CORSA

REPORTAJE: HABLA BRUNO GIACOMELLI

FORMULA DOS EN PARANA



REUTEMANN SUBE POR PRIMERA VEZ AL LOTUS "79"

CORSA



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZUNINO Y LA F-1:
¿SHADOW?, ¿ENSIGN?, ¿MCLAREN?

«EN ESTA SEMANA SE DEFINE TODO»

Muy ocupado estuvo la semana pasada **Ricardo Zunino.** Tras haber conseguido un fuerte patrocinio que le aseguraría el 80% del costo total de la próxima temporada de Fórmula Uno tuvo varias reuniones con los más altos dirigentes del Automóvil Club Argentino en busca de apoyo institucional y financiero para completar la cifra y cerrar trato con Bernie Ecclestone.

Consultado sobre el tema, Ricardo Zunino aseguró: **"Las tratativas están muy avanzadas. EL ACA ya mandó un télex a Ecclestone y él se ocupará de mi participación a partir del mismo lunes. Por eso la semana que viene será definitiva respecto a mi posible entrada en F-1."**

Sobre su contrato con el equipo March de F-2 dijo: **"Lo ideal sería poder hacer F-2 y F-1 pero eso está fuera de mis posibilidades económicas, además hay tres carreras de F-2 que se superponen con fechas de F-1. En caso de hacerlo tampoco podría correr en el team oficial sino en uno paralelo, probablemente junto a Derek Daly ya que en el March-BMW de fábrica no puedo dejar el auto por tres carreras en manos de otro piloto."**

Respecto al posible equipo de F-1 que tendría al sanjuanino como piloto —y pese a lo publicado en varios medios —aún no hay nombres pero sí posibilidades.

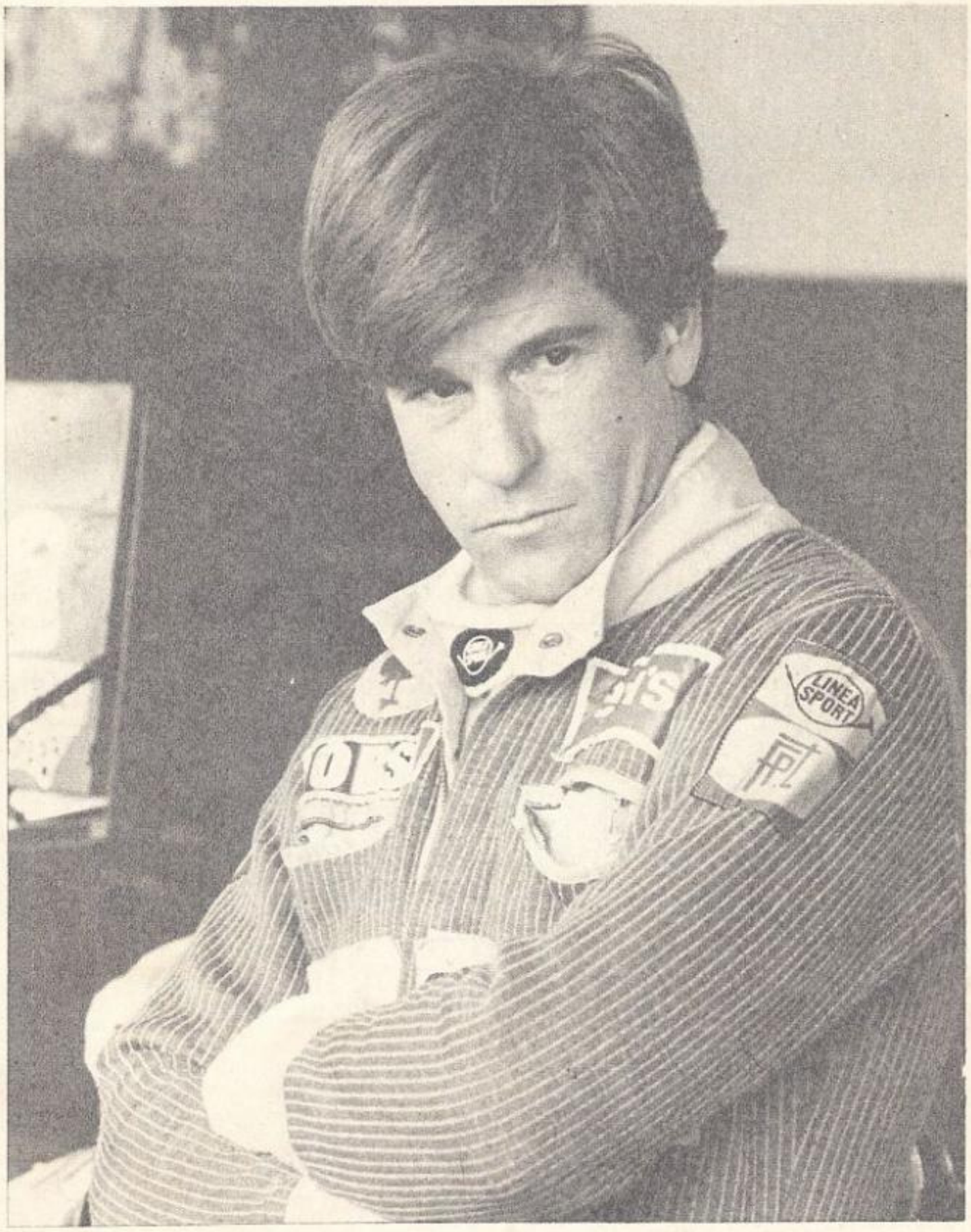
El que suena como más probable de acuerdo a los manejos de Ecclestone, es el team **Shadow** que ya tiene contratado a Jan Lammers y donde Zunino podría obtener la segunda plaza.

El otro es el **Ensign** donde se desempeña el irlandés Derek Daly y la tercera posibilidad sería la de un tercer **McLaren** acoplado al equipo oficial en situación similar a la de Nelson Piquet cuando corrió el G.P. de Holanda.

La última, y más remota, habla de un equipo semioficial Lotus con Rebaque como piloto ya asegurado y un segundo auto que aún está libre en ese equipo que se denominaría Lotus "B".

Como se puede observar nada se sabrá en concreto hasta que el télex final salga del ACA dando el OK a Ecclestone. Recién entonces Zunino tendrá su plaza asegurada en un F-1 para 1979. En caso de no llegarse a un acuerdo, la plaza en F-2 sobre el March oficial sigue vigente.

Ricardo Zunino espera con licencia internacional de F-1 ya en mano. La palabra final es del Automóvil Club Argentino.

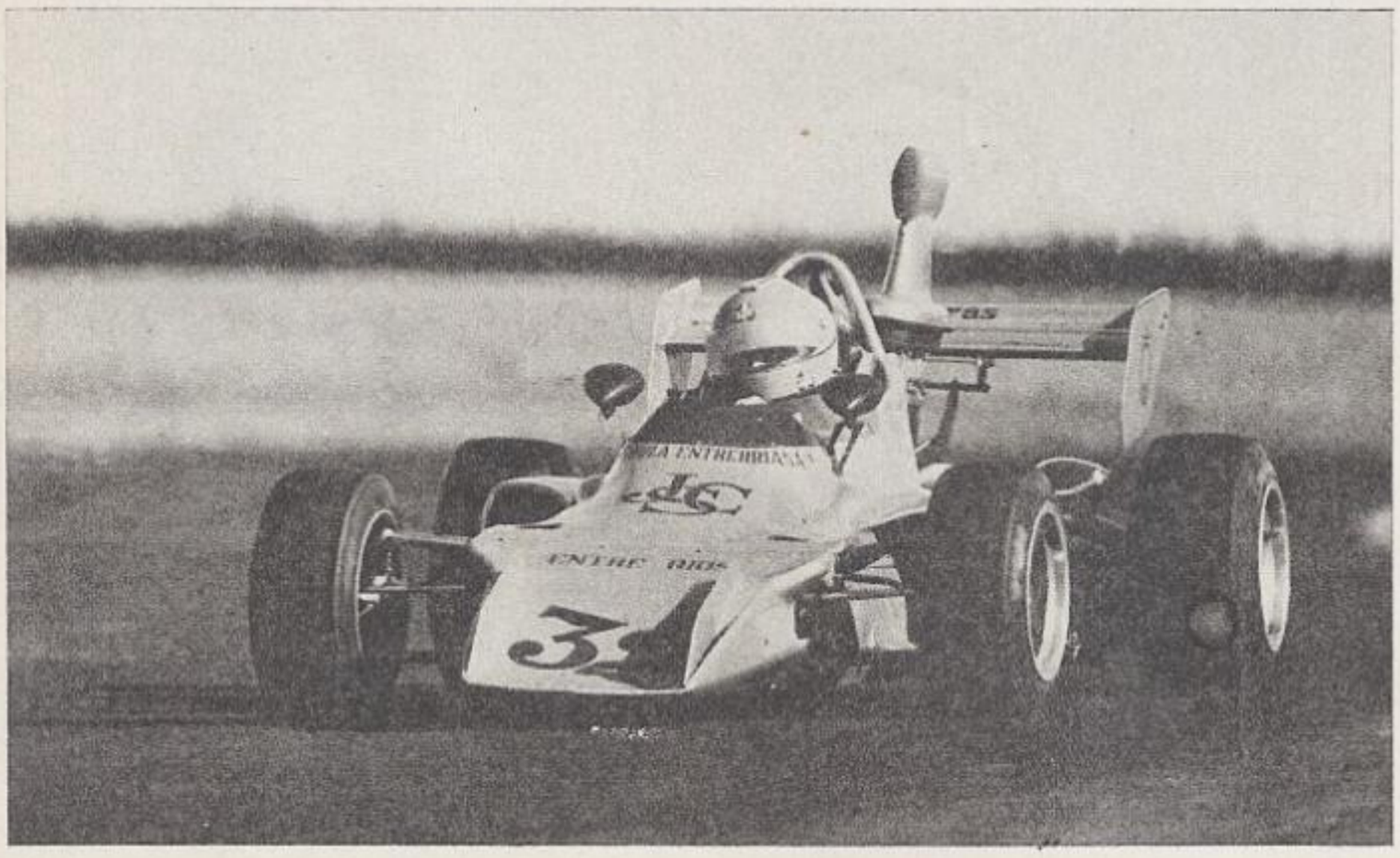


FORMULA DOS EN PARANÁ

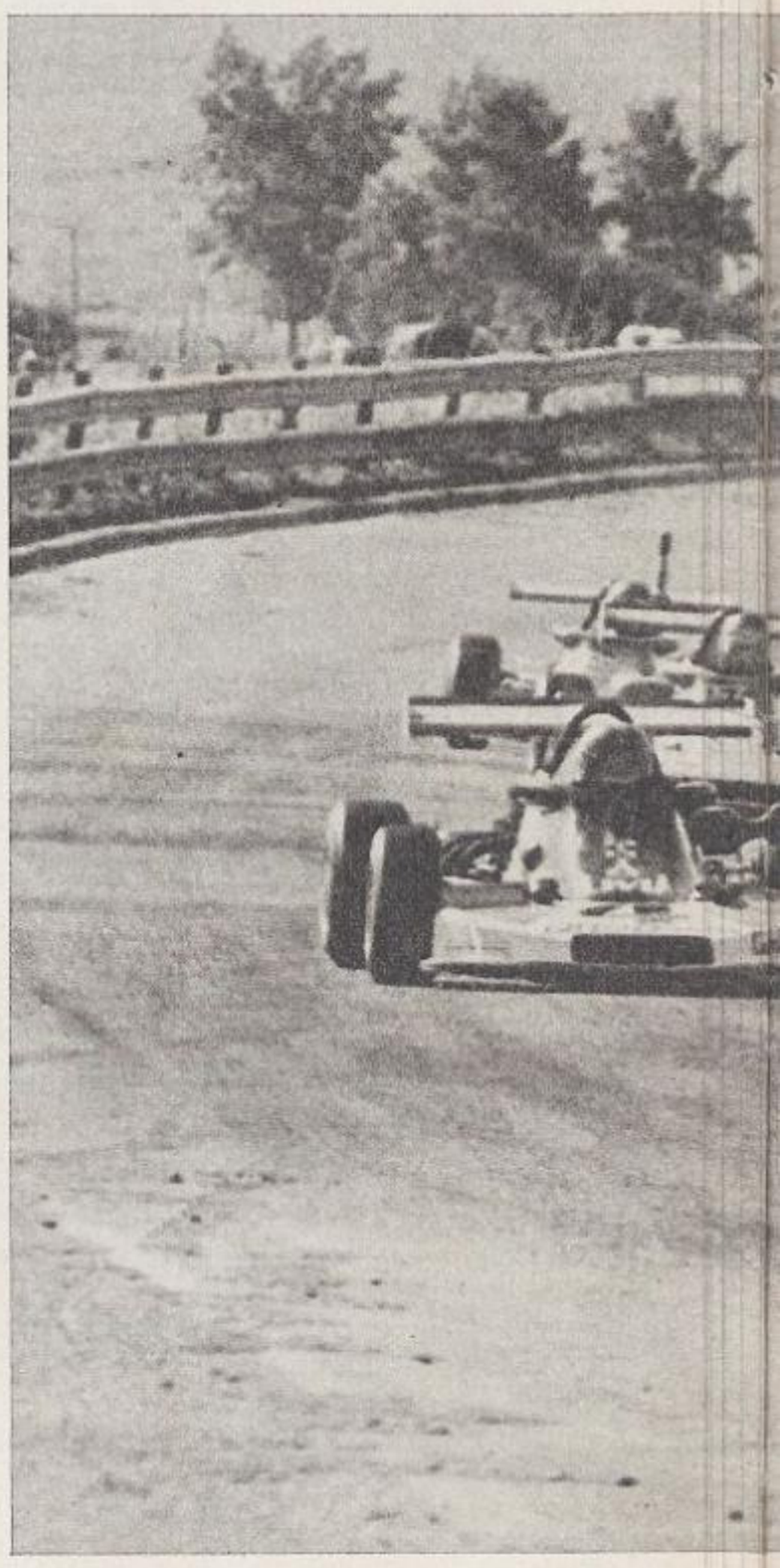
KISSLING, CABEZA FI

(Y el campeonato está al rojo...)

Pudo haber sido para Larrauri, también para De Guidi, pero ganó el que trabajó en forma más fría y contundente. Así, Guillermo Kissling logró su primera victoria en F-2 y con ella se puso a tiro del campeonato. Una carrera con prolegómenos confusos por el tema de la nafta y la lluvia, y de extraño desarrollo. Muy buen trabajo del local Juan Carlos Salvia, segundo, y correcta labor del tercero, Eugenio Bréard. Seis pilotos pueden consagrarse campeón el 17 en el Autódromo



Muy buen trabajo del local Salvia. Manejo vehemente y correcto ritmo para el típico exponente de la Fórmula Entrerriana. Buen segundo puesto.



Si algo le faltaba a este campeonato de F-2 como para que el suspenso por su definición llegara a una instancia realmente espectacular, era el triunfo de **Guillermo Kissling.** Porque con la alternativa, se plantea una situación totalmente desacostumbrada en los años de existencia de la categoría: seis pilotos están en condiciones de ser campeones faltando todavía una carrera.

Pero la reunión de Paraná brindó algo más que esta alternativa. Resultó una carrera extraña y confusa.

Extraña por su desarrollo y confusa por los prolegómenos. Estos últimos se materializaron en la eclosión del problema de la nafta que la categoría ya arrastraba desde hace un par de carreras y en la casi suspensión de la misma por el acostumbrado tema de la lluvia.

Lo de la nafta se arregló; todos aceptaron cargar en el mismo lugar (vale decir, el camión de YPF) no sin que mediaran las discusiones y cabildeos. El asunto de la suspensión de la prueba tuvo también su solución, pero motivó una alteración del programa que por poco nos cuesta el viaje de ba'de.

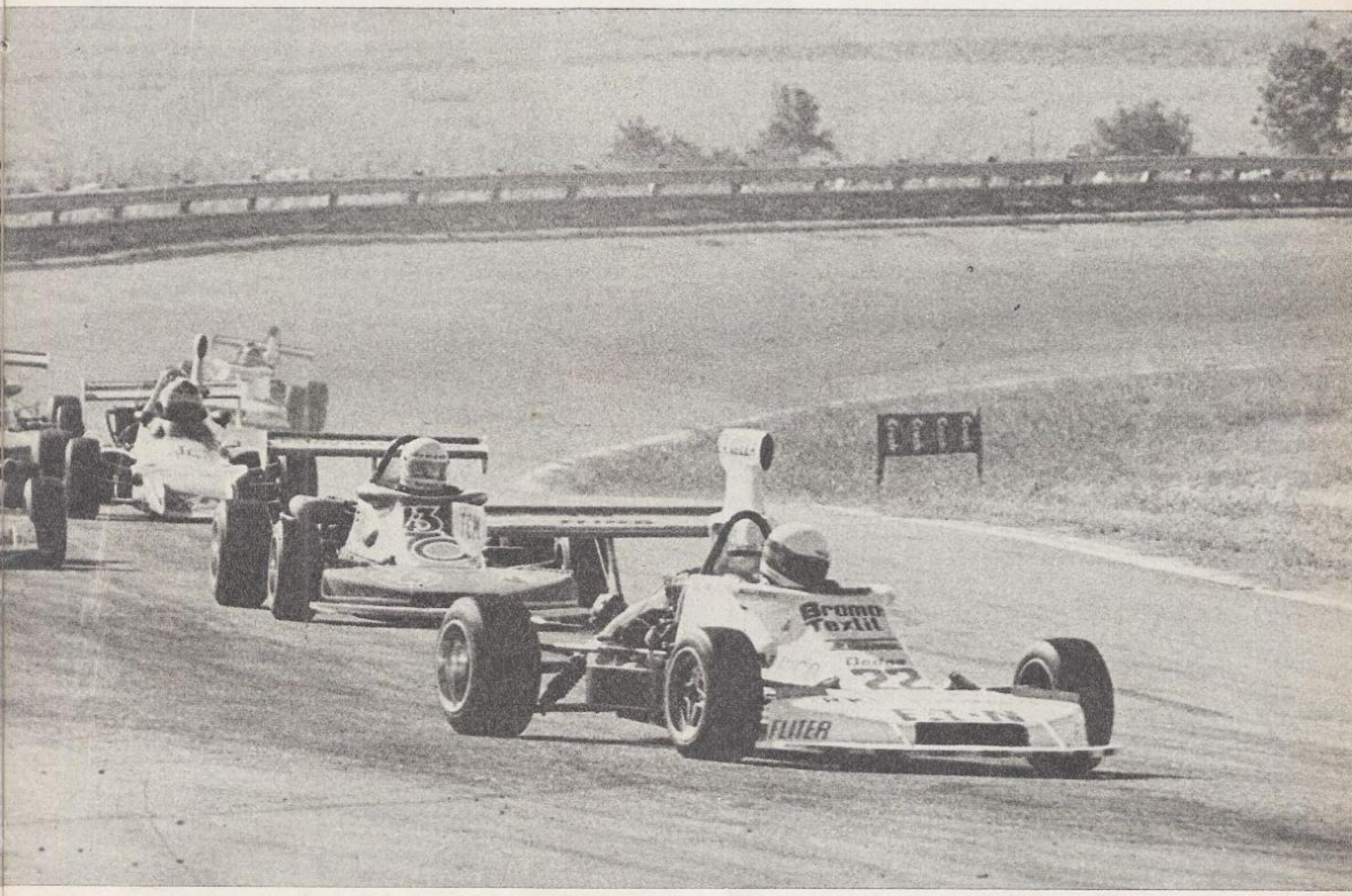
Ahora que la categoría está en condiciones de correr con lluvia, aparece el verdadero motivo por el cual se suspenden algunas pruebas. Los organizadores aducen, como lo hicieron en este caso, que el acceso al circuito estaba en malas condiciones y no se podía circular por las banquinas (esto previendo la necesidad de que un vehículo auxiliar tuviera que transitarlas). La carrera se hizo porque apareció un sol radiante, pero peligró hasta media mañana. Entonces, ¿de qué vale que F-2 se esfuerce por ponerse a tiro de correr bajo cualquier circunstancia si los organizadores, temiendo por la recaudación, amagan suspender la prueba a causa de los accesos y las banquinas? En este caso, el acceso de Paraná tenía en su tramo principal unos doscientos metros y en el circuito había un helicóptero. Una máquina tipo "Carterpiliar" hubiese solucionado la primera alternativa y el helicóptero la segunda. Felizmente triunfó el criterio.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por: RICARDO DELGADO — Fotos: ANTONIO CAPRIA

RÍA Y PIES CALIENTES

Primeros momentos de la carrera. Kissling encabeza este cerrado pelotón con Zampa, Beamonte y Salvia a sus espaldas. En este momento, el que sería ganador, estaba cuarto y muy cerca del grupo puntero.



Larrauri, De Guidi y . . . Kissling

Los términos de la carrera fueron claros. Larrauri repitió lo de sus últimas presentaciones. Impecable largada, gran decisión para comandar la fila india en los priemros tramos y derroche de temperamento. Pero duró un suspiro . . .

En esa primera parte aparecieron los diferentes planteos de los aspirantes a campeón. De Guidi, segundo a la expectativa; Scarazzini, tratando casi con desesperación de ponerse a tiro de la punta y Kissling, cerrando el cuarteto puntero sin perder pisada. Mucho más atrás, De Amorrortu y Chourrout quedaban desacomodados después de una largada poco feliz. Beamonte tampoco terciaba luego de sufrir un principio de incendio antes de la larga y solo duraba tres vueltas.

Sin embargo, el resto también tenía sus planes. Así lo demostraban Zampa y el local Salvia viajando juntos y muy cerca de los punteros. Más atrás Bréard, Bengoechea, Benamo, Maldonado, Niemiz, Chourrout y De Amorrortu, formaban un grupo que daba gusto ver a la hora de frenar.

Poco más de seis segundos de diferencia entre Larrauri y De Guidi marcaron la mayor diferencia que llegó a sacar el puntero. Una manguera de agua que se desprendió y una nueva desazón para Larrauri. Pocos momentos antes el que había cedido era Scarazzini y entonces todo quedó para los hombres de Dodge . . .

"Miguel y yo veníamos muy tranquilos y sin problemas. En un momento dado quise pasar adelante porque no sabía si con ese ritmo los de atrás se acercaban. Me puse a pensar esto debido a que me dio la impresión de que el auto de Miguel no andaba como al principio y que me sobraba resto como para pasarlo . . ." Sin embargo, Guillermo Kissling no tendría que preocuparse más. Promediaba la carrera, cuando el motor Dodge de De Guidi comenzó a hacer un ruido raro y de inmediato a perder rendimiento, la carrera tenía un →

nuevo puntero. **"Justo cuando yo frené, bajaron la bandera de largada. Para no perder terreno, pisé el acelerador a fondo y no levanté el pie hasta que me puse a tiro de Larrauri. Esa tremenda exigencia, seguramente, resintió el motor y por último creo que se rompió un balancín..."** La definición de la carrera quedó grabada en las palabras finales de De Guidi. Porque de allí en más, Guillermo Kissling no tendría más inconvenientes ni sofocones... Ya la debacle se había generalizado raleando las filas. Chourrout, luego de una remontada excelente, descansaba en boxes con la caja out. De Amorrortu ídem y Zampa culminaba su positiva presentación con un palier roto.

Con Kissling cómodamente instalado en la punta, Juan Carlos Salvia era el segundo ante el delirio del público. Tercero aparecía Niemiz con Bréard y Maldonado a sus talones. Sobre el final, estos últimos superaban al hombre local y se integraba un grupo "en los puntos" realmente inusual.

Primera victoria para Guillermo Kissling y la firme posibilidad de ser campeón. Llega a esta instancia después de un excelente trabajo en Paraná. La corona premió a quien trabajó con auténtica mentalidad de campeonato. Con un plan de carrera inteligente, sin perder terreno cuando era el cuarto del grupo puntero. Su ritmo tampoco decayó en la punta y ni tuvo necesidad de rematar... solo le bastó cuidar las agujas.

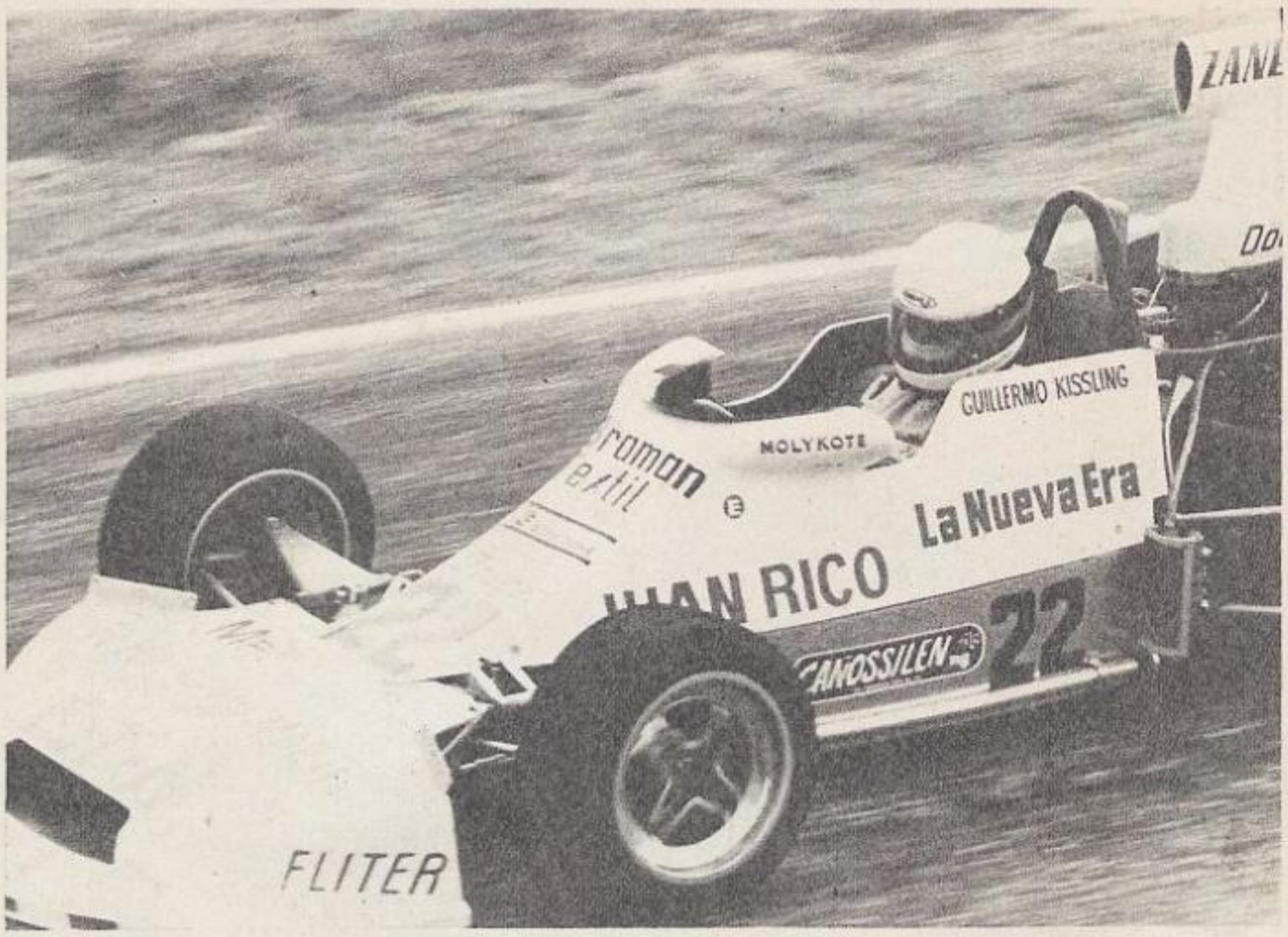
Seis pilotos separados por siete puntos prometen un final espectacular para el cierre de la temporada. El mejor año de la F-2 Nacional no merecía otra cosa. En Buenos Aires, el próximo 17, tendremos campeón...

PATIO DE BOXES

GOODYEAR EN F-2. En los próximos días gente de la empresa de neumáticos se entrevistará con los responsables de F-2 Asociados (léase "Nenín" Crespi) para tratar la posibilidad de volver a utilizar gomas importadas en la categoría. La intención de la firma es proveer gomas a la categoría y para ello ya nombró un representante autorizado en nuestra Capital. Los de F-2 pedirían un mínimo de cinco años con la provisión de gomas asegurada. Ya se habla de una partida de 1.000 gomas listas para ser embarcadas...

—|||—

DEBUT. Debutaron en Paraná las nuevas gomas PAM cuya elaboración pertenece al ingeniero Melmann (ex Fliter). El mismo ingeniero nos aseguró que trabajarán para todas las categorías que necesiten. Las gomas lucen bien construidas y aunque en su debut no mostraron un rendimiento similar a las actuales... picaron bastante alto: Scarazzini y Beamonte las usaron y el sábado estaban tercero y séptimo en la clasificación.



El ganador: Guillermo Kissling. Excelente labor para una victoria que le abrió firmemente la posibilidad del campeonato.

SUSPENSION. La última prueba del año se hará en Buenos Aires. La alternativa se dio al renunciar los dirigentes uruguayos a hacerla en El Pinar. El circuito a elegir se sortearía entre el 8 y el 9 y desde ya se aseguraba que ésa **sí no se suspende por mal tiempo.**

—|||—

FRASE. Los problemas derivados por el tema nafta hicieron oír varias voces generalizándose este comentario: **"Claro, esto sucede ahora. Cuando Antelo-Guerra y Renault salieron campeones tres años, nadie decía nada. Ahora como la categoría anda bien hablan de "hacer las cosas con seriedad..."** Una clara alusión a la forma empleada por Osvaido Antelo para formalizar la carga de nafta de un mismo lugar para todos. Se podrá discutir la forma, pero Antelo está amparado por los reglamentos y la medida cabe.

—|||—

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA DOS

Pos.	Piloto	Pts.
1º	**Jorge De Amorrortu**	**28**
2º	Guillermo Kissling	27
3º	Agustín Beamonte	24
4º	Miguel A. De Guidi	23
5º	Ricardo Chourrout	22
6º	Alberto Scarazzini	21
7º	Oscar Larrauri	18
8º	Oscar Castellano	11
9º	Edmundo Belli	7
10º	Juan Carlos Salvia	6
	Enrique Benamo	6
12º	Eliseo Salazar	4
	Rubén Rullo	4
	Eugenio Bréard	4
15º	Guillermo Maldonado	3
	Juan José Reybet	3
	Adalberto Mattaruco	3
	Carlos Luzardo	3
19º	Néstor Gurini	2
	Angel Banfi	2
	Héctor Niemiz	2
	Juan P. Zampa	2

FORMULA DOS

Club de Volantes Entrerrianos. Autódromo de Paraná. Circuito Nº 2, de 2.200 m.

26-11-78

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	22	**Guillermo Kissling**	**Berta-Dodge**	**34m27s52**	**40**
2º	32	Juan Carlos Salvia	Avante-Dodge	34m52s14	40
3º	70	Eugenio Bréard	Berta-Renault	34m57s65	40
4º	36	Guillermo Maldonado	Crespi-Fiat	35m01s03	40
5º	57	Héctor Niemiz	Avante-Dodge	35m02s83	40
6º	5	Miguel De Guidi	Berta-Dodge	34m26s80	38
7º	59	Hugo Sacks	Arletaz-Fiat	34m37s47	38
8º	48	Juan Carlos Penta	Penta-Fiat	35m26s18	35

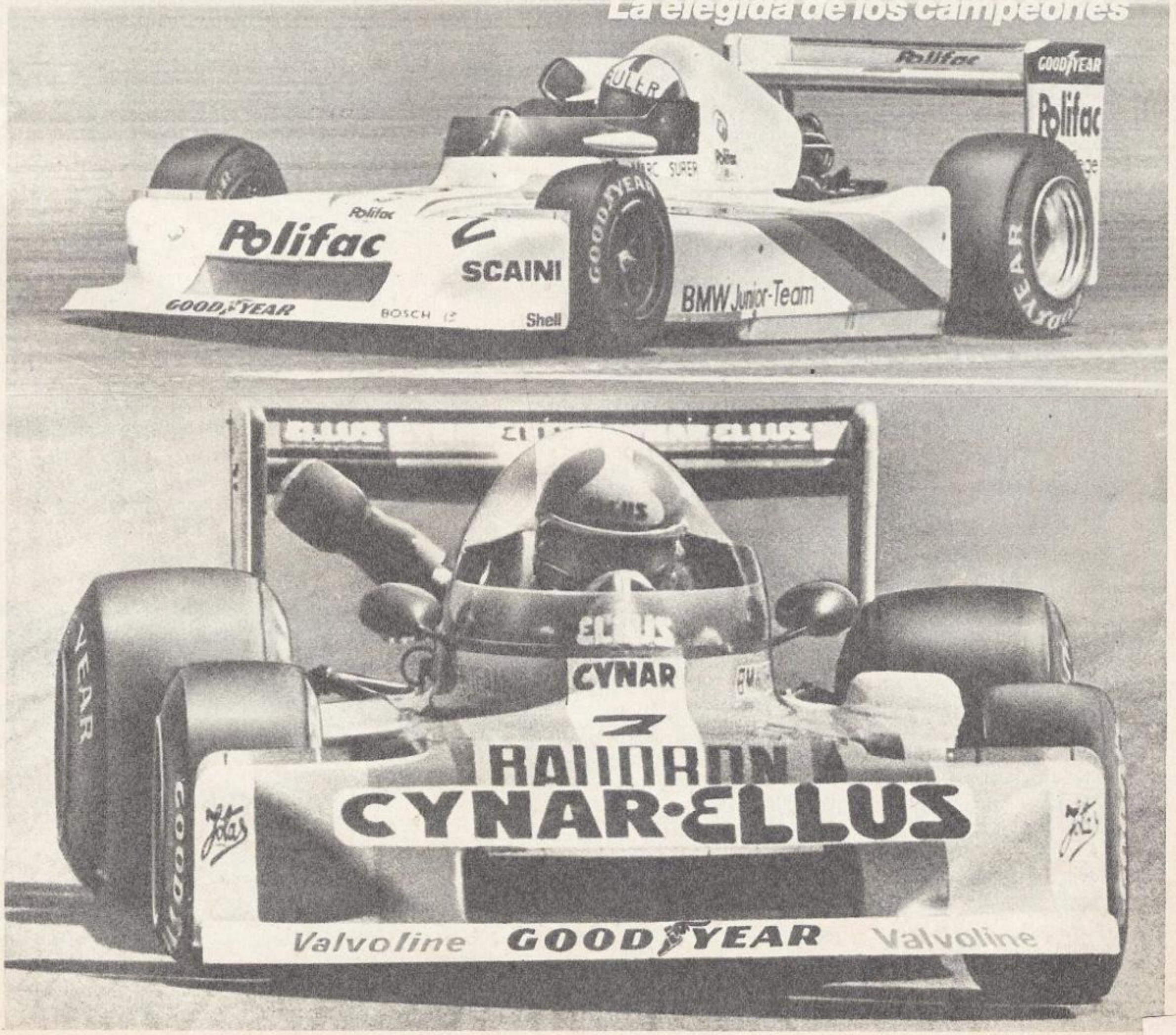
Promedio del ganador: 153,228 kph.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CUALQUIERA SEA EL DESAFIO LA RESPUESTA ES GOODYEAR

Fórmula 2 Internacional
En Mendoza 1° Marc Surer, con March 782-BMW y cubiertas Goodyear.
2° Teodorico Fabi, con March 782-BMW y cubiertas Goodyear.
En Buenos Aires 1° Ingo Hoffmann, con March 782-BMW y cubiertas Goodyear.
2° Ricardo Zunino, con March 782-BMW y cubiertas Goodyear.
Cualquiera sea el desafío -y dondequiera se produzca- usted también puede tener su respuesta: Goodyear.

GOODYEAR
La elegida de los campeones



F-1 en Las Parejas. La carrera para Del Río, el título para Di Palma

DOBLETE DE CAMPEONATO

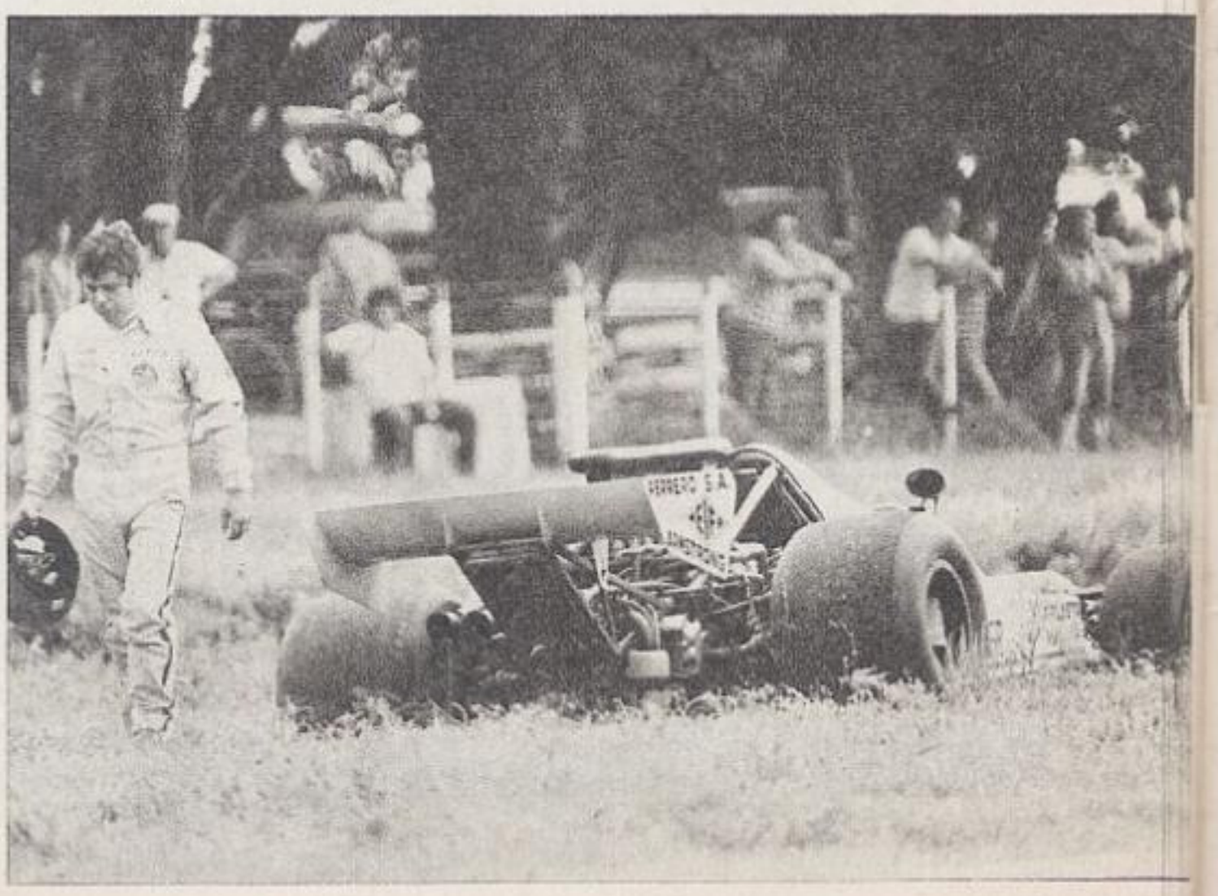
Teóricamente todo estaba dado para que ganara Marito García. Así lo prenunciaban los tiempos de clasificación y las pruebas con tanques llenos. Sin embargo, los Dodge de Del Río y Di Palma picaron en punta y antes de promediar la carrera Marito rompió un balancín y se quedó sin chance. Finalmente, cuando Di Palma estaba venciendo cómodamente, le ordenaron desde su box que debía ganar Del Río para que de esa forma tenga posibilidades de terminar subcampeón

Por JORGE FERNANDEZ MORANO - Fotos: ANTONIO CAPRIA



Largada con Del Río al frente, atrás Di Palma, por afuera Marito y más atrás el 6 de Bianchi. Un comienzo muy bueno con un final para el bostezo.

Se acabó todo para Marito. La chance para el título y para esa carrera.



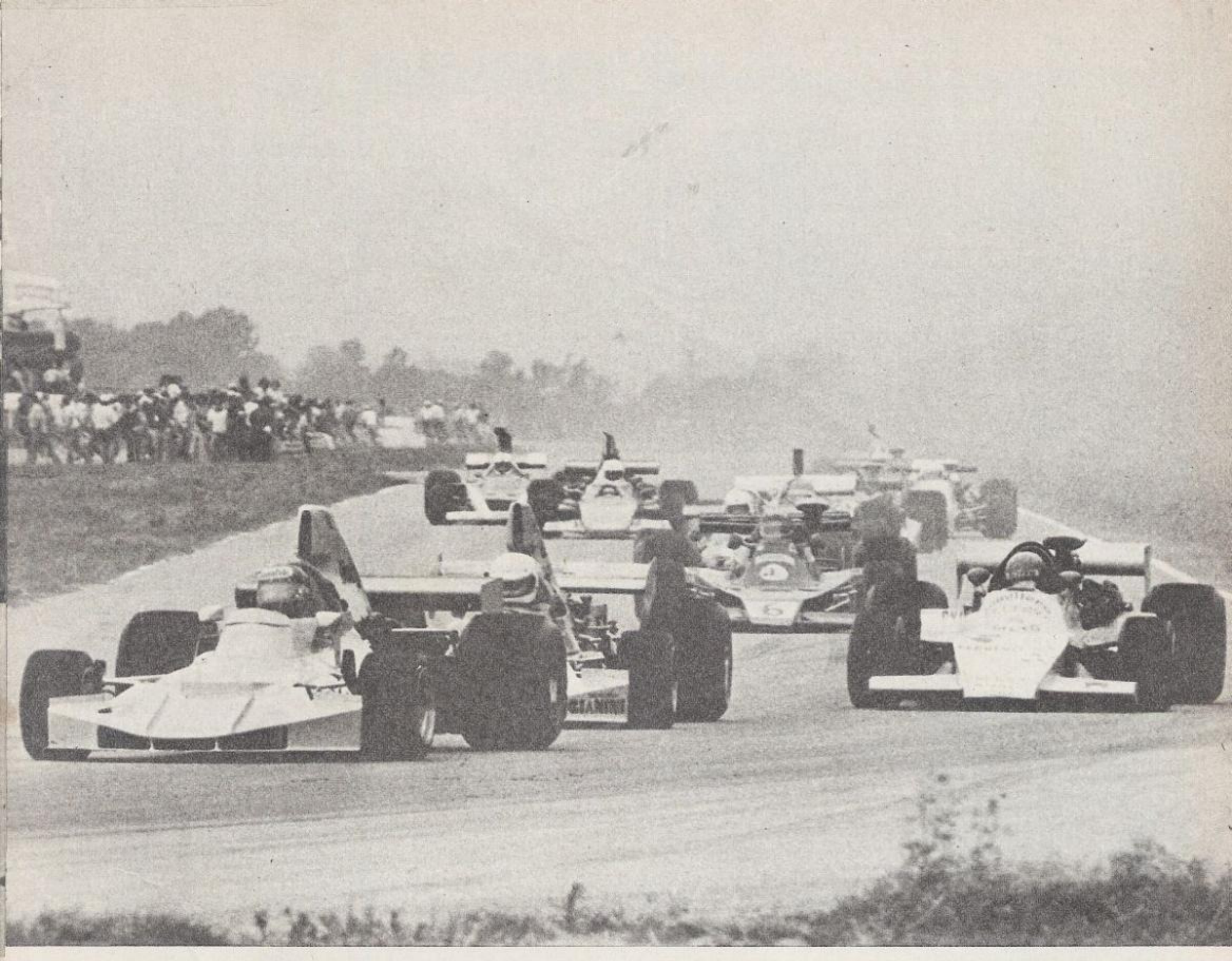
Di Palma volvió a coronarse campeón argentino, esta vez de Fórmula 1 nacional, en una carrera muy particular, que en su primera mitad fue buena por la lucha planteada, y que terminó siendo monótona debido al retraso de Marito García y al abandono de Bianchi.

Desde los días previos, incluso en la semana anterior antes de la suspensión, Marito se había convertido en el dueño absoluto de todo. Exactamente un segundo y medio lo separaba de Del Río y más aún de Di Palma que tenía problemas en su máquina. Además el circuito lo favorecía y todo hacía suponer que ésta era su mejor oportunidad para alcanzar al arrecifeño y definir el título en la última prueba que falta correrse. Sin embargo todo eso quedó en la nada, en la pista las cosas se dieron totalmente al revés.

En primera fila largaron Marito y Del Río. Atrás, y por el medio, Di Palma, y en tercera fila Ternengo y Bianchi. Al llegar a la primera curva Del Río tomó la punta seguido por Di Palma, Marito (se quedó patinando en la largada), Bianchi y Ternengo. Los primeros cuatro se fueron alejando del resto y no dándose ninguna ventaja. Del Río en punta con Luis cuidándole las espaldas y Marito haciendo una carrera tranquila con el uruguayo atrás. En otro pelotón venían Sotro, Sala, Ternengo y Kanthak. Mientras que en un tercer lote se ubicaban Requejo, Pauloni y Galante.

En la punta la lucha seguía entre las cuatro máquinas. Era evidente que los dos Pianetto-Dodge se esforzaban mucho por conservarla, incluso debían jugarse en varios sectores trabados para doblar fuerte. Marito seguía tercero como esperando un poco para ver qué pasaba con las gomas y hasta dónde podían aguantar. Y pegado al Meifa

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CLASIFICACION

Club Atlético Las Parejas. Circuito de 2.047 m. Autódromo Don Eduardo. 26-11-78.

1º, 4 Jorge O. Del Río, Pianetto-Dodge, 43m17s5, 40 vueltas; 2º, 8 Luis R. Di Palma, Pianetto-Dodge, 43m18s6, 40; 3º, 10 Orlando Sotro, Sotro-Falcon, 43m23s9, 39; 4º, 37 Roberto Galante, Berta-Torino, 43m46s8, 38; 5º, 22 Enzo Sala, Berta-Dodge, 43m41s1, 37; 6º, 39 Roberto Aguirre, Berta-Dodge, 44m09s8, 37; 7º, 11 Jorge Ternengo, Berta-Torino, 43m23s6, 36; 8º, 32 Klaus Kanthak, Berta-Dodge, 39m 06s8, 35; 9º, 14 Ramón Requejo, Requejo-Dodge, 44m 19s1, 32.

Promedio del ganador: 127,752 kms/h.

Record de vuelta: Luis R. Di Palma en la vuelta Nº 8 en 1m03s5 a un promedio de 130,645 kms/h.

Jorge Bianchi hacía su mejor carrera del año. Pero al promediar la sexta vuelta, según nos confesaba Marito García, su motor empezó a funcionar en un cilindro menos y sólo le alcanzaba para no perder de vista a los punteros. Lo que nosotros vimos muy bien fue que en la vuelta 16 tuvo problemas en la caja y doblando en el primer mixto casi se le para el auto. De ahí fue derecho a boxes y salió después de tres vueltas para intentar lo imposible. Su motor duró un giro y explotó en plena recta. Jorge Bianchi, que ya lo estaba tanteando a García para pasarlo, también tuvo problemas hasta abandonar en la vuelta 11 con la junta de tapa quemada.

De ahí en más la carrera perdió interés. Di Palma (pasó a la punta en la vuelta 11) y Del Río se fueron cómodos y atrás se quedaron la mayoría: Ternengo, Requejo, Pauloni, etcétera. Faltando dos vueltas

→

XII Horas del Pinar: De Vitta con Escort

En el autódromo Víctor Forrat Fabini, de la República Oriental del Uruguay se llevaron a cabo las clásicas "6 Horas del Pinar", competencia reservada para el Grupo 1 de la categoría Turismo.

Sobre el trazado oriental de 3.081 metros se concretaron dos parciales de tres horas, para totalizar el tiempo reglamentario. La primera serie se largó a las 11 y la complementaria a las 16. Esta fue la clasificación:

Autódromo "El Pinar", de 3.081 metros
Posiciones hasta 3 horas de carrera (Primera Serie)

CLASE "C"

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vts.
1º	329	Echegoyen Luis	3h01m21s30/100	110
2º	326	Domingo De Vitta ...	3h01m38s80/100	110
3º	303	Federico Weiss		107

CLASE "B"

1º	237	Luzardo-Rodríguez ...		103
2º	201	Maiquel Barcran		102
3º	228	Pedro Cavarcos		90

CLASE "A"

1º	176	Gutiérrez - Sinocoro .		100
2º	177	Héctor Ponce de León		99
3º	129	Pedro Etcheverry		96

Posiciones finales, al concluir la segunda serie:

CLASE "C"

1º	326	Domingo De Vitta ...	6h03m04s46/100	208

CLASE "B"

1º	237	Luzardo - Rodríguez .		212

CLASE "A"

1º	177	Héctor Ponce de León		197

Promedio del ganador de la clase "C": 111,002 km/h.

Tarifa: el centímetro de columna: $13.000 H.B. Producciones S.R.L.

SE VENDE ROLLS ROYCE- Convert 1930. Escucho ofertas. Sr. Famet. Melian 321 - ROJAS. Tel. 3

VENDO F4 o me separo. Avante/77. Completo. Listo para largar. Manuel Ugarte 2757. Cap.

VENDO o PERMUTO Chasis F. 4 - Tulia 12. Frenos a disco. Tel. 241-2845. Guido 2555. LANUS E.

NESTOR CITTERIO VENDE Coupe T.C. Bonaerense. Lista para largar. Motor Tornado. Nº 3 del ranking 1977. Tratar: Tel. 922-8532. Capital.

VENDO O PERMUTO DODGE T.C. (Ex. J. C. Iglesias) Preparación FERREA. Listo para largar Gran Premio. Garantido 240 Km/hora. Tratar: SANTAMARINA 876. Tel. 7843 ó 2690. TANDIL (7000) Pcia. Bs. As.

VENDO 2 COUPE 125. Lista para largar 24 horas. E. Fernandino y C. Juarez Sobremonte 2348. SAN FERNANDO.

COUPE MUSTANG 65 ex-Cabalen. Mot. y caja F. 100. - 0 Km. $ 395.000 8 a 16,30. Tinogasta 3825. V. del Parque. Cap.

ENRIQUE BOERI E HIJO
Concesionario
Ford
Av. Uriburu 201/31
Tel. 290-1494/1538/2405.
MONTE GRANDE, F.G.P.

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

LEVAS CRESPO
Diseñados y analizados por computadoras. Tapas de cilindros Fiat 600 - 128 - 125. Taunus **(Botadores regulables)** Kits, resortes especiales, guías, Bronze - Wall. Alberto Crespo Competición. Acassuso 1393 OLIVOS. Tel. 795-9864 (Alt. Avda. Maipú 3200) Envios al interior.

AUTOMODELISMO. Compro pista profesional. Somellera 657. ADROGUE Tel. 294-1175

VENDO 2 carrocerías de BUGGY. $ 280.000. Tel. 922-0600 después de las 20 hs.

CASCOS PENGUIN Integrales $ 40.000. Abiertos $ 15.000. Descuentos a mayoristas
CARENADOS: tipo BMW. Honda - Yamaha - Kawasaki (3 modelos). Envios al interior. Av. Pueyrredon 981 Capital. Tel. 84-8947 Guiral. y Cía SA.



A usted:
LE INTERESA ESTA EXPERIENCIA
Le brindamos la oportunidad de probar sin compromiso la **MAXIRADIAL fate O** en su propio auto este fin de semana

saracho NEUMATICOS
Directorio 5512.
Tel. 68-2874/9076
(1440) Buenos Aires

VENDO HARLEY DAVIDSON: 1200 cc/1947, Algo "Jipota" y toda cromada. Int. Fenoglio 418. LABOULAYE (Cba.) ó Tel. 798-6700

DAPORTA "COMPETICION" Amortiguación de todo tipo T.C. - T.N. T.C. del Oeste. Fórmula 1 - Fórmula 2. - TEL. 744-6939



JORGE OMAR DEL RIO SRL
Escuela de Pilotos
Cursos prácticos sobre monoplaza TULIA 16. Además, lo invitamos a participar en nuestro **SENSACIONAL CONCURSO DE PILOTOS '78.** El ganador será enviado a Inglaterra a participar en competencias de FORMULA FORD. Informes: **Virrey Aviles 3073, 3º A Capital (1426). Tel. 782-3694 de 17 a 20 hs ó personalmente en el Autódromo de Bs. As.** Lunes de 11 a 15 hs. y jueves de 8 a 12 hs.

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES: G. Durán **"el domador de caballos"**. Lavalle 1206 - 1º "A" Tel: 35-2133, Capital.

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

VENDO F. 2. chasis Crespi con motor Dodge y caja Saénz listo para largar. Otro chasis Donadio 78 - 0 Km. - Alineadora. Motor Dodge. Varios repuestos. Buzos Simpson. Cronómetros digitales. FERNANDO COMUNE. Murgiondo 1463. Capital. Tel. 68-0429/5841/5934.

TULIA 17 motor REYBET con trailer y relaciones. Sin uso. Tel. 51-8488. Sr. Jorge.

Mejore al máximo el rendimiento (velocidad y pique) de su coche, colocando el **DISTRIBUIDOR DULBECCO.** Optimo! para Taunus, Peugeot, Dodge y Opel. Méjico 3259 Tel. 760-3511 - VILLA MARTELLI

CHASIS SOPRANA apto TC. del oeste. Juan B. Justo 2520. Tel. 82-1360. MAR DEL PLATA

A. PAROLO & CIA S.R.L. Service HONDA - KAWASAKI - YAMAHA - SUZUKI - 17 años atendiendo unidades japonesas. La mayor experiencia en el rubro. Banco de pruebas para motores. Rivadavia 12.110. CIUDADELA - Tel. 653-2237/3856.

AMORTIGUACION HORACIO. Solicite turno con anticipación. Fiat 128 - Dodge 1500. Peugeot. Miller 3431/62. - Tel. 52-9443. Pídalo en Casas repuestos Fiat.

OFERTA PEUGEOT: Tren delantero Completo $ 100.000. Service Integral Peugeot PROVENCE. Arevalo 1539 Cap. Tel. 772-9951. ANEXO: Chapa y pintura. Consulte precios.

Línea Antiflama Fenix, Buzos, ropa interior, capuchas, baberos, medias, guantes, botas, líquido, pancutam. **ANEXO J.** Juan B. Justo 4300.

La gorra **GRAND PRIX** que tu cabeza necesita está en ANEXO J. 50 marcas. Juan B. Justo 4300

Motores especiales RK 250 cc. Toda la potencia necesaria para cross, trial, turismo. KISSLING e Hijos. Dorrego 2030. OLIVOS.

Guie los monopostos más famosos del mundo. Póngalos a punto, metete en el mundo mágico del automovilismo. Chasis, carrocerías, ruedas, pulsadores, pistas. **MINIRACER.** Obligado 3823. Capital. "Mandamos" pa juera".

T.C. DEL OESTE. Segade Sánchez vende su chasis. Completo. Saselli - Ferrari. Farina 687. MONTE GRANDE. Tel. 290-1189.

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

UNIVERSAL MOTORS: "La Motomecánica deportiva mas veloz" Preparación y venta, motores de competición.- Equipos especiales.- Avda. La Plata 1876 (1250) Capital.

M. WINOGRAD S.A.C.I.F.
CONCESIONARIO OFICIAL **PEUGEOT**
Avda. DEL TRABAJO 6036 - Cod. Postal 1439 - Bs. As.
Tel.: 68-1010 - 1017 / 1018 / 1019

para el final, los movimientos en los boxes de Dodge determinaron que ganara Del Río para poder pelearle el subcampeonato a García, ya que Di Palma sólo necesitaba cinco puntos para coronarse. Detrás de los dos punteros llegaron Sotro, Galante, Sala, Aguirre, Ternengo y Kanthak, pero muy lejos de la punta.

En general, una carrera que tuvo quizá la mejor lucha del año en su primera mitad y que luego cayó en la monotonía. Ahora, a pesar de que falta una fecha, ya habrá que ponerse a pensar en el futuro de la categoría.

PATIO DE BOXES

LO INSOLITO. — **"Se corre el sábado porque junto a la F-1 lo hacen la Limitada Santafesina que mañana tiene una fecha en Marcos Juárez."** Los organizadores aclararon el motivo del cambio de fecha.

— oOo —

DESALIENTO. — En **Marito García** que perdió esa carrera y la chance de salir campeón. Sin embargo para la gente de **Meifa** queda el consuelo de montar el mejor equipo de la categoría, y de correr siempre sin ningún tipo de apoyo de fábrica.

— oOo —

ENTUSIASMO. — En **Jorge Bianchi** que corrió su mejor carrera del año. A pesar del abandono terminó muy conforme y analizará la posibilidad de comprar un Berta para F-2.

— oOo —

DI PALMA '79. — Entre el 10 y 15 de diciembre **Di Palma** probará su **Berta-Dodge** de F-2 en Alta Gracia. Y para el próximo año el equipo tendrá dos autos (uno muleto). Además ya estará listo tambi-n el Dodge 2 litros para TC que correrá el arrecifeño durante la temporada siguiente.

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA UNO

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Luis R. Di Palma	46.5
2º	Mauricio García .	35
3º	Jorge O. Del Río	33
4º	Jorge Ternengo .	16
5º	Ramón Requejo .	12,5
6º	Orlando Sotro ..	12
7º	Jorge Baruscotti .	11
8º	Jorge Bianchi ...	6
	Carlos Meyer ...	6
10º	Klaus Kanthak ..	2,5
11º	Enzo Sala	2
12º	Raúl Ventimiglia .	1,5
13º	Roberto Aguirre .	1

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

F-4 EN GENERAL PICO (La Pampa)

MUÑIZ BARRETO, ARROLLADOR

En una carrera de incidencias muy lucidas, Benjamín Muñiz Barreto conquistó el primer lauro puntable de su campaña. Lo escoltaron Sommi y Solano. Las series fueron para éste, N. López y Macagno. Salazar sigue perdiendo terreno en un campeonato que ya sólo le discute Solano



Muñiz Barreto repitió, esta vez con puntos, su éxito de la exhibición de Oberá. Un primer triunfo obtenido luego de la trayectoria en F-4.

La Fórmula Cuatro estuvo por primera vez en el Autódromo de General Pico, en La Pampa. Muñiz Barreto, consagrándose por fin en una carrera puntable, fue el ganador cabal luego de un desarrollo muy atractivo, definiéndose la punta en las últimas vueltas.

Autos sumamente parejos y un muy buen espectáculo justificaron sobradamente la presencia de 3.000 personas rodeando el trazado, interesadas en una comparación con la categoría zonal homónima a la nacional que debutaba en el escenario pampeano. Cuarenta y dos autos llegaron al circuito, y una decantación elaborada en tres series y dos repechajes llevó a la alineación de 18 máquinas en la grilla de partida de la batería final, máximo admitido por las reducidas dimensiones del dibujo.

Ya el sábado se perfiló seriamente la candidatura de Muñiz Barreto, que marcó un tiempo de **41s44/100** para lograr la pole-position, sucedido por López, Macagno y unos cuantos que se apretaban en el mismo segundo. Era el anticipo de que al día siguiente se vería una competencia considerablemente disputada.

En la primera manga venció Miguel Solano, saliendo airoso de una lucha reñida, característica de la especialidad. La segunda contrastó en este aspecto con lo que es habitual, y Néstor López abrió una importante diferencia con sus perseguidores, imponiéndose sin apremios.

Salvador Macagno conquistó la última serie, con el trámite retornando las acciones a la normalidad en cuanto a paridad y lucha franca. Los repechajes fueron para Daniel Giordano y Carlos Lauricella.

El capítulo definitorio fue pródigo en vibración. Solano dominó esforzada pero autoritariamente desde la fase inicial de la contienda. Muy atrás había quedado en la largada Muñiz Barreto, ocupando el undécimo puesto al cabo de la primera ronda. Más retrasado aún se veía a Eliseo Salazar, a quien problemas en un cable de bujía lo relegaron al último lugar apenas impartida la orden de lanzamiento. Ambos fueron protagonistas de sendas remontadas que los erigieron al mejor nivel de la competencia. Pero mientras Muñiz Barreto, faltando muy poco tramo por recorrer, desplazaba a Solano del liderazgo —en maniobra que aprovechó Sommi para "colarse" tras el ganador—, el chileno debía conformarse con un octavo puesto que en nada lo ayuda para la disputa de un campeonato que, a una carrera de su epílogo, se le ha complicado aunque aún le quedan seis puntos sobre el de Colón.

Habiéndose registrado en la final los abandonos de López y Milohanich, también animadores del espectáculo, cabe acotar que en la segunda batería el reicidente Hugo Torres, repitiendo lo de la última prueba en Buenos Aires, volcó luego de un toque con Hugo Martínez, volviendo a salir ileso de tan incómodo trance.

Informe: **Gerardo Yáñez**
(Desde Gral. Pico)

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA CUATRO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Eliseo Salazar	48
2º	Miguel Solano	42
3º	Salvador Macagno	37
4º	Gustavo Sommi	25
5º	Angel Chiviló	15
6º	Alfredo Pugliese	14
7º	Benjamín Muñiz Barreto	11
	Néstor López	11
9º	Miguel Blanco	7
10º	Ricardo Risatti	6
	Norberto Picetti	6
	Hugo Fierros	6
13º	Oscar Pereyra	5
14º	Daniel Giordano	4
15º	Carlos Pérez Guinil	3
	Alfredo Castro	3
	Carlos Lauricella	3
18º	Hernán Bertín	2
19º	Angel Pesticcio	1
	Eduardo Ferola	1

CLASIFICACION

Alvear Fútbol Club - Autódromo de General Pico - Circuito de 1.400 m.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	14	**Benjamín Muñiz Barreto**	**Crespi-Renault**	**31m05s2**	**43**
2º	8	Gustavo Sommi	Crespi-Renault	31m05s3	43
3º	18	Miguel Solano	Crespi-Renault	31m06s2	43
4º	48	Miguel Blanco	Crespi-Renault	31m06s7	43
5º	4	Salvador Macagno	Crespi-Renault	31m07s8	43
6º	11	Angel Chiviló	Crespi-Renault	31m08s6	43
7º	20	Hernán Bertín	Crespi-Renault	31m25s6	43
8º	15	Eliseo Salazar	Avante-Renault	31m30s3	43
9º	128	Carlos Lauricella	Crespi-Renault	31m35s2	43
10º	7	Oscar Pereyra	Crespi-Renault	31m37s6	

Promedio del ganador: 116,191 kms/h.

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

LA NUEVA FERRARI T-3 AL C
¿Y GIACOMELLI? - CAMBIOS
HABLA SCHECKTER - ANTICI
PIRONI A RENAULT - MASS F

Martini/Tyrrell — Jarier/Giacomelli

No habiendo obtenido más que una victoria en 1978, el team Tyrrell afrontó un fin de temporada difícil. Más aún considerando que el First National City Bank proyectaba concentrar sus esfuerzos sobre la Can-Am en 1979, dejando de lado a la F-1, y que Elf parecía tener que atenuar su participación en materia de automovilismo deportivo (rumor éste que hasta el momento no ha hallado desmentida ni confirmación oficiales).

En Watkins Glen, a principios de octubre último Ken Tyrrell declaró formalmente: **"Tendré dos autos en pista durante 1979 y uno de ellos será piloteado por Pironi."** Por esos tiempos Tyrrell estaba absolutamente decidido a conservar consigo a Pironi, ante la ida de Depailler a Ligier. Pero muchos acontecimientos modificarían el curso de las cosas. Principalmente, la "resurrección" de Jarier al volante del Lotus 79. Y también la determinación de la sociedad Martini & Rossi de retornar a la F-1, luego de limitar su apoyo durante 1978 a esporádicas intervenciones oficiales del team Porsche en el Mundial de Marcas y en Grupo 6. Los responsables del Martini Racing buscaron un equipo de primer plano. Ello fue providencial para Ken Tyrrell. El constructor inglés se lanzó entonces a la búsqueda de Jarier. Si bien éste tiene un carácter bastante diferente del que Tyrrell suele preferir, don Ken terminó por acordarle su confianza.

Asimismo, como se sabe, Tyrrell mantuvo conversaciones con varios italianos, entre ellos el joven y riquísimo Elio de Angelis. Y parecería que finalmente el acuerdo se concretó con Bruno Giacomelli, más experimentado que aquél.

De este modo se habría constituido, progresivamente, el equipo Tyrrell-Martini con **Jarier** y **Giacomelli.**



Los dos últimos GG.PP. de 1978 reubicaron a Jarier en el primer plano internacional. Ken Tyrrell no demoró su reacción.

De Angelis a Tribunales

Según se confirma ahora, **Elio de Angelis y Ken Tyrrell** habían suscripto un contrato hace un par de meses, que los vinculaba por todo el año próximo y con la posibilidad cierta de continuar en el '80. El convenio tenía una cláusula que establecía la eventualidad de que de Angelis no fuera habilitado para conducir un F-1, como única variante capaz de rescindirlo. Y Tyrrell lo canceló, argumentando que la C.S.I. no otorgaría licencia al italiano. Este reaccionó de inmediato, asegurando que se le habían dado garantías de que sería habilitado por la C.D.A. Italiana y la C.S.I., y que Tyrrell había anulado el trato sin contar todavía con elementos suficientes como para llegar a conclusión alguna, ignorando que estaban en-

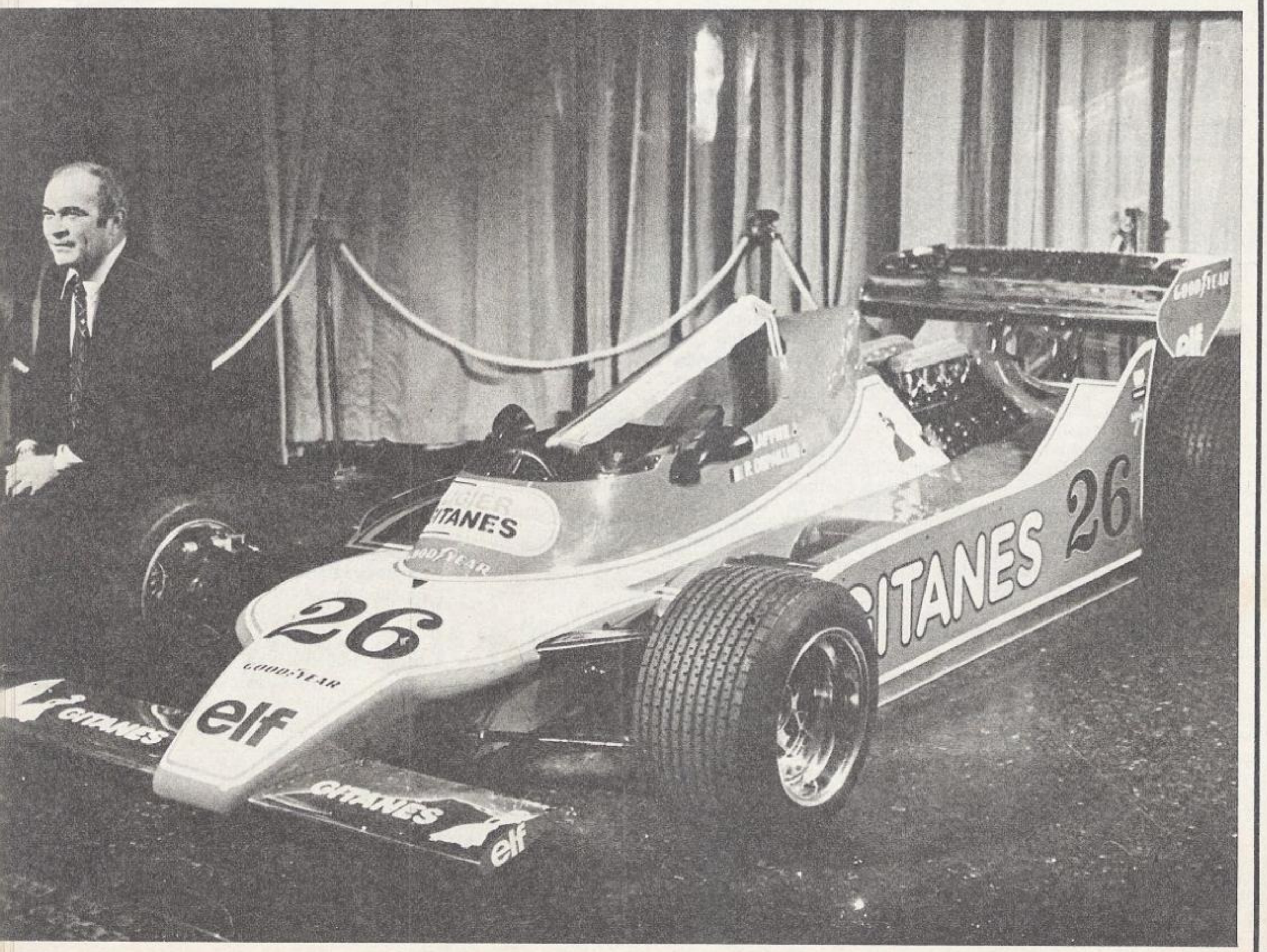
EL NUEVO LIGIER JS 11

Primero fue McLaren, ahora Ligier, los continuadores de la nueva tónica impuesta por el Lotus en la F-1. Una transformación que se vio un tanto forzada ante el retiro de Matra de la competición. Así el nuevo Ligier JS 11 deja de ser un producto netamente francés al tener que adoptar el Cosworth como planta propulsora. Una adaptación a un renovado chasis que sigue los dictados de la moda chapmaniana: el cockpit en una ubicación muy adelantada y los laterales de perfil alar con sendos radiadores para el agua. Si bien toda la avanzada técnica abre una interesante perspectiva para este nuevo producto, es quizás el gran aporte de Goodyear el hito que puede marcar un hecho importante en esta unidad para la nueva temporada. Ligier y Lotus serán los dos únicos equipos que contarán con atención preferencial de la fábrica de neumáticos para los dos autos, por el contrario de lo que sucede en el resto, en que uno de los autos es el señalado para esa particular atención.

Jaques H. Laffite y **Patrick Depailler** serán los dos pilotos oficiales de este renovado team francés.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ORTE - JARIER A TYRRELL - S REGLAMENTARIOS - PO: LIGIER JS-11/COSWORTH - RMO CON ARROWS



HABLAN SCHECKTER Y VILLENEUVE

EL JUICIO DE VILLENEUVE

El canadiense cumplió la mayor parte de los tests de las tres versiones actuales de la T3. En ocasión de las prácticas en Francia nos confió sus conclusiones en torno a las pruebas.

"La T3 normal ha progresado mucho después de Brands Hatch; así, los tiempos son casi los mismos de la versión modificada, que no obstante parece tener un potencial mayor. Por ahora ésta es más difícil de manejar, especialmente en lo veloz. Empero, estamos en los comienzos, mientras que la T3 convencional se halla en el punto culminante de sus posibilidades. La versión de puesto de conducción avanzado es sólo un experimento para estudiar los cinematismos delanteros, especialmente en lo referente a la posición de la caja de dirección, dada la ubicación del piloto."

LAS IMPRESIONES DE SCHECKTER

Las pruebas de Ferrari en Paul Ricard propiciaron la primera aparición pública de su nueva adquisición, **Jody Scheckter.** El tiempo espléndido, las buenas prestaciones, contribuyeron a alentar a todo el equipo, y Jody no desperdició ocasión de hacer alarde, además de sus dotes conductivas, de su repertorio pleno de bromas gesticuladas en un italiano aproximado. **"También a Walter Wolf le gustaba mucho bromear, pero era terriblemente fuerte y cada tanto exageraba; entonces yo le decía: «Mirá que si me rompes te costaré demasiado», y él se calmaba."** Sin embargo, el recuerdo de Walter Wolf no le inspira mucha alegría; para liberarse de su contrato, que expiraba a fin de año, Jody tuvo que pagar una multa, "y de mi bolsillo", agrega, meneando la cabeza.

Luego, de nuevo alegre y dispuesto a hablar, continúa: **"Ya dije que la decisión de venir a Ferrari, es la más importante de mi carrera; ya corrí bastante y pienso que ya ha llegado el momento de intentar todo lo posible para convertirme en Campeón del Mundo. No sé decir qué esperaba de Ferrari, pero sí que todo lo que hasta ahora he encontrado en Ferrari me gusta. Toda la organización trabaja al máximo para lograr el objetivo, más que cualquier otra escuadra".** Sobre las diferencias entre el Wolf (que era un "wing-car" con motor Ford 8 cilindros) y la Ferrari, Scheckter primero bromea: **"Son sólo dos autos, y mi trabajo es manejar autos de carrera".** Luego, serio, agrega: **"La primera impresión era que el motor Ferrari tendría una mayor utilización de la potencia, pero después que le tomé la mano, preferí mantenerlo siempre muy arriba. En cuanto al chasis es difícil hacer comparaciones; las gomas son demasiado importantes; basta cambiar un tren y la máquina responde de manera totalmente distinta. El único pequeño problema fue la palanca de cambios con selector, diferente del de los coches ingleses."**

A propósito de los neumáticos y de su estilo impetuoso, considerado poco apto para los radiales, admite: **"Estos son ciertamente más críticos al límite, pero depende mucho de los diversos tipos; en estos días he usado gomas muy distintas entre sí; de todos modos parecen derrapar menos. Eso depende sensiblemente de dónde y cuándo se hace deslizar la máquina; si se lo provoca en exceso o en el momento equivocado, se pierde demasiado en velocidad."**

Durante cada pausa come con gusto "formaggiograna", típico queso emiliano. En esto aparenta habituarse más a las costumbres italianas que Villeneuve, quien en los intervalos prefiere una tableta de chocolate. De su joven compañero, Scheckter dice: **"Es muy capaz y me agrada su seriedad y el empeño que pone en las pruebas. Es más joven que yo pero tiene más experiencia en Ferrari; no obstante, pienso que la acumularé pronto; cada vuelta que doy aprendo algo".**

Esa voluntad de asimilar todo y cuanto antes se nota en su querer llegar al fondo en todo. Habla con los técnicos de Michelin, pregunta permanentemente el porqué de cada modificación, discute de pie dentro del auto con el Ing. Forghieri, sobre la causa de cada reglaje, prefiriendo a veces probar para comprender el error. **"Yo estoy hecho así, lo que pienso lo digo y me parece que también Forghieri es así. Cuando no entiendo algo, pregunto y deseo arribar al porqué. Estimo mucho la capacidad de Forghieri, que pienso es uno de los técnicos con mayor experiencia en toda la F-1."**

Sobre Carlos Reutemann, el piloto que estaba en su puesto en Ferrari, manifiesta: **"Carlos, en ocasiones, se dejaba influir por su carácter, pero cuando está en un buen día es veloz como cualquier otro. Además, el año pasado condujo muy bien, como jamás en su carrera, pero en Lotus creo que será el número dos y será muy difícil para él."**

Giorgio Piola

caminadas satisfactoriamente las tramitaciones correspondientes. De más está decir que el advenimiento de Jarier al seno del equipo inglés y la prácticamente concretada inclusión de Giacomelli en el mismo hicieron pensar en otras causas para la actitud del británico... Como sea, de Angelis entabló demanda contra el constructor, por supuesto, por incumplimiento de contrato. El juicio es inminente y, desde ya, de acuerdo con sus letrados, las perspectivas del peninsular son las mejores. Claro que sólo en lo referido al éxito en el pleito judicial; en cuanto a su futuro dentro de la F-1, por el momento se presenta evidentemente incierto...

→



MASS Y ARROWS

La firma Arrows anunció oficialmente durante la semana pasada que, ya repuesto de las lesiones que le ocasionara el accidente sufrido en Silverstone a bordo de un ATS en las postrimerías de la temporada pasada, **Jochen Mass** será el segundo piloto de la escudería durante 1979. Así se confirman las insistentes versiones que, desde hace tiempo, vinculaban al alemán con el team de Oliver, en base al habitual patrocinio de una cervecera germana. El primer defensor del equipo continuará siendo **Riccardo Patrese,** de quien se dice está especialísimamente interesado en realizar una labor meritoria a lo largo de' año próximo, ya que el mismo Enzo Ferrari lo tendría en su mira para 1980.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

F-1 1979: Dos novedades sustanciales

¿Meses de descanso? No para Bernie Ecclestone, más activo que nunca detrás de los intereses de la Fórmula 1 y cuyos criterios no parecen desvinculados de una sorpresiva noticia que acaba de circular en el ámbito de la Fórmula 1: que el próximo 15 de diciembre, día de la entrega de premios 1978 en la FIA, Jean M. Balestre, presidente de la CSI, anunciaría un cambio de fundamental importancia en el sistema de puntuación adjudicado en el Campeonato Mundial de pilotos. Los puntos por carrera seguirán siendo los mismos (9, 6, 4, 3, 2 y 1 para los seis primeros en ese orden) pero el matiz fundamentalmente distinto es que de 1979 en adelante se tomarían como válidos los cuatro mejores resultados de cada mitad de calendario (ocho y ocho si hay 16 carreras en el año). ¿Por qué ese cambio? Porque según quienes sostienen ese criterio ello daría más importancia a los ganadores de carrera dejando un poco de lado a quienes especulan con la suma de puntos en todas las pruebas. O sea, Grand Prix más disputados, con más discusión por la punta.

A priori no parece mal. Pero ¿qué sucede si un piloto, por ejemplo, gana las cuatro primeras carreras del año (cosa no improbable para un Lotus, por ejemplo?) ¿Todo lo que haga en las cuatro restantes no sirve para nada? Y está obligado a correr porque los nuevos reglamentos de la FOCA obligan a participar en todas las carreras.

En segundo lugar, la medida parecería ideal si todos los pilotos dispusieran exactamente de los mismos autos, pero lamentablemente eso será siempre una utopía. Y en muchas ocasiones un piloto realiza una carrera mucho más meritoria llegando al segundo puesto con un auto inferior que el que gana cómodamente con un auto muy superior al resto. Un ejemplo: el GP de Alemania 1978, donde el segundo puesto de Scheckter fue por cierto tan honorable como el cómodo triunfo de un Mario Andretti inalcanzable.

No pocos críticos ven por detrás la mano de Ecclestone. Dueño de un equipo irregular, siempre con un alto porcentaje de abandonos, podría asegurar mayor chance a Niki Lauda sobre la base de unos cuantos resultados brillantes, descartando nada menos que un 50 por ciento de resultados mediocres. Un segundo beneficiario inesperado —ya que nada tiene que ver en esta modificación de raíz FOCA-CSI— es el dúo Ferrari-Michelin que en 1978 se hubiera visto notoriamente favorecido por un esquema semejante ya que conocían días brillantes o deplorables, casi sin términos medios. Si esa característica se mantiene en 1979, el nuevo sistema les permitirá aumentar considerablemente sus posibilidades.

Hasta ahora, de todos modos, es un trascendido; pero puede concretarse en muy poco tiempo.

Good Year: ¿Nuevo cambio de política?

La segunda sorpresa concierne al siempre delicado tema de los neumáticos. Aparentemente, desde USA la dirección de Good Year habría dado marcha atrás en su decisión de entregar lo mejor de su producción a los primeros pilotos de sólo nueve equipos (Lotus, Brabham, Mc Laren, Tyrrell, Ligier, Wolf, Shadow, Arrows y Copersucar) y se inclinaría ahora por reconsiderar la medida ofreciendo gomas iguales para todo el mundo y sin entregarlas gratuitamente como hasta ahora, sino vendiéndolas una por una..., cuyo distribuidor en Inglaterra es justamente el propio **Bernie Ecclestone.**

Desde un punto de vista deportivo, todo parece más justo. Desde el punto de vista técnico y de los resultados, en cambio, puede ser una decisión muy peligrosa frente a la dedicación más exclusiva de Michelin. Todo queda aún por verse.

Noticiero Automotor de la Zona Sur
venden - reparan - instalan

Rocca Hnos.
Alineación - Balanceo Electrónico
Tren Delantero
Cno. Gral. Belgrano K. 16.500
1 cuadra cruce Sotano

SIRE ELECTRONICA
Reparaciones
AUTO - RADIO - TV
AUTO ESTEREO
Presentando este aviso 15 % Dto.
Zeballos 2578 - SARANDI - AVELLANEDA

TALLERES UNIVERSAL
S.C.P.A.
TALLER AUTORIZADO POR
MERCEDES BENZ ARGENTINA
S.A. F.I.C.I.M.
Av. Los Quilmes 449 - Tel. 252-6979
Bernal - Ruta 2, Km. 16.800

SERVICIO INTEGRAL DEL
VOLKSWAGEN
Mecánica - Chapa y Pintura General
VOLSUR
En QUILMES OESTE
12 de Octubre 1806 - Alt. Calchaqui Km. 19

S.W.A.T.
ACUMULADORES
S. W. A. T.
SUPER WATTS ALTA TENSION
- Fabricación y Ventas de Baterias
- Equipos Estacionarios Rurales y Telefonía
- Atendido por sus dueños
- Horario Lunes a Sábado de 8 a 20 Hs.
- Envios al interior

BELGRANO 2551
(1872) Sarandi

- CARBURACION
- ENCENDIDO
- AFINACION DE MOTORES.

Instrumental Electrónico
Limpieza de Carburadores por ultrasonido
Presentando este aviso 10 % Dto.
CATAMARCA 309 QUILMES

FABRICA DE CAÑOS DE ESCAPE
FENIX
Coche - Camiones
Colectivos
Repuestos Originales
de A. Andrade e Hijo
Cno. Gral. Belgrano Km. 11.500
esq. Cte Franco - Bernal Oeste
A dos cuadras de Zapiola

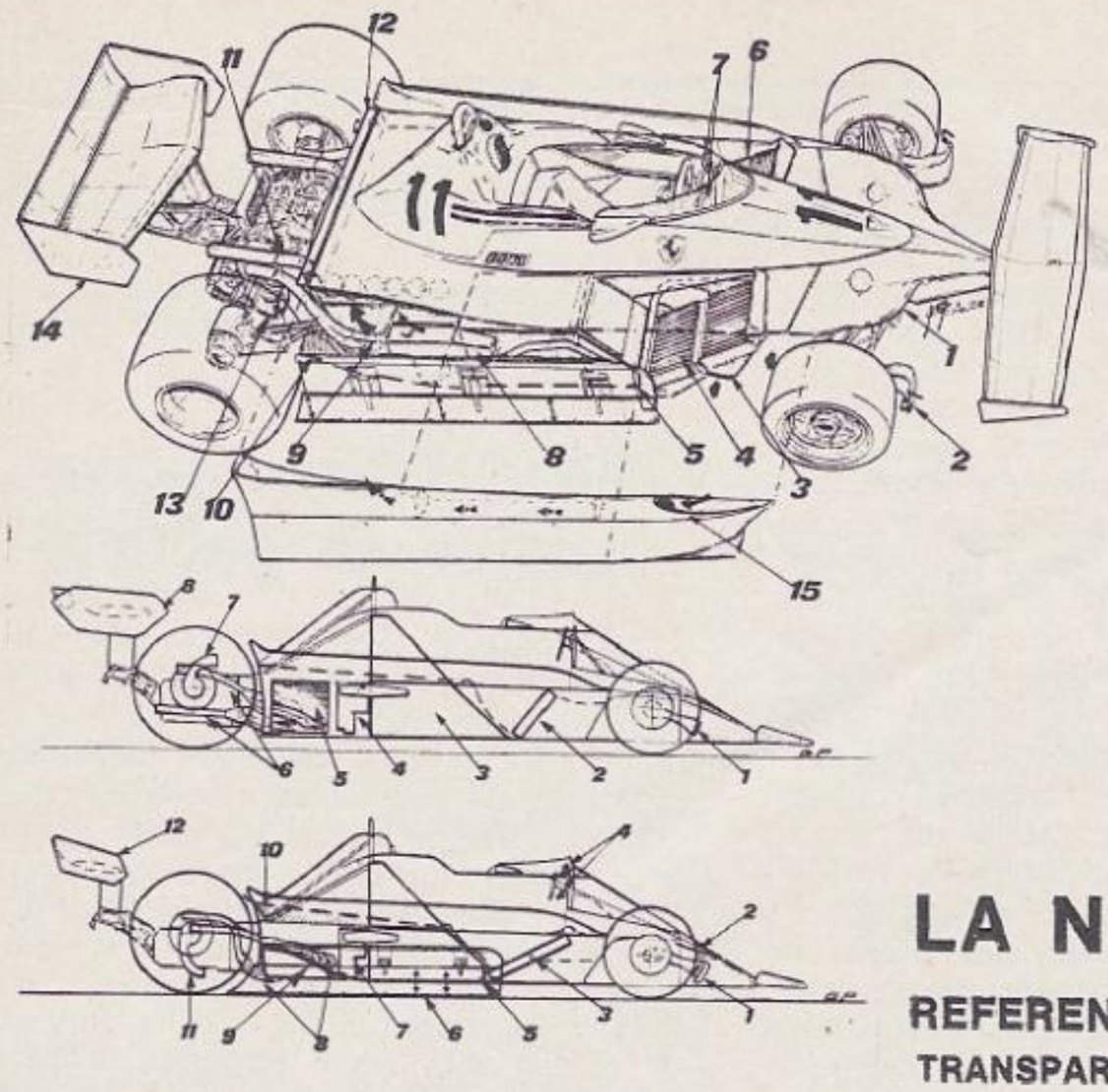
FANDIÑO Hnos. y PANGRAZI
SHELL
- Estación de Servicio Autorizada
- Gomeria Lavado y Engrase
- Accesorios y Respuestos
- Servicio Nocturno
- Presentando este aviso 5 % de Dto.

Cno. Gral. Belgrano y 12 de Octubre
Quilmes Oeste

F.V. B.A.
Bombas de Agua
para Automotores
Línea Completa
Nuevas y Reparadas
Cno. Gral. Belgrano 258 - Cruce Varela

MOTOS
RAM
REPARACIONES REPUESTOS
NACIONALES E IMPORTADOS
H. Yrigoyen 14472 ex 950
Burzaco

imperio publicidad.
PARA PUBLICAR EN ESTE ESPACIO LLAMAR AL 204-3387



LA NUEVA T3

REFERENCIAS

TRANSPARENCIA

1) La trompa es más angosta y perfilada para mejorar el flujo de aire a los radiadores.

2) Nuevas tomas de aire para los frenos, similares a las del Ligier JS9.

3) La toma de aire para los radiadores de aceite está dividida en dos.

4) Los radiadores de aceite están ambos sobre el lado derecho a fin de liberar la zona anterior a las ruedas traseras.

5) Las protuberancias laterales del chasis fueron recortadas para poder alojar los grandes radiadores.

6) En el fianco izquierdo, un gran radiador de agua.

7) Instrumentos adicionales para medir las temperaturas de los frenos delanteros y posteriores. También, un medidor de la presión interna de las tomas de aire para el motor, dado que fueron probadas diversas.

8) El tanque de aceite queda por ahora a la derecha.

9) Los tres primeros escapes suben contenidos en las "semialas" laterales.

11) Los últimos tres escapes pasan, en cambio, primero bajo el motor y después centralmente sobre la caja.

12) El capot trasero es más alto y tiene un pequeño spoiler.

13) Las tomas de los frenos posteriores captan el aire de bajo el auto.

14) El pequeño alerón trasero.

15) Los costados de la carrocería contienen las tomas de aire para el motor. En este caso, a la derecha se ha dibujado una nueva respecto del lado izquierdo con la tradicional.

Perfiles

T3 NORMAL (ARRIBA)

1) Las tomas de aire para los frenos captan el caudal proveniente de bajo el alerón. 2) Los radiadores de agua, de dimensiones reducidas, detrás de las ruedas anteriores. 3) Las protuberancias laterales contienen los correspondientes tanques de combustible. 4) El tanque de aceite está colocado a la derecha. 5) Los radiadores de aceite se hallan desdoblados delante de las ruedas posteriores. 6) Los escapes, en la última versión anterior de la T3, pasaban (tres en uno) uno por debajo y otro sobre el eje, de manera que la zona trasera inferior de la máquina era muy "sucia". 7) Las tomas de aire para los frenos posteriores opuntaban hacia arriba. 8) El alerón trasero era más grande que el actual.

T3 MODIFICADA (ABAJO)

1) Las nuevas tomas de aire para los frenos anteriores cumplen además función aerodinámica y captan el aire en el vértice de la rueda. 2) La trompa del auto es más estrecha. 3) Los radiadores están todos detrás de las ruedas delanteras: a la derecha, dos de aceite acoplados; a la izquierda, uno grande de agua. 4) Instrumentos adicionales para medir temperaturas de los frenos y controlar la eficacia de las tomas de aire para el motor. 5) El casco lateral fue recortado para poder alojar los grandes radiadores inclinados. 6) "Minifaldas" laterales de tipo rígido ancladas directamente al chasis. 7) Radiador de aceite. 8) Los escapes fueron diseñados en modo de crear una zona vacía (9) delimitada en los flancos por las "polleritas". 10) El capot posterior es más alto para aumentar el volumen de las tomas de aire para el motor. 11) Las tomas de aire para los frenos traseros apuntan hacia abajo. 12) El alerón posterior, reducido.

Pironi a Renault

Evidentemente, la información todavía extraoficial que brindamos en estas páginas implica que Tyrrell dejó en libertad de acción a Pironi. Así, Didier quedaría libre para acompañar a Jabouille en Renault, como éste le sugiriera al igual que los directivos de la Renault-Sport con Gérard Larrousse a la cabeza. Y Larrousse tenía proyectado anunciar el programa deportivo de la Régie recién a fin de mes, por lo que la confirmación oficial del advenimiento de Pironi se produciría esta semana.

Por otra parte, debido al nuevo acuerdo entre constructores y los organizadores de GG.PP., sólo serán clasificados de oficio en 1979 los autos o los pilotos que hubieran marcado puntos en 1978. En consecuencia, Tyrrell queda al margen de cualquier incertidumbre: puede contratar dos volantes no calificados ya que sus autos sí lo son. En cambio, Renault debe imperiosamente conseguir un piloto clasificado en el Campeonato Mundial 1978 para sentarlo en su segunda máquina, a fin de que ésta no necesite preclasificar. La única solución que le restaba a Larrousse era tentar a Pironi. Y se puede suponer que desplegó, con el posible concurso de Elf, todos sus recursos diplomáticos para convencer a Tyrrell de contratar a Jarier y liberar a Pironi.

Macao: triunfo de Patrese y vuelco de Stewart

Por segundo año consecutivo **Riccardo Patrese** se adjudicó el **G. P. de Macao**, una pequeña colonia portuguesa situada en la costa sur de China meridional. Piloteando el nuevo Chevron B 48-Hart de F-2 diseñado por Tony Southgate, pasó a la punta después de las sucesivas detenciones de Derek Daly (Chevron-Hart) y A'an Jones, (con March), propietario de la pole-position y autor del record de vuelta. La carrera se efectuó una vez satisfechas las exigencias de un grupo de pilotos encabezados por Jones, Daly, Rosberg, Lunger, Cogan y Hicktrich, que solicitaban una mejor implementación de los dispositivos de seguridad si bien no objetaron el circuito. Las dos primeras líneas de largada se completaron con Patrese, Rosberg y Da'y, éste punteó hasta la novena vuelta y Jones lo hizo hasta la duodécima, cuando Patrese tomó el liderazgo para no abandonarlo. Fue escoltado por Daly a 1m y Cogan (Ralt-Hart) a 1m32s.

También se llevó a cabo la "Carrera de los Gigantes", reservada a figuras actuales y del pasado. Dominó p'enamente **Jacky Ickx,** habiendo sido también el más rápido en clasificación, seguido de Mike Hailwood y Bobby Unser. **Jackie Stewart** no pudo participar del evento al haber volcado en las prácticas, dañando considerablemente el Ford Escort que se le había asignado. No sufrió consecuencias personales.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ahora, presentamos el nuevo televisor portátil de 12 pulgadas.



El cachorro de Philips.

Es el más portátil de los portátiles.
Y el de mejor tecnología.

- Su profundidad máxima es de sólo 239 mm
- Es totalmente transistorizado y su consumo equivale al de una lámpara eléctrica de 50 vatios.
- Viene equipado con potenciómetros deslizantes y selector de canales ubicado en el panel frontal superior para facilitar su manejo.
- Tiene tubo de encendido rápido y su sincronismo horizontal es totalmente automático y está dotado de un circuito estabilizador de tensión de red especial que asegura una altura y ancho constante de la imagen.

Más portátil y con la mejor tecnología y diseño.
Así es el cachorro de Philips.

Y ahora con la nueva garantía Philips 1 año para el aparato 3 años para el tubo.

Televisores Philips. Para sentarse a ver.

PHILIPS

CORSA

Nº 652

Del 29 noviembre al 5 diciembre 1978

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, Nicolás Gelormini, Ronald Hansen, Jorge Landini, Héctor Olano, Federico B. Kirbus y Marcelo García Lobelos.

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 Nuñes, Daniel León, Alfredo Albornoz, Enrique Blanco, Osvaldo Varone, Ignacio Corbalán Carlos Acuña, Ricardo Brun Cruz, Carlos Pesce y Eduardo Martí.

JEFE DE CORRECTORES: Luis Canossa

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR: Juan Abraham (USA), Germán Sopeña y Franco Lini (Europa).

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., Bartolomé Mitre 853 5º piso, Capital.

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

ABRIL

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. Acogida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 1.347.946. 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. Noviembre de 1978

Correo Argentino Central B 11-27-34-60

Franqueo pagado
Permiso 4981
Código Postal 1001
tarifa reducida
Concesión Nº 7970

El futuro de Williams

Como es sabido, el generoso presupuesto conseguido a través de la Saudia Airlines le permitirá a Frank Williams alinear dos autos en la temporada '79, confiados a Alan Jones y Clay Regazzoni. Los dos primeros ensayos estaban programados para abrirse la semana pasada, a cargo del suizo, y continuarán a principios de diciembre en el Paul Ricard con la presencia de los dos pilotos del team. La escudería participará en los primeros grandes premios con el modelo FW06, proyectándose para el 3 de marzo, en Kyalami, el debut del auto nuevo. Por su parte, Giacomo Agostini "heredará" una unidad vieja para intervenir en el Campeonato Aurora.

Vuelve Ralt

Después de la aparición de su RT 1, posteriormente modificado y utilizado a partir de 1976 en la F-3 y luego en F-2, **Ron Tauranac,** aparte del auto de F-1, no produjo modelo alguno realmente nuevo. En estos días la construcción de un F-2 se halla en sus últimas etapas, y, según los ingleses, un auto oficial sería encargado por el Toleman Group y conducido por Brian Henton, ya incorporado al equipo que respaldara a Rad Dougall durante el '78 y que continuará también con el sudafricano durante la temporada venidera.

F-1: LIMITACIONES

En su segunda reunión desde el 10 de octubre bajo la presidencia de Jean Marie Balestre, la C.S.I. tomó unas cuantas decisiones importantes. Con respecto a la F-1, después de haber estudiado el informe de la comisión técnica, el comité ejecutivo confirma su decisión de Zandvoort, de adoptar todas las medidas para limitar la velocidad de los autos, ya que su aumento crítico repondría las estructuras de la mayor parte de los circuitos. Se renueva la misión encomendada a la comisión técnica, y le requieren provea un nuevo informe antes del 15 de febrero de 1979, tratando los siguientes rubros: limitación o interdicción total de las "skirts", reducción de dimensiones de las llantas y de los neumáticos, potencia del motor, características de los alerones, ancho y largo, carrocerías, peso de los autos, etcétera.

Además, respecto de los reglamentos, la C.T. está encargada de estudiar con las partes interesadas la puesta en vigencia, el 1º de enero de 1980, de una reducción de dimensiones de llantas y neumáticos.

Asimismo, bajo propuesta de la C. T. el C. E. decidió introducir las siguientes modificaciones concernientes al reglamento técnico de F-1, aplicables desde el 1-1-79:

A) Se suprime el artículo 1.5 ("Toda parte del auto cuya función primordial sea la de influir sobre las performances aerodinámicas");

B) El artículo 3.7 existente, se reemplaza por el texto siguiente: "Toda parte específica del auto, que tenga influencia aerodinámica sobre el comportamiento del coche: debe respetar las reglas relativas a la carrocería; debe estar fijada rígidamente sobre la parte enteramente supendida del auto; no debe ser móvil en relación a ésta. Se autoriza a cerrar el espacio existente entre la carrocería y el suelo por medio de estructuras flexibles, considerando que esas estructuras no constituyen un perímetro continuo. La abertura de ese perímetro (que debe ser al menos del 20 por ciento del largo total de esas estructuras) será dada muy próximamente, al término del estudio en curso con los constructores."

Con referencia a la organización del Campeonato '79, el comité ejecutivo ha aprobado los métodos y procedimientos establecidos para la solicitud de candidaturas dirigida a todas las autoridades deportivas nacionales, a los concurrentes y a los pilotos.

La lista oficial de autos y conductores seleccionados por la C.S.I. para disputar el Campeonato del Mundo de F-1 1979 será publicada el 15 de diciembre a más tardar (N. de la R.: según se sabe, 27 autos serían inscriptos oficialmente en el torneo. Veintiocho podrían ser admitidas en los ensayos sobre todos los circuitos —salvo Mónaco, donde eso todavía no ha sido fijado— para 24 máquinas en la partida. Más allá de 28, preclasificación);

—Los constructores, concurrentes y pilotos contratados participarán en todas las carreras, salvo causa de fuerza mayor;

—A título excepcional, nuevos constructores que respondan a ciertas garantías podrán ser autorizados a participar en algunos grandes premios, a condición de haber hecho la demanda tres meses antes.

—Se crea una licencia internacional especial, expedida y convalidada directamente por la C.S.I. Será obligatoria para pilotos, organizadores, concurrentes, circuitos y, en condiciones particulares, para las autoridades de la carrera.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA HISTORIA DEL CAMPEONATO MUNDIAL

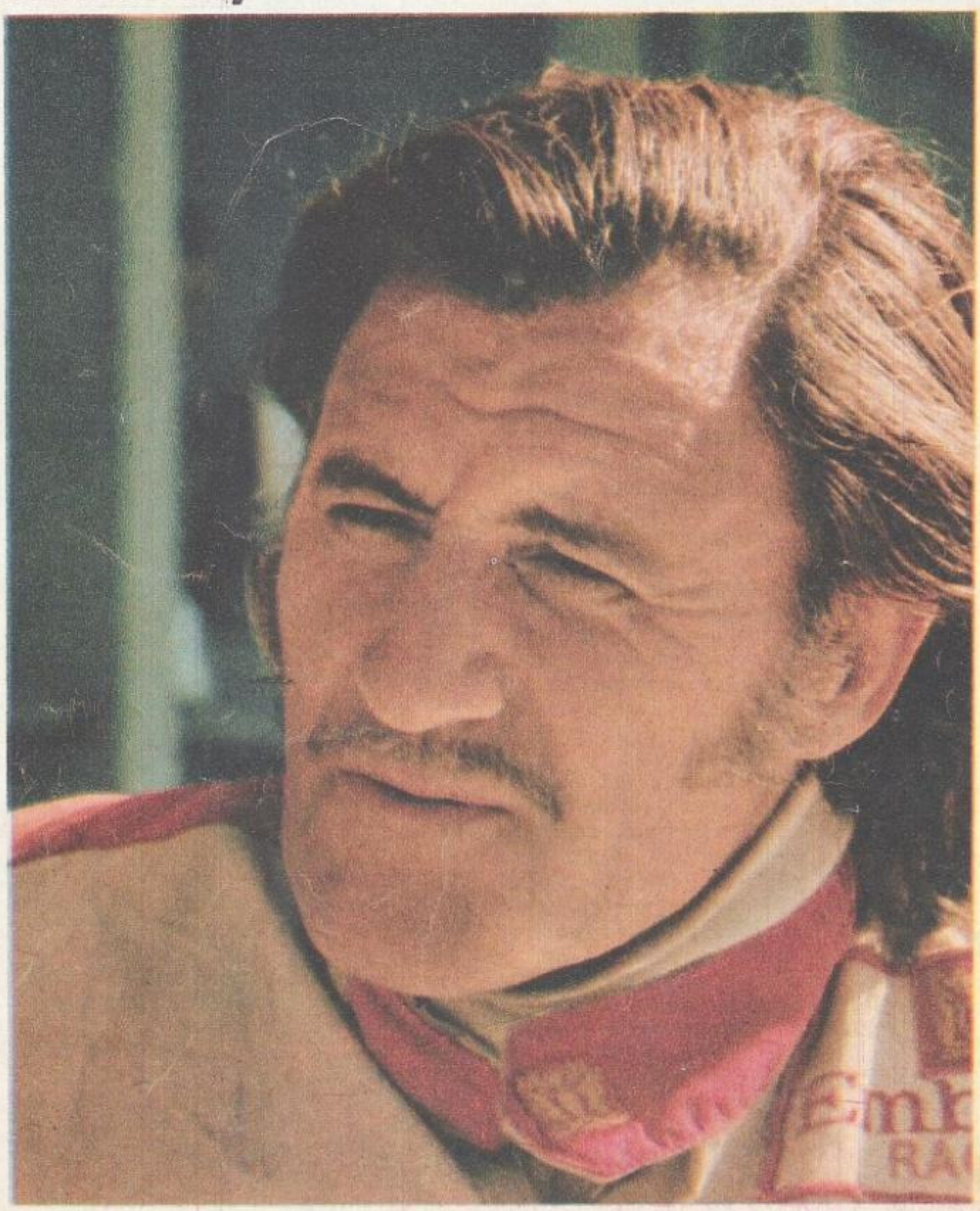


Por HECTOR OLANO

AÑO 1962
(TERCERA PARTE)

UN CABALLERO INGLÉS
(Y dos señores americanos)

Por la senda abierta por el rubio Michael Hawthorn llegó el segundo título mundial para los pilotos británicos. Encargado de conseguirlo fue el legendario Graham Hill, quien con el tiempo sería condecorado "Caballero de la orden del Imperio Británico". Su biografía, junto a la de Ritchie Ginther y Dan Gurney, en este nuevo capítulo de nuestra historia



GRAHAM HILL

Al culminar el Gran Premio del Brasil, disputado el 26 de enero de 1975, Norman Graham Hill comprende que su campaña deportiva ha llegado a su fin y anuncia formalmente su retiro como participante activo en la Fórmula Uno Internacional. Había debutado en la categoría el 18 de mayo de 1958. Quedaban así atrás diecisiete años dedicados íntegramente a una pasión que había nacido por casualidad en una pista para aficionados a bordo de un Cooper Jap que alquiló para dar apenas unas vueltas.

Se puede asegurar que toda su vida estuvo dedicada al automovilismo. Había nacido en Hampstead, cerca de Londres, el 15 de febrero de 1929 y se relacionó con las carreras al cumplir 24 años. La muerte lo sorprendería apenas unos meses después de su alejamiento como corredor, el 29 de noviembre de 1975, al precipitarse a tierra su avioneta particular, en la que viajaba acompañado de Tomy Brise, joven piloto encargado de manejar sus autos Lola Embassy-Ford.

Hijo de un corredor de Bolsa, dedicó sus primeros años al estudio hasta alcanzar el título de Técnico Mecánico, luego de superar el ciclo secundario. En su adolescencia se dedicó a conducir una vieja motocicleta de la familia, con la que sufre un grave accidente del cual heredó la cojera que lo caracterizó toda su vida.

Precisamente para recuperarse de ese inconveniente y buscando ejercitar su pierna izquierda afectada, se vinculó con las regatas de competición. Su físico privilegiado le permite destacarse como integrante del bote de ocho remos con timonel que representa a su club, el London Rowing Club. Justamente los detalles blancos que adornarían más adelante las palas de los remos y a sus compañeros de entonces. Transcurría el año 1953 y de la época de remero nace la vinculación con Bette Shubrook, quien sería su esposa y madre de sus tres hijos. En un diario de la época apareció un aviso que decía: "Por cinco chelines usted puede conducir un auto de carreras", y agregaba la dirección del circuito de Brands Hatch. Aquel que por curiosidad había llegado hasta la pista, terminó constituyéndose en instructor de la misma escuela, la Universal Racing Club, de tal manera lo había entusiasmado aquella efímera experiencia sobre el monoposto de carrera.

De allí a su debut en la Fórmula Tres sobre un Cooper-Jap, transcurren apenas unos meses. Fue en febrero de 1955 y le tocó ocupar el segundo puesto en la serie y el cuarto lugar en la final. Desde entonces jamás se alejó del mundo de las competencias automovilísticas.

Al circuito de Brands Hatch concurría también a probar sus autos un joven constructor que estaba desarrollando un Fórmula Dos; era nada menos que Colin Chapman y el encuentro entre ambos resultó inevitable.

Gracias a sus conocimientos técnicos Hill consigue emplearse en el incipiente equipo Lotus. Chapman tenía en Hill a un experto mecánico, cuyos servicios le eran imprescindibles, por lo tanto le negaba sistemáticamente la oportunidad que Graham estaba buscando en tripular un auto de carrera. Inútiles fueron las demostraciones que realizaba Hill en cuanto oportunidad se le presentaba durante los entrenamientos. Casi siempre conseguía mejores registros que los pilotos oficiales, pero Colin no accedía a su insinuación.

En esos días nacen los primeros choques entre ambos; varias veces Hill se alejó de Lotus, otras tantas volvió y siempre Chapman lo aceptó. Una actitud que a casi nadie toleraba el constructor, se la permitió a Hill. Tal era la valorización de sus condiciones que para 1958 le ofrece uno de sus autos de F-1 con el cual Graham debuta en Montecarlo, justamente el escenario de sus más grandes triunfos, donde consiguió ganar en cinco oportunidades durante su dilatada campaña. Su eficacia sobre ese circuito le valió el título de Rey de Mónaco, un mérito que dadas las especiales características del circuito callejero, hablan a las claras de sus innegables aptitudes.

Durante las temporadas de 1958 y 1959 corrió con Lotus, pero ante un nuevo cambio de pareceres con Chapman se alejó del equipo para alistarse en B.R.M. en 1960. Su lugar lo ocupó nada menos que Jim Clark y por vencer a los Lotus y demostrarle a Chapman sus habilidades, brota en Hill el deseo de derrotar al volante escocés, naciendo así una rivalidad entre ambos que llenó largos capítulos de la década del '60 en la F-1 Internacional.

En 1962, luego de vencer en su primer Grand Prix (Holanda) y adjudicarse los de Alemania, Italia y Sudáfrica, se clasificó por primera vez Campeón Mundial, postergando a Jim Clark y consiguiendo para BRM la conquista de la Copa de Constructores.

La lucha entre ambos volantes también se vivió en Indianápolis, donde Graham Hill consiguió triunfar en 1966, escoltado por Jim Clark. De esa manera Hill —que condujo un Lola— impidió que Chapman ganara por segunda vez la extenuante carrera americana.

Para 1967 retorna al equipo Lotus y se integra junto a su gran rival, ante la incorporación de los motores BRM a los autos de Chapman. La temporada finaliza con plantas Ford en los chasis ingleses y una discreta actuación por parte de Hill.

El interés del Torneo 1968 se basa en el duelo que deberán sostener Hill y Clark dentro del equipo, pero la prematura muerte de Jim, deja el camino expedito para que Brabham consiga su segunda corona mundial.

Concreta en 1969 su quinta victoria en Montecarlo y el año termina trágicamente para Hill en Estados Unidos, donde sufre un grave accidente al irse de pista con su Lotus y padecer la fractura de ambas piernas.

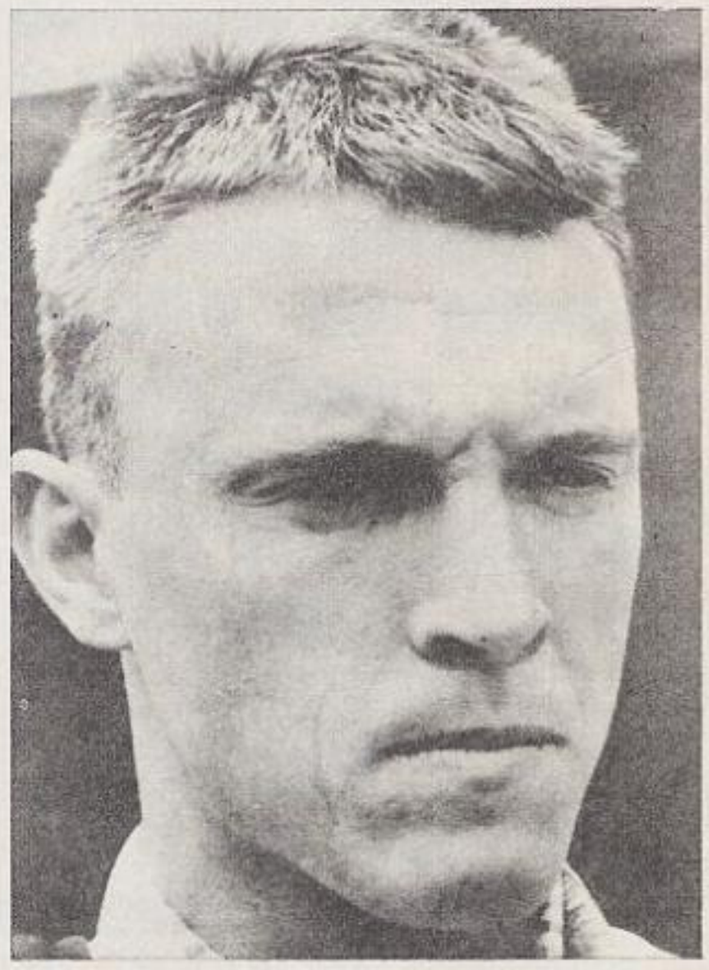
Al retornar a la actividad en 1970, siempre conduciendo máquinas Lotus, no es el mismo de antes. Sus actuaciones son opacas y frecuentemente se lo ve largar desde las últimas filas, cuando estaba acostumbrado a realizarlo desde las primeras. Algunos suponen que ha llegado el momento del retiro, pero Hill se mantiene obstinadamente en la actividad. Esa insistencia le permite sumar en 1972 otra importante conquista al consagrarse, junto a Henri Pescarolo, ganador de las "24 Horas de Le Mans", al comando de una Matra Simca.

De esa manera Hill logró adjudicarse las máximas aspiraciones de todo piloto profesional: ser Campeón Mundial de Fórmula Uno, ganar las 500 Millas de Indianápolis y las 24 Horas de Le Mans.

Si algo le faltaba para rubricar su extraordinaria campaña deportiva, la Reina de su país se lo concede al nombrarlo Caballero, por sus grandes méritos personales al servicio de la Corona a través del deporte.

DAN GURNEY

Daniel Sexton Gurney nació en Port Jefferson (Nueva York) el 13 de abril de 1931. Hijo de un cantor lírico, prefirió la música de los motores en lugar de las óperas que permanentemente se



escuchaban en su casa. Radicado en el Oeste de los EE. UU., tomó contacto con las carreras de autos con un viejo Triumph TR2 en la prueba "Torres Pines Trophy" (California), en 1955. Luego de algunas competencias de Hot Rods, se vinculó con los autos sport de la escudería Chinetti, que tenían en Phil Hill a su primer piloto.

En 1958 viajó a Europa y realizó una serie de pruebas en Maranello, consiguiendo que Enzo Ferrari lo incorporara a su equipo para 1959. Debuta ganando las 12 Horas de Sebring junto a Daigh, Gendebien y Phill Hill.

En julio de ese año participó por primera vez al comando de un Ferrari de F-1 en el Gran Premio de Francia dispu-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tado en Reims y completa la temporada a bordo de los monoplazas clasificándose 2º en Alemania, 3º en Portugal y 4º en Italia.

Deja Ferrari en 1960 y se incorpora a BRM en un año con pocos resultados positivos, debido a la experimentación que debe realizar sobre el indócil auto británico. Ello determina su alejamiento al finalizar el año, para pasar a conducir las máquinas alemanas Porsche durante 1961.

Con el motor de cuatro cilindros cumplió una meritoria campaña logrando ser segundo en Francia, Italia y EE. UU., lo que le valió terminar tercero junto a Stirling Moss en el campeonato mundial.

Mientras tanto continuaba su labor con autos sport, ganando con Moss los 1.000 Km. de Nürburgring y siendo segundo con Bonnier en la Targa-Florio. Para 1962 dispone del nuevo motor de ocho cilindros alemán y con él consigue una inesperada victoria en Reims, escenario del Gran Premio de Francia. En ese año también es 3º en Nürburgring y 5º en Watkins Glen.

En 1963 dejó Porsche para incorporarse a la casa Brabham, cuyos autos guía, clasificándose 2º en Holanda y Sudáfrica y 3º en Bélgica.

En la temporada de 1963 participa por primera vez en las 500 Millas de Indianápolis formando equipo con Jim Clark en la escudería Lotus. Una actuación decorosa con los revolucionarios autos con motor trasero que conmovieron al óvalo norteamericano. Clark llegó segundo de Parnelli Jones y Gurney iba a terminar en tercer lugar cuando una rueda lo obligó a detenerse en los boxes faltando solamente diez giros.

Siempre como integrante del equipo que capitanea Jack Brabham, consigue durante el período 1964/1965 mejores resultados que el australiano. Ganó en Francia y México en el '64, fue 2º en EE. UU. y México y 3º en Holanda, Alemania e Italia en el '65. Para el año 1966 integra su propio equipo de Fórmula Uno. Presenta sus Eagle equipados con motor Climax en las primeras carreras cumpliendo así su deseo de presentar una máquina totalmente americana en el Campeonato Mundial de Conductores.

El trío Gurney-Eagle-Weslake consigue en el Gran Premio de Bélgica de 1967 lo que no se repetía desde el año 1921, ganar un gran premio europeo con un piloto de EE. UU. sobre una máquina igualmente norteamericana. Ese 1967 quizá halla sido el gran año de Dan Gurney, pues también se adjudicó las 24 Horas de Le Mans con el Ford de 7 litros. Como constructor debe haber sido 1968 su mejor temporada, ya que sus Eagle dominaron las 500 Millas ocupando con Bobby Unser, él personalmente y Denis Hulme los lugares 1º, 2º y 4º respectivamente. No es menos significativo su nuevo triunfo en las 24 Horas de Le Mans con el Ford GT 40.

Cuando en 1970 se mató Bruce Mc Laren, Dan Gurney es llamado para ocupar su lugar en el equipo de Fórmula Uno y se presentó en Holanda y Francia con los McLaren-Ford. Pero los intereses publicitarios lo obligaron a dejar la actividad en las carreras, para dedicarse exclusivamente a la fabricación de sus Eagle para Indy y Cam-Am.

RITCHIE GINTHER

Este volante estadounidense, cuyo nombre completo es Paul Richard Ginther, nació en Los Angeles (California) el 5 de agosto de 1930 y su campaña deportiva estuvo estrechamente ligada a la de su compatriota Phil Hill. Un caso



muy similar al de Hill y Gurney, pues recibido de ingeniero se emplea en la fábrica de aviones Douglas, donde entabla relación con aquellos dos corredores. Las carreras de autos sport en la escudería de Luigi Chinetti es común para los tres. Cuando en 1953 Phil interviene en la Carrera Panamericana de México, Ginther es seleccionado para acompañarlo como segundo piloto, debido a sus grandes conocimientos de mecánica. Así se inicia en el automovilismo donde será siempre recordado como el "Eterno Segundo". En todas las escuderías que participó, siempre lo hizo en carácter de piloto de pruebas, sometiendo sus ansias de triunfos en beneficio de aquellos que estaban signados con el Nº 1.

Fue segundo de Phil Hill en Ferrari, de Graham Hill en BRM y durante todas esas temporadas escoltó a sus compañeros.

Su debut en la Fórmula Uno adquirió gran trascendencia, no tanto por sus valores conductivos como por el hecho de concretarse a bordo de la primera máquina Ferrari con motor trasero. El hecho se registró en 1960 en el circuito de Montecarlo, con el Ferrari 1500 que Phil Hill llevara en su consagración como Campeón Mundial. Las tareas de puesta a punto las realizó Ritchie Ginther, y con ella fue 2º en el GP de Italia.

Durante 1961, siempre con los autos rojos de Maranello, se clasificó segundo de Stirling Moss en Montecarlo, a sólo 3/10 del ganador, en una de sus más grandes actuaciones. Luego de ser 3º en Gran Bretaña y Francia, culminó el año en el 5º lugar en el campeonato. Ingresó como segundo piloto en BRM en 1962. Sus mejores actuaciones fueron un segundo puesto en Monza, segundo otra vez en Montecarlo, repitiendo la posición de escolta en Monza y Watkins Glen en el año 1963. Terminó su campaña en BRM en 1964, clasificándose nuevamente segundo de Hill en el trazado monegasco, y también segundo de Bandini en Austria.

Los japoneses habían entrado a competir en la F-1 con su máquina Honda y necesitaban un buen "collaudatore" para experimentar sus autos en 1965; el elegido es Ritchie Ginther, quien finalmente es designado piloto Nº 1.

Todo un año de trabajo culmina con el único triunfo que registra Ritchie en su campaña en Fórmula Uno: el Gran Premio de México, última carrera de la categoría regida con el reglamento que admitía motores de 1.500 cm³. Esa victoria también tuvo otra significación pues fue la primera obtenida por un auto calzado con neumáticos Goodyear.

Al llevarse los motores al tope de 3.000 cm³ Ginther pasó a conducir un Cooper Maserati hasta mediados de 1966, cuando aparece el motor nipón de tres litros. Conduciendo el nuevo Honda tiene su único accidente en Monza, fracturándose la clavícula y abandonando definitivamente la F-1 al culminar la temporada. Desde ese momento se dedicó a experimentar sobre el Ford GT40 Sport.

amortiguadores

DELFABRO

en sus 5 versiones

• STANDARD • REFORZADO
• COMPETICION
SERVICIO PESADO Y GIGANTE

todos ellos:
HIDRAULICOS - REPARABLES
DESARMABLES - DOBLE ACCION
MAS SUAVES Y RESISTENTES
SON A PRUEBA DE PRUEBAS

Distribuyen:

VACCARI Y BALESTRA S.A.
Thames 1308 - Capital
Tel. 771-8959 y 773-5501

NESTOR B. BOLATTI
San Martin 1846 - ROSARIO (Sta. Fe)
Tel. 816409

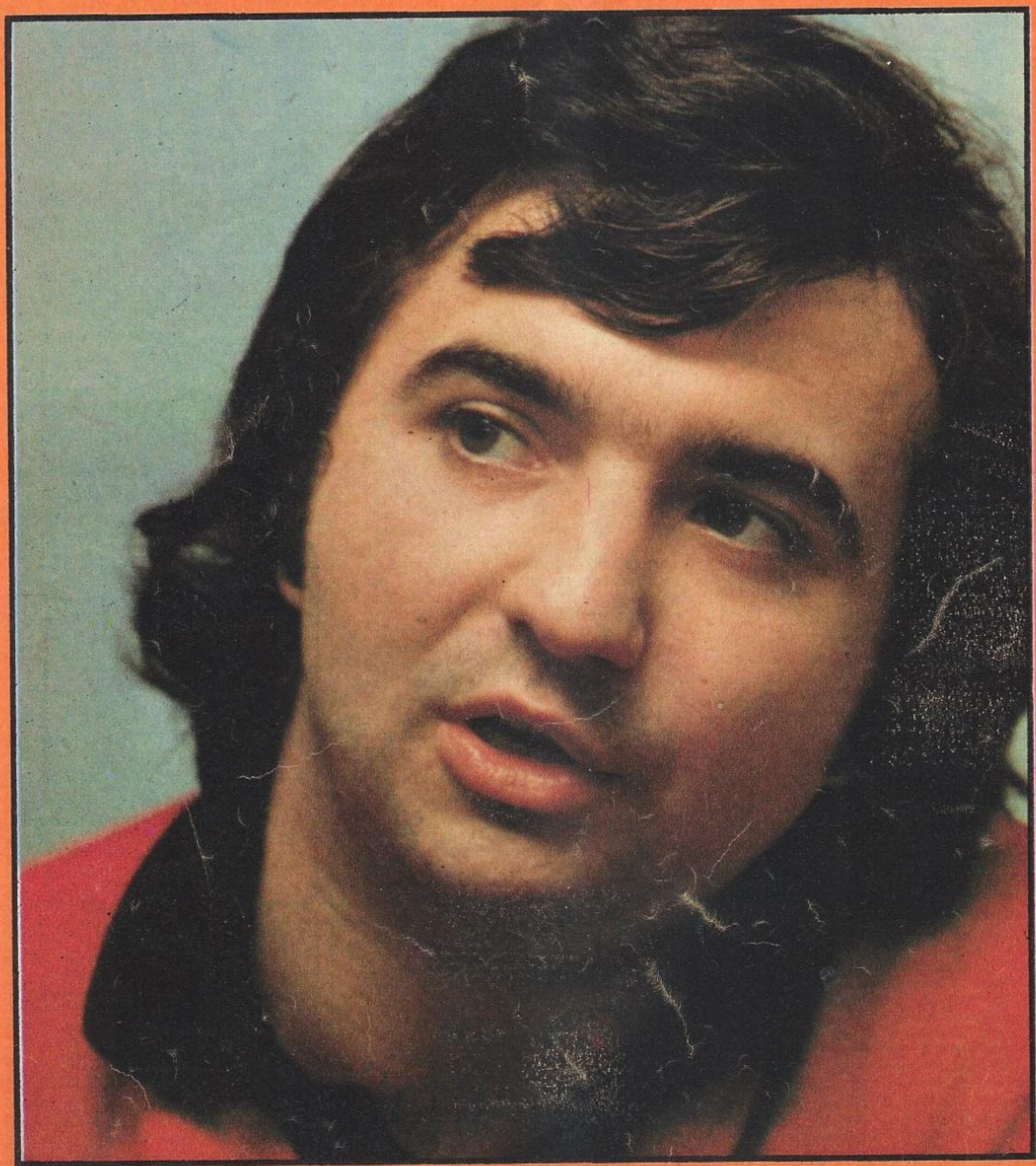
LUIS TOSCO
Las Heras 537 - CORDOBA (Pcia. Córdoba)
Tel. 71-6030

CRIMORT S.R.L.
J. Colombres 104 esq. San Martin
Tel. 24519 - TUCUMAN (Pcia. Tucumán)

GREGORIO D. OREGLIA
Las Heras 289 - BAHIA BLANCA
Tel. 36317 (Pcia. Bs. As.)

Estuvo en la Redacción, charlamos de todo so

BRUNO GIACOMELLI: "ME M



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

bre F-2 y F-1

EREZCO UN LUGAR EN F.1"

Al día siguiente de llegar a Buenos Aires, Giacomelli —Campeón Europeo de la F - 2— nos visitó en la Redacción.
Charlamos un largo rato sobre sus comienzos, las posteriores experiencias en la Fórmula Italia y más tarde en F - 3.
Hoy, con el título en sus manos, trata de ubicarse lo mejor posible en la F-1 con miras a un 1979 que le sirva como base sólida para el futuro.
Estas fueron sus opiniones, conceptos y definiciones sobre el más alto nivel del automovilismo internacional



"Me dejó muy impresionado el accidente de Monza. Me puse a pensar en todo eso antes de largar la última de Hockenheim."

"La Fórmula Dos es muy competitiva. El balance del año, en mi caso, es muy positivo. Gané ocho carreras."



"Todos los autos son buenos. Sólo hay que saber compensar o adecuarse a las diferencias que presentan entre sí."



"Mi peor experiencia fue la de F-1 en McLaren. No podía probar nunca, la atención no era buena y no se preocuparon por mi trabajo. Mejor olvidarlo."

Con dos dedos se acomodaba los espesos bigotes de largas puntas hacia abajo. Sobre la cabeza, un birrete pardo, medio de costado y del mismo color del uniforme. Al lado suyo, un jeep con las gomas bastante lisas de tanto doblar a fondo por los tortuosos caminos del cuartel Bolzano, al norte de Italia, cerca del límite con Austria y a escasos kilómetros de la invernal y esplendorosa Innsbruck. Cuando iba hasta el pueblo, el chirrido del caucho sobre el asfalto viboreante hacía asomar a las siesteras viejitas del Alto Adigio. Segunda a fondo, freno, rebaje perfecto para que entrara esa arisca primera de los jeeps. Al volante, sosteniéndose el birrete con una mano, iba el sargento Bruno Giacomelli. Era la primavera europea de 1973.

⌘ ⌘ ⌘

El 12 de setiembre de 1952 había nacido en Brescia, al norte de Italia. Su familia no gozaba de una posición demasiado opulenta y Bruno, como tantos otros de su edad, estudiaba y ocupaba el resto de su tiempo correteando las calles del barrio natal. Con una pelota, tirándole piedras a la ventana de alguna vecina que se quejaba cuando en las tardes de verano, a la hora del descanso, los "bambinos" jugaban en la calle entre gritos y tímidos insultos. Cuando dejó de estudiar, hizo varios trabajos pero el que más le duró fue el de las reproducciones de arte. Unico hijo varón (cuatro hermanas mujeres mayores) se apoyó en su padre para iniciarse en motocross. Los domingos, con una poca competitiva unidad, iba de pueblo en pueblo demostrando que no le había costado mucho enterarse de los secretos de la especialidad.

"Recién en 1972, cuando tenía veinte años, me subí a un auto de carrera. Con mucho esfuerzo conseguí algo de apoyo para ser exacto. Yo lo hacía todo. Era piloto, mecánico, asistente, concurrente... todo. No era fácil pero me encantaba, estaba haciendo lo que quería, lo que más me gustaba y no me importaba el esfuerzo. Ese año conseguí, como resultado positivo, un tercer puesto en una batería en Monza".

⌘ ⌘ ⌘

1973. El ineludible deber de ciudadano: el servicio militar. Cinco meses en Roma en la Escuela de Suboficiales y luego, una vez obtenidas las jinetas de sargento nueve meses en Bolzano en el Regimiento motorizado. Jeeps y camiones verdes supieron de la audacia de Giacomelli tras el volante durante todo ese período.

⌘ ⌘ ⌘

"Después de cumplido el servicio militar, volví a las carreras. En mi casa creían que luego de mi alejamiento inevitable, me había olvidado del tema pero no era así. En Brescia había una escudería que se llamaba Sud-Mirabella. Conversé con ellos y me entregaron un Fórmula Italia con motor 1.600 cm3, doble árbol, muy similar al Fiat 125 que ustedes conocen. La potencia estaba en el orden de los 127 HP a 5.700 rpm. Debuté en Mugello y gané. Luego hubo una serie de clasificaciones en los primeros puestos y otra de abandonos. Terminé 10º en el Campeonato y me puse a pensar en el torneo del '75. Si quería llegar lejos y subirme a autos importantes, debía hacer las cosas bien".



⌘ ⌘ ⌘

Sus metas se cumplieron. Ese año ganó el Campeonato Nacional de Fórmula Italia imponiéndose en cinco pruebas sobre diez realizadas. Su lanzamiento estaba preparado. La prensa italiana lo mostraba como a un muchacho de 23 años con posibilidades de hacer grandes negocios en el automovilismo internacional. Y el primer paso, el más lógico, era hacer Fórmula Tres en Inglaterra.

⌘ ⌘ ⌘

"Tras mucho caminar conseguí el apoyo imprescindible de empresas para encarar el operativo en Inglaterra. Entre cuatro o cinco publicidades obtuve el dinero necesario como para hacer un año de F-3. Alquilé una casa en Bicester, cerca de la fábrica de March y allí conocí a Robin Herd, pero él por esa época estaba dedicado a la Fórmula Uno y Dos. Sandro Angelleri era el encargado de la F-3. Hice 18 carreras en los campeonatos ingleses y gané el trofeo Shellsprint quedando segundo en el Campeonato BP. Fue un año muy positivo donde gané la experiencia que necesitaba al lado de pilotos como Patrese, Keegan, Anderson, Brancatelli, Lees. South y otros. Quería pasar a F-2, pero las cosas se dieron para que en 1976 continuara en F-3 ganando experiencia, moviéndome en el pelotón; además la inversión era mucho menor. Gracias a ello obtuve mi primer triunfo, el que todos los pilotos jóvenes desean, ganar en Montecarlo".

⌘ ⌘ ⌘

—En 1977 saltaste a la F-2 cuando el equipo March estaba regenteado por Sandro Angelleri. ¿Cómo se produjo luego tu inclusión como oficial después de Nürburgring?

—"¿Te acordás que yo me inicié en F-2 junto a Zunino como compañero de equipo con dos March-Hart? El apoyo de Scaini fue fundamental para llegar allí. Hasta Nürburgring seguí en ese sub-equipo ya que el auto oficial, aquel prototipo llamado 772P, se lo daban en cada carrera a un piloto distinto pero con experiencia. Así pasaron por ese auto Dias Ribeiro y Jochen Mass, por ejemplo. Después de Nürburgring, March hizo un arreglo con BMW y tras conversar con ellos, conseguí ubicarme en ese auto oficial. Arnoux ganó el campeonato y yo logré terminar en cuarta posición, con tres victorias y muy consolidado en la categoría.

—Ese mismo año, o sea en el '77, debutaste en F-1 . . .

—"Sí, con el apoyo de Malboro me pude subir a un McLaren F-1"

—¿Cuál fue tu experiencia personal en el trato deportivo y comercial con Robin Herd?

—"Muy buena. Siempre cumplieron con lo prometido y no tengo quejas. Herd me ayudó mucho en toda mi campaña y estoy muy agradecido a March, a él y a Mosley".

—De todos los autos manejados hasta hoy, incluyendo el McLaren F-1 de este año, ¿cuál fue el mejor de todos?

—"Todos los autos que manejé fueron buenos, sólo existen algunas diferencias entre ellos pero uno debe saber com-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"Debajo del auto hay que manejarse con mucho cuidado. Nunca se termina de aprender", confesó Giacomelli a CORSA.

"Nunca me sentí presionado por Daly, por Surer o por Rosberg. La prueba está en que cuando no tuve problemas, gané. Eso no significa que no los considere excelentes pilotos."

pensarlas o habituarse a ellas. Ahora si debo hablar de mi experiencia más negativa arriba de un auto, debo decir que fue la de F-1 con el McLaren".

—¿Por qué?

—"Muy simple. Porque el auto no era competitivo y porque estaba en el equipo pero no disponía de la misma atención que los demás. Nunca pude probar entre carrera y carrera y me subía el jueves o el viernes, debía hacer todo muy rápido para obtener un puesto dentro de los clasificados para el domingo. Eso era muy duro, muy difícil de conseguir en tan poco tiempo y dentro de la categoría máxima del automovilismo".

—¿Pero realmente fueron negativas esas actuaciones . . .?

—"Probablemente sea una forma de decir. Creo que un piloto de nuestro nivel debe tener experiencias negativas porque todo es experiencia. De los balances negativos hay que ser lo suficientemente inteligente como para extraer cosas positivas. De esa manera hay menos posibilidades de volver a equivocarse. Hasta te llegaría a decir que son necesarias esas experiencias negativas, es mucho peor no tenerlas de entrada y toparse con ellas mucho tiempo después cuando a uno se le hace mucho más complicado superarlas . . .".

—¿Cuáles fueron tus más importantes problemas de adaptación a la F-1, si es que los tuviste?

—"No es fácil explicarlo. Además cuando digo que el problema no es la potencia, algunos me miran con cara rara . . . como diciendo éste cree que se las sabe todas. No es así. Los 500 HP no son ingobernables ni complican el manejo de un piloto experimentado en F-2. Lo que sucede es que en F-1 el piloto pasa á ser menos importante que en la F-2. El auto es el punto primordial,

TODO EL VERANO 79



SENSACIONAL MINI-GUIA SOBRE CAMPING Lo que usted necesita saber en materia de campamentos: armado de carpas, equipamiento, fuego, etc.
También, utilísima nómina de autocampings, con ubicaciones, características y comodidades.

VACACIONES PARA TRES MILLONES DE TURISTAS Relevamiento total del circuito mar y sierras. Campings. Hotelería. Precios. Playas. Lugares.
Y un anticipo exclusivo: cómo será el clima del próximo verano.

LAS LANCHAS ULTIMO MODELO Completísimo directorio con marcas, diseños, especificaciones y novedades.

DESDE SALTA, LOS SECRETOS DEL RÍO BERMEJO Y CÓMO PESCAR DORADOS CON MOSCA, por Ginés Gomariz.

Además:
- **MINITURISMO:** Piletas del Gran Buenos Aires.
- **YACHTING:** Cómo maniobra un velero.
- **CASAS RODANTES:** Test del "motor-home" ALESSO.
- **FOTOGRAFÍA:** Documentando el veraneo.

La aventura comienza en

aire y sol

La revista de la recreación y el turismo

Diciembre - Nº 75 $ 1.600.-

lo vital... si el auto no funciona bien no hay piloto que lo pueda hacer andar. Fijate que una de las cosas a las que uno se debe acostumbrar es al tamaño de los autos. Son más grandes, se necesita más espacio para pasar, hay que poner bien las ruedas en la cuerda porque si no uno pisa los pianos con las traseras que son mucho más anchas. Otro aspecto fundamental es que hay más desgaste físico y que las carreras son más largas. Esos son los puntos a los que les doy más importancia".

—¿Hay mayor diferencia entre autos que en F-2?

—"Sin duda. Yo generalmente opino siempre que el 51% de la F-1 es el hombre, pero no se puede compensar el otro 49% si el auto no funciona como corresponde. En F-2 la cosa es más simple. Hay menos diferencias entre autos. Existe un ejemplo clave, un F-1 no se puede comprar; en cambio un F-2 sí. Yo en F-2 con un chasis March y un buen motor BMW o Hart me atrevo a pelear con los oficiales... eso, sin equivocarme, no se puede hacer en F-1. Ahí radica el gran problema y la diferencia entre ambas categorías".

—¿Tu balance del año en F-2?

—"Muy positivo. Excelente equipo. Buen chasis, buenos motores y ocho triunfos, creo que es un saldo realmente bueno. Contra lo que todos creen no hubo diferencia entre mi auto y el de Surer y Winkelhock; más aún, muchas veces perdí tiempo testeando elementos que luego no funcionaron y que me quitaron posibilidades de mejorar en clasificación y luego en carrera".

—¿Tu rival más peligroso del año?

—"En realidad ninguno. Y si te ponés a hacer memoria te darás cuenta por qué te lo digo. Ribeiro ganó en Nürburgring donde yo abandoné por problemas en el motor. Daly en Enna y yo abandoné también. En Vallelunga pasó lo mismo, terminé segundo porque cuando faltaba una vuelta el motor se vino abajo y apenas si pude terminar. Rosberg ganó en Donington porque a mí me complicó otro piloto en un accidente hasta producir un fuori - pista y abandonar. El resto de las carreras, donde no tuve problemas, gané sin discusión. O sea que ni Rosberg, ni Dias Ribeiro, ni Daly fueron rivales directos pese a que no los menosprecio porque son excelentes pilotos, simplemente te explico cuál es mi opinión sobre el tema".

—¿Y Surer?

—"Tampoco. Un gran piloto pero nunca me presionó a través del año".

—¿Surer en el '79?

—"Es el indicado como para ser el Campeón, pero tendrá que ganarlo...".

—¿Y cuáles son las virtudes más preciadas en un piloto profesional o en camino a serlo?

—"Opino que debe tener un carácter fuerte, emprendedor, debe saber lo que quiere y decírselo a los técnicos. Saber explicar todo con autoridad, como para que no queden dudas. Si no dispone de un carácter así, dinámico, es muy difícil que logre resultados en F-2 o F-1. Probablemente Lauda sea un ejemplo bien definido luego de lo que hizo en Ferrari".

——¿Te hubiera gustado ser piloto de Ferrari?

—"Sin ninguna duda. Es el equipo que más me gustaría integrar. Tiene todo el poderío técnico-económico a su disposición. Es un gran equipo".

—¿Y aprendiste todo la que tenías que aprender en automovilismo para manejar- arriba y abajo del auto?

—"Nooo... sólo aprendí algo. Hasta los 40 años se puede seguir aprendiendo, siempre. Tanto arriba como abajo del auto. Así lo entiendo yo".

—¿Tu versión del affaire Lauda-Reutemann-Giacomelli en Brands Hatch?

—"Yo obstaculicé a Lauda, es cierto, pero no soy culpable. Cuando yo le hice señas a Lauda para que me pasara antes de la curva, levanté un poco el pie del acelerador para darle lugar. El, aparentemente, no entendió la seña o no la vio y pegado a mi cola levantó también para no atropellarme. Allí lo pasó Reutemann. Eso fue todo... a tal punto como que en ningún momento, posterior a la carrera, Niki vino a encararme... ni hablamos del asunto. Esa es la verdad".

—¿Y los comentarios?

—"Corren por cuenta de quienes los publican o dan a conocer... en Italia hasta se llegó a decir que yo estaba pagado por Ferrari para taponar a Niki

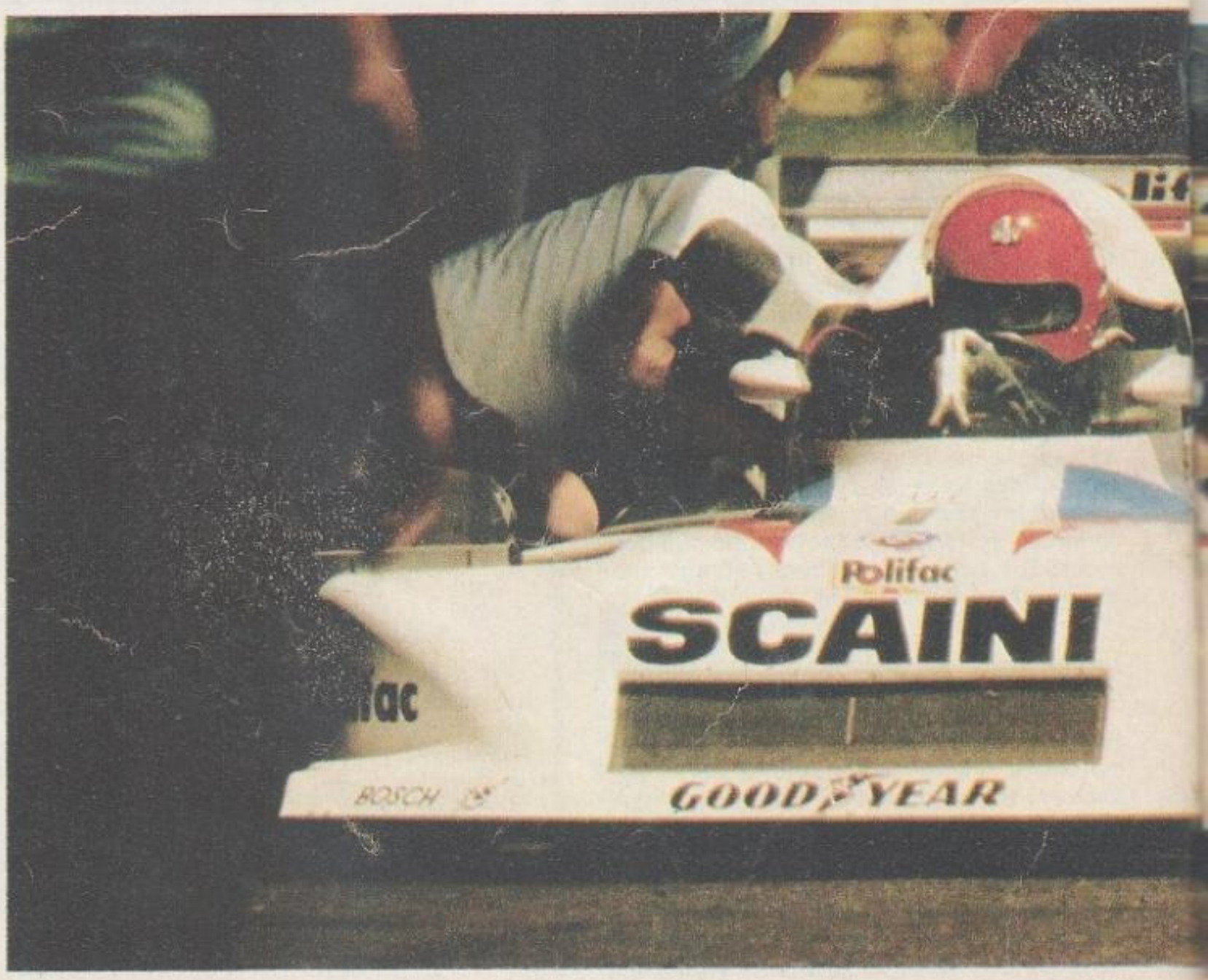


"Los F-2 están mejor balanceados qu... buena y el paso ideal para llegar a

y evitar que ganara otra vez un motor Alfa. ¡Están todos locos...!".

—Hablame de Manfred Winkelhock, un piloto que casi pasó desapercibido durante esta temporada de F-2.

—"Quizá sea un piloto poco constante pero realizó una muy buena labor en F-2 aunque algunos aseguran que es algo irregular. Personalmente creo que fue



"Mi experiencia con el equipo March fue muy positiva. No tuve problemas, y Robin Herd siempre colaboró conmigo. ¿El 72? Es un auto bárbaro."

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



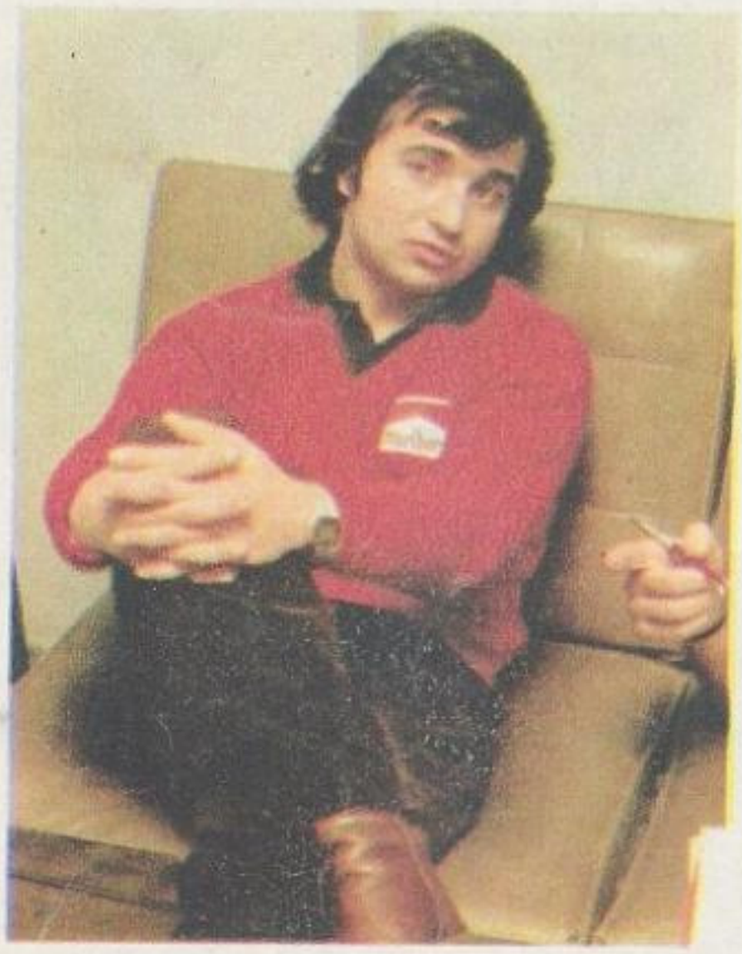
los F-1. Son más chicos y más maniobrables. Es una categoría muy Fórmula 1."

muy positivo su trabajo considerando que venía de manejar autos de Turismo sin experiencia previa en monoplazas".

—¿Cuál fue el momento más duro de este año?

—"Luego de ser espectador obligado del accidente de Monza donde murió Peterson, quedé abatido. Pensé mucho en el peligro de las largadas y tuve una real dimensión de las cosas en la largada de la última carrera en Hockenheim. No sentí miedo, pero antes de la carrera y con la curva uno a la vista, estaba muy preocupado. Con un estado de ánimo anormal en mí. Este es mi trabajo, es lo que hago con cariño y dedicación todos los días y no por eso debo olvidar que el peligro está latente en todo momento. Eso pensaba en Hockenheim, a... tes de largar, siendo Campeón Europeo de F-2".





"Hay que tener un carácter fuerte, estar muy templado y saber imponerse dentro de un equipo. Esa es la manera de manejarse, de lo contrario no se obtienen resultados."



Pese a su gran labor en F-2 y el título obtenido, Bruno Giacomelli aún no tiene definida su ubicación en la F-1 internacional.

—¿Es muy difícil manejarse en el automovilismo profesional?

—"No creo que sea más difícil que en otras actividades. Hay un punto al que se llega donde todo se hace engorroso, duro, difícil, pero hay que empujar siempre y no entregarse nunca. Ahí está la verdad única... el que no lo entienda así, se verá desplazado en el momento menos pensado".

⌘ ⌘ ⌘

Detrás de ese aspecto afable, Giacomelli mostró la médula. Su carácter duro. Durante las dos horas de charla no se volvió a dibujar esa sonrisa que alguien de la redación bautizó como la del "Topo Gigio". Explicó todo con firmeza, con una seriedad que no irradia su imagen, su estilo.

Se podría decir que luego de analizar sus concretas respuestas, descubrimos al verdadero Bruno Giacomelli.

Un piloto que conoce gran parte de los secretos del manejo arriba y abajo del auto. Por eso no se queja y pese a obtener el Campeonato Europeo de F-2, sigue en la lucha por integrar el staff de la F-1.

Que sus conceptos sirvan para ubicarnos en este negocio del automovilismo internacional, opinando menos, entendiendo y escuchando más.

PORSCHE 924, 170 HP Y 225 Km/h CON 2 LITROS

TODO GRACIAS AL TURBO

Alcanza 225 km/h de velocidad máxima, acelera de 0 a 100 en 7.8 segundos, eroga 170 HP a 5.500 r.p.m. Todo este "curriculum" de posibilidades es lo que ofrece el nuevo Porsche 924 con la incorporación de un turbocompresor a su motor de 2 litros. Un auto deportivo de baja cilindrada con prestaciones de envergadura, gracias a la incorporación de este dispositivo que aprovecha los gases de escape



1

1
Vista general del Porsche 924 Turbo. La apariencia exterior es muy similar a la del 924 común, pero a diferencia de éste tiene un pequeño alerón trasero y una toma NACA sobre el capot para favorecer la acción del turbo. La potencia de esta nueva variante de la "generación de motores Porsche refrigerados por agua" es de 170 HP y el régimen máximo disminuyó de 5.800 a 5.500 r.p.m.

2
Elegante perfil del 924 Turbo. Aquí se puede apreciar claramente la presencia del alerón trasero y en la parte delantera la insinuación de un faldón. La performance del nuevo auto de Porsche ha mejorado sensiblemente: su velocidad máxima alcanza los 225 km/h y el torque es de 25 k.p.m. a 3.500 r.p.m.

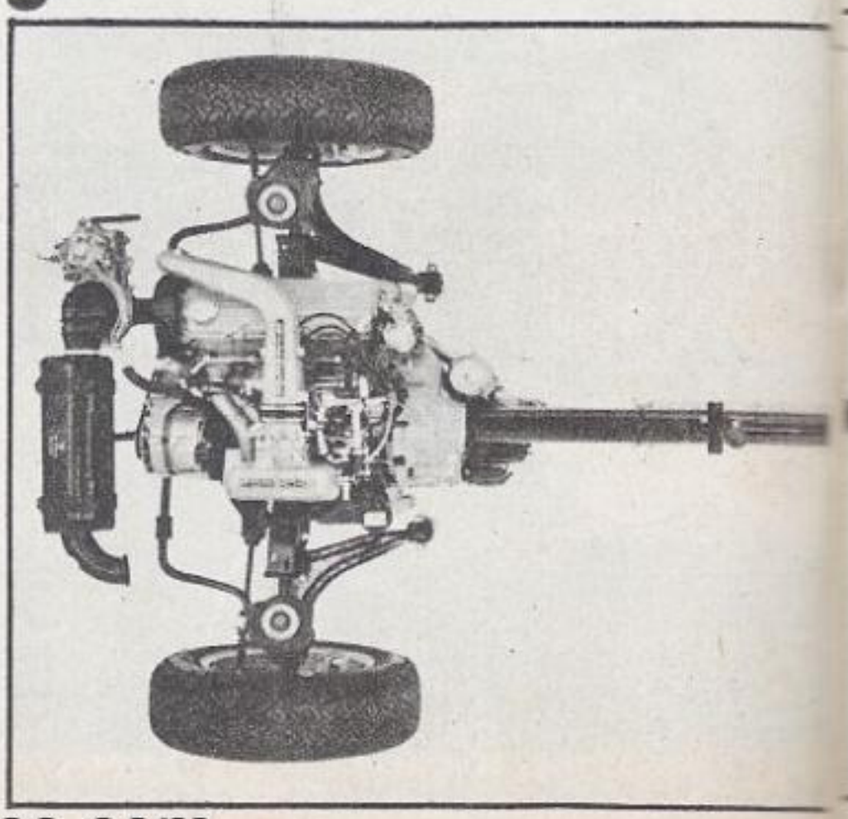
3
Aquí se puede observar la disposición del sisteca "transaxle" empleado por Porsche en el 924. La caja de velocidad va ubicada sobre el tren trasero y forma un solo bloque con el diferencial. Sobre el motor aparece la instalación del turbo que trabaja aprovechando los gases de escape.

4
Gran personalidad y un tratamiento frontal excelente que, combinado con sus performances, hacen del 924 Turbo un auto deportivo al mejor estilo germano. Los faros delanteros son rebatibles y sólo aparecen las luces de posición. La toma NACA del turbo muestra su sección sobre el lado izquierdo del capot. La aceleración es significativa: necesita 7.8 segundos para llegar de 0 a 100 km/h.

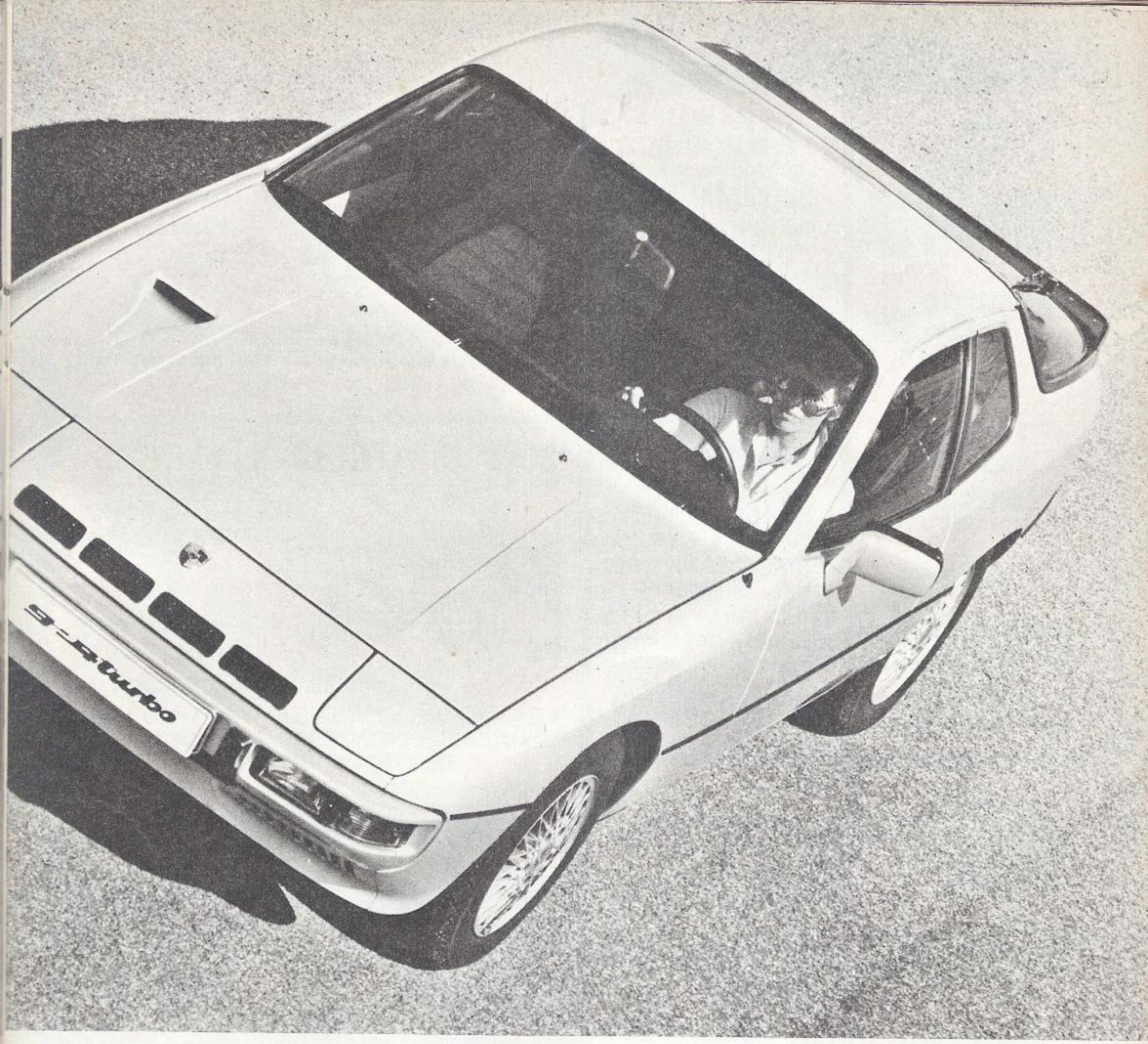
2

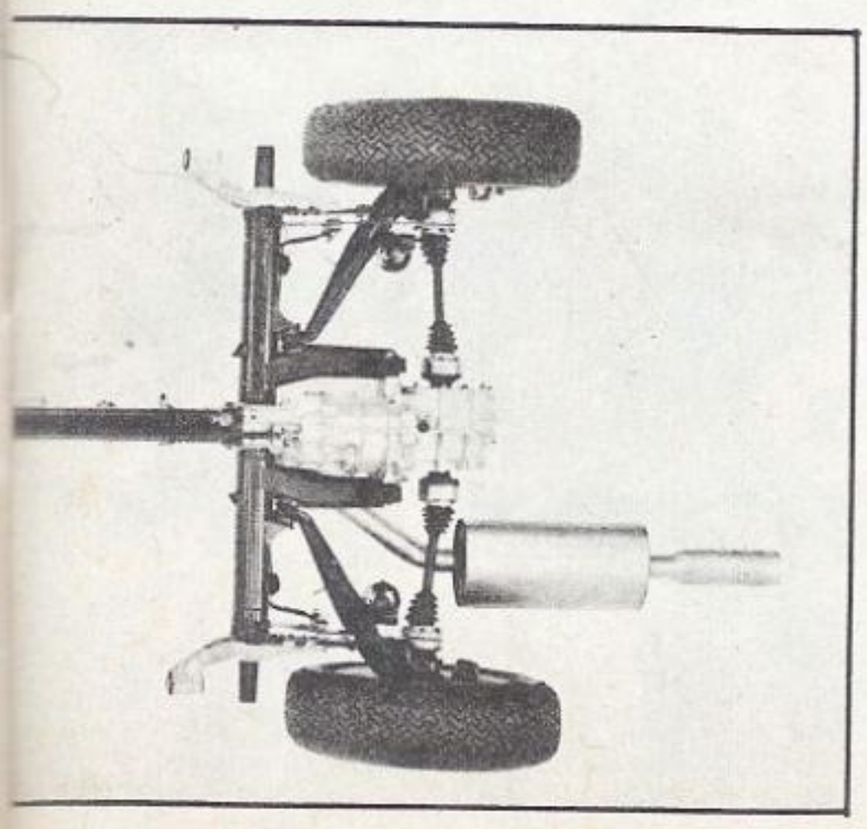


3



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





4



H.B. Producciones S.R.L. CORRIENTES 1922
Piso 11 - Ofic. 112 CAPITAL (1045) Tel. 49-3536

YAMAHA

REPUESTOS LEGITIMOS

DISTRIBUIDOR NACIONAL EXCLUSIVO

MOTOTECNICA PUEYRREDON *S.A.C.I.*

Av. PUEYRREDON 946
BS. AS. TEL. 86-7364/2716

A. PAROLO Y CIA. SRL.

CONCESIONARIOS OFICIALES

• YAMAHA •
• ZANELLA •
• HONDA •

Venta - Service - Repuestos -

BANCO DE PRUEBAS
Rivadavia 12110
Tel. 653-2237/3856 - CIUDADELA

JUNTAS arja S.R.L.

Fábrica de juntas y guarniciones

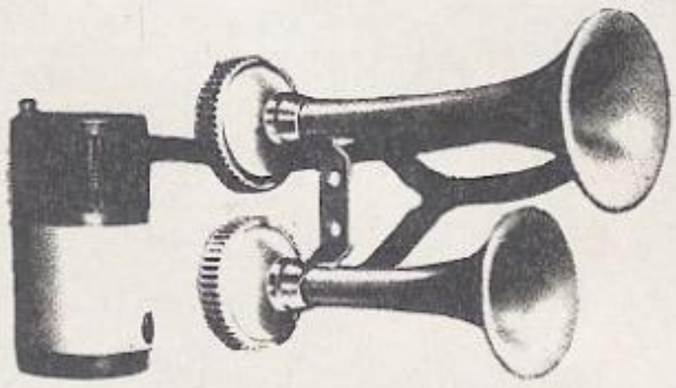
- para
- motos,
- autos,
- industria.

VENTAS:
Remedios Escalada de San Martín 1005 LANUS OESTE
Tel.: 208- 7177/1713
Fábrica: ,29 de Septiembre 344 - GERLI - Tel.: 204-2136/3382

ANEXO NORTE ACCESORIOS

• VOLANTES • BOCINAS IMPORTADAS • INSTRU MENTAL • CASCOS NAC. e IMP. • STEREOS ...y todo lo que se te ocurra.
Lo mejor y MAS BARATO
Vea además los cimientos del obelisco, la tumba de Juan de Garay y los subtes de cerca.
PASAJE OBELISCO NORTE - Local 20/22

BOCINAS ELECTRO-NEUMATICAS



FIAMM

- sorpazzo
- ruteras
- musicales

MODELOS:

PARA MOTOS - NAUTICA - AUTOMOTORES
IMPORTADORES Y DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
DETROIT S.C.P.A.
Warnes 1333-37 Bs. As. T.E. 54-5649

ZANELLA

REPUESTOS LEGITIMOS

DISTRIBUIDOR NACIONAL EXCLUSIVO

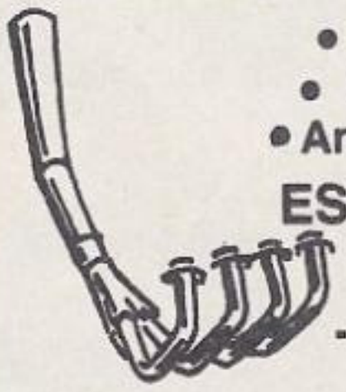
MOTOTECNICA PUEYRREDON *S.A.C.I.*

Av. PUEYRREDON 946
BS. AS. TEL. 86-7364/2716

ONE WAY

• ZANELLA
• YAMAHA

IMPORTADOR EXCLUSIVO DEL LIQUIDO ANTIPINCHADURAS ADVANCED CYCLE PRODUCTS



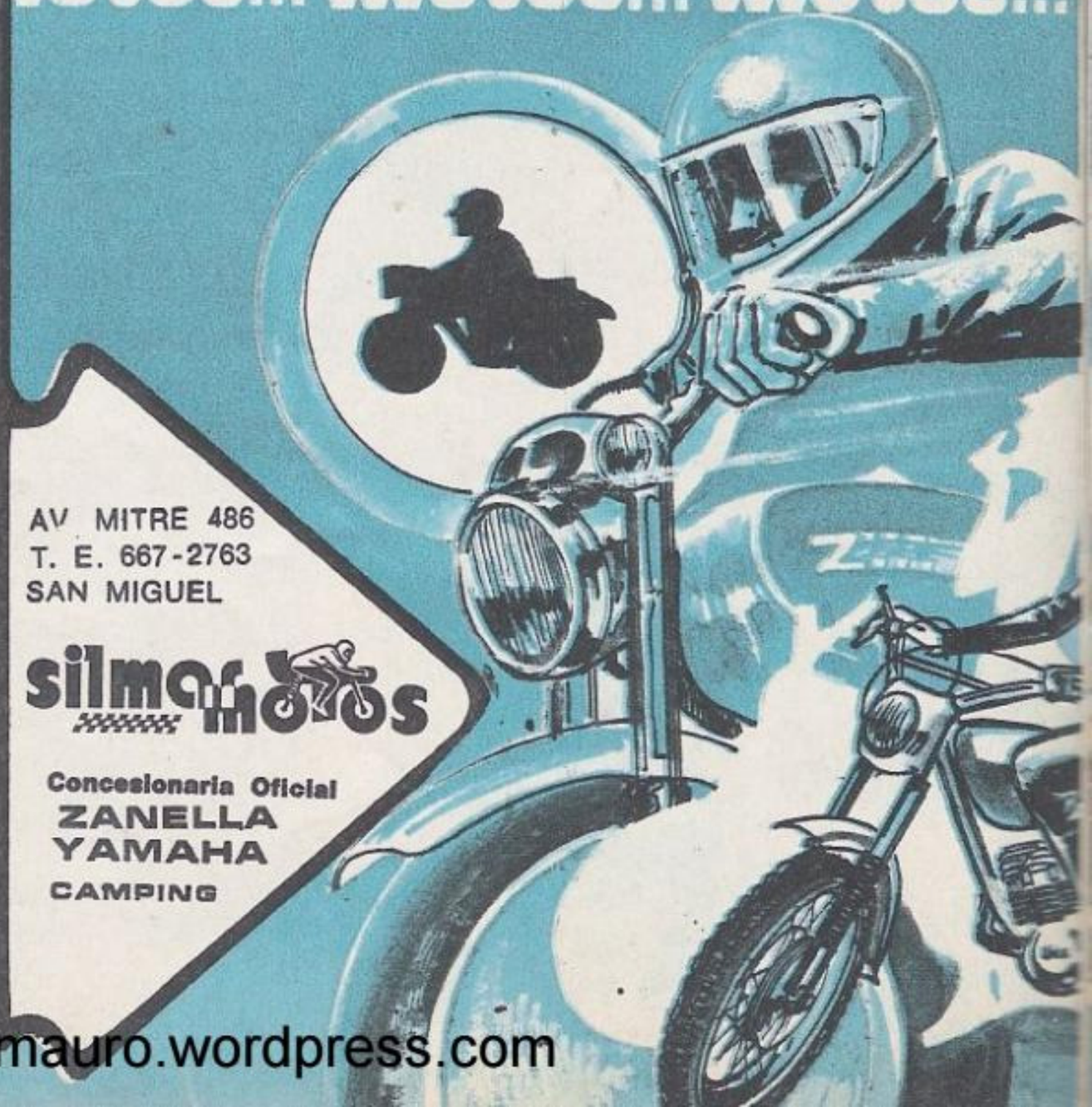
- Cascos
- Guantes
- Antiparras

ESCAPES
4 a 1
- 3 a 1

Para HONDA - KAWASAKI - YAMAHA - SUZUKI
TROMPETINES
ESTAC. VILLA DEL PARQUE - LOCAL 35 -

---

motos... motos... motos...



AV MITRE 486
T. E. 667-2763
SAN MIGUEL

silmar motos

Concesionaria Oficial
ZANELLA
YAMAHA
CAMPING

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

H.B. Producciones S.R.L. CORRIENTES 1922
Piso 11 - Ofic. 112 CAPITAL (1045) Tel: 49-3536

ENCENDIDOS ELECTRONICOS

LUCKY

SIN PLATINOS

SAPUCAI - Equipo standard con salida de luz normal. Equipo especial con salida de luz normal, dos salidas para doble carga de batería y rectificador de onda completa integrado.

SURUMPIO - Equipo competición hasta 11.000 RPM

YAMAHA 400

INSTALADORES: PRECIOS ESPECIALES

También equipos para motores fuera de borda: DORADO, BIGUA TELEVEL, YUMPA — LERIM S.A. Avda. Juan B. Alberdi 3819 - Tel.: 67-8339 - BUENOS AIRES (c.p. 1407)

ANDIO

COLECCION ESCUDOS BORDADOS



Avda. JUAN B. JUSTO 4300 Bs. As.

COMPETICION MOTOR

Av. San Martín 2769
Florida
Tel. 797-9646

TODOMOTO

Av. Maipu 4171
Olivos
Tel. 797-7773

2 locales al servicio del motociclista
Agentes oficiales

YAMAHA
ZANELLA

Repuestos originales.
Facilidades de pago

UNIVERSAL MOTORS



Motocicletas
Repuestos
Concesionario Oficial
ZANELLA
GILERA
YAMAHA

Avda. La Plata 1876
Bs. As. - Tel.: 923-7737

CARBURADORES

RK

para motocicletas standard y competición
Diametros 22 a 34 mm.
KISSLING e HIJOS
Dorrego 2030 -
OLIVOS - Bs. As.



MOTONETAS IMPORTADAS
de 150 y 200 c.c.

Vespa

CICLOMOTORES · BRAVO 50 c.c.

REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS
REMO MACCAFERRI SRL

MEDRANO 275 -

Tel. 89-4194
BUENOS AIRES

SUZUKI

Concesionario oficial
zona norte

Distribuidores e Importadores en la Argentina de las famosas Bicicletas "CALOI" Brasil

AGSA

MIGUEL ANGEL GALLUZZI

Avda. Libertador 14680

---

cycle north

EQUIPOS Y SISTEMAS ELECTRONICOS
MOTOS - NAUTICA AUTOMOTORES
Libertador
3840
La Lucila

HONDA

C&J motos

tu mundo

repuestos, accesorios, camperas, guantes, todo...
...y hasta un café.

pueyrredón 904
tel. 86-4753

PARABRISAS NOTICIAS

AUTOKEY: NUEVA GUIA DE SERVICIOS

Próximamente aparecerá en el mercado una nueva publicación: Autokey, guía de servicios para el automotor. La misma consta de dos secciones. La primera está formada por cincuenta planos de la Capital Federal y un listado alfabético de sus calles. La segunda sección está constituida por una serie de listas de los comercios relacionados en una u otra forma con el automotor: talleres, gomerías, estaciones de servicio, casas de repuestos y lavacoches. Todos codificados por ubicación, rubro, marca y especialidad.

MODERNOS CUBREALFOMBRAS

Peuman S.A., distribuidora de las alfombras y cubrealfombras Aconcagua para automotores, presentó al comercio especializado sus nuevos cubrealfombras con diseños y materiales exclusivos: la línea Doble Faz, de uso reversible, con una cara afelpada y la otra de goma plástica y la línea Vinílico, para resistir el uso intensivo. Ambas series de cubrealfombras se presentan en 3 ó 4 piezas, lo que facilita su limpieza y asegura total protección en las partes vulnerables.

LA COOPERACION COMUNITARIA EN UN ESFUERZO EMPRESARIAL

Se ha visto coronada por el éxito la labor iniciada ya hace tiempo por la Cooperativa Familiar de la Vivienda Ltda. y la empresa Dos Muñecos SACIF. La unión de ambas organizaciones ha producido un conjunto habitacional construido en gran parte para los empleados de dicha empresa y sus familias mediante el plan "25 de Mayo" del Banco Hipotecario Nacional.



La entrega formal de los tres primeros monoblocks la realizó el Sr. Bernardo Estrín, de la firma Dos Muñecos SACIF, cerrando el acto con palabras alusivas, que enfatizaron la necesidad de que la empresa privada, con el apoyo de organismos cooperativos, continúe desarrollando hechos concretos que, como en este caso, hacen a la elevación del nivel de vida de muchas familias argentinas.

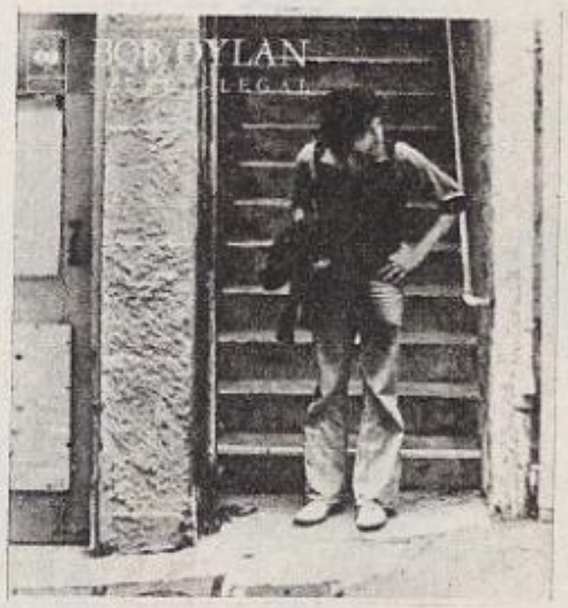
ORIGINAL CATALOGO DE HALLAZGO S. A.

Con un inteligente y original catálogo que se presenta como un disco Long Play, Hallazgo S.A. anuncia su colección de regalos para este año. La gama completa de obsequios va acompañada por las famosas bebidas nacionales e importadas. Además, Ha'lazgo S.A. pone especial cuidado en la presentación de los regalos ocupándose también de su distribución.

MUSICA PARA TU AUTOESTEREO

LOS MAS GRANDES EXITOS DE DIANA ROSS. (Motown, SUP 80.000). No en vano esta morena es la cantante mejor paga de los últimos tiempos en los EE.UU. Sus temas rebozan calidad y buen gusto y su voz límpida, clara y armoniosa hace el resto. Esta se'ección de sus más grandes éxitos desde su desvinculación de la agrupación The Supremes, es realmente para no perdérsela.

STREET LEGAL. Bob Dylan. (CBS, disco 19.901, casete 59.901). Hacía rato que el legendario Bob Dylan, un auténtico juglar del género folk, no incursionaba en los estudios de grabación. Su reaparición es sin duda, todo un acontecimiento que, en este caso, se ve rea'zado por la excelente calidad de todos los temas que conforman el álbum. Letras de hondo contenido testimonial y un acompañamiento de primera, complementan su voz áspera pero siempre llena de sensibilidad.





MISTER SIMPATHY. Wess Machine. (Music Hall, dis. 13.201 casete 3.968). Otra más, y van.., Por supuesto, se trata de la presentación de una nueva agrupación vocal (en este caso formada por tres morenas) que cultiva el género disco-sound. O sea mucho ritmo, temas muy bailables y gran despliegue musical. No es ni mejor ni peor que muchos que estan en la misma tónica.

PACO DE LUCIA INTERPRETA A MANUEL DE FALLA. (Phillips, disco 6.026, casete 9.589). Una nueva entrega de quien es indiscutiblemente, el mejor guitarrista dedicado a la interpretación de la música española. Esta vez aborda con criterio, ductilidad y eficiencia el repertorio del gran Manuel de Falla. Por supuesto, Paco de Lucia le agrega a las composiciones toda su inconmensurable cuota de creatividad. Un verdadero placer escucharlo.



POMADA. (RCA VIK, disco LZ-1.435, casete AZMS 1.435 magazin AZ8S 1435). Generalmente, en esta sección no criticamos. Todo lo que incluimos, es porque lo consideramos bueno. Pero a veces recibimos discos que dan ganas de criticarlos. Tal es el caso de este de Pomada. Tan pobre és que ni siquiera tiene título (?). No dudamos que hay quienes gustan de su estilo. Pero para nosotros, están muy alejados de la realidad musical actual...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CINTOPLOM...
garantía para el automotor.

MASILLA PLASTICA
con cobalto



«La primera aliada del chapista»

Pintura convertidora de óxido por estabilización
EN UNA SOLA MANO



SE APLICA DIRECTAMENTE SOBRE SUPERFICIES OXIDADAS, convirtiendo los óxidos inestables del metal atacado por la corrosión, en un óxido estable: la magnetita, capa que protegerá, de inmediato y progresivamente, la superficie tratada.

«El antióxido definitivo»

PASTA PARA PULIR
fina y gruesa



la mano derecha del pintor!!

IMPRESION, MASILLA Y SELLADOR



Es impresión porque cubre rajaduras, cuarteaduras, etc.
Es masilla porque se puede aplicar en capas de hasta 2 mm. de espesor.
Es sellador: para fijar color, evita el sangrado, elimina la decoloración, se aplica en cualquier tipo de pintura.

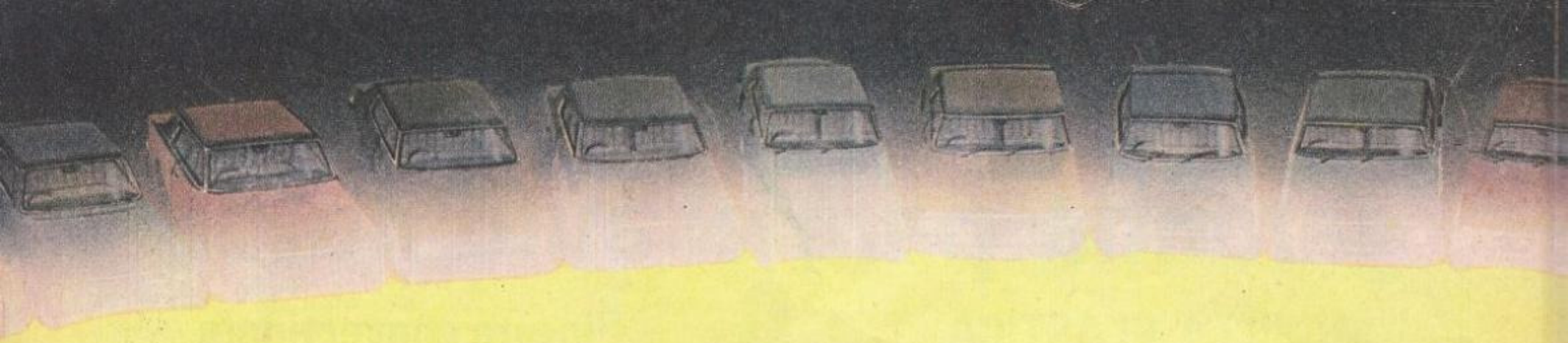


CINTOSPRAY

CINTOPLOM SACIFI.

OMBU 3808 Ciudadela (1702) Prov. de Bs. As. ~ 653-2532/5923/0204/4671

conbar



Nuevo aceite Shell Super Plus 20W/50

Con Shellvis 50: la fórmula de una nueva era

Los motores están diseñados para cumplir excelentes performances.

Pero exigen cuidados especiales.

Shell, líder mundial en lubricación, ha desarrollado el aditivo Shellvis 50, una fórmula exclusiva para Shell Super Plus Multigrado 20W/50, que le confiere el mejor rango de viscosidad para las condiciones climáticas en que se desenvuelve el parque automotor argentino, protegiendo al motor, tanto con fríos intensos como a altas temperaturas provocadas por el tránsito congestionado, elevada velocidad o el calor ambiental.

Además, Shell Super Plus 20W/50 impide el desgaste y la corrosión, mantiene la limpieza, del motor prolongando su vida.

Shell Super Plus, inaugura la era de su despreocupación. Y le ofrece el respaldo de más experiencia e investigación internacionales.

Shellvis 50

El aditivo Shellvis 50 es un copolímero en bloque de estireno e isopreno.

Gracias a esta fórmula exclusiva, el aceite Shell Super Plus, que Shell presenta simultáneamente en la Argentina y otros países, posee una mayor resistencia interior, manteniendo su viscosidad en circunstancias en que, por su severidad, otros aceites la pierden.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La protección total

Precio sugerido por litro $2.550.-

LAS TENDENCIAS DEL MERCADO

PRECIOS DE AUTOMOVILES 0 KM

CHRYSLER

(Incluyen I.V.A., F.N.A. e Impuestos Internos)

1500	$	9.220.570
1500 M. 1,8	,,	10.344.180
1500 M. 1,8 Automático	,,	11.523.855
1500 M. 1,8 Rural	,,	11.869.414
1500 M. 1,8 Rural Automático	,,	13.049.089
Coronado	,,	13.983.689
Coronado c/dir. hidr.	,,	14.483.856
Coronado Automático	,,	16.352.720
GTX	,,	18.802.845

CITROEN

(Precio básico al público)

M 28	$	6.025.000
Mehari	,,	6.837.600
Ami 8	,,	7.557.600
Ami 8 Elysée	,,	7.743.700

FIAT

(Incluyen neto más I.V.A. y opcionales; sin F.N.A. ni Impuestos Internos) - al 20-11-78

600 S	$	6.429.500
133 B	,,	7.301.800
133 L	,,	7.687.100
128 C	,,	8.866.900
128 CF	,,	9.659.900
128 CL	,,	9.579.400
128 CLF	,,	10.278.100
128 CLI (IAVA)	,,	10.225.400
125 S	,,	10.696.700
125 SL	,,	12.700.100
125 SF	,,	12.662.000

FORD

(Incluyen Impuestos Internos e I.V.A.; sin F.N.A.)

Taunus L	$	9.990.600
Taunus GXL 2000	,,	11.938.900
Taunus GXL 2300	,,	12.307.000
Taunus GT	,,	15.034.300
Falcon Standard	,,	11.369.900
Falcon Taxi	,,	11.409.300
Falcon De Lujo	,,	13.332.100
Falcon Futura	,,	15.702.400
Falcon Sprint	,,	15.751.900
Falcon Rural Standard	,,	13.944.400
Falcon Rural De Lujo	,,	16.473.000
Fairlane LTD V8 c/aire acond.	,,	19.427.100
Fairlane Elite	,,	21.363.900

PEUGEOT

(Incluyen I.V.A. e Impuestos Internos; sin F.N.A.)

404	$	8.955.434
404 Diesel	,,	10.594.598
404 GP	,,	9.907.435
504 1800 GL	,,	10.789.124
504 2000 E	,,	11.858.416
504 2000 TN	,,	13.148.189
504 2000 SE (pal./piso o al vol.)	,,	13.602.262
504 2000 SES	,,	15.284.978

RENAULT

(Incluyen I.V.A. e Impuestos Internos; sin F.N.A.)

4 S	$	6.478.510
6	,,	7.758.142
12 TL	,,	8.887.759
12 TS	,,	9.340.475
12 TS c/eq. especial	,,	11.436.782
12 Break	,,	13.200.753
12 Alpine	,,	13.461.213
Torino Grand Routier	,,	18.285.357
Torino TSX	,,	24.752.953

Estos precios incluyen en general opcionales, que ya dejan de ser tales al considerárselos prácticamente equipos standard.

USADOS

NOTA: Se incluyen todos los modelos representativos de cada marca con más de 8 meses y hasta 8 años de antigüedad en el mercado. Los precios (en miles de pesos) corresponden a nivel público y se estiman tomando como reflejo las operaciones realizadas en Capital Federal y Gran Buenos Aires.

MARCA Y MODELO	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970
CHRYSLER (Dodge)								
1500 Standard	6.600	6.200	5.700	5.100	4.500	4.000	3.400	—
1500 SPL	7.300	6.700	6.000	5.400	4.800	4.200	3.700	—
1500 GT 90	—	—	5.700	5.100	4.600	3.800	—	—
1500 GT 100	7.300	—	—	—	—	—	—	—
1500 Automático	7.100	6.500	5.700	5.100	—	—	—	—
1500 M. 1,8	8.200	7.600	7.000	—	—	—	—	—
Polara Nafta	7.800	6.600	5.700	4.800	4.200	3.600	3.200	3.000
Polara RT	7.500	6.600	5.700	5.100	4.500	3.800	—	—
Coronado	—	—	—	—	4.800	4.200	4.000	3.700
Coronado Automát.	9.600	8.400	7.000	5.800	4.800	4.200	4.000	3.100
GTX 6 cilindros	—	—	—	—	—	4.200	4.000	3.700
GTX 8 cilindros	9.600	8.400	7.100	5.700	4.800	4.200	4.000	3.700
CITROEN								
2 CV AZAM	—	—	—	—	—	2.000	1.900	1.800
3 CV	4.300	3.700	3.400	3.000	2.500	2.100	2.000	1.900
Mehari	4.300	3.600	3.100	2.700	2.400	2.100	—	—
Ami 8	4.400	4.000	3.600	3.100	2.700	2.400	2.300	2.100
Ami 8 Elysée	4.800	—	—	—	—	—	—	—
M 28	4.500	—	—	—	—	—	—	—
FIAT								
600 R	4.800	4.200	4.000	3.800	3.500	3.000	2.800	2.500
600 S	4.900	—	—	—	—	—	—	—
133	5.800	—	—	—	—	—	—	—
128	6.300	5.800	4.900	4.500	4.000	3.500	3.000	—
128 L	6.700	6.200	5.600	5.200	4.700	4.000	—	—
128 IAVA	6.400	6.000	5.700	5.300	4.900	4.300	—	—
128 Familiar	6.500	6.100	5.800	5.300	5.000	—	—	—
125 Berlina/S	7.900	6.500	5.800	5.500	4.900	4.500	—	—
125 Berlina Pot./SL	8.200	—	—	—	—	—	—	—
125 Cupé	8.300	7.500	6.800	6.000	5.500	4.900	—	—
125 Familiar	9.000	8.000	7.000	6.000	5.300	5.000	—	—
1600 Sport	—	—	—	—	—	4.100	3.200	2.900
1600 Berlina	—	—	—	—	—	4.300	3.500	2.000
1500 Sport	—	—	—	—	—	4.100	3.200	2.900
1500 Familiar	—	—	—	—	—	4.400	3.900	3.100
FORD MOTOR								
Taunus L	7.800	7.200	6.600	5.700	—	—	—	—
Taunus GXL 2000	8.000	7.200	6.600	5.700	—	—	—	—
Taunus GXL 2300	9.400	8.400	7.500	—	—	—	—	—
Taunus Cupé GT	12.000	10.000	9.000	—	—	—	—	—
Falcon Standard	9.000	8.200	7.200	6.600	6.000	5.600	5.000	4.300
Falcon De Luxe 221	10.000	9.600	8.400	7.400	6.900	6.000	5.100	4.500
Falcon Futura 221 SP	12.000	10.000	9.000	8.400	8.000	7.000	6.100	5.100
Falcon Sprint	11.000	9.600	8.600	7.600	6.600	—	—	—
Falcon Rural 221 Stand.	11.000	9.800	8.400	7.500	7.000	6.200	5.400	4.800
Falcon Rural 221 De Luxe	13.000	11.000	10.000	9.400	8.800	7.800	6.800	6.300
Fairlane 500 6 cilindros	9.000	7.800	6.800	6.000	5.400	4.900	4.300	3.800
Fairlane LTD 6 cilindros	—	11.000	9.000	7.800	6.000	5.400	5.000	4.200
Fairlane LTD 8 cilindros	14.000	12.000	9.800	7.800	6.000	5.400	5.000	4.200
GENERAL MOTORS								
Opel K-180	5.100	4.500	4.000	—	—	—	—	—
Opel K-180 LX/Rally	5.200	—	—	—	—	—	—	—
Chevrolet 400 SS	—	—	—	5.000	4.400	—	—	—
Chevrolet Rally Sport/250	—	—	—	—	4.400	3.800	3.300	3.000
Chevy Standard	6.200	5.400	5.000	4.800	4.200	3.700	3.400	3.000
Chevy Super	6.600	6.000	5.700	5.000	4.300	3.800	3.600	3.100
Chevy Malibu	7.500	6.600	6.000	—	—	—	—	—
Chevy SS 4 puertas	—	—	—	5.300	4.900	4.100	3.700	3.400
Chevy De Luxe Aut./Mal. Aut.	7.500	6.600	6.000	5.300	4.800	4.100	3.700	3.400
Chevy SS 2 p./Serie 2	8.400	7.200	6.600	6.000	5.000	4.400	3.900	3.600
PEUGEOT								
404 Standard	7.200	6.600	5.800	5.200	4.400	4.000	3.600	3.200
404 Diesel	8.200	7.200	6.400	5.500	4.800	—	—	—
404 SL/GP	7.400	6.800	6.200	5.400	4.700	4.200	3.700	3.300
504 SL	—	—	—	—	5.400	4.800	4.300	3.800
504 GL	8.700	7.800	7.000	6.000	5.400	4.800	—	—
504 XSE/SE	10.000	9.000	7.800	7.000	6.300	—	—	—
504 XL/Ú/XE/E	9.000	8.200	7.200	6.200	5.500	—	—	—
504 TN	8.600	—	—	—	—	—	—	—
RENAULT								
4 S	4.500	4.000	3.600	3.100	2.700	2.400	2.100	1.900
6	6.000	4.500	4.800	4.200	3.600	3.300	3.000	2.700
12	7.400	6.800	6.200	5.600	4.900	4.300	3.800	3.400
12 Break	—	7.800	7.000	6.300	5.600	—	—	—
12 TL	7.400	—	—	—	—	—	—	—
12 TS	8.400	7.800	—	—	—	—	—	—
12 Break TS	9.600	8.600	—	—	—	—	—	—
Torino L	—	—	—	—	3.500	3.000	2.700	2.400
Torino S	—	—	—	—	4.400	3.800	3.400	3.000
Torino TS 4 p.	—	—	—	—	4.700	4.100	3.600	3.100
Torino 380 W/GS/TS 2 p.	—	—	—	—	6.200	5.600	5.000	4.600
Torino TS/GS 7 banc.	14.000	12.000	10.000	9.000	7.700	—	—	—
Torino SE Grand Routier (c/techo corredizo)	11.000	9.000	8.000	7.000	6.400	—	—	—
Torino SE Grand Routier (s/techo corredizo)	—	8.000	7.000	6.000	5.000	—	—	—
Torino TSX (s/aire acond.)	17.000	14.500	—	—	—	—	—	—
[illegible]					4.400	3.800	3.400	3.000

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA SERIE POLICIAL
IMPACTO EN LA TELEVISION MUNDIAL

SHAFT



Richard Roundtree es "Shaft",
un investigador de color que actúa
según los casos en las calles de
Nueva York, en sus orillas,
en su mundo y en su submundo.

Noventa minutos de
electrizante suspenso y acción.

TODOS LOS VIERNES A LAS 22.00

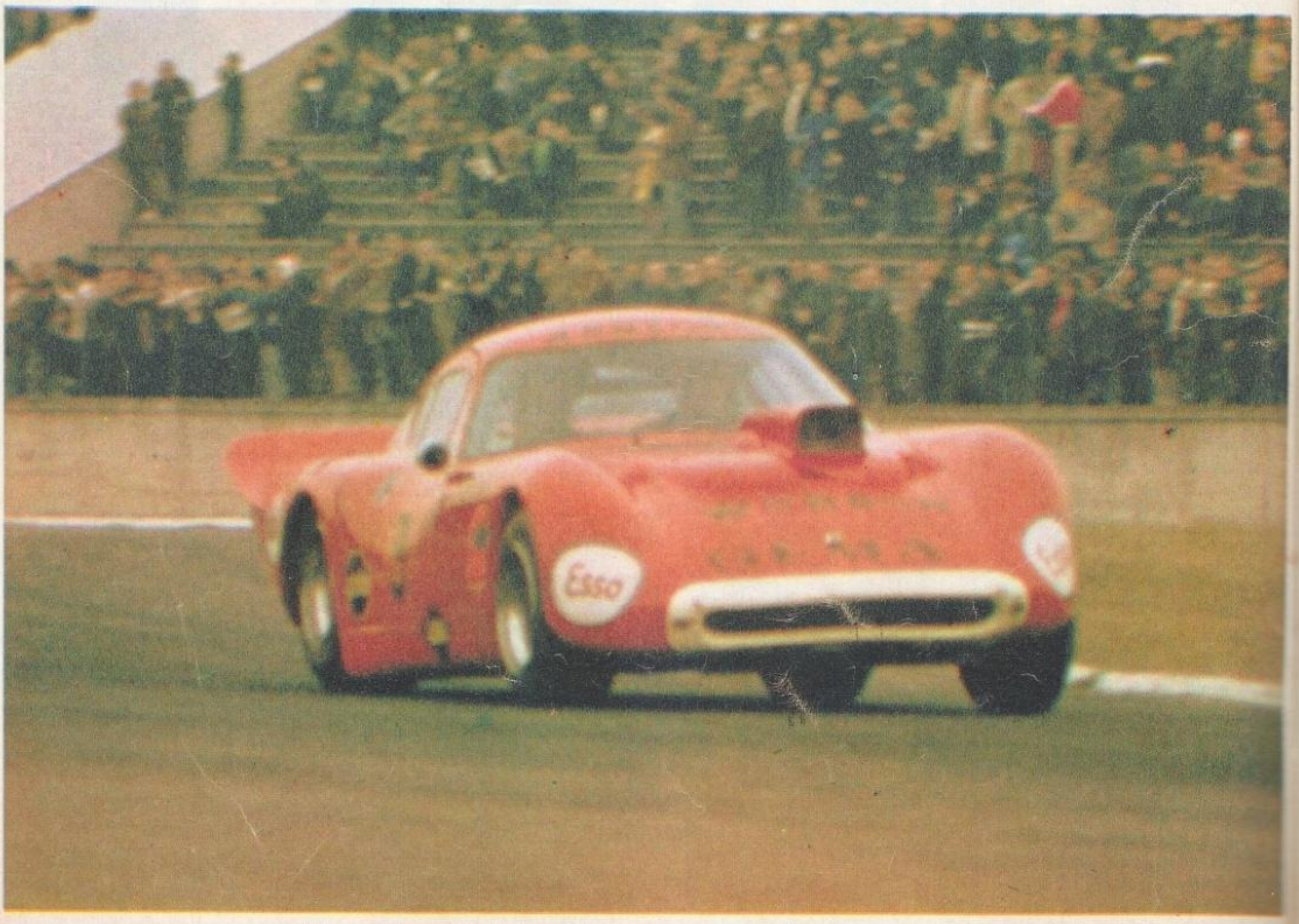
canal 7

A DIEZ AÑOS DE SU PRIMER CAMPEONATO

¿TE ACORDÁS PAIRETTI, D

Próximos a cumplirse diez años de la consagración del Trueno Naranja, como campeón de Turismo Carretera, le propusimos a Carlos Alberto Pairetti una nota evocativa sobre el auto que marcó una época dentro del automovilismo argentino. Fueron dos horas de charla, donde los recuerdos y anécdotas nos trasladaron junto a Carlos al ya lejano 1968





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL "TRUENO NARANJA"...?

"¡Uy, ya pasaron diez años! ¡Cómo nos estamos poniendo viejos!" La espontánea afirmación surgió de labios de **Carlos Alberto Pairetti** apenas, telefónicamente, le propusimos la nota. Y nosotros nos quedamos también pensando, poco después de colgar el aparato. Diez años. Cuántas cosas pasaron en nuestro automovilismo. Y qué rápido fue todo. Si hasta nos parece que fuera hace unos meses cuando el Trueno Naranja acaparaba la admiración de las multitudes que asistían a las carreras, por ese entonces. Sin embargo el paso del tiempo es inexorable y no conoce de sentimentalismo. Acá estamos en este 1978 tratando de rememorar un hecho que marcó un hito en la historia del automovilismo.

La cita fue en las oficinas de Pairetti. Allí donde el gran protagonista del hecho desarrolla actualmente sus tareas de hombre de negocios. La nostalgia irrumpió en la charla apenas tocamos el tema. Las fotos ayudaron a sentirnos en "clima". Carlos las miraba retrocediendo en el tiempo. Así comenzaron a hilvanarse los recuerdos.

"Quería un auto ganador"

"Aquella fue una época especial en el automovilismo argentino. El Turismo Carretera estaba en pleno proceso evolutivo. El cambio lo había iniciado unos años atrás Cupeiro con el Chevitú. Después en 1967 aparecieron los Torino y la serie impresionante de triunfos que lograron, terminaron por definir el destino de la categoría. Empezaron paulatinamente a desaparecer las cupés, en tanto, los autódromos comenzaron a ser utilizados con más frecuencia. Terminé la temporada de 1967 con el Barracuda. Ese era un buen auto para rutas, pero prácticamente no tenía ninguna chance en las carreras de circuitos. Yo había realizado unas pruebas con él en el Autódromo Municipal, pero las mismas no me habían demostrado nada positivo. Por el contrario, me terminaron de convencer de que tenía que cambiar de coche si quería volver a ganar. Y como siempre quise tener un auto ganador, no esperé más y decidí encargarle uno a Horacio Steven."

"Cuando comenté el proyecto todos coincidieron en una frase: 'Estás loco, Carlos, cómo te vas a meter en esos autos que vienen de dos accidentes que costaron tres vidas'. Tenían razón. Los prototipos construidos por Steven cargaban sobre sí el peso de los accidentes sufridos por Viale y Cabalén. Y eso era algo que la gente tenía muy en cuenta. Sin embargo a mí esos antecedentes no me asustaban. Siempre pensé que esos accidentes, en los cuales el fuego fue el principal protagonista, se debieron a que los tanques de combustibles estaban ubicados sobre las puertas del coche. Esto provocaba que ante el menor impacto en ese sector, el coche se prendiera fuego. Por eso la primera modificación que indiqué fue poner los tanques de combustible en la parte trasera del coche. Eso le dio mayor seguridad y para corroborarlo fui un día al Autódromo a probarlo a fondo. Recuerdo que hice de todo, tratando de ver lo que pasaba. Me fui de pista, hice trompos, lo cruzaba, lo sacaba al pasto y lo hacía entrar de vuelta al asfalto. Le di con todo pero, el auto me respondió a las mil maravillas."

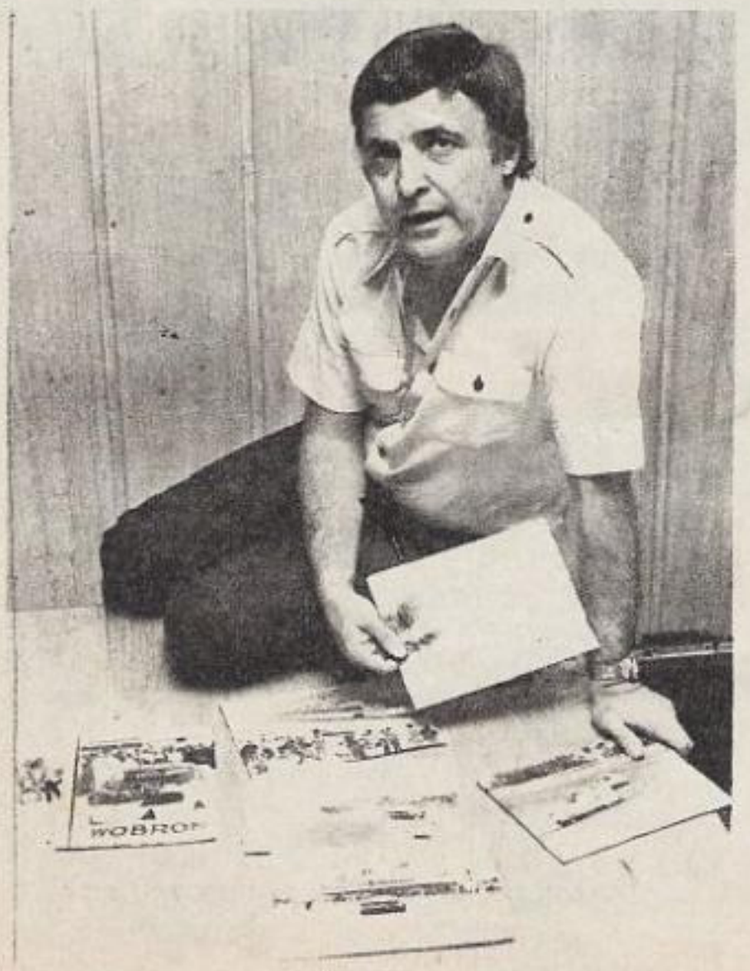
El Pairetti de 1968, figura de primera línea en una de las épocas más importantes.

14 de julio de 1968. Pairetti consigue el primer triunfo de ese año con el Trueno Naranja en el Oscar Cabalén.

El Trueno Naranja en su debut en el Autódromo de Buenos Aires. Tribunas llenas y una multitud que lo ovacionó.



Pairetti con las fotos del '68 recordando algunas anécdotas y los momentos más importantes.



El inolvidable debut

"De la primera prueba que hicimos en el Autódromo me acuerdo como si fuese hoy. Fue el 14 de junio y era un día nublado con una fina llovizna. Cuando llegamos, un grupo de periodistas nos estaban esperando. Se hicieron los preparativos y salí a la pista en medio de la expectativa de todos los que allí estaban. Di 90 vueltas andando siempre a fondo. Habíamos llevado un equipo para que filmara toda la prueba. Instalamos cámaras en todas las curvas del circuito número 9, que era el que utilizábamos, y así filmamos íntegramente las noventa vueltas."

"Una vez revelada la película, la vimos junto a Steven, el ingeniero Pochat,

Fraga y toda la gente de General Motors. Ahí, observando reiteradamente la filmación, comenzamos a encontrar algunos defectos. El principal de ellos era que el auto se mostraba demasiado subvirante para mi estilo de manejo. Como siempre me gustaron los autos neutros, decidimos entonces ponernos a trabajar para corregirlo. Otro detalle que notamos viendo la filmación fue el desgaste de la goma delantera izquierda."

"El día que el Trueno Naranja debutó en carrera es uno de los más imborrables recuerdos que tengo de mi carrera deportiva. Fue realmente inolvidable. El sábado habíamos tenido muchos problemas durante las pruebas de clasificación. Por eso apenas terminó la misma, rumbeamos al taller de General Motors. Allí se trabajó a fondo, durante casi toda la noche. Sin embargo el tiempo casi no alcanzaba. Recién pudieron terminar el auto a las 9 de la mañana del domingo, y la carrera se largaba una hora después. Yo estaba en el Autódromo esperando el auto. A medida que pasaban los minutos aumentaba mi desesperación. Ya pensaba que no iba a poder correr y eso me amargaba mucho, porque veía una cantidad impresionante de gente en las tribunas. No te imaginás cómo estaba: Faltaban veinte minutos para que empezase la carrera cuando lo veo aparecer. Ahí recién me tranquilicé. Lo que ahora parece increíble fue la forma en que consiguieron llegar a tiempo para la carrera. Desde la fábrica, el trailer que traía el coche vino por la General Paz, con dos motos patrulleras, abriéndole camino. Pero eso no es nada, lo anecdótico del asunto es que hicieron todo el camino de contramano. Realmente fue una cosa de locos."

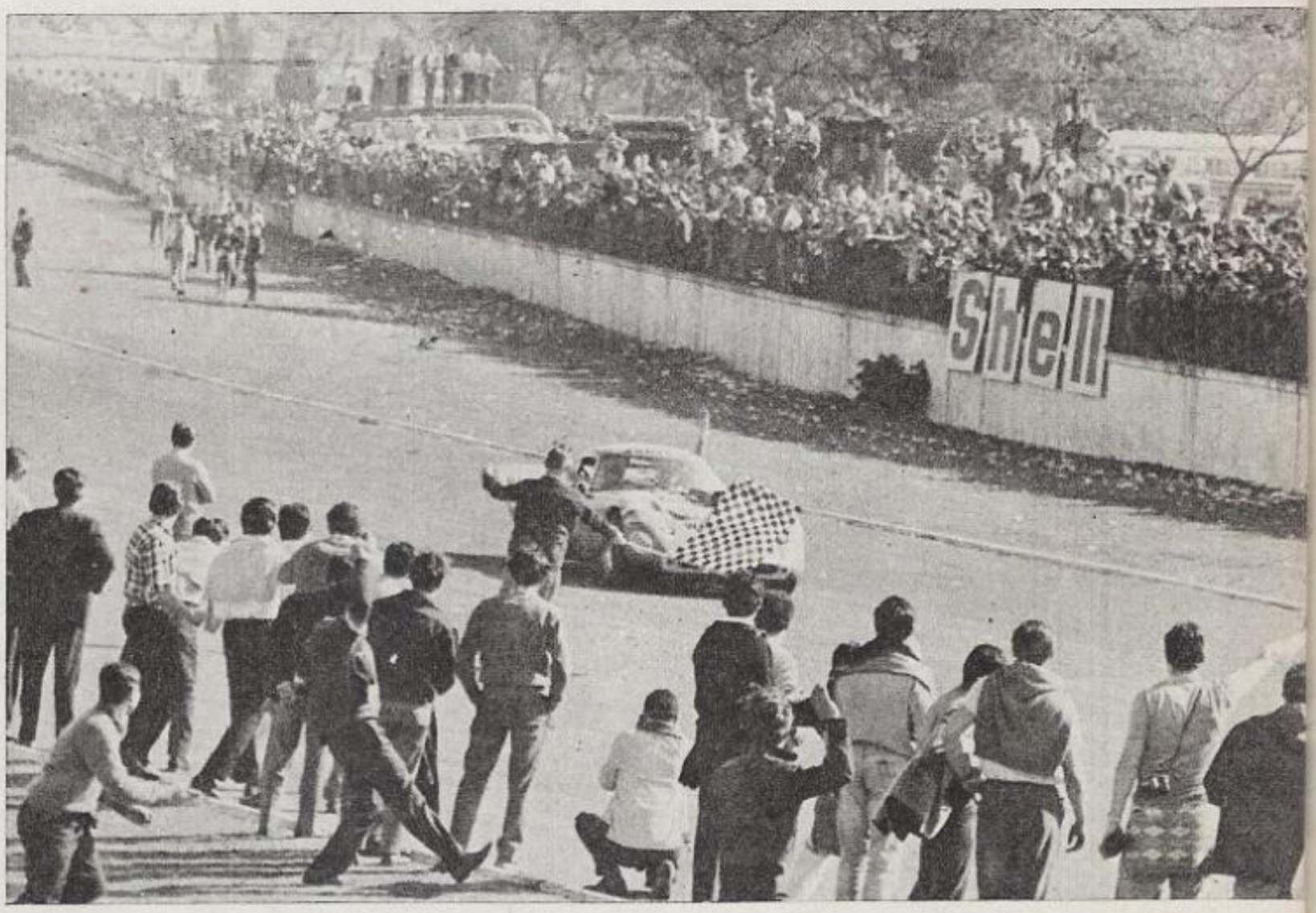
"Durante la carrera, y a pesar del apuro, el coche me respondió maravillosamente. A las pocas vueltas tomé la punta y me fui escapando. Veía a la gente enloquecida en las tribunas agitando banderas. Llegué a tener casi medio minuto de ventaja. El auto frenaba, doblaba y aceleraba como los dioses. Pero no me duró mucho la alegría. En la vuelta 53 se rompió el diferencial y tuve que abandonar, cuando iba cómodamente primero. Fue una gran amargura, pero me quedó la satisfacción de saber que ya tenía un auto sensacional, que podía ganar en cualquier momento."

Rumbo al campeonato

"Presentía que el primer triunfo con el Trueno no iba a tardar en llegar, y no me equivoqué. Tres semanas después del debut se corrió en el Cabalén la Vuelta de Alta Gracia. Me acuerdo bien que fue el 14 de julio. No me olvido más. Eran dos series y gané la primera por más de dieciocho segundos sobre Marincovich. Pero no fue fácil, porque el "Ruso" andaba muy fuerte y estuvimos juntos durante varias vueltas hasta que tuvo un problema con el embrague y entonces pude alejarme. Con esa ventaja esperé la segunda serie con mucha tranquilidad. Sabía que manteniéndome a la cola de Carlos, y no dejándolo escapar, el triunfo era mío. Marincovich también sabía que me tenía que descontar esa diferencia y salió con todo desde el principio. Además se nos juntó Copello y entre los tres nos fuimos en la punta. Fueron 35 vueltas sensacionales. Nos intercambiamos varias veces la punta, hasta que finalmente Marincovich me ganó por apenas 7/10. Pero no le alcanzó y yo quedé primero en la suma de tiempos. De esta manera el Trueno alcanzaba su primera victoria y comenzaba a hacerme sentir muy esperanzado para ganar el campeonato."

"A los pocos días se corrió en el Autódromo y ahí entré segundo de Bordeu. El Oscar Cabalén volvió a brindarme otra satisfacción en la siguiente carrera. Le gané nuevamente a Marincovich, esta vez por casi cincuenta segundos y después de haberlo vencido en las dos series. Hice un pequeño paréntesis por un viaje a Europa y reaparecí sin mayor suerte en Allen, una carrera que se disputó en ruta. A la semana siguiente, por suerte, retorné al triunfo, y para mayor satisfacción fue en el Autódromo, que ya dos veces me había negado esa posibilidad. Aquella vez realmente "maté" y le gané a Rubén Roux por una vuelta. Después vinieron dos actuaciones sin trascendencia en San Juan y nuevamente en el Autódromo. A principio de noviembre comenzó el Torneo Triangular, que en definitiva decidiría al campeón. Salí segundo de Marincovich en la primera carrera de Rafaela y en la siguiente repetí la colocación detrás de Copello. Con Eduardo llegamos a la última carrera del Autó-



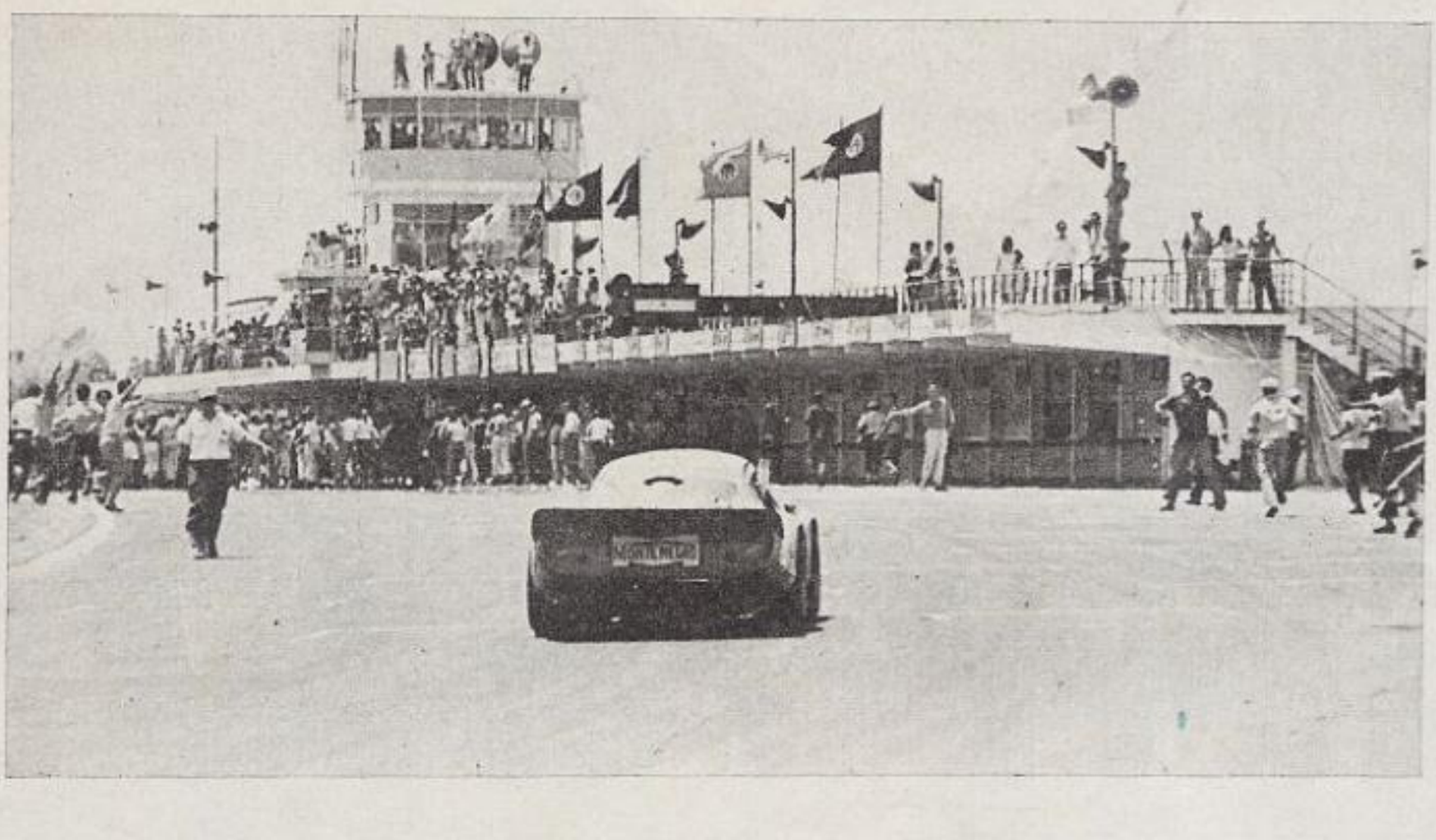


Las fotos y los recuerdos trasladaron por un momento a Carlos Pairetti al ya lejano 1968. "Fue uno de los años más importantes de mi carrera deportiva."

Una foto repetida del Trueno Naranja llegando triunfal. Brazo en alto de Pairetti saludando a la tribuna y bandera a cuadros para el ganador. Ese año el arrecifeño fue campeón de Turismo Carretera.

El Trueno Naranja en la culminación de la vuelta triunfal en el Autódromo. Fue en la gloriosa jornada que consagró a auto y piloto campeón de la temporada en Turismo Carretera.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



dromo, con posibilidades de ganar el título. Tenía una pequeña ventaja de puntos, pero si él ganaba se llevaba el campeonato. Aquel día los dos tuvimos distinta suerte. En el Trueno Naranja todo anduvo a la perfección y sin problemas. En cambio, él tuvo muchos problemas y a pesar de estar por varias vueltas puntero, debió abandonar, resignando toda chance. Gané la primera serie y en la segunda escolté a Nasif Estéfano. Esto me alcanzó para ganar la carrera y por consiguiente el campeonato. Además Cacho Fangio, con el otro Trueno, salió segundo, completando un 1-2 para el equipo. Cuando terminó la carrera, el entusiasmo de la gente era impresionante."

Así era el Trueno Naranja

"El Trueno Naranja fue el primer coche de carrera en serio que yo manejé. Era realmente sensacional. Doblaba, frenaba y aceleraba de una manera especial. Me hacía sentirlo íntegramente. Tenía una dirección tan directa, como yo nunca había tenido en otros coches que manejé. Me gustaba el volante chiquito, que llevaba ubicado a la derecha del habitáculo. Era un coche liviano, ya que pesaba 400 kilos menos que los autos a los que estaba acostumbrado a correr. Esa diferencia de peso se sentía fundamentalmente al frenar y era una gran ventaja."

"Técnicamente estaba bien concebido, con muchos detalles. La atención corría por cuenta de los mecánicos de General Motors y allí estaba instalado el taller. Después de cada carrera lo llevábamos ahí y lo revisaban de cola a trompa. Eso era una gran seguridad para mí. La única vez que tuve problemas fue en Allen en una carrera de ruta. No era un auto para correr allí, y además andábamos con gomas angostas. Me acuerdo que íbamos por la recta a casi 270 kilómetros por hora y era prácticamente imposible tenerlo derecho."

"Muchos me preguntaron si en las primeras carreras le tenía miedo al coche, que traía una fama no muy buena. Miedo no tuve nunca. Al principio sentí un poco de respeto, pero ya en la tercera carrera le había tomado total confianza y hacía lo que quería. Era fácil de manejar y me adapté a él muy rápidamente. Además este auto tiene el privilegio de haber consagrado prácticamente a García Veiga. Cuando me fui a Europa le presté el coche y el Nene, casi lo hace ganar en el Autódromo en una actuación que sirvió para mostrar todas sus condiciones."

Las anécdotas

● EL COLOR NARANJA. "Una de las preguntas que me hacía todo el mundo era de dónde había surgido la idea del color naranja. El asunto fue así. Con Steven habíamos hablado varias veces sobre el color que pintaríamos el coche, pero no llegábamos a nada positivo. Una tarde estábamos hojeando revistas americanas y mirábamos asombrados los coches pintados de varios colores, e incluso con grandes dibujos. Sin pensarlo más decidimos hacer una mezcla con el negro, amarillo rojo y blanco. Salió entonces el color naranja, que nos gustó y decidimos que así pintaríamos el auto. Lo más cómico del caso es que después no nos acordábamos las cantidades de pintura que habíamos puesto para obtener ese color..."

● LA PIÑA MAS GRANDE. "Fue en el Cabalén durante las pruebas de clasificación. Tenía el mejor tiempo, pero faltando diez minutos Copello me lo bajó. Quedé con la sangre en el ojo y salí con todo a tratar de recuperar la pole-position. Me acuerdo que andaba detrás de Rubén Roux, cuando de pronto en la curva número 1 me fui contra el guard-rail. Rompí todo el tren delantero y al ver el estado en que quedó el coche, la gente de General Motors me dijo que era muy difícil que pudiera correr al día siguiente. Ante esto moví cielo y tierra para poder hacer algo. Me trajeron repuestos de Buenos Aires y después de trabajar toda la noche, los mecánicos lo dejaron a punto. Al día siguiente pude correr y le di a toda la gente que me había ayudado la satisfacción de un gran triunfo."

● EL MAYOR SUSTO. "Fue en el sur, en la carrera de Allen. Veníamos en plena recta, cuando de pronto el interior auto empezó a llenarse de humo. De inmediato pensamos que se estaba incendiando. Frené como pude y junto a mi acompañante bajamos del auto y nos tiramos al pasto. Grande fue la sorpresa cuando nos dimos cuenta de que el humo era provocado por el matafuegos que se había abierto inesperadamente. Después de reírnos un rato largo, volvimos al coche y seguimos en carrera."

● EL GESTO DE COPELLO. "Era la última carrera del campeonato y entre Copello y yo se decidía el título. El que ganaba era el campeón. Me había adjudicado la primera serie, pero todavía Copello mantenía su chance. Antes de empezar la segunda y cuando estábamos en el punto de largada, se me acercó Eduardo y me dijo: 'Te felicito, Carlos, sos el campeón. Mi auto tiene fallas y no va a poder aguantar mucho'. Tuvo razón, después de puntear tres vueltas abandonó y ahí me quedó el camino libre para consagrarme campeón."

Así llegó el final

"La constante evolución técnica hizo que en la temporada siguiente el Trueno ya estuviese desactualizado. Lo puse en venta junto con el Barracuda y me lo compró un club de Río Gallegos, para sortearlo en una rifa. Como parte de pago, me dieron algunos números, y mirá lo que es la casualidad, los dos premios de la rifa me lo saqué con esos numeros. Los autos volvieron a mí, pero por poco tiempo. En seguida le vendí el Barracuda a un piloto de Santa Fe, y el Trueno Naranja me lo compró Eduardo Bouvier, que le hizo algunas modificaciones para correr en Sport Prototipos. A partir de ese momento no supe más cuál fue el destino del Trueno Naranja. Te confieso que si supiera dónde está actualmente, me gustaría volver a tenerlo. Le guardo mucho aprecio a ese coche."

Y la mirada nostálgica de Carlos se fijó por un largo instante en la foto que lo muestra junto al auto que hace diez años marca una época en nuestro automovilismo deportivo. El repentino sonido del teléfono lo volvió a la realidad. Nosotros también nos ubicamos en este 1978. Habían pasado ya dos horas desde que iniciamos el diálogo. Ciento veinte minutos que transcurrieron casi tan rápido como si lo hubiéramos hecho sobre el recordado Trueno Naranja. Sobre el saludo final, Pairetti volvió por un instante a su recuerdo: **"Fue un gran auto. Cómo me gustaría volver a verlo".**

MIGUEL ANGEL SEBASTIAN

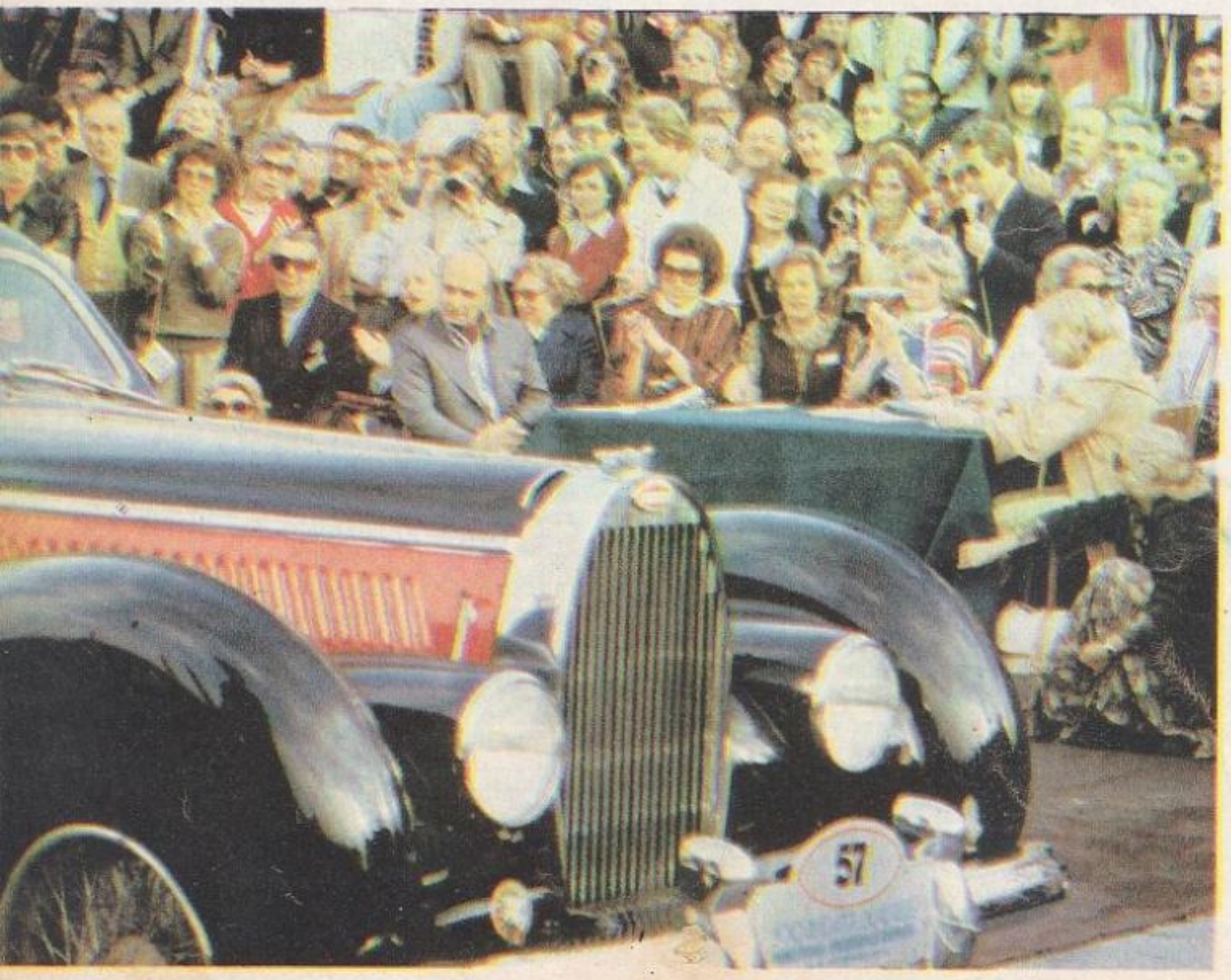
ENCUENTRO "BELLE EPOQUE" EN DEAUVILLE

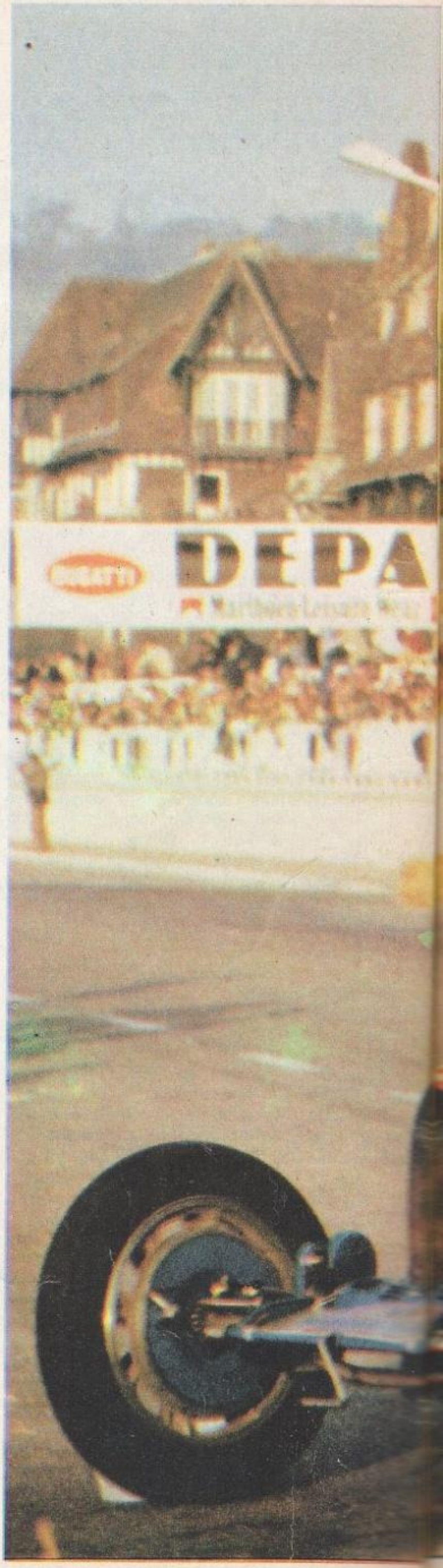
EL DIA DE LAS CIEN BUGATTI

Aunque no se juntaron en realidad las cien Bugatti que se prometían, el homenaje a la gran marca en Deauville (Francia) fue la reunión más brillante realizada hasta hoy y contó con la presencia de una gran cantidad de personajes, entre los cuales el propio Juan M. Fangio fue el invitado de honor. Allí estuvimos

Nos trasladamos al año 1930. Las Bugatti Gran Prix aún manifiestan hoy, en 1978, su potencial mecánico de auto netamente pur-sang.

Momento del concurso de elegancia. El jurado integrado por Fangio, L'Ebé Bugatti (hija de Ettore Bugatti) princesa de Yugoslavia, Sra. de De Graffenried, Anne D'Ornano (intendente de Deauville), Sra. Scherrer, Conway y condesa de Liedekerke-Beaufort.





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ocho de la mañana de un día neblinoso y otoñal en Deauville, costado francés del Canal de la Mancha, donde nada parece diferente de la tranquilidad de cualquier otro día. En la puerta del señorial "Hotel Normandía" algo no parece, sin embargo, muy 1978. Un inconfundible inglés con gorra y bigotes sale de la puerta principal con una manija en la mano y se lanza al complicado proceso de puesta en marcha de una Bugatti Grand Prix que durmió afuera y no quiere arrancar enseguida.

Dando la vuelta a la plaza central del balneario, los recién llegados de París tampoco entienden mucho. Una imponente Bugatti tipo 57 circula entre los Volkswagen Golf, los Renault 5 y alguna furgoneta Citroën que hace el reparto matutino. Y por las calles laterales se escuchan extraños sonidos de algunos propietarios que ya se salían de la vaina y probaban sus motores en verdaderas tiraditas mañaneras pasando sin mayor precaución con las Bugatti que coloreaban de azul toda la ciudad. Si se quería recrear un clima de belle epoque, nunca se logró de manera más completa que ese fin de semana del 15 de octubre en Deauville, en un encuentro llamado "el meeting de las 100 Bugatti."

Hacia donde se mirara surgía una Bugatti. Cerradas, lujosas, sport o la más rabiosa de las Grand Prix. De todos lados de Europa, y aun de Estados Unidos, el llamado de amor bugattesco había sacudido profundamente las fibras íntimas de los orgullosos poseedores y el gran encuentro organizado por el ex piloto Emmanuel "Toulo" De Graffenried resultó la reunión de Bugattis más numerosa vista hasta hoy. Por nuestra parte, nos habíamos enterado de la idea en el último Gran Premio de Italia en Monza, donde el propio De Graffenried —tan incomparablemente simpático como dinámico— promocionaba a tambor batiente su cara idea. Y por cierto que logró llevar a un mundo de personalidades para homenajear a la marca que él mismo manejaba en sus años de carreras. Así, se encontraron en Deauville antiguos pilotos de Bugatti como **Philippe "Phi Phi" Etancelin, el príncipe Luis Napoleón Bonaparte o Faymond Mays,** junto al presidente de la FIA **Von Matternich, Huschke Von Hanstein, el inglés Hugh Conway** —la máxima autoridad mundial en materia de Bugatti— y como invitada de honor la propia **hija de Ettore Bugatti, Mademoiselle L'Ebé Bugatti.** Y para colmar todo ese panel, la llegada especial de **Juan Manuel Fangio,** siempre idolatrado en Europa y que llegó ante la invitación de su viejo amigo De Graffenried. Una vez más, como tantas otras veces pero admirándonos siempre, Fangio fue centro indiscutido de todo el fin de



Una de las Bugatti en el tradicional y señorial hotel Normandía, en la localidad francesa de Deauville.

De izquierda a derecha: Manuel Pestana (coleccionista español), De Graffenried, Fangio, la hija de Bugatti y "Phi-Phi" Etancelin.

semana, figura central en todos los festejos, designado para largar la carrera y miembro del jurado que dictaminaba los méritos de cada auto en el concurso de elegancia previo al Gran Premio de las 100 Bugatti.

Fangio y los bugattistas

No faltaban desde luego las reuniones sociales de gran camaradería. Cocktails, almuerzo campestre en la propiedad del director de cine Claude Lelouch —gran admirador del automóvil—, comidas informales y de gala y presentación de un estupendo libro sobre Bugatti escrito en colaboración entre Hugh Conway y el francés Jacques Greilsamer, ambos presentes con sus propias Bugatti. Allí, tras las firmas de rigor para quienes querían el libro dedicado, se sumó la presencia imperdible de Fangio que fue, junto a la hija de Bugatti, el más requerido para valorizar el libro con su firma. Extraño quizá, si se considera que Fangio jamás fue piloto Bugatti, pero nadie dejaba de conceptuarlo allí como el piloto más grande de todas las épocas. Y le preguntaban desde luego si no querría conducir una Bugatti en la carrera del día domingo. Para gran sorpresa de todos los bugattistas, Fangio relató entonces que por primera vez en su vida había manejado una Bugatti hace muy pocos meses, en otra carrera de veteranos en el viejo circuito de Angouléme, adonde lo invitaron recordando su gran triunfo en aquel trazado callejero. ¿Y qué le pareció el auto, Fangio? **—"Me impresionó como un auto muy equilibrado, muy bien pensado en su relación peso-potencia. Daba la sensación que era un auto capaz de doblar en cualquier lado, donde casi no hacía falta buscar un radio ideal gracias a su buena tenida."** Y mientras los bugattistas no cabían en sí de satisfacción ante las palabras del gran campeón, Fangio proseguía su relato: **"Lo interesante es que probé esa Bugatti en el mismo trazado donde corrí aquella carrera de Angouléme, que fue terrible. Resulta que yo me quedé en la largada por un problema al enganchar el cambio y en la primera vuelta estaba último. Era un circuito de apenas un minuto para la vuelta, muy cansador y la carrera tenía nada menos que 130 vueltas. Yo empecé a recuperar como loco y pasaba autos y autos en cada vuelta. Finalmente pude agarrar la punta y me di cuenta que había hecho un gran esfuerzo. Pero ya debe faltar poco para terminar, pensé. Cuando por primera vez pude mirar con tranquilidad el cartel de mi box casi me desmayo. ¡Faltaban 110 vueltas todavía! Por suerte, se dieron cuenta de la situación y me tiraron un balde de agua para refrescarme. Allí me recompuse un poco y pude ganar sin problemas. Pero manejando la Bugatti el otro día me di cuenta de la ventaja de tener un auto fácil de manejar en casos como ése. Parece mentira que esos autos eran del año 1925."** A esa altura, la expresión de los bugattistas ya superaba cualquier grado de delirio...

—¿Correrá entonces el domingo, Fangio?

—"No creo. Quizá dé alguna vuelta pero no me parece sensato correr. El dueño del auto se moriría si le pasa algo a su mecanismo y no hay por qué darle un disgusto. Además, uno siempre se propone andar despacio pero después es algo superior a uno mismo. Se aprieta cada vez más y se termina andando a fondo. Me pasó el otro día en Australia en una demostración donde llegamos rueda a rueda con Jack Brabham, él con un Repco-Brabham y yo con la Mercedes. Siempre pasa lo mismo."

Y en efecto, el domingo de la gran carrera, Fangio prefirió dar la vuelta inicial en su propio Mercedes 450 SLC y dar la orden de partida de la competencia. Previamente, en las primeras horas de la mañana, Fangio recorrió los autos estacionados en el parque cerrado admirando en uno y otro las famosas cualidades mecánicas de las Bugatti. Junto a CORSA, iba reflexionando al mismo tiempo: **—"Visité una vez la fábrica Bugatti, creo que en 1956. Me invitó el ingeniero Colombo, a quien le habían encargado el diseño del último auto Grand**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LAS BUGATTI PRESENTES EN DEAUVILLE

Tipo Categoría	Carrera	Propietario
	51	Conde Frederic Chandon (Francia)
	51	John Marks (Inglaterra)
	35 B	Ian Preston (Inglaterra)
	35 A	Christian Chassaing (Francia)
	51	Peter Agg (Inglaterra)
	35 A	Richard Sibille (Bélgica)
	35	Alfred Price (Inglaterra)
	37 A	Lord Raglan (Inglaterra)
	37 A	Horace Posner (Inglaterra)
	37 A	Jean M. Cerede (Francia)
	35	Christian Baverey (Francia)
	35 A	Robert Rouhaud (Francia)
Categoría Sport		
	13 (Torpedo)	Henri Giraud-Emery (Francia)
	22 (Brescia)	Chistian Chassing (Francia)
	30	Jean Feray (Francia)
	30	André Damagnez (Francia)
	40	André Pascucci (Suiza)
	40	Alan Spitz (USA)
	40	Roland Ruetschi (Suiza)
	43	Hugh Conway (Inglaterra)
	43	Guillaume Prick (Holanda)
	43	Ian Finlator (Inglaterra)
	55	Charles Renaud (Suiza)
	55	Robert Hocq (Francia)
	44	Robert Rouhaud (Francia)
	44	Henri Novo (Francia)
	40 A	Christian Chassaing (Francia)
	44	Claude Vinadier (Francia)
Categoría Turismo		
	44 Berlina	Patrick Laguerre (Francia)
	46 Berlina	Claude Branger (Francia)
	49	John Michelson (Inglaterra)
	57 Ventoux	Christian Baverey (Francia)
	57 C	J. de Lacerda (Portugal)
	57 Berlina Figoni-Falaschi	Luis Napoleón Bonaparte (Francia)
	57 Ventoux	Helena Cerede (Francia)
	57 Ventoux	Pierre Bardinon (Francia)
	57 C Atlantic	F. Charbonneaux (Francia)
	57 Atlantic	Jacques Greilsamer (Francia)
	57 Atlantic	Maurice Teiserenc (Francia)
	57 Ventoux	Roger Crovetto (Francia)
	57 Ventoux	John Marks (Inglaterra)
	57 Ventoux	Horace Posner (Inglaterra)
	57	David Gahagan (Inglaterra)
	57 C Stelvio	Michel Labrit (Francia)
	57 C Gangloff	Jean Badre (Francia)
	57 C	Bernard Delbreil-Berges (Francia)
	57 C	Albert Lemaire (Francia)
	57 C	H. Weber-Henning (Suiza)
	57 Gangloff	Michel Oprey (Holanda)
	57/101 C	Louis Gamet (Francia)
	40 Gangloff	Louis Quetelart (Francia)

Nota final: Un desafío propuesto por Toulo De Graffenried:
"¿Tendremos el año que viene alguna Bugatti de Argentina?"

¡Reviva en imagen y sonido lo mejor del Mundial!

Revista **Goles** EXTRA

el 5 de Diciembre trae un inolvidable

DISCO



Además, un vibrante suplemento color con las hazañas de Kempes y Bertoni, y las instancias más apasionantes de Argentina' 78.

Los dos goles que nos consagraron CAMPEONES DEL MUNDO

en la voz de José María

MUÑOZ

Un vívido documento para que antes de finalizar el año usted pueda recordar y disfrutar lo más emocionante del Mundial.

Goles

la revista "gol" del deporte.

$ 1.100

A juzgar por el esfuerzo de esta dama, queda demostrado que las Bugatti decididamente eran sólo para hombres.

Juan Manuel Fangio admira un chasis Bugatti en pleno período de reconstrucción. Fue la figura más importante de la jornada de Deauville.





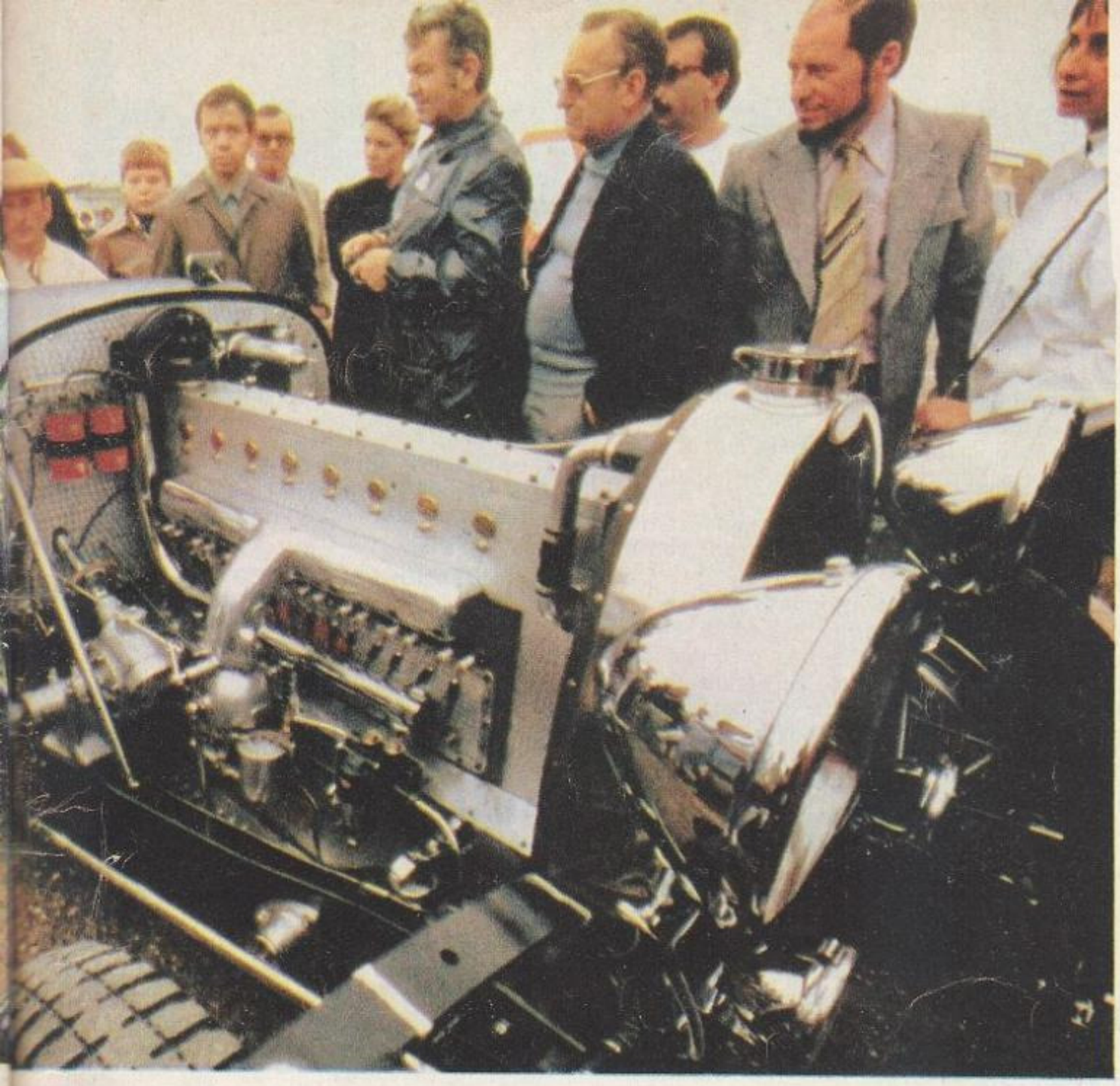
La elegancia siempre fue una característica de la línea Bugatti. He aquí un ejemplo que habla por sí solo.

Prix Bugatti. Lo vi en construcción y me pareció un auto muy interesante. Motor atrás, tanques al costado, muy bajito y muy aerodinámico, raro que no funcionó como se esperaba. Pero se había muerto el creador, y cuando pasa eso, todo se termina."

Ruta y circuito

Además de la carrera propiamente dicha —que se desarrolló sobre un circuito callejero entre el Casino y el mar— el programa del fin de semana contemplaba también un recorrido rutero, una suerte de carrera de regularidad, torneos de golf y concurso de elegancia. Pero nada igualó, como era lógico, la expectativa creada por la competencia libre. Para no mezclar los autos se dividió la prueba en tres categorías que disputaron carreras distintas, agrupando los autos en los tipos "de turismo, sport y competición." Pero todos usaron sus autos al límite de posibilidades, abundaron las gomas bloqueadas, las maniobras poco ortodoxas y dos o tres fuori-pista bastante peligrosos, sobre todo cuando una de las Bugatti siguió de largo en la frenada de la recta principal dirigiéndose derecho hacia otra Bugatti que había sufrido idéntico percance una vuelta antes. Desesperar

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



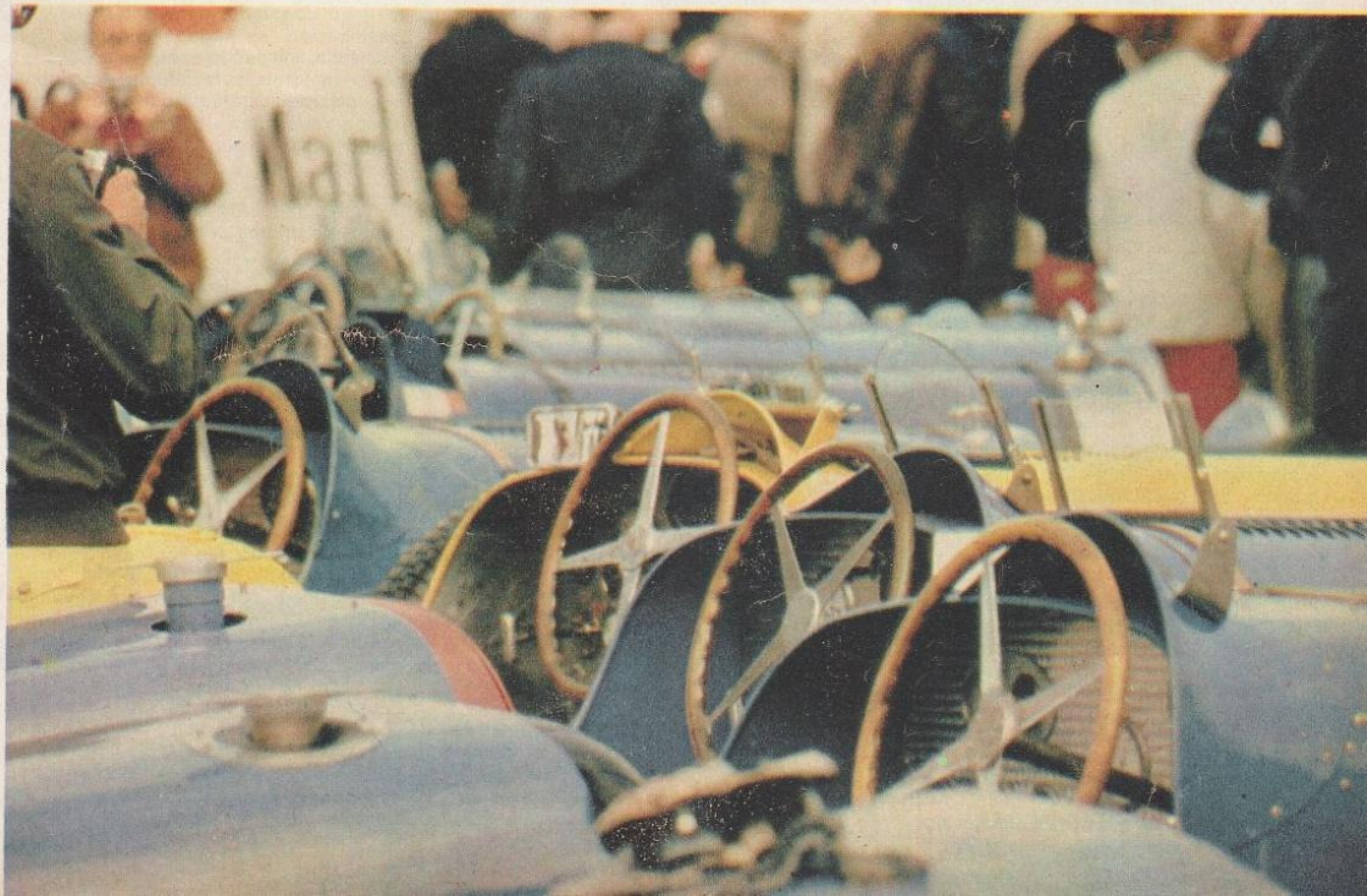
do, el piloto en apuros apuntó hacia el público para evitar el choque con el otro auto y por centímetros no se produjo un desastre. Suspiro de alivio general y todo continuó sin mayores inquietudes, finalizando con un digno triunfo del Conde Fred Chandon a bordo de su Bugatti Tipo 51. Y como corresponde a un auténtico Chandon, no descorchó botella de champagne alguna...

¿Otros pilotos destacados? Conway, Luis Napoleón Bonaparte (escaso de nombre...), un Dr. Lacerda de Portugal y un arrojadísimo piloto inglés que logró llegar invicto.

A la noche del domingo gran comida de gala con riguroso smoking en el casino de Deauville. Foie gras, langostinos, vinos exquisitos pero con un postre que produjo el climax: allí mismo, remate de fierros Bugatti, donde cada uno expuso sus pertenencias disponibles en el adecuadísimo marco del Casino. Los smokings perdieron su atildamiento ante la detallada inspección de un amortiguador, una caja de velocidades o un reloj de tablero, mientras por un afiche original Bugatti se pagaba la friolera de 10.000 francos (unos 2.300 dólares). **"Esta gente** —acotaba sentenciosamente el admirado Fangio— **es verdaderamente fanática, no hay duda."**

Texto y fotos: GERMAN SOPEÑA

Una poética toma de Germán Sopeña. Todos los volantes de cuatro rayos de las GP en primer plano.



actividad

LA PAMPA

COLONIA BARON

Reunión con matices pugilísticos

El día posterior a la competencia realizada en General Pico con motivo de la disputa de la decimoprimera fecha puntable del campeonato, en donde triunfara hábilmente el volante Eduardo Rodríguez, se llevó a cabo una reunión en la localidad de Colonia Barón, a la que asistimos invitados por los dirigentes de la categoría F-4 Pampeana.

Lo que en principio sería una reunión automovilística, casi pasa a ser un encuentro boxístico en el cual fuimos agredidos de hecho por un grupo de irresponsables encabezados por el piloto de la máquina Nº 27 René Reale, y el piloto de la máquina Nº 34, Ramón Zentner.

La actitud tomada por ambos pilotos empaña la imagen que tenemos del gru-



René Reale, un piloto que no sólo desconoce por completo el manejo de su auto, sino también el de su conducta y temperamento.

po humano de tan pujante categoría. Nos deja un sabor amargo el advertir la poca altura moral de estos dos personajes, al expresarse con términos que nada tienen que ver con las buenas costumbre de una persona investida como profesional del volante en una categoría que está alcanzando los límites de la profesionalidad. Sin duda, nuestra misión a través del automovilismo deportivo y en ejercicio del periodismo es la de informar sobre detalles, modalidades, procederes y metas a lograr por la categoría, dirigentes, preparador o piloto. Así mismo, cuando destacamos algo negativo siempre lo hacemos acompañado de las posibles soluciones a las que podría acudirse. Estas medidas y comentarios no se toman porque sí, sino en favor del espectáculo y del público que asiste a ellos. Lo que resulta extraño e incomprensible es cómo los señores René Reale y Ramón Zentner no cuentan con los principios mínimos de educación y racionalidad como para expresarse de otra forma que no sea a través de improperios y actitudes cobardes, que hasta se alejan de la esencia de la adultez.

Es lamentable que la Fórmula 4 Pampeana cuente entre sus filas a personas tan inmaduras, y sería lamentable también que la categoría dejara pasar por alto este tipo de cuestiones que podrían llegar a ser con el tiempo una nueva norma de persuasión en la cual estaria implícita la falta de capacidad por sobre todas las cosas.

Yendo a la parte informativa, el señor Rodolfo Roggero, dirigente de la F-4P, dijo que se tomaron serias medidas de seguridad en los boxes, en donde no se permitirá nada más que el ingreso de tres personas por monoposto, aparte de las reconocidas como periodistas. También se limitó la cantidad de autos a largar en una final según los escenarios. En el caso de General Pico no más de 18 coches, en Santa Rosa hasta 22 autos, en Eduardo Castex 17 monopostos y en Colonia Barón no más de 16. También se formará una Comisión Penalizadora de faltas, tanto técnicas como deportivas, y se estableció como norma no permitir hacer un cambio de motor una vez realizada la clasificación oficial con la unidad con que esté montado el monoplaza. Con respecto a la caja de velocidades sólo se podrá hacer cambio de engranajes si fuera necesario ante evidentes roturas, pero no podría hacerse en su totalidad bajo las condiciones arriba establecidas. Por otra parte también se prevé una carrera en Santa Rosa en diciembre.

G. YANES

CORDOBA

RIO CUARTO

Ponce-Pomilio en Regularidad

Con la dirección acostumbrada de Bustos-Azurmendi se corrió el quinto parcial del Campeonato Promocional de Regularidad. El mismo fue organizado por la gente de la Cooperadora de la Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 1 y tuvo como recorrido Río Cuarto - Berrotarán - Los Cóndores - Embalse, que fue el punto terminal de la misma, donde se dio a conocer la clasificación final.

Ponce-Pomilio fueron los ganadores, y tuvieron que dilucidar esa primacía con García-Dilena, que obtuvieron la misma cantidad de puntos en contra por el sistema de controles secretos en cero.

Con el resultado de este parcial el campeonato, en lo que hace al primer puesto, quedó como antes, ya que a pesar que Zapegno-Ozta se clasificaron en el quinto lugar, no han perdido el primer puesto del torneo, pero sí perdieron el puesto de escolta Maciá-Merinelli, que ahora son superados por García-Dilena.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Piloto	Pts.
1º)	PONCE - POMILIO	10
2º)	García - Dilena	10
3º)	Di Santo - Gómez	11
4º)	Formento - Abraham	12
5º)	Zapegno - Ozta	18

POSICIONES CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Ptos.
1º)	ZAPEGNO - OZTA	897,89
2º)	García - Dilena	776,81
3º)	Bacía - Morinelli	757,45
4º)	Héctor Moas	649,91
5º)	Scarpini - Pittaro	643,61

CANALS

Andrés Di Santo en la Limitada del 31

Luego de una racha de abandonos donde quizás privó el hecho de querer más velocidad resintiendo el aguante de los materiales, "Quique" Di Santo consiguió una importante victoria en Canals, en la categoría Limitada del 31.

Parece que el muchacho de Río Cuarto llegó con todo, porque hizo suya la clasificación, su serie eliminatoria y la finalísima, haciéndolo en estas dos últimas en forma contundente y de punta a punta, demostrando que con su mecánica y los "consejos" de su padre Domingo sigue siendo de lo mejor en la categoría.

En la prueba clasificatoria había superado por 1s3/10 a Albino Gianre, el piloto de Monte Maíz. En la primera



Di Santo y su herramienta de trabajo.

batería Di Santo fue nuevamente ganador, superando en esta oportunidad a Héctor Ruani por casi nueve segundos luego de 10 arduas vueltas.

Albino Gianre, con 8m46s3/10, fue el ganador de la segunda batería, un tanto más lenta que la anterior, y lo hizo sobre Eduardo Alloco por 8s7/10. Sobre 20 vueltas se corrió la final, donde se pudo ver un solo espectacular a cargo de Di Santo que desde el comienzo se cortó en la punta y no hubo nadie que le pudiera disputar el liderazgo. Al final de

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

zonal

las vueltas reglamentarias el hombre de Río Cuarto había superado a su inmediato perseguidor, Edgardo Alloco, por casi 20 s. Más atrás, pero bastante distanciados, llegaron Héctor Ruani, Carlos Ritta y Heriberto Petruzzi que lo hicieron en ese orden aunque con una vuelta menos.

De esta manera, y cuando aún faltan tres competencias para completar este campeonato que organiza el Club Monte Maíz, la cosa se ha puesto bastante interesante ya que el puntero es Miguel Di Santo a siete puntos de diferencia, en tanto que Gianre y Allocco se colocan en el tercer lugar a dos puntos de Di Santo.

LABOULAYE

Prendió el Todo Terreno

Parece que la idea de hacer motociclismo "Todo Terreno" le ha gustado a la gente del Auto Moto Club Ricardo Risatti de Laboulaye, ya que no hace mucho que finalizó su primer campeonato y ya se largaron a la organización de una nueva versión del mismo. Y no solamente a los organizadores les ha interesado el tema, en el rubro participantes la cosa también funciona a las mil maravillas habiéndose inscripto una cantidad bastante interesante de pilotos en esta primera carrera.

En la categoría 100 cc. hubo una buena lucha entre Jorge Airasca y Barral, éste punteó gran parte de la prueba, pero luego una cubierta pinchada lo relegó al cuarto puesto con gran mufa encima.

En 125 cc, fue un paseo de lo más tranquilo para Adolfo Mon que desde el comienzo se escapó en la punta y allí reguló su marcha hasta el final quedando el puesto de escolta para Carlos Druetta. Lo más interesante de esta categoría fue el duelo por el tercer puesto entre Orihuela, Acoto y Gómez, que tuvieron un rueda a rueda espectacular, hasta que, pocos metros antes del banderazo Orihuela se jugó su carta y salió airoso, consiguiendo ese tan disputado tercer puesto.

En la clase Especial hasta 215 cc, el riocuartense Víctor Arangue fue el "patrón de la esquina", no tuvo mayores problemas para imponerse de punta a punta seguido por Adolfo Mon y Néstor Brunetta.

GRAL. CABRERA

Moto-Cross con tierra

A pesar del día, que según un cordobés era para estar en cama y tapado hasta las orejas y no en un espectáculo al aire libre, en General Cabrera se corrió motocross a pesar del fuerte viento. Lo más curioso e importante a la hora de hacer números ($$$), la gente respondió en buena forma ya que un numeroso público se llegó al circuito "El Canal" de la Sociedad de Bomberos Voluntarios de la localidad.

Al contrario de lo que es costumbre en la categoría esta vez el plato fuerte no fue la categoría Seniors, sino su hermana menor Juniors, ya que en esta división estuvo toda la emoción de la tarde cuando se disputó la serie final. Carlos A. Martínez, que había sido ganador de su serie eliminatoria, tuvo un duelo de antología con Santiago Bruno, tercero en la serie que había ganado aquél. Durante los 15 minutos de esta final ambos pilotos estuvieron intercambiándose la primera posición, dándo un espectáculo que hacía mucho tiempo no se veía en el motocross provincial, poniendo al público en un estado expectante para ver quién sería finalmente el ganador de tan disputada final. Y ese ganador fue el riocuartense Martínez que cuando faltaban dos vueltas para el banderazo final logró pasar a la punta y tomar alguna distancia que fue decisiva para conservar esa posición de privilegio.

En Seniors la cosa estuvo interesante en la primera serie donde Rody Chiapetta logró el triunfo luego de ardua lucha con Ricardo Pereyra y César Marchassi que finalmente ocuparon la segunda y tercera colocación. En la segunda batería la cosa se empezó a enfriar un poco, ya que no hubo la lucha que el público esperaba, solamente en el comienzo Chiapetta y Pereyra dirimieron fuerzas, pero luego Chiapetta abandonó por problemas mecánicos, Marchessi tuvo una caída, y Pereyra logró una cómoda victoria.

En la tercera manga, Pereyra que era cómodo ganador de la suma de puntos, tampoco tuvo mayores inconvenientes para imponerse sobre Leyría, Santore y Morán que llegaron en ese orden detrás suyo.

RUBEN LUJAN

BUENOS AIRES

SALLIQUELO

Antonio González repitió lo de Pigüé

Nuevamente Salliqueló fue escenario de la Fórmula 2 del Sudoeste en este peleado campeonato de la especialidad. Los 1.340 metros del circuito bonaerense que ostentaban una marca record para un giro de 49s1/10 por Daniel Keegan el 30-7-78, no pudo ser superada por quien fue el más rápido del día, Antonio González con Bravi-Fiat (el Berta-Dodge sólo lo usan para el asfalto). González marcó como mejor registro de la jornada 49s2/10, escoltando a 8/10 por Juan Carlos Barreña.

El circuito no estaba en mal estado en lo que se refiere al piso, pero el inconveniente mayor se vislumbró al levantarse la clásica polvareda que, juntamente con la escasez de viento, hicieron la vida imposible a más de un piloto.

Dos fueron las series que se disputaron, a diez giros cada una, y la final a 25 tuvo como ganador a Antonio González de Miguel Riglos (L.P.) representando a la peña Pardal de Casbas.

La primera de las series fue para González sin atenuantes, protagonizando un singular espectáculo con otro de los hombres hábiles en circuitos de tierra, Heraldo Medrano con Bravi-Dodge 2 litros preparación Berta. Medrano llegó segundo luchando hasta el último momento, Dante Castellani, de Pehuajó, fue tercero; 4º Alberto Montes, de Espartillar; 5º Pedro Colón, de Trenque Lauquen, y 6º Ricardo Virgili, de Juan José Paso. El tiempo empleado por el ganador fue de 8m48s6/10, a 91,529 kph. de promedio.

En cuanto al segundo parcial, fue Daniel Keegan el hombre de la punta, con un andar excelente que bajaba tiempos de clasificación en carrera; pero los problemas de caja que comenzaron a adolecer en Pigüé en la fecha anterior aún persisten y tuvo que abandonar. Juan Carlos Barreña era entonces el hombre líder, puesto que marchaba detrás de Keegan hasta que, en el último giro, la correa dentada de la bomba recuperadora le dice "no va más", y también debe conformarse con ver la carrera desde el alambre. Pedro Schiarini, por lo tanto, se encontró así con tres inesperados puntos escoltado por Clemente Cumba, de Madera; Oscar Mascaro, de Trenque Lauquen; Roberto Sard, de Tornquist y Rubén Ressia, de Pellegrini. El tiempo del hombre de Los Quirquinchos fue de 8m54s3/10, a 90,286 kph de promedio.

En cuanto a la final Medrano salió en punta pero a poco de andar luego de acosarlo Antonio González, lo supera, comenzando a escaparse notablemente en las rectas mientras que a la hora de doblar el hombre de Tres Lomas conseguía acercarse un poco realizando el gran espectáculo del día. Clemente Cumba, aunque lejos de los punteros, fue tercero inamovible en tanto que Schiarini al principio marchaba cuarto hasta que abandonó. Mascaro, remando, logró ubicarse y otro con grandes problemas que enseguida desertó fue Barreña. Daniel Keegan (el único presente del team de Puán, puesto que a las competencias de tierra llevan un solo auto) ni siquiera largó. La ubicación final es la siguiente: 1º) González, con 20m48s7/10, a 96,580 kph. 2º) Medrano, 3º) Cumba, 4º) Mascaro, y 5º) Montes.

G. YANES

Francisco Alcuaz, un hombre que se ganó el

UN ROMANTICO EN

Comenzó a correr este año bastante después de iniciada la temporada y mediante un acuerdo entre varios amigos que decidieron encarar la organización de un equipo para la clase "C" de Turismo Nacional. Y a lo largo de este año consiguió cuatro triunfos, dos segundos puestos y un tercero, que lo llevaron a encabezar el campeonato fiscalizado por CADAD. Alcuaz es un piloto de larga trayectoria, apreciado por todos sus colegas, que actualmente se encuentra frente a la posibilidad de conseguir su primer título nacional. Aquí sus palabras



Pocas veces se da en nuestro automovilismo, que pretende ser profesional, que de la decisión de un grupo de amigos resulte un auto y un piloto con posibilidades de ganarle a los autos oficiales y, además, pelear un campeonato. Y aun considerando el momento que pasa el automovilismo, donde el TN no es excepción, la campaña realizada hasta entonces por "Pancho" Alcuaz resulta altamente sorprendente. De ese grupo de amigos salió un equipo sumamente organizado y por demás efectivo. Una combinación casi ideal que rindió muy bien desde el comienzo hasta llegar a puntear el campeonato de su clase.

Pero no vaya a creerse que Alcuaz es un improvisado y que las performances que lleva cumplidas en 1978, así como la solvencia y eficacia del grupo

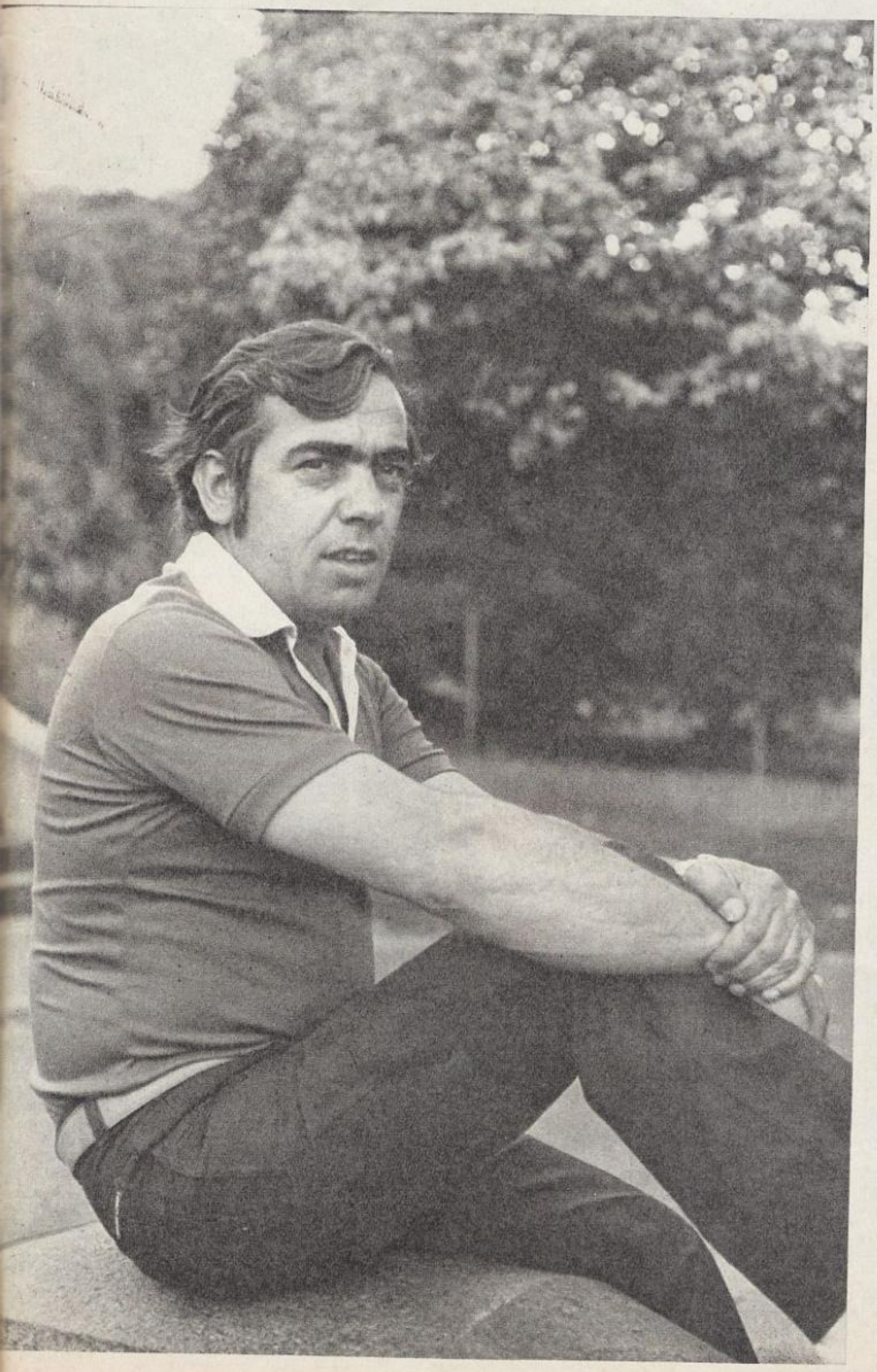
Un 504 particular en condiciones de superar a los "oficiales". Algo raro y una perspectiva excepcional...

"Gané la primera en Las Flores y me desclasificaron, pero en Buenos Aires llegó el desquite. Ya por entonces tomé conciencia de nuestras posibilidades."

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

afecto de todos sus colegas...

BUSCA DEL TITULO



que lo secunda, nacieron como al toque de una varita mágica. Todo lo contrario, y para que el lector conozca esos antecedentes CORSA entrevistó a quien es, a punto de su culminación, uno de los más firmes candidatos a ganar el título de la temporada Turismo Nacional "C".

Todo se inició en los primeros meses de este año cuando Alcuaz, junto a su viejo amigo Heraldo Menduiña, decidieron repetir la experiencia de seis años atrás. El mismo "Pancho" lo cuenta con cierto aire de nostalgia y hasta con algún gesto de revancha por todo lo que no se había dado antes.

"Mi historia en TN arranca en 1972 cuando Menduiña era gerente de la concesionaria Arles de La Plata. Ese año preparamos un auto con el apoyo de la firma porque Heraldo era muy fanático del TN. Las cosas fueron saliendo bien y seguimos hasta 1973, pero siempre nos quedaba el gusto amargo de no rendir lo esperado, porque el equipo y yo estábamos para cosas mayores y los resultados no llegaban. Por eso en los primeros meses de este año, con el apoyo de Menduiña y otras firmas importantes decidimos iniciar la formación de un equipo pero con la meta puesta en 1979. Pero se dio todo muy bien y ahora estamos en la definición del campeonato."

Las comidas, el taller, las carreras

—¿Cómo fueron integrando el equipo?

—Fue una cosa muy sencilla. Menduiña y yo conseguimos la publicidad necesaria y después sólo quedó pendiente el tema preparador y elegimos a **Juan Carlos Tuti.** Otro hombre de La Plata que ya había preparado muchos motores de F-4 e incluso le hizo un auto a Mario Stillo que fue ganador. Para el TN era un desconocido, pero como es un tipo de confianza y siempre me decía que el día que le dieran la oportunidad probaría que no era imposible ganar, lo conversamos en una comida y arreglamos todo para empezar. Esto lo que tiene de bueno y distinto es que todos somos amigos de muchos años y arreglamos las cosas almorzando o cenando. Pero siempre juntos. Incluso los muchachos del taller, Ricardo Rodríguez y Carlos Rancagno son gente de mucha confianza y que siempre estuvieron vinculados a nosotros por un motivo u otro.

—¿Cuando pensaste en que éste podría ser tu año?

—Sinceramente largamos desde la



"Este año se me ha dado algo que se había negado siempre hasta ahora. Es el resultado de un esfuerzo entre amigos."

primera carrera con mucha confianza. Gané por primera vez en Las Flores donde me desclasificaron por una pavada que no influía en el rendimiento del auto. Pero de cualquier manera lo aceptamos porque son las reglas del juego. Pero cuando gané en Buenos Aires ya me convencí de que estábamos entre los mejores. A esa altura del año ya había tomado conciencia de lo que podíamos hacer. Confieso que siempre me sentí con mentalidad ganadora y manejé igual que ahora. Pero recuerdo que otros años no se dieron como este. En 1974 apenas corrí algunas carreras por invitación en el equipo Peugeot, y otras en forma particular. Al año siguiente lo hice también por invitación en los dos equipos oficiales. Y ya en 1976/77 me dediqué al campo de Pedro Luro. No estaba desahuciado pero sí un poco resignado debido a los malos resultados. Lo que empezó a levantarme el ánimo fue una carrera zonal en Pringles donde gané con una berlina Fiat. Y este año también lo encaramos para "ver qué pasaba". Sin embargo las cosas salieron bien desde el comienzo.

—¿Quiere decir que prácticamente estuviste casi tres años inactivo?

—Un poco menos tal vez, pero fue mucho tiempo. En el '77 lo único que corrí fueron dos carreras: Las 6 Horas en el Pinar (con Mayorga y "El Orejano"), donde no llegué ni a largar y las "12 Horas" en Buenos Aires, también con "El Orejano" donde el auto no llegó a durar tres horas.

—¿Sentiste mucha diferencia cuando reapareciste en Allen, con respecto al TN de otros años?

—Para nada porque siempre fue difícil. Hay autazos, pilotos muy buenos y gente que siempre se tira a doblar aunque la mitad quede afuera.

La posibilidad del título

—¿Por qué decidieron incorporar a García Veiga a esta altura del Campeonato?

—Porque consideramos que un auto solo para pelear el Campeonato era poco y aprovechando que "el Nene" estaba inactivo le ofrecimos correr para apoyarme. Además él será mi pareja en las 24 Horas.

—Pero de esa manera seguirán teniendo un solo auto para esa carrera que definirá el título...

—No, porque Carlos Akel puso su equipo a nuestra disposición y entonces Fernandino y Juárez correrán un segundo Peugeot para nosotros.

—¿Y este arreglo significa también alguna combinación para 1979?

—Todavía no hemos hablado sobre ese tema porque en este momento lo más importante es el Campeonato. Un sueño de muchos años que ahora lo tenemos muy cerca. La idea para el año



"Estuve mucho tiempo prácticamente inactivo, pero cuando volví no encontré diferencias porque el TN siempre fue difícil." Alcuaz y CORSA.

"La idea para el año próximo es tener dos autos, pero no hablamos de eso por ahora. La mayor preocupación inmediata es lograr el título."



SEGURIDAD...



CORSA



513-S



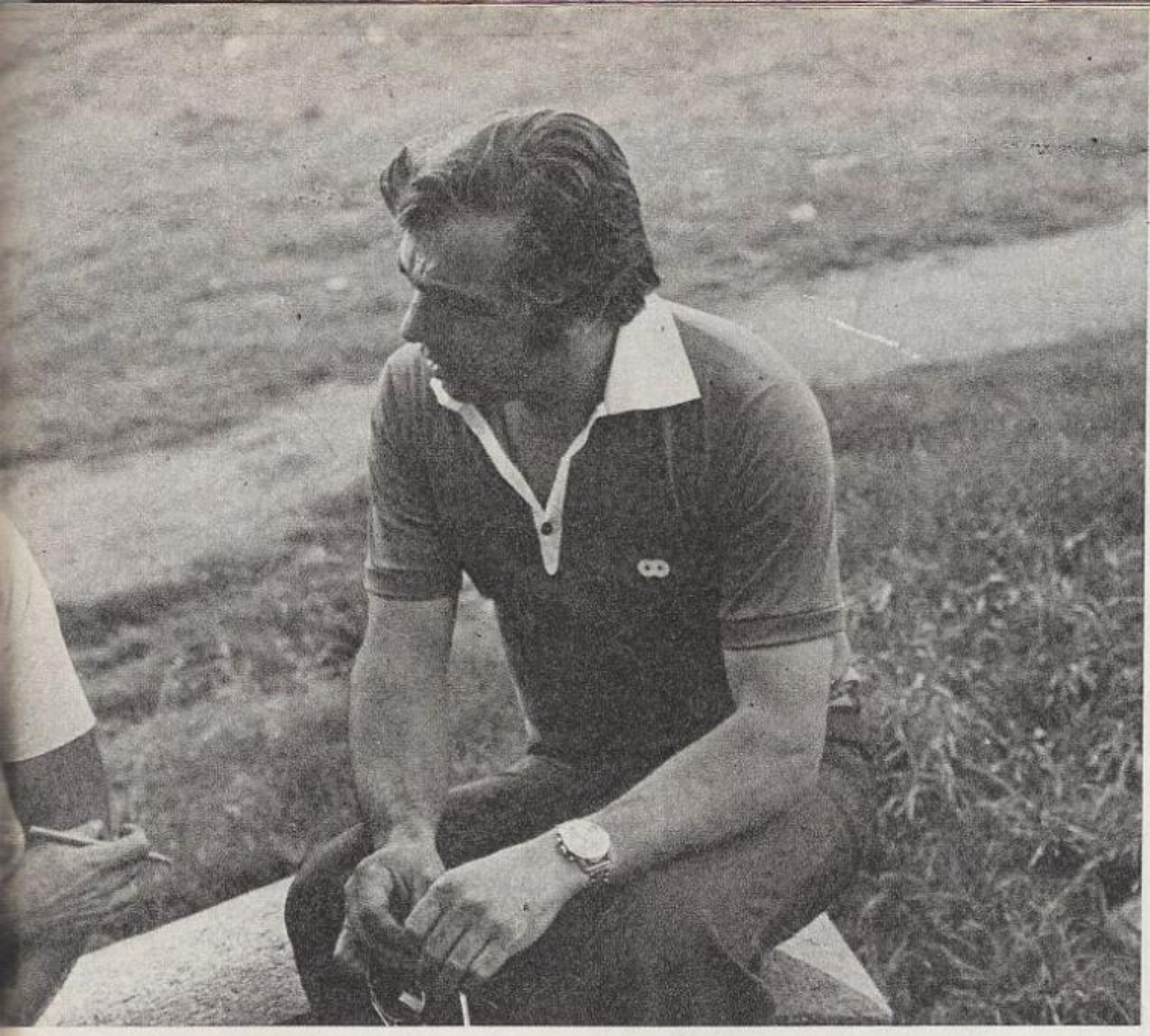
510



CLIMAX N

CLIMAX
ARGENTINA
Cascos y antiparras para competición y turismo de fabricación Española. Homologados. Creados pensando únicamente en brindar:
MAXIMA SEGURIDAD
Importador Exclusivo: CLIMAX
Argentina Talcahuano 638 - 9º P. B Tel. 40-4471/46-7656 Cao Fed
ENVIOS AL INTERIOR
CLIMAX

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



que viene es tener por lo menos dos autos pero aún no sabemos. Creo que si conseguimos el mismo apoyo que en esta temporada, será muy factible.

La categoría y sus hombres

—¿Cómo viste la categoría en este año?

—Con los problemas lógicos que sufre todo el automovilismo. Pero muy difícil de todos modos. Además volcándose a una sola marca que es algo que no la beneficia.

—¿Eso no se debe a la mayor cilindrada de los Peugeot?

—Yo te diría más por el poco trabajo que se observa. No creo en la ventaja de nuestra marca. Spinetto, para mi el hombre más importante de este año, está a nuestra altura y viene segundo en el campeonato. Su auto acelera y frena como el mejor Peugeot. Pero reconozco que entre su Fiat y el resto de los de su marca hay una diferencia tremenda porque Spinetto es un ejemplo en todo.

Faltando una sola carrera para definir el campeón, Francisco Alcuaz aguarda impaciente lo que puede ser su consagración y el día más importante de su trayectoria deportiva. Pero gane o pierda siempre estará la mesa, los amigos reunidos y otra vez la esperanza de encarar algo nuevo.

Jorge Fernández Morano
Fotos: Antonio Capria

Noticiero Automotor de Capital y Gran Bs. As.
venden - raparan - instalan

DISA
LA CASA DEL PEUGEOT
Línea Completa de Respuestos y Accesorios
PEUGEOT
Av. las Heras 3311 - (1425) Capital

BATERIAS
Guarani
VENTA - CARGA
REPARACIONES
Administración y Ventas
AV. DE LOS INCAS 5005
Buenos Aires
Fábrica:
Carlos Pellegrini 14
202 y Panamericana
Bancalari

Distribuidora "ALBERDI"
• PARTES DE CARROCERIA Y SUS ACCESORIOS
• ENVIOS AL INTERIOR
Av. J. B. ALBERDI 7243 - Te. 68-5247
CAPITAL

Ahora . . . en Av. Saenz 555
SINFINES - SECTORES - RODILLOS
PARA DIRECCIONES DE AUTOMOTORES
REACONDICIONADO DE CAJAS
• FORD
• CHEVROLET
• DODGE
• M. BENZ - IKA
• RASTROJERO - CLARK
TEL 91-2241

ALMIRON
Fábrica y Colocación
• Precamara D.K.W. - Caños de Escape
• Silenciadores - Equipos Deportivos
Ancón 5374 - Tel. 771-3391 - Cap. Fed.
(ALT. DORREGO 2600)

AUTO CONFORT
AUTO ESTEREO SAN MIGUEL S.R.L.
• Aire Acondicionado
• Auto Estereos - Radios
• MITSHUBISHI - TAKARA
• PIONEER
Av. Mitre 464 — (1663) San Miguel
Tel. 664-1291

CASA VILLA
ALINEACION - BALANCEO - FRENOS
Especialidad en Suspensión
GAONA 1760 CAPITAL

AREDU S.R.L.
REPUESTOS PEUGEOT
Av. Córdoba 4801 Esq. Acevedo Tel. 772-3442

imperio publicidad.
PARA PUBLICAR EN ESTE ESPACIO LLAMAR AL 204-3387

Primero los autazos, luego las amenazas verb

LA VIOLENCIA LLEGÓ

Una serie de documentos oficiales fijan las posiciones de los distintos involucrados en los sucesos bochornosos registrados al finalizar la competencia de Turismo Nacional desarrollada en Río IV. Más importante que descubrir quiénes fueron los agresores y quiénes los agredidos, hace falta buscar la explicación del lamentable momento que vive el ambiente deportivo

Parte Policial

Río Cuarto, noviembre 21 de 1978

Se labran, con conocimiento del Sr. Agente Fiscal del segundo turno Dr. Bustamante de esta ciudad, actuaciones sumariales por la presente comisión del delito de LESIONES LEVES EN RIÑA, en contra de **Carlos Alberto Garro,** argentino, casado, 32 años, comerciante, domiciliado en Santiago del Estero 736, Ciudad; **Alfredo Angel Pisandelli,** argentino, casado, 26 años, comerciante, domiciliado en Av. Argentina 422, Ciudad de Neuquén; **Roberto Felipe Díaz,** argentino, casado, 44 años, mecánico, domiciliado en Remedios de Escalada 1237 de Lanús Oeste, Pcia. de Buenos Aires; **Daniel Omar Punzoni,** argentino, casado,

CADAD. Comunicado de prensa N° 90/78

Ante los graves sucesos acaecidos en el día de ayer en el Parque de Verificación al término de la competencia de Turismo Nacional, disputada en el autódromo de la ciudad de Río Cuarto, Córdoba, el Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo resuelve declararse en sesión permanente.

Asimismo pone en conocimiento de la opinión pública que los señores funcionarios de esta Confederación, Héctor García, Jorge Esteller e ingeniero Jorge Flageat, quienes fueron víctimas de una brutal agresión, se encuentran fuera de peligro.

Se aguarda tener un adecuado conocimiento de los hechos sobre la base de la denuncia criminal incoada contra los señores Carlos Garro, Alfredo Pisandelli, Roberto Díaz, Daniel Punzoni y otros, a los efectos de proveer lo que corresponda, atendiendo a la defensa de los valores del deporte y encauzar el proceso dentro de lo que determinan las leyes en vigor, para que la justicia aplique las penalidades que correspondan.

Por su parte esta Confederación, también tomará las disposiciones para sancionar a personajes que bajo el amparo de una actividad deportiva, incurren en trasgresiones fraudulentas que agreden los intereses de sus propios colegas y defraudan a la fe pública, todo ello sin perjuicio de efectuar las comunicaciones de rigor a toda autoridad deportiva nacional, internacional, de la administración pública y a la empresa privada a la que representan los imputados.

Buenos Aires, 20-XI-78

Lo que decidió A.P.A.T.

La Comisión Directiva de la Asociación de Automóviles de Turismo se dirige a la opinión pública a los efectos de aclarar su total repudio a los hechos de vandalismo y agresiones físicas registradas en el Parque de Verificaciones de Río IV cuando se procedía a la revisación técnica, y queda a la espera de las sanciones que el ente fiscalizador aplique a los responsables y recomienda a la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo y al Automóvil Club Argentino, no permita la participación de los involucrados en los hechos, en ninguna competencia hasta tanto no se expidan las autoridades que tienen a su cargo la investigación.

21 de Noviembre de 1978

Raimundo Latorre

Francisco Mayorga

El descargo de los acusados

Ante manifestaciones y noticias aparecidas en distintos medios de difusión que han tergiversado hechos sucedidos el día domingo 19 de noviembre de 1978 en el taller mecánico de la concesionaria "Chelco Automotores S.A." de la ciudad de Río Cuarto, Provincia de Córdoba, los suscriptos se ven en la obligación de poner en conocimiento de la opinión pública lo siguiente:

1º) Los suscriptos no agredieron a persona alguna.

2º) Los señores Alfredo Pisandelli y Roberto Díaz fueron agredidos por los señores Héctor Norberto Garcia y Jorge Flageat respectivamente, quienes eran Director de la prueba y Comisario técnico de la misma.

3º) El servicio de sanidad policial de Río Cuarto, Provincia de Córdoba, asistió a Pisandelli, Alfredo y a Díaz, Roberto, comprobando que los mismos tenían lesiones, habiendo extendido la referida autoridad los certificados médicos correspondientes, que se encuentran glosados en la causa Penal caratulada, García Héctor Norberto y Flageat, Jorge y otros P.S.A. de lesiones leves en riña.

4º) Los señores Garro, Pisandelli y Díaz nunca fueron detenidos por autoridad policial ni judicial alguna, los mismos se presentaron espontánea y personalmente conjuntamente con sus apoderados.

5º) No se comprobó irregularidad alguna en los automotores de Garro y Pisandelli que pudieran permitir la descalificación de la carrera de los mismos, ni se utilizó procedimiento alguno previsto por las normas de competición vigentes.

6º) Que lamentan que la asociación de pilotos de automóviles de turismo (APAT) ha solicitado la suspensión de los suscriptos sin antes tener conocimiento de lo sucedido y sin escucharlos previamente.

Que los firmantes se reservan expresamente los derechos de iniciar las acciones penales y civiles correspondientes. **Buenos Aires, 23/XI/78**

Carlos Alberto Garro — Alfredo Angel Pisandelli — Roberto Felipe Díaz.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ales, ahora la agresión

AL AUTOMOVILISMO

35 años, mecánico, domiciliado en Ameghino 1789, Capital Federal; **Carlos Alberto López**, argentino, soltero, 42 años, mecánico, domiciliado en Anchorena 1449, Capital Federal; **Luis Jorge Garro**, argentino, soltero, 27 años, Ingeniero Agrónomo, domiciliado en Pedernera 26 de esta Ciudad; **Héctor Roberto García**, domiciliado en Uruguay 38, Carlos Paz, Pcia. de Córdoba; y de **Jorge Roberto Flageat**, con domicilio en calle Guayra 2039, Capital Federal.

Los nombrados fueron asistidos por el servicio de Sanidad Policial, constatando el facultativo de turno, que Pisandelli, Díaz, García y Flageat presentaban lesiones de carácter leve, con un tiempo de curación entre 3 y 7 días, extendiendo los correspondientes Informes Médicos, que fueron agregados a las actuaciones sumariales aludidas. Por causas a establecer, el hecho se habría producido el día 19 del corriente, alrededor de las 21 y 30 horas, en interior del taller de la firma "Chelco Automotores", ubicado en Av. Sabattini 1945, de esta ciudad, en circunstancias en que corredores, mecánicos y autoridades deportivas, procedían a la verificación de los coches que participaron en la prueba automovilística llevada a cabo en el Autódromo Río Cuarto, en cuyo transcurso al parecer se habría originado una discusión entre los nombrados, que habría culminado en un intercambio de golpes de puños, interviniendo, a estar a los términos de las denuncias, personas que serían ajenas a la tarea que allí se llevaba a cabo, bajo el carácter de parque cerrado de verificación. Cabe significar que los hermanos Garro, Pisandelli, Díaz, Punzoni y López fueron presentados por sus apoderados, y tras recibírseles declaraciones se retiraron a sus respectivos domicilios en libertad provisoria por orden del Magistrado interviniente, quien a su vez ha dispuesto se proceda a citar de comparendo a los imputados Flageat y García a iguales efectos, es decir receptárseles en dichas actuaciones, sus respectivas declaraciones indagatorias por la presente comisión del delito ya mencionado.

«TODO FUE UNA CUESTION DE »



RESORTES de SUSPENSION

AG

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTORES

...Y ESPECIALIDAD EN COMPETICION

STOCK COMPLETO
ENTREGA INMEDIATA

Fiat 125 "Autodromo especial"
Hasta el 31/11, $ 29.000.- (Cap. Fed.)

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

¡GUARDA... PLAST

QUE NO LE COLOQUEN OTRO!

GUARDAPLAST®
LEGITIMO

Cap. y G. Bs. As. desde $ 55.000.- (Ipo. Comp.)

INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483 - 7 a 15 hs.



PARA SU
PEUGEOT
Recién llegada de
FRANCIA
Bujías Especiales
DE GRAN PERFORMANCE

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3365
Tel. 71-3952/8959 • 72-3957/6834

TAUNUS FALCON M. BENZ

220 - 250 - 280
FABRICACION - IMPORTACION

Repuestos La Comercial S.A.
WARNES 1157 - BS. AIRES
Tel. 55-5454

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Pub. 32-1424/7989/0766

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

LAFAYETTE
S.A.C.I.F.

Ventas por mayor y menor.
AV. LA PLATA 1914, CAPITAL
T.E. 922-6377 - 921-5565 - 92-6673/8405

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE • REPUESTOS DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 6 y 8 - TAUNUS - FIAT TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - Etc.

IMPORTADORES - EXPORTADORES

DE MARCO Hnos., S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 561
T. E. 97-4410/7488 • CAPITAL
ENVIOS AL INTERIOR

ABRAZADERAS CLAMP



PROVEEDOR DE TERMINALES
EXIJALAS
COMO REPUESTO ORIGINAL
PRECIO SUGERIDO desde $ 140 + IVA

INDUSTRIAS CLAMP S.A.
ARTURO BERUTTI 4241
(1437) CAP. - TEL. 91-4593

ORLAN ROBER

LINEA NANO



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN TODO EL PAIS

Jacobo Rabin y Cía. S.A.
Instrumental automotor

Precio Estimativo $ 5.000.-
WARNES 1196 - Capital Federal - Tel. 54-1226



NEUMATICOS MICHELIN

ESPECIALES
Y DE ALTA VELOCIDAD

TAMBIEN para MOTOS
desde $ 39.800.-

GOMERIA *Anibal*

Av. SAN MARTIN 1621 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)

MARLIT®

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Fábrica
y ventas

Gral. MANUEL A. RODRIGUEZ 2632
(altura Warnes 1800)
Tel. 58-7843 y 59-1389

MOTO BLOQUEO

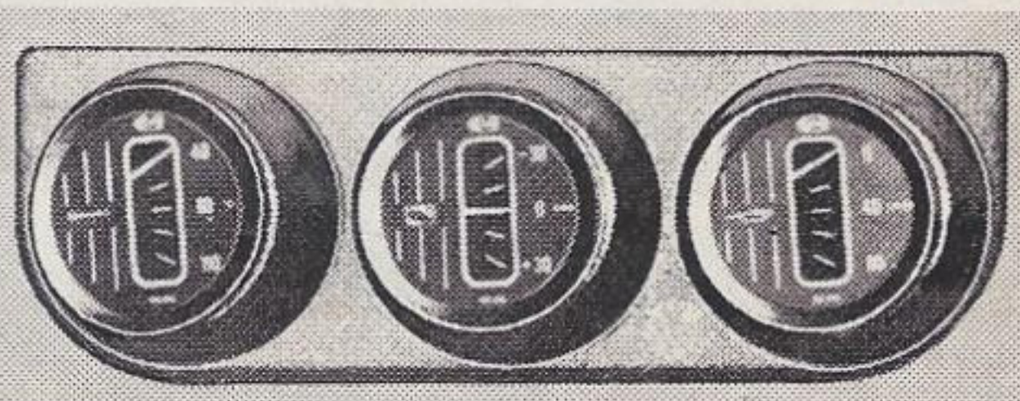


TRABA ANTI ROBO
PARA MOTOS
ZANELLA
DESDE $ 13.000.

EVITA CADENAS Y CANDADO DE FACIL APLICACION
UNICAMENTE VENTAS POR MAYOR
ENVIOS AL INTERIOR
FRANCISCO BILBAO 3405 - CAP.

INSTRUMENTAL DEPORTIVO Cimpa

S.A.C.I.F.I.A.



Precio sugerido desde $ 4.950.-

30 años produciendo calidad en instrumental de precisión

NUEVA LINEA
"DIGITAL"

Fábrica y ventas:
ALVAREZ THOMAS 2142/50
Tel. 51-2235/9550/6365
Cap. Federal - Rep. Argentina

---

volantes Ematra®

EXIJA LA MARCA GRABADA

LA SEGURIDAD EN SUS MANOS



LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
Administración y Ventas:
WARNES 1400 - T. E. 58-9694
Fábrica: **MATURIN 2450 - CAPITAL**

DESDE $ 19.000.-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El evento motociclístico de mayor repercusión del año

¡LUZ, C.A.M.R.A, ACCION!

El festival de la moto que todos los años organiza CAMRA tuvo este año una respuesta masiva.
Las carreras por el campeonato argentino se completaron con atractivos adicionales, carrera de aficionados, exposición de la industria de la moto, banda de música, color, todo un programa para disfrutar en el marco de una excelente organización

por **MARCELO GARCIA LOBELOS** — Fotos: **HECTOR OCAMPO**

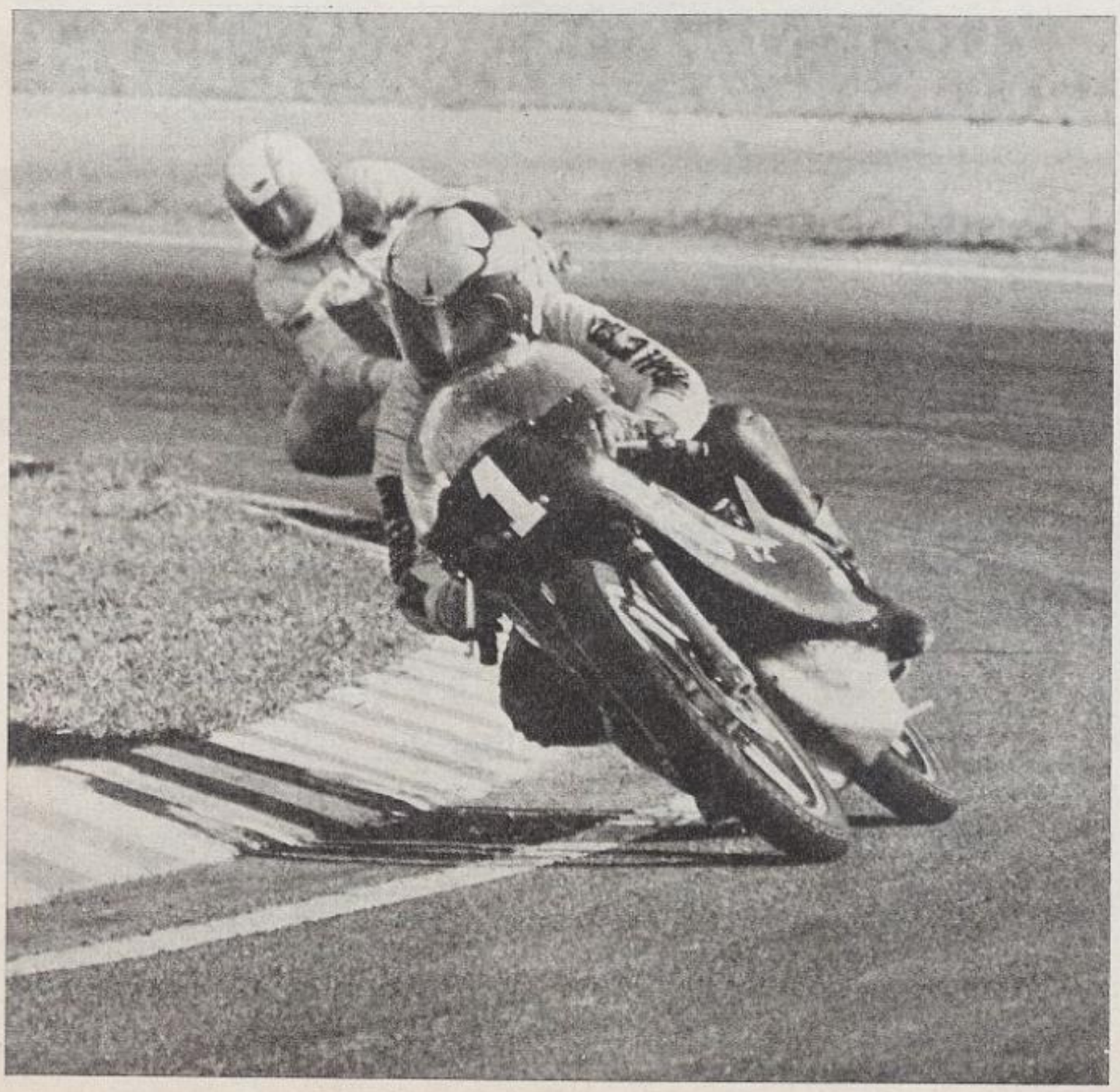
El motociclismo nacional sufre desde hace varios años muchos problemas, categorías anémicas, en muchos casos organizaciones no del todo correctas, y varias situaciones que parecían conducirlo por el camino del estancamiento institucional, pero (siempre hay un pero, en este caso bien venido) en un lapso de tiempo muy corto la situación se revierte, para sorpresa de casi todos los observadores agudos. Esta nueva situación arranca con la concreción de las fechas por el Latinoamericano que hizo el FAM y se corona como un verdadero ejemplo de organización a cargo de la Cámara Argentina de la Motocicleta Repuestos y Afines (CAMRA), que reunió en su carrera anual a diez mil espectadores —versión de los organizadores— que se retiraron del autódromo con una imagen del motociclismo que los hará vo'ver, sin lugar a dudas, en la próxima oportunidad. Por supuesto que falta mucho por hacer, en rigor casi todo, pero el puntapié inicial fue dado y quedó demostrado que esto es negocio para todos (público incluido) cuando se lo encara con la responsabilidad, el cariño y la sensatez que las huestes de Héctor Belatti han demostrado poseer. Que el éxito obtenido les marque el camino de aquí en más. La gente que maneja el tema actualmente demostró que si quiere, puede

Lo estrictamente deportivo y lo otro

El festival CAMRA tuvo además de las carreras por el Campeonato Argentino de todas las categorías, otros atractivos extras como una carrera de bicicletas entre los pilotos, desfile de banda de música y una carrera para los que quisieran anotarse, con motos de calle stándard; así, con el simple trámite de ponerse en la lista cualquier "corredor" callejero se podía sacar el gusto de demostrar y demostrarse lo que sabía (o lo que no sabía). Por cierto que hubo muchos intrépidos, exactamente 45, que en medio de infernal humareda partieron en busca de la gloria o la derrota. No importa quién ganó ni quienes se cayeron —que fueron varios—: lo que realmente interesa es que en muchas cabecitas locas habrá prendido la idea de correr en serio y en otras el tomar conciencia que doblar la esquina de casa no es lo mismo que entrar a fondo en Ascari. La tribuna, como es lógico, disfrutó como loca.

En la competición en serio la cosa estuvo realmente buena, como hace rato no se veía.

→





Mario D'Amico, garra y estilo en otro triunfo en Promocional Novicios. Una de las promesas más firmes de la actualidad; eso si, después de posar para esta foto quedó balbuceando incongruencias por dos días.

El duelo de 125 internacional. Un Vigneti ganador con lo justo y un Marcelo Diez que ya es cosa seria ¡y eso que recién está aprendiendo!

100 cm³ barranca abajo

Si bien la oportunidad no es apta para juzgar si una categoría sirve o no, la realidad de la 100 centímetros habla por sí sola: una sola moto coherente —la de Hugo Vignetti— contra un resto que no justifica la existencia de la categoría ni siquiera por el número de participantes (9 ó 10). Como otro argumento podemos esgrimir que mientras el record del circuito 5 es de esta moto en 1m7s00, en la carrera Vignetti gana comodísimo en el orden del minuto once con luz sobre el resto. Esta gente que corre en 100 podría engrosar las filas de la 205, que reviste mayor coherencia en la actualidad. Ganarían todos.

Promocional. La división no se inmutó

La promocional siempre merece elogios pero en este caso no queremos ser reiterativos: todo muy bien, generalmente novicios y graduados corren juntos y hacen un carrerón; esta vez fue distinto, corrieron separados y fueron dos carrerones. Para enumerar las veces que la punta cambió de mano precisaríamos varias páginas. En novicios ganó D'Amico con luz sobre Di Tomaso (pero no mucha); tercero Pizziga. En graduados ganó Speranza por media moto sobre Mendoza y tercero Barrientos, los punteros en el orden del minuto cuarenta y ocho para recorrer el Nº 9 (Comparar tiempos con otras categorías). Todo dicho.

La 205 va mejorando

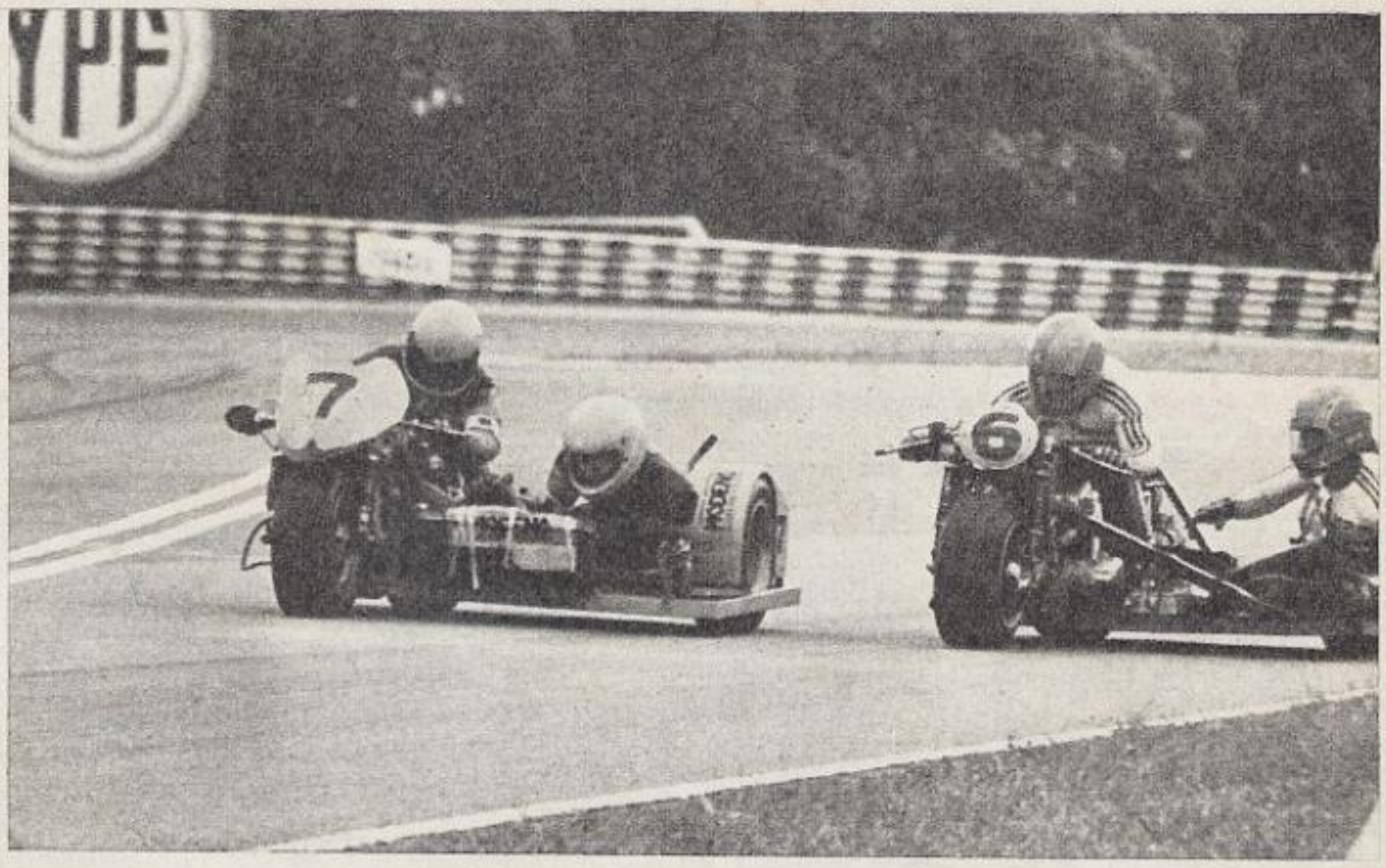
La carrera se planteó con Blanco en la punta seguido de Benegas, tercero Tony Sciacca y cuarto Maximiliano Gregorio, que en una espectacular remontada acosaba al campeón y pasaba a ser tercero ante el abandono de Benegas culminando su labor al pasar a Sciacca en la última vuelta pero sin inmutar al ganador. El tiempo de giro estaba en el orden del minuto cuarenta y seis y monedas. Buena carrera.

125 Fórmula Internacional. El show de los ululantes

Un due'o espectacular entre dos generaciones de motociclistas que mantuvo al público en vilo hasta la bajada de bandera arrancando de la tribuna más de una ovación. Por un lado la sabiduría del zorro Vignetti con su efectivo Morbidelli, del otro el desempeño de un Marcelo Diez que ya está para cosas grandes. Un renovado Incorvaia que pasó del segundo pe'otón a ser protagonista con solo cambiar de moto (su Yamaha la corrió Sciacca y él lo hizo con la Morbidelli): terció en la lucha demostrando que puede estar listo para el golpe en cualquier momento a pesar de no ser un niño ya. Esta carrera también l'egó a la definición en la última vuelta (otra más y van....) y el zorro se llevó los puntos y una intranquilidad que lo habrá hecho soñar con Marcelo Diez. La categoría funciona bien, solo falta incrementar el parque con motos y con aspiraciones.

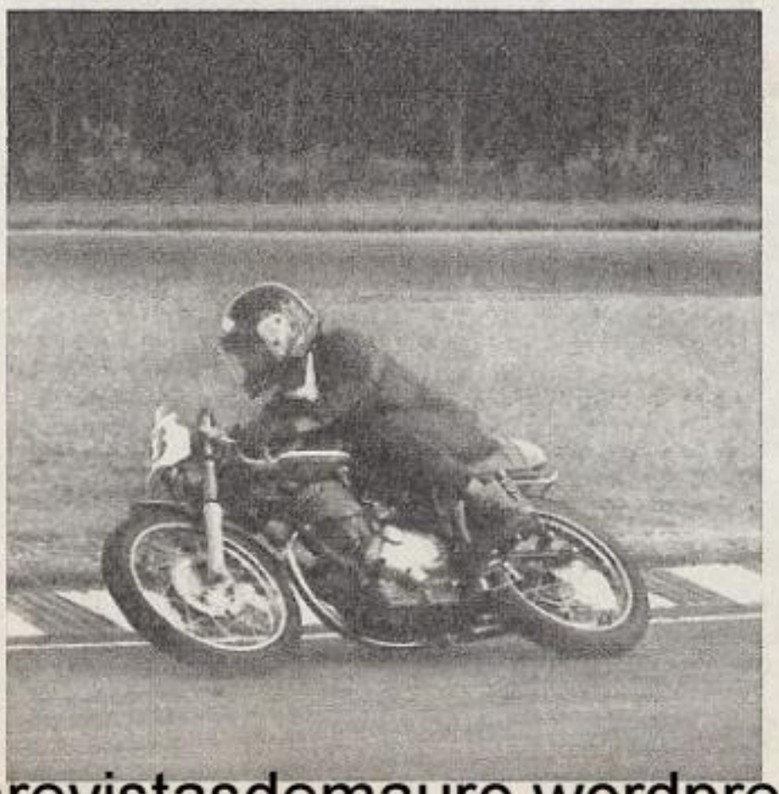


Osvaldo Salatino, cómodo ganador de la carrera de producción hasta 1000 cm³.



Vibrante duelo ofrecieron los Sidecars en el circuito Nº 5. En punta Pomesano-Fournier seguidos por Angiono-Pardo. Gran carrera.

Rómulo Speranza se llevó los puntos en Graduados: efectiva Gilera a pesar de la falta de carenado.



Sidecars. Se rompió la monotonía

Los aparatos de tres ruedas cumplieron una labor como desde hace años no veíamos. Ganaron Pomesano-Fournier con su Renault 1020 sobre Angiono-Pardo después de cambiar de mano la punta tres veces, además se incorporó un nuevo ejemplar con motor Ducati. Un espectáculo acorde a los acontecimientos de ese domingo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EXCLUSIVO ...DESDE EUROPA

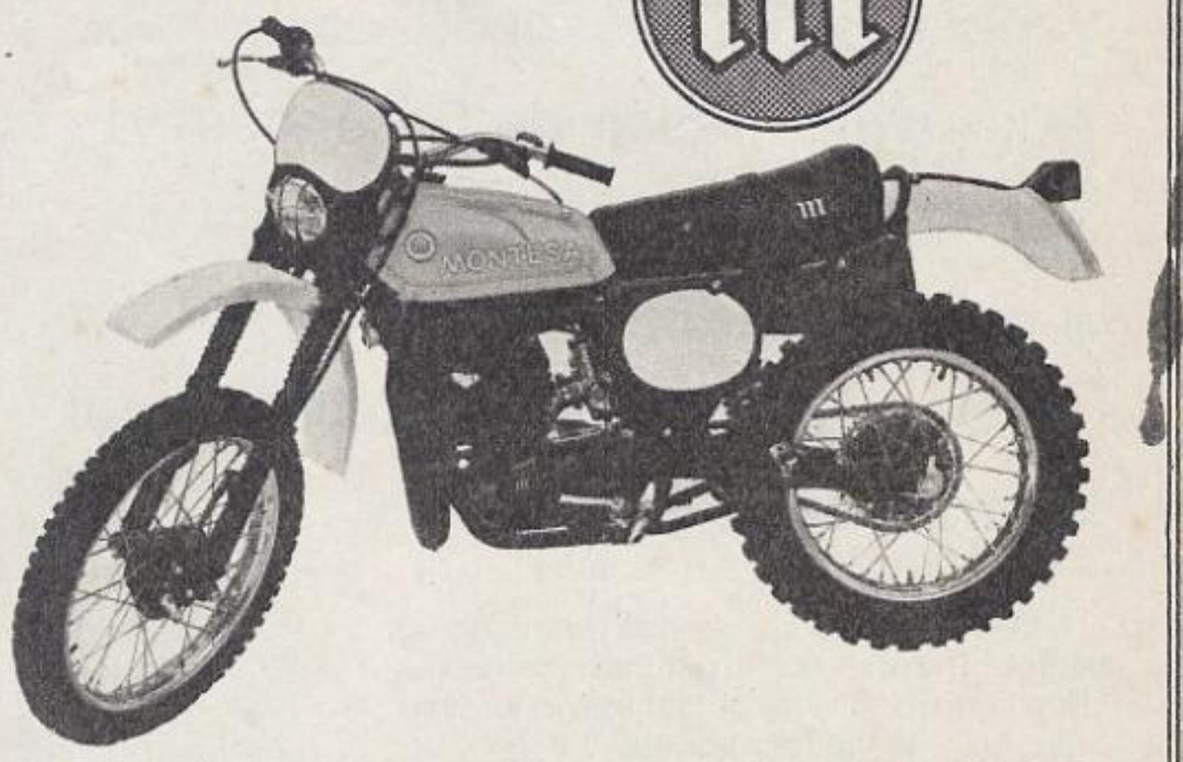
NOVO



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 liviana 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. 942-1165/6600/1012.-

H.B. Producciones S.R.L.

GIANCARLO MINARDI, PROPIETARIO Y DIREC

«1979 SERÁ UN AÑO DI

Después de la última carrera de F-2 europea en Buenos Aires estuvimos con Minardi hablando de distintos temas: la temporada '78, sus autos y pilotos para el próximo año, el aspecto económico, la desvinculación de De Angelis de su equipo, sus juicios sobre Giacomelli y principalmente su opinión sobre el primer año de Guerra en F-2 y las posibilidades futuras del argentino



Las dos carreras en que intervino el equipo Everest en Argentina fueron un claro reflejo de la actuación que también tuvo en la temporada '78 de Fórmula 2. Y tal como sucedió en nuestro país, cumpliendo dos performances totalmente dispares, a lo largo de todo este año el equipo italiano alternó actuaciones buenas y decorosas con otras bastante mediocres. A este grupo, que tiene asiento en Faenza, llegó **Miguel Angel Guerra** en el mes de mayo para hacer su primera experiencia en el automovilismo internacional.

Los resultados ya son bien conocidos y estuvimos con el propietario y director del equipo, Giancarlo Minardi, para hablar del '79. Propietario de una concesionaría Ferrari en Faenza y que en 1972 formó su propio equipo de competición hasta llegar a la Fórmula 2.

Su iniciación en el automovilismo

—¿Cómo y cuándo comenzó usted en el automovilismo?

—Fue en 1972, cuando me decidí a comenzar impulsado por varios amigos y por la pasión que siempre sentí por este deporte. Como piloto estaba Giancarlo Martini y terminamos segundos en la Fórmula Italiana Al año siguiente ganamos el Campeonato y en 1974 ya arrancamos con Fórmula 2, que era una de mis metas. Martini hizo toda la temporada en esta categoría y Leone en la Fórmula Italiana, donde terminó subcampeón. En 1975 los dos pilotos ya estaban en F-2 e incluso llegamos a tener un tercer auto para otro piloto. En 1976 los pilotos fueron Martini y Brancatelli, al año siguiente Martini y Nicolini y en 1977 Brancatelli y Leone, que corrían con motores Ferrari, y Giancarlo Martini con Renault, pero todos dentro del mismo team. Después, lo de este año ya es conocido.

—¿Cuándo empezaron a correr con motores Ferrari?

—Hace dos años.

—¿Y qué conclusiones sacó, después de dos temporadas, con respecto al rendimiento de ese motor?

—Estoy convencido que es bueno y puede ser muy competitivo. Lo que sucedió fue que Ferrari decidió retirarse de la categoría antes que invertir unos 20.000 dólares para hacer un estudio, mejorarlo y modificarle lo que hiciera falta.

Los autos para la próxima temporada

—Teniendo en cuenta el retiro de Ferrari, ¿ya decidió qué chasis y motores utilizará el equipo para la próxima temporada?

—Tendremos dos March y cinco motores BMW. Estos serán atendidos por nuestro jefe de mecánicos, Bertoni Tonino, un hombre de mucha experiencia en el tema y excelente armador. Con los chasis no creo que haya ningún inconveniente porque siempre funcionan bien. Por cualquier problema podremos consultarlo al propio Herd, a gente de su empresa o al ingeniero Caliri, que también conoce mucho del tema y es una persona que siempre colabora con nosotros.

—¿Esto quiere decir que en 1979 el equipo será más competitivo?

—Sin ninguna duda, aunque también son importantes los patrocinantes que pueda conseguir. Este tema comenzaré a tratarlo ni bien regrese a Italia.

—¿Cómo podría calificar a su equipo dentro de la Fórmula 2? ¿En qué categoría?

—Se podría decir que el equipo oficial March es de serie "A" y que luego hay tres o cuatro equipos de serie "B", que también están en condiciones de estar en la punta. Ahí creo que corresponde ubicar a mi equipo.

—Sin embargo, y a juzgar por los resultados, el equipo Everest estuvo muy pocas veces peleando la punta este año.

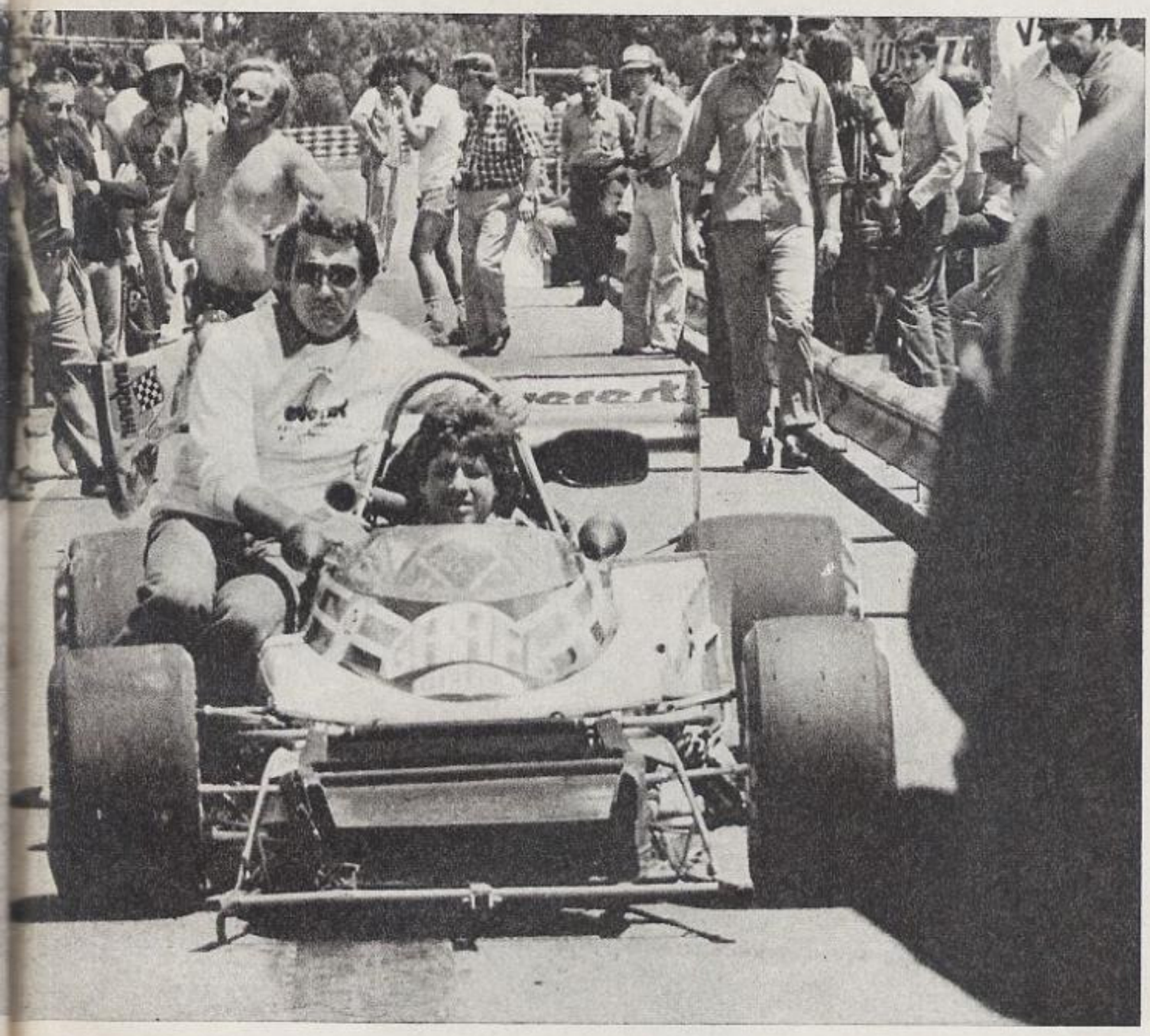
—Eso es cierto. Pero sucedió que este año el equipo oficial March tuvo una gran superioridad con respecto al resto y fueron pocos los que pudieron destacarse.

—¿Qué hace falta tener para contar con un equipo serie "A"?

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOR DEL EQUIPO EVEREST

ECISIVO PARA GUERRA»





Minardi con CORSA, después de la carrera en Buenos Aires. Un hombre que tuvo como meta llegar a la fórmula 2 internacional y ahora sueña con poder integrar un equipo de fórmula 1 para el futuro.

Minardi llega a boxes sentado en el auto de Guerra. En su equipo el argentino hizo sus primeras carreras en Europa. En 1979 el director italiano aseguró que con máquinas March-BMW las cosas mejorarán mucho.

—Los sponsors necesarios para tener un presupuesto aproximado de 280.000 dólares para cada máquina. Con esta cifra por auto se está en perfectas condiciones de pelear un campeonato. Además esto también implica tener buenas gomas todo el año y si es posible las mejores de la categoría. Es decir, una serie de privilegios que me parecen lógicos. Nosotros, en estos momentos, encaramos una inversión de 150 000 dólares para tener dos chasis y cinco motores, además del mantenimiento, traslados y otros gastos. Por eso mi presupuesto, y seguramente el de la mayoría de los equipos, es menor a 280.000 dólares por auto. Pero estoy seguro que este año mejoraremos mucho, que tendremos dos autos de primera y que Guerra tendrá oportunidad de hacer un año fundamental para su futuro.

—¿Quiénes serán los pilotos en 1979?

—Guerra correrá toda la temporada con un auto y el otro comenzará corriéndolo Regazzoni. Sobre la mitad del torneo creo que se lo daré a algún piloto italiano, un joven que traiga el sponsor necesario.

—¿Quiere decir que Regazzoni no correrá toda la temporada?

—En principio no, aunque realmente me gustaría que pudiera hacerlo.

Guerra y algunos de sus colegas

—¿Qué opinión tiene de Guerra?

—Es un piloto muy bueno. Me impresionó de entrada porque es muy completo y está bien dotado. Además es un gran trabajador fuera y dentro del auto y sabe explicar muy bien lo que quiere conseguir de su máquina.

—¿Qué le faltaría para ser un piloto de punta o para estar en el pelotón de los punteros?

—Principalmente un gran auto, pero también un poco más de experiencia en las carreras europeas. Aún debe esforzarse para ser más rápido en los circuitos muy veloces. Pero con un año más de trabajo lo conseguirá sin inconvenientes porque tiene las condiciones"

—¿Cuál fue para usted el mejor piloto de la temporada que concluyó?

—Giacomelli por muerte.. Lo conozco muchísimo, desde sus comienzos. Y puedo asegurar que, a pesar de tener el mejor auto, fue lo más destacado de la F-2.

—Finalmente, ¿podría aclararnos la desvinculación de De Angelis de su equipo?

—A De Angelis yo lo invité a que nos abandonara porque era una persona muy difícil de tratar. Un genio poco común, un hombre que nunca me hacía un informe sobre su auto y con el que todo el equipo tenía problemas de convivencia. Pero como piloto es muy bueno y anda muy rápido. En eso lo respeto mucho.

Cuando estábamos a punto de retirarnos, Minardi nos dejó su última frase: **"Agradezca por favor a todos los argentinos por lo bien que nos trataron y estén seguros que en el '79 nuestro equipo será muy bueno. Guerra, por su parte, vivirá un año decisivo para su futuro."**

Jorge Fernández Morano
Fotos: Antonio Capria



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Por un cielo azul y blanco vuela siempre nuestro mensaje.

Es un mensaje argentino.
Un mensaje de paz y de alegría.
De trabajo y de merecido ocio.
Es un mensaje que cambia
permanentemente durante
las 24 horas de cada día,
pero que siempre está allí.
En ese cielo.
Para el que quiera buscarnos.
Informacion. Música. Deportes.
Programas culturales,
infantiles, femeninos.
A toda hora estamos
en el aire, volando
con nuestro mensaje.
Llegando con él
al hombre que trabaja,
a la mujer que espera,
al chico que estudia,
al soldado que vela,
al profesional que realiza una
labor de alta especialización.
Ellos saben que estamos allí,
en ese cielo azul y blanco.
Siempre esperándolos,
para compartir el momento
en que ellos sientan que
nos necesitan a su lado.

LS10 RADIO DEL PLATA

La música y las noticias de todo el mundo volando por un cielo azul y blanco.

TODO ES TODO EN BOCA

REGULARISTAS CAMPEONES

Se han consagrado los Campeones Argentinos de Regularidad en las especialidades Velocímetro Original y Especial.

Las competencias finales de la temporada se concretaron los días 11 y 12 del corriente en la ciudad bonaerense de Junín y contaron con la organización y fiscalización de la Subcomisión Asesora Permanente de Regularidad dependiente de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino.

El presidente de la entidad, señor Narciso Lilo, procedió a entregar los trofeos y diplomas a quienes se hicieron acreedores de los distintos títulos, siendo titulares las siguientes parejas:

VELOCIMETRO ORIGINAL: Campeones Argentinos los representantes de la ciudad de Río IV, Petarin-Irigaray, Sub-Campeones los regularistas de la Capital Federal, Mendoza-Mendoza.

VELOCIMETRO ESPECIAL: Campeones Argentinos los riocuartenses Baños-Costa y Subcampeones los porteños Suárez-Casanovas.

NUEVOS DUEÑOS

Ya tiene adquirente la máquina Chevrolet que utilizara hasta hace muy poco tiempo, el volante de Carlos Casares, **Roberto Mouras.**

El auto ha sido comprado por **Juan Carlos Occhionero,** activo participante de las carreras zonales que se disputan en la zona atlántica, denominadas Cafeteras Mar y Sierras.

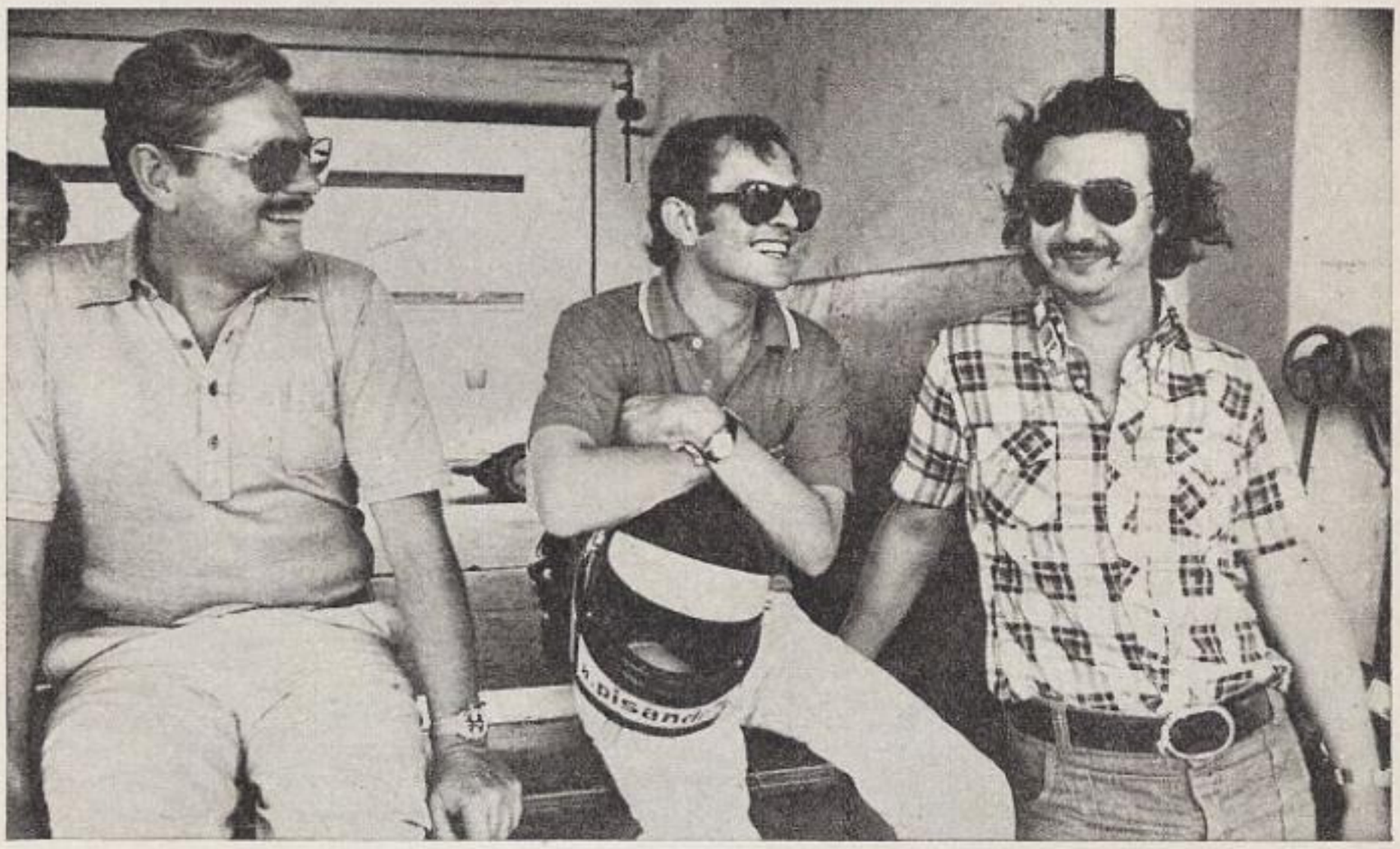
Occhionero espera debutar con el Chevy en el Gran Premio que realizará la ACTC por caminos del sur del país, siempre y cuando consiga definir el campeonato zonal que lo tiene como puntero.

Si no pudiera asegurarse el título en la penúltima carrera, dejará su debut en la especialidad nacional para el año 1979.

La atención de la máquina será realizada en la ciudad de Necochea por los mismos preparadores que atienden su auto de Mar y Sierras.

MAS FRUTOS DEL SEMILLERO

Un importante aporte han hecho a las categorías nacionales las fórmulas zonales de monoplazas que se desarrollan en las provincias de Santa Fe y Córdoba. De sus "Limitadas" surgieron varios *de los nombres que actualmente descuellan* y animan la Mecánica Argentina Fórmula Dos. Baste recordar los nombres de Larrauri, Bengoechea y Banfi para certificar lo dicho. Ahora un nuevo nombre se suma a los anteriores, se trata de **Daniel Nebreda,** quien ya tiene en su poder el chasis de F-2 que le construyera Oreste Berta.



Garro y Pisandelli separados por APAT.

Nebreda colocará sobre el monoplaza un motor Dodge y debutará en la especialidad nacional en oportunidad de disputarse la última carrera de este año. Durante 1979 se presentará en todas las pruebas del calendario.

TODO COMEDIDO . . .

Mario Banner había participado durante todo el año en las carreras de la clase "B" del Turismo Nacional que fiscaliza el Automóvil Club Argentino. Al programar CADAD sus dos últimas competencias en el Oscar Cabalén y Río IV, decidió incursionar también en las pruebas de la Confederación.

En el escenario riocuartense logró clasificarse 3º, detrás del ganador Zuain y el escolta Serafini. Pero al efectuarse la revisación técnica final se comprobó que el auto estaba encuadrado dentro de las especificaciones que aplica la CDA y que no son coincidentes con las de CADAD. Por lo tanto **Banner fue desclasificado.**

No pudo tener peor recompensa el deseo integracionista de Mario Banner, por un lado CADAD lo desclasifica y ahora lo aguarda una suspensión de 60 días que le aplicará el ACA por haber intervenido en una carrera no oficial.

SE LOS TRAGO EL LEON

Ante la imposibilidad de enfrentar con éxito a los autos dotados con motores *de 2.000 c.c., el equipo de* **Carlos Akel** (que disponía de autos Fiat de 1.600 c.c.) se desintegra y se ponen en venta las dos unidades que lo componían.

Considera Akel que no tiene motivo insistir en el desarrollo de sus motores, cuando la inferior cilindrada lo margina indefectiblemente de una lucha más o menos decorosa.

Los dos pilotos que hasta ayer tenían a su cargo la conducción, **Esteban Fernandino** y **Carlos Juárez,** quedaron en libertad de acción.

Ambos fueron inmediatamente apalabrados por los responsables del equipo de Francisco Alcuáz y les ofrecieron tripular el segundo auto Peugeot preparado por Carlos Tutti que inscribirán en las 24 Horas del S.I.A.C. Juárez y Fernandino aceptaron la plaza y estarán presentes en la dura competencia para ayudar a la coronación de "Pancho" Alcuáz, como Campeón de los torneos que fiscalizó la CADAD.

¿OTRO CASO PATRESE?

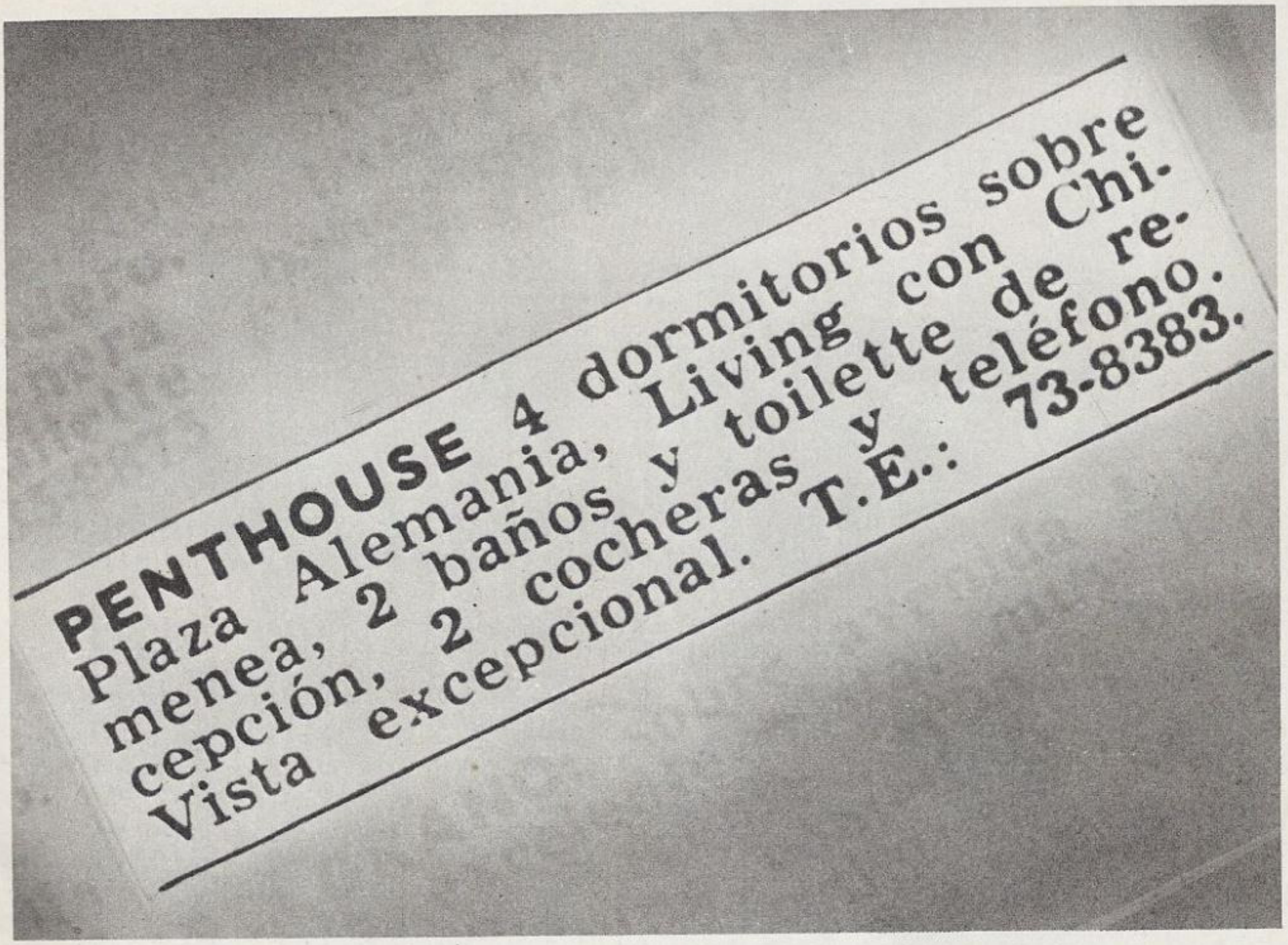
De alguna manera la actitud tomada por APAT en el tema Río IV (agresiones, riñas y lesiones entre corredores y fiscalizadores), guarda alguna similitud con el recordado "caso Patrese". Como se recordará, luego del accidente de Monza, donde perdiera la vida Peterson, los mismos compañeros de actividad juzgaron al piloto italiano y por sus propias conclusiones resolvieron no dejarlo participar en el Gran Premio de EE.UU.

En el tema que nos compete, APAT decidió en su última reunión que sus asociados **Carlos Garro** y **Alfredo Pisandelli** sean excluidos de toda competencia hasta tanto se aclare la situación investigada.

La particularidad del criterio sustentado por APAT, radica en que además *solicita que la medida precautoria sea* compartida también por el Automóvil Club Argentino, entidad que no reconoce la actividad desplegada por CADAD. Es de público conocimiento que la CDA del ACA no mantiene ningún tipo de comunicación con la CADAD, por entender que su actividad no está encuadrada dentro de la legalidad deportiva in-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

→



Si la venta es importante, el comprador está en los Clasificados de La Prensa.

Auténtico, real poder adquisitivo, una de las características del lector de La Prensa.
El 76% de los 498.000 lectores de La Prensa pertenece a los niveles socioeconómicos A-B-C, lo cual hace que cada aviso clasificado se dirija al segmento de mayor poder adquisitivo.
Confírmelo comprando o vendiendo a través de los Avisos Clasificados de La Prensa.

Martinez Vadc

Avisos Clasificados de
LA PRENSA
Otra gran verdad para preferir La Prensa.

TODO EL TODO EL BOCHA



Juárez y Fernandino no más con Akel.



Jorge Spinetto: "¿Vale la pena continuar?"

ternacional. Convalidar por parte de la CDA una medida aplicada por sucesos registrados en carreras clandestinas, sería reconocer un ejercicio de poder por parte de la Confederación Argentina. Por lo tanto (según opiniones recogidas), no se podrá satisfacer el pedido de APAT en contra de dos compañeros de actividad.

Justamente un directivo con evidente acento provinciano, nos dejó esta duda: **"Lamento profundamente el hecho policial que tuvo por protagonistas a hombres vinculados con el automovilismo, en un ámbito que no es el institucional.** Pero me extraña también la coincidencia de los sucesos con el anuncio público de Garro y Pisandelli, quienes adelantaron que iban a participar del Gran Premio Argentino de Turismo Nacional que realizaremos en diciembre". Todos recordarán que ambos volantes corrieron primero para CADAD, luego que fueran desclasificados en Tandil se pasaron al ACA, mereciendo una reprobación de APAT por no respetar el veredicto de una Asamblea que resolvió participar en las carreras de CADAD. Posteriormente debieron presentar los pilotos sendas notas ante sus colegas de actividad, pidiendo que nuevamente fueran admitidos en las competencias de la Confederación. Los pares accedieron a la solicitud de Garro y Pisandelli y los autorizaron a correr nuevamente para CADAD y ahora los "rebeldes" pretendían variar su posición y disputar el G.P., para el que aún APAT no oficializó su apoyo.

RENOVACION

Ya tiene prácticamente listo el nuevo chasis para **Edmundo Belli**, el constructor Tulio Crespi. La unidad monoplaza de Fórmula Dos incorporará un motor Dodge preparado por Oreste Berta, mecánica que suplantará a la actual Renault 12, que venía empleando Belli.

El chasis tiene importantes modificaciones técnicas, que Tulio incorporará a sus nuevos autos de carrera. Edmundo Belli tendrá a su cargo la experimentación de las novedades, pero ahora con la potencia incrementada por la incorporación de la planta motriz desarrollada en Alta Gracia.

CONTRA LA MALDAD

Quienes tienen oportunidad de asistir a las reuniones de los pilotos de Fórmula Cuatro, pueden explicarse dónde radica el éxito que la categoría tiene como nucleamiento humano, antes que deportivo.

Luego de la competencia corrida junto a la Fórmula Dos Europea en el autódromo de Buenos Aires, donde el candidato a campeón (a lo mejor ya consagrado en estos momentos) Eliseo Salazar no pudo clasificar para defender su chance y solamente consiguió largar la carrera ante la deserción de los cinco corredores que lo antecedían como suplentes, y se tejieron toda clase de rumores por lo sucedido.

Con bastante más mala intención que conocimiento de los hechos, algunos deslizaron dudas sobre la honestidad de proceder de Salazar y de quienes se "borraron" a último momento.

En una amable reunión realizada el miércoles de la semana anterior; entre las canciones de Ochiuzzi y las payadas de Fliter, cada uno de los involucrados en el caso fue aclarando (a pedido de Angel Chiviló), los porqué de sus ausencias el domingo de la carrera.

Todo quedó aclarado y cada uno expuso sus inconvenientes, poniendo especial énfasis en aclarar que nadie les insinuó en ningún momento que dejaran vacante su lugar, cosa que por otro lado jamás hubieran aceptado.

DESALIENTO

Que las cosas en el automovilismo deportivo no marchan bien, no es una novedad para nadie, pero lamentablemente el estado de cosas está desalentando a quienes solamente tratan de conseguir con el deporte, nuevos amigos y posibilidades de diversión.

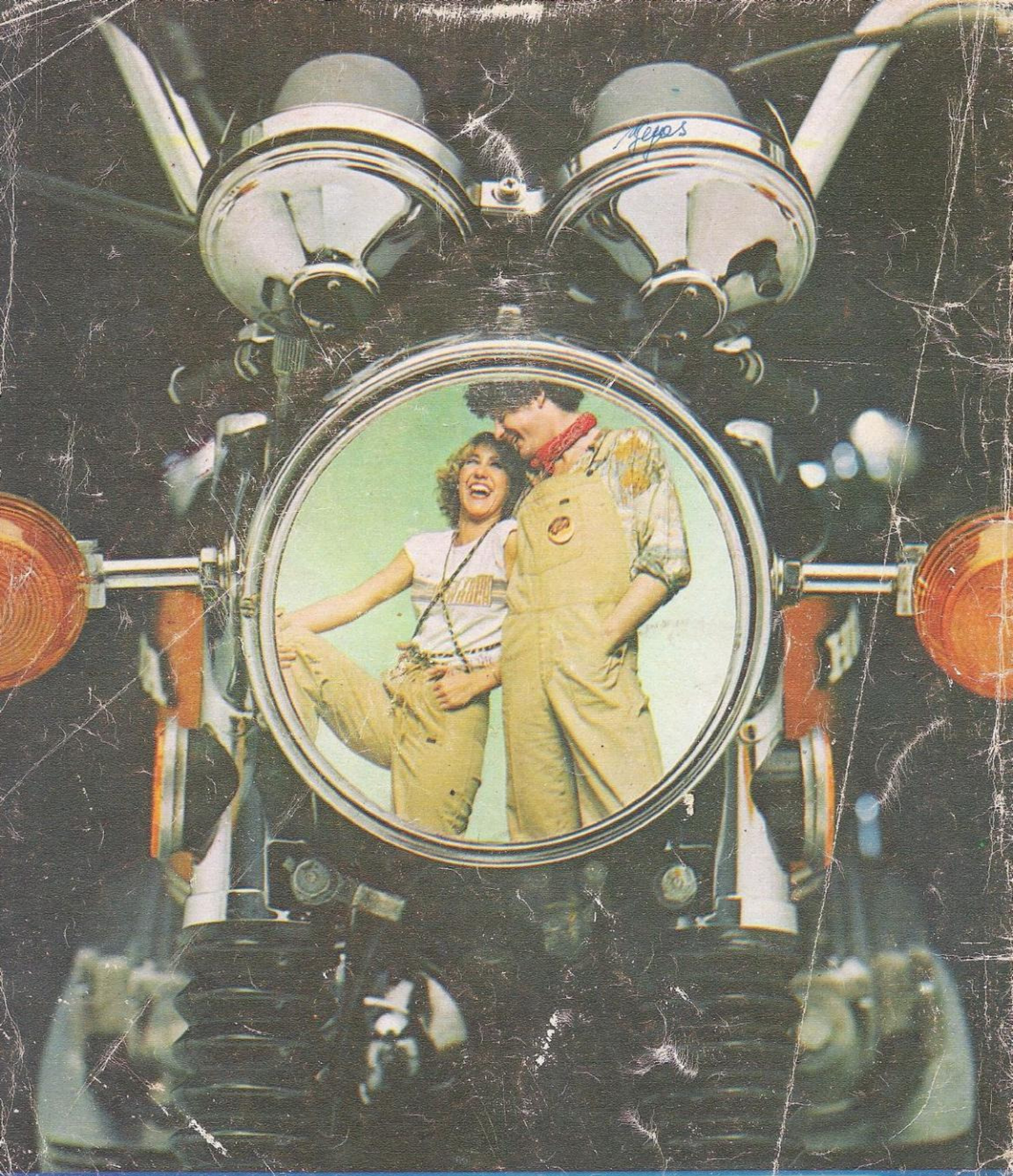
Tal el caso de **Jorge Spinetto,** quien ante los hechos registrados últimamente está analizando profundamente la alternativa de retirarse de la actividad al finalizar la temporada.

"Muchas veces me pregunto —decía Spinetto— **si vale la pena continuar en una actividad plagada de problemas y enfrentamientos; casi con seguridad a fin de año me retiraré del deporte, al no encontrarme a gusto con la actual situación."**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCH 782 BMW Fórmula 2
Piloto: Piercarlo Ghinzani

Fotocolor: ANTONIO CAPRIA



Encontrarlo todo en Lee
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com