.304.613.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4.514	1.686	164	1	1.511.819.000
R. Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4.468	1.682		1	1.858.242.000
FORD															
Taurus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	4	1.103	4.400	1.700		1	980.596.000
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	1.432.499.000
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	1.700			1	1.421.274.000
Falcon STD	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	4	6					1	930.110.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	957.242.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	14.730	1.790		1	990.515.000
Taurus Ghia Aut.														1	1.531.334.000
Falcon Rural Standard	3.080	4.000	84 cv	6	D	T	3	5	6	11.381	4.730	1.790		1	1.058.854.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84 cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	1.453.103.000
Taurus Coupe Aut.	2.300	4.000	84 cv	4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	1.483.984.000
Taurus Coupe	2.300	4.000	84 cv	4	D	T	4	2	5		4.730	1.790		1	1.413.475.000
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	1.520.327.000
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	1.526.653.000
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5					1	1.535.684.000
Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL)															
Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6.200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	165	1	571.315.000
Super Europa	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4					1	697.585.000
147 CL	1.100	6.150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	490.673.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	599.629.000
PEUGEOT (SEVEL)															
Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	874.745.000
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	1.035.870.000
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	1.101.709.000
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	1.183.602.000

CORSA

IMPORTANTE
Para publicar avisos comerciales en esta sección, dirigirse a H.B. Producciones SRL, Av. Córdoba 3008, 6° "B", en el horario de 14 a 20 horas. Tel. 86-6285.

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 Parabras Corsas, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 794-8004/8005; 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 Parabras Corsas. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales. El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

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

Parabras Corsas
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

.. llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de competición — VENTA —

CHEVROLET 55 '69, el Chivo más fachero y caminador del 1/4 milla, accesorios Joseph, E./Silen, llantas cubiertas especiales. Sólo para fanáticos de la marca. San Carlos 43, alt. Mitre 6300, Avellaneda.

FORMULA LABOULAYENSE completo, con 2 motores buenos, fierros perteneciente a José Luis Odetto. Llamar al tel. 297, Adelia María, Córdoba.

CAMERUN VENDE F-4 SANTA-FESINA, chasis Dural, motor reglamento zona 4 1020, leva

Berta, caja cortada, 2 juegos gomas, llantas estilo. \$ 125.000.000. Facilidades. Ver en Belgrano 613 (2520) Las Rosas. Santa Fe.

T.C. CHEVROLET 3 litros, muchos repuestos, listo para correr. Vendo o permuto por Dodge 3 litros, T.C. Llamar al tel. 51-3470/3933. La Plata, personalmente 70 N° 699. Rubén Muñiz.

OPORTUNIDAD: CHASIS FORMULA RENAULT Zonales, Sport 1050, escucho oferta o permuto. Rodríguez Peña 3928, Villa Bonich. San Martín, alt. Ruta 8 km. 16.200. Horario 8 a 22 hs. Sábado todo el día.

KARTING CATEGORIA INTERNACIONAL chasis Trak-Krat, motor GAE, varias relaciones, estado impecable, 8 gomas ar-

madas, varias desarmadas, repuestos varios. Azcuénaga 758, Pergamino. Tel. 4739. Buenos Aires.

FORMULA 2 nacional Entrecor Lotus actualizado, mecánica De Guidi, caja Hewland, listo para largar. Repuestos varios, ruedas, relaciones. Vendo, permuto automóvil nacional o importado, diferencia a convenir. Acepto oferta, personalmente Grigioni Angel. C. 13 esq. 36, La Plata.

— COMPRA —

F-RENAULT TULIA 17 largo, o 19, en perfecto estado. Solamente chasis completo, suspensiones, frenos, con instrumental

completo. Llamar al tel. 22-2994. Preguntar por Juan, de 20 a 22 hs.

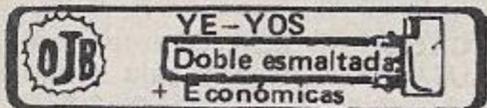
2.0 Automóviles — VENTA —

ALPINE 79, rodado julio 80, pintura, chapa, motor interior impecables, rojo ibérico, Pioneer parlantes (4) Beltek y Mitsubishi, cubiertas Firestone 211, nuevas. C. 37 N° 1122, p. alta. Tel. 21-9653. La Plata.

CADILLAC FLEETWOOD 62, ideal colección, 50.000 km reales, todo original, falta terminar de armar. Vendo días sábados únicamente, \$ 65.000.000. Luis M. Campos 4740, Caseros.

PEUGEOT 504 SES Serie 79, cobre incaico, motor 196 km/h, equipo competición, paragolpes, goma, parabrisas laminado, vidrios, color tapizado cuero, estéreo, cubiertas Grand Prix H.R., frenos potencia, 28.000 km. reales. Primera mano. Dueño. Tel. 701-0400.

PEUGEOT 504 SE gris nácar



rodado, patentado setiembre 1980, único. Vendo o permuto. Diferencias a convenir. Tratar: Calle 13 esq. 36, La Plata.

AUTOMOVILES VENDO: Fiat 600, modelo 74, muy bueno, mecánica Banse, precio \$ 160.000.000. Zelada 5503, tel. 642-3892.

FIAT 600 modelo 73, motor, pintura, gomas 10 puntos. O permuto. Total \$ 120.000.000, por menor valor. Montero 1414, Banfield O.

2.0 Automóviles —PERMUTA—

TORINO COUPE mod. 71, muy

PRECIO ZANELLA

CICLOMOTORES 50 cc.....	\$ 41.460.000
MOTO RB 200.....	\$ 87.680.000
MOTO 200 JR.....	\$ 106.470.000

buena, permuto por F-100, 71/73, 6 c. mismas condiciones. Diferencia a convenir. Tel. 201-7660. Giribone 600, Avellaneda. Bs. As.

2.1 Automóviles de colección —VENTA—

COUPE CHEVROLET 1941 papeles al día, chapa y pintura para restaurar, motor bueno, tapizado original, gomas buenas. O permuto. Tel. 90-6792. Sr. Daniel, de 8 a 14 hs.

FORD T AÑO 30 papeles al día. Ver: Pedro Lozano 3323. Escucho ofertas. Tel. 312-6159.

OLDSMOBILE 1938 49.000 kms., de fábrica, cinco gomas

nuevas, cambiadas por las originales. Estado excelente. Papeles bien. \$ 185.000.000. Tel. 0472-25890, de 22 en adelante. Antonio Noguera. Marcos Juárez. Córdoba.

AUTO CRYSLER MOD. 1932, motor 8 cil. C.P., convertible, 4 puertas con baúl, tapizado cuero, muy buen estado general. Sr. Famet. Melián 321, Rojas (Bs. As.) (2705). Tel. 3003.

2.2 Automóviles importados —COMPRA—

LOTUS SEVEN mod. 71 al 75, buen estado. Precio razonable.

PRECIOS YAMAHA

MA 50.....	\$ 52.269.000
GT 80.....	" 85.517.000
RX 100.....	" 85.362.000
DT 100.....	" 88.008.000
RX 125.....	" 103.936.000
DT 250.....	" 175.105.000
RD 350.....	" 249.299.000
XS400.....	" 191.360.000
XJ 650.....	" 384.404.000

Tratar: Alberti 1732. Tel. 3-7335, Mar del Plata. Preguntar por Rolando.

2.3 Autos fuera de serie —VENTA—

ANDINO ROJO motor 1980, Renault. Llantas Stillo. Caja Merigi. Completo, nuevo. Valor \$ 90.000.000. Oliden 777.

4.0 PICK-UPS —VENTA—

RASTROJERO INDENOR 1974 furgón aluminio, puerta libro, motor, mecánica, gomas, 10 puntos. Tratar Joaquín V. Gonzá-

lez 1038, José C. Paz. Bs. As. Vendo o permuto Renault 12 Break 1975 en adelante.

5.0 Motocicletas —VENTA—

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l. DISTRIBUIDORES OFICIALES
Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255. ENVIOS AL INTERIOR

O PERMUTO TRICICLO HONDA ATL 110 modelo 1981, en perfecto estado. Atención: jamás llevado a los médanos. Preguntar Sr. Fabián. Tel. 253-1267, H. Yrigoyen esq. 9 de Julio. Quilmes.

KAWASAKI 550, Z 1981 6.800 km. reales. Totalmente original, con accesorios. Tratar en Grecia 2967, 3º A.

SUZUKI RM 60 X 1981, seis velocidades, criada a biberón, la mejor de motocross, sin caídas ni colgadas, vení a mirarla el sábado y el domingo en Azcuénaga 537, Ramos Mejía.

ZANELLA 48 modelo 77, tanque horizontal, motor en ablande. \$ 11.000.000. Tel. 298-2173. Juan Carlos. Lunes-viernes 19/22 hs.

GILERA MACHO 200 1977, rodada en el 79, completamente puesta a 0 km. \$ 35.000.000. Juan B. Justo 5290. Sábado por la mañana.

ZANELLA 180 1975, íntegramente puesta a 0 km. \$ 22.000.000. O \$ 14.000.000 y 8 cuotas de \$ 2.500.000 c/u. Block 28, 6º A. Bo. Gral. Savio (frente Autódromo). Sábado. Carlos.

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN

120 A Sedán.....	\$ 756.000.000
120 A Cupé.....	" 756.000.000
Bluebird Sedán.....	" 1.348.000.000
Bluebird Cupé.....	" 1.408.000.000
Bluebird Rural.....	" 1.289.000.000
Laurel MT (con techo corredizo).....	" 2.577.000.000
Laurel Aut. (con techo corredizo).....	" 2.681.000.000
280 ZX.....	" 3.333.000.000
280 ZXT (con techo desmontable).....	" 3.584.000.000
180 SX "Silvia".....	" 1.230.000.000
Pick-Up Doble Tracción p/1000 kg.....	" 1.053.000.000
Pick-Up Diesel p/1000 kg.....	" 1.082.000.000
Pick-Up Cabina y Media p/1000 kg.....	" 1.507.000.000

CURSO

MOTORES DE COMPETICION

Pida informes a:
IMA C.C.40
Suc. Caseros (B)
1678 - Buenos Aires

GILERA MACHO 200 cc. muy buen estado gral. Papeles al día. Tratar: Pueyrredón 1249, Pergamino. Bs. As.

HONDA 125 R CROSS, "Agua-tera" sin carreras. O permuto por vehículo o pick-up Chevrolet 74/79. Preguntar por Javier. Tel. 0472-25721. Marcos Juárez. Córdoba.

6.0 Repuestos y Accesorios —VENTA—

O PERMUTO CHASIS PARA TRASLADO coche T.C. (a terminar), con elásticos y eje especial. Oportunidad. L. N. Alem 785, Bernal O. Bs. As. (taller de radiadores).

CORRA MONOPLAZAS F-5:
Informes: Rivadavia 10283.
Viernes 21 hs. Autos disponibles.

MOTOR 1020 COMPLETO, listo para armar, especial para Fórmula santafesina, cordobesa, Sport 1050. Consultas al tel. 89-6135. Preg. por Eduardo Raúl Papaño. Cangallo 3596, Cap. De 8 a 20 hs.

MOTOR TORNADO completo, totalmente desarmado, con papeles. Llamar tel. 611-5795. Lun. a vier. horario comercial.

Atención coleccionistas: **CUATRO CUBIERTAS 600** 650 x 18, tres nuevas s/n y manual de despiece Triumph TR2-3, en inglés. Sr. Marcelo. Tel. 854-1907.

MOTOR LIMPIAPARABRISAS para VW 51 al 61, 6 volts, funcionando. \$ 2.000.000. Filtro de aire Fiat 1500 \$ 500.000. Butacas delanteras (2) VW, tapizado regular, las dos \$ 500.000. Luis M. Campos 4740, Caseros. Sábados únicamente.

CAJA DE VELOCIDAD RENAULT 6 nueva, sin uso, completa, lista para colocar, \$ 12.000.000. Tel. 0323-22285. De 8 a 10 hs. Luján, Bs. As.

CASCO COUPE FIAT 1600 ó 125, con tren delantero, vidrios, tapa baúl, puertas, instalación eléctrica. Tratar tel. 0571-21908. Río Tercero.

6.0

Repuestos y Accesorios —COMPRA—

CHASIS SOLO sin motor, tipo americano. Enviar datos a Hugo H. Escobedo. Mármol 1142, Dorrego. Guaymallén. Mendoza. Tel. 310537, 310324. Chasis de karting, si es posible completo de sistema de dirección y cubiertas.

CARROCERIA FIBRA DE VIDRIO preferentemente puertas y techo desmontables, únicamente excelente estado, para Buggy. Vendo otra regulares condiciones, sin techo. Desp. 19 horas. Tel. 921-2863. Srta. Myriam.

MOTOR ZANELLA ZURUMPIO 125 cc. o Suzuki R.M. 100 cc. cross, nuevo o usados. Escribir

UN EXITO

PERFORMANCE Y ECONOMIA
BOTADORES REGULABLES

TAUNUS 2 000 cc. y 2.300 cc
FALCON-CHEVROLET-
OPEL-DODGE-V8
POTENCIACIONES
EQUIPOS
ESPECIALES

**ALBERTO
GRESPO
competición**

Acassuso 1393 - OLIVOS - 795-9864
(Alt. Avda. Maipú 3200)

ofertando a Raúl Busto. Merlo, San Luis. Para un karting para competición. Necesito urgente.

CAJA T.C.M. para Fórmula Renault. Llamar al tel. 0346-25015, preguntar por Marcelo.

URGENTE 2 (DOS) CASCOS NAVA II impecable estado, con intercomunicadores misma marca. \$ 12.000.000. Nazarre 1300, Pilar. Bs. As. Tel. con teledisco 0322-20091.

2 CASCOS BELL legítimos, moto star modelo Roger Decoster, Star, doble ventana imifugo F-1, pintadas y decorados, una pinturita, para llevarse puesto, juntos \$ 10.000.000. Separados \$ 6.000.000c/u. Laguna 1499.

TAPA C/VALVULAS Fiat 128 lava caballete leva Banse Múltiple admisión mejorado \$ 17.000.000. Mirilla 213, Capital, TE. 641-7060 preguntar por Carlos.

DANIEL GIROTTI VENDE UNA CAJA MERIGGI nueva con las relaciones completas y cubrevolante, Renault 1400 buen precio. Tratar en Los Molinos C.P. 218. Provincia de Santa Fe.

VENDO O PERMUTO DOS MOTORES FIAT 600 "R" completos con infinidad, fierros y repuestos, especial categoría standard; por motor Fiat 600 "S" y caja. Pago diferencia. Antonio Villanueva. Libertad 1047. (9400) Río Gallegos. Santa Cruz.

LAVA AUTO 5'
LAVADO A VAPOR

CHASIS. MOTORES. MOTOS
Tarjetas de crédito No cerramos
al mediodía • J. B. JUSTO 3265 •
(entre Warnes y H. Pueyrredón)

MÚLTIPLES ADMISION Y ESCAPE, juego frenos a disco Renault 1093 y alternador R-45 o R-6. Llamar de 13 a 23 hs. TE: 0345-2692, Sr. Pedro.

7.0

Herramientas y Maquinarias —VENTA—

SOLDADURA ELECTRICA extra pesada, reforzada con regu-

lador a manivela. Vendo urgente, \$ 13.000.000. Tratar en Dr. Luis Beláustegui 1612 (a 1 cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez), Cap. De lunes a viernes.

FLUJOMETRO 110 importado de USA, poco uso. Tratar Calle 23 N° 1477, tel. 61-0606. Miramar. Bs. As.

TORNO PORTATIL con eje flexible, reóstato 8 posiciones, accesorios y pie de apoyo. 15.000 rpm. Ideal hobby mecánico dental, tapas de cilindros, etc. \$ 16.500.000. Beláustegui 1612 (Juan B. Justo 4400), Capital.

VOLTAMPERIMETRO Telme Juniors, nuevo, pistola para puesta a punto, vacuómetro, manómetro, startómetro, Hundox, todos sin uso \$ 10.000.000 total. Tratar Sr. Juan TE: 24-1218, Mitre 316, Rosario, 2000. Horario desde 19.30 hs.

LIQUIDO POR DESALOJO Cargador baterías \$ 9.000.000. Soldadura eléctrica reforzada con bobinado de cobre y regulador \$ 11.000.000. Torno portátil c/eje flexible \$ 15.000.000, Beláustegui 1612 (a 1 cuadra Juan B. Justo y Donato Alvarez).

LIQUIDO URGENTE TORNO PORTATIL con eje flexible ideal mecánico dental, mecánico automotor, hobby, etc. 1/5 HP, 15.000 RPM \$ 15.000.000, Beláustegui 1612, Capital, a una cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez.

ENGRASADORA MANUAL y neumática \$ 7 millones, torno portátil \$ 15 millones, escucho ofertas por el lote, Beláustegui 1612 (a una cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez), Capital.

8.0

Náutica —VENTA—

LANCHA REGNICOLI modelo Albacora. Motor 235 HP, año 1981, con 8.0 hs. totalmente equipada pasa caset, chubasquera, toldilla, etc. TE: 752-0835, preguntar por Juan José, liquido urgente.

9.0

Casas rodantes y trailers —VENTA—

CHASIS PARA CASA RODAN-

TE largo 4 m elásticos y eje especiales, oportunidad. O permuta coche chico, diferencia a convenir. Leando Alem 785, Bernal. Pcia. Bs. As.

10.0

Varios —VENTA—

CASCO ABIERTO importado USA, extra duro, c/caja 2 viseras, muy poco uso, excelente estado. \$ 6.000.000. Sábado, block 28, 6° A. Barrio Gral. Savio (frente autódromo).

CASCOS INTEGRALES varios modelos, colores y tamaños, todos nuevos, sin uso, \$ 2.100.000 c/u. Sábado, block 28, 6° A. Lugano I y II. Carlos.

LIQUIDO COLECCION CORSA: años 1979, 80, 81 y 82. A razón de \$ 1.000.000 por año. Están impecables. La Pampa 4961, o llamar al tel. 51-8685.

EQUIPO DE AUDIO Sansui, amplificador AU-117, Deck SC-1330, bandeja FR-D35, baffles S-70, rack, nuevo. Total \$ 57.000.000. Llamar al tel. 42-9343. Horario de oficina.

COLECCIONES COMPLETAS Parabrisas, Corsa (0 al 841), \$ 8.000.000. Automundo (0 al 343), \$ 3.000.000. Escucho ofertas, estado impecable. Buenos Aires 2718, Mar del Plata (7600). Tel. (023) 3-1664.

BOTAS ALPINE STAR 42 excelentes, Pioneer KE 3000 y AD 50, ecualizador Martin y Omar 465. San Isidro. 10 a 12,30 y 16 a 19,30 hs.

CASCO GIBLI automático, blanco, \$ 4.000.000 Kawa 650 SR, azul noche, juego \$ 5.000.000. Leones 1537, dpto. 3. Haedo Norte.

LIQUIDO URGENTE 4 AUTOMOBILE YEAR AUTOCOURSE 64, otros libros de competición, revistas Autosprint, Grand Prix, L'Automobile, Corsa, Gráficos de las temporadas, folletos de grandes marcas, posters, etc. Felipe Te. 772-4644.

MICRO SCANIA mod. 69, buen estado. Vendo/permuta preparado equipo de competición, \$ 230.000.000. Llamar te. 654-9931.

INTERCAMBIO DE correspondencia sobre la F-1 y el automovilismo mundial, contestaré Eduardo San Román, General Güemes 331, barrio General Paz, Córdoba 5000.



SCOPESSUPENS

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

- Silenciadores
- y escapes deportivos
- Jaula de seguridad

NACIONALES E IMPORTADOS



EQUIPO RENAULT 18

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



JORGE OMAR DEL RIO SRL

Escuela de pilotos

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

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES (Consulte para banquear su propio motor).

Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores

ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO • BOBINAS INDUMAC

• **OSVALDO MACEIRA** •

COMPETICION

Italia 355 - Tigre - 749-1502

BUZOS ANTIFLAMA

EDANOR

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

Soamaster sin uso, \$ 150.000.000 y aladelta Questrel 10 puntos \$ 35.000.000. Malbrán 3922, Córdoba (5009). Sr. March.

CYCLE WORLD

- PROTECTORES DE CARTER •
- PARRILLAS PORTAEQUIPAJES •
- EQUIPOS DE ESCAPES 2 a 1 4 a 1 y 6 a 1
- HONDA • KAWASAKI •
- YAMAHA • SUZUKI •

Somos fabricantes
Precios especiales para revendedores
- Envíos al interior

Av. del Libertador 8404 - Cap.
Tel. 701-5419

11.0 Automodelismo

—VENTA—

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J. S." garantidos.
Brandson 1123, San Fernando (frente Estación). Tel. 744-2583

LIQUIDO COLECCION CORSA, años 1979, '80, '82, a razón de \$ 1.000.000 por año están impecables! La Pampa 4961 o llamar al 51-8685.

O PERMUTO POR AUTOMOVIL, pick-up, etc. Terreno esquina 600 m². Barrio del Lago Los Molinos, Río II, Córdoba. Datos a R.G Calle 12 N° 1447 entre 41 y 42, Santa Teresita (7107)

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1684) EL PALOMAR

AUTOMOVILISMO DE COMPETICION escala 1/24, fabricación, reparación y mantenimiento de TC 2000, F-2 CODASUR y Turismo Nacional. Reparamos todo tipo de pistas de autos, micromecánica. Ricardo. Galería Uruguay. Local 39. Montevideo, Uruguay.

HELADERA SIAM semi-nueva, m. 0.70 X 1.50, 2 puertas, con carrito, Andrés Lamas 1931/33, TE: 59-9826, de 18 a 20 hs. Una verdadera oportunidad.

DOS CASCOS nuevos, importados, italianos, marca Idea Uno, integrales, en fibra, con protector nasal, y excelente construcción. Oportunidad única. Llamar 760-3721, 67-6109.

BUTACAS de micro de larga distancia, urgente, Melo 1712, Banfield. TE: 244-96627.

CASCO ABIERTO importado. U.S.A., extra juro, poco uso, 2 viseras, \$ 7.500.000, sábado, block 28 6° "A", Lugano I y II (frente Autódromo) "Carlos".

CENTRO MUSICAL HITACHI nuevo, 60 W, de salida, con dos baffles sonido increíble. Vendo \$ 35.000.000. Belaustegui 1612, Capital (a 1 cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez).

ALADELTISMO. Vendo motor

10.0 Varios —COMPRA—

REVISTAS SUELTAS: El Gráfico, Mundo deportivo, Coche a la vista, años 1949 al 1957, con notas campana de Juan Manuel Fangio, Dante Pérez, Crespo 145 dpto. 7 (2000), Rosario, Santa Fe.

CURSO DE STYLAUTO del Ing. Gentile. Escribir urgente a Alberto Rubén Garro. Balcarce 826, San Luis (5700).

CASCO CHEVROLET 400 en buen estado. Pago contado. Antonio Font. Alte. Brown 68, Carlos Casares (6530). Tel. 0395-2214.

ALQUILO COCHERA FIJA Sánchez de Bustamante y Santa Fe.

Tel. 774-0328. Llamar de 8 a 11 y de 20 a 22 hs.

GESTORIA DEL AUTOMOTOR Transferencias. Capital, Provincia. Duplicado título, cédula, altas, bajas. Libre deuda. Pago patente. Certificaciones. Rapidez, seriedad. Consultas gratis. Lunes a viernes 9 a 17 hs. Tel. 771-7601.

QUISIERA COMPRAR El libro Ferrari al que ya lo haya leído y no sepa qué hacer con él, pago bien. Escribime, B. Marcelo Favio Fenoglio, 9 de Julio 920, Maruli (Córdoba, 5139). Espero tu carta.

COMPRO REVISTA CORSA número 169 y otras que tengan algo de la coupé Fiat 1500. Tel. 90-6762, de 8 a 14 hs.

VENDO PISTA ELECTRICA MIAMI con 18 curvas y 21 rectas, 2 pulsadores Minimoldes, 1 transformador y 2 autos de competición con lo mejor. \$4.000.000. H. Yrigoyen 389, Quilmes.

11.0 Automodelismo —COMPRA—

AUTOS EN MINIATURA compra coleccionista. Matchbox, Dinky, Gorgi, Tomica, Solido, Río, Buby, Spot-on, Tekno, Jamorette, Diapet, Eligor, Polistil, etc. Llamar en Bs. As. Sergio Goldvarg, tel. 824-4535. En Montevideo (R.O.U.), Horacio Moyano, tel. 79-1483.

RECORRA VISUALMENTE EL PERIMETRO de nuestras pistas y luego venga a disfrutar el circuito. Agradecemos a quienes nos visitan a diario en Belgrano 4056, 1° Piso. Capital.

Es una publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal, Tel.: 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2°, Buenos Aires, República Argentina. Tel.: 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac del Der. de Autor N° 200.490. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. Distribución Internacional: Editorial ABRIL S. A., Av. Belgrano 624, 8° piso, Tel: 30-7891/99. Telex 17216/22630. URUGUAY: Displa S. A., Juan M. Blanes 1073, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S. A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S. A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, mayo de 1983.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso N° 4981

Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión N° 7970

actividad zonal

CORDOBA

Río Cuarto Regularidad

Quedó inaugurado el torneo de la presente temporada de la regularidad rioquar-tense. Este primer parcial, tuvo la especial dirección de los actuales campeones de la especialidad, Roberto Dilena-Carlos Colombo, quienes realizaron en la medición de la carrera un trabajo de muy buen nivel, propio, por supuesto de campeones.

En la categoría Velocímetro Especial, el triunfo fue para Raúl y Humberto Manelli, directores del próximo Centro República, quienes obtuvieron 15 puntos en contra, en tanto que el segundo puesto estuvo bastante disputado, ya que fue empatado entre Rotelli-Ferrero y Estanguet-Pascual, hubo que recurrir a la mayor cantidad de Ceros en Autocontroles y allí quedaron como escoltas de los ganadores, Rotelli-Ferrero.

En Velocímetro Original, hubo un hecho realmente interesante, ya que el binomio puntano: Carlos Persa-Agustín Peinado, se dieron el gustazo de ganarles a los cucos de la categoría: Petarín-García, de Venado Tuerto, y les ganaron nada menos que por 21 puntos. De otros puntanos, el binomio Artemi-Miquel (sí señores, es Miquel y no Miguel) fueron terceros pero ya más alejados en la puntuación en contra.

CLASIFICACION VELOCIMETRO ESPECIAL		
POS.	PILOTO	PTS.
1º)	MANELLI-MANELLI	15
2º)	Rotelli-Ferrero	20
3º)	Estanguet-Pascual	20
4º)	Maciá-Asurmendi	22
5º)	Costa-Costa (h)	27

CLASIFICACION VELOCIMETRO ORIGINAL		
POS.	PILOTO	PTS.
1º)	PERSA-PEINADO	42
2º)	Petarín-García	63
3º)	Harte-Miquel	83
4º)	Benvenuto-Bono	125
5º)	Pájaro-Pájaro	337

Laboulaye

Fórmula Laboulayense

El Automoto Club Risatti, tuvo sobre sus espaldas la responsabilidad de organizar la tercera fecha del campeonato de la Fórmula Laboulayense. Una responsabilidad que, como es costumbre fue tomada con toda seriedad, haciéndose las cosas como es debido, para satisfacción de la mucha gente que se llegó al circuito y de los 22 pilotos que se hicieron presente a la hora de largar.

Victor Panza, uno de los principales animadores de la categoría, fue el más veloz en la clasifica, seguido de Miguel Raspo y Norberto Gallo.

Panza fue también el ganador de la primera serie, siendo escoltado por Norberto Gallo, José Luis Odetto que, a pesar de ser uno de los grandes candidatos, la mufa no le deja concretar algo como la gente, y Adolfo Monn en ese orden. Miguel Raspo, que desde la primera del año, viene con ganas de un buen triunfo, parece que esta vez se vino con todo y ganó la segunda batería, como presagiando lo que ocurriría en la final. Le siguieron José Luis Zoppi, Juan Carlos Chuburú y Juan Peralta. El Repechaje fue para Raúl Sicot, ocupando el segundo lugar, Hugo Picco y el tercero fue para un honorable debutante en la categoría, Norberto Colombero, como tantos, de la escuela del karting de Jovita.

Por supuesto, que para la final la incógnita estaba dada en el accionar tanto de Víctor Panza como de Miguel Raspo, ya que algunos "antecedentes" de la competencia de Levalle, hacían presagiar acciones peligrosas. Pero parece que el Comisario Deportivo, los habría sosegado un poco antes de largar. En síntesis, Raspo estuvo muy atento al banderazo de Gerardo Risatti, picó limpiamente en punta y no le dio posibilidades a Panza de dis-



El triunfo de Raspo mostró la paridad de la Fórmula Laboulayense.

putarle el primer lugar. Al final de las 18 vueltas reglamentarias, el ganador aventajaba a su escolta por algo más de 300 metros.

Con este triunfo de Raspo, la categoría muestra lo parejo que se anda, ya que luego de haberse corrido tres competencias, hay tres ganadores distintos y, por lo que se ve en pista, hay varios que tienen ganas y posibilidades de imitarlos a aquéllos, teniendo en cuenta también al debutante en esta última competencia. Norberto Colombero, por sus antecedentes en el karting, puede llegar a ser un gran animador de la categoría.

CLASIFICACION FINAL

POS	PILOTO	VTS.
1º)	MIGUEL RASPO	18
2º)	Victor Panza	18
3º)	Norberto Gallo	18
4º)	Hugo Picco	18
5º)	Juan Chuburú	18

BS. AIRES

T.C. ROQUEPERENSE

EL pasado 24 de abril se inició en Chivilcoy, provincia de Buenos Aires, la temporada 1983 del T.C. Roqueperense. Antes de pasar a los resultados de esta prueba debemos informar que este año el campeonato se dividió en dos categorías: la "A" y la "B".

En la final de la "A" se pudo ver a muchos pilotos acomodarse en la punta, pero esto, les duraba muy poco ya sea por rotura o por algún despiste, como increíblemente le pasó a Del Barrio cuando era cómodo puntero. Llegando a un clasificador final con Raúl Farías, que obtuvo su primer triunfo, segundo fue Jorge Castellani y tercero —subiéndose por primera vez al podio— Juan Manuel Cagnone.

En la categoría "B" el ganador fue el ex Fórmula Renault Carlos Savona, seguido por un Miguel Angel Rodríguez que no cometió ni un solo error y que prometió estar más arriba en las próximas competencias, tercero fue "Pino" Marazzi demostrando una rápida adaptación al veloz Falcon ex "Paco".

Luján

DI MARO EN T.C. DEL OESTE

El domingo 8 del corriente mes se llevó a cabo en el Circuito "El Ombú" de la ciudad de Luján la tercera fecha del Campeonato del T.C. del Oeste en sus clases "A" y "B". En la clase mayor (la "A") el asunto estuvo bastante movido de entrada, ya que en la primera serie el representante de Mercedes y ex Kartista Héctor Di Maro ganó en excelente forma. Su escolta fue Dardy Mica de Pilar. En la segunda el campeón Arturo Costa en la última vuelta pudo doblegar la resistencia de Armando Cicale

actividad zonal

que fue segundo. La final fue para alquilar balcones ya que en la largada Arturo Costa quedó patinando brevemente y fue tocado y desacomodado, perdiendo valiosos segundos. Ricardo Peduzzi perdió una rueda al final de la recta cuando estaba en la punta, y a boxes. Armando Cicale fue fugazmente el puntero y Orlando Márquez se la birló. Tampoco le duró mucho la alegría al representante de Marcos Paz, faltando 4 vueltas Héctor Di Maro y el "buscapié 11" lo superaron por fallas en su Chevrolet. La bandera a cuadros cayó sobre el capot de Di Maro decretando su triunfo. Segundo fue Dardy Mica y tercero Orlando Márquez. En la clase "B" Manuel Vázquez fue ganador de la primera serie escoltado por Carlos Zorrilla. En la segunda Roberto Scoppa fue el ganador asediado siempre por Jorge Parrondo. El repechaje fue para Julio Corbellieri. En la final Jorge Parrondo tomó la punta y se fue solo, solito y solo. Sin problemas llegó a la bandera a cuadros. Segundo, a años luz, llegó Dante Bortot en lucha a muerte con Roberto Scoppa. Disputadas tres competencias en la Clase "A" es puntero Dardy Mica con 21 puntos, segundo Héctor Di Maro con 16 y marcha tercero el campeón Arturo "Calentitos los panchos" Costa, con 15 pun-

titos. En la Clase "B" es puntero Jorge Parrondo con 16 puntos y son segundos con 12 Enrique Pourciel y Dante Bortot. Como complemento se disputó una competencia para la categoría "07". En la primera serie fue ganador Salvador Amato y en la segunda Héctor Fernández. En la final Héctor Fernández fue nuevamente ganador con Fiat 600 y fue su digno escolta Eduardo Greco con Renault. Tercero se clasificó el "veterano" por no decir viejo, Osvaldo Rouillet. Y nada más.



Sin duda alguna al campeón del T.C. del Oeste, Arturo Costa no le sienta su nuevo peinado. El "brushing" no le trajo suerte y hasta perdió los estribos. Su acompañante Víctor Hermida sigue con la clásica gomina.



Héctor Di Maro fue el ganador en la clase "A" (Nº 17), en "canchera" pose junto a su acompañante y colaboradores mercedinos.

CALENDARIO T.C. DEL OESTE

Disputadas ya 3 competencias, damos a continuación el calendario correspondiente a lo que resta del año:

Junio: 5, San Andrés de Giles; julio: 3, Pilar y 17, Arrecifes; agosto: 7, a designar y 21, Luján; setiembre: 4, Arroyo Dulce y 18, San Andrés de Giles; octubre: 9, Pilar y el día 6 de noviembre se llevará a cabo el Premio Coronación con circuito a designar.

SANTA FE

CALENDARIO DE LA FEDERACION 4

Como en los números anteriores seguimos ofreciendo el calendario de todas las categorías que encierra esta federación. Y superados los meses de mayo y junio, van con éste julio y agosto.

CALENDARIO

Julio 3	Villa Cañás Santa Fe Morteros (Córdoba)	Fomento Santafesino y TC del 65 Fiat 600 Turismo Sant. Midgets
Julio 9	Totoras San Vicente	Karting Mayor Sant y Karting Promocional "A" Karting Sunchalense y Karting Sancarlino
Julio 10	Rosario San Carlos Centro Federación 2 (Bs. As.) Reconquista J.B. Molina	Limitada Sant. y Fe Sant. Fiat 600 T. Sant. y Fiat 128 Sant. TN TC. 2.000 Santafesino Ltda. Reconquistense Karting Sapucaí
Julio 17	San Genaro A designar Humberto I Gessler Roldán	Fomento Sant. y Karting San TC. del 65 Midgets Karting Sunchalense Karting Sapucaí
Julio 24	Gro. Baigorria San Cristóbal Villa Constitución Malabrigo Casilda	Turismo G2. Fiat 600 T. Sant. TC. 2.000 Santafesino Ltd. Reconquistense Karting Mayor Sant. y Karting Promocional "A"
Julio 31	Porteña	Midgets
Agosto 7	Carlos Pellegrini Bigand Federación 2 (Bs. As.) Reconquista Sa Pareyra	Limitada Sant. y F4 Sant. TG2 y TC del 65 Fiat 128 Sant. TN. Ltd. Reconquistense Karting Sunchalense y Karting Sancarlino
Agosto 14	María Juana Alvarez	Fomento Santafesino: TG2 y Fiat 600 T. Sant. Karting Sapucaí
Agosto 17	San José de la Esquina Santa Clara de Sagüier Colonia Belgrano	Limitada Sant. TG2 y Karting Mayor Sant. Midgets Karting Sunchalense
Agosto 21	San Gerónimo Norte Bombal Federación 2 (Bs. As.) Calchaquí Arroyo Seco Josefina	F4 Sant. y Fiat 600 T. Sant. Fomento Sant.: Fiat 128 Sant. TN y TC del 65 TC. 2.000 Sant. Ltda. Reconquistense Karting Sapucaí Karting Sancarlino
Agosto 28	Rosario Ramona San Nicolás	TG2. Fiat 128 Sant. TN y Karting Mayor Sant. Karting Sunchalense y Midoets Karting Sapucaí



**NOVEDADES, MODIFICACIONES,
NEUMATICOS, CLAVOS Y UN
INTERROGANTE CRUCIAL:**

¿VIENE L

El domingo 15 a la noche, llegaron al Aeroparque de Buenos Aires, procedentes de Bariloche, Carlos Reutemann, Giorgio Pianta, Domenico Russo y Oscar Marcolongo, con quienes habíamos compartido dos jornadas de trabajo, recorriendo parte del trazado del próximo Rally de la Argentina, mientras estudiaban el terreno para la participación del equipo Lancia-Martini y una eventual integración del santafesino al team. Pocas horas después salían del mismo aeropuerto, pero con destino Bariloche, cuatro importantes miembros de la organización de la prueba, con la misión de empezar a trabajar en firme y sobre el terreno en los innumerables detalles que esta competencia por el Campeonato Mundial de Rally incluye. En efecto, el licenciado Edmundo Santandreu (secretario administrativo), el Dr. Hugo Bogetti (encargado de sanidad), Rafael Fossacecca (encargado de seguridad) y Roberto Mori (relaciones con la prensa), tomaron contacto en San Carlos de Bariloche con integrantes del Comité de apoyo a la carrera, autoridades municipales, Parques Nacionales y de fuerzas de seguridad, planificando los diversos esquemas que deben cuidarse, muchos de los cuales están resueltos o en tren de resolverse. Obviamente, no son pocos: hotelería, transporte (terrestre y aéreo), controles, comidas, locales a utilizarse, parque cerrado, previsiones meteorológicas... en fin, mil items que deben cuidarse como si de la resolución de cada uno de ellos dependiera el éxito de la prueba (tal como efectivamente sucede en la realidad).

Sin embargo, la preocu-

pación central estuvo dada por los francos temores expresados por Pianta y Russo respecto de la participación de Lancia. La inclusión de este team en el Rally de la Argentina no puede considerarse como la de un equipo más. Sus pilotos, navegantes, directivos y técnicos son, sin duda alguna, de lo mejor que el rally mundial puede mostrar, y para cualquier prueba su inclusión es un importantísimo elemento, no sólo por el altísimo nivel profesional de sus integrantes, que puede apreciarse en la ruta viéndolos pasar, en un auxilio observándolos mientras reparan un auto, o mientras dirigen la estrategia global del team, sino también porque su presencia otorga prestigio a la carrera toda. Sobre todo, en un rally de las características que ya hemos apreciado en 1979, 1980 y 1981, en ocasión de los CODASUR respectivos, cuando los equipos que luchaban por el Campeonato Mundial conformaban una pequeña minoría superpoderosa, del total de participantes. Minoría, pero sin la cual el brillo de esos cinco días que transcurrirán entre el 2 y el 6 de agosto se verá seriamente empañado. Si el equipo Lancia, por lo tanto, decide no concurrir, al considerar que los caminos no otorgan posibilidades ciertas a su modelo Rally, solamente quedará (absolutamente confirmado) el equipo Audi Motorsport que concurrirá a la Argentina con tres Audi Quattro (nuevo modelo de Grupo "B"), sumándose un 80 Quattro particular. De esta forma, tendríamos un rally en nuestro país por el campeonato mundial, poseedor del "status" máximo que se puede pretender al ser puntuable por los torneos de Pilotos y Mar-



El equipo Lancia en pleno. Su presencia jerarquizaría a nuestro rally. Y mucho más si lo integra Carlos Reutemann...

Auxilio Audi. Para agosto su presencia está absolutamente confirmada, y es de suponer que en los caminos argentinos se moverán cómodamente.

cas, y el único evento automovilístico de nivel mundial a realizarse este año en nuestro territorio, pero sumamente deslucido en cuanto a su nivel... digamos... internacional. Por lo tanto, deberíamos preguntarnos —como evidentemente lo hi-

cieron los dirigentes del Automóvil Club Argentino— si no valdría la pena facilitar la inclusión de Lancia en el Rally de la Argentina. Son varios los factores que podrían incidir en ello, pero algo es determinante. Si este team, regentado por Cesa-

Eduardo Enrique Neira

LANCIA?

re Fiorio, no considera que tiene posibilidades de acceder a los puestos de punta, difícilmente acuda a nuestro país, puesto que cualquier otro resultado más atrás de un tercer puesto, significa puntos que, prácticamente, a fin de año deberán descartarse. Por otra parte, cualquier oportunidad es buena para tratar de presionar a Audi, y un buen juego de equipo podría amenazar a los alemanes. Obviamente, la decisión no es sencilla, y son muchos los factores que deberán tenerse en cuenta. Además de la rivalidad entre las dos escuderías que disputan el campeonato de marcas de este año, también deben considerarse otros factores tales como la gran influencia que está movilizándolo actualmente Alemania para poder organizar una carrera por el campeonato mundial. En efecto, no es necesario explicar el enorme peso que tiene este país en el deporte motor y en rally en particular, sin tampoco profundizar mucho en cuanto a su peso como productor de automóviles y de tecnología. Sin embargo, la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA) considera que por lo menos una carrera por el Mundial de Rally debe realizarse en América, y ése es justamente el puesto que tiene la República Argentina y el Automóvil Club Argentino. Y hay que cuidarlo.

La pregunta es: ¿Cómo?

El jueves pasado se realizó una nueva reunión de organización del Rally de la Argentina, en la cual se resolvió volver al criterio original y descartado durante algunas semanas, en el cual se realizaban un par de primés en la primera etapa —entre Buenos Aires y Neuquén—.

De esta forma está asegurada la concreción de dos primés entre Choele-Choel y Paso Córdoba (frente a General Roca) durante el mediodía del miércoles, poco antes de la llegada a Neuquén. Estos tramos de velocidad, ya estudiados anteriormente como alternativas de la ruta, transcurrirán sobre un camino de ripio ancho y en buen estado, con escasas variaciones. Además, hay algo mucho más importante: se gestionó ante las

vocará este levantamiento de la prohibición serán muchos y variados, pero fundamentalmente aumentará la cuota de seguridad de que dispondrán todos los pilotos, sobre todo los no acostumbrados a correr en condiciones de frío. Prestar atención a que hablamos de "condiciones de frío" y no de hielo, nieve o escarcha. Y hay motivo para ello. Las capas de hielo o escarcha son rápidamente removidas por los primeros autos, al aplicar —y de forma

Neumáticos con clavos. Su utilización está permitida al cambiarse un artículo en el reglamento particular de la prueba.



autoridades correspondientes un permiso para que los autos de carrera puedan utilizar clavos en sus neumáticos. Sin embargo, aun restaría reglamentar esta medida, como anexo al reglamento particular ya elevado a la FISA. Los cambios que pro-

más efectiva— la mayor potencia sobre el piso, formando así un "camino" sobre la ruta, en la que de esta forma se habrían eliminado los elementos más resbaladizos (reemplazados por barro o agua... claro). En la zona de la carrera, los lugares "críti-

les, sean o no fabricadas especialmente para competición. El tema todavía no está terminado y falta, sobre todo, el punto decisivo: Lancia, ¿viene o no? La semana próxima tendremos, seguramente, la respuesta.

Esta fórmula anda y

Lo vimos en Salta, a 1200 metros de altura. Guillermo Maldonado llegó a la cabeza. Nueva victoria del ganador de Punta del Este. Y del motor que Volkswagen fabrica para su VW 1500. Al nivel del mar o 1200 metros más arriba, potente, aguantador y de rendimiento parejo. La fórmula que anda... anda...y gana.



Clasificación F 2

1° Guillermo Maldonado	VW 1500
2° Jorge Omar Del Río	VW 1500
3° Luis Di Palma	VW 1500
4° Alberto Scarazzini	VW 1500
5° Juan Carlos Ridolfi	VW 1500

Clasificación General del Campeonato:

1° Guillermo Maldonado con VW 1500: 19 puntos.

Próxima carrera: El 19 de junio en Brasil.



VW

Anda...y

Comisión de Carreras de

Formula gana.



Otra cosa fue la carrera de Turismo Competición en Buenos Aires. La llovizna intermitente dificultó el trámite de la carrera. Pero no para Di Palma y su VW 1500. Dato a tener en cuenta cuando piense en el auto que le conviene manejar todos los días. El VW 1500, en todo terreno y bajo cualquier condición climática anda... anda... y gana.

1500

anda... y anda...

Concesionarios Volkswagen.

Clasificación TC 2000

1° Luis Di Palma	VW 1500
2° Jorge Serafini	Renault 18
3° Juan María Traverso	Ford Taunus
4° J. C. Larroca	Ford Taunus
5° S. Oltra	VW 1500

Clasificación General del Campeonato:

1° Luis Di Palma con VW 1500: 60 puntos

Próxima carrera: El 5 de junio en Rafaela.

EN MENDOZA, EL C.A.P. VOLVIO A LUCHAR DURO, PERO POR

¡A PLANADORA

Cocho está decidido a ganar este campeonato. No cabe duda de ello. Y el fin de semana pasado mostró cómo se propone hacerlo. Di Palma, sin brillar, aún puntea el torneo, e integró el abigarrado pelotón —que fue lo más divertido de la carrera— hasta el accidente que protagonizara con Rodríguez Marsili. Vallasciani, Bessone (h) y Marito García se destacaron

Marito había quedado atrás. Probablemente una goma trasera en pobres condiciones le quitó la posibilidad de conservar un segundo puesto detrás de la "liebre", Cocho López. Inmediatamente, la "jauría" lo fagocitó. Las debilidades, en carreras del CAP, no pueden ser disimuladas. Por pequeñas que sean...

"Tito" Bessone, Vallasciani, Di Palma y Rodríguez Marsili fueron los "galgos" que le otorgaron esta vez el brillo acostumbrado a la quinta carrera 1983 del CAP, consumando entre ellos —y algunos más— un duelo múltiple que, sin soñar siquiera en inquietar a Cocho, fue la verdadera sal del domingo pasado, sobre el hermoso autódromo Gral. San Martín, a la sombra de la precordillera mendocina.

Durante las veinte vueltas que duró la final, era imposible profetizar sobre la culminación de esta lucha. A lo largo de buena parte de la "corsa" habían integrado este difícil pelotón, Luis Di Palma (en un poco acostumbrado lugar) y Oscar Rodríguez Marsili (en un poco acostumbrado lugar, también), hasta que finalizaron sus correrías en la frenada

previa a la última curva, luego de que Marsili hubiese intentado dispararse hacia el segundo puesto, al exigirse en demasía, superando momentáneamente a Bessone, realizando un trompo y tocando a Luis, quien a su vez hizo un semitrompo. Ambos autos quedaron detenidos en la curva, en peligrosísima posición. Todos los vieron gracias a la "magia" de la TV y convendrán que no pasó a mayores, por milagro...

El día anterior, sábado 21, el dominio de Cocho López había sido contundente. Definitivo e inapelable. 1m22s70/100 medidos por la célula fotoeléctrica de los cronometristas de la C.D.A. del A.C.A. lo mostraban bien adelante. Pero... "Marito" García aumentaba sus pretensiones para la carrera, aunque a más de medio segundo, lo cual en esta categoría puede ser considerado algo anormal y hasta exagerado. Luego se apiñaban

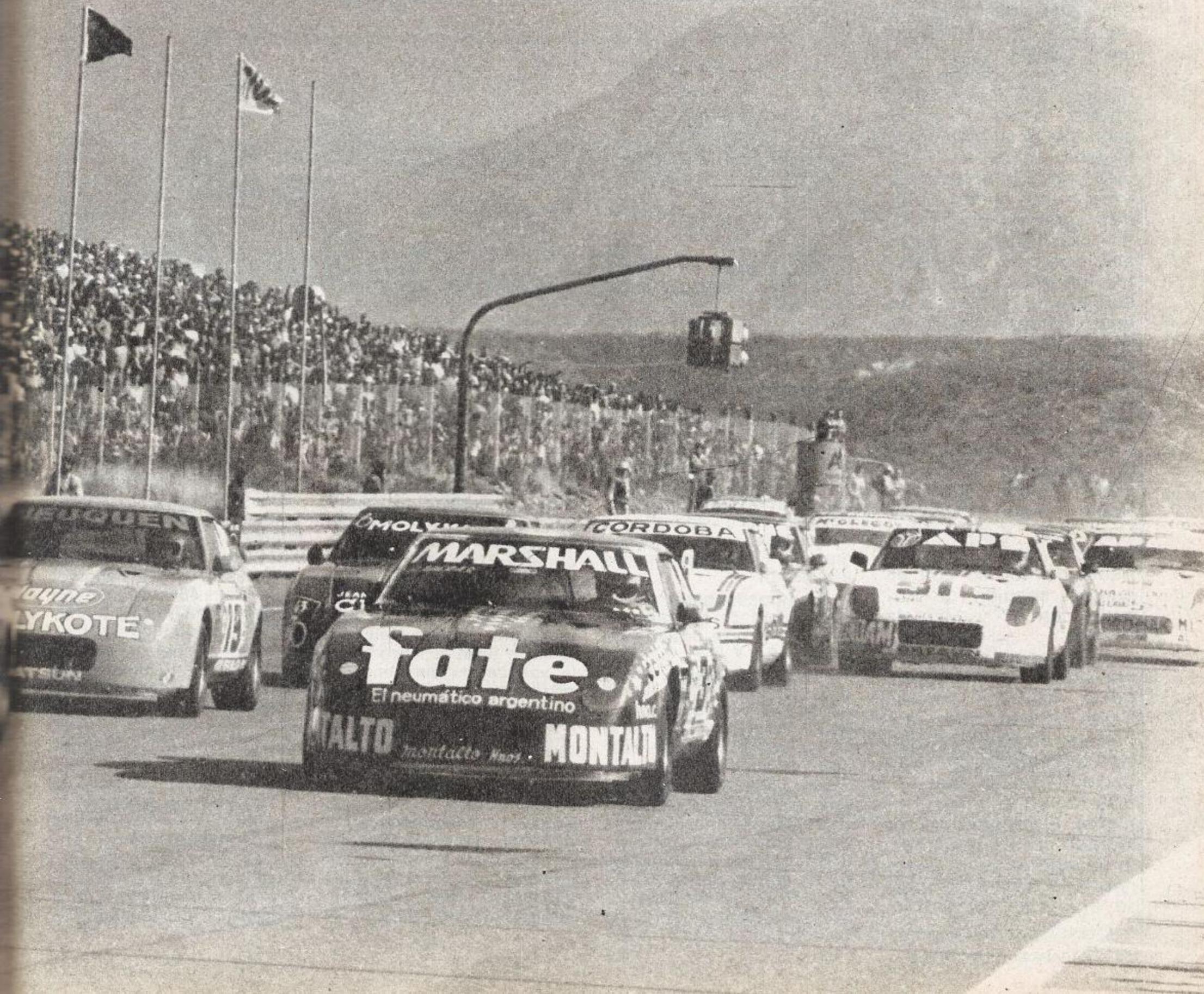
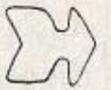
El C.A.P. en acción. La partida de la final mostró a Cocho López saltando rápidamente a la primera posición desde la cuerda interna. A su lado, García.



LA PUNTA SOLO PASO LA...

LOPEZI!

Por Eduardo Enrique Neira. Notas: F. McGough
Fotos: Juano Fernández



WILLY PEREZ OCTAVO EN ESPAÑA

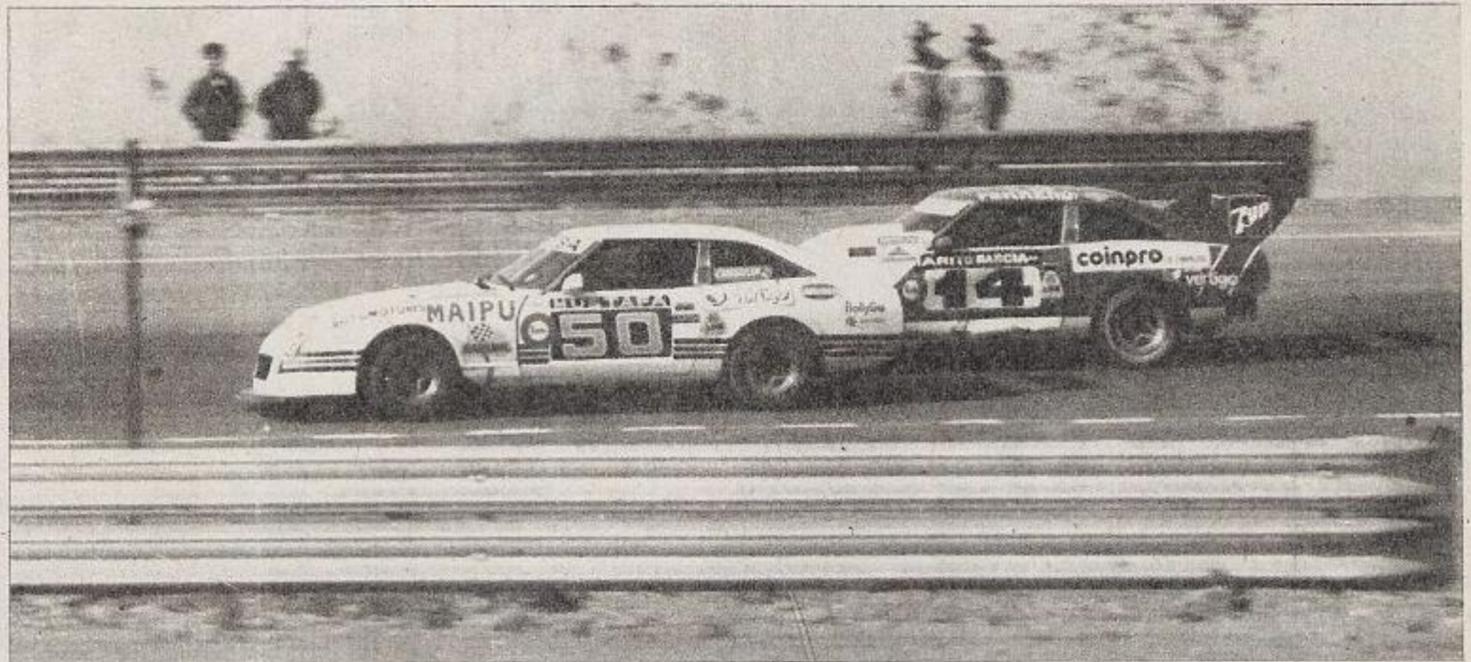
El Gran Premio de España de Motociclismo, disputado el pasado domingo en el Autódromo de Jarama, le dio a Willy Pérez sus primeros puntos en el Campeonato Mundial del presente año. El octavo puesto logrado en la competencia significó para Willy el digno cierre para un fin de semana bastante propicio. Tan propicio que lo vio en las jornadas clasificatorias trepar a la quinta ubicación, superando al mismísimo Angel Nieto, el amo de la categoría. El día de las carreras el español volvió por las suyas anotándose una nueva victoria por menos de medio segundo a su coequipier Eugenio Lazzarini. También participó en esta carrera Hugo Vigneti, quien tras lograr el 15to. tiempo en clasificación, debió abandonar por desperfectos mecánicos. En la de 500 Freddie Spencer se anotó la cuarta victoria de la temporada al superar por escasas 55/100 a su compatriota Kenny Robert (Yamaha). Algo más atrás quedaron Takazumi Katayama (Suzuki), Randu Mamola (Suzuki), Franco Uncini (Suzuki) y Eddie Lawson (Yamaha). Con este nuevo éxito Spencer se afianzó al frente del torneo con 68 puntos, seguido de Roberts con 47 y Mamola con 29.

La competencia de 250 cm³ brindó la satisfacción de la victoria al francés Herve Guilleu, quien sobre una Kawasaki superó a su compatriota Christian Sarron (Yamaha) y al alemán Martin Wimmer (Yamaha). El séptimo puesto logrado por Carlos Alberto Lavado le sirvió al venezolano para mantenerse al frente del torneo.



Instantes antes de manchar con champagne a todo el mundo, Cocho levanta la copa. Tito Bessone, semioculto tras nuestro hombre en la radio y T.V. Vallasciani, en lo suyo...

Daniel Mustafá superando a García. El cordobés, cada vez mejor ubicado en el C.A.P.



diez autos más. Las gomas comenzaban a perfilarse como "el elemento definitivo. ¿Nuevas o usadas?, ¿38 o 40 libras?, ¿blancas o negras...? Los interrogantes arreciaban.

Para Cocho, ganar su serie no fue nada complicado. Largó en la pole position y... se fue. Se F-U-E. Y lejos. Monguzzi y Mustafá, en lo suyo, perseguidos por "Beto" Vallasciani. Algo juntos ellos... Talermann, quinto al final y motivo de voces airadas: Fernandino y Juárez. En la serie siguiente, aunque Bessone picó bien, Marito García se impuso en la segunda vuelta para realizar un hermoso trabajo que culminó como debía: ganando. Pisandelli, con autoridad, superó a Bessone (h) en la

frenada de la horquilla, mientras detrás llegaban Gustavo Der Ohanessian y Rodríguez Marsili. Di Palma no contaba para la lucha por la punta. La final era casi lógica. Si Cocho no tenía problemas, su victoria era previsible. Y desde la largada misma aclaró el punto. Una aceleración justa lo lanzó hacia la vanguardia sin necesitar más argumentos, esmerándose en esas primeras vueltas críticas y marcando el record de giro en el segundo. Lo que bien empieza... mejor acaba. Marito García detrás perdiendo terreno, sin que Di Palma pudiese defenderse del feroz ataque de Bessone (h). Las cosas en ese pelotón cambiaban casi todas las vueltas. El primer accidente múltiple del día: Sancho, al

realizar un semitrompo, eliminó a Juan Carlos Iglesias y a Bessone (padre). Hacia el fondo del pelotón, otro grupo interesante se planteó entre Pisandelli, Talermann, Der Ohanessian y Fernandino. En la vuelta 16, el comentado incidente de Marsili y Di Palma se anticipó a que la línea de Bessone fuera quebrada por Vallasciani, quien sólo disponía de "casi nada" para superarlo. Mustafá recogió los frutos de una carrera regular y los últimos abandonos.

PATIO DE BOXES

CLASIFICACION — Entre las 17 y las 17.30 del sábado se llevó a cabo la única tanda clasificatoria de la categoría y su resultado fue

FF-2000 EN DONINGTON

ROSSO CADA VEZ MAS CERCA

Luego de su tercer puesto el pasado fin de semana en Donington, Víctor Rosso subió un puesto en el podio, y finalizó en la segunda colocación en la tercera fecha del torneo "Radio Trent" disputada el sábado 21 en el mismo trazado. Después de haber efectuado exitosos ensayos en Donington durante la semana (se incorporó una nueva barra de torsión y se trabajó en la puesta a punto del motor), el marcosjuarense logró la segunda posición en la única tanda clasificatoria disputada el mismo día de la competencia, detrás de Frank Bradley.

"Fue una sesión muy particular —comentaba Rosso— ya que la pista estaba húmeda al comenzar y fue allí en donde yo logré mi mejor tiempo (en ese momento, el primero). Después, hacía el final, la pista comenzó a secar un poco, y Bradley con su Van Diemen calzado con Yokohama —yo uso Dunlop en mi Reynard SF83—, aprovechó esto y me arrebató la pole por diez centésimas...

"En carrera traté de salir a buscarlo a Bradley desde la largada pero el estado

de la pista era el óptimo para sus neumáticos, comenzó a irse y nada pude hacer... Fue ahí cuando decidí levantar, venía muy jugado, pero eso me duró sólo dos vueltas. Enseguida observé por mis espejos que Steve Farrell (Van Diemen con Yokohama), me estaba alcanzando y no me dejó respirar un solo instante, ya que recién en la última vuelta pude dejarle un tapón y sacar unos segundos de ventaja..."

La clasificación luego de quince vueltas fue la siguiente: 1º) Frank Bradley, 22m54s50/100 a 126,483 km/h; 2º) Víctor Rosso, 23m02s70/100; 3º) Steve Farrell, 23m04s20/100. El campeonato, tras tres fechas, lo encabeza Mike Taylor con 22 unidades, seguido por Rosso, Bradley y Russell Spence con 16. La próxima fecha será el 26 de junio en Donington junto a la Fórmula 2 Europea, mientras que "el Vichín" muy posiblemente se presente el venidero fin de semana en la séptima fecha del otro torneo (Racing Displays) en Brands Hatch, patrocinio mediante...

el siguiente: López, 1m22s70/100 a 138,210 km/h; García, 1m23s24/100; Monuzzi, 1m23s29/100; Bessone (h), 1m23s33/100; Mustafá, 1m23s34/100; Rodríguez Marsili, 1m23s43/100; Fernandino, 1m23s64/100; Der Ohanessian, 1m23s66/100; Vallasciani, 1m23s76/100; Di Palma, 1m23s78/100; Juárez, 1m24s17/100; Pisanelli, 1m24s24/100; Mayorga, 1m24s30/100; Sancho, 1m24s37/100; Talermann, 1m24s38/100; J. C. Iglesias, 1m25s03/100; Gervasoni, 1m25s24/100; Bessone, 1m25s34/100; Paredes, 1m29s35/100; Patti, S/T.

AUSENCIAS — Tres fueron los pilotos que no estuvieron en Mendoza. Uno fue el actual campeón, Guiller-

mo Kissling, quien se encuentra trabajando en su máquina de Fórmula Dos con miras a las próximas dos competencias a realizarse en Brasil el venidero mes de junio; el segundo: Roberto Pachelo que por problemas personales no pudo llegar a Mendoza y finalmente no hizo su debut José Bari, quien adquirió la coupé N° 10 quien luego de probar en el Autódromo de Buenos Aires decidió presentarse recién en la siguiente fecha el 12 de junio en San Juan.

PRESENCIAS — Varias fueron las figuras que se llegaron hasta el autódromo Libertador General San Martín. Uno de ellos fue Eduardo Copello, quien no sólo se limitó a observar, sino que el sábado por la tarde —mer-

el bungalow RESTAURANT

Una exquisita ceremonia



Cada servicio, cada plato, cada comensal, es partícipe en El Bungalow, de una muy especial "ceremonia gastronómica".

La cocina internacional al mejor estilo Suizo, unida a un ambiente sereno y cordial hacen del piso 19º del Bauen el lugar ideal para disfrutar con las amistades o sellar buenos negocios.

Todo, enmarcado en los cinco tenedores de un señor restaurant

Almuerzos ejecutivos.
Salón reservado para eventos.



BAUEN

BUENOS AIRES BAUEN HOTEL

La Ciudad de la Ciudad

Callao 360

Tel. 393-2010 al 2910

Reservas: internos 1907 ó 0312

BENAMO EN AUSTRIA

En el trazado austríaco de Zeltweg, **Enrique Benamo** culminó en frustración lo que había comenzado auspiciosamente. Una charla telefónica con el piloto luego de la cuarta competencia del certamen europeo de F-3, sirvió para conocer todos los detalles de esta nueva incursión del bahiense: *"Fui a Austria con mucha esperanza y el jueves, en los ensayos, hice el tercer tiempo. Pero al día siguiente, también en ensayos, venía bastante bien y en uno de los tramos del circuito, donde se viene en quinta a fondo y a 240 km/h., me encontré con el Dallara de Tommy Grunnah atravesado en la pista. Intenté esquivarlo yéndome afuera y rompí el alerón, pero de todos modos el motor no funcionaba correctamente. Y como prácticamente no hubo tiempo, así fui a la clasificación, sin poder resolver el problema del motor. Ocupé el décimo puesto en la grilla y de ese modo, en carrera, las cosas se complican ya que es bastante difícil superar a otro competidor. De todos modos fui escalando algunos puestos y cuando estaba sexto y por pasar a otro me fui afuera, entrando pasto al radiador... Tuve que abandonar."*

Finalmente, la competencia fue ganada por **Tommy Byrne** (Ralt-VW), a quien escoltaron Gerard Berger, Emanuele Pirro, Pierluigi Martini y Didier Theys.

El lunes en horas de la mañana regresó a nuestro país **Enrique Mansilla**, ante la sorpresa de todo el mundo, ya que justamente ese mismo día se disputaba en el circuito francés de Pau la sexta fecha del torneo europeo de F-2.

Al llegar nos dio a conocer los motivos que lo llevaron a realizar este viaje relámpago a la Argentina. *"La decisión fue simple, fueron una sucesión de cosas que culminaron en lo que yo denomino como el desastre de Vallelunga... Nosotros sabíamos que tendría que haber cambios, pero los resultados no aparecieron. Hasta Hockenheim las cosas fueron bien, pero luego la desorganización nos superó... Tampoco nos ayudó mucho la gente de Bridgestone, que a cada carrera lleva seis o siete compuestos distintos con tres construcciones diferentes más las gomas de clasificación, y por lo tanto nunca tuvimos el auto bien puesto a punto como debería estar..."*

"Yo, lo que quiero que quede bien aclarado es que tengo el crédito necesario para seguir corriendo todo el año, pero no deseo continuar en esas condiciones y quemar mis últimos cartuchos inútilmente... Luego de unas reuniones que mantendré esta semana en Buenos Aires, regresaré a Europa para continuar la temporada hasta fin de año..."

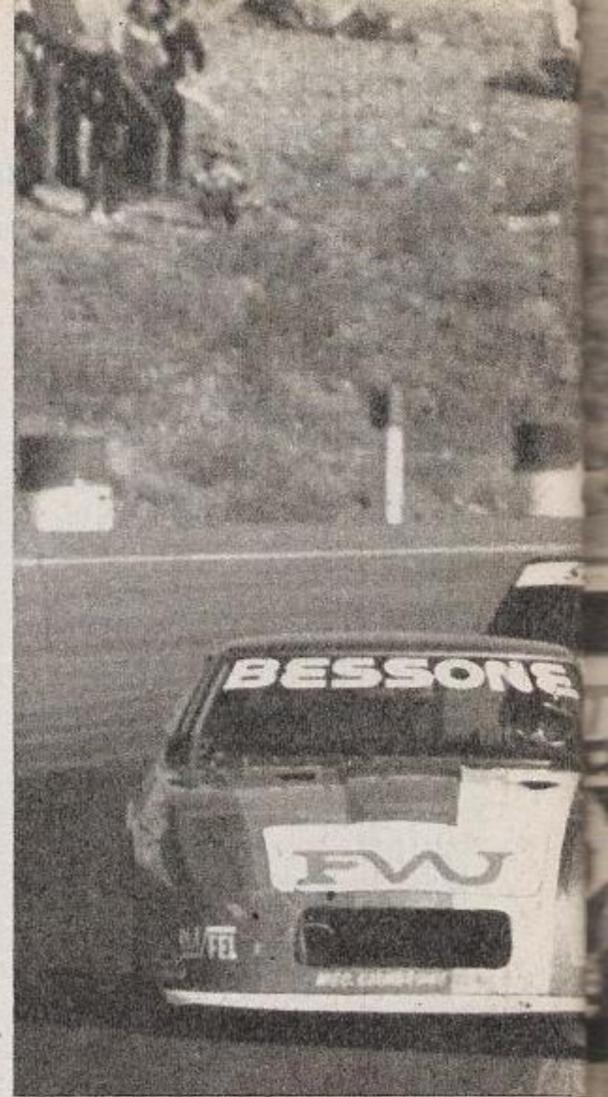
La semana que viene ampliaremos en una nota sobre la situación de todos los pilotos argentinos en el exterior.

El sábado, en la primera jornada clasificatoria de esta sexta fecha del Euro de F-2, Stefan Bellof, con Maurer, conseguía lo que en definitiva sería la pole position con 1m11s87/100.. El día domingo llovió torrencialmente dejando sin posibilidades a quienes pretendían mejorar.

El lunes amaneció cubierto y la competencia se largó con un cielo amenazante de lluvia que finalmente no apareció. Algunos pilotos optaron por largar con gomas para lluvia, como el caso de Gabbiani, que puntuó en los primeros giros teniendo que detenerse luego para el recambio de neumáticos aunque después abandonó; de ahí en más fueron los Maurer de Bellof y **Alain Ferté**, con el francés en punta, quienes junto al Spirit de Jo Gartner dominaron la competencia.

En pista la carrera fue ganada por Ferté, seguido de Gartner, Bellof, Kenny Acheson, Jonathan Palmer y Thierry Tassin, pero luego, en el parque cerrado, se comprobó que los dos Maurer (1º y 3º) estaban por debajo del peso mínimo que exige el reglamento, quedando como vencedor **Jo Gartner** con el Spirit/BMW. Esta clasificación quedó en suspenso, ya que Willy Maurer presentó una protesta y el marcador quedó provisional por el momento. La próxima fecha será el 5 de junio en Jarama, España.

Por su parte, **James Gresham** —jefe de equipo de Mansilla—, anunciaba en Pau que el argentino no participaría de esta prueba ante la falta de patrocinio, pues la escudería ya le debía dinero al preparador de sus motores —Heini Mader— y no podía incurrir en más gastos...



Así circularon buena parte de la final. Bessone, García, Vallasciani y Di Palma. También Rodríguez Marsill se sumó poco después a la discusión.

ced a la gentileza de Mon-guzzi— salió a la pista sin ocultar sus ansias de volver al automovilismo activo. La verdad es que no desentonó, ya que no estuvo nada lejos de los tiempos de punta. También estuvieron los chilenos **Juan Carlos Ridolfi** (F-2 Codasur equipo Di Palma), y Luis "Papín" Jaras, que participara en Turismo de Carretera allá por los años 60, así como también Alberto Baldinelli.

TULIO CRESPI — Llegó a Mendoza junto a su hija **Gabriela** para observar más de cerca el debut de la Fórmula 4 Cuyana (motores 1020) y de paso anunció que el próximo 19 de junio —segunda fecha de la Fórmula Renault en Rosario— su

equipo utilizará neumáticos Paul, que según declaró, le han dado muy buen resultado luego de una serie de ensayos realizados en el autódromo de Buenos Aires.

DI PALMA — "Después de Bahía Blanca, sacamos la tapa, esmerilamos las válvulas, cambiamos los aros, y el auto no andaba como debía. Ayer (por el sábado pasado), volvimos a cambiar los aros y estuvimos girando a la noche hasta completar unos 100 kilómetros de ablande. Las cosas no se presentaron bien y un motor 'duro' no anda tan rápido". Después de su insólito lugar en la clasificación, Luis nos explicaba su panorama.

COMPAREMOS: Los tiempos de vuelta realizados por ambos ganadores de las series clasificatorias. Sirven como interesantes testigos para notar la "infernál" paridad de estas coupés 280 ZX.

PRIMERA SERIE	SEGUNDA SERIE
---------------	---------------

Cocho López	Marito García
-------------	---------------

24s6/10.....	25s4/10
23s4.....	23s6
23s7.....	23s9
23s6.....	24s1
23s8.....	23s8
24s.....	24s
23s8.....	23s5

¿POR QUE? —El sábado, entre los entrenamientos y clasificación, se notó en varios autos una merma de la performance. En efecto, comparando los tiempos de la mayoría, entre ambas sesiones, resultaba que los clasificatorios eran notablemente más "lentos" con los "chicos" tirándose a pleno. La diferencia parecía estar en las gomas: "En circuitos como éste —decía Héctor Fliter— donde se circula permanentemente sobre curvones veloces, las gomas nuevas, al dar mucho "grip" al auto, lo retrasan en lugar de favorecerlo. Por ello, hay que esperar algunos giros para lograr la performance ideal".

NUEVAS FUNCIONES — El "Nene" García Veiga ven-



anri SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE CIGÜEÑALES ROTOS Y FISURADOS
 CAMBIAMOS VOLTEO A CIGÜEÑALES DE COMPETICION
 SOLDADURA EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS
 Av. AMERICA 2650 - SAENZ PENA - Tel. 757-2179/4204

IMPORTADAS de FRANCIA
 Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE
 Que Eliminan el "RATEO"
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
 CABELLO 3363/65 - (1425) PALERMO - Tel. 801-3952/3957/6634/8959

EYQUEM CONCORDE
 y CADENAS de DISTRIBUCION Silenciosas.

NO SE DEJE ENGAÑAR
 VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

GUARDAPLAST
 LEGITIMO
 INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
 de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

RESORTES DE SUSPENSION
 Fabrica y distribuye:
ANICETO GOMEZ
 Infórmese sobre Agente Autorizado más cercano
 Tel. 641-2907 / 641-8429

VOLANTES
Ematra
 PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
 MADERA Y CUERO.
 Cinturones de Seguridad, Consolas, Butacas, Apoya Cabeza, Tuercas Antirrobo de Ruedas, Etc.
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
 WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

CASA ISIDRO VENTAS POR MAYOR
 TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR
 DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE FUSIBLES
RONBAY
 GALICIA 102 esq. Warnes 600
 Tel. 855-4464 • Capital Federal

"SATANAS" RAIES: PROFETA EN SU TIERRA
 En la primera competencia de Trepadas realizada en Córdoba se impuso la pareja formada por Gabriel Raies y Martín Cristie, a bordo de un Renault 12 semioficial, preparado por Luis Cosma. En la jornada lluviosa los cuatro primes de 6 km. cada uno, fueron cubiertos por los ganadores en 12m18s52/100 realizados en un tramo del circuito viejo entre Córdoba y Carlos Paz (entre San Nicolás y Yocsina).
 La clasificación final fue la siguiente:

Raies-Cristie	Renault 12	12m18s52
Nizzo-García	Fiat 128 IAVA	12m21s24
Bescham-García	Fiat 128 IAVA	12m28s44
Di Giovanni-Valentini	Fiat 128 IAVA	12m34s91
Torres-Torres	Fiat 128 IAVA	12m40s70

Volveremos sobre el tema.

dió su coupé Datsun 280 ZX con intenciones de correr en Turismo Carretera, sin embargo, no se ha desvinculado del Campeonato Argentino de Pilotos. El fin de semana pasado, por caso, estuvo asistiendo directamente a **Marito García**, y, de acuerdo a los resultados (pole position, ganador de la serie, en los puestos de punta en la final) el asesoramiento surtió efecto. Además, por supuesto, el auto del de Ramallo, este año ha mejorado respecto al anterior. El "Nene" no mostró ningún indicio sobre los trabajos realizados sobre la coupé N° 14.

hía Blanca por problemas personales. El auto, lamentablemente, no anda muy bien y le falta bastante para estar a tono con la punta. Sin embargo, vamos a trabajar para tratar de estar mejor en San Juan, el 12 de junio." Además, Paco está trabajando "a full" en la organización de un equipo argentino para el super-rally "Amerathon '84" en el cual piensa participar junto a Oscar Talía. Sobre el tema, se formó el sábado una gran mesa en el hotel Balbi en la que participaron Juan Carlos Tuti, Héctor Acosta y Marcelo Picayo, entre otros.

MAYORGA DIXIT: — "Vuelvo a la categoría después de haber faltado en Ba-

RETORNO DE CUCHO: — Otro que volvió al "redil" en Mendoza, fue el santafesi-

CALIDAD SUPERIOR
CANOSSILEN
 INDUSTRIA ARGENTINA

CUMPLIMOS 24^o AÑOS
 FABRICANDO CALIDAD
ESCAPES Y SILENCIADORES ESPECIALES
 PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS.
 Av. CORDOBA 5672 - BS. AS. - Tel. 772-2347/771-3354

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
 COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
 FALCON - FAIRLANE 6 Y 8 - TAUNUS
 TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
 TAUNUS L.GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO

 IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
 24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

ENVIOS AL INTERIOR

NEW YORK RUEDAS
S.A. PROTTO Hnos.
 TAUNUS GHIA - FALCON 82 - PEUGEOT 505
 B.M.W. - RENAULT 18 FUEGO LEGITIMAS
 BRONCO PICK-UPS
 y todo la línea EXCLUSIVA B.M.W. NO CERRAMOS AL MEDIODIA
 PRECIOS SENSACIONALES
WARNES 1401 ESO. DORREGO **854-7322/0902**

DISTRIBUYE LO MEJOR
 U.NERS • VISA • CABAL ARGENCARD • CARTA FRANCA AMERICAN EXPRESS

Por avisos en esta sección llamar a EDDIE PUBLICITARIA S.R.L. Córdoba 443, 1º P. "A". Tel. 3152104

Diseño \$ 150.000.-

LA CARRERA CADA CINCO VUELTAS

VUELTA	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
5	LOP	GAR	BESH	DIPA	PISA	VALL	RODR	MUST	TAL	DER
10	LOP	GAR	BESH	DIPA	VALL	RODR	MUST	PISA	TAL	DER
15	LOP	BESH	VALL	RODR	DIPA	GAR	MUST	PISA	TAL	FER
20	LOP	VALL	BESH	MUST	GAR	FER	PISA	TAL	DER	MAY

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA	Nº	PILOTO	CAUSA
5	33	Ernesto Bessone	Toque c/Iglesias y Sancho
5	20	Juan Carlos Iglesias	Toque c/Bessone y Sancho
7	18	Daniel Sancho	Toque c/Bessone e Iglesias
11	28	Roberto Patti	Bomba de nafta
15	2	Luis Rubén Di Palma	Toque c/Rodríguez Marsili
16	26	Oscar Rodríguez Marsili	Trompo y toque c/Di Palma

no José "Cucho" Gervasoni. "No pude ocuparme del auto durante mucho tiempo, y había un problema que impedía el arranque. Gracias a Guillermo Dulbecco lo pudimos localizar (una pieza del alternador estaba en corto y se anulaba todo un paquete de cables, entre ellos uno correspondiente a la bomba de nafta) y luego que Di Palma lo revisara, nos vinimos para Mendoza."

AMPLIANDOSE... — Parece que estuviera el equipo de Cocho López. Además de su auto, también atenderán los autos de Carlos Paredes y Oscar "Tingo" Fernández.

CAMBIOS OBLIGATORIOS — Dadas las lamentables inundaciones que asolan desde hace tantos meses al Chaco y otras provincias del norte y litoral argentino, será imposible concretar la carrera del CAP prevista en Resistencia para julio. En cambio, Carlos Pairetti estudiará la posibilidad de realizarla en la ciudad de Córdoba, sobre un posible circuito urbano en las inmediaciones del Chateau Carreras. Habrá que esperar, por la decisión. En todo caso, aun la siguiente carrera (después de San Juan, confirmada para el 12 de junio) no tiene un escenario definido.

CASCOTE SANJUANINO — "Cambiamos el mo-

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

POS	PILOTO	PTS.	PROCEDENCIA
1º	Di Palma	66	Arreifes
2º	López	53	C. Federal
3º	Bessone (H)	47	C. Federal
4º	Vallasciani	29	B. Blanca
5º	Fernandino	27	C. Pringles
6º	Monguzzi	26	Córdoba
7º	Mustafá	25	Córdoba
8º	García	22	Ramallo
9º	Kissling	18	Olivos
10º	Ohanessian	18	Ciudadela
11º	Talermann	17	Concordia
12º	Pachelo	9	Pilar
13º	Sancho	8	Rosario
14º	R. Marsili	3	C. Federal
15º	Paredes	2	Daireaux
16º	Juárez	2	San Juan
17º	Bessone	1	C. Federal
18º	Mayorga	1	C. Federal

Próxima competencia: el 12 de junio en San Juan.

tor, por uno que nos armó Luis Di Palma, pero el auto no tiene una performance constante. Creo que habrá que tocar algunos detalles en la suspensión, porque me parece que algún golpe anterior puede haber desacomodado algo en la parte trasera". Carlos "Cascote" Juárez y sus cuitas mendocinas. Para San Juan será local y las cosas podrían cambiar...

TORCEDURA — "¿Sabés que el cigueñal que usamos en Bahía estaba torcido 2 centímetros? Parece increíble que no se haya roto..." nos decía un colaborador del equipo de Fernandino. Las 280 ZX parecen ser capaces de aguantar de todo...

CLASIFICACION

Autódromo Gral. San Martín - Circuito de 3175 m. - 20 vueltas - Recorrido total: 63,500 km. - 22-5-83.

PRIMERA SERIE

"Cocho" López, 11m14s34, 8 vueltas; Monguzzi, 11m16s16, 8; Mustafá, 11m16s70, 8; Vallasciani, 11m17s17, 8; Talermann, 11m23s08, 8; Fernandino, 11m23s48, 8; Mayorga, 11m23s70, 8; Juárez, 11m26s49, 8; Gervasoni, 11m29s47, 8; Paredes, 11m45s75, 8.

Promedio del ganador: 135,599 km/h.

Record de vuelta: López en la segunda vuelta en 1m23s19/100 a un promedio e 137,396 km/h.

SEGUNDA SERIE

Marito García, 11m15s87, 8 vueltas; Pisandelli, 11m16s48, 8; Di Palma, 11m16s96, 8; Bessone (h), 11m18s07, 8; Ohanessian, 11m18s45, 8; Rodríguez Marsili, 11m19s13, 8; Sancho, 11m25s42, 8; Iglesias, 11m26s73, 8; Patti, 11m26s94, 8; Bessone, 11m34s88, 8.

Promedio del ganador: 135,292 km/h.

Record de vuelta: García en la segunda vuelta en 1m23s45/100 a un promedio de 136,804 km/h.

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS	DIFER.
1º	3	Osvaldo "Cocho" López	28m02s52/100	20	
2º	11	Juan Alberto Vallasciani	28m10s55	20	8s3/100
3º	44	Ernesto C. Bessone (h)	28m10s93	20	8s41
4º	50	Daniel Mustafá	28m12s18	20	9s26
5º	14	Mauricio García	28m17s71	20	15s19
6º	4	Esteban Fernandino	28m20s59	20	18s7
7º	19	Alfredo Pisandelli	28m21s59	20	19s7
8º	22	José Luis Talermann	28m22s99	20	19s37
9º	41	Gustavo Der Ohanessian	28m22s67	20	20s15
10º	12	Francisco Mayorga	28m23s21	20	20s29
11º	25	Carlos "Cascote" Juárez	28m04s86	20	38s34
12º	23	José Gervasoni	28m46s06	20	43s14
13º	51	Carlos Paredes	29m11s19	20	1m8s
14º	26	Oscar Rodríguez Marsili	23m41s97	16	4 v.
15º	2	Luis Di Palma	24m03s56	15	5 v.
16º	28	Mario Patti	17m33s07	11	9 v.
17º	18	Daniel Sancho	9m08s20	7	13 v.
18º	20	Juan Carlos Iglesias	7m16s33	5	15 v.
19º	33	Ernesto C. Bessone	7m18s59	5	15 v.

Promedio del ganador: 135,867 km/h

Record de vuelta: Cocho López en la segunda vuelta en 1m23s a 137,711 km/h.

MONGUZZI — Luego de haber logrado un excelente tercer registro el día sábado en clasificación y de una inmejorable actuación en la primera serie (finalizó segundo) el "Negro" Monguzzi no pudo ser de la partida en la final. En el momento del inicio la máquina número 10 no estaba en la grilla, y cuando los comisarios de pista requirieron información sobre su paradero a Carlos Pairetti, este dio la orden de largar. Y, la televisión no espera... Pero no fue por eso que no largó. En la serie tuvo un toque con Fernandino en donde se le rompió el filtro de aire, y por ahí se metió una piedra al motor que fue descubierta al finalizar la misma. Ante la imposibilidad de solucionar este inconveniente, decidieron esperar hasta San Juan. Muchachos,

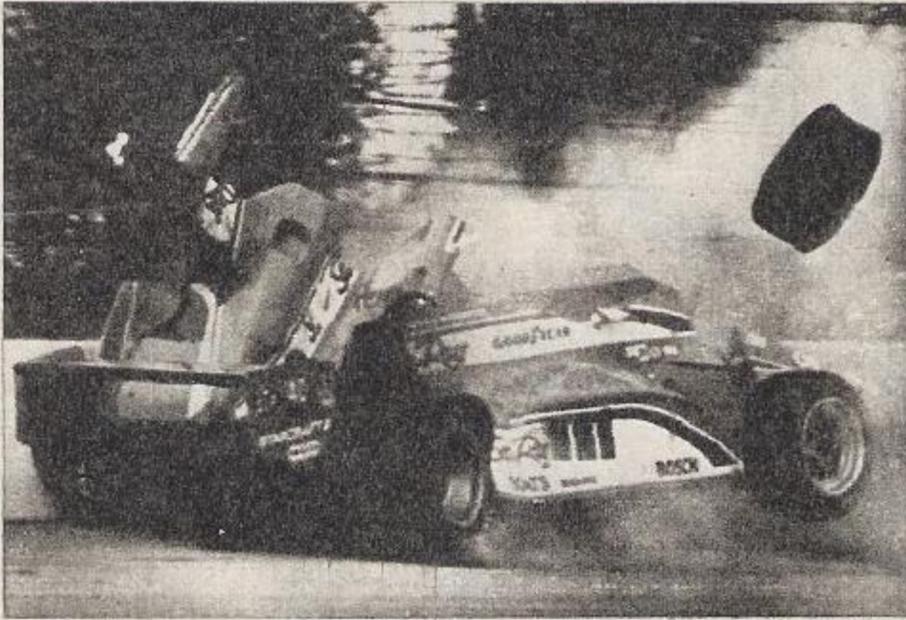
la próxima vez hay que avisar...

SEDE COMPARTIDA

Puesto que Carlos Pairetti y sus allegados en el Club Argentino de Pilotos serán quienes representen comercialmente a los pilotos de la Fórmula Dos Codasur, la actual sede del CAP será también utilizada por Fórmula Dos Asociados para sus reuniones. Así que de ahora en más, la casa de Vicente López verá su actividad multiplicada.

EXOCET — "Creo que se fundió el motor; voy a largar, pero..." De Oscar Rodríguez Marsili, el sábado, tras la clasificación. O. mejor dicho. ¿de Ripley...?

FABI: DEBUT Y POLE EN INDY



Patética escena que muestra el impresionante accidente del triple ganador en Indy, Johnny Rutherford. Para él la clasificación terminó de esta manera... y con un tobillo estropeado.



Al Unser aconsejando a su hijo. Al parecer, las palabras dieron resultado ya que Al Jr. superó en la grilla a su propio padre.

No pudo ser más satisfactoria la presentación del italiano Teo Fabi en las eliminatorias previas a la realización de las 500 Millas de Indianápolis. El italiano, incorporado al Forsythe Team, logró una impactante pole position, batiendo el record para la sesión de cuatro vueltas (el tiempo de clasificación final se obtiene promediando éstas) e incluso el mejor giro, estableciendo en una de las cuatro un promedio de 334.750 km/h. El italiano —a bordo de un March 83C-Cosworth DFX— pasó a convertirse en el primer piloto desde 1950 que logra la pole en su debut (antes lo había conseguido Faulkner) y es el segundo europeo que lo logra (previamente lo había hecho el gran Jim Clark) desde el fin de la Segunda Guerra Mundial.

La semana clasificatoria se caracterizó por las intensas lluvias que se registraron y la gran cantidad de accidentes. En uno de los más espectaculares, Johnny Rutherford deshizo su auto contra el muro externo y cuando ya muchos pensaban en lo peor, se pudo constatar que "sólo" había sufrido escoriaciones serias en sus pies (daños varios y además la fractura de un tobillo).

Otras alternativas que en-

marcaron la clasificación fueron los problemas técnicos que tuvo el legendario A. J. Foyt (único ganador en cuatro oportunidades de las "500") a raíz de los cuales fue relegado por los comisarios a la octava fila, y el debut de Al Unser Jr. quien ocupó un notable quinto lugar superando nada menos que a su famoso padre.

El promedio de Fabi para los cuatro giros ascendió a 333.698 km/h y luego del italiano se colocaron Mike Mosley (March) y Rick Mears (Penske PC-11) completando de esta manera la primera fila. La segunda quedó integrada por Tom Sneva, Al Unser Jr. y Bobby Rahal, la tercera por Al Unser, Roger Mears y Tony Bettenhausen, la cuarta con Gordon Johncock, Mario Andretti y Howdy Holmes y la quinta con George Snider, Pancho Carter y Dale Whittington. Cabe aclarar que otro europeo estuvo presente. Derek Daly, quien ocupará un lugar en la décima fila. A la contrariedad que sufrió Foyt al tener problemas con su March (también rojo y con el N° 14 como sus famosos Coyote) debió sumarle el dolor que le causó la muerte de su padre, ocurrida el sábado pasado, anteúltimo día de clasificación.



BUFFALO

EL LIMPIAPARABRISAS

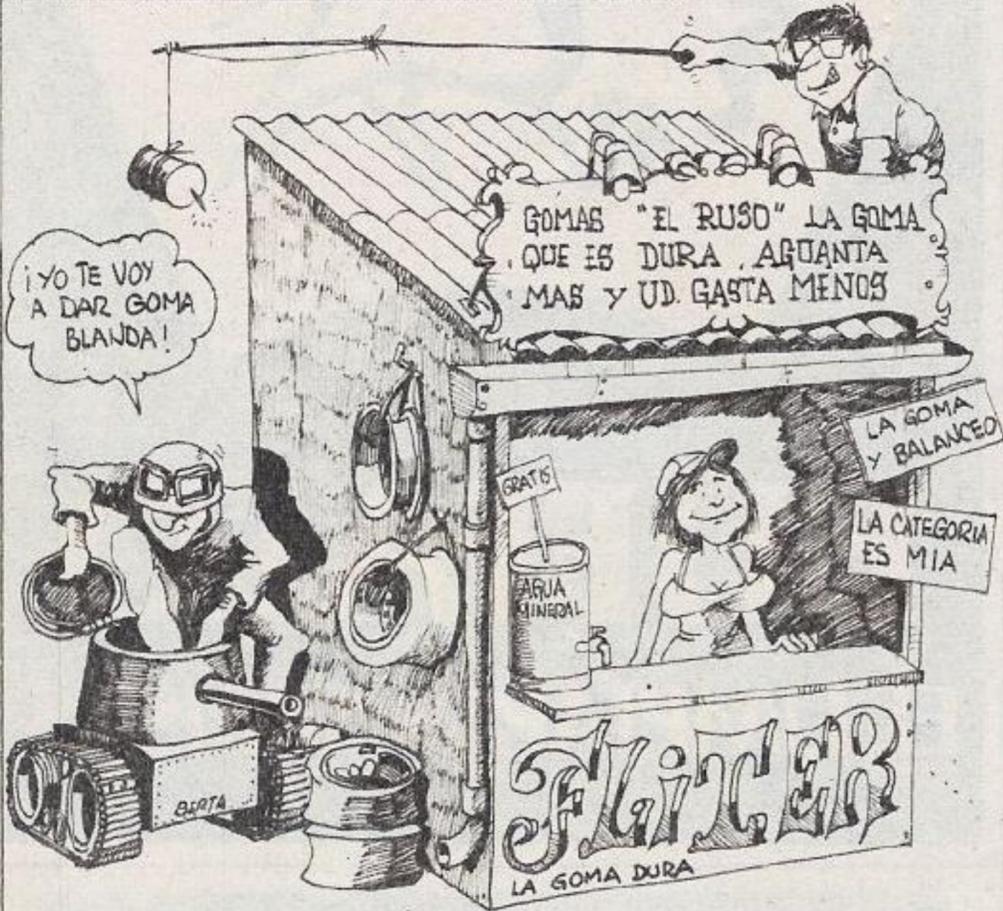


¡BASE A BALÍN!
LO PERDIMOS EN
LA PANTALLA DE RADAR.
DESCONOCIMOS SU
POSICIÓN ¡ABORTE
MISION!
¡VUELVA A BASE!

¡@#M#! ME JUEGO LA
CABEZA QUE ESTOY SOBRE EL
AUTODROMO. ¡Y JUSTO AHORA
QUE TENÍA A TRAVERSO Y A
DI PALMA PARA HACER
POMADA



¡YO TE VOY
A DAR GOMA
BLANDA!



¡MIRÁ NEGRO!
NUNCA PENSÉ
QUE SOFOVICH
ESTUVIESE
METIDO EN
LA VENTA
DE GOMAS

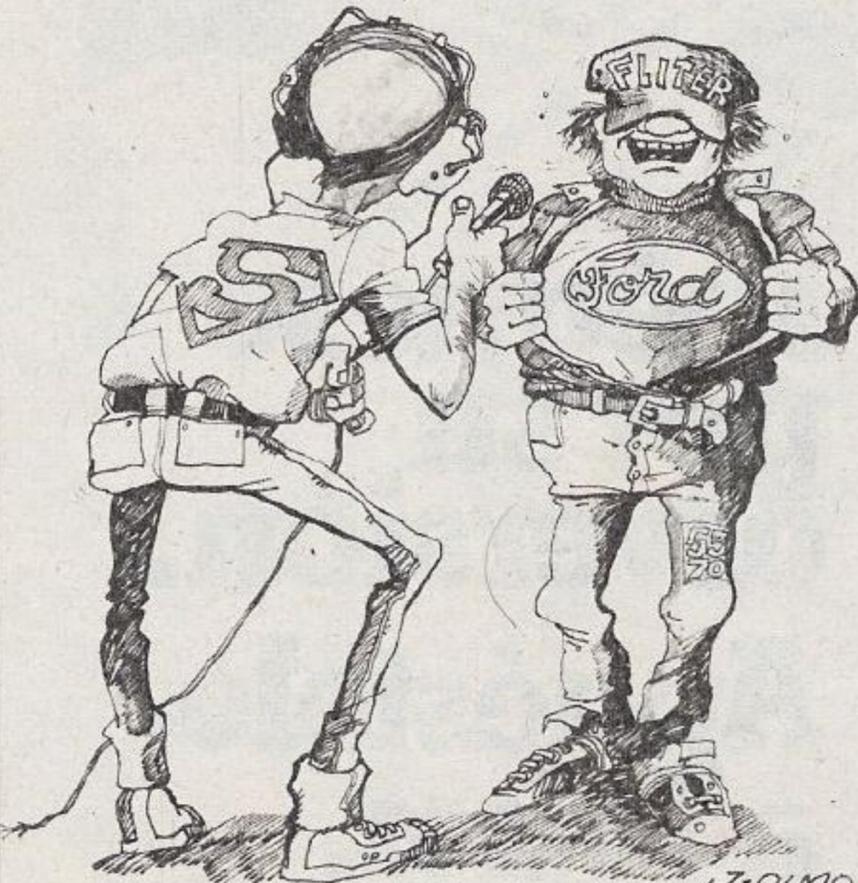
DEBE SER
PARA PODER
PAGARLE
A OSVADO
TERRANOVA

Nuestra goma no será
dura pero está "vacunada".



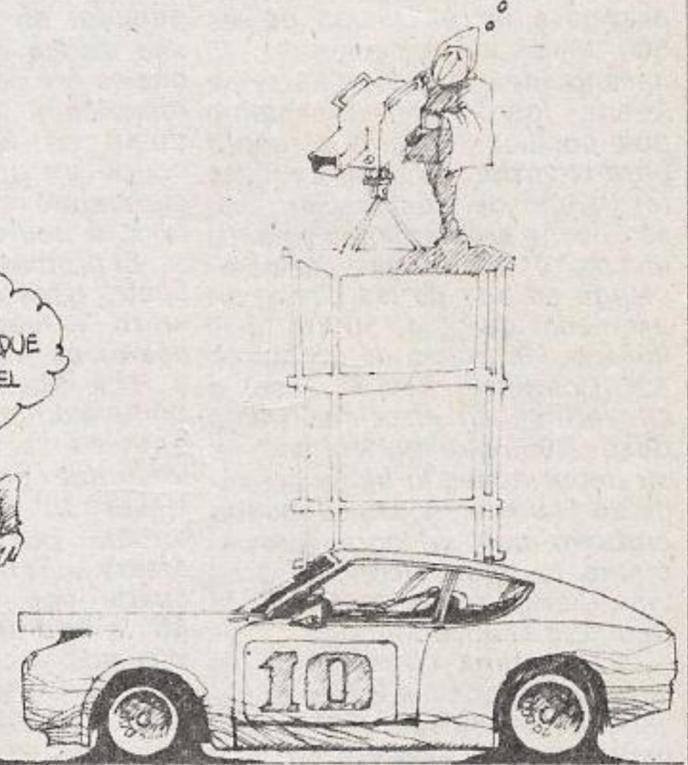
¡LUIS, GANASTE
CON LAS GOMAS PAUL
Y TE PONÉS LA
GORRA DE FLITER!

¡Y ESO NO ES NADA!
GANÉ CON DODGE
Y... ¡MIRÁ!



¡PAVADA DE CHICLE
DEJARON AHÍ!

¡@#M#!
¡A QUIEN LE
HAGO CREER QUE
USE GOMAS DEL
RUSO!



**Efecto
Humor**

PROXIMAMENTE UN NUEVO ENCUENTRO CON "EL BALÍN SUICIDA"

REVISTA

AIRE & SOL SPORT

EN EL PARAISO DEL PEJERREY.

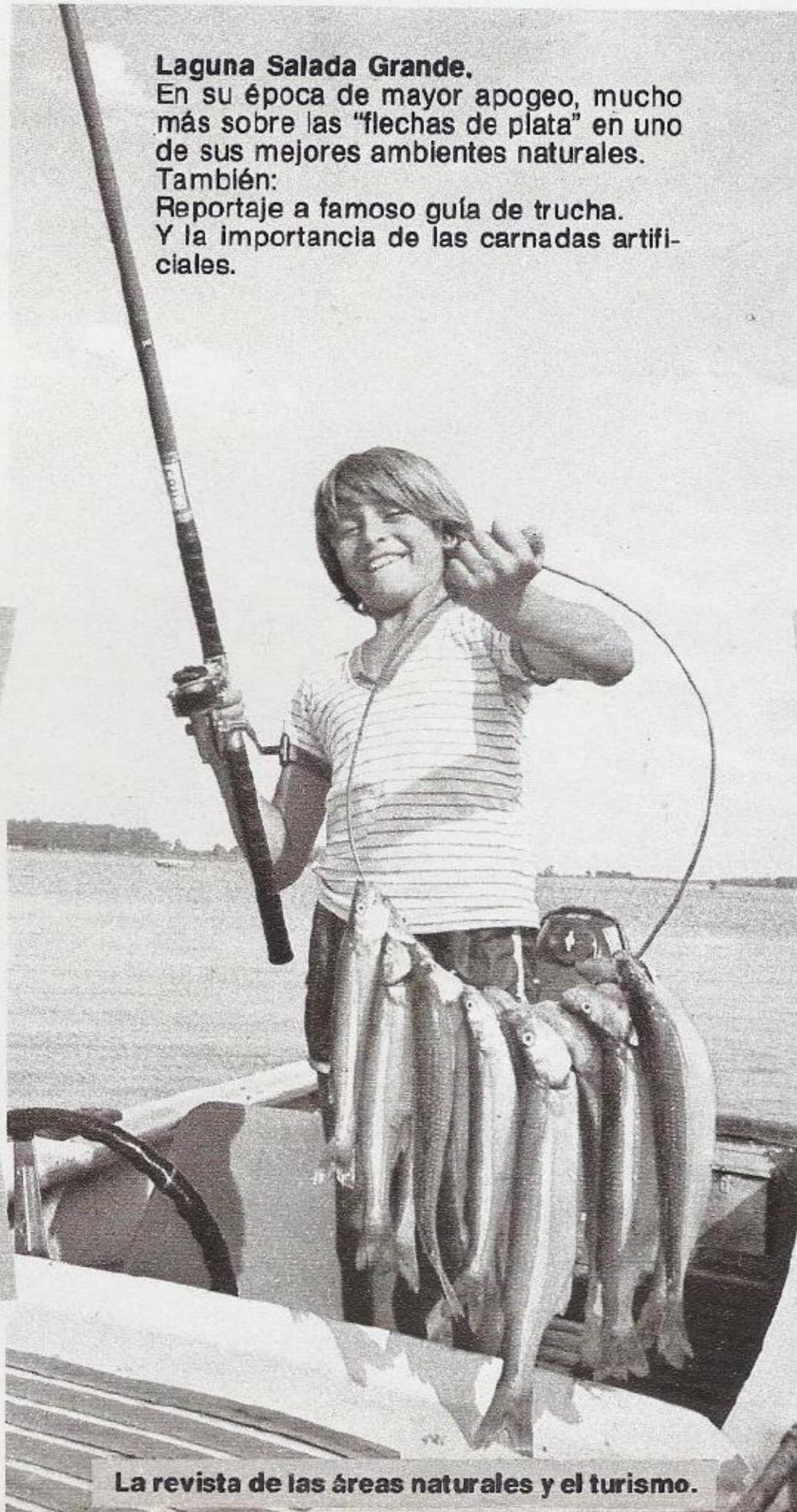
Laguna Salada Grande.

En su época de mayor apogeo, mucho más sobre las "flechas de plata" en uno de sus mejores ambientes naturales.

También:

Reportaje a famoso guía de trucha.

Y la importancia de las carnadas artificiales.



NAUTICA

Todas las claves para comprar un bote de goma usado. Los hovercraft en la Argentina.

TURISMO EN MENDOZA

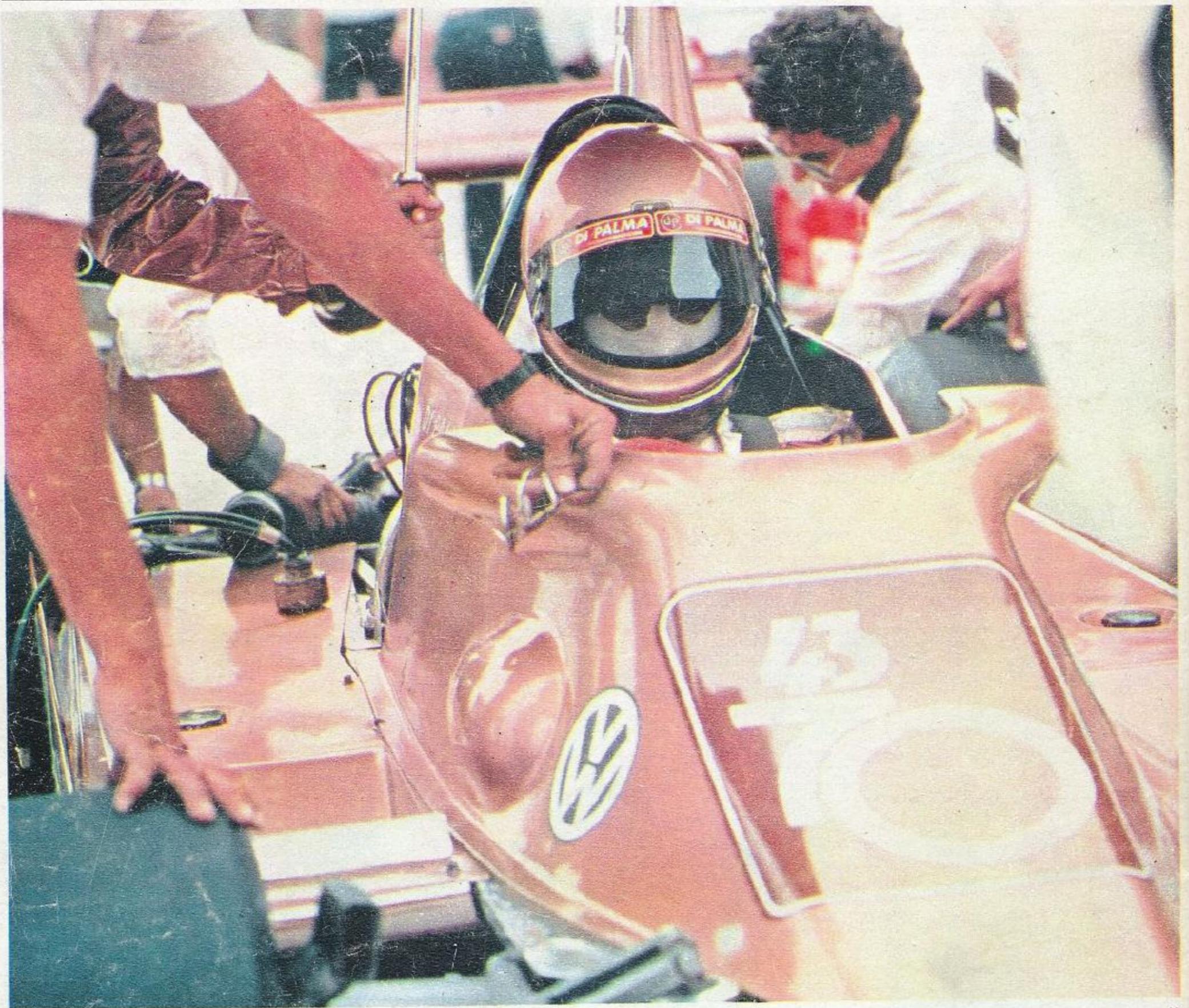
Todo lo que usted debe saber para ir preparando sus próximas vacaciones de invierno.

ESQUI

Anticipo de la temporada '83. Novedades de los principales centros.

ADEMAS:

RANCHOMOVILISMO: Test de la Andariega 310.
CAZA MENOR: En plena temporada.



591



La personalidad de un líder.

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>