

Parabrisas

LA CORSA

MÁS DE JARAMA Y NÜRBURGRING F-2 LOS NUEVOS AUTOS DE F1

Reuter

Argentina: \$ 1.800 - Uruguay: NS 5,50 - Paraguay: Gs. 120 - EE. UU. u\$s. 1,80 (por avión) - Venezuela: Bs. 1,75

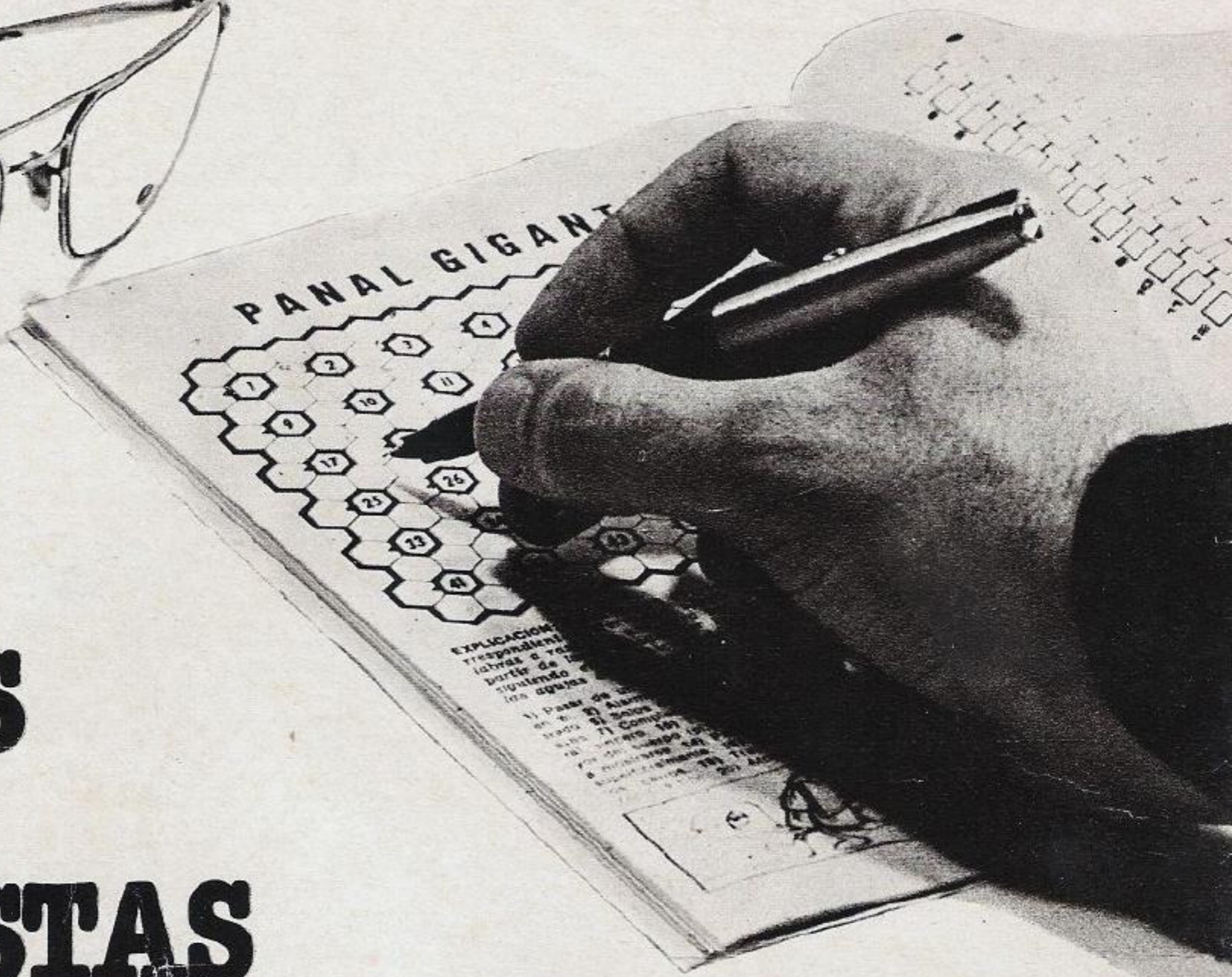
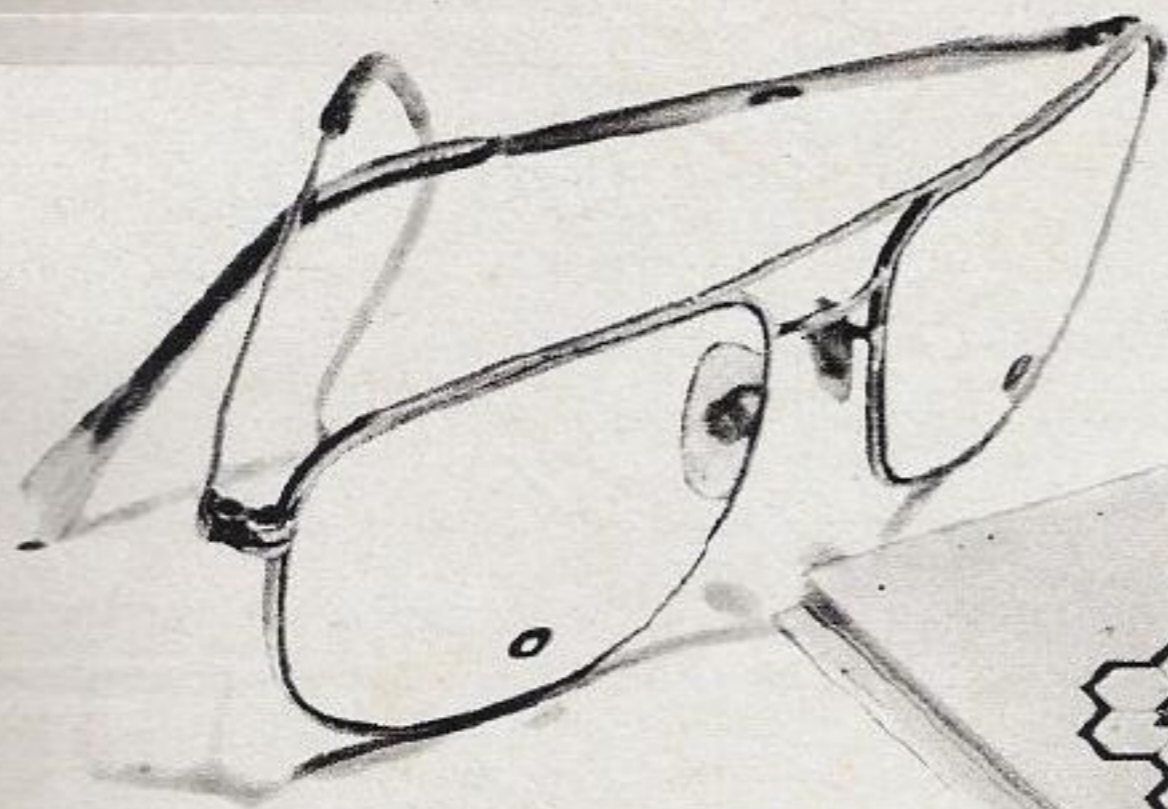
9 al 15 de mayo de 1979 Nº 675

SUPLEMENTO ESPECIAL
CORSA
MOTO

**DEPAILLER.
REUTEMANN:
UN PODIO
BIEN GANADO**



LAS REVISTAS DE MAURO



**NO
TODAS
LAS
REVISTAS
SE LEEN.**

HAY UNA QUE SE ESCRIBE.

REVISTA
**CRUCI
GRAMA**

Nada mejor para el tiempo libre

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Todos los meses, millares de personas escriben CRUCIGRAMA o, lo que es lo mismo, la "leen" con una lapicera. Crucigramas, Enigmagramas, Anagramas, Cruzadex, Curvigramas, Crucimax, Crucidiagonales, Bustrofedones, Cuadrados Mágicos, Hexágonos, Tapices, Logogrifos, etc., etc., son los principales "artículos" que componen esta fabulosa revista, mezcla infrecuente de entretenimiento e instrucción. Escriba su propia revista. Eso no lo hace periodista, pero...



Es una
publicación
de Editorial Abril.

CUALQUIERA SEA EL DESAFIO LA RESPUESTA ES GOODYEAR



Domingo
29 de abril de 1979

Gran Premio de España, Fórmula 1 Internacional

1º Patrick Depailler, con Ligier JS11
y cubiertas Goodyear.

2º Carlos A. Reutemann, con Lotus 79
Cosworth y cubiertas Goodyear.

3º Mario Andretti, con Lotus 80
Cosworth y cubiertas Goodyear.

Gran Premio de Alemania Federal, Fórmula 2 Europea

1º Marc Surer, con March 792 BMW
y cubiertas Goodyear.

2º Brian Henton, con Ralt RT2 Hart
y cubiertas Goodyear.

Los campeones siempre eligen
Goodyear. Elijala usted también.

GOODYEAR

La elegida de los campeones

¡EXCLUSIVO! ULTIMO MOMENTO

ZUNINO

Luego de su opaca labor en Nürburgring y una serie continua de problemas que parecen insolubles dentro del team March capitaneado por Robin Herd, Ricardo Zunino ha decidido abandonar la F-2 y replantear su situación para encarar con firmeza su futuro inmediato en Europa. Aquí las razones, y un análisis de lo que llevó al piloto argentino a tomar tan drástica determinación a menos de una semana de la prueba de Vallelunga. Algo que se venía comentando en los últimos días, pero que recién sobre el fin de semana tuvo una confirmación

La semana pasada, en la nota de Nürburgring F-2, Alberto Del Priore (nuestro enviado) dejaba entrever la posición de Ricardo Zunino ante la gran cantidad de problemas que lo vienen acosando desde la primera carrera de la temporada de F-2.

Sin lugar a dudas, las clasificaciones y performances del sanjuanino estuvieron muy lejos de lo esperado. Primero se culpó al March "wing-car" por no estar bien probado y la responsabilidad recayó directamente en Marc Surer encargado de los tests en Paul Ricard. Luego, Robin Herd declaró que el auto necesitaba un poco más de experimentación pero que tenía confianza en su producto. Llegó Hockenheim y las cosas habían mejorado parcialmente para Surer pero Zunino, Fabi y Gabbiani seguían luchando en posiciones de retaguardia y sin posibilidad de acceder a puestos de punta.

De Hockenheim a Thruxton había poco tiempo para hacer grandes cambios y tal como lo dijera Zunino en sus notas, poco podía esperar del March 792 en lo referente a mejoras y progresos. Siempre largando desde atrás, con los riesgos que ello implica (toques, roces o carambolas múltiples), y sin obtener posiciones finales decorosas. Ya para ese entonces, Robin Herd era asediado por los italianos Fabi y Gabbiani (presionados por sus sponsors) que tampoco lograban resultados y las explicaciones nunca fueron convincentes. Había muchos autos y poco material humano como para atender más de media docena de unidades de F-2. Pero Herd no podía esgrimir semejante argumento en forma pública.

Así llegó Nürburgring, donde Zunino pensó en una clasificación más importante debido a que ya había corrido en ese circuito, lo que sumado a un auto acorde a sus posibilidades lo tendría que ubicar entre los cuatro o cinco primeros. Pero el tradicional dibujo alemán sumó una nueva experiencia negativa a la larga lista de decepciones (leer nota firmada por el propio piloto). Apenas 20 minutos (tres vueltas) para conseguir un tiempo digno no es lapso suficiente. Luego, otra vez, un rosario de problemas, inconvenientes, fal'as, roturas... algo como para pensar las cosas seriamente.

La gota que colmó el vaso...

Y la gota se llamó Nürburgring. La buena relación de Zunino con Bernie Ecclestone hizo que en el replanteo del argentino, el hombre de la FOCA jugara un papel preponderante, quizá definitivo.

Las palabras y promesas de Robin Herd habían quedado en el olvido. Las cosas no mejoraban. La gente no daba abasto para atender tantos autos. Presionaban los sponsors, los pilotos, gente de BMW y hasta Marc Surer se encontraba en situación comprometida. ¿Quedaba algo por hacer? No, las instancias estaban agotadas. Cuatro carreras disputadas y un calendario reducido a sólo nueve indican que se está sobre mitad de temporada. ¿Qué se puede esperar en tan poco tiempo? ¿Que Herd decida entregarle una unidad similar a la de Surer? Esto es una utopía porque hay demasiados problemas in-



testinos de algo que Zunino fuera depositario de algo que Gabbiani y Fabi aún no lograron.

Hace unas semanas el sanjuanino nos decía telefónicamente: "No creo que las cosas cambien. Restan sólo cinco carreras para terminar el campeonato y en el equipo falta organización. Quizá pueda obtener un auto bueno para alguna de ellas pero sumar tres o cuatro puntos no es importante, yo no quiero perder un año."

Sobre el fin de semana pasado Zunino empezó a moverse. Lo llamaron de

NO DEJÓ MARCH



March para testear el auto en un circuito inglés y no fue. Se puso en contacto con Ecclestone porque no podía estar inactivo mucho tiempo. Luego de esas conversaciones, algunos medios "se jugaron" a ubicar a Zunino dentro del staff de la F-1 a bordo de un Shadow o un ATS (???). Versiones sin asidero y desconociendo el reglamento implantado por la misma FOCA donde un piloto debe elevar el pedido tres meses antes de su participación, aunque figure, como Zunino, en la lista de suplentes,

Decidido entonces a no participar más en la F-2 europea, ¿qué se podía hacer? La opción intermedia y más coherente era hacer experiencia en la Fórmula Aurora, la que viene a ser "la 1ª B de la F-1" pero que tiene su centro de acción en Inglaterra. Era una forma de subirse a un F-1, comenzar a dosificar 500 HP y esperar el momento oportuno para dar el difícil salto a la categoría máxima.

Hizo los contactos, se barajaron marcas y modelos y finalmente quedaron

dos autos para la opción final: un **TYRREL 009** o un **ARROWS**.

El debut se podría producir o bien el 20 de mayo en Snetterton si la unidad ya está en condiciones o el 28 de mayo en Thruxton, Inglaterra.

Hasta aquí los hechos cronológicos que llevaron a Ricardo Zunino a tomar una pensada pero difícil decisión. Robin Herd hasta ahora no hizo declaraciones pero se supone que muchos le pedirán una rendición de cuentas considerando las anormales situaciones que se vienen produciendo en su equipo y donde

la renuncia de Zunino —dadas las circunstancias— podría ser factor de vital importancia.

Dos son las verdades terminantes del caso Zunino-March: 1) El piloto argentino no correrá en Vallelunga el domingo que viene y 2) está casi definida su participación en la F-Aurora al cabo de las diez carreras que aún restan del calendario.

¿F-1? Quizá exista alguna posibilidad sobre el final del calendario, pero es demasiado temprano como para ocuparse de ese tema. Los cables llegados a Buenos Aires sólo son obra de mentes fantasiosas.

Zunino, por su parte, cauto en las declaraciones y moviéndose con diplomacia, comentaba el domingo por la noche: "Oficialmente puedo decir que difícilmente vaya a correr a Vallelunga. Respecto a lo aparecido en algunos diarios sobre F-1 no hay nada concreto y ni siquiera existe esa posibilidad en este preciso momento. Tendré que reorganizar y plantear mis cosas ya que no estoy satisfecho ni conforme con mi integración al equipo oficial March. Esperé mucho esta oportunidad, pero los resultados no fueron los esperados y no hay mucho tiempo para perder. ¿Fórmula Aurora?... puede ser, pero eso depende de las conversaciones que mantenga con personas muy importantes esta semana. Eso es todo lo que hoy puedo decir."

La próxima semana, sin duda, habrá mucho más material.

Carlos F. Figueras

"TODO SIGUIÓ FUNCIONANDO MAL"

No hubo cambios ni mejoras. De los tres turnos clasificatorios en Nürburgring sólo pude aprovechar, realmente, unos veinte minutos, lo que es muy poco para tratar de obtener un tiempo lógico en el complicado circuito alemán. Entre Thruxton y Nürburgring se modificaron algunas partes del auto pero en mi caso particular no noté que las mismas fuesen positivas debido a los muchos problemas que soporté.

En el primero de los turnos se rompió un buje de plástico de la suspensión trasera en la primera vuelta. Ese elemento hacía que el "camber" se modificara constantemente y pasara de negativo a positivo de acuerdo a las ondulaciones del piso. Se reemplazó el buje pero ya no había tiempo para salir a buscar tiempos el día viernes.

Llegó el sábado y pude dar tres vueltas con el auto en relativas condiciones logrando el tiempo de 7m23s y algunas décimas que fue, finalmente, el que me ordenó en el starting-grid. Un tiempo insignificante, un segundo más lento que el conseguido el año pasado. Pero no había perdido la fe. Puse gomas nuevas, di tres o cuatro vueltas al circuito chico y cuando encaré el grande noté una extraña vibración

en el tren delantero. Paré en boxes, comuniqué la novedad, empezaron a buscar las causas pero no las encontraron. Ya había perdido el tiempo suficiente como para poder volver a pista y no lo iba a hacer con las dudas que tenía acerca del tren anterior. Pensé, pese a los inconvenientes, que si todo seguía normalmente podía bajar el tiempo en 10 segundos y estar en el orden de 7m 12s13s.

Sin embargo, en el último turno, apareció la razón de la vibración que había anunciado. Una placa de magnesio que sostiene los brazos de suspensión se rompió y me dejó casi con una rueda libre... a punto de salirse. Nuevamente debería largar desde atrás debido a una serie de problemas que nunca tienen solución inmediata, al menos, en mi caso.

En las pruebas de la mañana con tanques llenos en el circuito chico apareció una nueva falla: el motor rateaba a más de 8.500 vueltas y cuando eso sucede difícil es encontrar las causas en tan poco tiempo y sin poder salir a probar nuevamente. Así fui a la largada. Lloviznaba fino y todos, a excepción de Surer y Hoettinger, teníamos montadas gomas de lluvia. Poco antes de

FORMULA AURORA: ¿COMO ES?

¿A dónde van a parar los F-1 cuando dejan de correr? La pregunta, hasta no hace mucho tiempo atrás, no tenía respuesta; sin embargo, una palabra comenzó a ponerse en boga a principios de 1977 y creció como respuesta: **Fórmula Aurora**. Con ella quedaron contestadas todas las preguntas y no hubo que aplicarse mucho para seguir los pasos de tal o cual modelo de F-1, ya que éstos seguían corriendo.

Para redondearlo, la F. Aurora vendría a ser algo así como la 1ª "B" de nuestro fútbol profesional, o de últimas, la tan mentada idea de hacer una categoría "subsidiaria" de la F-1 Internacional. Los autos son los mismos (a lo sumo corren F-1 con una o dos temporadas a cuestas), los sponsors que al-

guna vez se vieran en F-1 también suelen aparecer aquí (poniendo muchos dólares menos) y también algunos pilotos alguna vez integraron un grid de la categoría mayor. Esta similitud podría hacer pensar que la F. Aurora es tanto como la F-1 pero no es así. No es tan profesional como ésta, los elementos que equipan a los autos no son de primer orden (como la mayoría de los autos) y tampoco los neumáticos tienen las performances de sus similares de F-1. Sin embargo, con esto se asegura el cometido de la categoría. Esto es, facilitarle al piloto la posibilidad de tomarle la mano a un medio muy parecido al que seguramente pretende llegar por una considerable cantidad de dólares menos. Esto, a grandes rasgos, es

la F. Aurora, una categoría que a la sombra de la F-1 cumple un cometido lógico con implicancias comerciales que también la asemejan a la F-1.

El parque de la categoría se integra con algunos Surtees-TS19, hay también varios March 761 y McLaren M23. Esta temporada, ingresaron Tyrrell 008, Ensign MN 177 y Chevron F-2 con motor Cosworth V8. También suelen aparecer híbridos como los Ralt RT-1 de F-2 con unidades Cosworth y algunos March 762.

Respecto a los pilotos, hay conocidos y otros que no lo son tanto. Tony Trimmer, Guy Edwards, Emilio De Villota, Mike Wilds, Geoff Lees, Teddy Pilette, Bob Evans y la presencia femenina asegurada por Desirée Wilson y algunas actuaciones de Divina Galica. Unos de vuelta, otros "en el banco", de todas maneras sirven; los conocidos porque llevan gente y los nuevos porque compensan su falta de cartel con mucho empuje. Así se generan espectáculos interesantes que, de todas maneras, no llegan a ser excelentes. También en eso, a veces, se parece a la F-1... Esto es lo que le espera a Ricardo Zunino.

Las carreras de F. Aurora que faltan cumplir: 20/5 Snetterton, 28/5 Thruxton, 4/6 Zandvoort, 10/6 Donington, 30/6 Oulton Park, 8/7 Nogaró, 29/7 Mallory Park, 27/8 Brands Hatch, 9/9 Thruxton, 23/9 Snetterton, 7/10 Silverstone.

Ricardo Delgado



largar consulté con Robin Herd y él fue el que me dijo que en la zona baja del circuito había mucha agua y lo indicado era arrancar con neumáticos ancorizados. Pese a ello, Surer lo hizo con 'slicks'...

Gabbiani y Fabi también mostraban caucho para lluvia en sus March, así como todo el resto, entonces creí que lo lógico era salir en esas condiciones con la posibilidad de parar a cambiarlas si era necesario. Me ubiqué sexto en carrera, en la segunda vuelta me encontré con el auto de Hoettinger cruzado luego del "Jumping Hill" y yo venía justo como para partirlo al medio. Bajé un cambio, frené lo que pude y me tiré a la banquina de pasto pasando muy finito entre el March del alemán y el guard-rail. Pero el auto tocó uno de los cordones y se partió una barra delantera, además de sufrir las consecuencias la parte anterior del monocasco. El auto, una vez en el asfalto, se mostró con una tenida distinta. En ese momento consideré que lo lógico era seguir, saqué voluntad de donde pude y remé para mejorar en la fila, fui pasando algunos autos y antes de llegar a los boxes consideré la posibilidad de cambiar gomas pero pensé que todos estarían haciendo lo mismo y que en medio de semejante embotellamiento perdería mucho



tiempo. Seguí y en la tercera pasada decidí continuar con gomas de lluvia porque el cielo estaba muy oscuro. Si llovía mejoraría mucho mi performance y podía terminar peleando los primeros puestos. A esa altura no me quedaba otra alternativa.

Faltando tres vueltas lo pasé a Gabbiani pero en las dos últimas, con el asfalto casi seco, perdí mucho tiempo y me vi superado por cuatro autos que me dejaron allá en el 10º lugar. La cuarta carrera del año en F-2 como integrante del equipo oficial me dejaba, una vez más, un gusto amargo que comencé a saborear a partir del mismo día viernes.

Ya más tranquilo, en el hotel, me puse a recapitular y pensar en la posibilidad de un replanteo para encarar el futuro. No estoy satisfecho con el tratamiento del equipo y veo que se abarca mucho más de lo que se puede.

El momento de tomar una decisión ha llegado.

Gabbiani

SUZUKI



TAMARINDO S.A.
Rivadavia 233
Río Cuarto - Córdoba

SUSPENCAR S.R.L.
Viamonte 1512
Cap. Fed.

ALOHA S.A.C.I.F.I.
Avda. H. Yrigoyen 9927
Lomas de Zamora - Bs. As.

IMPORMOT S.R.L.
Avda. Pellegrini 1075
Rosario - Santa Fe

FRANCO HNOS. S.A.
Humberto 1º esq. Gral. Paz
Córdoba

CARROS S.R.L.
A. Villanueva 444
Mendoza

FEDERICO CLAPS AUTOMOVILES S.R.L.
Avda. Libertador 6388
Cap. Fed.

RAUL MAIDANA
Balcarce 536
San Martín - Bs. As.

TOTO VINAGRE AUTOMOTORES
Almafuerte 980
Paraná (E. Rios)

MARIO GOLDSTEIN
Avda. Alem 583 Sur
San Juan

ENDURANCE S.A.
Avda. Lavalle 500
Campana - Bs. As.

USE CASCOS
HELMETS
agv

SB

SALATINO, BAÑA & CIA SA

Distribuidores oficiales para la Argentina Av. Libertador 3502. Tel.: 791-4154 - La Lucila (6. P. 1636) Bs. As.
ADQUIERALAS EN LAS CONCESIONARIAS OFICIALES QUE LE ASEGURAN EL SERVICE Y LOS REPUESTOS LEGITIMOS:

J.C. SALATINO Y CIA.
S.R.L.
Avda. Juan B. Justo 7747
Cap. Fed.

MARSILIO CHIZZINI E
HIJO
Quintana 1059
San Fernando - Bs. As.

GRAND DUC AUTOMOTORES S.A.
Avda. Belgrano 2310
Cap. Fed.

COSMOS VEHICULOS S.R.L.
Avda. Rivadavia 25332
Merlo - Bs. As.

FULCO Y CIA. S.R.L.
Avda. Independencia 2187
Mar del Plata - Bs. As.

MUNSO MOTOS
Avda. Gaona 1728
Ramos Mejía - Bs. As.

VICENTE FORMISANO
Ruta 3 Km. 298
Azul - Bs. As.

CASA ZAMBRI
Martínez de Hoz 1279
San Miguel - Bs. As.

BAMASA AUTOMOTORES S.A.
Avda. La Plata 444 Cap.

ROSELO S.A.
Avda. Mengelle 145
Cipolletti (Rio Negro)

**MIGUEL ANGEL GUERRA,
JUAN MARIA TRAVERSO Y
ARIEL BAKST...**

QUIEREN SALTAR AL FUTURO

Los tres argentinos que siguen compitiendo en la F-2 europea —tras el retiro de Zunino del equipo oficial— transitan el camino que les puede abrir paso a nivel internacional. En esta nota, un análisis de la verdadera situación de cada uno de ellos en el consenso general de la F-2

Texto y fotos: ALBERTO DEL PRIORE (Enviado especial a Alemania)

.....
"Realmente, no tengo mayores problemas de ningún tipo. Las cosas me están saliendo bien. El auto es bueno, yo sigo conociendo circuitos y por suerte ya empezaron a aparecer buenos resultados."

Miguel Angel Guerra

.....
"La verdad es que las cosas van mucho mejor de lo que yo mismo pensaba. Pero no me engaño. Sé que lo que hice hasta ahora no está dentro de la lógica. Por eso quisiera que no se creen falsas expectativas sobre mí todavía."

Juan María Traverso

.....
"En Nürburgring tuve que empezar nuevamente de cero otra etapa y eso es terrible aquí en F-2. Es una lástima, porque el otro auto andaba bastante bien. Pero no me desanimo. Voy a seguir adelante."

Ariel Bakst

.....
Estas tres frases sintetizan, de alguna manera, el momento actual que los cuatro pilotos argentinos que compiten en la F-2 europea están atravesando.

Tranquilidad en Guerra, ubicación en Traverso, incertidumbre en Bakst, es lo que se deduce de cada una de estas tres frases que compendian todo lo que charlamos con ellos durante el contacto directo que establecimos en Nürburgring. Pero vamos a explayarnos un poco más sobre cada uno.

Miguel Angel Guerra

Con apenas media temporada 1978 a cuestas, a principios de año no podía aspirar más que a seguir haciendo experiencia y comenzar a integrarse en forma definitiva a la categoría. A lo sumo, sumar algún puntito que otro. Sin embargo, acceder repentinamente a un podio y a la carrera siguiente llegar cuarto, son resultados como para tonificar a cualquiera. De allí que su estado

de ánimo sea excelente y su optimismo por el futuro también. Tiene un auto lógico, que si bien no está para pelear la punta, sí lo puede ubicar en un segundo pelotón. El equipo tiene su poderío y fundamentalmente sólo dos autos, aunque es el primer piloto indiscutido y en Nürburgring, por ejemplo, ante la ausencia de Ferrante Ponti y el compromiso de Regazzoni en Jarama, fue el único hombre del team, con el segundo auto del equipo a disposición en calidad de "muletto". Todo eso lo ha tonificado y es fácil verlo tirado debajo de su auto, revisando él mismo algunas partes que pudieran haber quedado comprometidas tras una tanda clasificatoria, e indicando a los mecánicos sobre lo que pretende obtener de la máquina.

Su adaptación a la categoría fue rápida. Ya está ubicado y si en Nürburgring, circuito que suele ser terminante respecto a las posibilidades de los que corren en él por primera vez, llegó también a estar quinto con gomas de lluvia



Miguel A. Guerra: "Realmente no tengo problemas de ningún tipo, las cosas van bien..."

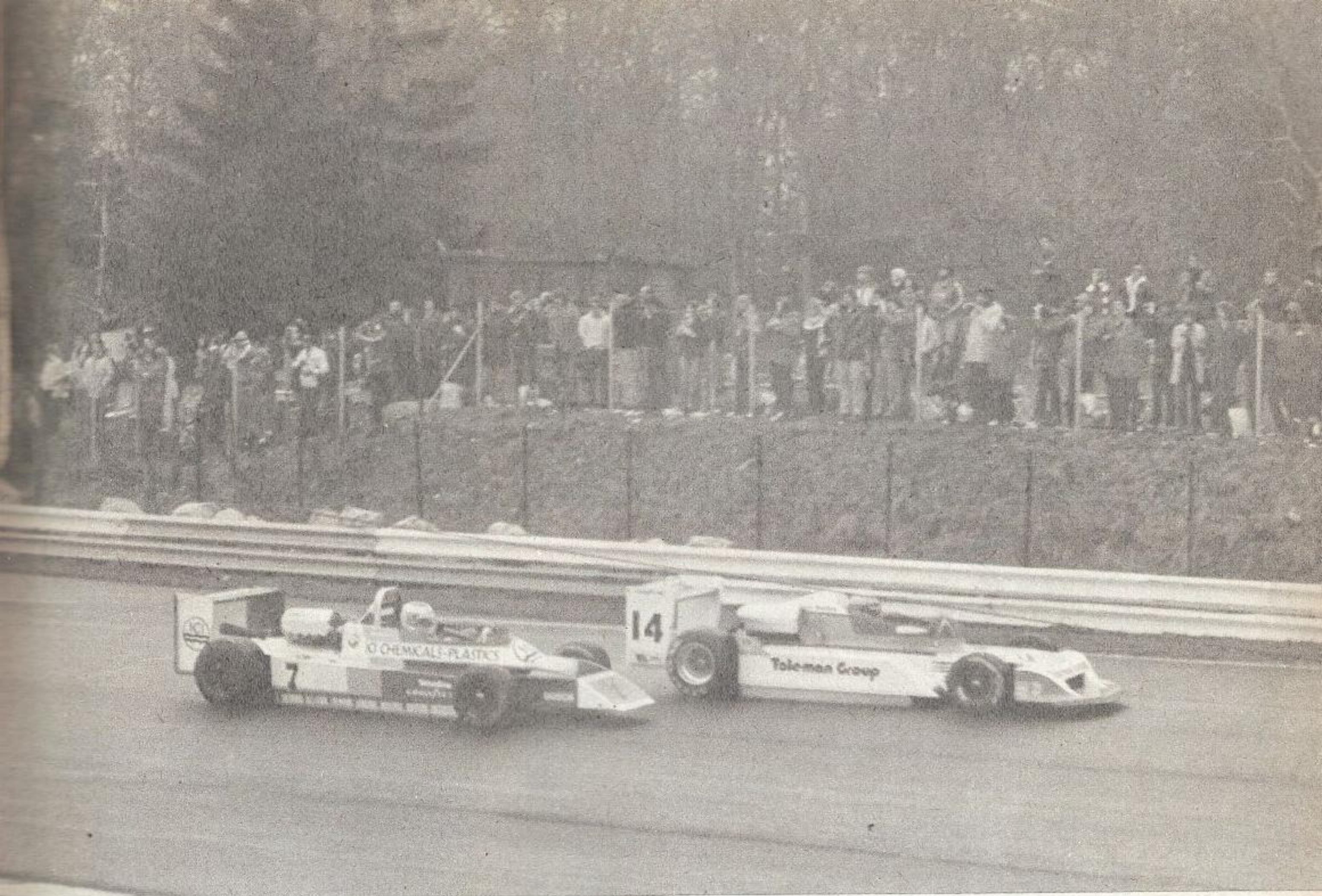
Juan M. Traverso: "Las cosas van mejor de lo que yo pensaba, pero no me engaño..."

Ariel Bakst: "En Nürburgring tuve que empezar de cero nuevamente..."

y algunos inconvenientes en la suspensión que lo fueron retrasando, es de suponer que en Vallelunga y Mugello sus posibilidades pueden crecer. No hay que olvidarse que Guerra está radicado en Paenza, una localidad ubicada a no más de 50 kilómetros de Mugello y que allí se hizo todo el desarrollo de las modificaciones introducidas por el ingeniero Calliri a su March 792...

Juan María Traverso

Quizá lo más importante que notamos en Juan María Traverso después del lógico balance de estas cuatro primeras carreras suyas en Europa es su ubicación. Ese saber dónde está parado y ser absolutamente consciente de sus posibilidades aun cuando un par de clasificaciones fueron importantes por ser en sus dos primeras carreras, le podrían haber hecho suponer que la cosa no era tan difícil como la pintaban de afuera. Es decir, que él sabe mejor que



Red Dougall volvió a correr con el March 782-Hart, pero no estuvo a la altura de sus antecedentes tal como lo anticipara su triunfo en Thruxton. Clasificó atrás, y en carrera no pudo progresar. Igualmente sigue siendo líder del torneo europeo de Fórmula 2.



Marc Surer, March 792-BMW



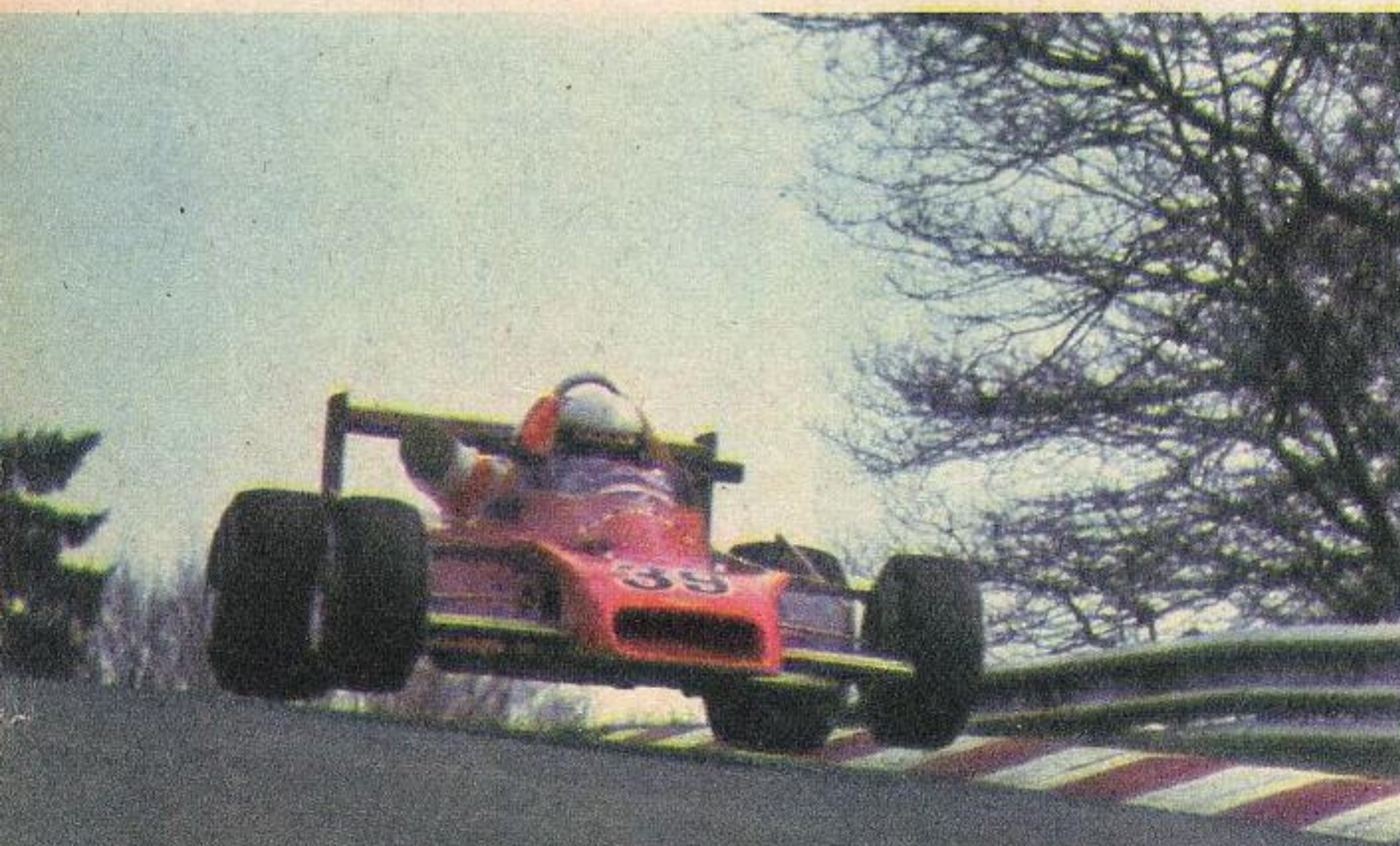
Ricardo Zunino, March 792-BMW



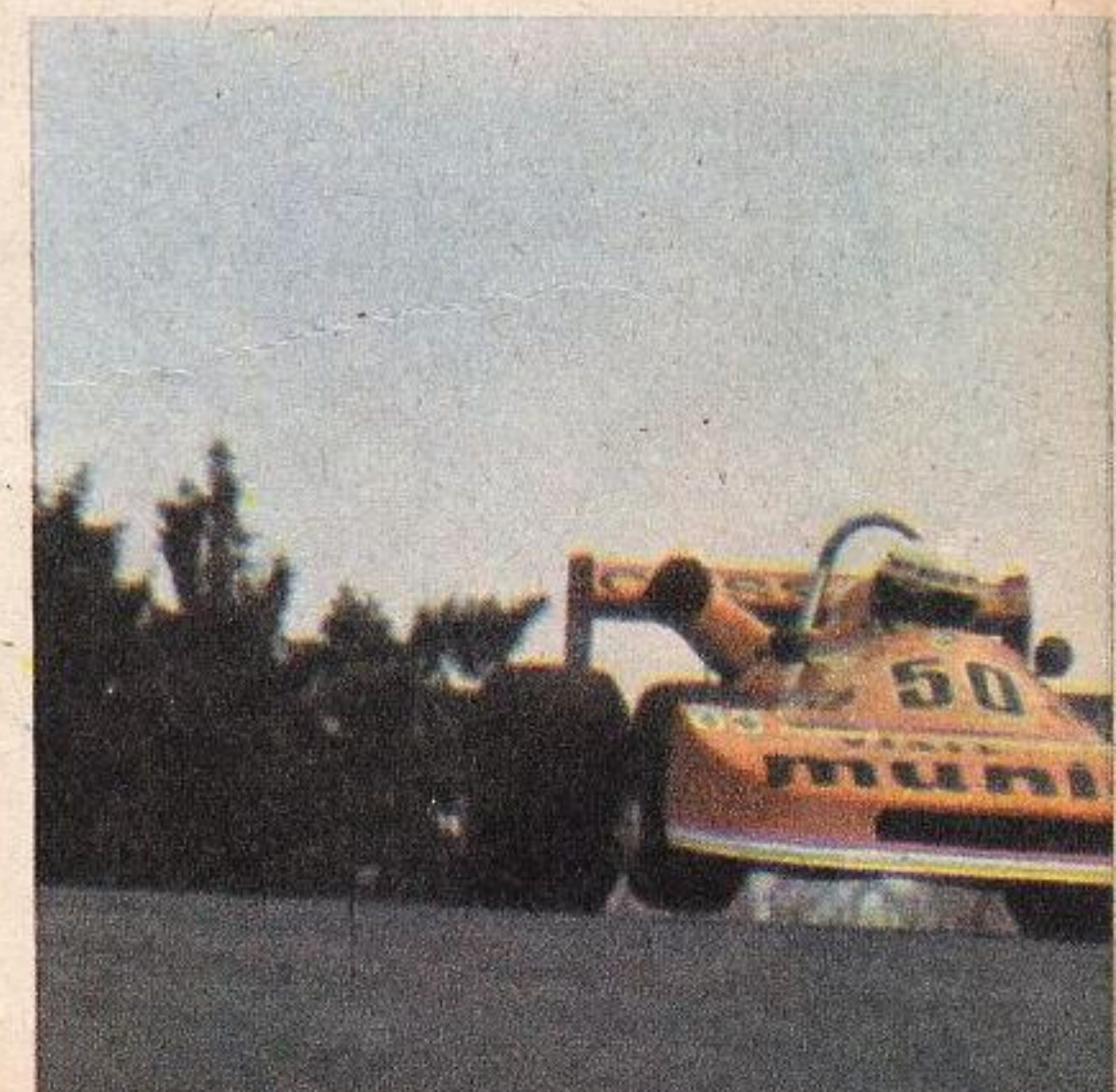
Bobby Rahal, Chevron B48-Hart.

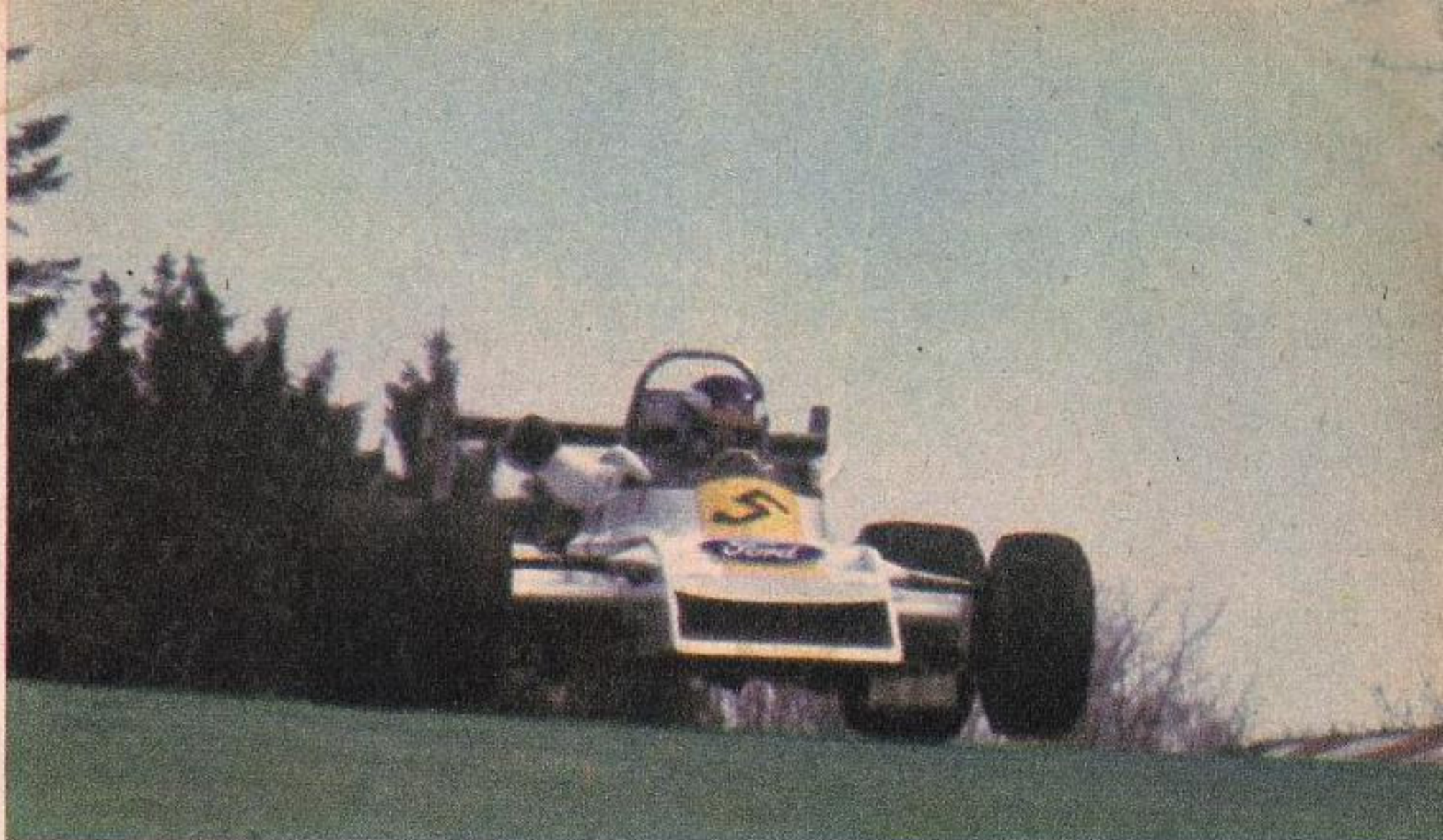


Miguel A. Guerra, March 792-BMW

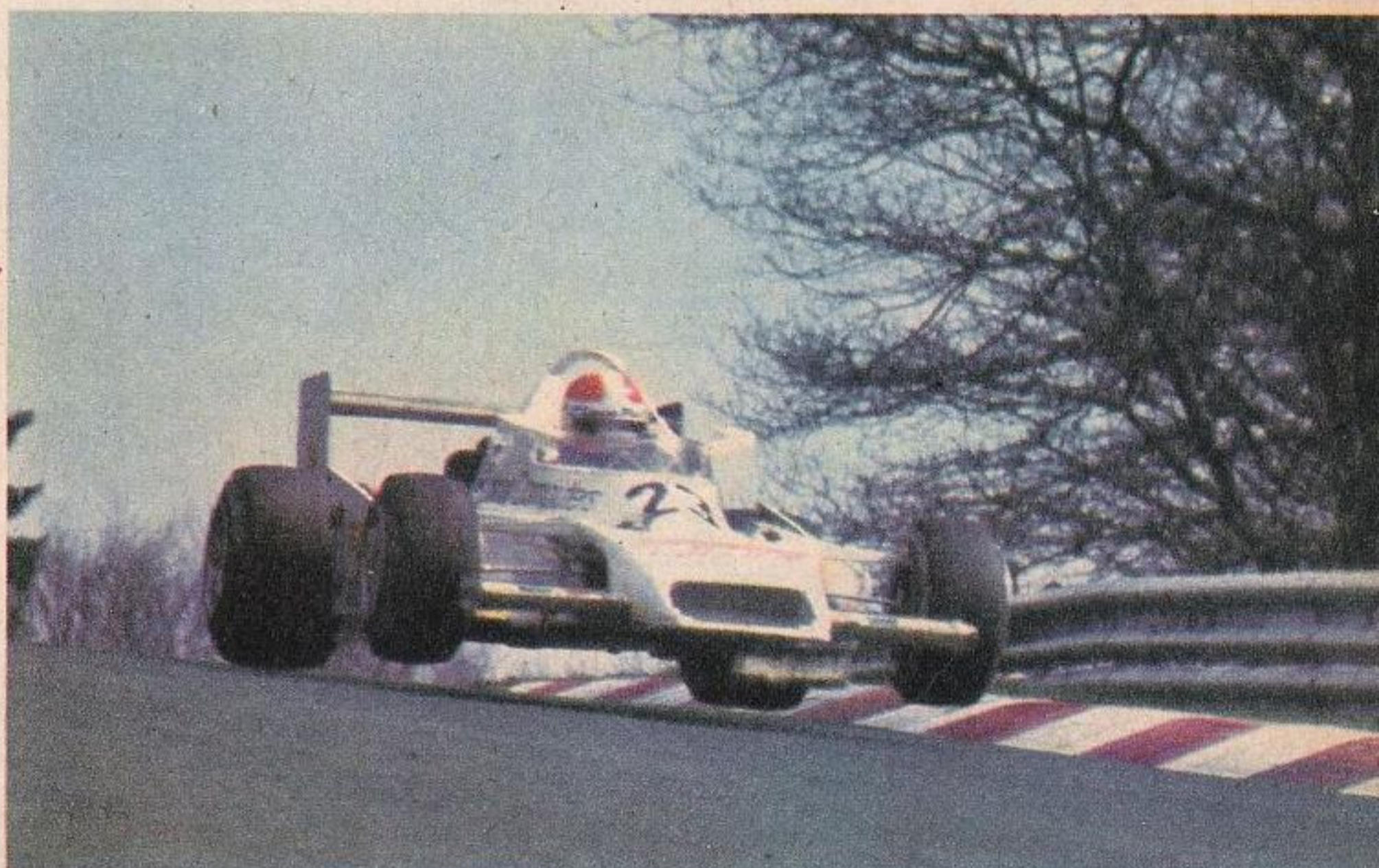


Patrick Gaillard, Chevron B48-Hart.



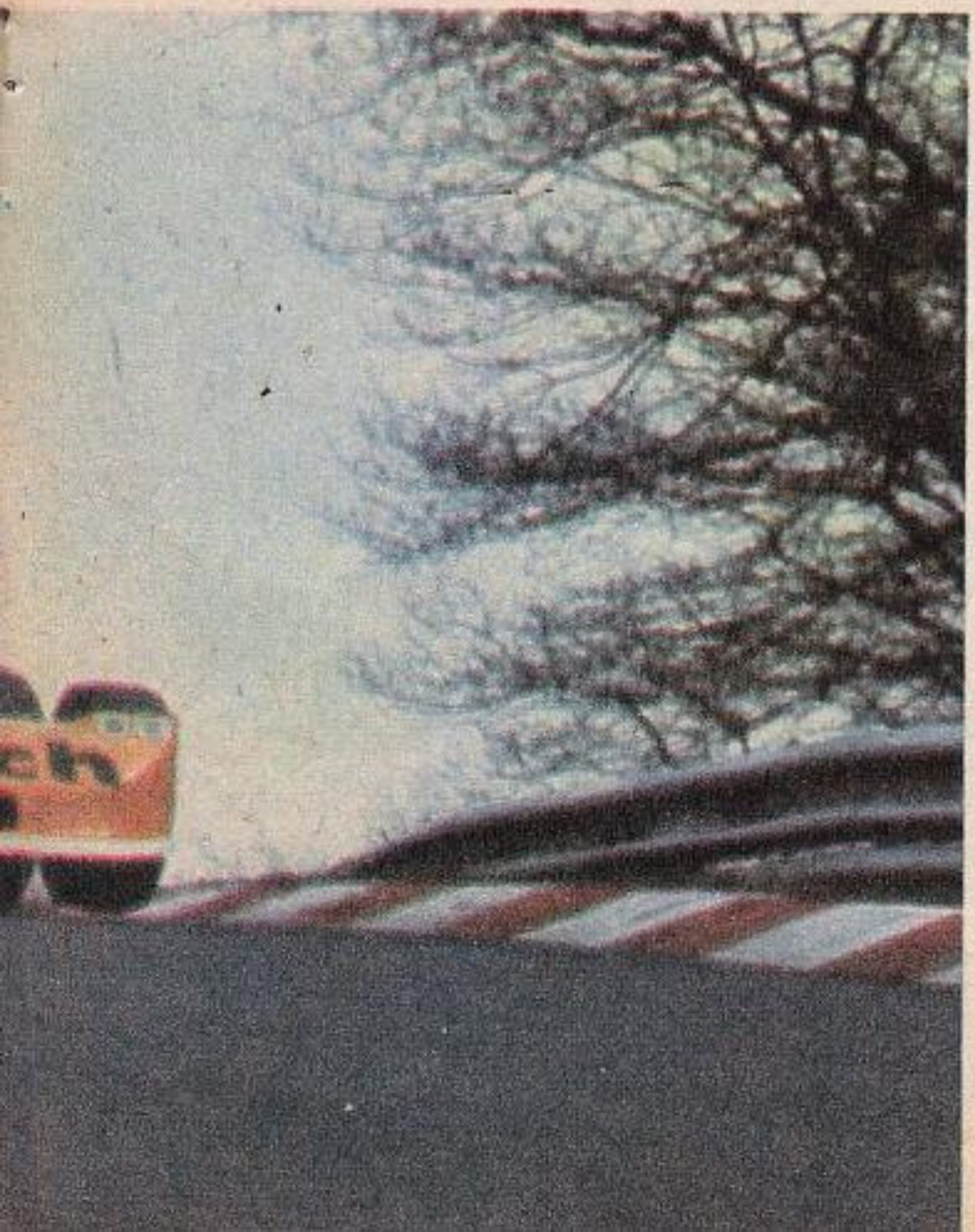


Juan M. Traverso, March 792-Hart.



Manfred Winkelhock, Ralt RT1-BMW

Hüub Rothengater, Chevron B48-Hart.



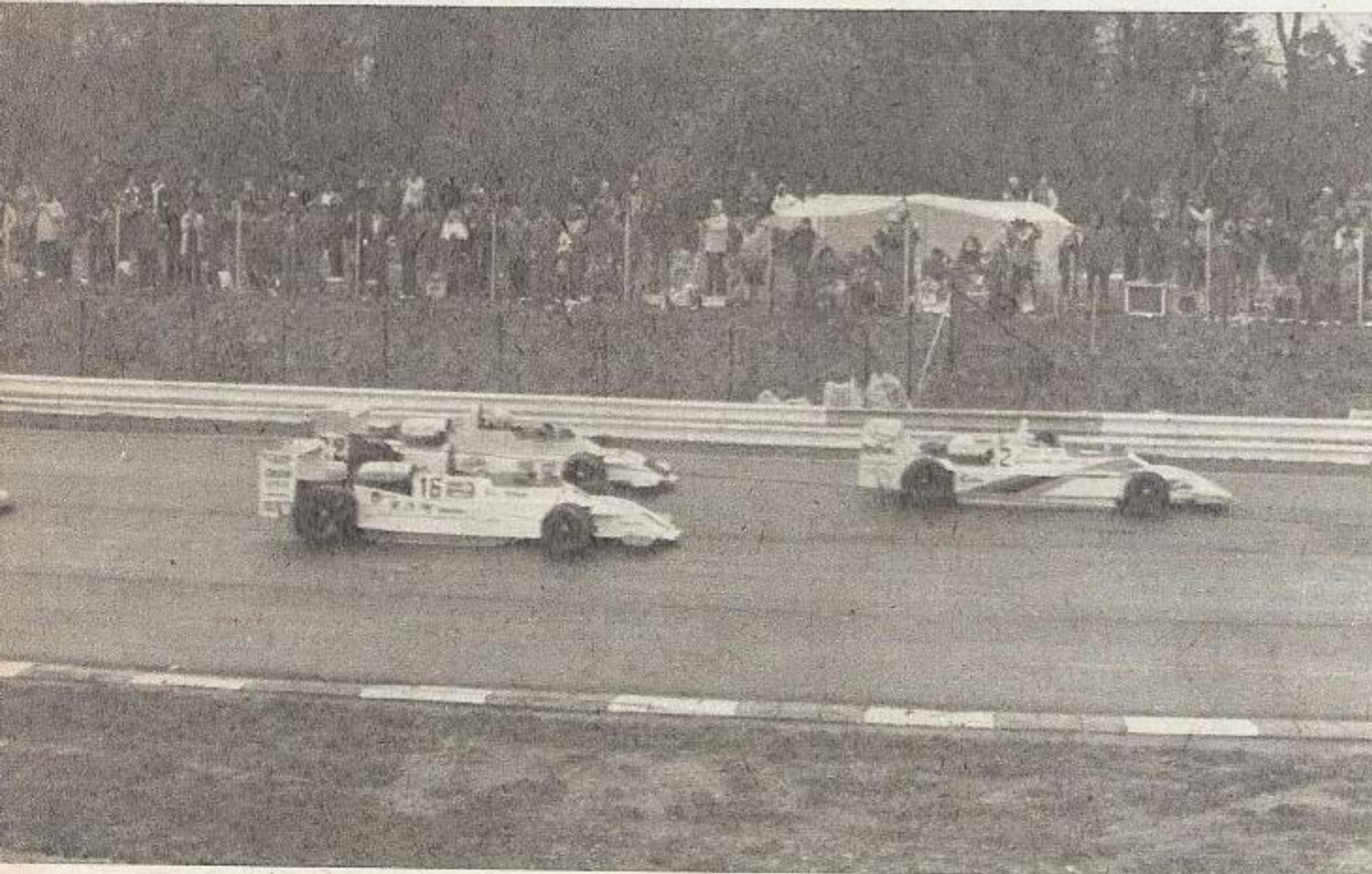
SALTANDO EN EL "FLUGPLATZ"

Sin duda, uno de los circuitos más famosos —y seguramente el más exigente— del mundo, es **Nürburgring**. La incomparable variedad y la generosa extensión de su trazado le confieren características únicas y fascinantes. Las mismas que motivaron la ausencia de la F-1 después de aquel grave accidente de Lauda... Pero la F-2 continúa brindándonos la oportunidad de ver monopostos de primera línea en los intrincados caminos que rodean el Nürburg. Y el eterno reto propuesto presenta facetas tan diversas como célebres. Muchos son los lugares donde los observadores se reúnen para apreciar el trabajo exquisito a que obliga el caprichoso dibujo. Sin embargo, difícil es imaginar alguno de la espectacularidad del clásico "Flugplatz", situado a unos cuatro kilómetros de la línea de largada. ¿Quién no se detuvo alguna vez a saborear el vigor de una foto tomada en ese sector? Los autos desafían su propia esencia, despegando del piso en plena curva de 90 grados a la derecha, para aterrizar, lo mejor compuestos posible, unos metros más adelante. Nadie puede sustraerse al deleite del breve y peligroso vuelo de un coche lanzado en velocidad. Cerca de la cuerda externa, tendiendo a desacomodarse, con los pilotos conteniendo la respiración por un instante, el "aeródromo" del "anillo endemoniado" ofrece una de esas escenas capaces como muy pocas de acompañar el "vuelo de la imaginación".

Reapareció Divina Galica en la F-2 europea. Largó en la última fila y con un tiempo ni siquiera decoroso. En carrera se mantuvo en un ritmo regular y sólo pudo alcanzar la 17ª posición.

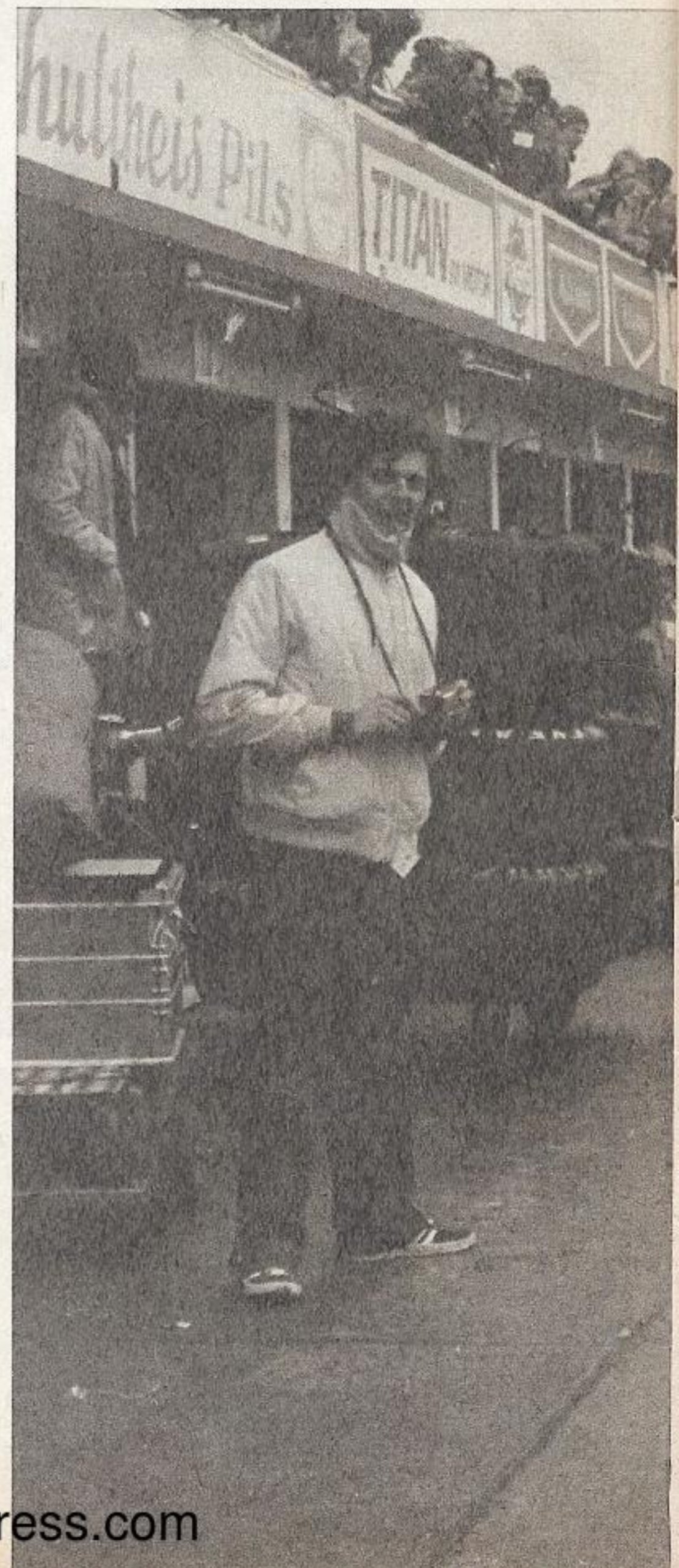


Klaus Ludwig que supo correr en F-2 allá por 1977, fue 2º con este Porsche-Kremer en la prueba para Grupo 5 que ganara Wollek. El alemán se había adjudicado la clasificación con un tiempo de 7m31s7 a un promedio de 181,984 kph.



Zunino encabeza el grupo compuesto por Miguel Angel Guerra y Eje Elgh —por afuera—. Décimo el sanjuanino y decimoquinto el hombre del equipo Everest.

Miguel Angel Guerra se detiene en boxes faltando tres vueltas. Cambia las gomas de lluvia por un juego de slicks, pero ya era tarde para intentar recuperar alguna posición. Terminó 15º.





Llegaron los Citroën importados

Finalmente desembarcaron los Citroën GS y CX Pallas, los primeros de un total de 3.000 que Citroën pretende introducir en el mercado argentino durante este año.

Por otra parte, la empresa asegura service y mantenimiento hasta en el más mínimo detalle. Sin duda una importante contribución de la casa francesa a nuestro parque automotor.

Solanas incorpora profesionales

De acuerdo con su política, la agencia de Publicidad Solanas S.A. incorporó recientemente a cuatro nuevos ejecutivos que desarrollarán sus funciones en la atención de importantes cuentas. Ellos son: Miguel Muschietti, Juan Hazaña, Jorge Castelli y Miguel Fitz-Patrick.

Se analizó la situación actual de la publicidad

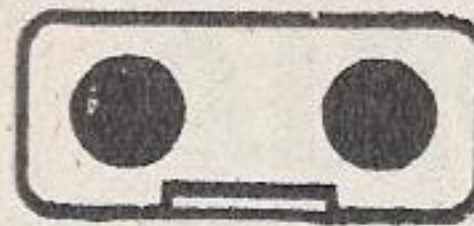
En los salones de Somisa se realizó un acto organizado

por CIBER, Comunidad Iberoamericana de la Publicidad, durante el cual se exhibieron los cortos comerciales distinguidos en el FIAP '78. Posteriormente, en una mesa redonda se analizó el tema "¿Crisis en la publicidad argentina?", reunión de la que participaron Luis Melnik, Juan C. Del Vecchio, Héctor Solanas, Ricardo De Luca y David Ratto.

Nuevo presidente de VIASA

Asumió la presidencia de VIASA Venezolana Internacional de Aviación, el ing. Elías David López Ortega.

Su labor en VIASA se inicia como Director Fundador, pasando luego a desempeñarse como Asistente de la Presidencia, Gerente de la Fundación VIASA y Gerente General de la Empresa. Durante su larga trayectoria fue distinguido con el premio a la personalidad aeronáutica del año 1973, la Orden del Mérito al Trabajo, la Orden de Comendador de la República Italiana y la Orden Orange-Nassau en grado de oficial, otorgada por el gobierno holandés.



MUSICA PARA TU AUTOESTEREO

EQUINOCCIO. Jean Michel Garre. (Philips, disco 6.033, casete 9.613). Cuando sacó su primer LP —Oxígeno— dijimos que Jean Michel Garre hacía tal vez la música del año 2000. Con este segundo trabajo, lo confirma. Lo suyo es un trabajo de investigación musical con una elaboración poco común. Puede situarse como un rock con tintes de música clásica que el propio Garre interpreta él solo valiéndose de una decena de instrumentos de teclados. Realmente, un disco para el asombro.



SEALS & CROFTS cantan canciones de la Banda Original de Sonido de la Película

HOMBRE A HOMBRE

La historia de un triángulo incluye el Tema de Amor: "La Parte que Me Corresponde"

Música: Charles Fox
Letras: Paul Williams



HOMBRE A HOMBRE. Seals and Crofts. (Music Hall, disco 14.469, casete 804.151). Se trata de la banda de sonido original del film del mismo nombre compuesta por Charles Fox (música) y Paul Williams (letras) e interpretada por el dúo de Seal & Crofts. Se destaca el tema "La parte que me corresponde", aunque el nivel general de la placa es de primerísimo nivel.

CANCIONES DE AMOR. Gloria Gaynor. (Philips, disco 6.039, casete 9.903). A pesar del título, Gloria Gaynor vuelve a atacar con toda su fuerza y su gran caudal de voz, un acertado repertorio de música "disco" como para hacer bailar hasta las piedras. Se destaca el tema "Sobreviviré, aunque también en este caso el nivel general del álbum/casete es muy bueno. Por supuesto, dentro de su particular estilo.



ALEJAMIENTO. Kris Kristofferson y Rita Coolidge. (CBS, disco 47.136, casete 547.136). No es el Kris Kristofferson del personaje rockero que encarnaba en "Nace una estrella". Pero tampoco es la misma Rita Coolidge que tanto éxito alcanzara con sus

últimos discos como solistas. Para integrarse en dúo, ambos resignaron a go de sí mismos, llegando a un buen término medio que les ha permitido cristalizar una interesante placa. Recomendable.

LA HISTORIA DEL CAMPEONATO MUNDIAL

AÑO 1967
(Cuarta parte)

LOS AUTOS



LOS TRES LITROS SIGUEN EN TRANSICIÓN

Por HECTOR OLANO

El segundo año de vigencia de la F-1 de 3.000 cm³ siguió entregando novedades, pero casi ninguna alcanzaba aún visos definitivos. Eagle experimentó con el motor Weslake, BRM con un 16 cilindros en H. Sin embargo siguió dominando Brabham con el modesto Repco. En esta nota, las características técnicas de los principales F-1 de 1967



EAGLE - WESLAKE

De la planta industrial instalada en Rye, una pequeña localidad cercana a Dover, Inglaterra, salió el primer motor desarrollado por Harry Weslake. Hacía dos años que estaba trabajando en el proyecto por encargo de Dan Gurney, el segundo integrante de la Anglo American Racers, sociedad que tenía por objetivo presentar las máquinas Eagle-Weslake que representarían a Estados Unidos en el Campeonato Mundial de Conductores.

La planta motriz que se instalaba sobre el chasis fabricado por Gurney, que hasta entonces había sido impulsado por un Climax, sería un Weslake de 12 cilindros en V. La máquina era una derivación del Eagle que participaba en las carreras estadounidenses tipo Indianápolis.

En lo relativo al chasis, el mismo se integraba de una estructura monocasco con neta inspiración chapmaniana, las suspensiones eran una copia fiel de los principios sostenidos por Colín Chapman. El proyecto había sido realizado por Len Terry, un ex colaborador del afamado constructor británico.

Los principales detalles técnicos eran los siguientes:

Motor	Posterior V-12 a 65°.
Cilindrada unitaria y total	249,75 cm ³ - 2.997 cm ³ .
Diámetro y carrera	72,8 - 60 mm.
Relación carrera-diámetro	0,824.
Velocidad media del pistón ..	19 m/segundo.
Relación de compresión	12,5 : 1.
Potencia máxima y revoluciones	370 HP - 9.500 r.p.m.
HP/litro y cada 1.000 r.p.m. ..	123 HP/litro - 39 HP/1.000 r.p.m.
Árboles de levas	4,2 por cada línea de cilindros.
Alimentación	Inyección sistema Lucas.
Encendido	Transistorizado Lucas.
Refrigeración	Por circulación forzada de agua con radiadores delanteros.
Lubricación	Sistema de cárter seco, con doble bomba de presión y recuperación.
Caja de velocidades	Hewland DG 300 de 5 marchas y retroceso.
Chasis	Monocasco integral de aleación liviana.
Carrocería	De políester reforzado.
Suspensión delantera	Independiente con un brazo superior único y el conjunto espiral-amortiguador en el interior de la carrocería.
Suspensión trasera	Un triángulo inferior con el vértice hacia el chasis y un reactor y un brazo superior único con tensores.
Frenos	Girling a disco en las cuatro ruedas.
Distancia entre ejes y trochas	TD: 1.549 mm; TT: 1.549 mm; EE: 2.451 mm.
Tanques de combustible	Laterales con interior de goma y una capacidad para 218 litros.
Peso en orden marcha	711 kg.
Rodado	Sobre llantas de magnesio de 15", cubiertas Good Year.

B.R.M. - H 16

El B.R.M. con el motor en H de 16 cilindros fue sin duda una muestra de la capacidad técnica de la industria británica, acaso sus conceptos técnicos aún no hayan sido igualados y difícilmente ello llegue a suceder ya que los actuales reglamentos limitan el número de cilindros a un máximo de 12.

Fue un verdadero monstruo, ya que erogaba una potencia de 420 HP, cuando las marcas competitivas apenas alcanzaban los 380, sin embargo su complicado sistema de fabricación y el peso excesivo del chasis hicieron fracasar el proyecto.

Para llegar a esa cantidad de cilindros se recurrió a la superposición de dos blocks de motores V-8 de 1.500 cm³ cuyo ángulo central llegaba a los 180°, por lo tanto disponía de dos cigüeñales superpuestos que se unían entre sí por medio de dos piñones. Cada grupo de cuatro cilindros tenía una tapa con doble árbol de levas a la cabeza por lo tanto tenía un total de ocho.

La respetable potencia que ofrecía el motor se veía comprometida por el reducido coeficiente de la relación peso-potencia, ya que el auto pesaba 695 kilos, prácticamente 180 más que el mínimo exigido. Gran parte de esos kilos correspondían en parte al motor que llegaba a respetables 190 kilogramos.



Si bien los elementos del motor tenían menores dimensiones que los normalmente utilizados en un V-8, al duplicar su número como en el caso de los pistones, bielas, múltiple de admisión y escape, válvulas, cigüeñales, pistones y árboles de leva, se llegaba a límites críticos en el peso. Los magros resultados del modelo ayudaron a acelerar el proceso de decadencia que venía experimentando la empresa británica.

Estas eran algunas de sus especificaciones técnicas:

Motor	Posterior H-16.
Cilindrada unitaria y total ..	187,375 cm ³ - 2.998 cm ³ .
Carrera y diámetro	68,5 mm - 50,8 mm.
Relación carrera-diámetro	0,745.
Relación de compresión	11,5 : 1.
Velocidad media del pistón ..	18,17 m/segundo.
Potencia y r.p.m.	420 HP - 11.000 r.p.m.
Árboles de levas	8, dos por cada línea de cilindros.
Alimentación	Inyección Lucas.
Válvulas	64, cuatro por cilindro.
Encendido	Transistorizado.
Caja de velocidad	B.R.M. de 6 marchas.
Embrague	Borg y Beck, Ferodo.
Chasis	Monocasco de aluminio, tipo cerrado.
Suspensión delantera	Independiente, brazo superior único. Inferior con un tensor. Conjunto espiral-amortiguador instalado en el interior de la carrocería.
Suspensión trasera	Brazos paralelos inferiores. Superior único con tensor.
Frenos	A disco en el interior de las llantas.
Peso estimado	690 kilos.
Relación peso/potencia	1,642 kg/HP.

BRABHAM - REPCO



La Copa de Constructores de 1967 correspondió a la marca Brabham, la que utilizó en las máquinas de sus pilotos (Brabham, Hulme y Ligier) el modelo BT-19 en las primeras carreras y el BT-24 al culminar. Ambos chasis habían sido elaborados con la colaboración de Ron Tauranac. La planta motriz empleada fue el Repco V-8 740.

El motor denominado 740 difería del 620 empleado en 1966, entre otros detalles de performance, por la ubicación de los caños de escape. En el modelo del '66 los escapes se alojaban en los laterales de la V, sobre su parte inferior. En cambio en 1967 se invirtió el orden instalando los escapes en el centro de la V que formaban los dos cuerpos inclinados del block. El block Oldsmobile había sido reemplazado por uno de fundición especial, con lo que las roturas, tan frecuentes anteriormente, se eliminaron. El 740 seguía siendo monoárbol, y fue el paso previo al Repco 860 con doble árbol de levas a la cabeza de 1968. Otra de las modificaciones importantes la constituyó la adopción de la cascada de engranajes para accionar la distribución, en cambio de la tradicional cadena.

De alguna manera Brabham fue precursor en el uso de los deflectores o "bigotes" delanteros, ya que sobre el final de la temporada de 1967 incorporó dos pequeñas aletas en la trompa de su modelo BT-24. Fueron de muy reducida superficie, pero se anticiparon a los deflectores del Lotus que aparecieron en 1968.

El conjunto chasis-motor se caracterizó por su sencillez, siendo acaso el monoplace más simple de cuantos participaban en los Grand Prix de la época, detalle a los que debió su éxito durante el período de transición que impuso el cambio de reglamento. Estas eran sus características técnicas:

Motor	V-8 a 90°.
Ubicación	Posterior central.
Cilindrada unitaria y total ...	374,75 cm ³ y 2.995 cm ³ .
Diámetro y carrera	88,9 mm - 60,3 mm.
Relación carrera-diámetro	0,678.
Velocidad media de pistón ..	16 m./segundo.
Relación de compresión	11 : 1.
Potencia y revoluciones	330 HP a 8.000 r.p.m.
HP/litro y por cada 1.000 r.p.m.	110 HP/litro - 41 HP/1.000 r.p.m.
Árboles de levas	Dos, uno en cada grupo de 4 cilindros.
Alimentación	Inyección Lucas.
Encendido	Transistorizado.
Válvulas	Dos por cilindro.
Embrague	Borg y Beck a diafragma de 7 1/4"; múltiple.
Caja de velocidad	Hewland DG-300 de 5 marchas y retroceso.
Diferencial	ZF, piñón y corona.
Frenos	A disco Girling AR adelante y BR atrás, ambos instalados en el interior de las llantas.
Chasis	Multitubular, con caños de sección redonda.
Suspensión delantera	Independiente. Brazo superior único con tensor, y un triángulo inferior. Conjunto espiral y amortiguador (Armstrong) concéntricos a 45°.
Suspensión trasera	Similar a la delantera con otro tensor inferior.
Dirección	A cremallera MRD.
Llantas y cubiertas	Delanteras de 13"-8", Goodyear 5.00-13". Traseras 15"-8" y cubiertas 5.00-15".
Trochas y distancia entre ejes	TD: 138 cm; TT: 141 cm; EE: 237,5 mm.

McLAREN M4B

En 1965 Bruce McLaren decidió encarar la propia fabricación de su chasis para intervenir en el Campeonato Mundial de Conductores. McLaren, de origen neocelandés, ya tenía cierta experiencia en la fabricación de autos, ya que desde hacía tres años estaba dedicado a la elaboración de máquinas para la categoría sport. Probó varias plantas impulsoras en sus primeros años, primero instaló un motor Ford proveniente de Indianápolis; luego ubicó el nuevo motor Serenissima, para luego pasar al B.R.M. en dos versiones V-8 y al finalizar la temporada 1967, el V-12.

Durante la temporada 1967 Bruce McLaren empleó el modelo que respondía a la denominación M4B Fórmula Uno.

El chasis utilizado era un monocasco de estructura en



U, construido de acuerdo con las técnicas aeronáuticas, empleando chapas de aleación liviana de 1,25 mm. de espesor fijadas con adhesivos y remaches, sobre un panel de madera. Los principales detalles técnicos del M4B eran éstos:

Motor	Ford Indy V-8.
Cilindrada	2.998 cm ³ (originariamente era un 4.200 cm ³).
Carrera y diámetro	50,8 mm - 45 mm.
Relación carrera-diámetro	0,534.
Potencia y revoluciones	320 HP - 9.500 r.p.m.
Árbol de levas	4 a la cabeza, dos por cuerpo.
Válvulas	4 por cilindro.
Alimentación	Equipo de inyección Hillborn.
Encendido	Doble encendido transistorizado.
Peso del motor	235 kilos.
Caja de velocidades	ZF-5 de 5 marchas.
Frenos	A discos Girling.
Neumáticos	Firestone 5.00-8, 95-13 adelante y 5.00-8, 95-15 atrás.
Chasis y carrocería	Monocasco; extracto de balsa y aleación liviana.
Suspensión delantera	Brazos únicos superiores e inferior asistidos por sendos tensores.
Suspensión trasera	Un brazo inferior en forma de A y el superior con dos tensores.
Peso total	320 kilos.

HONDA V-12

El modelo presentado por la casa Honda casi al culminar la temporada de 1967 fue el último exponente de la industria nipona en el ámbito de la Fórmula Uno Internacional. Ante los pobres resultados obtenidos la empresa decidió retirarse de las carreras, al no lograr reducir el peso de su máquina, condición indispensable para aprovechar la potencia conseguida en la planta motriz. El modelo RA-273 V-12 tenía estas especificaciones técnicas:

Motor	Posterior V-12 a 90°.
Diámetro y carrera	78 mm - 58,2 mm.
Cilindrada	2.992 cm ³ .
Relación de compresión	10,5 : 1.
Potencia máxima y revoluciones	410 HP - 10.000 r.p.m.
Válvulas	4 por cilindro a 75°, alzada 8,89 mm.
Bujías	NGK.
Encendido	Transistorizado.
Alimentación	Inyección Honda.
Embrague	Multidisco Honda.
Caja de velocidades	Honda de 5 marchas.
Chasis	Monocasco en duraluminio.
Carrocería	De aluminio.
Suspensión delantera	A doble triángulo con resortes helicoidales internos junto al amortiguador.
Suspensión trasera	Doble triángulo con resortes y amortiguadores externos ubicados a 45°.
Amortiguadores	Showa.
Llantas	Halibrand.
Frenos	Girling con pastillas Ferodo, a disco.
Batería	Yuasa.
Instrumental	Koku Keiki.
Neumáticos	Goodyear. Delanteros: 5.00-8, 95-15; traseros: 6.00-11, 50-15.
Peso en orden de marcha ...	853 kilos.
Relación peso potencia	2,080 kg/HP.

The **¿volvió?**
Midnight
Special

enterate los jueves a las 21.30 hs.



Este es el subcampeón Sudam '79

AYRTON, O TERROR DA CARRETEIRA

Ayrton Sena Da Silva, el joven piloto que en 1977 asombró a los entendidos en el V Sudam de Karting en Uruguay, fue segundo este año en San Juan. La prensa europea lo premió como la actuación "tres, tres brillante" en el Mundial de Francia del año pasado. Aquí se lo presentamos



Ayrton Sena Da Silva. 19 años, brasileño. Elogiado como la actuación "tres, tres, tres, brillante" en el Campeonato del Mundo 1978. Sin duda, una gran promesa del automovilismo brasileño.



"Comencé a correr en Karting a los cuatro años de edad, con un auto especial y continué con él hasta los nueve. Después de eso pasé a una categoría que tenemos en Brasil con motores McCulloch; a los doce años tuve mi primer Parilla y a los trece corrí por primera vez en las carreras oficiales de la categoría Junior."

Mano izquierda firme en el volante, brazo derecho abrazando el motor y mano sobre el carburador, dosificando mediante "fogadas" (tapadas de la boca) el pasaje de mezcla hacia el motor. Ruedas traseras bloqueadas, auto totalmente cruzado en plena recta. "Aquí hay un futuro campeón del mundo." San José (R.O.U.), abril de 1977.

"A los diecisiete años pasé a la categoría Inter, ese mismo año conseguí el subcampeonato brasileño y gané el campeonato sudamericano en Uruguay delante de Travaglini, que era quien me había ganado el título de mi país."

"En el '78 fui campeón brasileño y participé en el Campeonato del Mundo en Le Mans, donde terminé sexto y lo hice como piloto oficial DAP."

—¿Cómo llegaste a ser piloto oficial DAP, que es una de las dos marcas "monstruo" y que dominan el kart en todo el mundo?

—"Por intermedio de una persona que es amiga común de Dangelo Parilla y mía llegué a un acuerdo con él y firmamos un contrato. En él figuraba que yo compraría asistencia total de fábrica durante todo el torneo, es decir, tenía a mi disposición la DAP completa, ellos ponían todo pero no me vendían ningún elemento. Para ello tuve que pagar muy caro, pero luego de mi actuación en el Mundial esa cifra se vio recompensada con creces ya que quedé como piloto oficial y me llevaron a correr el Gran Premio del Japón con todo pago. Cuando llegué a Le Mans y comencé a probar nadie me tenía en cuenta, porque los europeos pensaban que un piloto que hacía echar tanto humo a su auto jamás podía andar en tiempos decentes. Sin embargo, el viernes, después de las pruebas de clasificación, la prensa especializada realizó una reunión donde votó por el candidato más firme al título. Yo salí electo. El sábado se realizaron nueve series eliminatorias en las que a mí me tocó participar en seis, de las que gané cuatro y abandoné en las otras dos siendo puntero, por roturas de motor. El domingo Wilson me sacó de la pista

Ayrton. Un estilo que asombró a los entendidos en el Sudam de 1976, se afianzó en el Mundial de Paul Ricard y hoy es una de las grandes esperanzas de Brasil. El Campeonato del Mundo de este año lo tendrá como firme candidato a la corona, DAP deposita en él sus aspiraciones... ¡por algo será!...

cuando estaba en condiciones de ganar el campeonato."

Mano izquierda firme en el volante, brazo derecho abrazando el motor y mano sobre el carburador, dosificando mediante "fogadas" el pasaje de mezcla hacia el motor. Ruedas traseras bloqueadas, auto totalmente cruzado en plena recta. "Aquí hay un futuro Campeón del Mundo", opina la prensa europea... Le Mans (Francia), octubre de 1978.

"Ya tuve ofertas para correr en la Fórmula Tres Europea, pero no puedo hacerlo hasta cumplir la mayoría de edad, pues mi padre no me autoriza. Ahora tengo diecinueve años, pienso correr la Copa de los Campeones (N. de la R.: Casi tan importante como el Mundial) y el Campeonato del Mundo de este año como piloto DAP. Para el año próximo recién empezaré a considerar seriamente la posibilidad de conducir autos de fórmula."

Una cubierta que se desplaza y el séptimo torneo Sudam que se le escapa de



"Me resulta fácil llevar el auto con una sola mano, estoy naturalmente dotado por ser zurdo, pero igual requiere mucho entrenamiento..."

las manos. De todas formas su superioridad era indiscutible y es subcampeón a pesar de todo. Una nueva esperanza brasileña está en camino... San Juan (Argentina), abril de 1979.

Marcelo García Lobelos
Foto: Ricardo Brun Cruz

EL ESTILO DE AYRTON

Al ingresar a la zona de frenaje, en lugar de soltar el acelerador Ayrton frena, bloqueando las ruedas traseras. Por efecto del bloqueo el auto se cruza en plena recta, siempre con el acelerador a tope.



Con el freno y el acelerador siempre oprimidos, el auto viaja de costado. El piloto lo lleva hacia la trayectoria ideal solamente por medio de correcciones con el volante.



Avistada la salida de la curva, suelta el freno y el motor que venía lleno de combustible se "dispara" al verse liberado, imprimiendo al auto una aceleración impresionante y dejando la humareda de la mezcla.



LA PAMPA

GENERAL PICO

Primer triunfo de Carlos Laguna

La segunda fecha puntuable de la Fórmula 4 Pampeana disputada en General Pico confirmó las virtudes del joven volante de la localidad de Quemú Quemú.

Carlos Laguna, el novel piloto, se apoderó de un triunfo inobjetable, y también se pudo apreciar el progreso de Ricardo Kehler, representante del Club Independiente de Doblas.

Los tiempos de clasificación fueron un anticipo de la emocionante jornada que se viviera. Eduardo Rodríguez marcó el mejor tiempo con 44s23/100, y más atrás se escalonaron Kehler con su nuevo Tulia 18, Angel Santamaría, Laguna y Andrade.

La primera serie se la adjudicó René Reale luego de varias alternativas donde la punta cambió de dueño animada por un lucido pe'otón integrado por Andrade, Rodríguez y Santamaría. Segundo se ubicó Horacio Conchez, tercero Luis Swamper y cuarto Hugo González.

La segunda serie, donde parecía se iba a centralizar la lucha entre Laguna, Bongiovanni y Kahler fue ganada por el primero de ellos acosado solamente por Kehler. Bongiovanni no pudo participar de la punta por un insistente problema de bujías que lo relegó al quinto puesto. Armando Fernández se clasificó tercero y Oscar Abalo cuarto.

La final se presentó bastante calamitosa por los problemas en los autos.



Paseando su triunfo, Carlos Laguna, que llegó al primer lugar del podio. Máquina y piloto cumplieron a la perfección en una jornada donde los inconvenientes fueron causa de muchas deserciones.

Diego Andrade debió reparar el portamaza de su Avante, mientras que Carlos García no pudo participar por haber fundido. Luis Ghiano también quedó fuera de carrera por problemas de

temperatura. Osvaldo Olivero no consiguió alinear ni balancear su nueva unidad. A Pieralleggi se le había dado vuelta un cojinete del motor, y Santamaría, luego del repechaje ganado por Hernández, decidió no correr ya que, según dijo, el motor se le había venido abajo.

Lo cierto es que Carlos Laguna salió a ganar desde el vamos, y con un andar aplastante marcó el ritmo que sólo Kehler pudo seguir durante quince vueltas y hasta que se tocó con Hugo González yéndose de pista. Trabajo excepcional fue el de Andrade que en la quinta vuelta reventó un neumático, entró a boxes, cambió perdiendo un



Sin duda Laguna y Kehler fueron los grandes animadores en la prueba de General Pico, este trencito fue una imagen común durante la competencia.

giro prácticamente, y en gran remondata finalizó cuarto. Horacio Conchez llegó tercero a pesar del alerón desprendido que a partir de la novena vuelta no le permitió hacer mejor tarea. Bongiovanni, además de los inconvenientes mecánicos, se enganchó con un rezagado y cortó un tensor quedando fuera de competencia. Es así como Laguna quedó solo y sin apremios llegó a la victoria, Fernández se ubicó segundo, Conchez tercero, Andrade cuarto, Julio García quinto, Hugo González sexto, y séptimo fuera de los puntos Reale. El promedio del ganador fue de 110.070 km/h con un tiempo de 22m 53s67/100.

G. Yanes

SANTA FE

CAÑADA DE GOMEZ

Motociclismo con todo

La Regional de Motociclismo, con asiento en la localidad de Carcarañá hizo efectuar en la ciudad de Cañada de Gómez su denominado Grand Prix de Motociclismo, con puntos para el actual certamen de la especialidad.

Más de setenta máquinas se hicieron presentes en el punto de partida, demostrando con esto el interés que había despertado la jornada. Se destacaron entre los participantes Zanatta, Bustos, Airasca, Sardonio, Mattei y Gatti. La organización estuvo a cargo del Auto Club Cañadense, participando cuatro categorías: Sach 105 cm³; 155 cm³ Promocional; 105 cm³ Preparación Libre y 200 cm³ también libre preparación.

El público presente —alrededor de 1.400 personas— tuvo oportunidad de presenciar un buen espectáculo destacándose la gran paridad entre los participantes de las dos clases libres.

Los resultados generales de la jornada fueron los siguientes:

Sach 105 cm³ Final: 1º Miguel Bollati (San Jorge); 2º Hugo Sardonio (Casilda); 3º Rubén Pesci (Leones); 4º Jorge Bollati (San Jorge) y 5º Héctor Gomaid. **155 cm³ Promocional:** 1º Hugo Sardonio (Casilda); 2º Rodolfo Arancio (Firmat); 3º Ovidio Chávez (Rosario); y 4º Marcelo de Angelis (Colón). **105 cm³ Libre:** 1º Oscar Recuoso (Pergamino); 2º Omar Airasca (Carcarañá); 3º Héctor Mattei (Casilda); 4º Luis Stamflid (Carcarañá) y 5º Eduardo Nollam (Venado Tuerto). **200 cm³ Libre:** 1º René Zanatta (Rafaela); 2º Norberto Gatti (Santa Fe); 3º Juan Carlos Chinnassi (Capital Federal); 4º Omar Airasca (Carcarañá) y 5º Angel Bustos (Rafaela).

Disputadas tres fechas puntuables correspondientes a la presente temporada, los campeonatos son encabezados por Hugo Sardonio, en Sach con 34 puntos; también el mismo piloto encabeza la Promocional hasta 155 cm³ con 34 puntos. Por su parte Luis Stamflid comanda la categoría 105 cm³ libre con 26 puntos y René Zanatta, con 42 puntos es el líder de la 200 cm³ libre. La cuarta fecha será disputada en la localidad de Beravebú.

Alberto Eduardo Vega

ENTRE RIOS

CONCORDIA

La Fórmula 5 en baja

Tras una postergación de siete días se llevó a cabo, finalmente, en el autódromo de la ciudad de Concordia la segunda fecha puntuable de la Fórmula 5 —ex Fórmula Entrerriana— con la participación de un reducido lote de participantes, y con solamente algo más de tres mil espectadores. La gran categoría que era en la provincia de Entre Ríos, está sufriendo un gran "parate". Algo habrá que hacer, ya que en su primera presentación, llevada a cabo

ZONAL

en el autódromo de Paraná, marcó la diferencia con relación a anteriores temporadas, y también se pudo comprobar que el público le da la espalda. La tecnificación le hizo mal a la categoría, siendo en este momento muy altos los costos de manutención para competir solamente en un zonal. A esto hay que agregarle, que al contar con máquinas de mucho precio, los corredores participan en cinco escenarios elegidos al inicio del año. Es decir que la F-5 solamente compite en los circuitos de Paraná, Concordia, Salvia, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, siendo éste un factor contraproducente para el desarrollo normal de la actividad. Los dirigentes de la Unión Volantes Entrerrianos tienen la última palabra para activar la F-5. Si no lo consiguen, el futuro es muy incierto. El espectáculo presentado en Concordia fue muy pobre y necesita la inyección oportuna que lo reavive.

Como consecuencia de las pocas máquinas presentadas se realizaron dos series acumulativas de tiempos para definir el triunfo final.

Los resultados generales fueron los siguientes: **Primera serie:** 1º Héctor Nie-



Próspero Bonelli, ganador de una prueba donde reafirmó sus cualidades.

miz; 2º Luis Tomassi; 3º Próspero Bonelli. **Segunda batería:** 1º Próspero Bonelli; 2º Héctor Niemiz y 3º Juan Rey. **Final por suma de tiempo:** 1º Próspero Bonelli, 22m51s5/10; 2º Juan Rey, 22m 51s7/10 y 3º Fabián Oragaz. Hay que destacar que este último corredor, Oragaz, compite con una máquina totalmente construida en la localidad de Villa Elisa, equipada con un motor Dodge preparación Berta. Pero aquí no está la novedad, es la primera unidad construida con la tendencia wing-car que tanto hace hablar al mundillo del au-

tomovilismo internacional. Como se ve la categoría quiere seguir progresando a pesar de la difícil situación por la que atraviesa.

A. E. V.

ROSARIO DEL TALA

Buena fiesta de la Fórmula 6

Una interesante jornada de automovilismo se vivió en la localidad de Rosario del Tala con la presentación de la Fórmula 6. Esta categoría, sin duda está llamada a ocupar el gran vacío de interés que deja en los actuales momentos la F-5. El público responde masivamente en cada presentación, y quizás su mayor mérito es seguir siendo semiprofesional.

La organización fue buena, y las modificaciones introducidas en el circuito hicieron más atractivo el desarrollo de la prueba, aunque la larga recta principal fue motivo de mucha exigencia para las máquinas que en número de 20 se hicieron presentes.

La programación se desarrolló en base a dos series y una prueba final con estos resultados: **Primera serie:** 1º Edgardo D'Orio; 2º Gabriel Cardu; 3º Omar Parma. **Segunda serie:** 1º Héctor Tanutti; 2º Carlos Desfler; 3º Ricardo Chazarreta. **Final:** 1º Edgardo D'Orio; 2º Gabriel Cardu; 3º Carlos Desfler.

A. E. V.

CORDOBA

GENERAL DEHEZA

La Cuarta del Motocross

La cuarta fecha del Torneo Provincial de Moto Cross se corrió en Gral. Deheza en el pintoresco circuito de 820 metros, propiedad del Aero Club de esa localidad. Hubo series para las categorías, Seniors, Juniors y Promocional, las que habitualmente corren por los puntos del campeonato.

A los "monstruos" de Seniors cordobeses parece que les ha salido un "cuco" inesperado que se llama Norberto Flesia, que es santafesino, anda una barbaridad y tiene un medio mecánico que camina sin grupo. Se adueñó de las dos primeras series e inteligentemente se limitó en la tercera a circular en el tercer puesto detrás de Obregón y Chiapeta, lo que le aseguraba el triunfo final. Realmente, todo un suceso la aparición del muchacho santafesino que ya tiene preocupados a la mayoría de los principales pilotos cordobeses.

En Juniors, Juan Avaroni tampoco tuvo problemas en adueñarse del triunfo, aunque considerablemente mucho más tranquilo que Flesia, ya que ganó la primera batería y fue segundo en la siguiente, siendo su escolta en la suma final, Jorge Trejo.

Trejo, en un trabajo irregular, había sido sexto en la primera manga y logró recuperarse ganando la segunda. Norberto Till fue el tercero en discordia al haber logrado un séptimo puesto y un tercero en ambas series.

En Promocional, donde evidentemente está el "granero" de la especialidad, hubo gran cantidad de inscriptos y también se corrieron dos mangas, siendo el ganador de ambas, Jorge Romero, promisorio valor de la categoría que evidencia sensibles progresos en cada una de sus presentaciones.

El segundo y tercer puesto en ambas series, correspondió a Mario Pezzini y Carlos Constantino, quienes por ende, ocuparon los mismos puestos en la suma final.

BUENOS AIRES

GENERAL VILLEGAS

Comenzó el Karting

En Gral. Villegas comenzó el campeonato de Karting que fiscaliza el Moto Kart de esa localidad del noroeste de la provincia de Buenos Aires. Una categoría que permite máquinas con motores de hasta 180 cm³ completamente standard y que indudablemente tiene buen arraigo en la zona por los buenos espectáculos que genera, la cantidad de pilotos participantes que reúne y el importante apoyo que le brinda el público.

Daniel Neviani fue el indiscutido dueño de la jornada, casi un niño de tan sólo trece años, que se llevó la prueba clasificatoria, la serie eliminatoria en que le tocó participar, la final y por supuesto, como era la primera prueba del año, está primero en el campeonato. ¿Qué más puede pedir? Realmente toda una revelación este muchachito, que dejó con la boca abierta a más de uno en Gral. Villegas.

Debido al número de inscriptos, hubo que hacer tres series eliminatorias, siendo los ganadores Neviani, como dijimos anteriormente, Javier González, en la segunda, y Henzo Sánchez en la tercera, siendo el repechaje para Manuel Pinto. De esta manera dio comienzo una nueva actividad en el ámbito zonal, que día a día se hace más fuerte, a diferencia de la actividad nacional.

AUTOS IMPORTADOS EN LA ARGENTINA

CONFORT, POTENCIA



El Datsun 280ZX visto de frente y desde atrás donde se observa en detalle la tercera puerta de este modelo. Otro típico diseño deportivo de la industria nipona. 2.753 cc, motor de 6 cilindros en línea, 170 HP a 5.600 rpm y caja con 5 marchas hacia adelante.



Ford Capri Turbo RS con motor de 2.300 cc. Un modelo de dos puertas de diseño deportivo, que fue importado a nuestro país por varias firmas, seguramente explotando la tradición de esta marca en el mercado argentino. Entre sus importadores figuran Corradi-Photon S.A. (Maipú 663, 8º piso, Capital).

BMW 320i, Datsun 280 ZX, Ford Capri RS Turbo y Mitsubishi Galant 2000

En esta entrega ofrecemos cuatro marcas (una europea, dos japonesas y una americana) que ya se incorporaron a nuestro mercado. Las distintas características de cada una de ellas hacen posible la elección para una importante gama de usuarios

Y UTILIDAD

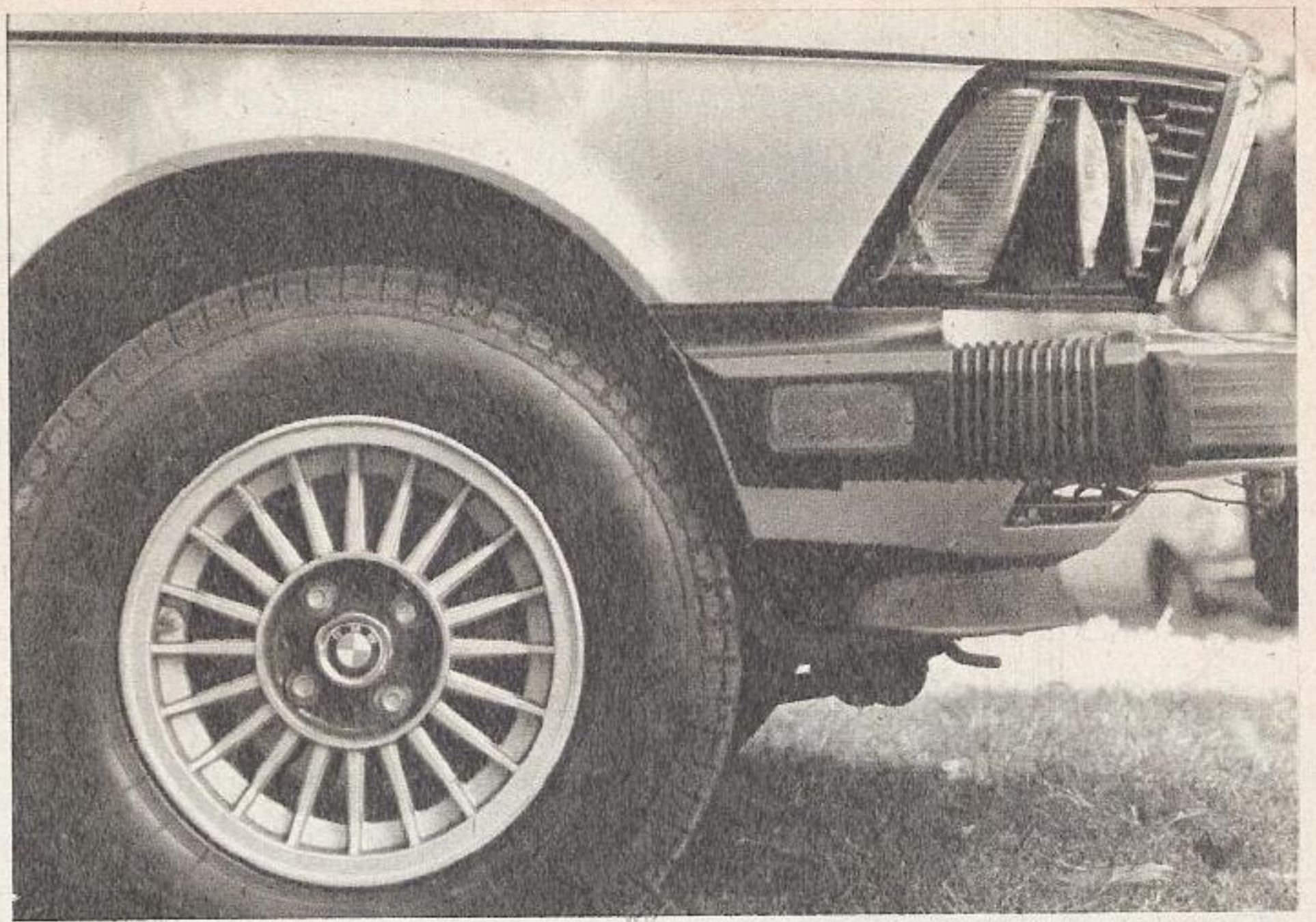
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ



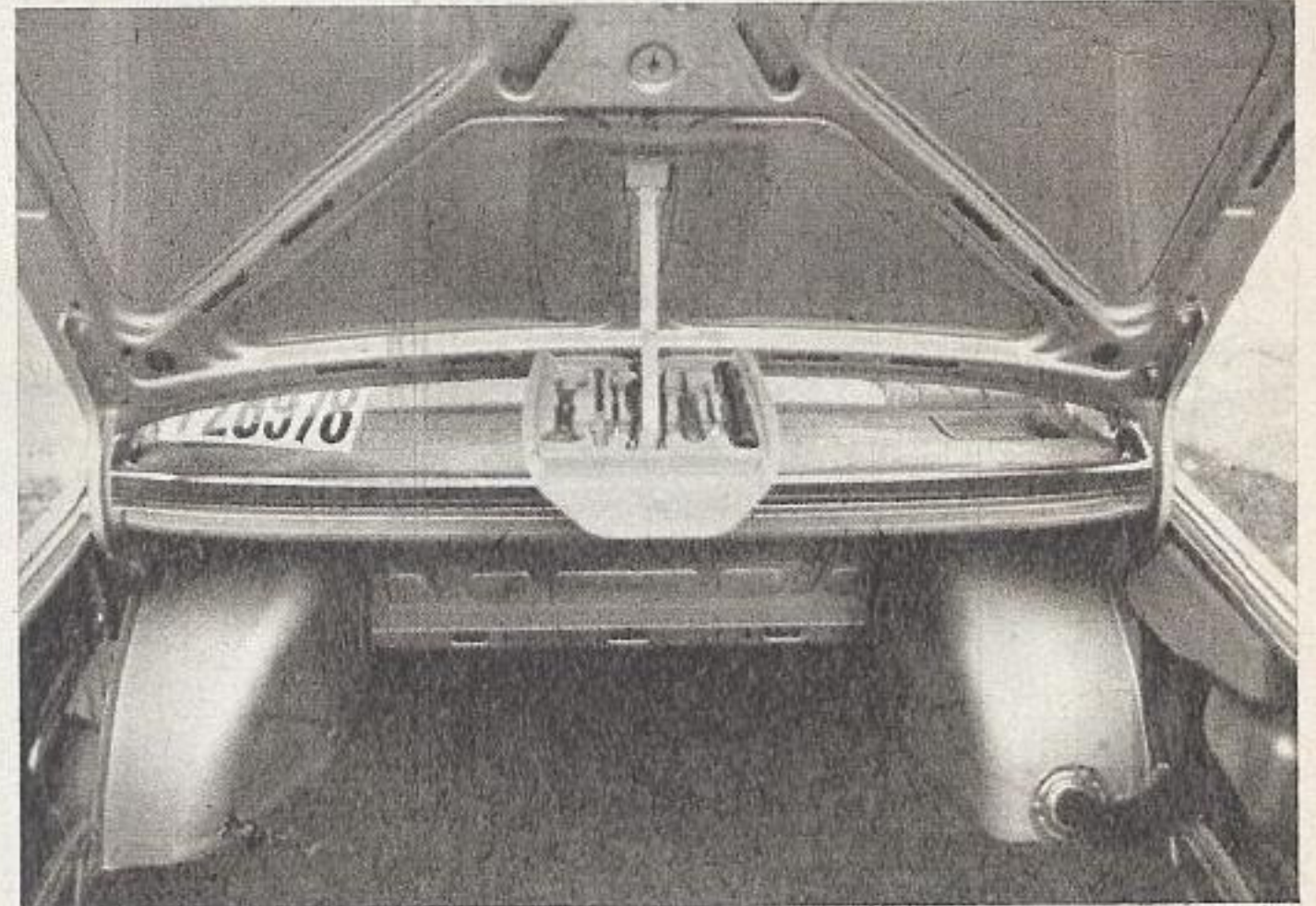
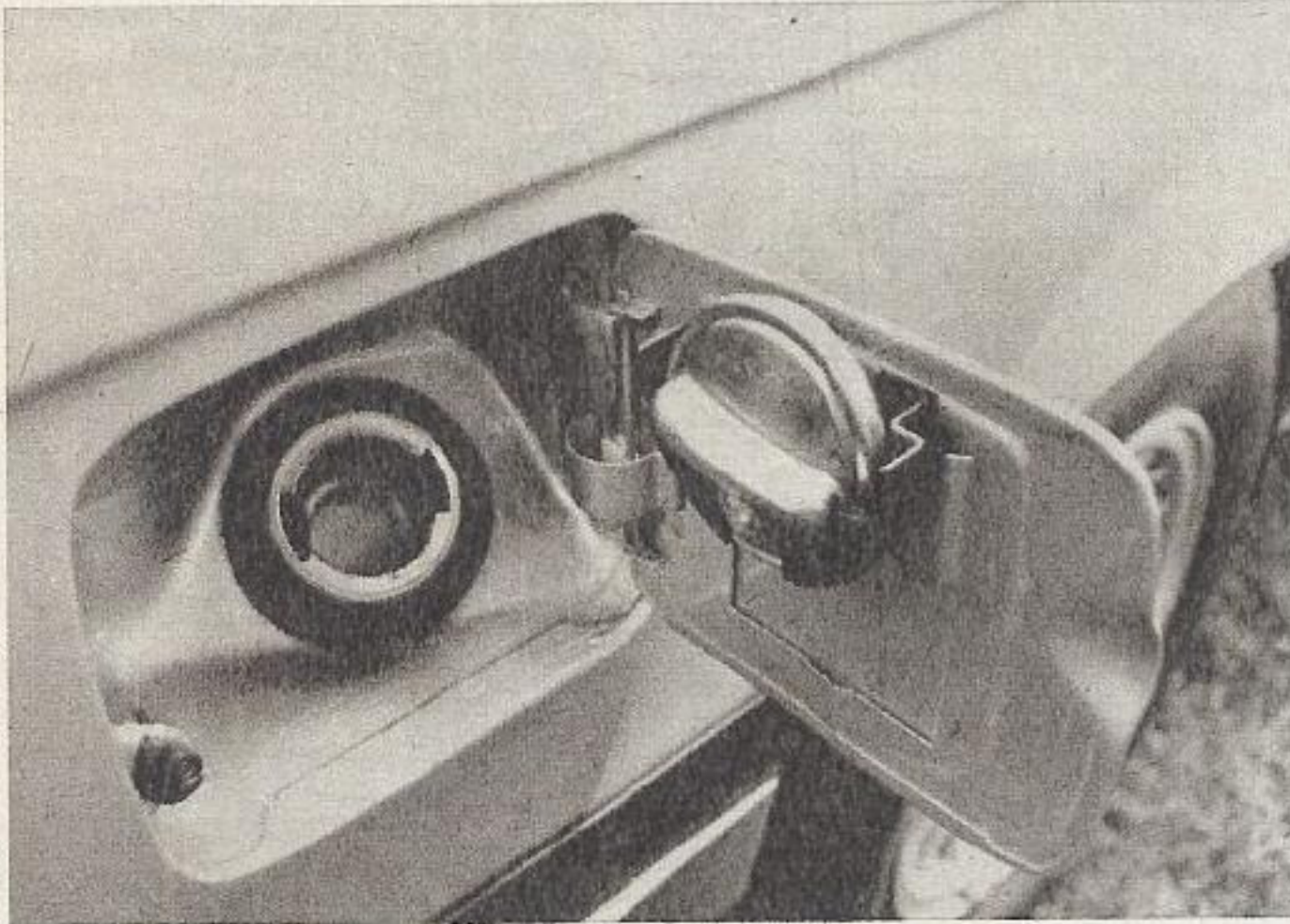
BMW 320i. La letra "4" identifica a todos los modelos de esta marca que vienen equipados con motor a inyección. Un auto de 1990 cc, con inyección Bosch K-Jetronic, 125 caballos y una relación de compresión de 8,1: 1. Un modelo de gran confort, con una amplia gama de accesorios y una calidad reconocida mundialmente. Uno de sus importadores en la Argentina es la firma Ricardo García (Alvarez Thomas 1701).

Mitsubishi Galant 2000, uno de los primeros modelos que importó Dodge Maestre de la firma japonesa. En muy pocos meses esta firma contará con varios modelos de la marca. Hasta el momento se encuentran en el país el Galant 1600 y 2000; y los próximos en llegar serán la Cupé Deportiva "Celeste" y la Cupé Sapporo.

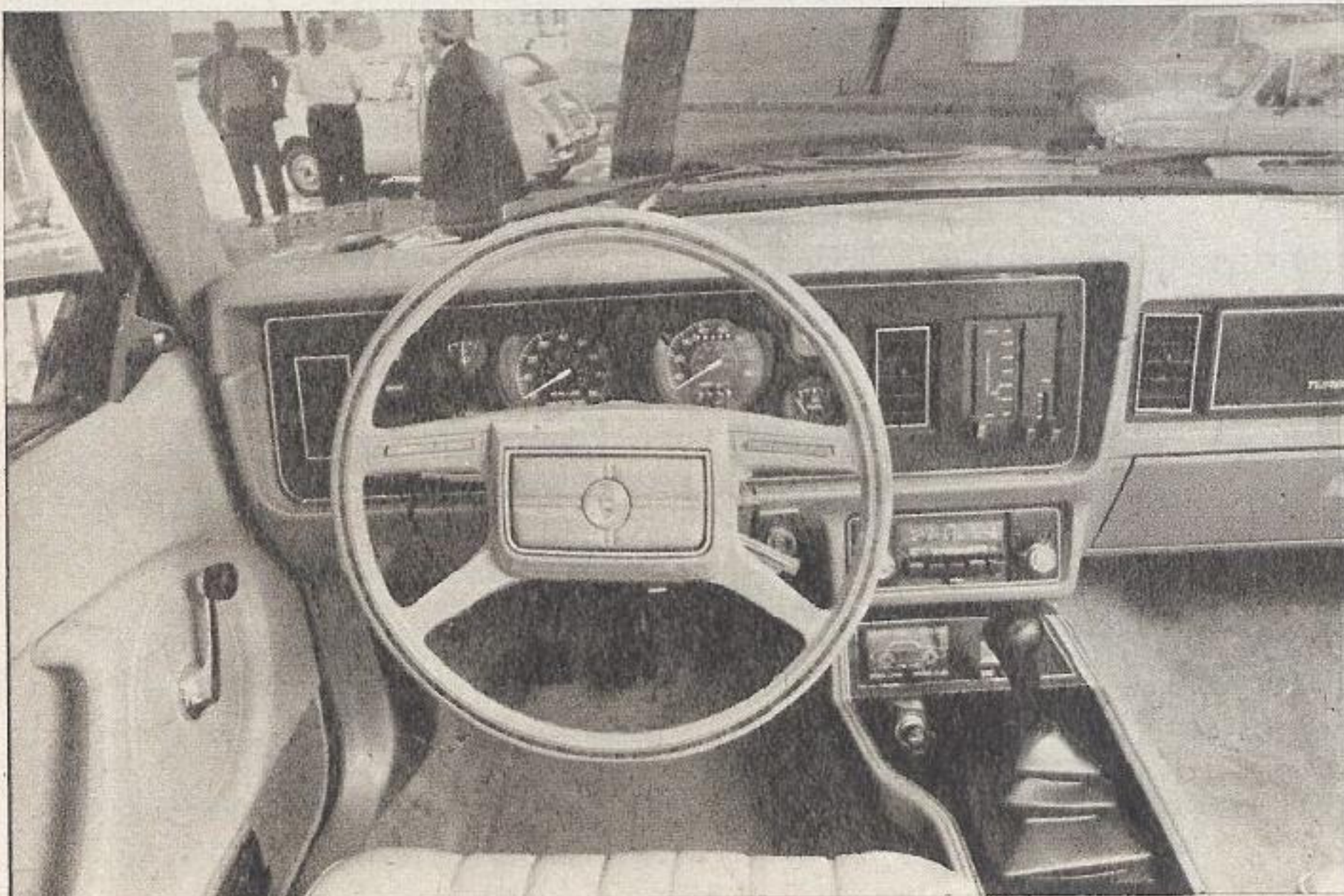
Detalle de parte de la trompa del BMW 320 i. Aquí se observa claramente el paragolpes de seguridad, y además el diseño de luces delanteras y llantas de tipo deportivo. En síntesis, una combinación de buen gusto y seguridad.



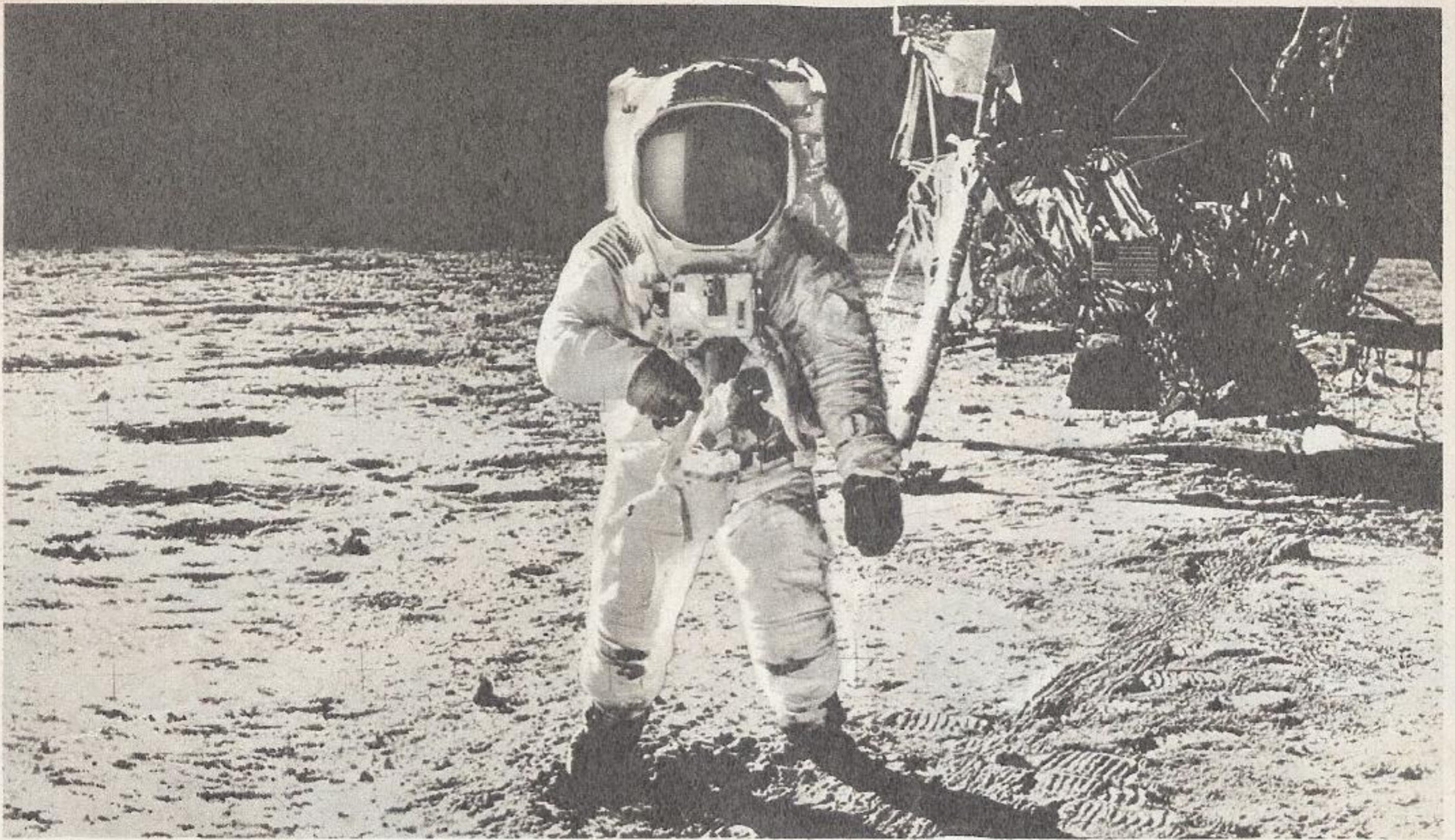
Otros de los detalles del BMW 320 i es la tapa de seguridad del tanque de nafta y también el dispositivo para depositar la tapa mientras se carga combustible, sin posibilidades de olvidarla o perderla. Con la llegada de los autos europeos comenzaremos a ver frecuentemente estos detalles de buen gusto y confort.



Otro detalle del BMW es la caja de herramientas que viene de fábrica, y está ubicada en la tapa del baúl. Una solución perfecta en cuanto a servicio para el usuario, ya que posibilita la solución de algunos problemas mecánicos de urgencia.



Tablero del Ford Capri RS Turbo. El diseño es algo deportivo. Puede observarse debajo de la radio (formando parte de la consola) los marcadores de nafta, luces reglamentarias y stop, nivel de líquido de frenos y de agua en el depósito del lavaparabrisas.

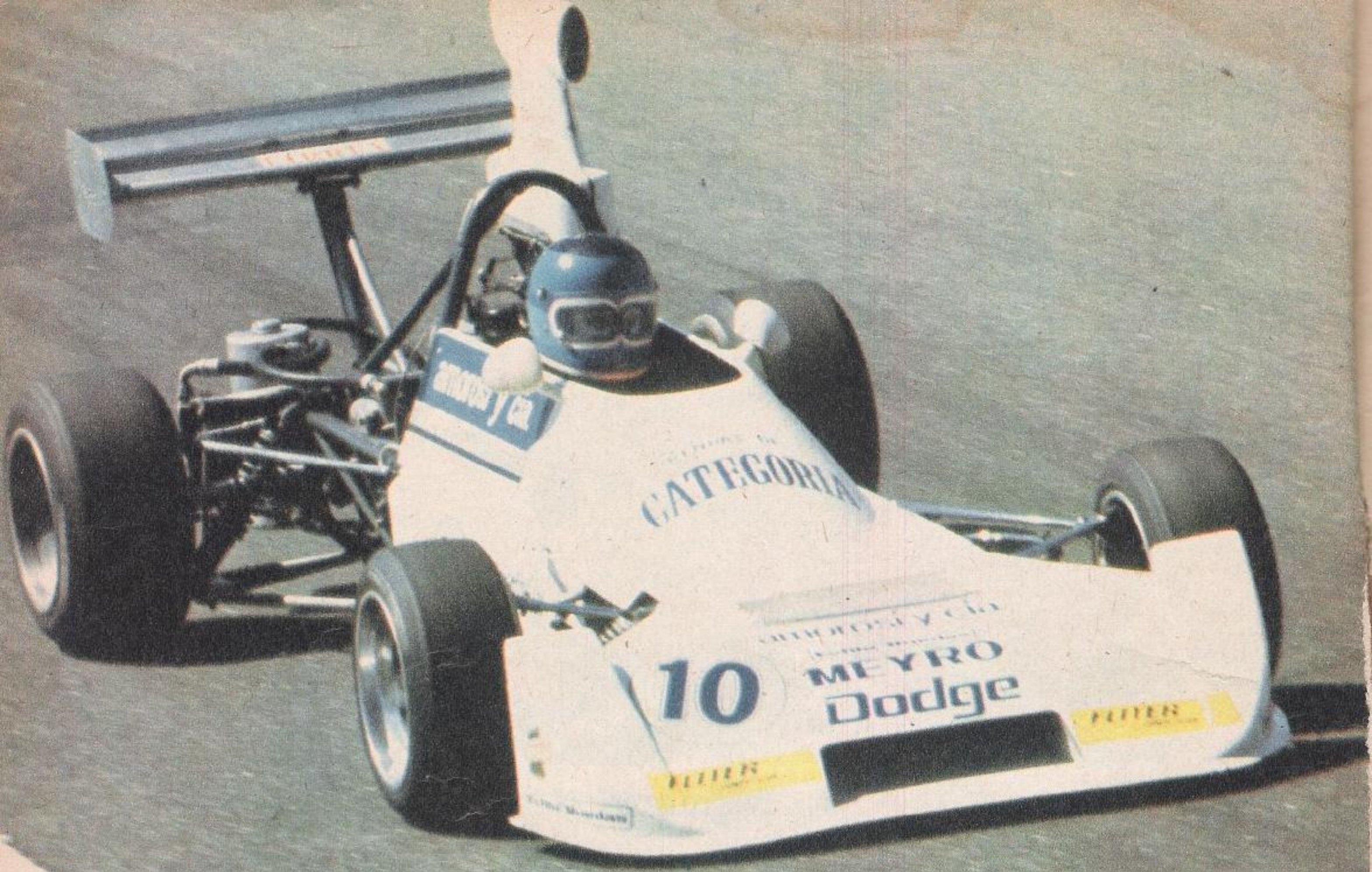


“ Peligro de gol...!”

El primer partido de fútbol o cualquier otro deporte que se juegue en la luna... ¿Quién cree que lo transmitirá, en directo y con todo el potencial necesario?



Primero Rivadavia.
630 Khz en AM y 103.1 Mhz en FM



LA F-2 NACIONAL DESPUES DE TRES CARRERAS:

BALANCE Y EXPECTATIVAS

A fines de la temporada pasada, la F-2 nacional surgió como una de las únicas promesas en medio de la crítica situación de nuestro automovilismo.

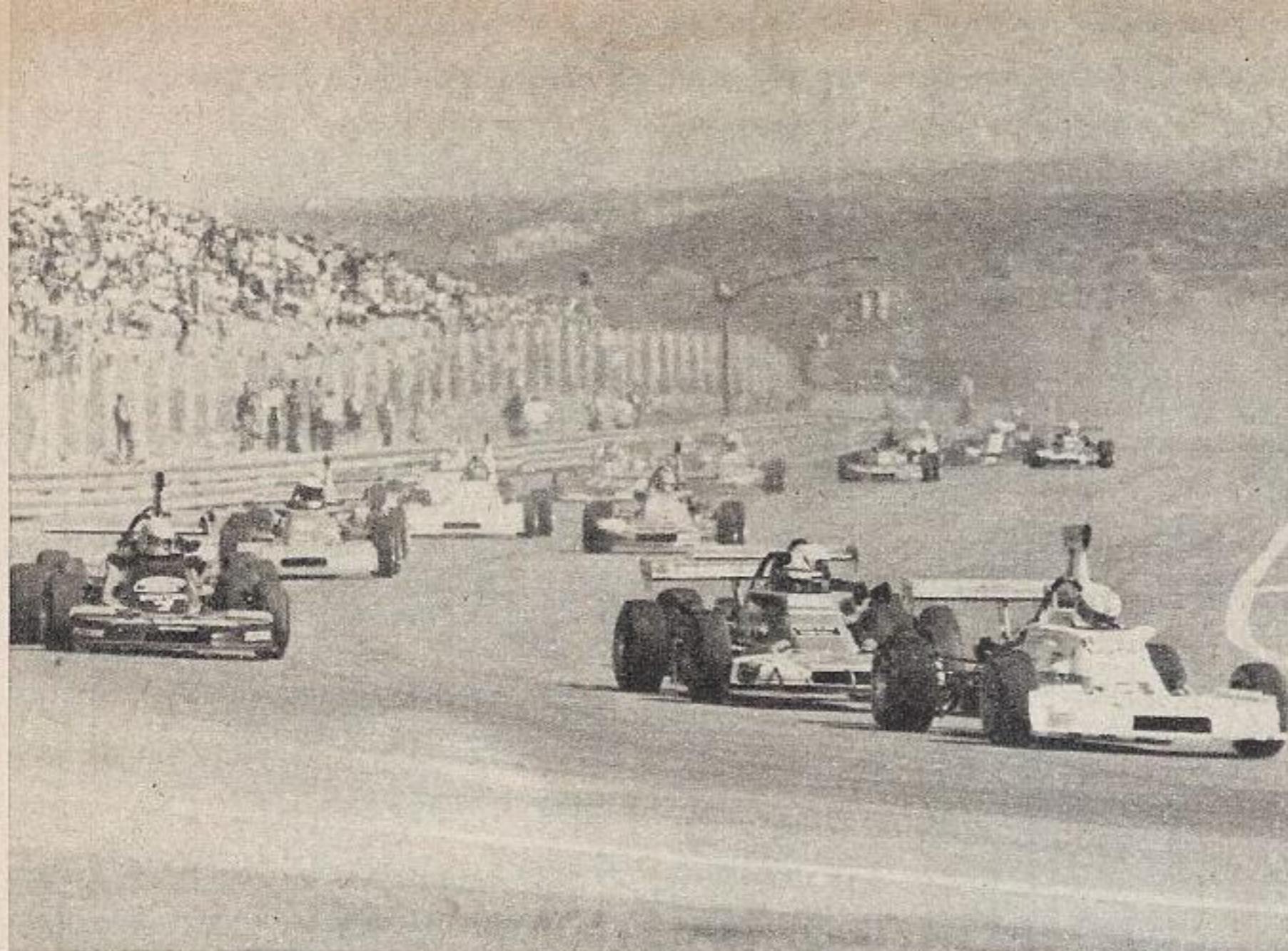
Pero todavía la expectativa no ha sido develada. Luego de tres pruebas corridas, persiste la duda y el saldo no es todo lo favorable que se presumía a principios de año.

Sin embargo, las condiciones siguen dadas: la categoría aparece como una de las más saludables y 1979 podría ser el año de su consolidación.

Un balance de tres carreras y lo que puede deparar el futuro

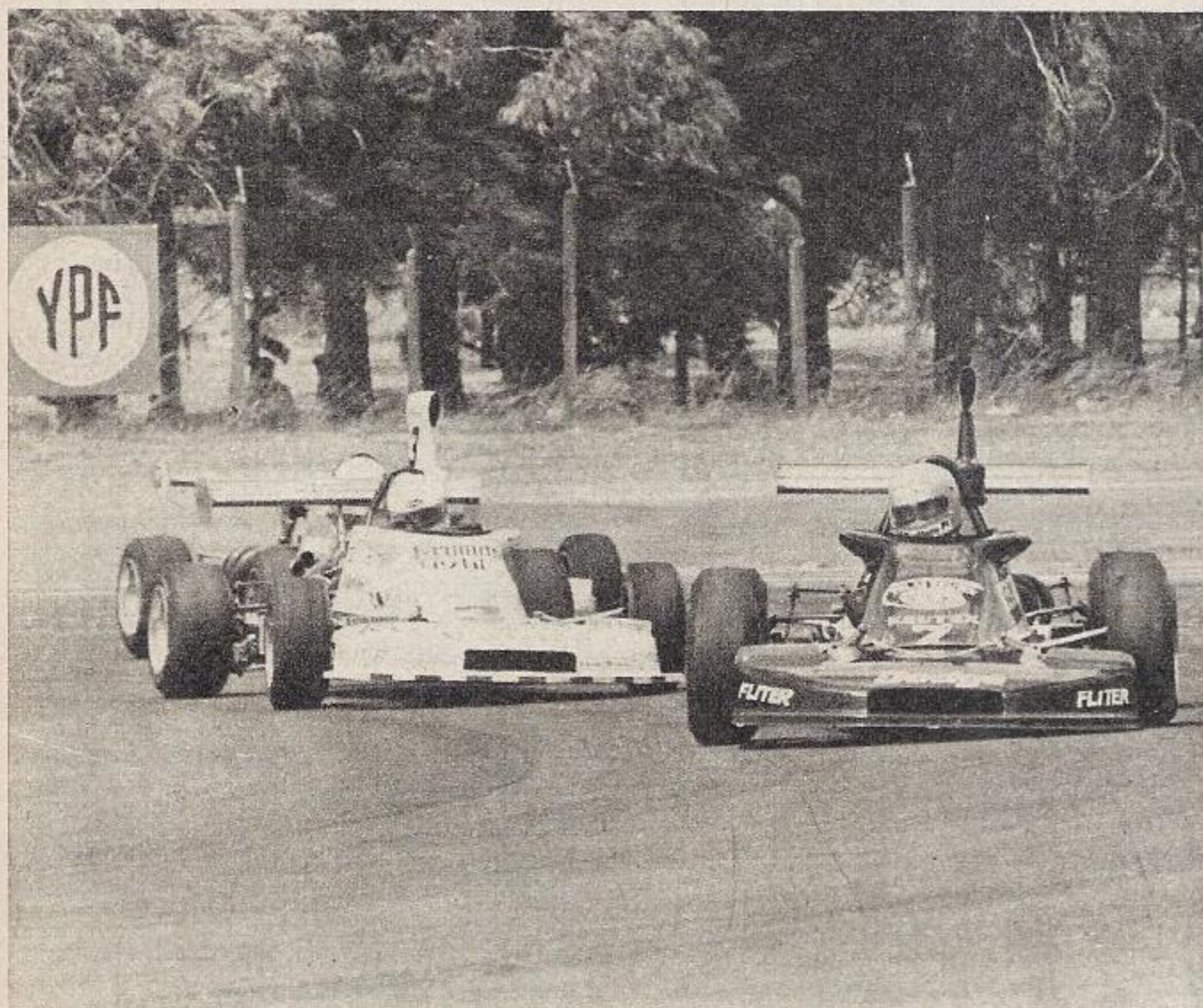
Puede que sólo tres carreras no sean la medida ideal para un balance de este tipo. Sin embargo, la F2 nacional lo propuso al convertirse en una de las pocas categorías nacionales con proyección.

Ante la iniciación de la temporada '79, no era novedad que la crítica situación de nuestro automovilismo iba a pasar otro año de incertidumbre y vacilaciones. En medio de este panorama, F-2 aparecía como lo único rescatable. Un poco por tratarse de una categoría potable para cualquier piloto con aspiraciones; otro porque al margen del rumbo "barranca abajo" de la mayoría de las categorías, seguía ofreciendo una cuota razonable de evolución.



El espectáculo de la F-2 en Mendoza. Esta fue la última prueba de la categoría y el balance fue positivo. Todo indica que así seguirá.

Abajo: De Guidi y Kissling, dos nombres abonados a la lucha por la punta. En estas tres pruebas aparecieron pilotos que podrían estar con ellos en corto tiempo.



Estas razones, sumadas a la inquietud constante de los pilotos de la categoría, conformó un panorama razonablemente expectante, algo con lo que evidentemente no contaban las otras y que motivó que la atención se centrara en la F-2.

Por todo esto, y a pesar de que solo se han corrido tres carreras, lo que sigue a continuación es un balance al que nos llevan estos argumentos.

Los chasis

La verdad incontestable de estas tres primeras carreras fue la combinación

Berta-Dodge. Los tres triunfadores usaron unidades de este tipo. Sin embargo, eso no indica que esta condición de invictos no pueda cambiar de un momento a otro. Porque pesa más el hecho de que tanto De Guidi, Di Palma y Kissling (éste semioficialmente) pertenezcan al equipo Dodge que en realidad los Berta-Dodge sean los autos a batir. La combinación, ciertamente, es muy efectiva, pero ojo, en este caso a expensas de un team oficial...

Lo cierto es que hoy por hoy, para estar en la conversación en F-2, contar con un Berta se hace imprescindible.

La salvedad de esto queda a cargo del Chiviuan de Benamo. El auto, cons-

truido por la dupla Vidal-Chiviló con neta inspiración Tauranac, parece ser el único en poder quebrar esta hegemonía, al menos en materia de chasis. A pesar de no ganar ninguna de las pruebas, Enrique Benamo encabeza el Campeonato. Desde que lo conocemos, la filosofía de Vidal fue "correr campeonatos" y hasta ahora los hechos le dan la razón. Benamo fue el que más y mejor sumó en las tres presentaciones.

Lo de Tulio Crespi, el otrora dueño de la categoría, sólo se circunscribió a participaciones de menor envergadura con pilotos particulares y resultados magros; mientras que por el lado de Avante todavía no se han producido novedades.

El resto es minoría. Lo componen algunas realizaciones artesanales de Rossi y el Luzini. Este último, copia fiel de un March F-3, mostró buenas aptitudes, pero generalmente fue traicionado por problemas menores.

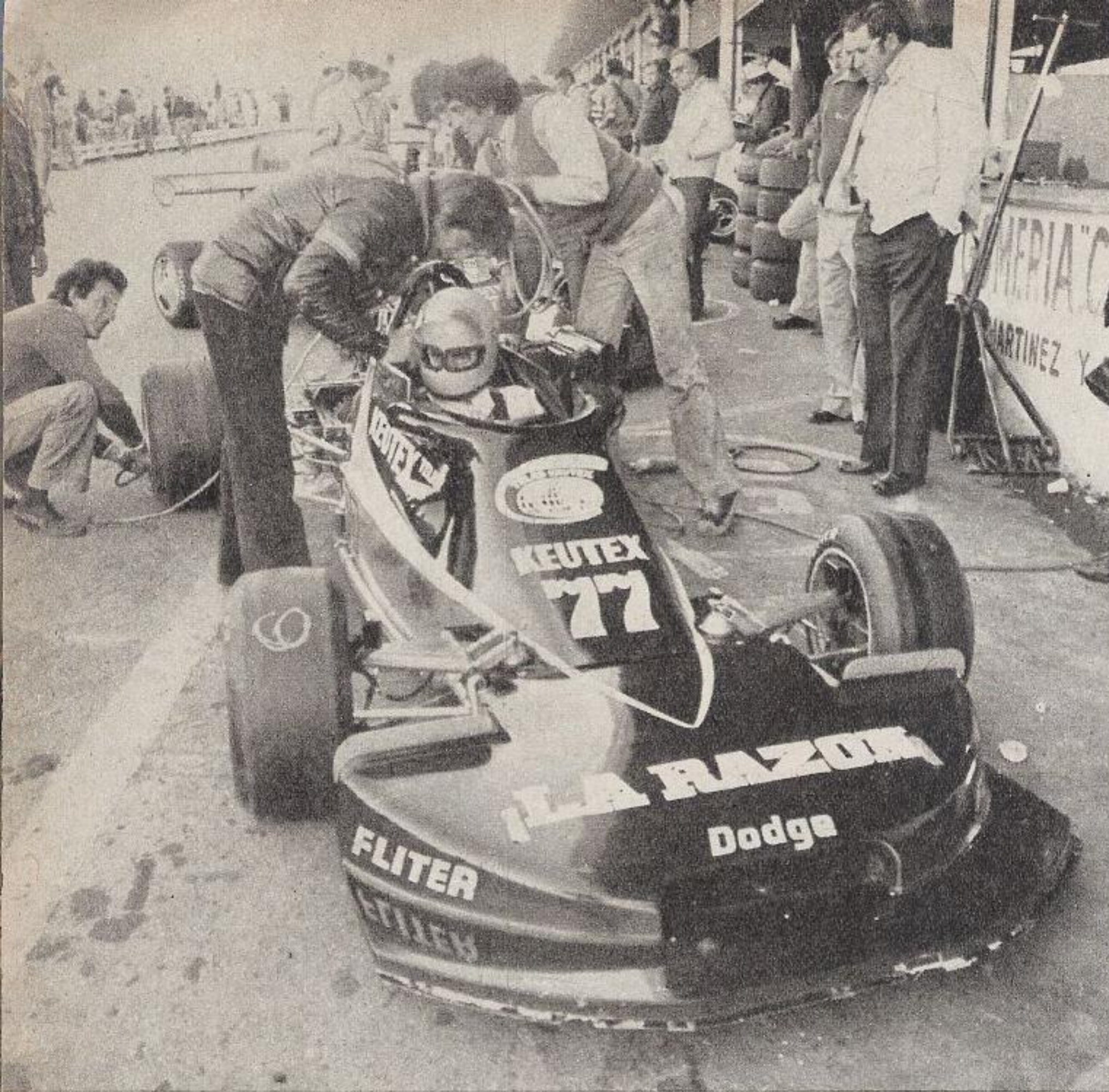
Una pauta del momento actual en materia de chasis la dio la última prueba de Mendoza: doce Berta ocupaban los doce primeros lugares en la clasificación sabatina.

Indudablemente, en ese aspecto, la categoría tiende a ser monarca. Esto, en cierta forma, encierra cierto peligro. ¿Qué puede pasar si Oreste Berta encara con éxito un nuevo desarrollo? La mayoría de los pilotos no podría contar con él en un lapso más o menos razonable, lo que sería fatal para la continuidad de la F-2.

Creemos que en este momento no sería descabellado permitir la libre entrada de monoplazas extranjeros. Porque también pensamos que con un chasis nacional de buena factura, con un buen motor y correctamente puesto a punto se puede competir con éxito contra el mejor de los importados.

Los motores

La hegemonía es para Dodge. La primera carrera, Kissling ganó en el Autódromo con fierros de De Guidi, la segunda la ganó éste con una unidad de su elaboración y la última Luis Di Palma con un motor de Berta. Indudablemente, los motores Dodge se prestan muy bien para la categoría, lo que no significa que la F-2 corra riesgos de transformarse en monarca.



reunieron los preparadores, se trató el tema y apareció una moción (que no fue aceptada por todos) tendiente a bajar el índice de compresión de los motores (¿¿??). Unos siguieron en la misma, otros efectuaron la modificación. Lo cierto fue que en Mendoza todos lucieron más confiables y las roturas fueron mínimas. No sabemos si por la insólita propuesta o debido a replanteos individuales sobre la preparación de las unidades. Sin embargo, en este sentido se camina al filo de la navaja, característica que acompañó a la categoría durante bastante tiempo y sólo una concienzuda revisión sobre el tema podría minimizarla.

Los hombres

El panorama se mostraba crítico ante el cese de actividades del campeón (Beamonte), el sub (De Amorrortu) y algunos alejamientos (Castellano, Arrechea, etc.), sin embargo, aparecieron nuevos nombres y su integración a los que quedaron mantuvo el buen nivel que casi siempre la caracterizó.

Actualmente, hay siete nombres con posibilidades de ganar no bien se les den las condiciones. **De Guidi, Kissling, Di Palma, Scarazzini, Larrauri, Chourroul y Benamo** pueden acceder al lugar más alto del podio en cualquier momento. Y la lista puede engrosarse. En estas tres carreras hubo buenas labores de **Guillermo Maldonado, Daniel Nebreda y José Bengoechea**, los que, en proceso de evolución, podrían integrarse "a los de adelante" en un tiempo relativamente breve. Esto elevaría la cifra de probables ganadores a por lo menos diez pilotos. Un lujo que muy pocas categorías se pueden dar.

Los motores Fiat se han mostrado tan competitivos como los mejores Dodge pero sólo tienen dos defensores que pueden ser potenciales triunfadores: **Oscar Larrauri y Guillermo Maldonado**.

Esto conspira contra las posibilidades de los biálberos tanto como contra los Renault. La marca del rombo tiene un solo representante que figura en la lista de los potenciales ganadores: **Ricardo Chourroul**. El ex F-4 tiene a su cargo la presentación de la mecánica de Antelo, lo que equivale a decir oficial de la marca. En este caso, si bien se han obtenido algunos resultados positivos (un 2º y un 3º lugar), todavía no han aparecido márgenes de performance como para pelear por la punta. Sin embargo, el trabajo de desarrollo de Antelo está bien encaminado, por lo que se puede esperar que pronto esté entre los primeros.

La lista de motores que pueden participar en la categoría se cierra con Peugeot. En principio, el único que utiliza estas unidades es **Juan José Reybet**, pero sus presentaciones son esporádicas a tal punto que todavía no lo hizo durante 1979. Otro de los que podría estar en las filas de Peugeot es **Alfredo Pisandelli**. El neuquino, ligado por mucho tiempo a la marca, debutó en Mendoza con el auto campeón de 1978 utilizando motor Fiat, pero tiene intenciones de volver a usar mecánica Peugeot en la medida en que se den las condiciones.

La llegada de Luis Di Palma fue una indudable inyección para la categoría. Un nombre con gancho para el público...

Por lo visto sobre el tema motores, 1979 parece que será un año Dodge. No sólo por performance, sino por cantidad de usuarios. La sorpresa puede estar por el lado de algún solitario Fiat o por el de los Alpine, ya que Renault piensa ampliar su lista de usuarios (se rumorea el retorno de Passadore, la incorporación de Larrauri, Rullo y otros).

Estas tres carreras, mostraron una peligrosa tendencia: **las roturas**. Estas tuvieron su punto crítico en la segunda prueba en Buenos Aires, cuando varias unidades fallaron en pruebas de clasificación y otras lo hicieron en carrera (a las diez vueltas quedó el tendal). Se

Resumiendo, el balance de estas tres carreras fue positivo. Hubo dos pruebas muy buenas (la primera y Mendoza) mientras que la restante fue pobre. No obstante en esta última aparecieron autos nuevos, varios nombres más y hubo pormenores interesantes. Las condiciones están dadas para que la F-2 nacional siga su camino ascendente. Si hay algo que se podría criticar es la falta de profesionalismo general. Para muchos esto sigue siendo un divertimento y hoy las cosas no se pueden tomar así. Pero, es lógico, hay mucha iniciativa privada, pilotos que hacen sus propios autos y que a menudo no cuentan con un apoyo importante. Sin embargo, y curiosamente, estos son el núcleo de la categoría, como quien dice... un mal necesario. No compartimos esta actitud, la entendemos aunque creemos que debería cambiar.

RICARDO DELGADO
Fotos: **ANTONIO CAPRIA**

Confidencial

Informe de LOS PRINCIPIOS para anunciantes y jefes de medios.

Un diario grande por donde lo mire.

Grande, porque su distribución cubre todas las localidades de la provincia de Córdoba y parte de Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero.

Grande, porque en 15 meses aumentó su tiraje en un 144%.

Grande, por el nivel económico y cultural de sus lectores.

Grande, por sus 85 años de experiencia periodística.

Grande, porque sus 32 páginas permiten más información y mejor ubicación a los avisos.

Sin duda, un diario grande por donde lo miren, para el anunciante o el lector

CANTIDAD DE PAGINAS Y SU DISTRIBUCION. *

	Los Principios		Diario 1		Diario 2	
Total págs.	32	pág.	20	pág.	18	pág.
Deportes	6,5	"	0,33	"	4	"
Clas. y Agrup.	5	"	6,05	"	3	"
Mujer	2	"		"	0,25	" *
Economía	2,8	"	0,33	" **	0,9	"
Agropecuarias	1,16	"	0,13	" **	0,20	"
Interior	1,70	"	0,50	"	0,70	"

* No tiene sección fija

** Sólo cotizaciones

REVISTAS Y SUPLEMENTOS

	Los Principios	Diario 1	Diario 2
Revista Infantil (color)	Si	No	No
Revista dominical (color)	Si	No	No*
Suplemento Cultural	Si	No**	Si
Suplemento Deportivo	Si	No	No

* Edita los domingos suplementos tabloide blanco y negro con 48 páginas

** Los domingos publica 1 página, de su edición común, dedicada a temas culturales.

* Promedio de páginas de los matutinos de Córdoba entre los días 5 y 10 de marzo de 1979.

Diario **LOS PRINCIPIOS**

Florida 165, piso 11, of. 1103. Tel.: 30-3799.
Cap. Fed.
Santa Rosa 167, Tels.: 30967; 39878. Córdoba.



FORMULA CUATRO EN LAS PAREJAS

PICETTI: EXACTO EN LA DEFINICIÓN

Muy buena carrera donde Norberto Picetti logró su segundo triunfo del año y ahora puntea el campeonato. Sommi fue segundo y Néstor López tercero. Las series se las adjudicaron Picetti, Oscar Pereyra y Néstor López. Hubo un pelotón puntero de cuatro autos, un segundo de seis máquinas, y tres pilotos se intercambiaron el primer puesto

Largada de la serie final con toda la espectacularidad de la fórmula 4. Donati en punta, Picetti por afuera, Sommi por adentro y Pesticchio más atrás. En la otra foto aparece el ganador en el podio, ahora puntero del campeonato.

Por JORGE FERNANDEZ MORANO
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

Otra presentación de la Fórmula Cuatro, esta vez en Las Parejas, con un parque de más de cuarenta autos y una paridad que ya caracteriza a esta categoría, hasta llegar a sorprender a los más allegados a ella. Incluso a los mismos pilotos y preparadores. El sábado, cuando llegamos al autódromo, nos enteramos, por ejemplo, que Chiviló ya había dado más de cien vueltas probando. Pero después, conversando con la mayoría de los protagonistas fuimos confirmando que Chiviló no había sido el único. En general todo el parque se la pasó probando desde el jueves, y algunos desde el miércoles anterior a la carrera. De allí la evolución colectiva que significó bajar en menos de seis meses 2 segundos el record de clasificación y de marcar sólo 2 segundos más que los Fórmula 2. Por tal razón creemos que este hecho concreto es muy positivo para la categoría, que no tiene un ganador cantado ya que en cada presentación hay diez autos con posibilidades de triunfar. Las Parejas tampoco escapó a esta regla y hubo un punto básico para desequilibrar en la pista: el tema cubiertas. Esto debido a que ese circuito tiene mu-

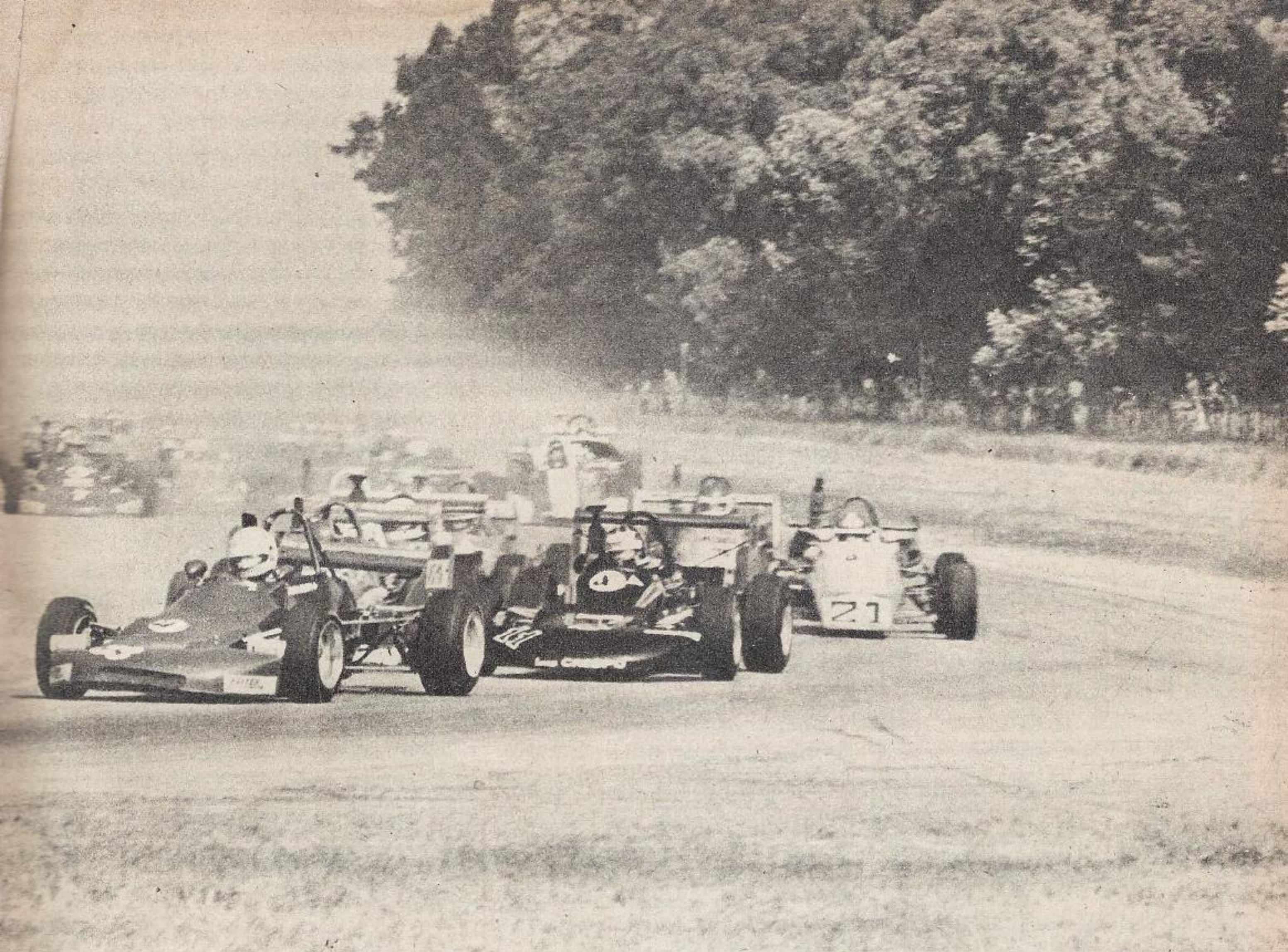


cho polvo que actúa prácticamente como una lija para las cubiertas. Y sobre este tema Picetti fue el más acertado y justo para planificar una carrera de 27 vueltas, sabiendo que antes de cumplirse la mitad de la misma aquel piloto que no hubiese cuidado sus neumáticos perdía toda chance.

Con la premisa fundamental de cuidar caucho se largó la serie final, donde justamente el ganador logró imponer su estrategia.

Las tres series

Indudablemente en esta oportunidad las series no tuvieron nada que ver con la carrera en sí. Eran a diez vueltas y daban la posibilidad de andar a fondo desde el comienzo al final. O sea que no existía la preocupación de las cubiertas. La primera fue para Picetti, que le sacó 6 segundos a Donati y 8 a Roberto Milohanich. La segunda para Oscar Pereyra, de gran desempeño, superando a Sommi y Muñiz Barreto y la tercera se la adjudicó Néstor López superando por mucha diferencia a Pestuccio y Chiviló. Y una vez definidas sirvieron muy



poco para trazar un panorama de lo que sería la final, ya que hasta los pilotos de punta tendrían que especular para terminar con las gomas en condiciones.

El trabajo previo de Picetti

Fue lo que desequilibró la final, por lo acertado y también por la concentración de su equipo para encontrar una puesta a punto ideal del auto, aun resignando algunas décimas con respecto a los otros, pero con la seguridad de cuidar las cubiertas. Así fue como el primero en tomar la punta fue Donati seguido por Picetti y Sommi. Y en la segunda vuelta la fila india mostraba a Donati, Picetti, Sommi, Roberto Milohanich, Néstor López, Pesticcio, Macagno, Muñoz Barreto, Ridolfi, Pereyra, Risati, Pugliese y otros. Donati fue distanciándose del resto vuelta tras vuelta con el plan de exigir las cubiertas durante las 15 primeras vueltas. En ese lapso sacó 6s de ventaja sobre Picetti y 9s a Sommi. Atrás, conformando el segundo pelotón, Roberto Milohanich comandaba un

grupo de cinco autos que viajaban unidos por la desesperación de ganar una posición. Al cumplirse la vuelta 12 Macagno hizo un trompo después de la recta principal y quedó sin chance, al igual que Muñoz Barreto, que abandonaba definitivamente por problemas de motor. Tres vueltas después Picetti y Sommi comenzaron a acercarse al puntero. Ya estaban a 2s debido a que el auto de Donati tenía un rateo importante en el motor y no doblaba como al principio. Las vueltas siguientes fueron las más emotivas ya que nuevamente el pelotón de punta lo conformaban tres máquinas y más atrás, López venía cuarto, Pereyra quinto y luego el pelotón siempre encabezado por Milohanich. Al cumplirse la vuelta 23 el motor de Donati daba para muy poco, y era acosado por Sommi que había superado a Picetti antes de encarar la recta principal. Al giro siguiente ya Sommi era puntero, Picetti segundo y Donati tercero. Pero esto sólo duró una sola vuelta ya que Picetti pasó a la punta y abandonaba Donati. Esas tres últimas vueltas mostraron al puntero y a Sommi totalmente jugados en cada curva. Ambos

llegaban juntos a la frenada de la recta pero siempre con Picetti por adentro, cuidando la cuerda. Sin embargo daba sensación de que Sommi tenía un poco más de auto, aunque no pudo probarlo debido a una jugada perfecta del puntero. En la penúltima curva Picetti pasa a un rezagado y se lo deja de tapón a Sommi para que éste se viese obligado a frenar y perder toda chance, justamente cuando la tenía. Así definió el ganador, en muy pocos metros una carrera muy difícil, y que ahora lo ubica en el primer puesto del campeonato. También quedan los buenos trabajos de Sommi, López y Pereyra que anduvieron muy fuerte en las 27 vueltas finales. Otra buena demostración de una categoría que funciona, ofrece espectáculo y mantiene una paridad y evolución poco común en nuestro automovilismo actual.

Patio de boxes

EL DETALLE DE SIEMPRE — La organización de la carrera fue muy buena y el espectáculo también. Pero el público no apoyó como se esperaba la jornada, ya que debido a la suspensión de Turis-

GERENTE: Oscar Eduardo Gerding

DIRECTOR: Carlos Fresco.

JEFE DE REDACCION: Carlos F. Figueras

SECRETARIO DE REDACCION: Alberto Del Priore.

PROSECRETARIO: Ricardo Delgado

REDACCION: Jorge Fernández Morano y Oscar Fittipaldi.

COLABORADORES: Héctor Cademartori, Ronald Hansen, Jorge Landini, Héctor Olano, Federico B. Kirbus, Marcelo García Lobelos y Miguel Angel Sebastián.

JEFE DE ARTE: Eduardo C. González

DIAGRAMACION: Carlos A. Romanó

ARCHIVO: Eduardo Neira

SECRETARIA: María Delia Cedrés de Mango

FOTOGRAFIA

JEFE DE FOTOGRAFOS: Hugo Pérez Campos

JEFE TECNICO: Isidoro Rubini

JEFE DE SERVICIOS: Bernardo Acuña

FOTOGRAFOS: Antonio Capria, Armando Rivas, Osvaldo Dubini, Mario Paganetti, Eduardo Nuñez, Daniel León, Alfredo Albornoz, Enrique Bianco, Osvaldo Varone, Ignacio Corbalán, Carlos Acuña, Ricardo Brun Cruz, Carlos Pese y Eduardo Martí.

JEFE DE CORRECTORES: Luis Canosea

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR: Germán Sopena y Franco Lini (Europa), Héctor Horacio D'Amico (USA).

DEPARTAMENTO COMERCIAL

DIRECTOR DE PUBLICIDAD: Rodolfo Sabatini

JEFE DE PUBLICIDAD: Juan Carlos Hiquis

PROMOTOR: Jorge Quercia

TRAFICO: Mabel Norma Simoncini

TALLERES GRAFICOS

GERENTE: Ing. Juan Manuel Mendes Borralho

DISTRIBUCION EN CAPITAL FEDERAL: Vaccaro Hnos. Entre Ríos 919, piso 1º, Capital Federal. Teléfono 26-3908.

DISTRIBUCION EN EL INTERIOR Y EXTERIOR: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Belgrano 624, 6º p., tel. 30-7891, (1092) Capital Federal.

Es una publicación de EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A.
Av. L. Alem 896, Capital Federal
Tel. 32-6010 al 29



PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, p. 3º, Buenos Aires, R. Argentina. Tel. 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica de 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. Acedida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Def. de Autor Nº 1.446.301. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General Nº 7970. 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 de Editorial Abril, Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Bs. Aires. Mayo de 1979.

IMPRESO EN ARGENTINA

Correo Argentino Central B	Sucursales 11-27-3460	Franqueo pagado Permiso 4981
		Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión Nº 7970

mo Nacional se creó un desconcierto poco común. Los organizadores se quejaban que no habían tenido ni tiempo para anunciar la suspensión de TN. Y por lo tanto el público quedó defraudado nuevamente, ya que cuando terminó la prueba de F-4 muchos llegaban al autódromo para ver los autos de TN. Sin duda, otra falla más de la CDA, que modificó el programa 48 horas antes.

—:—

SIN EXITO — Resultó pálido el desempeño del wing car de Avante construido para **Salvador Macagno**. El auto mostró varios vicios, tuvo problemas con las cubiertas y en síntesis fue casi 2s más lento que el modelo anterior.

—:—

LA VOZ DEL GANADOR — "Sobre el final el motor empezó a ratear en las partes más trabadas, pero el auto me siguió doblando bien y así pude aguantarlo a Sommi y cuidar siempre la cuerda."

—:—

LOS COSTOS AL DIA — Actualmente tener un fórmula 4 de punta cuesta 820

millones (Tulia 17, incluida la caja de velocidades) y unos 1.500 dólares por cada motor.

—:—

OTRO RECORD EN F-2 — Probando la semana anterior **Guillermo Kissling** logró un tiempo no oficial en el circuito 9 de Buenos Aires de 1m18s6/10, superando el record oficial que era de 1m20s2/10. También con un F-2, pero en Alta Gracia, **Di Palma** bajó el record oficial en 1s4/10 marcando 1m08s1/10.

—:—

TULIA PARA F-3 — Crespi comenzará a construir en este mes un F-3 para la temporada internacional que se correrá en octubre en nuestro país. Sobre este mismo tema se aseguró el domingo que los escenarios serán **Buenos Aires, Paraná, Balcarce y Marcos Juárez**, este último en reemplazo de Las Parejas.

—:—

ALBERTO PEREZ A F-2 — Este preparador ya inició los trabajos en un motor Fiat para F-2 que si resulta competitivo equipará al Crespi de Angel Bani.

CLASIFICACION

Argentino Atlético Club Las Parejas — Autódromo "Don Eduardo"
Circuito de 2.304,44 mts. — 6-5-79

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	11	Norberto Picetti	Crespi-Renault	10m43s6	10
2º)	33	Carlos Donati	Crespi-Renault	10m54s2	10
3º)	22	Roberto Milohanich	Crespi-Renault	10m56s9	10
4º)	115	Juan Carlos Ridolfi	Crespi-Renault	11m04s7	10
5º)	3	Salvador Macagno	Avante-Renault	11m06s2	10

Luego se clasificaron: Eduardo Ferola, Carlos Lauricella, Hugo Cardacci, Alvaro Fernández y Jorge Manghi.

Promedio del ganador: 127,906 kms/h.

Record de vuelta: Picetti en la 5ª vuelta en 10m03s6/10 a 130,440 kms/h.

SEGUNDA SERIE

1º)	14	Oscar Pereyra	Crespi-Renault	10m59s7	10
2º)	4	Gustavo Sommi	Crespi-Renault	11m00s3	10
3º)	6	Benjamín Muñiz Barreto	Crespi-Renault	11m09s7	10
4º)	8	Alfredo Pugliese	Crespi-Renault	11m12s9	10
5º)	105	Carlos Kern	Crespi-Renault	11m13s9	10

Luego se clasificaron: Campos, Campione, Padilla, Huarte, Rando, Galatti, Comelli, Giordano, y Beneitez.

Promedio del ganador: 125,753 kms/h.

Record de vuelta: Pugliese en la 3ª vuelta en 1m05s a un promedio de 127,630 kms/h.

TERCERA SERIE

1º)	5	Néstor López	Crespi-Renault	10m53s3	10
2º)	21	Angel Pesticcio	Crespi-Renault	11m11s4	10
3º)	7	Angel Chiviló	Crespi-Renault	11m12s7	10
4º)	2	Miguel Solano	Crespi-Renault	11m20s1	10
5º)	10	Ricardo Risatti	Avante-Renault	11m20s7	10

Luego se clasificaron: Giavedoni, Rosso, Morale, O. Milohanich, Alori, Tuero y Alvarez.

Promedio del ganador: 126,985 kms/h.

Record de vuelta: López en la 8ª vuelta en 1m04s a un promedio de 129,624 kms/h.

Repechaje: 1º) Giordano - 2º) Beneitez.

FINAL

1º)	11	Norberto Picetti	Crespi-Renault	28m58s9	27
2º)	4	Gustavo Sommi	Crespi-Renault	28m59s2	27
3º)	5	Néstor López	Crespi-Renault	29m19s2	27
4º)	14	Oscar Pereyra	Crespi-Renault	29m34s9	27
5º)	10	Ricardo Risatti	Avante-Renault	29m35s	27
6º)	21	Angel Pesticcio	Crespi-Renault	29m46s7	27
7º)	115	Juan Carlos Ridolfi	Crespi-Renault	29m48s	27
8º)	2	Miguel Solano	Crespi-Renault	29m50s8	27
9º)	105	Carlos Kern	Crespi-Renault	30m03s5	27
10º)	22	Roberto Milohanich	Crespi-Renault	29m05s6	26

Luego se clasificaron: Eduardo Ferola, Roberto Giavedoni, Hugo Cardacci, Jorge Beneitez, Carlos Donati y Alfredo Pugliese.

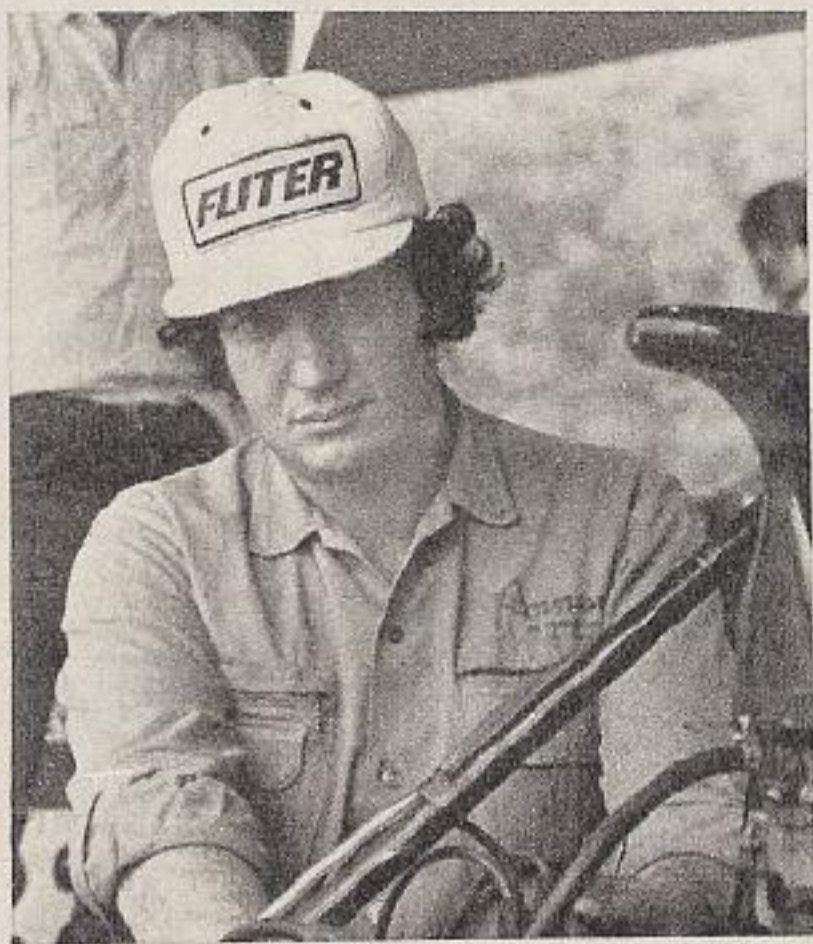
Promedio del ganador: 128,812 kms/h.

Record de vuelta: Gustavo Sommi en la vuelta Nº 11 en 1m03s1 a un promedio de 131,473 kms/h.

Juan Carlos Tomalino

"NO ME AYUDA NI EL APELLIDO"

Hace cinco años aproximadamente que prepara motores de Fórmula 4 sin conseguir éxitos mayores. Pero la amistad que lo une a Picetti lo hizo continuar el trabajo y rápidamente, en muy pocos meses, se sumó a



los preparadores de punta. Antes de la carrera nos comentaba: "Esto todo lo hacemos por amistad y sin ganar un peso, incluso dejando un poco de lado las horas que puedo pasar en mi casa con mi familia. Junto a Picetti decidimos trabajar a fondo en el chasis, mejorar un poco las suspensiones, utilizar los mejores materiales que podemos y desarmar y controlar el motor después de cada carrera. No tenemos ningún banco de pruebas pero con la dedicación y el entusiasmo que lo hacemos llegamos a ganar dos veces."

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA CUATRO

(Disputadas 3 competencias)

Pos.	Piloto	Ptos.
1º)	Neberto Picetti	22
2º)	Carlos Donati	15
	Gustavo Sommi	15
4º)	Alfredo Pugliese	7
5º)	Néstor López	4
	Ricardo Risatti	4
7º)	Oscar Pereyra	3
8º)	Angel Chiviló	2
9º)	Salvador Macagno	1
	Angel Pesticcio	1
	Héctor Ridolfi	1

Reutemann: reencuentro ancestral

El miércoles 2 de mayo resultará inolvidable para Carlos Reutemann, pero por razones ajenas a su actividad automovilística, aunque la fama que se labrara en dicha disciplina mucho tiene que ver con el agasajo de que fue objeto. En una sencilla ceremonia, el alcalde de la pequeña localidad de Guntalingen, vecina a Zúrich, entregó al piloto argentino un retrato de su bisabuelo, Jakob Reutimann, quien fuera todo un patriarca y fundador de dicha villa, erigida en el lugar donde naciera en 1822. Posteriormente, emigró a la Argentina donde se estableció como granjero, iniciando la dinastía local de los Reutemann (trocada la "i" por una "e"). La visita de Carlos a la tierra de sus antepasados suizos fue ocasión propicia para el grato acontecimiento,

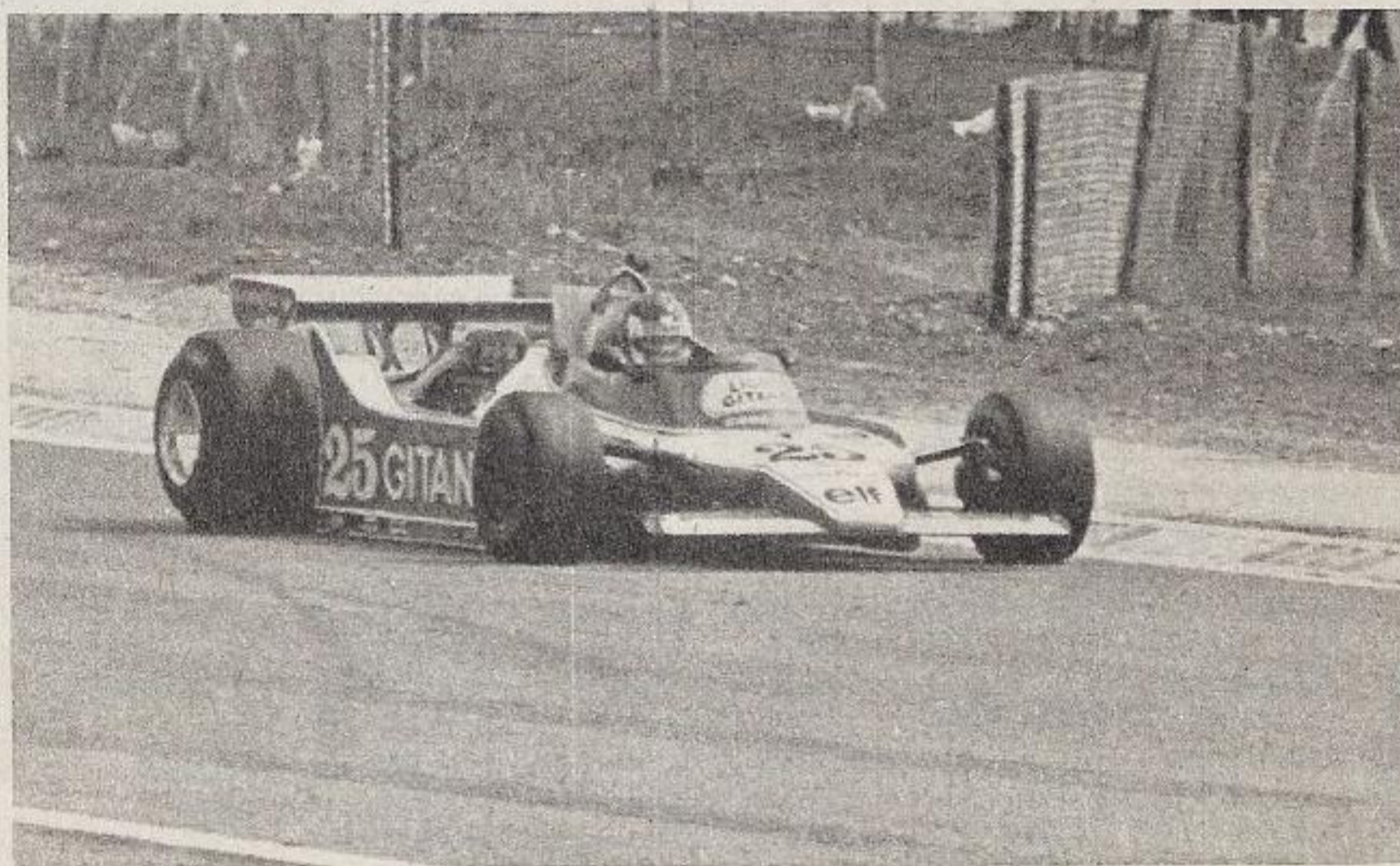
así como para alternar con numerosos parientes que siguen viviendo allí y apellidándose Reutimann. Nuestro vo-



lante no disimuló su emoción y aseguró que guardará el obsequio entre sus recuerdos más queridos.

Pruebas previas en Zolder: Depailler quiere repetir

El sábado último concluyó toda actividad preliminar de la oficial a desarrollarse esta semana con miras al G.P. de Bélgica. Varios equipos continuaron testeando sus máquinas, según se acostumbra, para afrontar el trabajo definitivo en la mejores condiciones posibles. Y si bien la jornada final se desarrolló con mal tiempo, los concurrentes tuvieron oportunidad de mejorar



todas las marcas logradas anteriormente. Así, el mejor registro extraoficial quedó en poder de Patrick Depailler, cuyo Ligier JS11 empleó 1m21s62/100 para su mejor vuelta en Zolder. Tras él se situó Jody Scheckter, quien con la Ferrari T4 logró 1m21s76. A su vez, el Alfa Romeo volvió a cumplir una labor destacable, mejorando lo obtenido en ensayos del jueves. Bruno Giacomelli consiguió 1m23s06 y reforzó de este modo las aspiraciones de los directivos peninsulares, ya decididos a presentar la nueva máquina en la carrera del domingo próximo. Al epilogar los entrenamientos, el piloto italiano manifestó: "Las cosas han salido bastante bien. Avanzamos mucho con relación a las pruebas anteriores, pese a que no pudimos cumplir en su totalidad el programa fijado originalmente".

Por lo visto, el debut del Alfa-Alfa ya puede considerarse un hecho de la misma manera que Depailler y Ligier no parecen muy dispuestos a reingresar en un cono de sombra...

Un acuerdo entre APAT y el ACA pone punto final a un

TURISMO NACIONAL: TODOS CORREN PA

Las gestiones que propiciaron las autoridades de la Comisión Deportiva del Automóvil Club concluyeron con la unidad de la categoría. Los episodios previos que desembocaron en la solución.

Las diferencias existentes fueron superadas con la buena voluntad de las tres partes, pero solamente manteniendo la intención se arribará a la anhelada reactivación de la especialidad. Una medida que compromete seriamente la subsistencia de CADAD

Desde hace aproximadamente veinte días se encontraban trabajando en conjunto las autoridades de la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo y la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística dependiente del Automóvil Club Argentino.

La finalidad de las reuniones era encontrar un punto de coincidencia que permitiera reagrupar a los pilotos de la categoría Turismo Nacional bajo la tutela de un solo ente fiscalizador. Las gestiones parecen haber culminado con pleno éxito y los responsables de la conducción de APAT suscribieron un convenio con la CDA que será dado a conocer en el curso de la corriente semana.

De esta manera, por quinta vez en el transcurso de los últimos treinta meses, los corredores de la categoría Turismo varían su posición y afiliación. En esta ocasión dejan de lado, aparentemente en forma definitiva, las filas de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo, para enrolarse bajo la tutela del Automóvil Club Argentino.

No se conoce a ciencia cierta cuál ha sido el factor que influyó para este cambio por parte de los corredores, pero se debe admitir que no serían ajenos a la determinación los siguientes puntos:

Primero: El evidente deterioro de las carreras realizadas últimamente por la falta de un parque automotor de calidad y representativo, dada la división imperante que afectaba por igual a los dos sectores en pugna. Ni la clase "B" contaba con un número importante

de participantes, ya que esa especialidad acostumbraba a reunir por lo menos a cuarenta inscriptos, cifra que últimamente se conseguía en pocas ocasiones. Mayor era el problema en la categoría "C", donde las pruebas habían perdido definitivamente el atractivo que las distinguiera con anterioridad. La actuación fraccionada de sus máximas figuras, más la carencia de la tradicional lucha de marcas, llevaba al T.N. hacia lo inevitable intrascendencia.

Segundo: Al tomar el ACA a su cargo la financiación de los Campeonatos Argentinos mediante el sistema ideado por Alcides Raies, se aseguraba para las categorías por él fiscalizadas una importante remuneración en efectivo que invariablemente era abonada a las pocas horas de haberse desarrollado la prueba. Esa cuestión no tenía igual tratamiento en las carreras fiscalizadas por la CADAD, cuyos afiliados en varias oportunidades demoraron el pago y en otras retacearon los importes totales. El factor económico ha sido de gran importancia y acaso el definitorio.

Tercero: El anuncio de la formación de una Federación del Interior, donde se nuclearían los corredores cordobeses en especial, a quienes se sumarían los representantes de otras provincias, comprometía la fortaleza de APAT ya que un importante número de sus asociados se allstaría en la entidad de reciente fundación.

Cuarto: No se debe dejar de evaluar la importancia de las carreras que integran el Calendario Deportivo del ACA don-



de figuran importantes pruebas internacionales de las denominadas Rally, a las que no podrían acceder los volantes que se licenciaran en CADAD sin el temor de sufrir luego penalizaciones que empañaran el prestigio de sus campañas deportivas. A nadie favorece contar en su foja deportiva con suspensiones aplicadas por el Automóvil Club Argentino, por injustas que aquéllas puedan parecer.

Quinto: Los máximos dirigentes de APAT manifestaron que la idea de reagruparse fue sugerida por las autoridades nacionales, las que desean que la actividad se lleve a cabo con el contralor del organismo local reconocido internacionalmente. Interpretando ese pedido de unificación, habrían apurado las gestiones pertinentes.

Sexto: No escapó a la sagacidad de los actuales responsables de la administración de APAT, que la lucha política desatada por el llamado a elecciones para renovar

sus autoridades, mostró un enfrentamiento interno muy profundo, que solamente podía ser superado por la unión de todos los corredores. De no ser así se corría el riesgo de perder el manejo de la categoría. Con esta nueva posición se suman importantes votos para las figuras más representativas de la especialidad.

Aparte de los pequeños enconos personales que debían superarse, existían otros de índole técnico y político que merecían una especial atención, si se pretendía erradicar definitivamente los males que aquejan a la categoría en particular y al automovilismo en general. Para conseguir esto, se debía contar con el máximo de colaboración por parte de la CDA, ya que los puntos de coincidencia entre ambos sectores de corredores no se podían subsanar aferrándose a las disposiciones deportivo-legales en vigencia.

grave conflicto

RA EL MISMO LADO

Así fue como el propio titular de la CDA accedió a iniciar las tratativas concurriendo personalmente a la primera reunión realizada en la sede de los pilotos nucleados en APAT. Esta actitud demostró la buena voluntad y la sana intención de los dirigentes del ACA, cosa que facilitó el diálogo, eliminando posturas intransigentes y desmedidas. Los principales inconvenientes presentados se superaron de la siguiente manera:

"A": Se anuló el resultado de las carreras disputadas hasta el presente, fueran éstas realizadas por el ACA o por CADAD. Los corredores "renuncian" a los puntos obtenidos y se reanuda el **Campeonato Argentino** a partir de la próxima carrera con cero punto. Una solución difícil de justificar bajo la letra de los reglamentos vigentes, pero que en aras de la definitiva superación de los males que agobian a la actividad, deberá admitirse como la postrer burla al RDA en beneficio general.

"B": Otro tema de difícil aplicación radicaba en las posiciones de los respectivos "rankings" y la numeración de los autos. Para ello se llegó (de común acuerdo) a un sorteo para determinar a quiénes correspondían los números 1. Esto favoreció a los dos campeones de CADAD, los que seguirán con aquella cifra en tanto que el N° 2 será para los campeones de la CDA. En la práctica se deberán intercalar los nombres, correspondiendo en el mismo orden que tienen actualmente, los números impares para los pilotos provenientes de la Confederación y los pares para aquellos que corran para el ACA.

"C": En la faz reglamentaria se acordó mantener las especificaciones técnicas postuladas por la Comisión Técnica del ACA, respetando las pautas vigentes en la preparación de los motores, sobre todo en lo relacionado con la tapa de cilindros. Momentáneamente se dejarán de utilizar los elementos aerodinámicos que recientemente había incorporado la categoría. Alerones, deflectores y canalizadores aguardarán para su empleo el estudio que al respecto se llevará a

cabo. Se adelanta que las fábricas terminales no ven con agrado la desfiguración de la imagen del auto de calle en la categoría Turismo Nacional que responde al Grupo 1 Internacional.

"D": Como no podía ser de otra manera, en momentos en que se anuncia un "borrón y cuenta nueva", se decretará una amplia amnistía que favorecerá a pilotos, clubes y dirigentes relacionados con esta parte del automovilismo.

Los clubes que tuvieran fecha asignada por la Confederación y se afilien a la CDA serán incorporados a la lista de organizadores. La única selección admitida estará refrendada por la seriedad y capacidad para la función. De esta manera, por ejemplo, los clubes disidentes de Córdoba (Río IV y Córdoba Automóvil Club) pueden pedir inmediatamente su afiliación y posteriormente tendrán su carrera en el calendario.

"E": Por último, para limar las asperezas entre los distintos sectores de pilotos, que de alguna manera se pueden dividir en "porteños" y "cordobeses" se resolvió ceder cinco bancas en la Mesa Directiva de APAT para los corredores de la provincia mediterránea. Esta concesión es al sólo efecto de trabajar en conjunto en esta primera etapa de reorganización, y de ninguna manera pretende institucionalizar una diferencia entre videntes del interior y capital. Es una forma de garantizar el cumplimiento y el mutuo control de lo pactado.

Los puntos de coincidencia han sido encontrados y ya están en plena vigencia. En otras oportunidades se partió de bases similares y los yerros de los encargados de concretarlas en la práctica las llevaron al fracaso. En la medida que las nuevas corrientes de opinión que afloraron recientemente entre los corredores puedan neutralizar las desviaciones que en alguna oportunidad se practicaron en defensa de lo personal, se puede mirar con optimismo esta nueva etapa que inicia el Turismo Nacional.

Héctor Olano

MOTO HONDA

Venta y Repuestos • Service Integral • Banco de Pruebas.

GENERADOR PORTATIL HONDA E-300

Produce hasta 300 va. c/a y 100 c/c
También 12 v. para carga Baterías

A. PAROLO Y CIA. SRL.
Concesionario Oficial HONDA

Rivadavia 12110 • Ciudadela • Tel. 653-2237/3856

Baires 
REPUESTOS
Línea Completa
PEUGEOT
Venta por mayor y menor
Importación - Exportación
WARNES 1201
Tel. 55-8931/32
1414 - Cap. Fed.

RESORTES de SUSPENSION


PARA TODO TIPO DE AUTOMOTORES

...Y ESPECIALIDAD EN COMPETICION

STOCK COMPLETO
ENTREGA INMEDIATA

Fiat 125 "Autódromo especial" \$ 39.100.- (Cap. Fed.)

ANICETO GOMEZ

ALBARIÑO 627 - Bs. As.
TEL. 641-2907/8429

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-1424/7989/0766

MARLIT

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

ADMINISTRACION Y VENTAS

Gral. **MANUEL A. RODRIGUEZ 2721**
(altura Warnes 1900)
Tel. 58-7843 y 59-1389

desde \$ 20.000.-



PARA SU **PEUGEOT** RECIENTE LLEGADAS DE **FRANCIA** Bobinas de competición **Ducellier**

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363 (PALERMO)
Tel. 71-3952/8959 y 72-3957/6634

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

LAFAYETTE
S.A.C.I.F.

Ventas por mayor y menor.
AV. LA PLATA 1947 - CAP.
T.E. 922-6377 - 921-5565 - 92-6673/8405

REPUESTOS

RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGÜERALES

CASA AMBROSINO

J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

¡GUARDA... PLAST

QUE NO LE COLOQUEN OTRO!



INFORMES DE COLOCACION

750-5692/5483 - 7 a 15 hs.

LEGITIMO

Cap. y G. Bs. As. desde \$ 35.000.- (lgo. Comp.)

volantes
Ematra 

EXIJA LA MARCA GRABADA

LA SEGURIDAD EN SUS MANOS

LA CASA DEL VOLANTE S. R. L.

Administración y Ventas:
WARNES 1400 - Tel. 58-9694

Fábrica: MATORIN 2450 - Capital



Desde \$ 25.000.-

Campeonato Argentino de Motociclismo en el UN PALIDO ESPECTACULO

**Una prueba sin alternativas de interés.
La categoría 350 y la 1.000 cm.³ corrieron juntas.
Vignetti en 125, Minguzzi en 350,
Angiono-Pardo en sides, Rubén Soria en juniors y
Benedetto en 250, los ganadores.
Un acertado planteo en la distribución de categorías**



Hugo Vignetti, ganador en 125 Fórmula Internacional. Una categoría que pide a gritos motos con aspiraciones, como las de Hugo y Alberto Diez.



Victorio Minguzzi puntea la prueba de 350 delante de Marcelo Diez, que llegó segundo a pesar de que su moto no estaba en óptima forma.

La carrera del domingo fue una clara demostración de que nuestro motociclismo no está pasando un buen momento. La Federación modificó las categorías eliminando algunas que ya no pueden seguir como la 100 cm³, la 50 cm³ y las motonetas. Sin embargo, todavía la estructura de categorías no es lo ideal, ni se le aproxima, pero la supresión de algunas ya fue un paso adelante. El problema que a primera vista parece simple, no lo es en absoluto, veamos: crear una categoría nacional que tenga atractivos es casi imposible ya que la industria no produce motos que puedan adaptarse fácilmente para competir, además son de baja cilindrada. Por lo tanto sólo puede hacerse una buena promoción que atraiga a los pilotos y los forme. ¿Y después?, una vez que el piloto anda más rápido que la moto de promocional hay que ofrecerle una división coherente para progresar, cosa que en la actualidad no existe. Aquí es donde se deben instrumentar los medios para lograr ese fin, ya sea importando motos de 125 y 350 en cantidad y sin impuestos, o algo por el estilo. Creemos que por ese lado deben orientarse los esfuerzos...

Juniors

La categoría Juniors, antes llamada Promocional, funciona correctamente y además de cumplir su función específica de escuela de pilotos sigue siendo la que mejores espectáculos brinda. Un inesperado pero meritorio triunfo de **Rubén Soria**, quien se llevó los puntos cuando un problema retrasó a Víctor Barrientos, que aparecía como seguro ganador con gran ventaja sobre el resto y que a pesar de todo llegó tercero. La mejor carrera de la tarde.

250 cm³

Pocas motos y pobre espectáculo en la de cuarto de litro. El ganador, **Claudio Benedetto**, casi le saca una vuelta al tercero sobre el final de la carrera. Esto es claro indicio de la disparidad de esta división donde se mezclan motos de todas las cilindradas. Ricardo Blanco, el único que estuvo a la altura del ganador, fue segundo.

125 cm³

Claro triunfo de **Hugo Vignetti** sobre un Alberto Diez que lleva muy bien la Morbidelli que corriera su hermano el año pasado. Remontó bien desde el fondo pero sin llegar a inquietar a Vignetti. Tercero y muy parejo Willy Pérez.


350 y 1.000, juntas

Con solamente cinco máquinas de 350 (dos de las cuales eran de los urugua-

autódromo CULO

vos Robledo y Segrera) no se puede hacer una carrera, por eso para cubrir el "bache" corrieron junto a las Seniors (motos de producción de hasta 1000 centímetros cúbicos). En "treinta y cinco" ganó cómodamente **Victorio Minguzzi** sin que nadie le complique las cosas. Segundo fue Marcelo Diez que corrió sin estar recuperado aún de su lesión de Venezuela y con la moto tirando mil vueltas menos de lo normal.

La clasificación de ambas divisiones se dio por separado pero en la pista una de las motos Senior, la Kawasaki-Bimota de Oscar García, al mando de **Vigneti** se comportó a la altura de una Grand Prix y llegó tercera en la pista además de ganar su categoría. Segundo E. Salatino con Suzuki en 1000 cm³.

En Sidecars tras una carrera entretenida Angiono-Pardo con Honda llegaron primeros. 

GRAN PREMIO "AÑO DEL NIÑO Y LA FAMILIA" Clasificación final

Juniors: Circuito Nº 5 de 2126,31 metros. 1º) **Rubén Soria**, 12 vts.; 2º) A. Costa; 3º) Víctor Barrientos; 4º) Rubén Michele; 6º) Antonio De Tomaso; 6º) Vicente Galicchio; 7º) Enrique Sablich; 8º) Esteban Bertozzi; 9º) Miguel Cameli; 10º) Charo Lamón. Promedio del ganador 106,204 km/h.

250 cm³: Circuito Nº 5 de 2126,31 metros. 1º) **Claudio Benedetto**, 15 vueltas; 2º) Ricardo Blanco; 3º) Tony Sciaca; 4º) Roberto Medici, 14 vueltas; 5º) Víctor Barrientos; 6º) Hugo Zlotogora; 7º) Carlos Di Natale; 8º) A. Bordonía; 9º) Nicolás Morgante. Promedio del ganador 112,569 km/h.

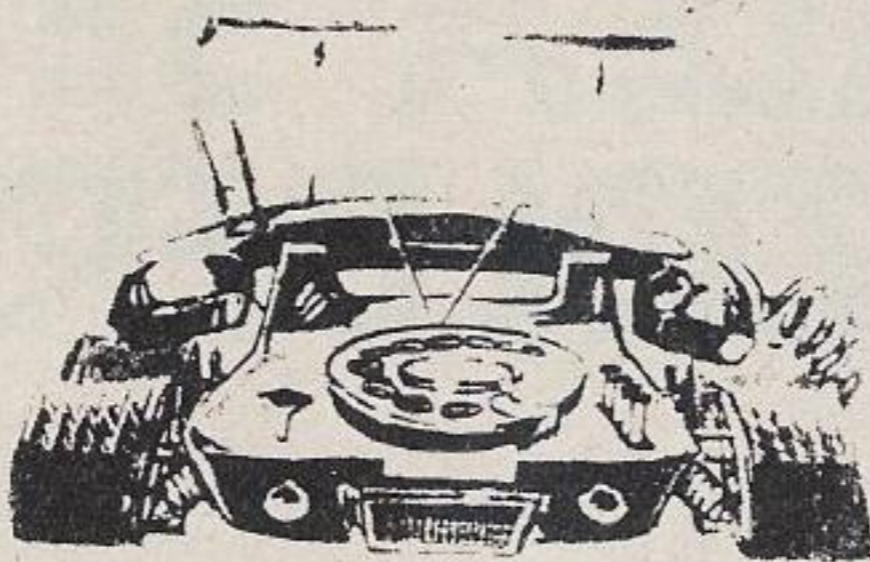
125 Fórmula Internacional: Circuito Nº 9 de 3345,45 mts.) 1º) **Hugo Vigneti**, 12 vts.; 2º) Alberto Diez; 3º) W. Pérez; 4º) Tony Sciaca; 5º) Yervan Samirdjian; 6º) Alex Kolocsar; 7º) Norberto Di Franco, 8 vts. Promedio del ganador 121,435 km/h.

350 cm³ F.I.: Circuito Nº 9 de 3345,45 mts.) 1º) **Victorio Minguzzi**, 15 vts.; 2º) Marcelo Diez; 3º) Chiquito Segrera; 4º) Panky Catania, 13 vueltas.

Seniors: Circuito Nº 9 de 3345,45 metros. 1º) **Hugo Vigneti**, 15 vts.; 2º) Eduardo Salatino; 3º) Roberto Ramírez. Promedio del ganador: 128,083 km/h.

Sidecars: Circuito Nº 5 de 2126,31 metros. 1º) **Angiono-Pardo**; 2º) Pérez-Coma; 3º) Fava-Fava; 4º) Vuolo-Segata; 5º) Pomesano-Canata.

EL TELEFONO NEGRO



—¡Hola!

—Sí, ¿con CORSA?

—Así es, ¿quién habla?

—Ernesto. ¿Con quién hablo?

—¿Cómo?! ¿Todavía no conocés mi voz, cariño?

—¡Buena! ¡Sí, ahora sí! Disculpame... Mirá, la que tengo que contarles es mundial, o casi... Resulta que después que el jueves a la noche se decidió la suspensión de la carrera de T.N. en Las Parejas, a eso de las dos de la mañana un miembro de la C.D.A. llamó a un dirigente del club organizador y, además de informarle esa determinación, le pidió que se suspendiera también la de F-4. Le dijo que no iba a haber problema, que el A.C.A. se hacía cargo de todos los gastos y viáticos de cada concurrente y les ofrecía a ellos y a los organizadores indemnización total. La idea era que el T.N. y la F-4 corrieran juntas el domingo que viene...

—Evidentemente, la moción no prosperó...

—¡Muy sagaz, gill! Si no, no se hubiera corrido... Pero la cuestión no terminó ahí. Ante la negativa de la gente de Las Parejas, que argumentó acertadamente que no se podía jugar con el público, el hombre de la C.D.A. se despidió, colgó y volvió a llamar más tarde. Esa vez la cosa fue más firme, con veladas amenazas y diciendo que la carrera de F-4 tenía que suspenderse porque así lo había dispuesto la entidad fiscalizadora. Por supuesto, insistió en la indemnización y otras garantías, pero la posición de los organizadores no se alteró. De todos modos fue una pena, porque la reunión no se promovió bien y mucha gente de la zona llegó tarde el domingo al circuito para ver al T.N., ignorando la suspensión y perdiéndose el espectáculo de la F-4, ya que su horario se adelantó debido a la ausencia de otra categoría.

—Otro pequeño desastre, producto del grande a que ya estamos acostumbrados:...

—Exacto. Un episodio confuso, poco

serio en cuanto al manejo pero grave en términos de resultados, no sólo por la escasez de público que hubo en Las Parejas sino porque deteriora todavía más la imagen de un organismo que tendría que ser intachable en su carácter de rector.

—Buena, viejo, pará que me vas a emocionar, y este tipo de asuntos más que emoción ya merecían flor de revolución. Chau y gracias...

—o—

—¡Hable!

—Buena, ¿Amadeo está?

—Estás hablando con Amadeo... Parece que trabajar en CORSA te contagió el proverbial despiste de tus compañeros...

—¡Y parece que vos seguis tan agrandado como siempre! Mi viejo, ya es imposible hablar contigo... Pero antes de cortarte ofendido, contame algo, vos que siempre decís que andás en la onda grande.

—Mirá, o escuchá, como quieras..., te habrás enterado de que en los últimos días recrudescieron las versiones sobre el retiro de Lauda y sus declaraciones contradictorias (según los cables) de que está muy disconforme con la alianza Brabham-Alfa y harto de todo, o de que atraviesa el mejor momento de su vida privada y está tranquilo como nunca para correr...

—Exacto. Se volvió a caer también en que, si no se retira, en 1980 correría con el equipo Alfa Romeo, abandonando a Ecclestone, y por otro lado en que necesita seguir compitiendo para bancar su empresa aérea, según palabras que, por supuesto, se le ponen en boca...

—¡Alto ahí, badulaque! ¿Me llamaste para que te sacara de la ignorancia en que vivís sumido, o para transferírmela?

—¡Basta, alcornoque! ¡Seguí vos y contá de una vez algo que no sepa!

—Si es así, podría seguir dándote cátedra hasta el año que viene..., pero límitémonos al "affaire" Lauda. Por supuesto, sólo Lauda sabrá la verdad, si es que ya decidió algo, pero todo indica que no le faltará "rebusque" para seguir en la F-1 el año que viene y con muy buena plata de por medio. Aunque todavía es muy temprano, hay versiones de buena fuente que aseguran que Renault ya le ofreció un palo verde para empezar a conversar de la posibilidad de tenerlo en el equipo durante 1980, y ésa no es gente de hablar en vano. Anotala y no la pierdas, que por ahí puede venir la punta de esta madeja que a mí ya me tiene casi tan cansado como seguramente a él.

—¿Qué querés que te diga, Amadeo? Cada día estás más intratable. Ahora se te da por compararte con Lauda... Pero volviendo a lo importante, tal parece que, de seguir así, dentro de poco al comienzo de cada temporada ya van a estar firmados los contratos para la siguiente... ¿Ya colgaste? ¡Qué alivio!

EN VISPERAS DEL G.P. DE BELGICA

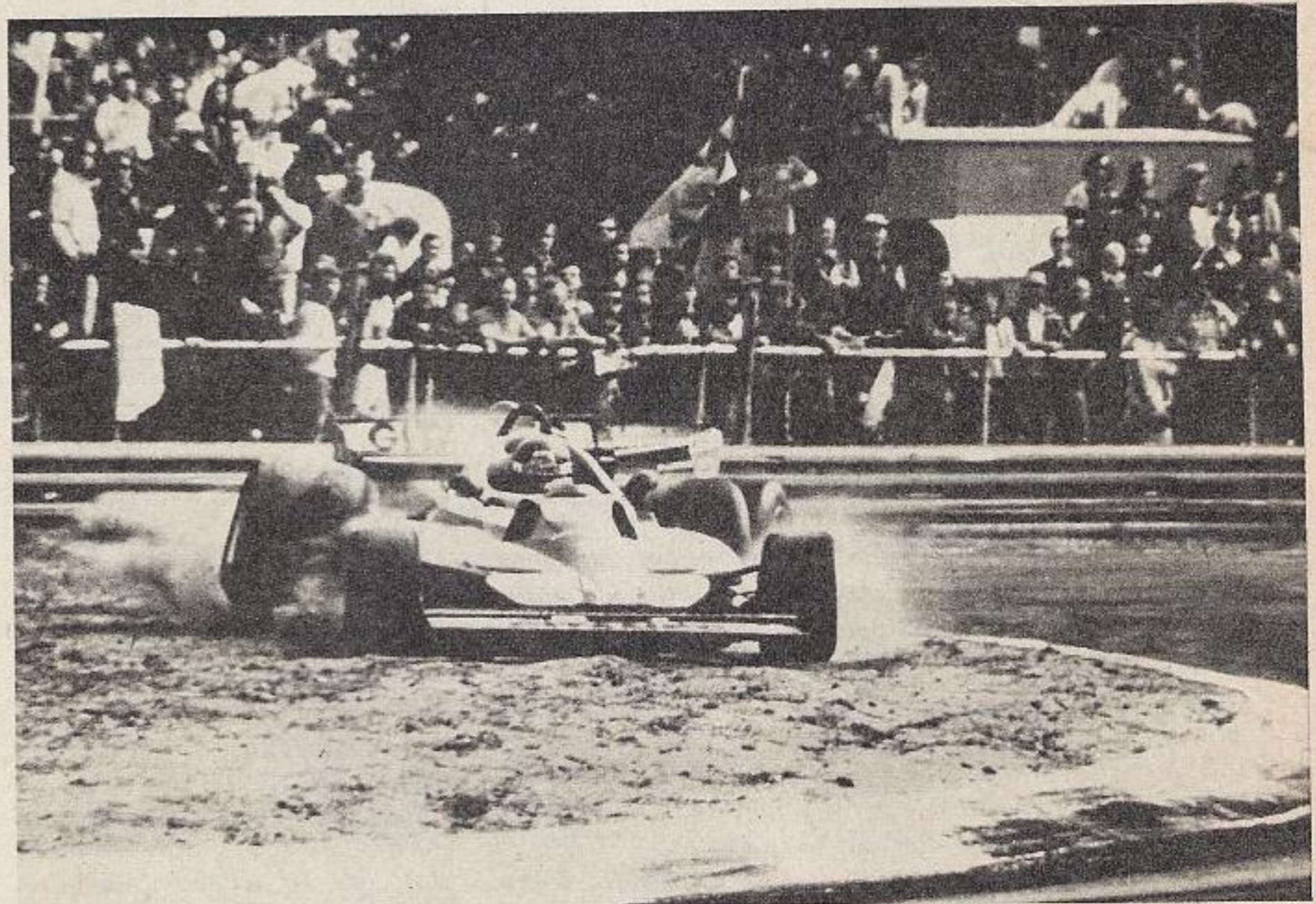
LA PRÓXIMA BATALLA SE LLAMA ZOLDER

Con el inolvidable antecedente del vertiginoso Spa-Francorchamps, y luego de haberse alternado brevemente con Nivelles, el autódromo de Zolder ofrecerá este fin de semana terreno propicio para comprobar si Ferrari y Ligier siguen alternando éxitos o alguna otra marca se agrega al "cuadro de honor" del '79. Será el sexto acto de un campeonato que ya busca definir aspiraciones

SITUACION Y LENGUAS — Al llegar al país flamenco se afronta un incontestable problema de idioma, que hasta a los "francoparlantes" les plantea una sensible incomodidad. En otro orden de cosas, vale acotar que la pequeña villa de Hasselt, distante del circuito no más de 15 kilómetros, trasunta un cierto encanto a los ojos del extranjero. Cercano a la frontera con Holanda, este rincón de Bélgica es capaz de desconcertar al forastero, en grado aún mayor que la más extensa y ya de por sí "compleja" región valona.

HISTORIAL — Desde su primera edición en el año inaugural del Campeonato Mundial de Conductores hasta nuestros días, el G.P. belga coronó a los siguientes

Una escena del '78. Andretti al frente, Villeneuve intentando acosarlo. Así, hasta que una goma de la Ferrari acabó con las aspiraciones del canadiense y libró el camino al Lotus.



tes ganadores: 50, Fangio (Alfa Romeo); 51, Farina (Alfa Romeo); 52-53, Ascari (Ferrari); 54, Fangio (Maserati); 55, Fangio (Mercedes); 56, Collins (Ferrari); 58, Brooks (Vanwall); 60, Brabham (Cooper); 61, Phil Hill (Ferrari); 62-63-64-65, Clark (Lotus); 66, Surtees (Ferrari); 67, Gurney (Eagle); 68, McLaren (McLaren); 70, Rodríguez (BRM); 72, Fittipaldi (Lotus); 73, Stewart (Tyrrell); 74, Fittipaldi (McLaren); 75-76, Lauda (Ferrari); 77, Nilsson (Lotus); 78, Andretti (Lotus).

ULTIMOS AÑOS — Con la victoria de Mario Andretti el año pasado, Lotus alcanzó a Ferrari en cantidad de triunfos (7) en el G.P. de Bélgica. En 1977, el recordado Gunnar Nilsson logró su único



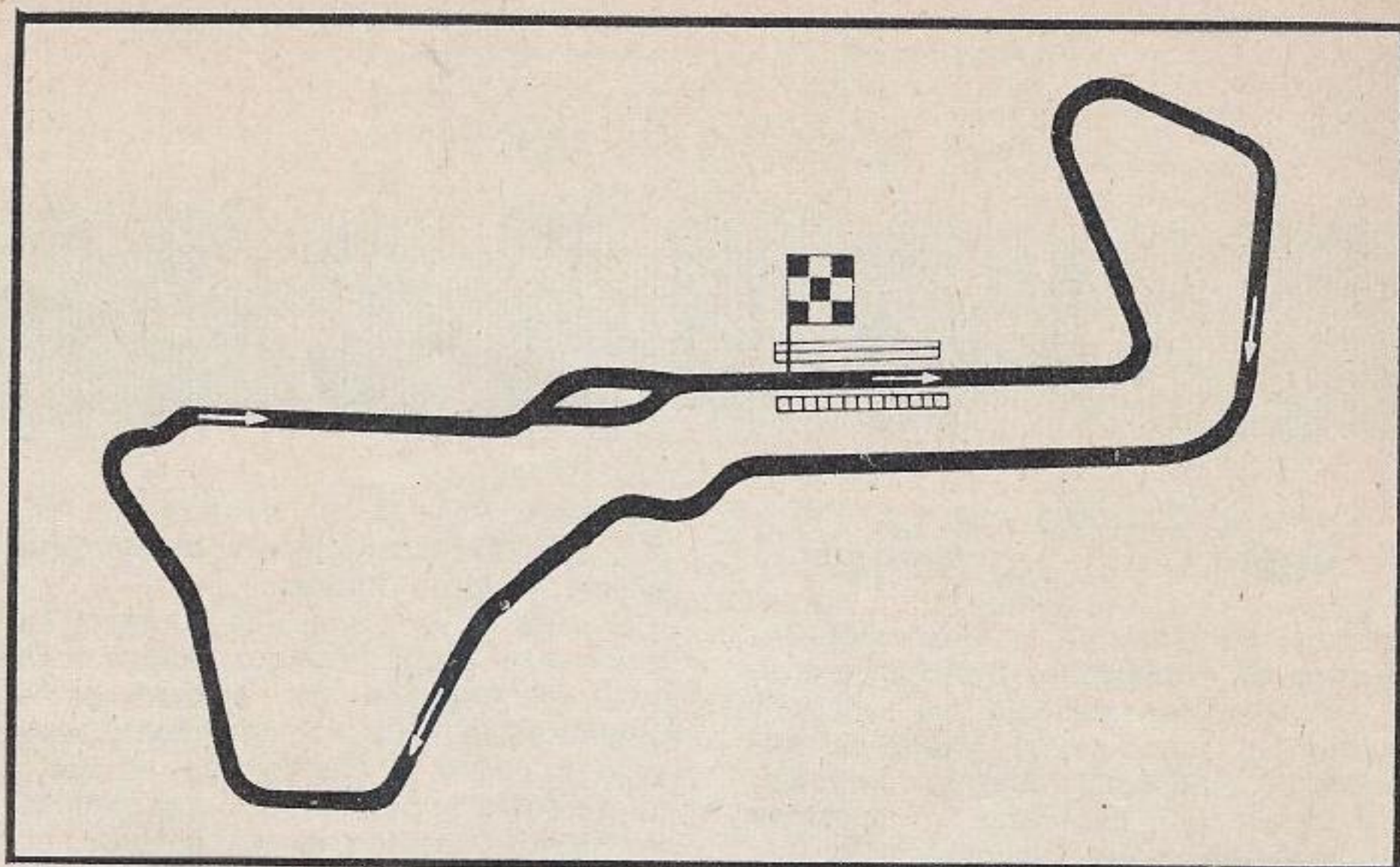
co lauro máximo en F-1, bajo una lluvia torrencial. En los dos años precedentes, Niki Lauda se impuso sin problemas. Justamente en 1976 se dio allí el primer resultado destacado de Ligier, cuando Laffite llegó tercero tras Regazzoni, que así consumaba el 1-2 para Ferrari. Además de los mencionados, y exceptuando al extinto sueco, el otro antiguo ganador de este G.P. que se encontrará en Zolder será Emerson Fittipaldi, aunque sus dos sucesos los consiguió en Nivelles.

REUTEMANN — La experiencia de 1978, si bien no puede considerarse negativa para el argentino ateniéndonos a los resultados, no por ello dejó de ser aza-



Documento del "paseo" por la arena de Laffite y Reutemann (oculto) luego del toque en la chicana cuando transcurrían las últimas vueltas del G.P. belga 1978

rosa. En clasificación, **Andretti clavó 1m20s90** con el Lotus 79 (que debutó en carrera), desplazando a Reutemann por 79/100. En segunda fila largaban Lauda y Villeneuve, delante de Scheckter y Hunt. La cosa no pintaba nada mal para nuestro compatriota, pero en la largada... "No sé realmente qué pasó. Yo largué normalmente y cuando quise pasar de primera a segunda no entraba el cambio. Tras dos o tres intentos ya creía que me iba a quedar allí detenido, cuando por fin pude enganchar tercera o cuarta. Luego no volví a usar la segunda y tampoco tuve más inconvenientes. Pero no vi todo lo que se produjo en ese momento; veía, sí, al pasar por la recta principal, que había dos autos detenidos en plena recta, junto al guard rail". Someramente, "lo que se produjo" fue que el "quedo" de Carlos ocasionó otra de las caóticas partidas que caracterizaron a buena parte del año pasado. Los dos autos "tirados" en la recta principal eran los de Hunt y Lauda, los más perjudicados en un lanzamiento confuso que también afectó en diversa medida a Scheckter, Fittipaldi, Ickx (Ensign) y Patrese. Los sobresaltos no terminarían ahí para Reutemann que, antes de arribar tercero, tuvo un altercado con Laffite. "Llegamos juntos a la frenada de la chicana, él por adentro, y se metió muy cerca. Nos tocamos y fuimos a parar a la arena. En medio de la nube pude volver a la pista y seguir hasta el final".



EL '78 Y LOS RECORDS — La clasificación general de 1978 ordenó así a los "puntuables": 1º **Mario Andretti (Lotus 79)**, 1h39m52s02, 70 vts., a 179,240 km/h.; 2º **Peterson (Lotus 78)**, 1h40m01s92; 3º **Reutemann (Ferrari T3)**, 1h40m16s36; 4º **Villeneuve (Ferrari T3)**, 1h40m39s06; 5º **Laffite (Ligier JS07-Matra)**, a una vuelta; 6º **Pironi (Tyrrell 008)**, a una ronda.

Fue el primer 1-2 de Lotus en la temporada, y Peterson marcó el record de giro en 1m23s13 a 184,635 km/h. Ambas marcas constituyen desde entonces los primados a batir en la prueba del domingo próximo. Los anteriores obraban en poder de Lauda (Ferrari T2) desde 1976 a 173,980 km/h para el total y en 1m25s98 a 178,450 km/h para la vuelta.

EL CIRCUITO — Luego de haberse alternado en un par de ocasiones con el de Nivelles, el trazado de Zolder es escenario tradicional del G.P. "flamenco". Jacky Ickx y Bernie Ecclestone tienen mucho que ver con tal estado de cosas. Ambos se han erigido en empresarios principales del gran evento anual, manejándolo según su experto y comercial criterio. El dibujo sufrió algunas modificaciones desde la inclusión de una chicana en la recta opuesta y, posteriormente, otra poco antes de desembocar en la recta de boxes. Si bien fueron parte de una búsqueda de afianzar la seguridad, acompañada de otros cambios, ambos sectores han sido habitual teatro de acontecimientos preocupantes, como el referido toque Reutemann-Laffite o aquel famoso roce del '77 entre los punteros Andretti y Watson en la primera ronda. La velocidad promedio de Zolder lo sitúa entre los de media-alta a lo largo del ejercicio anual, con un desarrollo de 4.262 m.

HORARIOS Y PROGRAMA — Aparte de la de F-1, se prevé la realización de competencias de la serie Procar con unidades BMW M1, de la Copa Renault 5

Elf, y una carrera de personalidades a bordo de sendos Fiat Ritmo. Los horarios establecidos para los ensayos oficiales son (en hora local): viernes 11, 9.45 a 11.15 hs. y 13 a 14 hs.; sábado 12, 9.45 a 11.15 hs. y 14 a 15 hs.; domingo 13, entrenamientos libres de 11.15 a 11.45 hs., el G.P. a partir de las 15 horas.

CAMPEONATO — Antes del sexto episodio del Campeonato Mundial de F-1 1979, las posiciones del certamen se escalonan así: **Villeneuve y Depailler, 20 pts.**; **Laffite y Reutemann, 18**; **Scheckter, 16**; **Andretti, 12**; **Jarier, 7**; **Watson, Pironi y Jones, 4**; **Fittipaldi y Lauda, 1**. El próximo 13 de mayo, Zolder tendrá la oportunidad de reordenar las cosas.

APRONTES Y DEBUT — El jueves pasado la fábrica **Alfa Romeo** confirmó oficialmente que estrenaría su F-1 en el G.P. de Bélgica, lo que constituye otro atractivo para la inminente prueba. Vale recordar que en los tests efectuados en el terreno que los habrá de enfrentar el domingo, **Giacomelli** logró a bordo del Alfa "total" registros que las autoridades de la firma consideraron altamente satisfactorios, el mejor de los cuales llegó a **1m24s25/100**. Esta marca es mejor que la allí obtenida en circunstancias similares por el Wolf de Hunt (1m24s34) y el Ligier de Laffite (1m24s65), pero permanece lejos del 1m22s69 establecido por Scheckter con la Ferrari T4. "Estoy muy satisfecho porque el auto se comportó muy bien, de manera que ha llegado el momento de volver a las pistas, después de casi treinta años de ausencia", declaró Carlo Chiti. Asimismo, cabe citar que Chapman y Andretti probaron largamente el 80 en Zolder antes de obtener el primer resultado al debutar en Jarama. Con todos estos datos, alguno podría llegar a tentarse de arriesgar algún pronóstico, con lo que probablemente pasaría a no saber nada del tema...

RECORRIDO DE LA VUELTA DEL NOROESTE

Las autoridades de la **Asociación Tucumana de Automóviles Standard** dieron a publicidad un adelanto del recorrido que tendrá la tradicional "**Vuelta del Noroeste**". Como es habitual, la competencia tendrá por escenario los caminos de la provincia de Tucumán y se realizará entre los días **25 y 27 de mayo** venidero.

La primera etapa se concretará el 25, procediéndose a largar el primer auto a las 10, desde la ciudad de Tucumán con destino a Ingenio Santa Lucía. Este tramo será neutralizado y comprende una distancia de 58 kms.

En Velocidad Libre se recorrerán los 108 kms. que separan Santa Lucía de Amaicha del Valle. En Enlace se unirán Amaicha, Viejo Quilmes, Empalme Ruta Nacional Nº 40, Santa María y nuevamente Amaicha del Valle tras recorrer 61 kms. El siguiente tramo es de VL y comprende el recorrido inverso entre Amaicha del Valle e Ingenio Santa Lucía; por lo tanto se vuelven a recorrer 108 kms. El último tramo de la primera etapa se desarrollará sobre 58 kilómetros entre Santa Lucía y la ciudad de Tucumán, donde se ingresará a Parque cerrado luego de haber recorrido 393 kms. Siendo de ellos 216 de VL y 177 de Enlace. El día 26 será dedicado a la reparación de las máquinas y al descanso de los pilotos.

La segunda etapa se largará a las 10, partiendo de la Ciudad de Tucumán, rumbo a San Pablo, distante 14 kms. Luego de ese sector de marcha neutralizada se disputará el primer VL entre San Pablo, Villa Nogués, San Javier, La Mesada, Raco y Tapía. Serán 71 kms. Desde Tapía se regresará a San Pablo tras recorrer (por otra ruta) 54 kms. a velocidad de enlace. Desde San Pablo se largará el último VL con el mismo recorrido del anterior, para regresar finalmente desde Tapía a la capital tucumana, distante 36 kms. La "**Vuelta del Noroeste**" tendrá en su segunda etapa un recorrido de 246 kms., siendo 142 de VL y 104 de Enlace. En total serán 639 kms. discriminados como 358 de Velocidad Libre y 281 de Enlace.

EL REGRESO DE ESPINOSA

El volante de la ciudad de Chacabuco **Francisco Espinosa**, está pronto para reaparecer en la categoría Turismo

Carretera. Para tal fin contará con una máquina Chevrolet preparada por Omar Wilkes y Jorge Pederzoli.

El auto es el mismo que pilotara anteriormente Jorge Martínez Boero, cuando aquel defendía los colores de la CDGM el vehículo fue totalmente reparado a nuevo y cuenta con un motor de parecida performance al que empleara Roberto Mouras en su anterior actuación. Dicen que el rendimiento es similar, no igual, porque han conseguido aumentar el rendimiento de la planta motriz.

DINASTIA CAMPOS

Un hermano del malogrado volante **Alejandro Campos**, quien perdiera la vida durante una práctica en el autódromo de Silverstone (Gran Bretaña) probando un auto de F-3 Europea, está dispuesto a iniciar la misma actividad deportiva que el recordado "Janito".

Javier Campos, tal su nombre, participó durante 1978 de los cursos que dicta Jorge Omar del Río y obtuvo el segundo puesto en las pruebas de fin de año. Sus primeras carreras las llevará a cabo en Fórmula Cuatro al comando de un chasis Crespi con motor Renault.

RUIDO INTERNACIONAL EN LA FORMULA 3

Rápidamente avanzan las gestiones tendientes a concretar la enunciada **Temporada Internacional de Fórmula Tres** en nuestro país. Ya ha sido fijado el mes de su realización, correspondiendo a los cuatro domingos de octubre venidero.

La apertura será el 7 en el autódromo de la Ciudad de **Buenos Aires**. Luego viajarán a **Las Parejas (Santa Fe)** donde correrán el 14, integrando la competencia los actos relacionados con la celebración del 90º aniversario de la fundación de la ciudad, juntamente se concretará una exposición agroindustrial de carácter nacional. El 21 se presentarán en el autódromo de **Balcarce**, y, por último, se tiene pensado clausurar la gira con una carrera en **Punta del Este (Uruguay)**. Si las gestiones con los uruguayos no fructificaran, la final se disputará en el autódromo **Ciudad de Paraná en Entre Ríos**.

Quedó también estipulado que 18 máquinas vendrán del Viejo Mundo, siendo destinadas ocho de ellas para corredores locales y la otra mitad para volantes de primera línea de los Campeona-

tos Europeos; entre ellos el brasileño Chico Serra.

Como se había adelantado, se traerán motores Toyota para incorporarlos a los chasis que presentarán los constructores argentinos Oreste Berta, Hermanos Famá, Tulio Crespi y Jerry Bravi. También se espera que Jorge Andujar e "INI" Competición hagan participar sendos autos producidos en sus talleres.

Los pilotos invitados serán en su inmensa mayoría de la F-2 nacional y muy posiblemente lo haga también el oriental Pedro Passadore y los chilenos Eliseo Salazar y Juan C. Ridolfi.

De por sí esta noticia es importante, la misma se complementará con la disputa de una serie de carreras del tipo "**Desafío de los Valientes**", con autos japoneses y los mejores corredores argentinos, chilenos y uruguayos. Esta parte del espectáculo estará a cargo de la organización de **Alcides Raies** y la internacional corresponderá a **Rubén Biglieri**.

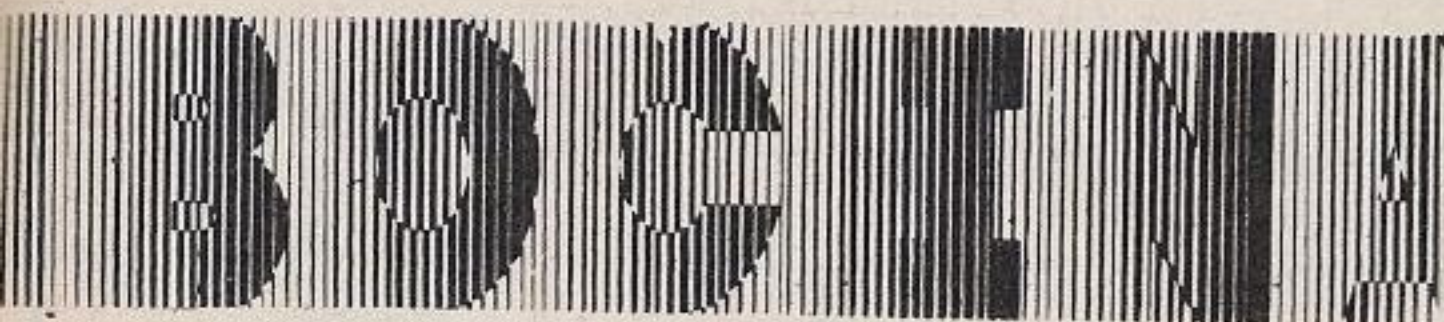
SIGUE EN LA LUCHA: DIRECTIVO PEDRO CERUTTI

Los últimos acontecimientos desarrollados en el ámbito del Turismo Carretera, que culminaron con la separación de la ACTC de las filas de los fiscalizadores representados por el ACA y CADAD, determinaron además el alejamiento de la Comisión Directiva de la Asociación de Corredores de **Pedro Ceruti**. El activo dirigente, reconocido como "hombre fuerte" en defensa de los intereses de la especialidad y sobre todas las cosas ferviente defensor de la Confederación y opositor a una afiliación ante el Automóvil Club, dio a conocer el texto de su renuncia, la que está redactada con los siguientes términos:

"Señor Presidente de la Asociación de Corredores de Turismo Carretera: **Dón Octavio Suárez**:

"Me dirijo a Ud. y por su intermedio a los honorables integrantes de esa Comisión Directiva con el objeto de presentar mi renuncia con carácter de irrevocable, al cargo de Vicepresidente 1º de nuestra Asociación.

"Motiva el hecho de tal decisión, por la resolución tomada, respecto a que nuestra entidad desempeña el rol de fiscalizador. Entiendo que medidas de esta naturaleza nos colocarán como juez y parte en cada evento. Por consiguiente, en la inteligencia que dicha medida debería aprobarse en una Asamblea Extraordinaria, en donde todos y cada uno



de nosotros tomaríamos la parte de la responsabilidad necesaria en ese acto y frente al futuro de nuestra categoría. Por lo tanto digo que:

"Primero, nuestra institución fue creada para la defensa de los intereses de nuestra categoría. Segundo, que dicha medida puede poner en peligro los bienes patrimoniales y los de cada uno de los socios. Tercero, al reformarse los estatutos de nuestra Entidad el año pasado y no conociendo la totalidad de los socios el alcance de dicha reforma, éstos carecen de elementos de juicio para aceptar las medidas por Uds. adoptadas. Cuarto: que habiendo solicitado en reunión de CD el día 10-4-79 un pedido de Asamblea General Extraordinaria y reiterado dicho pedido en la reunión del 24-4-79 y no teniendo respuesta favorable, hago formal reserva de lo acontecido y pido que figure en el Libro de Actas esta renuncia con su texto completo.

"No queriendo seguir avalando un cúmulo de desaciertos que desembocan en la lamentable decisión de convertir a nuestra Entidad en ente autofiscalizador y para no entorpecer el libre desenvolvimiento de algunos de los integrantes de esa honorable CD, por encontrarse los mismos en desacuerdo con mi manera de pensar y filosofía en cuanto al funcionamiento de nuestra categoría, motiva mi determinación de alejarme del cargo y continuar la lucha, reservándome el derecho de trabajar para mis pares desde el ángulo que la vida me depare.

"Sin otro motivo, saludo a Ud. muy atentamente. — Pedro E. Cerutti, Bs. As. 30-4-1979."

ABDALA EN EL AIRE

Claudio Abdala, el turquito de Lobos, que hasta no hace mucho corría en la Fórmula Dos Nacional y anteriormente en F-4 y Turismo, se ha pasado al bando de los de acá, es decir al de los periodistas. Con dos amigos compró una radio en la Provincia de Buenos Aires (LV-29 Radio Las Flores, "Emisora del Centro de la Provincia").

Como Claudio no pudo con su genio, sale al aire con César Dantas y Juan J. Grassi en el programa "Enfoques Deportivos" que propalan todos los días a las 13 y 19 hs. En lo que a automovilismo se refiere, la gente de Las Flores cubre la actividad zonal, nacional e internacional, habiendo cubierto ya las carreras de F-1 de Brasil y Sudáfrica. Está programado también cubrir toda la temporada europea. Quienes quieran sin-

AVISOS GORSIFICADOS

Tarifa: el centímetro de columna: \$ 19.000 H.B. Producciones S.R.L. CORRIENTES 1922 - Piso 11 - Ofic. 112. CAPITAL (1045) Tel.: 49-3536.

SERVICE PROVENCE

Tren delantero, Completo \$ 160.000. Service Integral Peugeot PROVENCE. Arévalo 1539 Cap. Fed. 772-9951. Consulte precios.

M. SUFFERN QUIRNO: Vendo Tulia 16, 2 motores, 3 trompas, 2 alerones, 24 relaciones T.C.M., Instrumental Smiths, 12 gomas armadas. Acepto permuta auto Trailer \$ 9.000.000. Tel. 021-43555. LA PLATA

EMBRAGUES NOGOYA: standard y competición todas las categorías. Bombas de agua reacondicionadas. Nogoyá 6187/89. Tel.: 642-0773. Envios al interior.

A. CASTRO: Vende ó permuta Chasis F. 4. Tel. 34-3265/7495

VENDO TC. del OESTE con mecánica Chevrolet, tipo Soprano. Sin uso. Permuta por auto. Vallejos 3151. Tel. 571-9025

UN EXITO TAUNUS
2000/2300 CC
Botadores regulables

- Mejor arranque
- + Pique
- consumo
- + velocidad

ALBERTO CRESPO
COMPETICION
Acassuso 1393 OLIVOS
(Alt. Avda. Maipu 3200)
Envios al interior

LIBROS IMPRESCINDIBLES:
"Prep. motores competición",
"Puesta a punto", "Diesel",
"Comportamiento dinámico"
Cat. gratis. Env. al Int. y Ext.
(1406) J. B. Alberdi 1644.

"TUERCAS PEUGEOT" ahora coloquen Juego de Platino y condensador "8K" (bañados Oro 24 K)

CARCER

Julio Besada 5928
(1682) MARTIN CORONADO

BUZO ANTIFLAMA NESTOR SALERNO. 15 años de experiencia, seguridad y comodidad en carrera. AUTOPISTA S.C.A. Cochabamba 2296. Tel. 941-8096. Lun. a Vier 8.30 a 18.30

APRENDA FABRICACION DE BATERIAS
UNICO CURSO COMPLETO dictado por profesionales en la materia y EDUCACION DE ADULTOS. Fabricación, recuperación, service, diagnostico (incluye dinam. alternad. y regulad.) Para automotores, campo e industria. Cursos personales y "POR CORRESPONDENCIA CON DIAPOSITIVAS. Informes "REF. P" CASILLA C. 131: Suc. 25 (1425) BS. AS. ARGENTINA Informes personales: Chile 2286 de 17 a 21 hs.

ENCENDIDO ELECTRONICO:
Da más velocidad, pique, rendimiento CON MENOS NAFTA
Garantía total por dos años. Fabrica e instala **TECHNETIUM.**
Carabobo 1361/63 Tel. 632-2042

JORGE OMAR DEL RIO S.R.L.
Escuela de Pilotos

Cursos prácticos sobre monoplazas TULIA 16. Además, lo invitamos a participar en nuestro **SENSACIONAL CONCURSO DE PILOTOS '79.** El ganador será enviado a Inglaterra a participar en competencias de FORMULA FORD. Informes: Por correspondencia Virrey Aviles 3073, 3° A. Capital (1426) y personalmente en el Autódromo de Bs. As. Lunes de 10 a 15 hs. y jueves de 8 a 12 hs.

NELLO MARSILI VENDE: Peugeot 504 - TN "73" a estrenar! Totalmente equipado (con dos diferenciales - 10 gomas nuevas). Listo para largar y ganar. CUENCA 644. Capital.

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES: G. Durán "el domador de caballos". Lavalle 1206-1° "A". Tel.: 35-2133. Cap.

EL MEJOR MINICOMPRESOR
COLEMAN

Importado directamente por SO- NYER S.A., indispensable accesorio del automotor, infla sus gomas en cualquier condición, múltiples usos, resuelve sus problemas, juguetes, botes, bicicletas, etc. infla todo.

Busca representantes y/o distribuidores.
Llamar 40-5536/59-0940 por carta a Cangallo 1457 1° 17 Bs. As.

LA GORRA IMPORTADA FORMULA UNO: Está cerca de casa. En Saavedra: Roque Accesorios, Acha 4144. En Neuquén: Tuercomania, 25 de Mayo 53. En Córdoba: Todomoto, Rivera Indarte 537. En Rosario: Dúas Rodas, 3 de Febrero 1322. En Mendoza: Martín, 9 de Julio 1132, local 26. En Bariloche: Hella, 12 de octubre 1774. En Bahía Blanca: TecroMoto, Rodríguez 255.

GORRAS IMPORTADAS FORMULA UNO: \$ 9.000. Giros postales. ANEXO J. Juan B. Justo 4300.

LIQUIDO ESPECIAL: para tratamiento ignífugo de las pilchas antiflama en ANEXO J.

MINIRACER: Obligado 3823. Tel. 70-6050. Vende: Pulsadores, equipos, motores, ruedas Leone, nueva carrocería Ferrari T.3. Transparentes TC-TN-SP.

tonizar LV 29 deben buscarla en el 1430 del dial.

150 MILLAS DE KARTING

Con la organización de la **Asociación de Pilotos de Karting** y la fiscalización de la **Federación Argentina** de este deporte se llevará a cabo una carrera en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, los días 26 y 27 del corriente. El reglamento particular de la carrera indica que los equipos estarán compuestos por dos pilotos, contando con tres chasis y tres motores cada team. El día 26 se realizarán los entrenamientos y el 27 la prueba. Habrá \$ 4.200.000.— en premios y trofeos. La APK invita por este medio a los pilotos del interior del país que quieran participar.

RIOJANOS

La gente del Auto Club La Rioja se halla abocada a la realización de una competencia de **Mecánica Argentina. Fórmula 1** en el autódromo Ciudad de La Rioja, el 25 de Mayo venidero. El programa se completaría con **Turismo Nacional Clase "A"** únicamente y tendría puntaje zonal. 🏁

CALENDARIO ACTIVIDAD NACIONAL

● **Fórmula Dos:** En el **Autódromo Ciudad de Paraná** se disputará la cuarta carrera de la temporada con la fiscalización de la CDA del Automóvil Club y la organización de la Asociación de Volantes Entrerrianos.

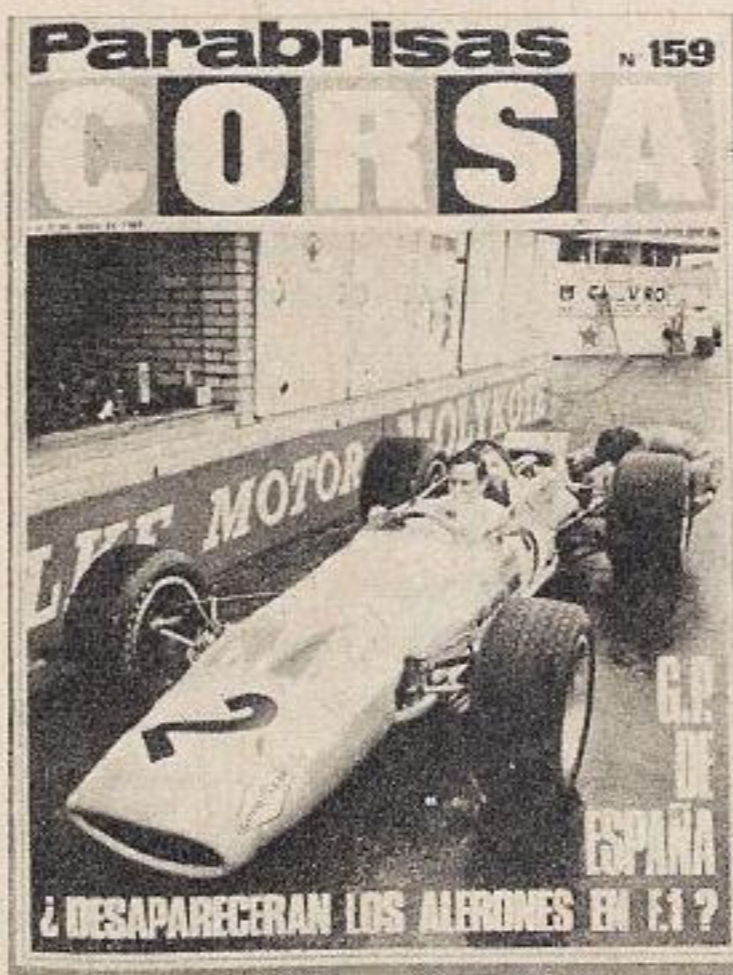
● **Turismo Nacional:** En el autódromo de Bahía Blanca, la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo anuncia una reunión con la participación de las clases "B" y "C" del Turismo Nacional. No había hasta el cierre de esta edición confirmación por parte del organizador.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

● **Fórmula Uno Internacional:** El **Gran Premio de Bélgica**, sexta carrera del año por el **Campeonato del Mundo de Fórmula Uno**, se disputará en el autódromo de Zolder.

● **Fórmula Dos Europea:** En el circuito de Vallelunga se correrá la quinta carrera de la temporada por el Europeo de F-2. Participan los volantes argentinos Ariel Bakst, Miguel Angel Guerra y Juan María Traverso.

Hace diez años...



● Un pasaje del editorial de nuestro número 159 (6-12/5/69) decía que "el "gallego" Stewart volvió a pasear triunfalmente su leonina melena en el muy catalán circuito de Montjuich —al que los españoles debieron echar mano porque los pilotos se negaron a correr en Jarama por considerarlo muy peligroso—. Es inevitable recordar de inmediato el desastre de 1975 en Montjuich, y que el circuito de Jarama, si bien objetado, es hoy escenario exclusivo del G.P. de España...

● "Tres ganadores y un estreno" titulaba el magnate Sergio Cornejo su nota de la carrera de "T.M." en Concordia, que inauguraba el autódromo. "Larry" con Torino 380W en la "C", Angel Monguzzi con Renault 1093 en la "A", y Osvaldo López —primer triunfo— con Peugeot 404 en la "B" fueron los vencedores. El texto no apelaba en oportunidad alguna al sobrenombre de "Cocho" del ahora conocido tráfuga, asiduo animador de nuestro alicaído T.N. (también, con gente como ésa...).

● "Jackie Stewart —¡El Matador!"— era nuestro título para el G. P. español. El británico se impuso por dos vueltas de ventaja sobre Bruce McLaren, tres con respecto a Beltoise y Hulme, seis en relación a Surtees y siete con referencia a Ickx ("que se recupera rápidamente"). Jochen Rindt se había accidentado mientras punteaba, sin sufrir lesiones de importancia.

● Otro título especial: "La Targa-Porsche". Entonces comentábamos: "va a ser cuestión de acostumbrarse y escribir las notas antes de la carrera. Con el triunfo en la Targa Florio, los Porsche se cortan solos en el **Campeonato de Marcas**." Gerhard Mitter y Udo Schutz pilotearon el 908 ganador de la 53ª edición del clásico evento.

● Técnica: "¿El fin de los alerones? —Si bien la FIA anunció la prohibición de utilizarlo para el próximo año, es muy probable que éstos se dejen de emplear durante la presente temporada ante el advenimiento de la tracción en las 4 ruedas. Las opiniones de McLaren y la mayor aceleración que se puede lograr". Especulaciones, pormenores, dibujos y cálculos conjeturaban sobre algo cuyos magros resultados en F-1 se conocerían pronto.

● "Un gran auto — Y muy bien hecho. Es el flamante SP de Cupeiro construido por Paco Marín. Lo desmenuzamos aquí en sus detalles principales." Interesante la foto artísticamente retocada por "Coco" González, en que se comprobaba que, sin el antiestético "bonete" a que obligaba el reglamento para dar la altura, el auto no era tan feo"...

● Los Directores Deportivos tuvieron su nota: "Los que dirigen" (alarde de ingenio para concebir el título). Nombres como los de Alfred Neubauer, Ron Harris, Frank Williams o Froilán González se barajaban en un panorama general nacional e internacional donde se buceaba en una función clave.

● Tres tradicionales mamarrachos de Bergandi ilustraban "F. A." —a la conquista de Europa—. Y el mismo irresponsable explicaba: "La Fórmula "A" de Estados Unidos, impuesta desde la temporada pasada por el Sports Cars Club of America para la elección del Campeón de Conductores de la institución, sienta sus reales ahora en Gran Bretaña con la única diferencia de su nombre: Fórmula 5000. Hay quienes se atreven a asegurar categóricamente que ésta es la "raza" de monopostos del futuro, y hasta se animan a decir que en poco tiempo ocupará el lugar de la actual Fórmula Uno sin que, hasta ahora, nadie lo desmienta. Entérese y opine. "Sí, Pirín, tenías razón, ¿qué grande la Fórmula 5000?"



No deje para mañana lo que La Razón le informa hoy

Por su mecanismo periodístico altamente tecnificado y la capacidad de su equipo humano, La Razón es el diario de hoy con las noticias de hoy. Aquí tiene usted algunas razones:

- ★ La infraestructura periodística más poderosa y la planta más moderna en su género.
- ★ Método super avanzado para impresión de fotos: del negativo al polímero y de éste al papel, ganando en rapidez y limpieza en la reproducción.
- ★ Revolucionario sistema Unifax 2, que envía fotos por cualquier teléfono permitiendo su publicación apenas ocurridos los hechos.
- ★ Unidades móviles radiales a través de las cuales el reportero puede transmitir la noticia desde el lugar de la acción.
- ★ Mayor cantidad de teletipos conectadas con agencias noticiosas y otras fuentes de información.
- ★ La computadora IBM más moderna y sofisticada del país con millones de datos al instante para enriquecer cada nota.
- ★ El diario es registrado en microfilm en el día.

Por estas razones y muchas más, si usted tiene La Razón tiene la información más completa, dinámica y profunda. Y la tiene antes. Tiene hoy, las noticias que otros publicarán mañana. Tiene razón.

LA RAZON

El diario de hoy

\$ 350.-



EXCLUSIVO

...DESDE EUROPA

NOVO



Cascos NAVA: El único casco con velocímetro incorporado. Ha superado largamente todas las normas internacionales de seguridad. METETELO BIEN EN LA CABEZA, Casco integral Nava 2 los supera a todos.

Se baja automáticamente a 40 Kms. Cierra parcialmente en forma automática a los 60 Kms. Cierra totalmente en forma automática a los 80 Kms. VARIOS MODELOS.

MONTESA



Modelos: CROSS, TRIAL y ENDURO.

BIKECROSS



Amortiguación delantera, trasera. Freno contrapedal, manubrio de motocross. Lo más resistente y liviar en su tipo. Dos cambios caja automática, llantas de aleación liviana.



alpinestars



TODOS
LOS
MODELOS

Las botas de los campeones: Roger De Coster, Kenny Roberts, Moisseev

IMONOB S.A.

Representantes e Importadores exclusivos.

VENEZUELA 2259. Cap. Fed. Tel. 942-1163/6600/1012.-

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>