

CORSA

N° 1000, del 29 de agosto al 4 de setiembre de 1985 - Argentina: *1,20 - Uruguay: N\$ 130 - Paraguay: Gs. 1.200

10000



**Tratándose de embragues,
la respuesta adecuada
-sin improvisaciones-
es una sola:**



34 años de Ingeniería en sistemas de embrague

**Brindando, desde 1957,
investigación, diseño,
desarrollo, calidad y
servicio a todas las
terminales automotrices.**

**Y, desde mucho antes,
atendiendo a las
necesidades de repuestos
del diverso parque
automotor argentino.**

**Primera Fábrica
de Embragues
de Latinoamérica**

Licenciataria de



SACHS



**AUTOMOTIVE
PRODUCTS**



**LAMELLEN UND
KUPPLUNGSBAU**

Año XXX N° 1000
Del 28 de agosto
al 3 de septiembre de 1985
Avda. L.N. Alem 896 - 1001 Capital Federal
Teléx: 9229/22148 - ABRIL-AR
Tel: 312-6010/29

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

JEFE DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Ricardo O. Delgado

REDACCION
Jorge R. Fernández Morano,
Eduardo Enrique Neira,
Marcelo D. García Lobos y Oscar A. Izzo
(Redactores)

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Arte)

Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Lefrieri

SECRETARIA
María Dela Cedrés de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo, Jorge Maggi,
Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián, José Olmo,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Codemartori (EEUU.)

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carrá, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, A. Capria, C. Sala, M. Paganetti.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñez, A. Rivas,
J.M. Urteaga.
Fotógrafo
L. Gemelli.

SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diamanti (Nueva York);
Fernando Elenberg (Roma)

LABORATORIO
Jefe: Omar García

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Directores de Arte: Carlos Muleiro
Coordinación General: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD
Gerente: Fernando Costanzó
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Promotor: Marcelo Schauer

AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

Recién cuando me siento frente a la máquina para escribir este editorial que debe ir en el Número Mil de CORSA, se me ocurre la importancia que para un medio periodístico tiene el poder cumplir determinados hitos en su vida. Claro, el trabajo de todos los días, las urgencias del cierre o los problemas propios de esta profesión, muchas veces no nos dejan detenemos en la pausa reflexiva. Recién ahora rebobino el cassette de la memoria y el replay me comienza a mostrar y a contar hechos, y anécdotas, que casi estaban fuera de registro en la memoria. En ese video mental surge el principio de todo... se me aparece aquella "banda" de menores de edad, un poco irresponsables, absolutamente improvisados en aquella cosa rara que era el periodismo, pero poseídos por un fervor absorbente a los fierros y a las cosas que con ellos se puede hacer. Ese grupo, que un día vio cómo las líneas de máquinas de escribir que con esfuerzo casi sobrehumano habían podido enhebrar se convertían en una revista, sigue, con otros nombres, con otros rostros pero con la misma entusiasta pasión, reflejando todas las semanas los hechos que se producen en cada circuito, en cada kilómetro de ruta, y en cualquier lugar del mundo. Aquellos primeros audaces que integraron el proyecto CORSA se convirtieron, con el correr de la tinta y con el pasar de los pliegos de 16, en un equipo de profesionales que fue renovando sus filas pero dejando intacto el espíritu que los había nucleado en el número 0. De aquel "cero" a este "mil" que tienen ustedes en sus manos han pasado 19 años, 19 años en los que quienes hacemos CORSA dialogamos semana a semana con quienes nos leen, 19 años de compartir cosas, de intercambiar opiniones, 19 años, en fin, de vivir al ritmo que nos marca esta actividad tan "loca" pero tan útil para el desarrollo del automóvil. Tener este número en nuestras manos es un orgullo. Un gran orgullo para los que comenzaron esta revista y para los que hoy continuamos por el mismo camino, peleando siempre para obtener un automovilismo equilibrado, competitivo y serio. Creemos haber contribuido desde nuestras páginas para acompañar ese automovilismo. Y si lo hemos logrado sólo nos interesa pensar que la recompensa son los miles de amigos que cada semana, se sientan con nosotros a vivir el automovilismo desde nuestras páginas. Que así sea.

J.A.A.B.

AVENTURA LOCA, VOCACION RENOVADORA

Así que mil números... Son muchos números. Me acuerdo cuando nació CORSA. Me acuerdo lo que costó encontrarle un nombre apropiado y que no estuviera ya registrado en Patentes y Marcas. Si la memoria no me falla, la idea de CORSA fue de Raúl Horacio Burzaco, entonces "dire" o "subdire", no me remember. Después Raúl Horacio, como yo, seguiríamos en el periodismo pero cubriendo todo el mundo en vez del perímetro cercado de un autódromo o la abigarrada hoja de ruta de un rally.

La aventura loca de otro semanario automovilístico, poco a poco se fue consolidando. Creo que porque la gente que hizo CORSA ya sabía, desde un principio, adónde iba. Había que tratar de actualizar el automovilismo argentino, aquel automovilismo que en algún momento prohibió los motores atrás en una categoría monoplace. Ese movimiento había sido iniciado antes por nosotros, "los viejos", los de esa ya legendaria Generación del '50, desde las páginas de "El Gráfico", la igualmente legendaria "velocidad", y el otro grupo, el que hizo también un muy buen periodismo con "Automundo". ¿Dónde está todo ese grupo de la ex Editorial Códex?

Mientras tanto, hubo quien se animó a decir que ya dejé atrás algo útil cuando poco a poco me fui apartando del automovilismo.

En esa década del '50 lo viví intensamente. Pero cuando nos propusieron hacer PARABRISAS, para el usuario común aproveché la coyuntura para apartarme de las carreras. ¿Por qué? Mucha, mucha gente en esa época me preguntaba cómo un individuo tan identificado con los circuitos del mundo podría, de pronto, sumergirse en el mundo burgués de los planes óvalo y cómo ajustar los platillos.

Es que el mundo que se empezó a insinuar en los primeros años de la década del '60, ya no era mi mundo. Si alguna vez periodistas y corredores nos emborrachábamos olímpicamente en el Crillon de Córdoba o el Sport-hotel del Nürburgring —el verdadero Nürburgring, no este Scalextric que nos sugieren ahora—, ya no sería lo mismo y el dólar sería cada vez más importante en las carreras.

Con la década del '50 desapareció, por ejemplo, ese personaje de otra época, el corredor "privado", es decir, no oficial, que compraba un auto Grand Prix del año pasado y corría en las carreras de fórmula. Llegaban séptimos y consideraban que habían tocado el cielo con las manos.

Todo eso fue cambiando y ya nadie corría invirtiendo dinero sino esperando que el automovilismo le brindara generosos frutos. De todos modos el concepto no está mal para quien arriesga su vida, pero conlleva una serie de cambios de ser, de sponsors que son más importantes que los corredores, de ver primero cuánto hay y luego vamos a ver si carro. Etcétera. No era ya mi mundo y pasé a observarlo como ahora, desde las pantallas de televisión con Alberto Hugo Cando y el

"vibora" Acosta, y las páginas de CORSA y alguna revista de los gringos.

Es una cosa de todos los deportes, por supuesto. La Gabriela Sabatini, rica la mocosa con esos ojazos, ya lleva (dicen) casi un millón de dólares ganados a los 15 años y sin arriesgar la vida. Así que, que gane plata un corredor, no está mal. Pero no era mi mundo.

También en nuestro país la cosa cambiaba. Entraron en vigencia la trampa y la mula. En las carreras standard ya metían el perro hace 30 años y, por lo que leo ahora, probablemente no haya un solo auto que no tenga alguna multa por ahí...

Hace dos o tres años, "Tallito" Fresco, el entonces "dire" de CORSA, en Buenos Aires, y Germán Sopena, que estaba en París, me urgían por teléfono que vaya a tal o cual carrera aprovechando una estadía en las Uropas. Dije que no.

Prefiero ver las carreras en la tele. Total, después viene "Polémica en el fútbol", y aunque a mí el fútbol no me interesa mucho, me divierte horrores ver cómo los tipos se ponen histéricos porque si Barchini o Barchini no. Y después, tengo todo en CORSA, ya gran y autorizada revista. Que supo mantener esa vocación siempre renovadora que le imprimimos los de la ya desperdigada Generación del '50.

Ronald Hansen

(Director de CORSA durante 1967; antes subdirector desde la fundación en 1966; actualmente, gerente editorial diario "Buenos Aires Herald")

¿QUE JOVEN ME HACES SENTIR!

¡Mil números! ¿Tanto tiempo ha pasado? Si hace poco, con Sopena, hicimos el número 500. No, estos malitos números no mienten, y menos cuando tienen tantos zeros.

Ante tal evidencia hay que hacer un gran esfuerzo para alejar a la nostalgia que empuja dentro nuestro para volcarla al papel. Pero es inevitable impedir que afloren los recuerdos, y menos los que nos ha dejado el paso por CORSA. Hace ya un año y medio que no estoy aquí y eso no ha sido impedimento para recordar con mucha frecuencia, como lo hacíamos tantas veces en la redacción, los gratos momentos que en ella se pasaron, en el "club".

Si, creo sinceramente que CORSA tuvo mucho de club, para los que la hacíamos y los que hoy la siguen haciendo, y para los lectores, nobles y sacrificados lectores.

Es que nació así, con aire despeinado, como solía decir Raúl Burzaco, gestor de la idea, hoy director del diario Tiempo Argentino. Y puedo asegurar que los que comenzaron a hacerla eran más que despeinados. Como olvidar al "Colorado" Figueras con el casco puesto y con unos guantes de esos que se usaban en la década del sesenta, muy cajetillas ellos, que cubrían la palma de la mano y los dedos quedaban afuera,

con tejido de hilo en la parte superior, escribiendo las notas de las Grandes Premios de Turismo... Y a su lado Sánchez Ortega con sus grandes bigotes que semejaban un manubrio de moto, con un casquete de tela y antiparras de la década del treinta, escribiendo una nota de alguna "batata podrida", como les decíamos con sarcasmo a sus idolatrados autos Vintage. Y enfrentado a ellos el recordado "más chiquitito" Sergio Comejo hablando de palos de dólares entre bocado y bocado de empanada. Y a Mártire tirándose sobre el escritorio y gritando: "¡Hoy no salimos, hoy no salimos, mirá la hora que es y éstos se la pasan...!"

CORSA debe tener algo de la fuente de Juvencia porque en ella todos vuelven a desplegar el espíritu informal, hasta casi podríamos decir chiquilín.

Todos fuimos creciendo en ella; con más años encima, muchos de los que estuvieron en el principio tomaron otros rumbos, y otros volvieron, como Augé Bacqué, el "aire" actual. El también formó parte de la cofradía de los despistados de los primeros números. El que aún permanece fiel como un celoso amante, es "Coquito" González, las malas lenguas dicen que ya es parte del inventario. No les haga caso, Gonzalito, ésos no tienen perseverancia y nunca llegarán a nada...

A pesar de todo eso, CORSA pudo sobrevivir y se convirtió en la mejor revista del automovilismo deportivo (porque no había otra, qué gracia).

A mí me tocó en suerte hacerme cargo de la dirección en un momento muy malo, para aquella época, hace exactamente ocho años. Pero a Reutemann se le ocurrió subirse a una Ferrari y comenzó la locura. Una locura que no perdonó a nadie. Hasta la señora gorda que iba a la feria opinaba de Fórmula Uno. Fue la época en que más ejemplares se vendieron. Nos dábamos el lujo de ser pedantes colocando una banda sobre el título, que decía: "Tirada de esta edición: 120.000 ejemplares"... y se agotaba, mientras el automovilismo nacional se caía a pedrazos. El triunfalismo había invadido a todo el mundo, y como fue la época de la "plata dulce", todo el periodismo argentino se había instalado en Europa para transmitir hasta el más mínimo detalle de lo que sucedía. ¡Cuánto que dio de comer Reutemann! y ¡cómo nos gusta el triunfalismo a los argentinos!

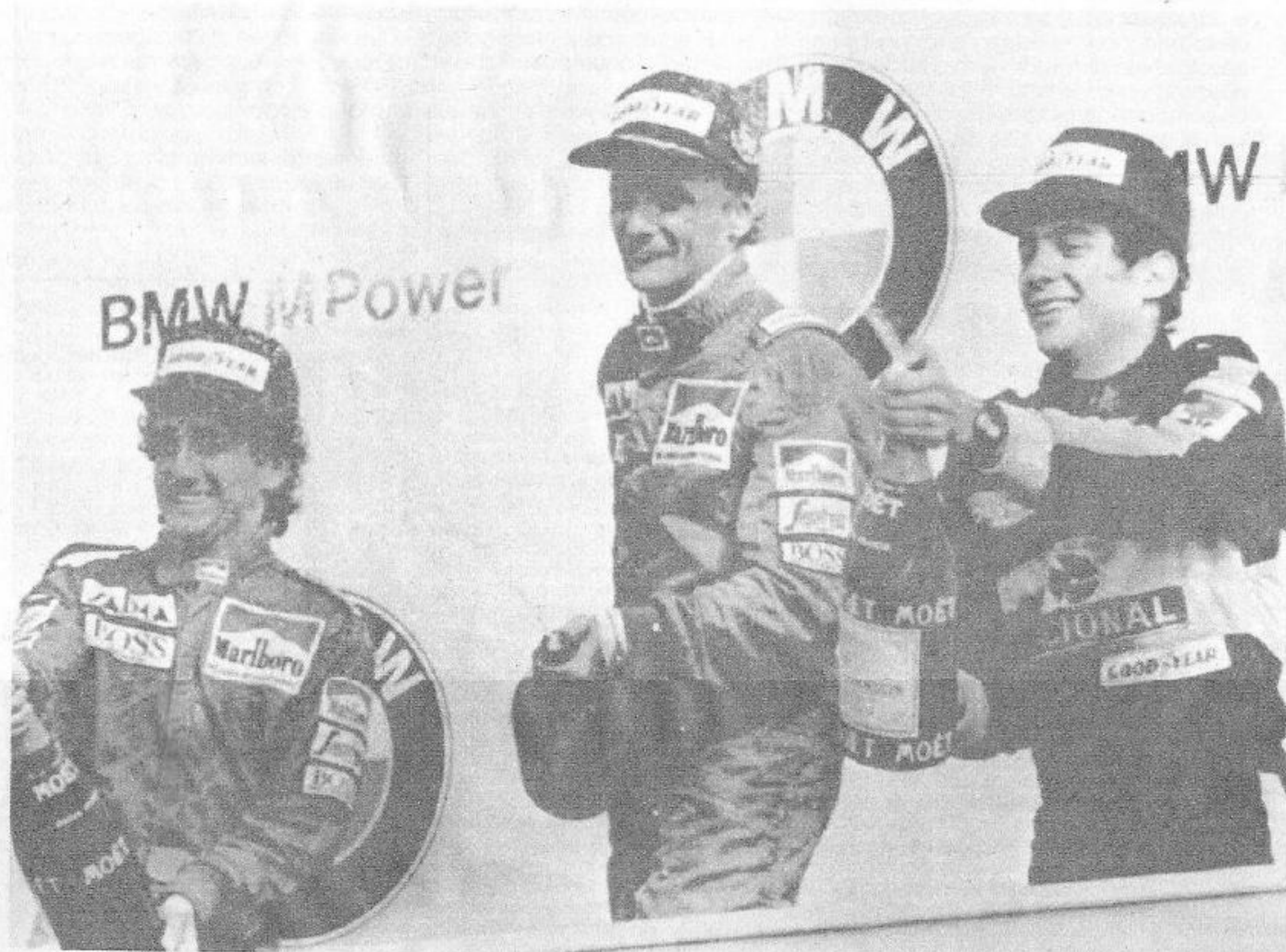
Después, todo volvió a la normalidad, a una normalidad dura pero real. CORSA pudo soportarla y hoy se mantiene con ese espíritu prístino tan característico en ella, que la ha convertido en señora en su género.

¡Feliz primer millar, CORSA, con el recuerdo a todos los que contribuyeron a ello, y por el próximo número 2000 a todos los que hoy continúan dándole vida!

Carlos Fresco

(Director de CORSA entre 1976 y 1984, actualmente jefe de sección en el diario "La Nación".)

Por Franco Lini Radiofotos Reuters y A.P.



A sólo una semana de haber anunciado su retiro definitivo de la F-1, el tricampeón mundial retomó la senda triunfal que no reencontraba desde el año pasado, imponiéndose en espectacular lucha a su coequipier Prost.

El 1-2 de McLaren en Zandvoort, con Lauda adelante, ganando una carrera con mucha inteligencia, y Prost detrás, en definición sobre el final. En la otra, el podio; Lauda festejando su 25º GP ganado igualando la marca de Clark y a sólo 2 del récord de Stewart, junto a Prost y Ayrton Senna.

Casi a punto de convertirse en un "jubilado" de la F-1, **Niki Lauda** volvió a la victoria combatiendo con los jóvenes que pugnan por ganarse un lugar en el difícil mundo de la competición. Y nada menos que batiendo a su compañero de equipo, dedicado a tratar de encontrar el título mundial que el año pasado le viró el propio Lauda. Excelente señal de sano egoísmo de un Lauda que no le teme a nadie. Una bella demostración de espíritu deportivo, al no haber hecho caso a las "razones de estado", vale decir la conveniencia del equipo. **"Continuaré corriendo hasta el fin de la temporada y haré todo lo posible para ganar, por mí y por el equipo"**, dijo hace diez días en Austria. Y mantuvo la promesa.

Niki Lauda, vencedor del Gran Pre-

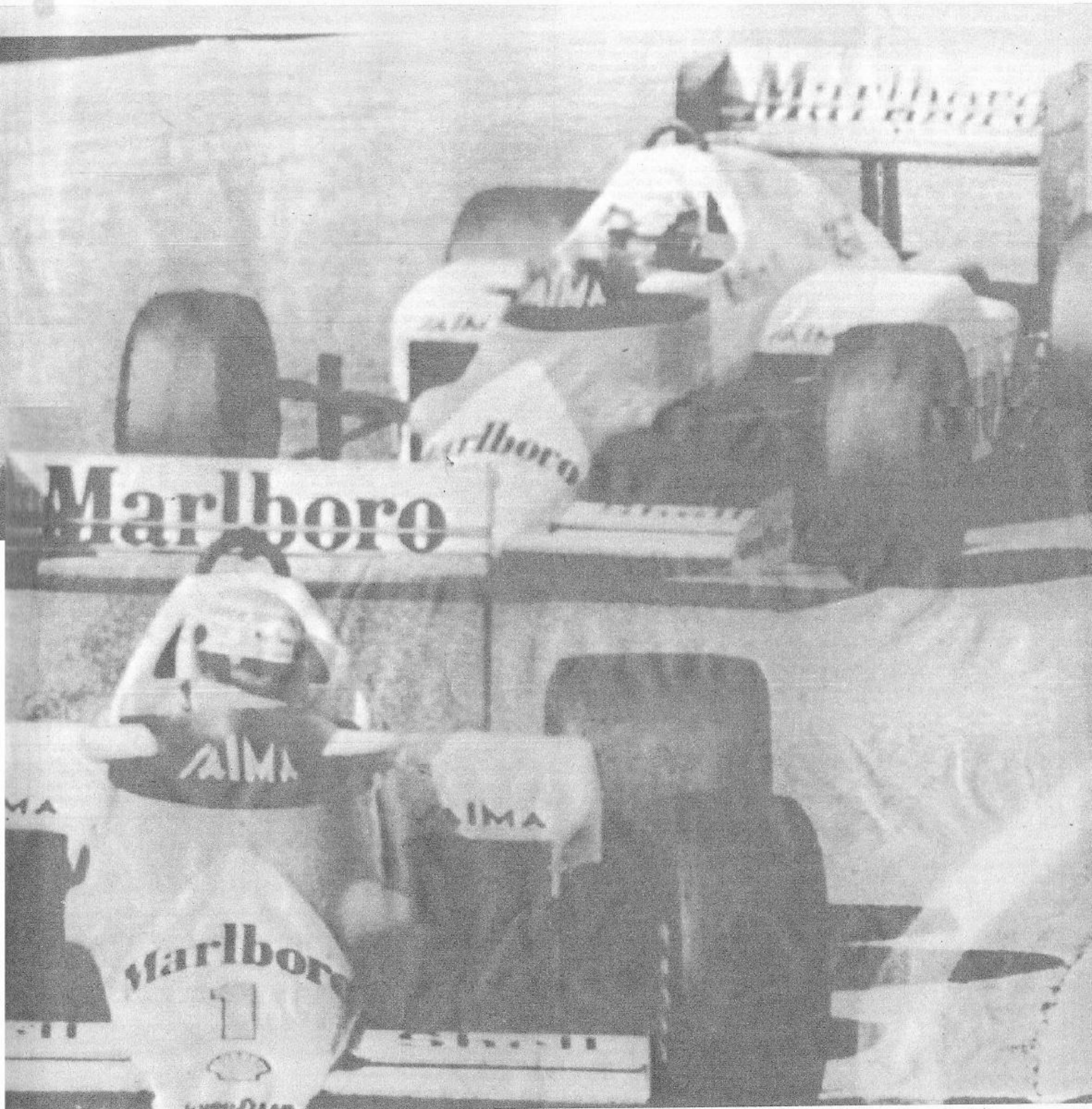
mio de Holanda, quizás el último disputado sobre este circuito, de esta forma entrará al Album de Oro que lo hace alcanzar a Stewart en la tabla de las estadísticas. Sólo el enorme Jim Clark ganó cuatro veces en Holanda.

Niki Lauda fue nuevamente campeón de táctica, no involucrándose en la furiosa cabalgata de los menos sabios; y después yendo para adelante a su modo, irresistible. Los que iniciaron la carrera de otro modo, sin calcular todo de antemano, se fueron deteniendo. Lauda, en cambio, llegó al final con táctica pero también con espíritu combativo. La última vuelta con Prost rueda a rueda mostró también un Lauda combativo al punto de obligar a Prost a perder el control por un segundo y mandándolo a hacer una pequeña incursión por el pasto. **Niki Lauda transfor-**

mó en brillante una carrera que muchos elementos la convertían en deprimente.

En cambio resultó una buena carrera. Llena de sucesos que le dieron calor a la jornada, hasta el clima excepcional del domingo que borró la imagen de un inclemente sábado. Un día que a priori resultaba favorable para la Ferrari teniendo en cuenta que en la media hora de pruebas del domingo a la mañana Johansson y Alboreto estaban detrás de los McLaren en los tiempos de giro y con los tanques a full. Por lo tanto se puede suponer que la puesta a punto del viernes (no ensayada el sábado a causa de la lluvia) fue capaz de poner a la Ferrari en prestaciones de importancia. Restaba la poco feliz posición de partida, la cual Alboreto intentó remediar en parte con un ímpetu que

N GLORIOSA RETIRADA



GRAN PREMIO DE HOLANDA

Primera vuelta en Holanda. Rosberg al frente del pelotón, seguido por Senna, Fabi, Prost, Suter, Lauda y el resto. Falta Piquet que se había quedado en la largada.



LA VERDAD DE LOS MEJORES

Las preguntas de rutina de parte del periodismo, alguna más de los cronistas ingleses, en fin, mientras Niki Lauda estaba respondiendo los requerimientos en la sala de prensa, nosotros hicimos la nuestra: "¿Cuántas carreras vas a ganar antes de retirarte?". Responde rápidamente: "Todas".

Y parece que la cosa no le disgusta a nadie, salvo a Prost que por su parte dijo: "Pienso que fue una bella carrera. Estoy contento con el resultado y de ver que Lauda está muy motivado, porque eso significa que me dará una mano para ganar puntos en las próximas carreras. Hemos visto que las Ferrari están en dificultades aunque esta vez Alboreto ha conseguido 3 puntos que serán importantes al final del campeonato. Si paraba tres vueltas antes a cambiar gomas habría podido mantener la punta. De todas maneras está bien así. En cuanto a Lauda en el último giro lo emparejé pero no es fácil pasarlo; probé, pero en un momento me alargó tanto un frenaje que tuve que poner una rueda arriba del pasto. Decidí desistir. Como verán acá no hay juego de equipo. Somos libres de hacer nuestra carrera y así será siempre".

Niki Lauda, sereno, se tomaba una gaseosa, mirando a la gente que lo rodeaba, desde abajo de la garra. Estaba saboreando la victoria: "Como verán cuando la máquina rinde aquí estamos. En esta temporada la cosa anduvo mal muchas veces, ahora por fin parece que la mala suerte ha terminado. No, ninguna preocupación cuando Prost se me puso atrás. Sabía que la iba a controlar bien".

Tercero en el podio, y tercero en las entrevistas, Ayrton Senna. Está contento y desilusionado al mismo tiempo: "Al principio anduvo todo bien, después tuve que levantar, primero porque la temperatura del agua se fue arriba, después era la presión de aceite. No podía andar fuera de ciertos límites. Cuando Alboreto se me acercó me resistí pero él insistió hasta límites peligrosos. El tercer puesto es bueno dada las condiciones, pero si por una sola vez el auto anduviera bien toda la carrera..."

Y finalmente el gran desilusionado, Michele Alboreto que emerge de Zandvoort con la cabeza alta, personalmente, pero casi resignado a no poder seguir con aspiraciones para el título: "Hice todo lo que puede, y no fue fácil porque el auto era difícil de tener sobre la pista. Más en estas condiciones era imposible y el cuarto puesto es demasiado. Tres puntos son tres puntos y serán útiles si a partir de Monza la máquina mejora. De otra manera no sirven de nada. Si no hacemos algo nuevo el campeonato me lo pierdo".

Y con esto está todo dicho.

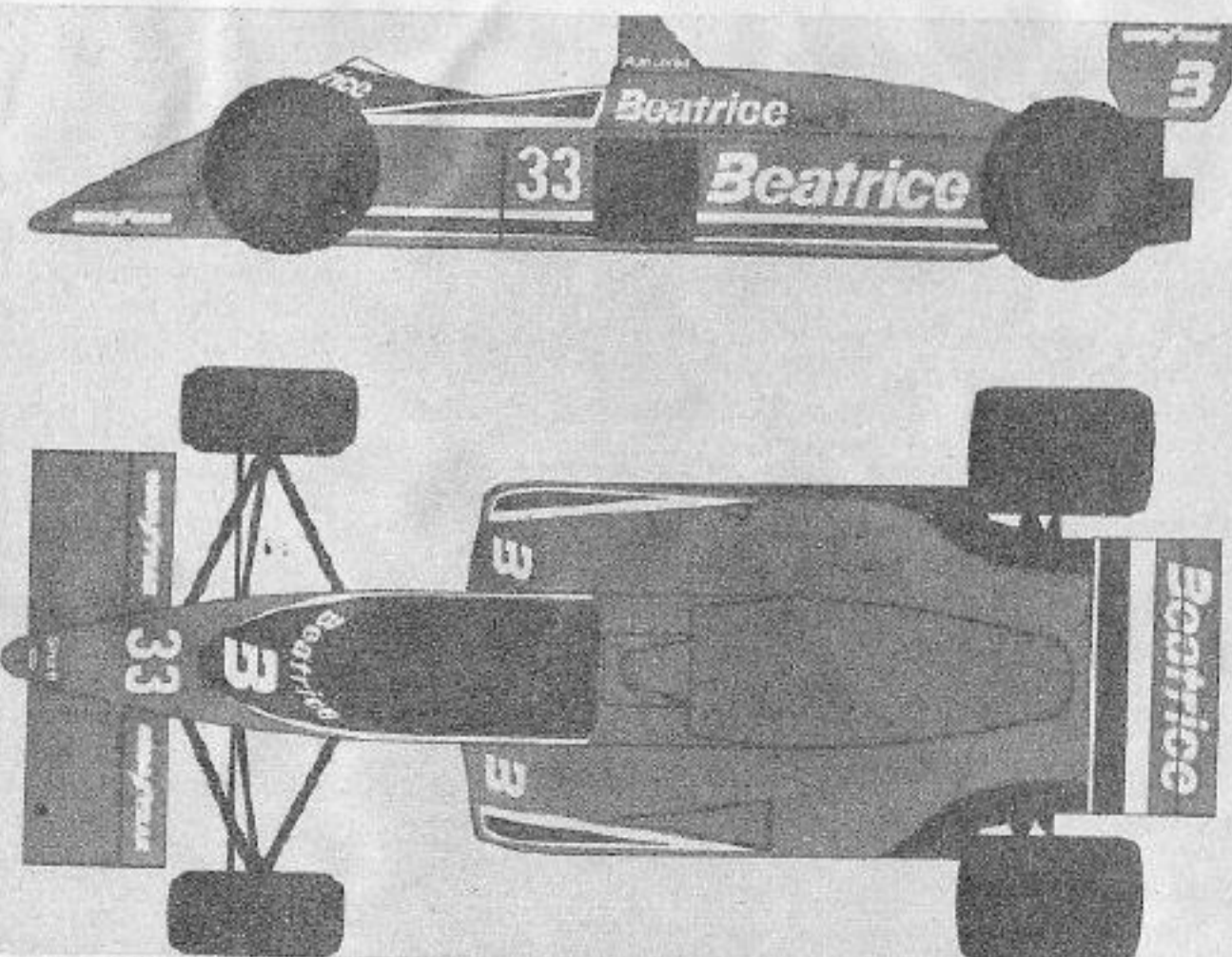
PRESENTACION DEL EQUIPO BEATRICE

Y se develó por fin el misterio del equipo Lola-Beatrice de Fórmula Uno. El pasado jueves, en Brands Hatch, tuvo lugar la presentación oficial de la escudería norteamericana que, regentada por Carl Haas, pondrá en pista un Lola-Hart en el próximo Gran Premio de Italia, el 8 de setiembre, en manos del reaparecido ex campeón mundial Alan Jones.

Las palabras de rigor estuvieron a cargo del propio Haas, quien expresó que el ingreso de su escudería constituía "un esfuerzo internacional, ya que los estadounidenses Teddy Mayer y Tyler Alexander construyeron los autos con tecnología británica para un piloto australiano con auspiciantes de distintos países". Seguidamente, Lee Reiser, encargado de prensa de Beatrice, confirmó que "si bien existió un replanteo en las líneas originales del proyecto de la empresa, seguiremos patrocinando autos de Fórmula Uno y de CART del equipo de Haas".

Los hechos tuvieron como protagonista a Jones, quien al culminar los discursos efectuó una serie de vueltas al circuito, reflexionando luego: "Estoy ansioso por volver. Lógicamente, habrá que probar mucho antes de Monza, pero los primeros indicios han sido muy buenos. Además, estoy muy motivado ya que éste es el programa profesional más detallado en el que me he visto involucrado en mi trayectoria deportiva".

Si bien el futuro inmediato, es decir el debut en Monza, ha creado expectativas, también las mismas están depositadas, y en buena forma, en lo que ocurrirá con este equipo en 1986. Confirmado ya el reemplazo del Hart por el Cosworth Turbo, la gran duda subsiste en quién o quiénes serán los pilotos. Un tema para el que se barajan varios nombres, entre ellos Nelson Piquet, Patrick Tambay, Elio de Angelis, Ayrton Senna, Michael Andreiff y el propio Alan Jones que, pese a ser el encargado de hacer debutar el auto, no tiene asegurada su continuidad en el equipo.



le hizo ganar puestos y luego un buen envío pero, como quedó visto, no alcanzó.

Alboreto tenía más la cabeza en el campeonato, aunque de todas maneras, de cualquier forma que anduviese las posibilidades eran pocas. Ahora viene Monza, última posibilidad: si en el lapso de pruebas antes de la carrera no se descubren ni eliminan las razones técnicas que están haciendo funcionar mal las Ferrari, los 3 puntos de Holanda servirán de muy poco.

Tal como nos tiene acostumbrados, Keke Rosberg se fue adelante en la partida a todo o nada, muchos metros de ventaja en seguida y una bella cabalgata adelante durante 19 giros, después el motor rotó y amén. En esto los japoneses de Honda no se han equiparado todavía a Ferrari y también Mansell tuvo lo suyo.

Y detrás de Rosberg, también a su estilo Ayrton Senna, que mientras la máquina rindió fue el de siempre. Después también para el motor recalentado, ritmo que disminuye... Exactamente lo mismo que le ocurrió a Elio De Angelis después de haber entrado a boxes con una goma pinchada y remontado desde atrás con todo lo que ello significa. Los dos Lotus terminaron la carrera y sumaron bien, pero siempre detrás de los McLaren. En la misma situación estuvo Renault con Warwick que mantuvo el paso de los mejores llegando a estar tercero para después defenderse con la caja rota, y Tambay, que se convirtió en uno de los "héroes" de la jornada. Debió partir en el último lugar porque su motor no arrancó en el momento de la vuelta previa y realizó una remontada increíble pasando del puesto 20 en la primera vuelta al cuarto en la 22, pero con la sospecha fundada de que había salido con los tanques a medio lle-

nar. La causa fue que a la mañana en una salida de pista había roto una suspensión con los tanques a full y en esta oportunidad no quiso arriesgarse a tener otra "emoción" semejante. Oficialmente se detuvo por el diferencial engranado. La peor suerte de este gran premio la tuvo Nelson Piquet, pole position. Pero en el momento de la luz verde puso el motor a un régimen muy elevado, el limitador de revoluciones le cortó la corriente y el Brabham se detuvo mientras los demás hacían piruetas para esquivarlo. Pudo finalmente meterse en carrera, pero después de una "eternidad" para poder hacer arrancar el motor. Así la carrera que podría haber sido brillantísima se transformaba en un handicap.

Teo Fabi con el Toleman estuvo delante de Prost por una vuelta, delante de Lauda por cuatro, y siempre adelante de Mansell hasta que debió abandonar por una razón "mínima": una rueda floja comenzó a moverse, la rosca de la fijación se redondeó y cuando se detuvo en el box ya no pudieron cambiarla.

También rápidamente, afuera quedaron los Alfa Romeo con el turbo roto (solamente una vuelta). Martini fuera de pista, Ginzani detenido a causa del motor y los Ligier que no resistieron demasiado. Los supervivientes fueron pocos. Diez clasificados y undécimo el holandés Rothengatter, que con el Osella hizo lo que pudo perdiendo muchísimas vueltas por un contacto eléctrico fallido.

NOTA: Vale aclarar que las estadísticas publicadas a partir de la página 17 de este número 1000, alcanzan al reciente G. P. de Austria, no incluyen a este Gran Premio de Holanda.

MUNDIAL DE MOTOCROSS

VEHKONEN QUEBRO LA RACHA

Por primera vez en la historia del Campeonato Mundial de Motocross 125 cm³, una marca no japonesa gana un título mundial. Cagiva, la firma italiana, con Pekka Vehkonen, el "finlandés volador", se llevaron el título tras las dos mangas del Gran Premio de Brasil. En el circuito de Belo Horizonte, ante 45.000 personas, el holandés Dave Stribbos con su Honda venció en la primera manga, escoltado por Vehkonen, Mikka Kouki, Arto Panttila y Massimo Contini.

La segunda manga fue para Vehkonen, que de esa manera se aseguraba el título por 9 puntos a su favor. De nada sirvió para Stribbos llegar segundo, seguida de Van der Berk, Panttila y Lejeune.

Tras la carrera fue formalmente presentada por Stribbos, una denuncia contra Vehkonen cuestionando el combustible utilizado por la Cagiva del nuevo titular del mundo. El jurado internacional remitió las actuaciones a la reunión de la Federación Internacional, en Portugal, en octubre próximo.

Habrà que esperar hasta entonces para saber si Vehkonen puede pasar a retirar su corona...

LOS NUMEROS

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

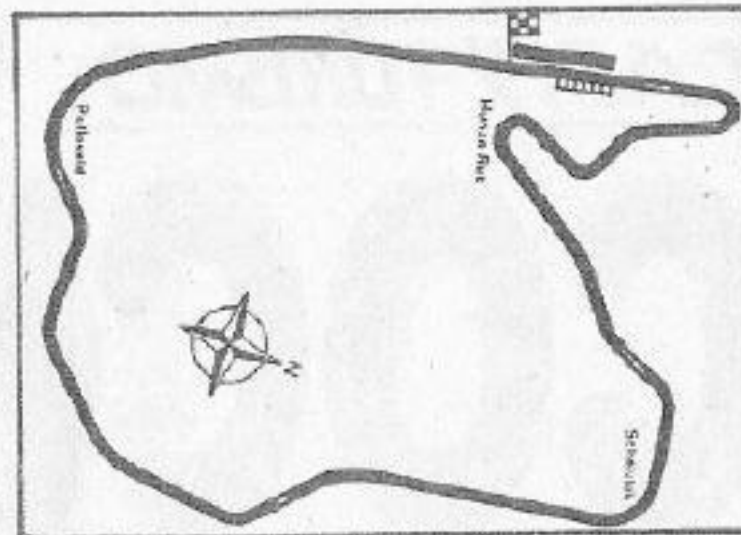
(Disputadas diez competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1°	Alain Prost	Francia	56
2°	Michele Alboreto	Italia	53
3°	Elio De Angelis	Italia	31
4°	Keijo Rosberg	Finlandia	18
	Ayrton Senna	Brasil	18
6°	Stefan Johansson	Suecia	16
7°	Niki Lauda	Austria	14
8°	Nelson Piquet	Brasil	13
9°	Patrick Tambay	Francia	11
10°	Jacques Laffite	Francia	10
11°	Thierry Boutsen	Bélgica	9
12°	Nigel Mansell	Inglaterra	7
13°	Stefan Bellof	Alemania	5
14°	Derek Warwick	Inglaterra	4
15°	René Arnoux	Francia	3
	Andrea De Cesaris	Italia	3

Próxima competencia: Gran Premio de Monza (Italia), el 8 de setiembre.



Nelson Piquet, luego de hacer la pole, bromeando con un pomo de silicona, en boxes. Tras la insólita y fallida largada, pocas ganas le quedaron de bromear...



ORDEN DE LARGADA

Nelson Piquet Brabham-BMW 1m 11s 074	Keijo Rosberg Williams-Honda 1m 11s 647
Alain Prost McLaren-TAG Porsche 1m 11s 801	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m 11s 637
Teo Fabi Toleman-Hart 1m 12s 310	Patrick Tambay Renault 1m 12s 486
Nigel Mansell Williams-Honda 1m 12s 614	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m 12s 746
Marc Surer Brabham-BMW 1m 12s 856	Niki Lauda McLaren-TAG Porsche 1m 13s 059
Elio De Angelis Lotus-Renault 1m 13s 078	Derek Warwick Renault 1m 13s 289
Jacques Laffite Ligier-Renault 1m 13s 435	Gerhard Berger Arrows-BMW 1m 13s 680
Piercarlo Ghinzani Toleman-Hart 1m 13s 705	Michele Alboreto Ferrari 1m 13s 725
Stefan Johansson Ferrari 1m 13s 768	Andrea De Cesaris Ligier-Renault 1m 13s 797
Richardo Patrese Alfa Romeo 1m 14s 240	Eddie Cheever Alfa Romeo 1m 14s 912
Martin Brundle Tyrrell-Cosworth 1m 14s 920	Stefan Bellof Tyrrell-Renault 1m 15s 236
Jonathan Palmer Zakspeed 1m 16s 257	Pierluigi Martini Minardi-Motori 1m 17s 019
Phillipe Alliot RAM-Hart 1m 18s 525	Huib Rothengatter Osella-Alfa Romeo 1m 19s 410
Kenny Acheson RAM-Hart 1m 20s 429	

Promedio: 215,370 km/h.

El orden de salida de clasificación no se desarrolló normalmente en virtud de las condiciones climáticas, por lo que los mejores tiempos fueron logrados el día viernes.

LOS TIEMPOS

Piloto	Clasif. viernes	Vuelta más veloz on carrera
N. Piquet	1m11s074	1m17s577
K. Rosberg	1m11s647	1m18s369
A. Prost	1m11s801	1m16s538
A. Senna	1m11s837	1m17s835
T. Fabi	1m12s310	1m19s043
P. Tambay	1m12s486	1m17s335
N. Mansell	1m12s614	1m17s286
T. Boutsen	1m12s746	1m18s730
M. Surer	1m12s856	1m19s400
N. Lauda	1m13s059	1m17s054
E. De Angelis	1m13s078	1m18s229
D. Warwick	1m13s289	1m18s230
J. Laffite	1m13s435	1m19s549
Gerhard Berger	1m13s680	1m19s294
Piercarlo Ghinzani	1m13s705	1m20s920
M. Alboreto	1m13s725	1m17s710
S. Johansson	1m13s768	1m19s385
A. De Cesaris	1m13s797	1m19s980
R. Patrese	1m14s240	2m11s271
E. Cheever	1m14s912	1m50s408
M. Brundle	1m14s920	1m19s259
S. Bellof	1m15s236	1m18s878
J. Palmer	1m16s257	1m20s505
P. Martini	1m17s919	1m41s482
P. Alliot	1m18s525	1m20s928
H. Rothengatter	1m19s410	1m23s102
K. Acheson	1m20s429	

Promedio de la pole position: 215,370 km/h.

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Puntos
1°	Ferrari	72
2°	McLaren	69
3°	Lotus	50
4°	Williams	25
5°	Brabham	16
6°	Renault	15
7°	Ligier	13
8°	Arrows	9
9°	Tyrrell	5

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	ROSB.	SENN.	PROST	LAU.	FAB.	MAN.	WAR.	DEANG.	ALB.	SUR.
20	PRO.	SENN.	LAU.	WAR.	MAN.	TAM.	ALB.	SUR.	BER.	BRU.
30	PRO.	ALB.	LAU.	SENN.	SUR.	DEANG.	BER.	BRU.	MAN.	BELL.
40	LAU.	SENN.	PRO.	DEAN.	ALB.	SUR.	MAN.	BELL.	BER.	BRU.
50	LAU.	PRO.	SENN.	ALB.	DEANG.	MAN.	BRU.	BER.	SUR.	BOU.
60	LAU.	PRO.	SENN.	ALB.	DEANG.	MAN.	BRU.	PIG.	BER.	SUR.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vtas.	N°	Piloto	Marca	Causa
1°	23	Eddie Cheever	Alfa Romeo 185 T	Turbo
1°	22	Riccardo Patrese	Alfa Romeo 185 T	Turbo
1°	29	Pierluigi Martini	Minardi M185-Motori Moderni	Despiste
10°	28	Stefan Johansson	Ferrari 156/85	Motor
13°	20	Piercarlo Ghinzani	Toleman TG-185-Hart	Motor
13°	30	Jonathan Palmer	Zakspeed 85	Motor
17°	26	Jacques Laffite	Ligier JS25-Renault	Rueda
18°	19	Teo Fabi	Toleman TG-185-Hart	Rueda Trasera Izquierda
20°	6	Keijo Rosberg	Williams FW10-Honda	Motor
22°	16	Patrick Tambay	Renault RE 60	Diferencial
25°	25	Andrea De Cesaris	Ligier JS25-Renault	Motor
27°	16	Derek Warwick	Renault RE 60	Cambio
37°	4	Stefan Bellof	Tyrrell 014-Renault	Motor
52°	10	Phillipe Alliot	RAM 03-Hart	Motor
54°	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	Cambio

CLASIFICACION

Autódromo de Zandvoort. Circuito de 4.262 m., 70 vueltas.
Recorrido total: 298,340 km. 25/8/85.

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Niki Lauda	McLaren MP4/2-TAG Porsche	1m32s29	70
2°	2	Alain Prost	McLaren MP4/2-TAG Porsche	1m32s232	70
3°	12	Ayrton Senna	Lotus 97 T-Renault	1m48s491	70
4°	27	Michele Alboreto	Ferrari 156/85	1m48s837	70
5°	11	Elio De Angelis	Lotus 97 T-Renault	-	69
6°	5	Nigel Mansell	Williams FW10-Honda	-	69
7°	3	Martin Brundle	Tyrrell 012-Cosworth	-	69
8°	7	Nelson Piquet	Brabham BT 54-BMW	-	69
9°	17	Gerhard Berger	Arrows A8-BMW	-	68
10°	8	Marc Surer	Brabham BT 54-BMW	-	65
N/C		Huib Rothengatter	Osella FAL-Alfa Romeo	-	

Promedio del Ganador: 193,089 km/h.

TULIO CRESPI TIENE PARA UD. DESDE UN SPIAGGIA A TODO LO QUE NECESITE PARA CUALQUIER AUTO DE CARRERA



• Radiadores (agua) en aluminio • Alerones • Trompas • Radiadores de aceite (Tipo Arrows) • Amortiguadores regulables • Tomas dinámicas • Espirales • Rótulas • Protectores de carter para rally • Criques de acción rápida • Cinturones de 4 y 5 hebillas para todas las categorías • Pastillas de freno, discos y mordazas • Cañerías flexibles blindadas para freno y aceite • Nivel regulable para alineación y regulación de alerones • ¿Necesita otra cosa?: Crespi, se la fabrica...

PARAGOLPES PARA MITSUBISHI L 100, L 300 y SUBARU 600

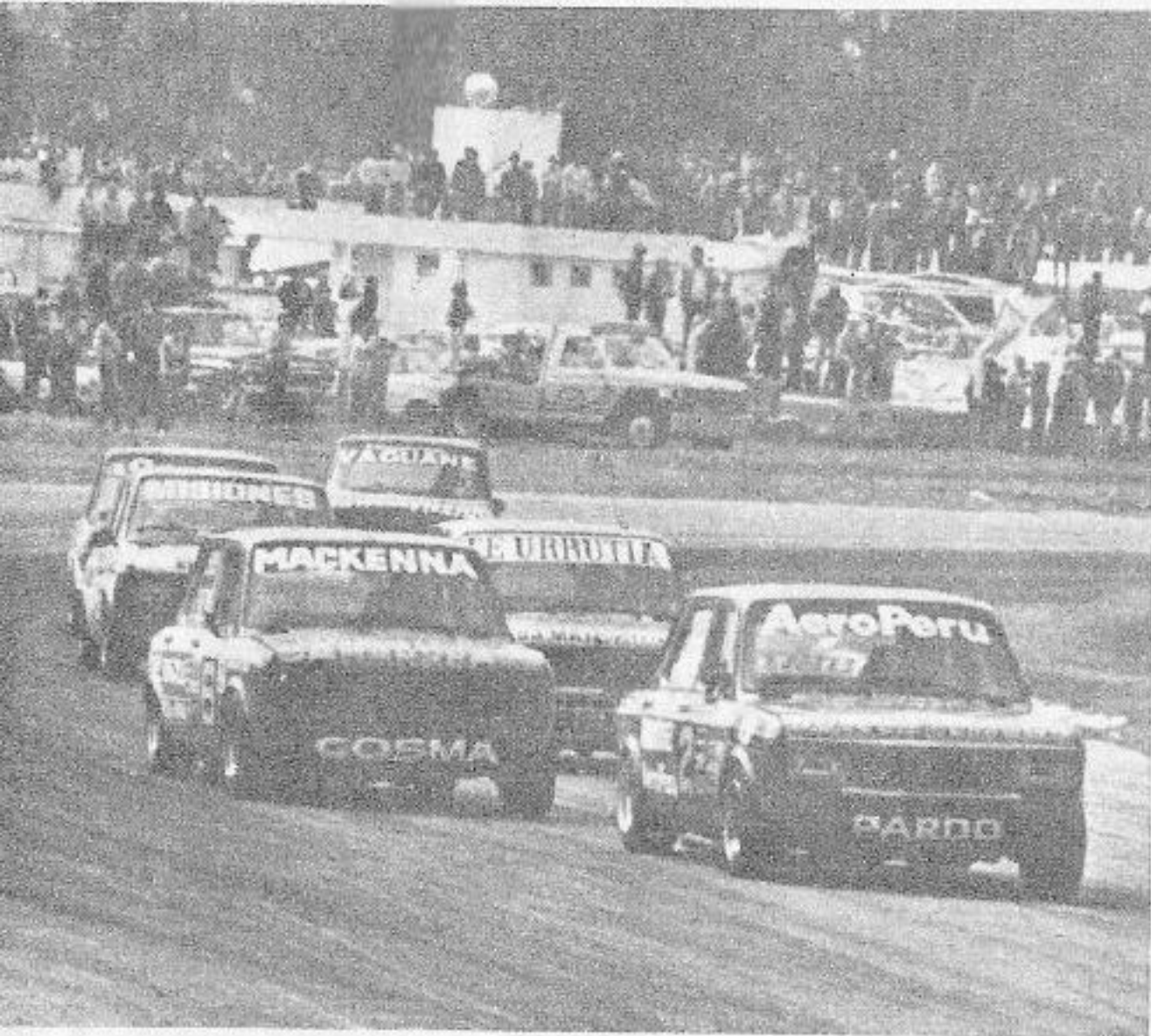
KIT SPIAGGIA,
EL AUTO DEL VERANO

ENVIOS AL INTERIOR TULIO CRESPI, Santos Dumont 4811 (1427) Buenos Aires, TE 854-9144



COCHO, CASI

Por Marcelo García Lobelos
Fotos: M.G.L. y Rogelio Cano



C.A.P.

COCHO CON OTRO POROTO...

Suerte? Nooo...

Nosotros, desde fines del año pasado que venimos trabajando para que las cosas salgan de esta manera. Y en todo caso, si este triunfo alguien se lo quiere atribuir a la suerte, igual nos lo merecemos; es una compensación por toda la mala suerte que tuvimos el año pasado."

Las palabras de uno de los integrantes del equipo de "Cocho" López corroboran la idea que se forma quien los ve trabajar desde afuera: apuntan al Campeonato sin detenerse a considerar nada en el camino. Ellos consideran que el título les pertenece, y van a tomarlo. Es, sin duda, esa mentalización la que logra los resultados que Cocho viene sumando esta temporada.

"El equipo está muy afiatado -nos decía el propio ganador, el sábado-; los 'chicos' están trabajando realmente a buen nivel. Acordate que

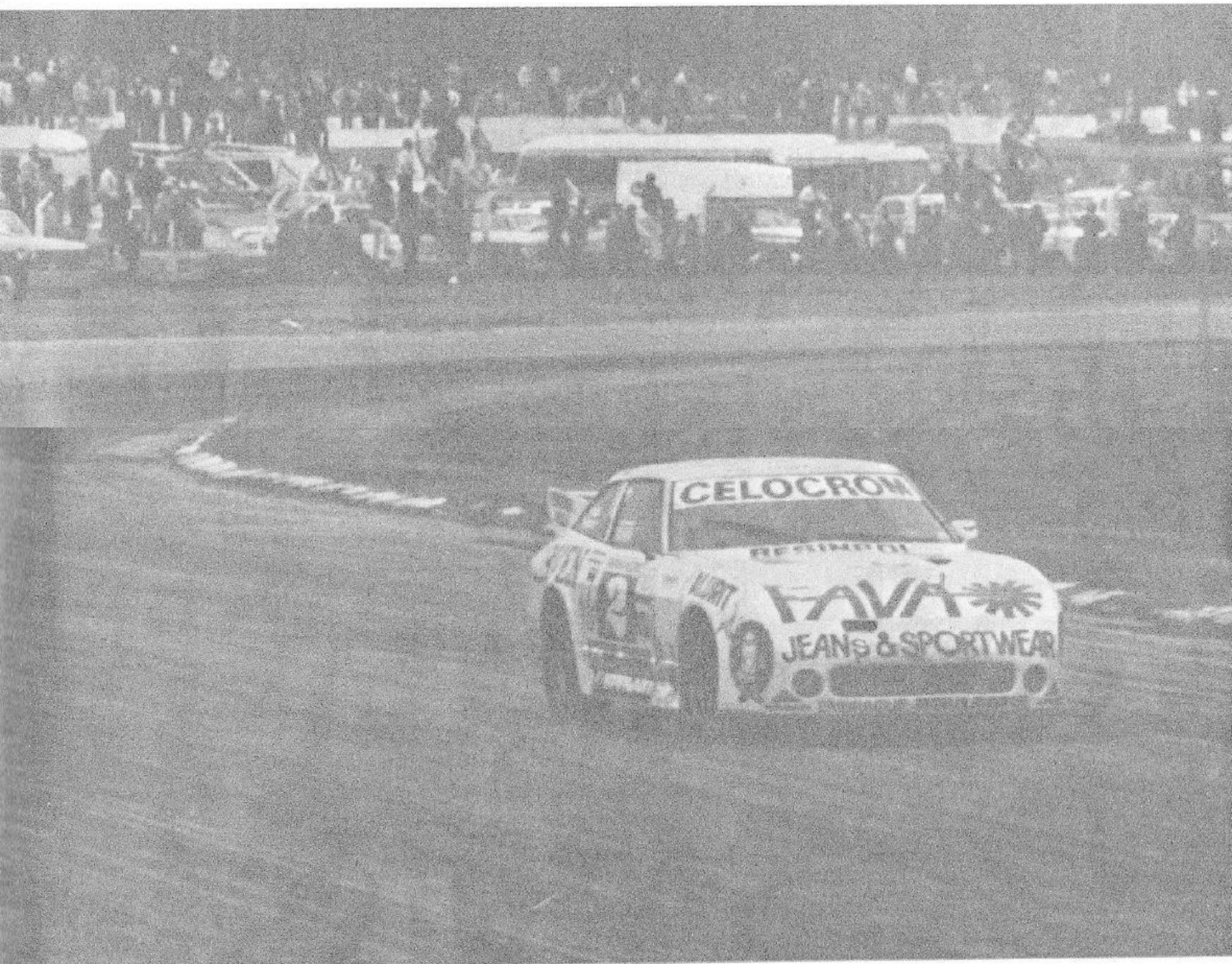
son todos jóvenes y todavía se están formando en esto". Y el domingo, después de la carrera, agregaba: "No creo que haya sido una cuestión de buena suerte mía o de mala del Chango. En la salida a la recta hay un planito roto unos cincuenta centímetros. El Chango le pegó todo el tiempo con las gomas del lado izquierdo y, sobre todo en las últimas vueltas, le dio realmente muy fuerte. No me sorprende que se le haya reventado un neumático. Si no se le rompe la goma, hubiese sido difícil

pasarlo, pero no imposible: de hecho, yo lo pasé una vez cuando erró un cambio en la recta, lo que pasa es que mi juego era presionarlo y pensar en el campeonato."

Prácticamente, a través de la impresión del ganador, hemos tenido un relato de la carrera. Pero Cocho se olvida de nombrar a quien también lo debe haber preocupado muchísimo durante el desarrollo: nos referimos a Jorge Omar Del Río. El "profe" cumplió una actuación destacada en un circuito que se adapta a su sapiencia conduc-

CAMPEON

Otra jornada signada por desclasificaciones y dudas. Solamente la Clase 2 salió "limpia" del fin de semana riocuartense. Entre los Datsun, López se cortó aún más.



tiva. Pero luego, en la revisión técnica, su tapa de cilindros fue motivo de desclasificación y la pérdida del segundo puesto...

Detrás de Del Río hubo un final de carrera que demostró que en el CAP no se puede ni pestañear tranquilo. Silvio Oltra hizo una carrera rapidísima, peleando con Angel Monguzzi hasta la mitad de la prueba y, luego de desembarazarse del cordobés, cazando con éxito a Daniel Mustafá y poniendo luz entre su cola y el auto número 4 como para andar tranquilo. Pero la confianza

mata al hombre... Dejemos que él mismo nos cuente cómo "se cayó" del podio (aunque luego heredó el tercer lugar cuando excluyeron a Del Río): "Le había hecho buena diferencia a Mustafá y, cuando me marcaron la última vuelta, hice todo más despacio por las dudas, pero en la curva final, al salir a la recta, justamente por ir demasiado lento, el auto se fue de trompa y, sin tracción, me fui al pasto. Lo 'traje' de nuevo al asfalto, pero con tan poca velocidad que Mustafá me pasó justito sobre

*Derecha: De entrada no más, el "Chango" Fernando se cortó adelante perseguido por "Cocho" López. La posición del de Matadéas fue expectante pero no conservadora. Los siguen Mustafá y Del Río (después desclasificado).
Arriba: Alegría en el podio, pero rato después sólo festejaba Cocho, puesto que Del Río y Mustafá fueron obje-
tados por la técnica (Del Río) definitivo, y el cordobés aún en suspenso.
Abajo: Borromeo acaba de superar a Senavalle y empieza a gestar su segundo triunfo consecutivo. El de Vicuña Mackenna y Urúila (que ya lo sigue en la foto) le mordieron los talones hasta el final.*

la llegada. Todavía no lo puedo creer". El "califa" cordobés sonreía y se frotaba las manos. Simplemente Oltra se la dejó picando y no tuvo más que soplarla para convertir el "gol" que lo llevó al podio, aunque luego también su tapa fue objetada y retirada para una medición posterior, dejando su puesto en suspenso.

Monguzzi se desdibujó un poco en la final, de lo que había pintado en la serie de la cual fue ganador (la segunda), por un retraso en el momento de la partida que lo sumergió de lleno en la zona caliente del segundo pelotón. Si hubiese tomado contacto de entrada con Cocho y Fernandino, la cosa podría haber sido muy distinta. Tras la prueba se quejó de que lo habían tocado en varias oportunidades durante la carrera, pero prefirió no hacer nombres... Lo escoltó **Gustavo Der Ohanesian** que, tras un comienzo vivaz donde parecía que se iba para adelante, se estabilizó en un ritmo parejo pero no suficiente como para llegar a la punta.

CHANGO SUPERMEDIDA

El gran perdedor de la carrera, poco podía agregar a lo que las evidencias mostraban por sí solas. Ahí estaba el **Datsun** con la goma delantera izquierda reventada como mudo testigo de lo que hubiese sido un triunfo inapelable. "El auto anda realmente bien -nos había dicho el **Chango** Fernandino antes de la carrera-, le hicimos el motor y parece que con esos pistones supermedida apareció la potencia que nos falló en otras carreras. Si no pasa nada raro, podemos ganar..." Pero pasó.

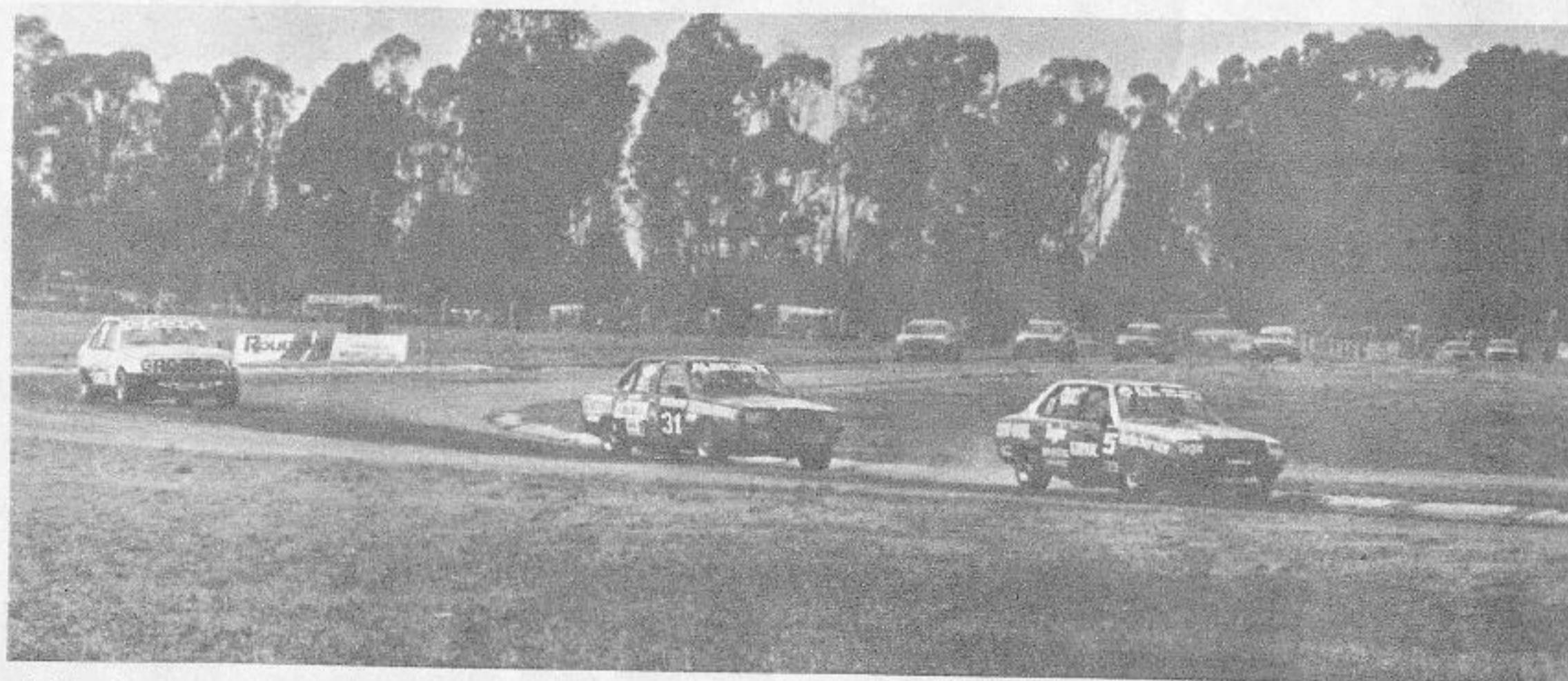
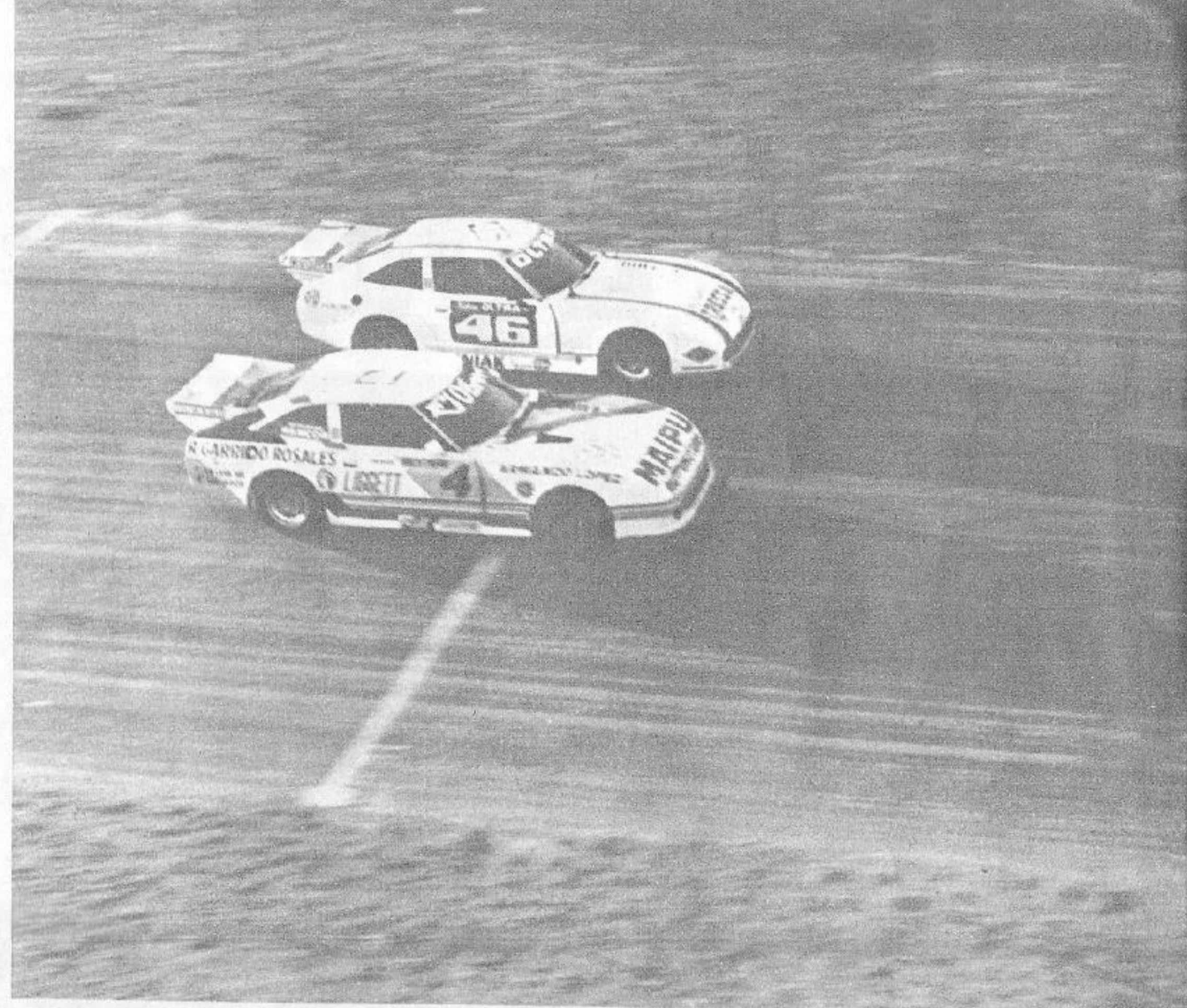
El asunto de los pistones supermedida le quitó el sueño a más de uno. Ocurrió que los motores de los **280 ZX** ya están sintiendo el esfuerzo titánico a que fueron sometidos, y se han autorizado unos pistones supermedida para quienes vayan abriendo los motores. Teóricamente no influyen en nada en la performance debiéndose, posiblemente, la mejora en el rendimiento de quienes los han usado a que, al rearmar el motor, se lo revisa y repasa con cuidado. La mejor prueba de lo que decimos es que el ganador no llevaba los pistones "grandes", y peleaba cada centímetro con Fernandino. Claro que, conociendo a los pilotos y la paridad que hay en el CAP, casi todos los pondrán apenas puedan, "por las dudas". Incluso Cocho, que a pesar de tener el ansiado título casi en las manos, no piensa regalar nada a nadie... Justamente, el tipo de mentalidad que lleva a campeón.

TURISMO

CLASE 3: SOBRE LLOVIDO...

La categoría mayor del Turismo se ha convertido, literalmente, en una monarca chica. Todos los pilotos utilizan **Renault 18** y han desaparecido los Peugeot y Fiat 125 del inicio. Esto, por supuesto, resta un poco de interés, pero lo más complejo parece ser la inercia que tiene para despegar como entidad. Pocos autos y un parque raleado con el correr de las vueltas, hacen recordar los difíciles comienzos del TC 2000, claro que este último tenía potenciales futuros que permitían perdonarle los torpes pasos del inicio. No es el caso de la Clase 3, que debería ser repensada por sus cultores.

En Río Cuarto, la espectacularidad



del duelo por la punta ocultó un poco este tema de fondo. El cordobés puntero del torneo, **Eduardo García Gómez**, y su coterráneo **Ricardo Constanzo**, acapararon la atención con una batalla que realmente entusiasmó. Pero la cosa no terminó bien, puesto que un roce entre ambas máquinas determinó una denuncia de García Gómez, que debió desertar a causa del toque, la cual fue evaluada por las autoridades de la prueba que -tras observar el "tape" televisivo y recibir informes de los veedores en el lugar-, sancionaron la exclusión del ganador por conducta antideportiva. De nada valieron las explicaciones de Constanzo, que vio cómo se le iba entre los dedos el triunfo ganado en la pista.

Con la exclusión de Constanzo la co-

sa fue a parar a manos de **Rodolfo Bergallo**, que repite así lo de Avellana, esta vez escoltado por un debutante, **Fernando Adba**, que con el patrocinio del "Flaco" Traverso se dio el gusto de subir al podio en su primera carrera.

CLASE 2: BONOMO, OTRO GOLOSO...

Como siempre, la Clase 2 pudo ser para varios. **Pentecoste**, que hizo el mejor tiempo de clasificación y puntuó las primeras vueltas, quedó con una goma rota a raíz de un toque con **Serravalle**. Este pasó a comandar pero fue desplazado por **Bonomo** (que volvió con todo a la categoría, de la mano de **Pardo**) y, en la última vuelta, por

Urrutia, quien en ningún momento bajó los brazos y sobre el final le dio caza a los dos punteros, metiéndose como cuña entre ellos. Fuera del podio, pero ahí no más, **Oscar Fineschi** y **Ernesto Besone** que, tras remontar varios puestos con el Alfa, sumó como para seguir liderando el torneo. Pernía está segundo en el Campeonato a pesar de que no pudo sumar puntos debido a su abandono cuando marchaba cuarto "y con ganas". Y prácticamente "antes" que terminemos de escribir esta nota, los protagonistas de ella ya estarán girando en Rafaela para otro "round". Si no la dejamos aquí, no tendremos tiempo para hacer las valijas. Y, como Cocho, no estamos dispuestos a regalarle nada a nadie; por lo tanto, la seguimos la semana que viene.

F. FORD 2000

ROSSO, NUEVAMENTE GANADOR

El sábado pasado, la **Fórmula Ford 2000 Alemana** cumplió una nueva fecha de su certamen, en el circuito de **Hockenheim**. **Victor Rosso**, quien había tenido problemas una semana atrás en **Zolder** (Bélgica) donde terminó 5º tras largar 23º, regresó con todo su potencial, ganando de punta a punta la competencia sobre 20 giros, su cuarta victoria sobre ocho presentaciones. La clasificación se había cumplido el mismo sábado por la mañana y el piloto de Marcos Juárez largaba desde la primera fila con un nuevo récord para el trazado chico de Hockenheim, como anticipando lo que podía suceder en carrera. A pesar de todo, no fue nada fácil para la escudería del argentino, ya que tuvieron que utilizar dos juegos de neumáticos para asegurarse la victoria en carrera y el primer puesto en la clasificación.

Desde el semáforo verde, el **Reynard** número 30 tomó la punta de la carrera, logrando una diferencia de más de 4 segundos sobre Bernard Schnider (ganador en Zolder), y desde ahí controló hasta el final.

La clasificación fue la siguiente: 1º, V. Rosso, Reynard, 22m39s49/100 a 139,499 Km/h; 2º, B. Schnider, Reynard, 22m44s23/100; 3º, F. Schminkler, Reynard, 22m53s89/100; 4º, M. Ragginer, Reynard, 22m54s47/100; 5º, M. Oestreich, Reynard, 23m03s31/100; 6º, F. Abraham, Reynard, 23m11s05/100.

El récord de vuelta también quedó en manos del argentino, con un registro de **1m06s97/100, a 141,626 km/h**.

La próxima competencia del argentino será el fin de semana que viene, en el trazado austríaco de **Salzburgring**, finalizando el Campeonato el **14 de septiembre**, nuevamente en Hockenheim.

Rosso, por otra parte, también tomará parte en las dos últimas fechas del torneo europeo de la misma categoría, corriendo en **Irlanda** el **8 de septiembre** y en **Zolder** el **28** del mismo mes.

Los proyectos para el año que viene ya toman forma y, de no mediar ningún inconveniente, el argentino estará participando en la **Fórmula Tres Alemana** en **1986**.

El campeonato de Fórmula Ford 2000 Alemana, cuando sólo restan dos competencias, lo ve a Rosso primera con **290** unidades, seguido por Schminkler con 280 y Michael Kahnt con 217.

Felipe McGough

Arriba: Increíble final de carrera entre Mustala y Otra, definida a favor del cordobés por cuestión de centímetros. Otra nos decía: "Por querer asegurar el puesto entré despacio a la última curva y el auto se me fue de trompa. Tenía razón 'Yoyo' Maldonado cuando me decía que si levantás el ritmo te desconcentrás. Hay que andar igual hasta pasar la raya..." Abajo: Final de la Clase 3 del Turismo. García Gómez puntea los primeros tramos delante de Beigallo y ya se le viene Constanza. Luego vendría el toque y... la de siempre. Lastima, porque fue un correrón.

COPA EUROPA RENAULT TURBO LARRAURI, CASI CAMPEON

Con una carrera inteligente, cuidándose sobre todo de cometer errores, **Oscar Rubén Larrauri** obtuvo el tercer puesto en la prueba holandesa por la Copa Europa Renault Turbo, que ganó su compañero **Massimo Sigala** por 648/1000 sobre Jan Lammers. Una competencia muy linda, muy animada y que ofreció grandes batallas con muchos pasajes espectaculares.

Lammers, que a los fines del Campeonato ya no tiene ambición alguna, quiso proporcionarle una linda demostración a su público, y así fue que lideró la carrera en las primeras vueltas, tras haber obtenido el segundo tiempo en clasificatoria. Empero, Sigala lo superó a los pocos giros y reluvo la punta no obstante los ataques continuos del holandés mientras, tras ellos, Von Gartzten, Gouhier y Larrauri se batían por el tercer lugar. Luego, el argentino lograba imponerse en el tercero y posteriormente se aseguraba una ventaja con respecto a su adversario directo por el título, Joel Gouhier, por lo que sólo le importaba terminar la carrera sin problemas, lo que hizo a 5s140 del vencedor.

"Es lo que tenía pensado —exclamó 'Poppy' después— dado que en punta estaba Massimo y no quería molestarlo. Además, Massimo había sido desclasificado acá el año pasado, cuando corrimos con los Renault 5, y así se tomó una linda revancha sobre los holandeses. En cuanto a mí, ahora que faltan tres carreras para el final del torneo, quisiera arribar a la última con una ventaja que no pudiera ser descontada de modo alguno."

Si Larrauri lo dice...

Franco Lini

Prepárese para recibir una auténtica primicia mundial.

JUKI Enduro JV-80

TIENE TANTO PARA MOSTRAR QUE SE PRESENTA "DESNUDA"

Llantas, masas y rayos especiales enduro competición.

Caja de 6 velocidades.

Suspensión cantilever, monoamortiguador.

Motor refrigerado por agua equip. con bomba.

Horquilla delantera, perno avanzado diámetro 32 mm.

Fabricada por JUKI S.A.

JUKI

Motocicletas y Ciclomotores

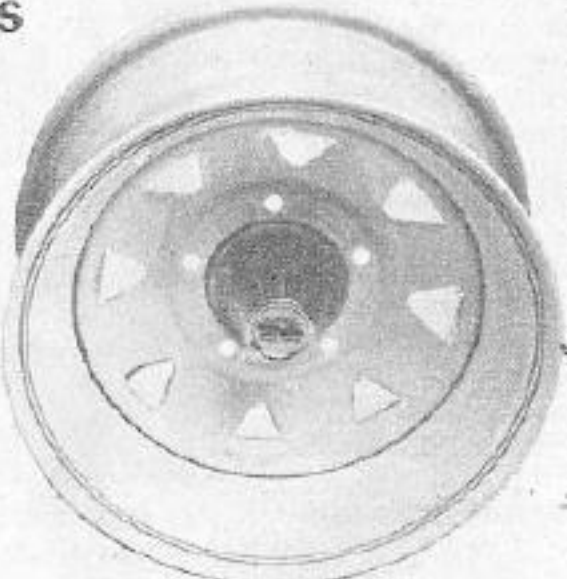
G. Ardoino 1004 (1704) Ramos Mejía - Pcia. de Buenos Aires.

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



- ☆ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ☆ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- ☆ SEGURIDAD TOTAL



R U E D A S
SPINA HNOS

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Boladores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Plátanos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y cuaniles SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
Tel. 701-7948

FIAT
TURIN
REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martinez. TEL. 792-5914

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

ESCAPES
GOBBO
COMPETICION
● JAULAS ANTIVUELCOS ●
COLOCACION EN EL ACTO
ROOSEVELT 3641 CASEROS

LEVAS BOSCH
Competición
Pastor Luna 7957 (ex 3197) Villa Bosch.
TEL 769-1304

ESCAPES
DEPORTIVOS
PARA MOTOS
NUEVOS MODELOS
ESPECIALES
Tarjetas de crédito
Killer
6A1
4A1
2A1
1720
PERFORMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3525 CAPITAL
Tel. 50-5143
ENVIOS AL INTERIOR

PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS
ES UNICO
* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.

FRENOS - EMBRAGUES - CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS
DANIEL
Prov. UNIDAS 4619
TEL 651-9336
SAN JUSTO

MECANICA HURTADO HNOS.
ALINEACION OPTICAS
BALANCEO ELECTRONICO
Crovata 3571
Tablada. TEL. 652-5028

FORMULA ONE
SAFETY EQUIPMENT
Juan B. Justo 4300 - Cap.
MENSAJES: 543-5201

CHASSIS
FER-LAR
ALINEACION Y BALANCEO
CHASIS Y COMPACTOS PARA FORMULA 5
Chivilcoy 3145/75. CAP. (1417). TEL 53-0347

SANY S.R.L.
HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS
OFERTAS #JUEVOS DE LLAVES Y LLAVES
SUELTAS NUEVAS DE 2da SELECCION
TEL 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Rnv)

MARSICO HNOS.
● EMBRAGUES
● FRENOS
ESPECIALES
PARA COMPETICION
REPUESTOS
REPARACIONES
RECAMBIOS
RECTIFICACIONES
DE CAMPANAS Y DISCOS
SERVOS
BOMBAS DE AGUA
Nacionales e importadas
Av. Juan B. Justo 6962 (cp. 1407). TEL. 69-4216. Capital

CRIQUE DOBLE TIJERA
● PARA COCHES CHICOS
● MEDIANOS ● GRANDES ● PICK-UP
● BOMBAS DE AGUA PARA PICK-UP GM. MODELO
CHEYENE Y SILVERADO
● BARRAS DE REMOLQUE CON AMORTIGUACION
FABRICANTES METALURGICA
CARLOS BERG 2856/58
(1437). CAPITAL FEDERAL. TEL 92-8439/0791

BUZOS ANTIFLAMA
Y BOTAS
GARANTIDOS
"J.S."
Brandsen 1123. San Fernando
(frente estación). Tel. 744-2563
Distribuidor en Rosario: SAGAL
San Martín 2369 - Tel. 82-0998
Necesito distribuidor zona Córdoba

EQUIPOS ESPECIALES
6x1 4x1 2x1
CHARLY
BIKES
UNICO EN EL PAIS
EN CROMADO NEGRO
TODOS LOS ACCESORIOS
PARA VOS Y TU MOTO
TODA LA LINEA ANTIFLAMA
"FORMULA ONE"
Avda. del LIBERTADOR 8404
Cap. (CP. 1429) - Tel. 701-5419

HANDICRAFT - SERVICIO
ESPECIALIZADO
MECANICA
CHAPA
PINTURA
¡AHÍ... Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA
CALDAS 1328 (CP 1427) 552-9051

Electricidad del Automóvil
REPARACIONES Y RECAMBIOS DE
● DINAMOS ● ALTERNADORES ● ARRANQUE
● REGULADORES Y LIMPIAPARABRISAS
Avda. Patricios 3580 - Libertad (Pdo. Merlo)

CABLES DE BUJIAS
PARA COMPETICION
● AUTOMOVILISMO
● MOTONAUTICA
● AVIACION
● COBRE
● GRAFITADO
● ANTIPARASITARIO
● TECNOLOGIA DE AVANZADA
● TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO
DE SEGURIDAD
FERRAZZI SRL
U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

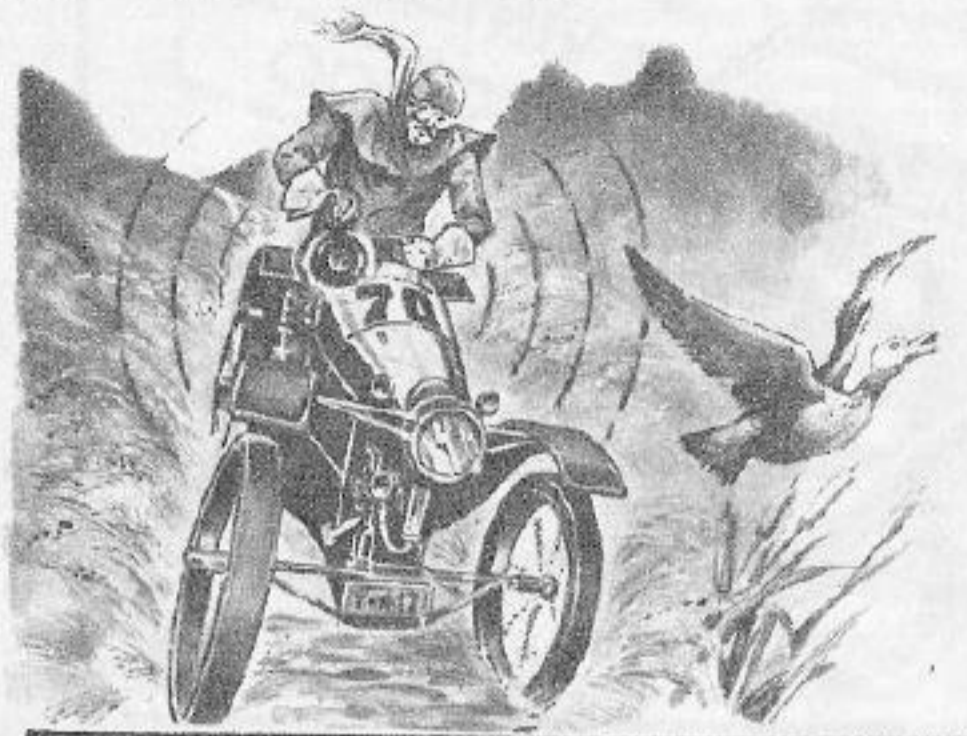
REPUESTOS
FIAT JUNCAL
REPUESTOS Y ACCESORIOS
CHAPAS
Y PARTES DE CARROCERIA
RIVADAVIA 25214.
MERLO. TEL. 0220-23187
(frente al puente)

CALZADOS
CARICER
PITALOPOR CASILLA DE CORREO N° 60
(1884) EL PALMAR

CAPASSO
SERVICIO ESPECIALIZADO
TORINO-RENAULT
TRABAJOS CON GARANTIA
● AFINADOS ESPECIALES ●
● FRENOS ● CAJAS
● DIFERENCIALES ● EMBRAGUES ●
● TREN DELANTERO ●
Somos especialistas en la marca
AJUSTE DE MOTORES
BRASIL 1661. CAPITAL
PEDIR TURNO AL TEL. 23-5871

Tarjetas de crédito

CORSA



TOQUECTOS DE BOCINA

LOS FUEGUINOS SE VIENEN

Jorge Trejo está terminando de acomodar todo para competir sobre un Fiat Super Europa 1500 en la clase dos del campeonato argentino de Turismo Pista. El auto lo atenderá Franco Gava en su taller de Tigre, y espera finalizar los trabajos sobre el mismo en los primeros días de septiembre. Jorge Trejo nunca compitió por campeonatos nacionales, pero sí lo hizo intensamente por el tomo fueguino, donde se corre "standard exterior", y a capot cerrado. Supo intervenir allí con un Fiat 128 equipado con el motor de 1.900 cc que impulsó en algún momento al TC-2000 del mismo Gava, aunque con carburadores diferentes.

DORA BAVIO EN EL CAMBIO

Luego de su reparación en las rutas argentinas, realizada sobre un Peugeot 504 TN en el Rally de Argentina. Dora Bavio ha replanteado su futuro automovilístico. En efecto, la más veloz de las damas argentinas dejará de lado al 504 de maras y comenzará a prepararse para correr rally durante 1986 con un Fiat Regatta 100 S. Si bien aún este modelo no está homologado por la C.D.A., sí lo estará para la próxima temporada, en la que Dora piensa dedicarse más intensamente al automovilismo.

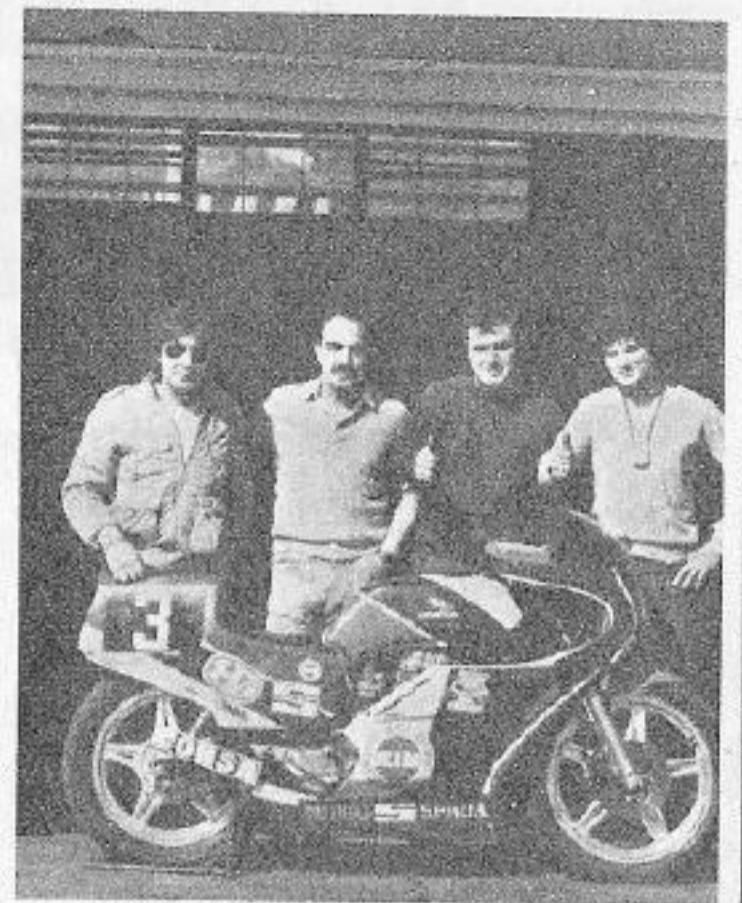
EXPORTAMOS PILOTOS DE VELOCIDAD

Por segunda vez, en el año, pilotos argentinos de velocidad parten a Brasil a correr los 500 Millas de Interlagos —en esta oportunidad a disputarse el 1 de septiembre—, que sigue la tradición de aquella famosa Copa Centauro que reunió algunos de los más destacados pilotos de velocidad del mundo en su momento.

Un esfuerzo absolutamente privado de parte de velocistas argentinos que hasta el momento no había tenido ninguna trascendencia. El 30 de marzo de este año, los hermanos Claudio y Daniel Faraone estuvieron en la línea de partida de otras "500", con 66 máquinas más, como resultado de una invitación de "Sarachu", uno de los preparadores más conocidos del ambiente brasileño. Llegaron a estar 12 días en la cuarta hora de carrera, después de haber pasado en los últimos lugares en la primera vuelta, hasta que una caída de Daniel dejó la moto sin posibilidades de seguir, aunque Claudio lo intentó. Fue suficiente aliciente para intentar otra vez la aventura.

Ahora será Claudio el encargado de conducir la Honda de la categoría 450 junto al pampeano Mario Conchez. Y habrá más argentinos, ya que, entusiasmados por la experiencia de los Faraone, dos de los más importantes pilotos de velocidad con trayectoria exitosa en el medio nacional, Ricardo Blanco y Roberto Ramírez, han alistado una Ducati 750 para competir en la categoría Libre. Como "tuner" estará Ricardo Portero, un baluarte del cortafierros telúrico.

Por ahora sólo nos resta desearles suerte y esperar el regreso para que nos cuenten su experiencia.



De izquierda a derecha: Roberto Ramírez, Ricardo Blanco, Claudio y Daniel Faraone.

EL ARREGLO DE MAYORGA

Después de negociar con varios equipos, Francisco Mayorga se decidió finalmente por el grupo Del Campo para que le arme y atienda una cupé Sierra para debutar en TC-2000. El acuerdo ya se formalizó y aproximadamente en un mes y medio Paco tendrá su nueva "herramienta" para juntarse con el Chino Conedo y, posiblemente, con Cocho López, rememorando viejos tiempos.

LO QUE SE HABLA

Siempre es más de la cuenta y, tratándose de automovilismo, es sabido que los rumores proliferan. Ahora, después de Las Parejas, se comenta la posibilidad del retorno de Traverso a Ford, y nada menos que con Herceg. Por ahora son comentarios... pero el río suena.

COCHO ENTUSIASMADO

Terminó muy contento Cocho López con su intervención en TC-2000, reemplazando a Oscar Aventín, a pesar de todo lo que sufrió en carrera por esa rueda que debió cambiar. De no ser por eso, seguramente hubiese estado en el podio. Por tal razón, no sería muy raro que muy pronto se lo vea con una cupé Sierra preparada por Herceg, quizá cuando el de Mataderos festeje su título en el CAP.

BENAMO VENDE

El Berta Renault de Fórmula Dos Codasur que estuvo utilizando Enrique Benamo se encuentra en venta, ya que el piloto bahiense quiere renovarse. Aunque de todos modos anunció que estará presente en la competencia del 8 en el Autódromo de Buenos Aires.

MULTA Y APERCIBIMIENTO

Roberto Mouras, Pedro Doumic, Héctor Pacchialat, Rubén Muñoz y Hugo Mazzacane fueron multados con 50 australes y, además, apercibidos por probar sus máquinas de carrera el sábado anterior a la competencia en el circuito de Santiago del Estero. Por otra parte, la ACTC recuerda a los pilotos que deben observar puntualidad a las reuniones obligatorias y, también, que rige la prohibición para probar o circular con los autos de TC en la víspera de la competencia, en un radio de hasta 30 kilómetros del circuito. A partir de 25 de Mayo (15-9-85) habrá sanciones severas para los infractores.

CONFERENCIA

El próximo 4 de septiembre se llevará a cabo en el Automóvil Club Argentino una reunión de prensa en la que se informará sobre todo lo relativo a la competencia de

CORSA HACE 1.000 NUMEROS

Nº 0 del 19 de abril de 1966

ARGENTINOS EN LA F-3: Una nota presentación de Jorge Cupeiro y Carlos Pairetti, los dos pilotos argentinos que viajarán a Europa para correr en F-3.

EL CHEVYTUBAJOLA LLUVIA: Justamente, antes de viajar a Europa, Jorge Cupeiro se encargó de llevar al triunfo al Chevytú en el TC. Fue en la Vuelta de General Pico, bajo la lluvia y a pesar de haber desbandado una cubierta.

SEMANA DE LA VELOCIDAD: En un trazado montañoso, con largada y llegada en Carlos Paz, pasando por Biale Massé, Cosquín, el Pan de Azúcar, Villa Allende y Yocsina, se disputó la primera fecha de la Semana de la Velocidad, que tuvo como vencedores a Carlos Reutemann con Fiat 1500 en la categoría D, Héctor Gradassi en la BC, con Auto Unión, y Horacio Bannancini, con De Carlo en la categoría A.

LA PARTE TECNICA: Primera nota de una serie destinada a satisfacer curiosidades y dar las bases de un curso técnico sobre la puesta a punto y la preparación de autos de turismo.

COLIN CHAPMAN: Por entonces, el famoso constructor ya descollaba, y como no podía ser de otra manera, en su primer número, Parabrisas CORSA brindó una extensa nota sobre el creador de los Lotus.

CORSA HACE 15 AÑOS

Nº 227 del 25 al 31 de agosto de 1969

SP Y F-1 EN SAN JUAN: Tres series para Sport Prototipos y dos para Mecánica Argentina Fórmula Uno, y final por suma de tiempos para ambas categorías, fue la base del programa que se ofreció en "El Zonda" de San Juan. En la primera se llevó el triunfo Carlos Ruesch, con el Trueno Sprint-Chevrolet, mientras que en F-1 el vencedor fue Emilio Bertolini, con un Bravi-Tornado.

TURISMO EN SALTO: "Transfer", con Auto Unión, y Francisco Mayorga, con Peugeot 504, fueron los ganadores de la Primera Vuelta de Salto para Turismo, en un circuito de tierra que no debió ser autorizado. Una carrera que, en definitiva, arrojó poco y nada de positivo.

EQUIPO ACA EN EUROPA: El Gran Premio del Mediterráneo, disputado en Enna, fue ganado por Gianclaudio Regazzoni, mientras que Carlos Reutemann abandonó por la rotura de la caja de velocidades. Mientras tanto, Benedicto Caldarella permanecía en Buenos Aires, arreglando algunos asuntos particulares.

MOTOR BERTA VS DE TRES LITROS: El proyecto más ambicioso ya es una realidad. En Alta Gracia, Oreste Berta trabaja sobre piezas terminadas del motor que nos representará ante el mundo. La intención era la de colocar ese motor en un Sport Prototipo, también de diseño nacional, para cotejar

con los grandes constructores internacionales.

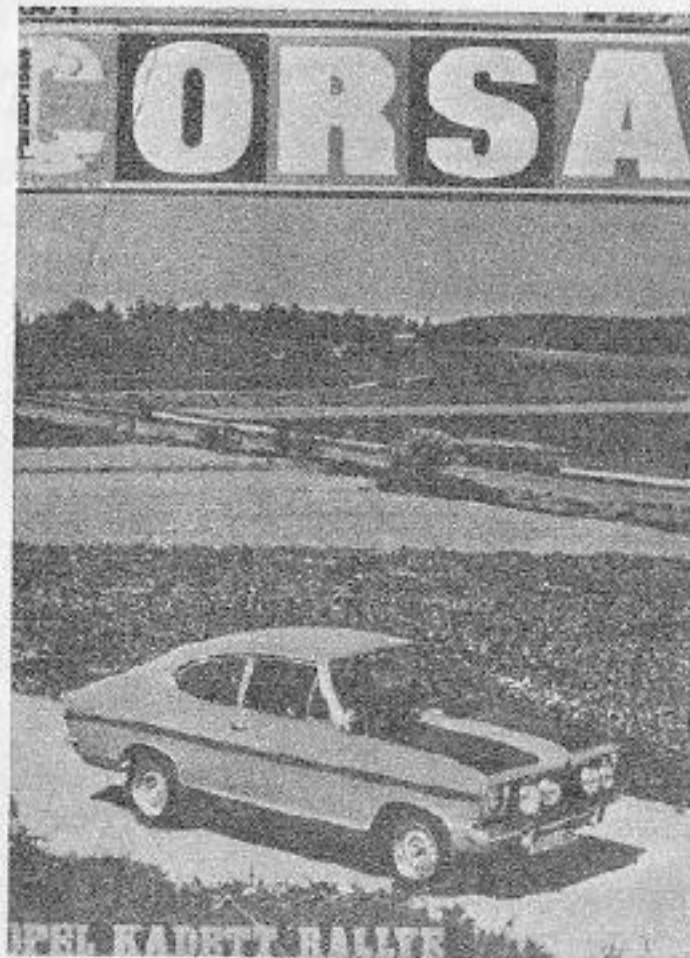
¡OH!... LA FEMME: Siguiendo con la recorrida por las páginas de CORSA, nos encontramos con un aviso del Fiat 1600 Sport. Junto al auto, Dolores Blaquier de Vianini posa rodeada de sus hijos. Más adelante, otra mujer, esta vez Dora Bavio, por entonces estrella en el Turismo y el TC "A", habla de sus vivencias y sus aspiraciones en el automovilismo.

PROBANDO EL OPEL: Los enviados especiales que cubrieron parte de la campaña del equipo argentino de F-2 en Europa tuvieron oportunidad de probar durante 11.000 kilómetros el Opel Kadett Rallye 1100. En una detallada nota están reflejadas las impresiones. También en la misma edición aparecen notas sobre el Vega 2300, el nuevo supercompacto de General Motors, y el Delahaye 135 Competition 3,5 litros.

DE TIERRA ADENTRO: La ya habitual sección dedicada al automovilismo del interior del país, con información variada de todos los zonales.

EL CIERRE. Los avisos Corsificados y el Correo de Parabrisas CORSA cierran el número. A esperar una semana, que vendrán novedades muy importantes.

DE INDY A RAPHY: Comenzaron las gestiones para traer a los autos que habitualmente compiten en Indianápolis a nuestro país. El escenario elegido es el autódromo de Rafaela.



SE VIENE EL IV SAFARI DE LA COSTA

Ya está en marcha un nuevo Safari organizado por el **Villa Gesell Automóvil Club**, con la colaboración del ACA, en adhesión a la Fiesta Provincial de la Raza en el Mar. Por tal razón, la prueba se realizará los días **12 y 13 de octubre** con un recorrido aproximado de **500 kilómetros** en **dos etapas**, que tendrán como epicentro la ciudad de Villa Gesell.

Por suerte, los muchachos se organizaron bien esta vez, revitalizando la **Asociación de Pilotos de Safari**. Además, la categoría ya cuenta con un reglamento aprobado por el ACA, que, por supuesto, contempla todas las medidas de seguridad que requiere un auto de carrera. Pensando también en la seguridad, es muy posible que se abstengan de largar en Mar del Plata, por lo difícil que resultó, en varias oportunidades, controlar al público.

En definitiva, el safari ya está en marcha y se prevén **más de 100 inscriptos**, entre ellos, grandes figuras del automovilismo. Mayor información sobre el tema se puede solicitar en Villa Gesell (Avenida 3, esquina 109) o en Capital Federal (San Martín 945, 8º piso, ofic. 64).



F-2 Codasur que se correrá el 8-9-85 en el Autódromo de Buenos Aires. La convocatoria es a las 12 horas y será acompañada de una muestra de los medios periodísticos relacionados con la actividad.

LOS CASOS DE PISANELLI Y CANEDO

En el transcurso de esta semana seguramente se decidirá respecto de las tapas de **Pisanelli** y **Canedo**, que estudia la CT de la CDA. En un principio se dijo que dichas tapas no correspondían al Sierra sino al Tau-nus, pero luego se descartó totalmente. El problema, en realidad, radicó en las dudas sobre el pulido de los conductos de admisión y escape, aunque en realidad el reglamento dice que son libres. Por tal razón es muy probable que esta semana se confirme la clasificación de Las Parejas, poniendo punto final a este tema.

CORSA 1000 EL SALUDO DE LA FAMA

Mil semanas en contacto con el público es algo muy importante. Aunque CORSA empezó a salir cuando ya yo había dejado de correr, la leo todas las semanas porque es la única manera de enterarme de todo lo que pasa en el automovilismo nacional e internacional. Un medio serio y honesto al que felicito sinceramente por el número 1.000.



Oscar A. Gálvez

FE DE ERRATAS

En el número anterior, en la nota sobre la fecha del Campeonato Mundial de Motocross en Salta, se produjo otro de nuestros tradicionales errores "sin responsable". Por ello aclaramos que en la clasificación de la carrera, donde dice "SEGUNDA MANGA" debería decir "CLASIFICACION GENERAL" y viceversa. Sin duda, usted ya se había dado cuenta de que los títulos salieron invertidos, por lo que esta "fe de erratas", con lectores tan inteligentes, está de más. ¿no? De paso aprovechamos para decir que el circuito mide 1.850 metros.

Acá había un cupón...



—¿CORSA?

—Sí, ¿quién habla?

—Un lector que estuvo en Las Parejas y que después de leer la nota de la carrera descubrió que se habían olvidado de algo fundamental.

—¿A qué se refiere, amigo?

—A la intervención más que sabia de Oreste Berta cuando llegó Traverso a boxes, controlándolo a Mustafá porque lo quería matar al "Flaco".

—¿Tan grave fue el asunto?

—Y... yo estaba muy cerca, y creo que si no lo oga-

rababan a Mustafá, le partía algo en la cabeza a Traverso...

—¿Y cómo terminó todo?

—Se acabó el problema cuando Berta le pegó un grito a Mustafá: "¡Quedate tranquilo y no hagas escándalo porque si no es la última vez que te subís a este auto!" Y a Traverso le hizo sólo una seña para que se fuera. Eso fue todo... por lo menos allí en boxes, porque calculo que después debe haber seguido en algún micro o en el taller de Berta.

—O.K., amigo; si eso es todo, le agradezco mucho, y cuando vaya a alguna otra carrera, no deje llamarnos.

—Bueno, acepto, pero por lo menos después les mando la factura del teléfono, porque vivo en Rosario y ENTel no perdona...

—Eso lo conversamos después, aunque supongo que no habrá problemas... Sólo hace falta convencerlo a Amadeo, nuestro "idóneo en finanzas". Hasta pronto, entonces.

—Chau y saludos a todos los muchachos.

SCORPESSE

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20356

DISTRIBUIDORES

SCORPESSE

ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI
CARRERAS - SANTA FE

AMORTIGUACION

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION TURISMO -DATSUN TC. 2000 - RALLY F.2.CUDASUR PISTA FRA Envios al Interior

Fábrica, Administración Ventas UNICA DIRECCION MILLER 3464 TEL. 542-1533 - CAP. (C.P. 1431)



CABLES DE BUJIA PARA COMPETICION ALTA PERFORMANCE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

LIDERES EN FABRICACION DE CABLES PARA BUJIAS

CHEFREN **TAILLOT**

L'ELECTRICFIL
sociedad anónima

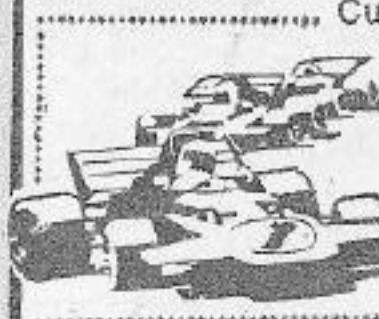
ANDONAEGUI 2819. CAPITAL(1431)52-4504



Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As.

Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE

- * ASIENTOS Y AGUJAS
- * SURTIDORES
- * CONEXIONES, etc.

VENTAS POR MAYOR:
MUÑOZ 2378 (C.P. 1663) SAN MIGUEL - TEL. 664-0619

TAPAS DE CILINDRO

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION

Pulido y mecanizado para TC - TN y standard
B. de Monteagudo 1776 - MARTIN CORONADO



AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l.
DISTRIBUIDORES OFICIALES VIAMONTE 1512 ☎ 40 3191/2255

- ACCESORIOS
- ENCENDIDO

AMORTIGUADORES REPARADOS SUSPENCAR

VENTA - COLOCACION Y OTRAS MARCAS GARANTIZADOS
TARJETAS DE CREDITO

La línea más completa en repuestos para tren delantero.

ENVIOS AL INTERIOR

LEVAS

PATRIREC

COMPETICION RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS

Alte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)



F.A.D.E.S

BUTACAS JAULAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1013. esq. H. Irigoyen. FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

★ KAWASAKI ★ HONDA ★
★ SUZUKI ★ YAMAHA ★

REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Envios al interior

568-4109

CUENCA 2470 - CAP.

MOTO PARTS

SIMBOLO

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD

PALIER

OPP-BAG M. R.

- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800. E. 116 - SAN JUSTO



para viajes: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3006, 6º B. Tel. 96-6205

1000
CORSA

EL CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO ANTES Y
"DESPUES" DE CORSA

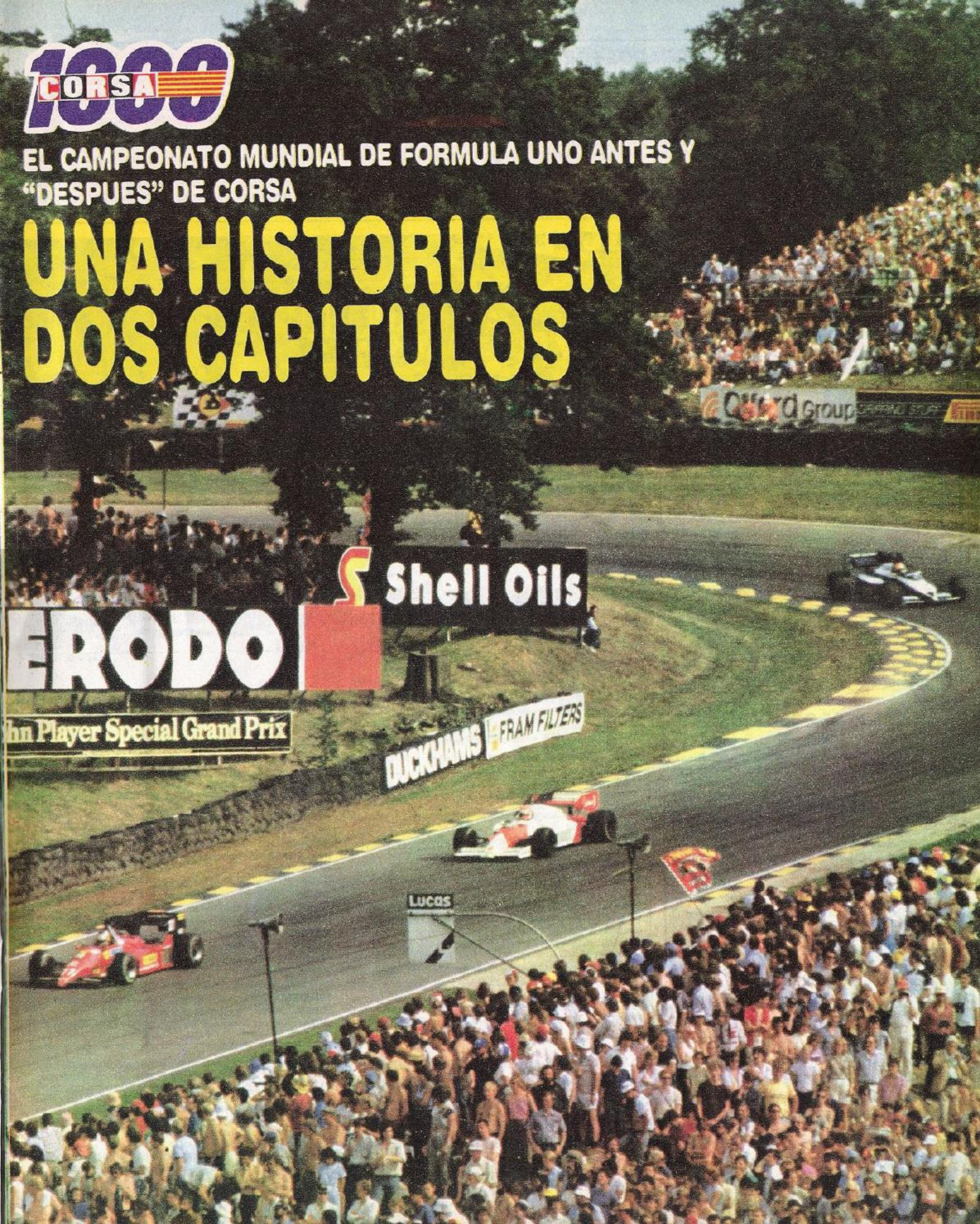
UNA HISTORIA EN DOS CAPITULOS

ERODO  **Shell Oils**

John Player Special Grand Prix

DUCKHAMS **FRAM FILTERS**

LUCOS



PUNTOS LOGRADOS POR CADA PILOTO

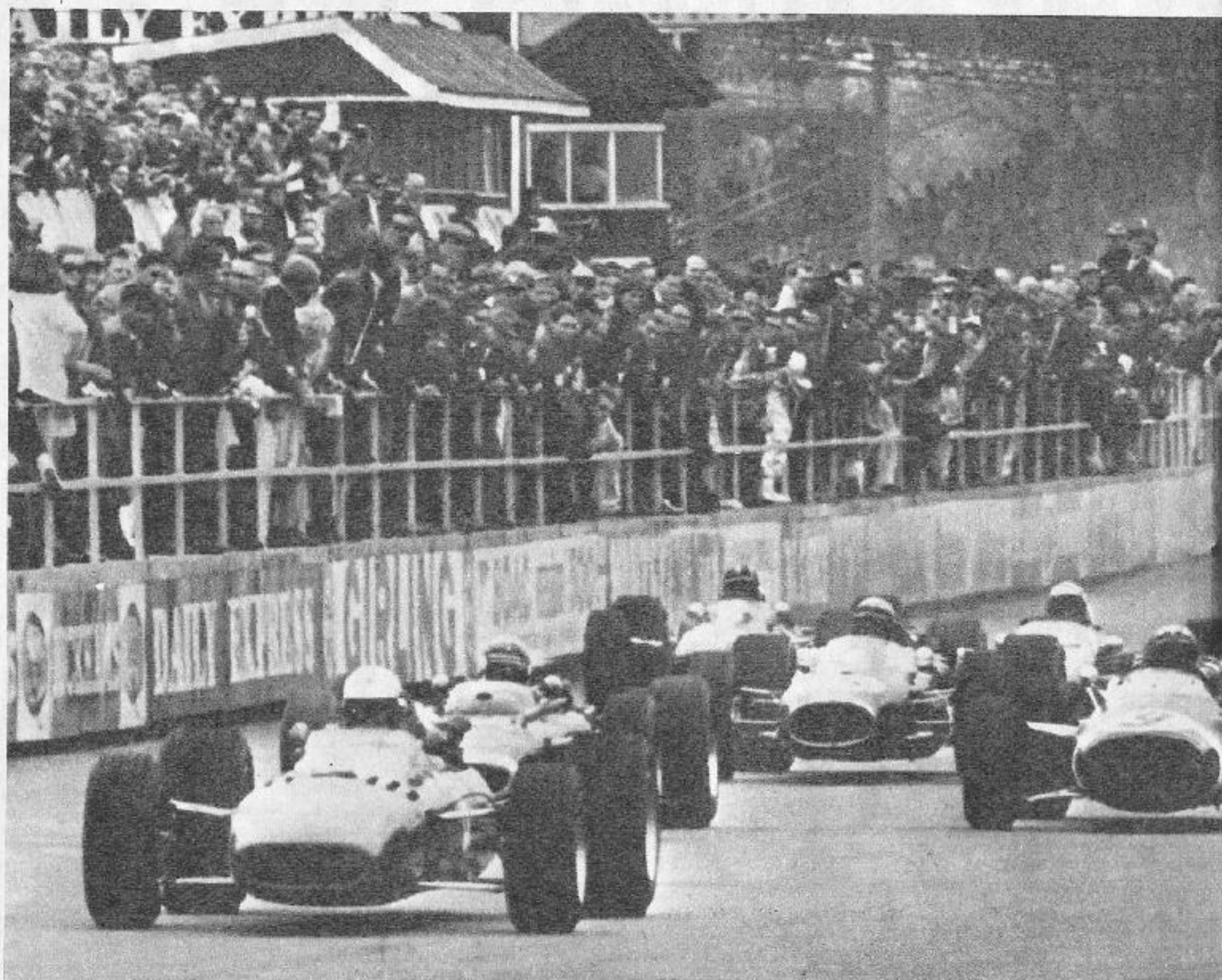
Lauda 411,50; Stewart 360 (359); Reutemann 310 (298); Graham Hill 289 (270); Emerson Fittipaldi 281; Fangio 277,50 (245); Clark 274 (255); Brabham 261 (253); Jody Scheckter 255 (246); Prost 251; Hulme 248; Piquet 228; Regazzoni 212 (208); Laffite 208; Peterson 206; Jones 202 (195); McLaren 198,50 (190,50); Moss 186,50 (185,50); Ickx 181; Andretti y Surtees 180; Hunt 179; Watson 169; Arnoux 164; Depailler 141 (139); Ascari 139 (107,50); Gurney 133; Farina 128,50 (116,50); Hawthorn 127,50 (112,50); Rosberg 115,50; De Angelis 115; Alboreto

111,50; Rindt 109 (107); Ginther 107; Gilles Villeneuve 107 (101); Pironi y Tambay 101; Cevert 89; Amon 83; Gonzalez 77,50 (72); Beltoise 77; Brooks 75; Patrese 73; Trintignant 72,50; Mass y Pedro Rodriguez 71; Siffert 68; Revson 61; Bandini y Pace 58; Von Trips 56; Behra 51; Cheever 50; Villolosi 49 (46); Collins e Ireland 47; Musso y Mansell 44; Taruffi 41; Bonnier 39; Warwick 36; Shell 32; Faglioni 32 (28); Jarier 31,50; Nilsson 31; Hailwood y Stuck 29; Jim Rathmann 28; Spence y De Cesaris 27; Maggs 26; Hanks y Senna Da Silva 22; Gregory y Jabouille 21; Coura-

ge 20; Castellotti 19,50; Johansson, Pryce y Salvadori 19; Brian Gendenbien y Rosier 18; Boneto 17,50; King y Scarfiotti 17; Lewis Evans, Manzon y Vukovich 16; Vittorio Brambilla 15,50; Daly 15; Baghetti, Boutsen, Giacomelli, Parkes, Stommelen y Ward 14; Oliver, Mieres, Rebaque, Surer y Wisell 13; Arundell, Bettenhausen y Pescarolo 12; Allison, Atwoos, Freré, Gethin, Merzario, Parson y Ruttman 11; Fischer, Ganley, McGrath, y Hermann 10; Teo Fabi, De Graffenried, Menditeguy, Parnell y Servaz Gavin 9; Johnny Thomson, Andersson, Bira, Cross, Donohue, Elford, Flaherty, Marimón, Nazaruck, Redman, Svelker, Trevos Taylor, Wallard, Mairesse y Schenken 7; De Adamich, Amick, Bianchi, Godia, Goldsmith, Holland y Love 6; Baldi, Fairman, Flockhart, Follmer, Giraud Cabannous, Lin-

LOS CAMPEONES MUNDIALES

AÑO	PILOTO	PAIS	AUTO
1950	Giuseppe Farina	Italia	Alfa Romeo
1951	Juan Manuel Fangio	Argentina	Alfa Romeo
1952	Alberto Ascari	Italia	Ferrari
1953	Alberto Ascari	Italia	Ferrari
1954	Juan Manuel Fangio	Argentina	Mercedes-Maserati
1955	Juan Manuel Fangio	Argentina	Mercedes Benz
1956	Juan Manuel Fangio	Argentina	Lancia-Ferrari
1957	Juan Manuel Fangio	Argentina	Maserati
1958	Mike Hawthorn	Inglaterra	Ferrari
1959	Jack Brabham	Australia	Cooper-Climax
1960	Jack Brabham	Australia	Cooper-Climax
1961	Phil Hill	Estados Unidos	Ferrari
1962	Graham Hill	Inglaterra	B.R.M.
1963	Jim Clark	Escocia	Lotus-Climax
1964	John Surtees	Inglaterra	Ferrari
1965	Jim Clark	Escocia	Lotus-Climax
1966	Jack Brabham	Australia	Brabham-Repco
1967	Denis Hulme	Nueva Zelanda	Brabham-Repco
1968	Graham Hill	Inglaterra	Lotus-Cosworth
1969	Jackie Stewart	Escocia	Matra-Cosworth
1970	Jochen Rindt	Austria	Lotus-Cosworth
1971	Jackie Stewart	Escocia	Tyrrell-Cosworth
1972	Emerson Fittipaldi	Brasil	Lotus-Cosworth
1973	Jackie Stewart	Escocia	Tyrrell-Cosworth
1974	Emerson Fittipaldi	Brasil	McLaren-Cosworth
1975	Niki Lauda	Austria	Ferrari
1976	James Hunt	Inglaterra	McLaren-Cosworth
1977	Niki Lauda	Austria	Ferrari
1978	Mario Andretti	Estados Unidos	Lotus-Cosworth
1979	Jody Scheckter	Sudáfrica	Ferrari
1980	Alan Jones	Australia	Williams-Cosworth
1981	Nelson Piquet	Brasil	Brabham-Cosworth
1982	Keijo Rosberg	Finlandia	Williams-Cosworth
1983	Nelson Piquet	Brasil	Brabham-BMW
1984	Niki Lauda	Austria	McLaren-Porsche



1-Abril de 1966. Mientras Mike Parkes pica en punta en el G.P. de Inglaterra, CORSA hacia lo mismo en la Argentina.

LAS POLE POSITIONS

PILOTOS

Clark 33; Fangio 28; Lauda 24; Andretti y Arnoux 18; Piquet y Stewart 17; Moss 16; Ascari, Hunt y Peterson 14; Brabham, Graham Hill, Ickx y Prost 13; Rindt 10; Surtees 8; Laffite 7; Emerson Fittipaldi, Phil Hill, Jabouille; Jones y Reutemann 6; Amon, Farina, Regazzoni y Tambay 5; Hawthorn, Pironi Rosberg y Senna Da Silva 4; Brooks, De Angelis, González, Gurney, Jarier y Jody Scheckter 3; Alboreto, Lewis Evans, Patrese, Siffert, Villeneuve y Watson 2; Bandini, Bonnier, Vittorio Brambilla, Castellotti, De Cesaris, Collins, Depailler, Teo Fabi, Giacomelli, Hulme, Mansell, Pace, Parkes, Pryce, Revson y Von Trips 1.

CHASIS

Ferrari 103; Lotus 95; Brabham 38; Renault 31; McLaren 21; Tyrrell 14; Alfa Romeo y Williams 12; BRM y Cooper 11; Maserati 10; Ligier 9; Mercedes Benz 8; Vanwall y March 5; Matra 4; Shadow 3; Lancia 2; Arrows, Honda, Lola, Porsche, Toleman y Wolf 1.

MOTORES

Cosworth 131; Ferrari 103; Climax 45; Renault 39; Alfa Romeo, 15; BMW 12; Maserati 11; BRM 10; Mercedes Benz 8; Repco y Vanwall 7; Matra y Porsche 4; Honda y Lancia 2; Hart 1.

GRANDES PREMIOS

ALEMANIA: 33 Grandes Premios: Nürburgring 23, Hockenheim 9 y Avus 1.

ARGENTINA: 16 Grandes Premios: Autódromo Municipal Buenos Aires 16.

AUSTRIA: 16 Grandes Premios: Zellweg 16.

BELGICA: 31 Grandes Premios: Spa-Francorchamps 19, Zolder 10 y Nivelles 2.

BRASIL: 13 Grandes Premios: Interlagos 7 Jacarepaguá 6.

CANADA: 18 Grandes Premios: Mosport 8, Mont Tremblant 2 y Montreal 8.

ESPAÑA: 15 Grandes Premios: Pedralbes 2, Jarama 9 y Montjuich 4.

ESTADOS UNIDOS: 37 Grandes Premios: Sebring 1, Riverside 1, Watkins Glen 20, Long Beach 8, Las Vegas 2, Detroit 4 y Dallas 1.

EUROPA: 2 Grandes Premios: Brands Hatch y Nürburgring 1.

FRANCIA: 35 Grandes Premios: Reims 11, Rouen 5, Clermont

Ferrand 4, Bugatti Le Mans 1, Paul Ricard 9 y Dijon Prenois 5.

HOLANDA: 29 Grandes Premios: Zandvoort 29.

INDIANAPOLIS: 11 Grandes Premios: Indianapolis 11.

INGLATERRA: 36 Grandes Premios: Silverstone 20, Aintree 5 y Brands Hatch 11.

ITALIA: 35 Grandes Premios: Monza 34 e Imola 1.

JAPON: 2 Grandes Premios: Monte Fuji 2.

MARRUECOS: 1 Gran Premio: Casablanca 1.

MEXICO: 8 Grandes Premios: Magdalena Mixhuca 8.

MONACO: 32 Grandes Premios: Montecarlo 32.

PESCARA: 1 Gran Premio: Pescara 1.

PORTUGAL: 5 Grandes Premios: Oporto 1, Monzanto 2 y Estoril 2.

SAN MARINO: 5 Grandes Premios: Imola 5.

SUDAFRICA: 20 Grandes Premios: East London 3 y Kyalami 17.

SUECIA: 6 Grandes Premios: Anderstorp 6.

SUIZA: 6 Grandes Premios: Bremgarten 5 y Dijon Prenois 1.

La Fórmula Uno también. Y como no podía ser de otra forma, estuvo presente en los mil números de CORSA que hoy cumplimos. La agarramos algo crecida con dieciséis años de vida, pero a partir de nuestra aparición no la abandonamos nunca, aunque a veces, como ocurrió cuando Carlos era una de sus grandes figuras, la seguimos más de cerca que nunca. De cualquier forma, y lógicamente por ser la número uno, siempre tuvo su lugar especial entre nosotros.

La Fórmula Uno constituye una parte vital dentro de la historia del automovilismo deportivo mundial. Por lo tanto no puede ni debe estar ausente en este CORSA número mil. Claro que cuando CORSA vio la luz, la historia del Campeonato Mundial estaba bastante avanzada ya que había cumplido los dieciséis años.

En este repaso que en las distintas páginas estamos realizando de lo que hicimos (y

den, y Perdiza 5; De Beaufort, Bellof, Boyd, Chiron, Davies, Freeland, Mantovani, De Portago, Ricardo Rodríguez, Rose, Whitehead y Maglioli 3,50; Agabashian, Bordurant, Branson, Cabianca, Carter, Etancelin, Wilson Fittipaldi, Green, Hall, Lewis, Mitter, Moser, Poore, Russo, Salazar, Sanesi, Serafini, Sommer, Henry Taylor, y Wharton 3; Ball, Bayol, Brown, Bucknum, Chitwood, Faulloer, Gálvez, Gartner, Ghinzani, Gould, Hansgen, Irwin, Lang, Van Lennep, Miles, Pilette, Dick Rathmann, Da Silva Ramos, Sullivan, Eric Thompson y Winkelhock 2; Gerini y Landi 1,50; Bell, Berger, Borgudd, Brise, Cecotto, Chaboud, Johnson, Lederle, Ligier, Scarlatti, Serra, John Taylor, y Zorzi 1 y Lombardi 0,50.

LOS RECORDS DE VUELTA

PILOTOS

Clark 27, Lauda, 26, Fangio 23, Moss 20, Regazzoni y Stewart 15; Ickx 14, Jones y Prost 13; Arnoux y Piquet 12; Ascari y Surtees 11; Andretti, Brabham y Graham Hill 10; Hulme y Peterson 9; Hunt 8; Gurney y Villeneuve 7; Farina, Emerson Fittipaldi, González, Hawthorn, Phil Hill, Laffite, Pironi y Jody Scheckter 6; Pace y Watson 5; Beltoise, Depailler, Reutemann, Senna Da Silva y Siffert 4; Alboreto, Amon, Brooks, Ginther, Jarier, McLaren, Patrese y Rindt 3; Bandini, Brambilla, Cevert, Mass, Tambay y Warwick 2; Alwood, Baghetti, Behra, De Cesaris, Hallwood, Hermann, Henton, Ireland, King, Mansell, Marimón,

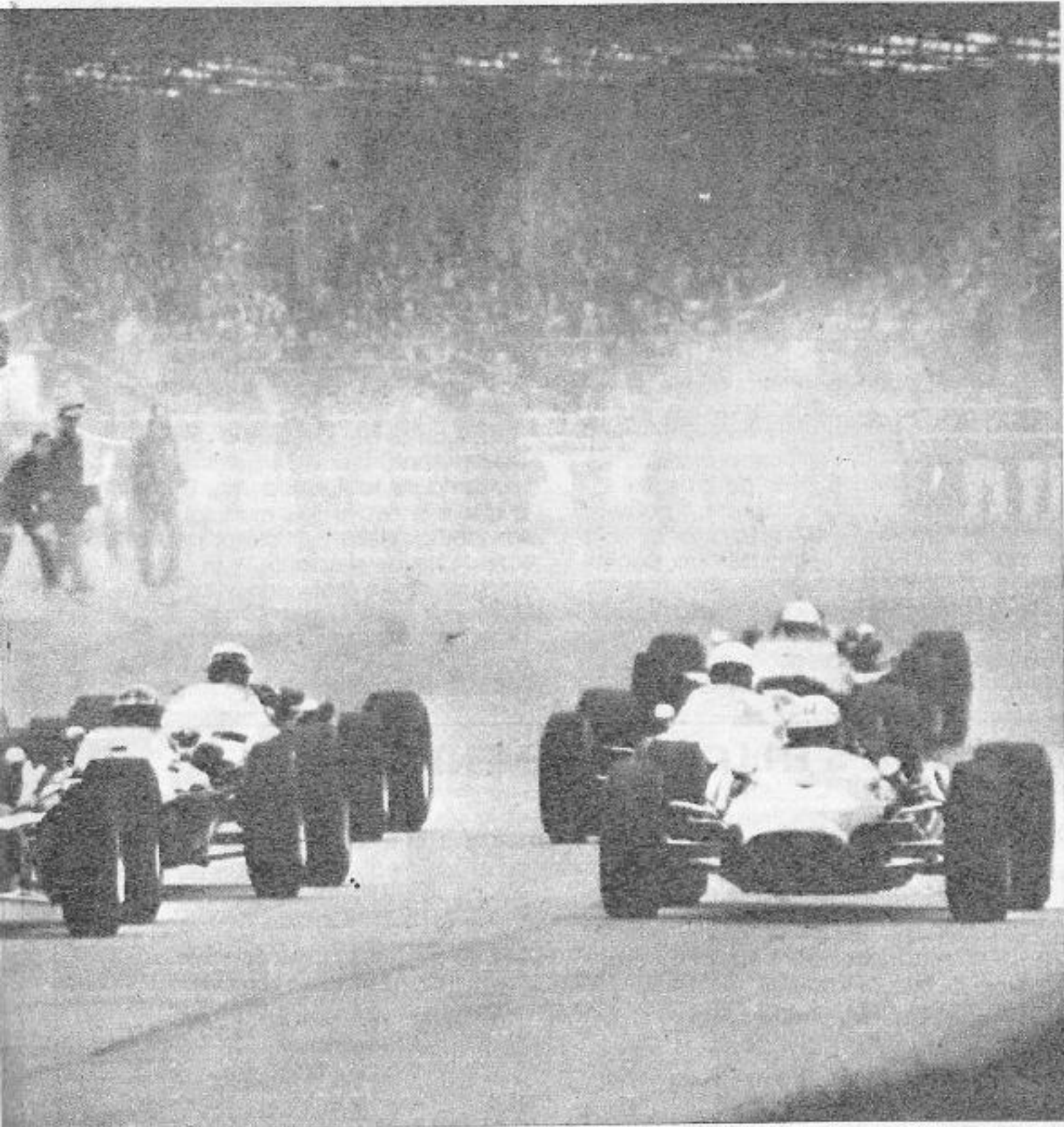
Mieres, Musso, Oliver, Pescarolo, Pedro Rodríguez, Rosberg, Scariotti, Surer, Taruffi, Trintignant y Villaresi 1.

CHASIS

Ferrari 100, Lotus 66, Brabham 41, Mc Laren 31; Tyrrell 19; Renault y Williams 18; Maserati 15; Alfa Romeo, BRM y Cooper 14; Matra 12; Ligier 10; Mercedes Benz 9; March y Vanwall 6; Surtees 4; Eagle, Honda, Shadow, Toleman y Wolf 2; Ensign, Gordini, Hesketh, Lancia y Parnell 1.

MOTORES

Cosworth 135, Ferrari 100; Climax 47, Renault 20; Maserati 16; Alfa Romeo 14; Matra y Porsche 11; Mercedes Benz y BMW 9; Vanwall 6; Repco 4; Honda 3; Hart 2 y Weslake 1.



LAS PRESENCIAS

PILOTOS

Graham Hill 176, Lauda 166; Laffite 161; Watson 151, Reutemann 146, Emerson Fittipaldi 144, Jarier 136, Regazzoni 132, Andretti 128, Brabham 126, Peterson 123, Patrese 121, Ickx 116, Jody Scheckter 112, Surtees 111, Mass 105, Piquet 103, Bonnier y Hulme 102, McLaren 101, Stewart 99, De Angelis, Jones y Siffert 97, Amon y Arnoux 96, Tambay 94, Depailler 93, Hunt 92, Rosberg 91, Gurney 86; Beltoise 85, Prost y Trintignant 82; Cheever 76, Vittorio Brambilla y Stuck 74; Clark y Pace 72; De Cesaris 71; Pironi 70; Surer y Giacomelli 69; Mansell y Villeneuve 67; Alboreto y Moss 66; Rindt 60; Merzario y Pescarolo 56; Pedro Rodríguez y Shell 55; Behra, Ginther, Stommelen y Warwick 52; Fangio 51; Hallwood, Ireland y Oliver 50; Daly y Jabouille 49; Phil Hill 48; Salvadori y Winkelhock 47; Cevert 46; Hawthorn 45; Bandini y Price 42; Rebaque 41; Brooks, Gregory y Rosier 38; Baldi, Wilson, Fittipaldi y Spence 36; Ganley 35; Lunger Boutson 34; Farina y Schenken 33; Ascari y Collins 32; Nilsson y Villaresi 31; De Adamich, Gethin y Revson 30; Ghinzani 29; Lorange y Manzon 28; Beutler, De Beaufort, Trevor Taylor y Von Trips 27; González 26; Teo Fabi, Andersson y Maggs 25; Keegan, Musso y Salazar 24; Senna Da Silva 23; Boesel, De Graffenried, Palmer y Wisell 22; Alliot, Guerrero, Lammer y Baghetti 21; Henton, Hesnault y Ertl 19; Bellof, Bira, Cecotto, Hermann, Ian Scheckter, Galli Serra y Taruffi 18; Bianchi, Johansson y Mieres 17; Allison, Alwood, Bonetto, Burgess y Brundle 16; Chiron, Sullivan y Wharton 15; Castellotti, Donohue, Gendebien, Gould y Lewis Evans 14; Migault, Macklin, Girard Cabanitus, Whiteherd, Gadio, Eford, Berger y Fairmann 13; Binder Etancelin, Corrado Fabi, Flockhart, Falmer, Ligier, Lombardi, Mairesse, Miles, Moser, Redman, Scarlatti y Ward 12; Arundel, Bettenhausen, Bucknum, Dave Charlton, David Walker, Eaton, Edwards, Zunino, Fréré, Hall, King, Marimón, y Servoz Gavin 11; Borgudd, Brise, Irwin, Maglioli, Dias Ribeiro, Simon Neve, Von

Opel, Stohr, Seidel, Menditeguy, Jim Rathmann, Scariotti, y Whitehead, 10; Bell, Bordurant, Evans, Marko, Cecotto, Schuppan, Bryan, Lewis, Love Parson, Pilette, 9; Agabashian, Brown Carter, Freeland, Gartner, Gerard, Malford, Solana, Hanks, Van Lennep, Ruffman, Shelby y Thompson 8; Bayol, Fagiolli, Fischer, Johnson, Linden, Mantovani, Stanley, Puerley, Briol, Swaters, Mc Alpine, Piotti, Leclercq Martini, Luvely, Fischer, Perdiza, Rothengatter, Russo, Da Silva Ramos, Henry Taylor y Zorzi 7; Boyd, Gerini Soer Roig, Hoobs, Lees, Sharp, Levegh, Stender, McGrath, Parkes, Parnell 6; Faherty, Landi, Hamilton, Barth Brandon, Rol, Ashley, Buchi, Pellet, Garber, Tinges, Mitter, De Portago, Dick Rathmann, Ricardo Rodríguez, Sanesi, Sommer, Swelker y Vukovich 5; Collomb, Gabbiani, Bristol, Bucci, Murray, Bianco, Mitter, Munaron, Giuntli, Raby, Cabral, Vacarello, De Clerk, Hirt, Gare y John Taylor 4; Pesenti Rossi, Brack, Hayje, Daigh, Harrison, Ongais, Keizan, D'Orey, Wacker, Ashmore, Cabianca, Mairesse, Cantoni, Hahn, Stuck, Hoffman, Pretorius, Greene, Kessel, De Filippi, Wilds, Carini, Hawkins, Walker, Robarts, Wunderick, Branco, Helferich y Marsh 3; Crook, De Tomaso, Legat, Pease, Rees, Uria, Rahal, Van Rooyen, Davis, De Tornaco, Lawrence, Gibson, Hampshire, Piper, Poore, Prophet, Serrurier, Chaboud, De Villota, Klodwig, Martin, Pietrese, Wietzes, Comotti, Abeoassis, Crossley, Russo, Koinigg, Lang, Lonveau, Cambell Jones, Crawford, Daponte, Fitch, Kelly, Schlessler, Ahrens, Downing, Hoshino, Leston, Marr, De Terra, May, Takahara, Volenterio, Gailard, Pietsch, Bossinello, Laurent, Paletti, Panske, Ward, Williamson, Posey, Belso, Parnell, Rolf, Thackwell, Holland, Ulmen, Hansgen y Heeks 2; Brudes, Crous, Gordini, Gueffi, Milhoux, Owen, Larreta, Sherrer, Schwelm, Cruz, Scott Brown, Thiel, Van der Lof, Gubby, Johnstone, Nacke, Niemann, Pon, Roos, Said, Schroeder, Shawe Taylor, Bobby Unser, Whitehouse, Allison, Anderson, Biondetti, Craft, Goethals, Pozzi,

Beuman, Morgan, Guesfer, Guerra, Serafini, Titterington, Wilson, Bauer, Chimeri, Kranse, Looft, Prinoth, Thompson, Granble, Mazel, Picard, Riess, Bassi, Bechem, Constantine, Grignard, Hatchison, Larrouse, Mc Roe, Scarlatti, Starraba, Tunmer, Whitehead, Blanchard, Heyer, Klenk, McKay Fraser, Niedermayr, Pescarolo, Schiller, Walter, Max Stewart, Barber, Cannon, Chamberlain, Corats, Dolhem, Flintemann, Fry, Iglesias, James, Lucas, Max, Nicholson, Peters, Rhodes, Riseley Pritchard, Vonlanthen, Williams, Stewart, Acheson, Adolff, Takahashi, Botha, Johnson, Kinnunen, Leoni, Bueno, Reventlow, Ruby, Thorne, Balsam, Beutler, Bieckemoien, Fischer, Harris, Hasemi, McDowell, Nattli, Soarken, Estefano, Lederle, Pagani, Gálvez, Karch, Birger, Ashdown, Brocker, Drake, Deyer, Drago, Emery England, Fotheringham, Ryan, Scott, Bonomi, Harrington, Kruse, LaCaze, Lippl, Loyer, Nuckey, O'Brien, Pirocchi, Schoeller, Widdows, Blakdyk, Bridger, Byrne, Fitzan, Jones, March, Mayer, Needell, Pilette, Ruffman, Shelly, Aston, Brown y Streiff 1.

CHASIS

Ferrari 385; Lotus 341; Brabham 304; McLaren 259; Tyrrell 202; B.R.M. 197; Williams 178; Ligier 148; March 137; Cooper 128; Renault y Surtees 117; Arrows 112; Alfa Romeo 105; Fittipaldi y Shadow 104; ATS 99; Ensign 98; Osella 69; Maserati 63; Matra 61; Hesketh 52; Toleman 50; Wolf 48; Lola 47; Gordini 40; Honda 35; Theodore 34; Porsche 33; Penske 30; Vanwall 28; Eagle 25; Spirit y RAM 23; Parnell 16; Mercedes Benz 12; Merzario 10; Minardi 7; Zakspeed 6 y Lancia 4.

MOTORES

Ferrari 385; Cosworth 258; BRM 197; Alfa Romeo 176; Matra 126; Renault 117; Maserati 109; Climax 97; Honda 67; Porsche 62; BMW y Hart 52; Repco 33; Vanwall 28; Weslake 18; Mercedes Benz 12; Zakspeed 6; Lancia y Modemi 4.

GANADORES DE LOS GRANDES PREMIOS

PILOTOS

Stewart 27, Clark 25, Fangio y Lauda 24, Prost 19, Moss 16, Brabham, Emerson Fittipaldi y Graham Hill 14, Ascari y Piquet 13, Andretti, Jones y Reutemann 12; Hunt, Peterson y Jody Scheckter 10; Hulme e Ickx 8; Arnoux 7; Brook, Laffite, Rindt y Surtees 6; Alboreto, Farina, Regazzoni y Watson 5; Gurney, McLaren y Rosberg 4; Collins, Phil Hill, Hawthorn y Pironi 3; De Angelis, Depailler, González, Jabouille, Patrese, Revson, Pedro Rodríguez, Siffert, Tambay, Trintignant, y Vukovich 2; Baghetti, Bandini, Beltoise, Bonnier, Vittorio Brambilla, Bryan, Cevert, Fagiolli, Faherty, Gethin, Hanks, Ireland, Mass, Musso, Nilsson, Pace, Parsons, Rathman, Ruffman, Senna, Scariotti, Swelker, Taruffi, Wallard, y Ward 1.

CHASIS

Ferrari 91; Lotus 74; McLaren 45; Brabham 35; Tyrrell 23; Williams 19; BRM 17; Cooper 16; Renault 15; Alfa Romeo 10; Maserati, Matra, Mercedes Benz, Vanwall 9; Ligier 8; March y Wolf 3; Honda 2; Eagle, Hesketh, Penske, Porsche y Shadow 1.

MOTORES

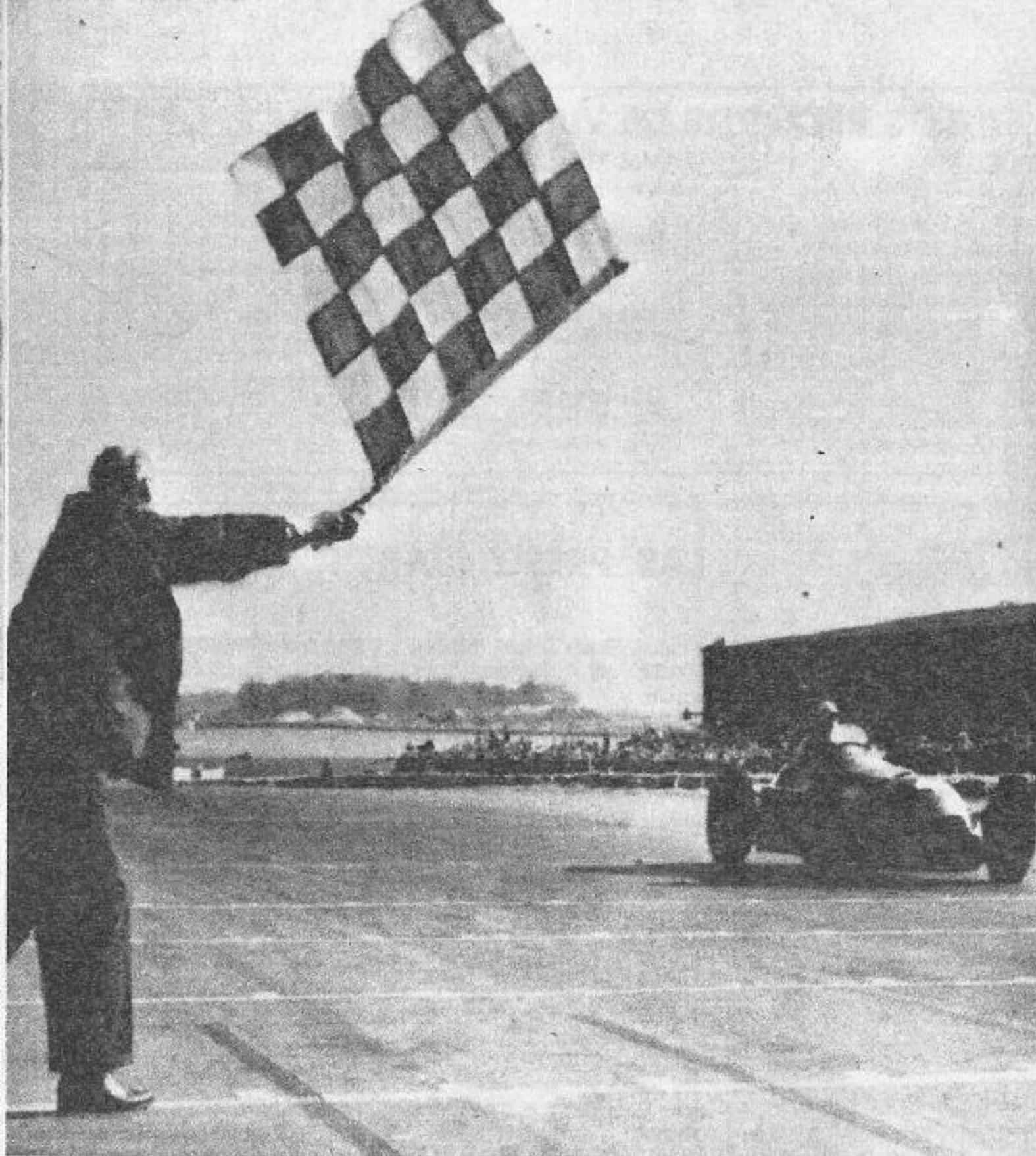
Cosworth 155, Ferrari 91; Climax 40; BRM 18; Renault 17; Porsche 16; Alfa Romeo 12; Maserati 11; Mercedes Benz y Vanwall 9; BMW y Repco 8; Honda 4; Matra y Weslake 3.

también deshicimos) en tantos años no podemos saltarnos a la categoría que es "number one" y no sólo por el número. Como tampoco es posible dejar de lado, aunque no encuadre cronológicamente en nuestro tiempo de existencia, los tres lustros iniciales del certamen.

Es que durante ellos, desde su inicio allá por 1950, en momentos en que Europa buscaba con el deporte una de sus vías de

recuperación de las terribles secuelas de la Guerra Mundial, sucedieron cosas importantes. Y muy cercanas a los argentinos, como los cinco campeonatos mundiales logrados por Juan Manuel Fangio en un récord que aún hoy sigue manteniendo y seguramente lo hará por un rato largo.

Pero el nombre del "Chueco", si bien el más brillante, no fue el único que resaltó en aquella primera época de la Fórmula Uno.



2- El primer G.P. de F-1 de la historia fue en Silverstone. En la foto, G. Farina en el momento en que le bajan la bandera. Había cumplido 70 vueltas y su mejor registro fue de 151,278 km/h. Ahora andan 100 largos km/h más rápido... Abajo: Emerson Fittipaldi fue el campeón más joven de la F-1 mientras que Stewart ganó más Grandes Premios que nadie.



También en el recuerdo surgen los de Alberto Ascari, Giuseppe Farina, José Froilán González, Mike Hawthorn, Peter Collins y el acertadamente llamado "campeón sin corona" que fue Stirling Moss. La llegada de la década del sesenta renovó los apellidos y dio origen a una generación que también dijo lo suyo en el historial de la categoría. La de Jim Clark, Graham Hill, John Surtees, Jack Brabham, Dan Gurney y Bruce McLaren.

Y con estos nombres, y algunos más que asomaban como el de Jackie Stewart, arribamos a 1966. Un año fundamental en esta historia. Porque por estos lados nacia CORSA y por aquellas, o sea Europa, la Fórmula Uno sufría una de las variantes reglamentarias de mayor importancia al elevarse a tres litros la cilindrada máxima para los motores de aspiración normal y a uno y medio para los turbocomprimidos.

Por eso, este 1966 sirve de importante mojón en este camino. No sólo porque desde ese instante CORSA y la Fórmula Uno lo transitaran juntas, sino porque marcó la invisible, aunque perceptible frontera entre las dos grandes épocas que hasta ahora podemos contabilizar en el Campeonato Mundial. Y no lo decimos únicamente por los grandes cambios técnicos producidos, sino también y fundamentalmente por el nuevo funcionamiento que envolvió a la categoría a partir de la aparición de los sponsors y la televisión.

Fueron éstos dos elementos que le permitieron ir ganando cada vez mayores mercados y consecuentemente mayor trascendencia. Que también le posibilitaron superar la crisis de los finales de la década del sesenta, cuando el torneo cayó en un pozo de intrascendencia, del que salió guiado por la eficaz, aunque también interesada, acción de un grupo de constructores, entre quienes Bernie Ecclestone llevó la voz cantante. Desde entonces y hasta ahora, ellos han llevado las riendas de la categoría, con métodos que muchas veces no cayeron en gracia a

los amantes del espíritu deportivo, pero que estuvieron guiados por un sentido práctico y comercial cuya eficacia quedó demostrada en los resultados.

El avance técnico fue importante en esta era. La aparición del motor Cosworth, en 1967, inauguró una época, que sólo hace poco perdió su vigencia ante el incontenible avance de los turbo, afinados definitivamente como la gran propuesta del presente. El efecto suelo, incorporado por Lotus en 1977 e imitado por sus rivales a continuación, revolucionó los esquemas aerodinámicos, convirtiéndose en otro de los grandes acontecimientos técnicos de este ciclo. No faltaron tampoco las soluciones tan insólitas como efímeras, como la de los coches de seis ruedas proclamada por muchos pero sólo concretada en la práctica por Tyrrell en 1976.

También estas dos últimas décadas del historial del campeonato se nutrieron de nombres que ya quedaron incorporados al cuadro de honor. Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi y Niki Lauda signaron distintos e importantes momentos de la categoría. Pero también hubo otros, que sin haber alcanzado tales dimensiones, se ganaron un lugar preponderante en el recuerdo como Mario Andretti, Ronnie Peterson y Gilles Villeneuve. Y actualmente existen otros que están haciendo sobrados méritos para tener su lugar en la historia. Nelson Piquet, Alain Prost, Keijo Rosberg, Michele Alboreto y Ayrton Senna entre ellos.

Y dejamos para el final a Carlos Alberto Reutemann. El símbolo argentino de esta era moderna de la Fórmula Uno. El hombre al que sólo le faltó el título mundial, que estuvo tan cerca, para completar una brillante trayectoria de diez años. Y el hombre que además de sus archiconocidas virtudes, tuvo la de hacer resucitar entre los aficionados argentinos el interés por esa historia apasionante llamada Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

LOS CAMBIOS EN LOS REGLAMENTOS

1950-1951:

Motores sobrealimentados hasta 1.500 cc y aspirados hasta 4.500 cc. Sin peso mínimo.

1952-1953:

Tras el retiro del equipo Alfa Romeo, la Comisión Deportiva Internacional propició la participación de máquinas de Fórmula Dos, fijando en 500 cc el límite para los motores sobrealimentados y en 2.000 cc para los de aspiración normal. Tampoco existía peso mínimo.

1954-1960:

Retoman las carreras a ser estrictamente de Fórmula Uno, con motores sobrealimentados hasta 750 cc y aspirados hasta 2.500. No hay peso mínimo y desde 1958 se implantó el uso de combustible comercial.

1961-1965:

Motores con un máximo de 1.500 cc y un mínimo de 1.300 cc, sin compresor. Se establece un peso mínimo de 450 kg.

1966-1969:

Motores sin compresor con un límite de 3.000 cc y con compresor de 1.500 cc. Peso mínimo de 500 kg. con agua y aceite, pero sin combustible.

1970-1972:

Se mantienen las disposiciones para los motores. Varía el peso mínimo que pasa a ser de 530 kg en 1970 y 1971 y 550 kg en 1972.

1973-1980:

Cilindradas se mantienen y el peso mínimo se eleva a 575 kg. También se fija en 250 litros la máxima capacidad de los tanques de combustible.

1981:

Cilindradas iguales y peso mínimo en 585 kg.

1982:

Cilindradas iguales y peso mínimo en 580 kg.

1983:

Cilindradas iguales y peso mínimo en 540 kg.

1984:

Cilindradas y peso mínimos iguales. Se limita a 220 litros la capacidad del tanque de combustible.

SISTEMA DE PUNTAJE

1950-1959: 8, 6, 4, 3 y 2 para los cinco primeros clasificados y 1 punto para el récord de vuelta.

1960: 8, 6, 4, 3, 2 y 1 para los seis primeros clasificados.

1961-1985: 9, 6, 4, 3, 2 y 1 para los seis primeros clasificados.

LOS MAS Y LOS MENOS

Carrera definida por mayor diferencia: Gran Premio de España 1969. Jackie Stewart le ganó por dos vueltas a Bruce McLaren.

Carrera definida por menor diferencia: Italia 1971. Peter Gethin aventajó a Ronnie Peterson por 01/100.

Carrera más veloz: Italia 1971 (242,615 km/h).

Carrera más lenta: Mónaco 1950 (98,700 km/h).

Campeón con más victorias: Jim Clark (1963) con 7.

Campeones con menos victorias: Mike Hawthorn (1958) y Keijo Rosberg (1982) con 1.

Campeón con más pole positions: Niki Lauda (1975) con 9.

Campeón con menos pole positions: Denis Hulme (1967) y Niki Lauda (1984) sin ninguna.

Campeón con más récords de vuelta: Jim Clark (1963 y 1965) con 6.

Campeón con menos récords de vuelta: Graham Hill (1968), Emerson Fittipaldi (1972 y 1974) y Keijo Rosberg (1982) sin ninguno.

Temporada con más carreras: 1977 con diecisiete.

Temporada con menos carreras: 1950 con siete.

Pilotos que ganaron más carreras en una temporada: Jim Clark (1963) y Alain Prost (1984) con 7.

Marca que ganó más carreras en una temporada: McLaren (1984) con 12.

Piloto que ganó más carreras de punta a punta: Jim Clark (13).

Piloto con más victorias consecutivas: Alberto Ascari (1952) con 6.

Piloto con más pole positions consecutivas: Niki Lauda (1974) con 6.

Piloto que finalizó más veces en puestos puntuables: Niki Lauda (72).

Piloto con más ubicaciones puntuables consecutivas: Carlos Reutemann (15).

Mayor cantidad de 1-2: Jackie Stewart-François Cevert (6).

Marca con más victorias consecutivas: Ferrari (1952 y 1953) y McLaren (1984) con 7.

Marca con más pole positions consecutivas: Lotus (1967) con 9.

Campeonato definido por mayor diferencia: 1971.

Jackie Stewart le ganó por 29 puntos a Ronnie Peterson. (A).

Campeonato definido por menor diferencia: 1984. Niki Lauda superó por medio punto a Alain Prost.

Vencedor más joven de una carrera: Bruce McLaren (22 años).

Vencedor más veterano de una carrera: Luigi Fagioli (53 años).

Campeón mundial más joven: Emerson Fittipaldi (25 años).

Campeón mundial más veterano: Giuseppe Farina (44 años).

El caso más insólito: Giancarlo Baghetti debutó en el Gran Premio de Francia con una Ferrari y ganó. Después nunca más...

Otra victoria inesperada: La de Peter Gethin en el Gran Premio de Italia de 1981. También para él, después nunca más.

(A) **OBSERVACION:** Jim Clark ganó el campeonato de 1963 por 44 puntos (73 contra 29) a Graham Hill, pero como se contabilizaron las seis mejores clasificaciones para el puntaje en las posiciones del torneo sumó 54, aventajando por 25 a Hill.

LA ERA ECCLESTONE

por Germán Sopena

La primera carrera de Fórmula Uno que vi en mi vida, al lado de la pista y tocando los autos, fue el G.P. de Holanda de 1969. Eramos jóvenes CORSA y yo, parafraseando a un lindísimo título de un libro de memorias. (1)

Hasta allí llegué, cámara al hombro (una venerable Canon no réflex, de las que imitaban a las Leica, que había llegado a mis manos tras haber pertenecido a ilustres periodistas-fotógrafos como Ronald Hansen, Federico Kirbus y Norberto Álvarez Ojea), los ojos abiertos y la credencial de CORSA en la mano para solicitar el ingreso a boxes. Ningún problema; firmé la tradicional liberación de responsabilidades por un accidente eventual, y me extendieron el pase de "libre circulación" para recorrer a mis anchas las boxes del circuito de Zandvoort.

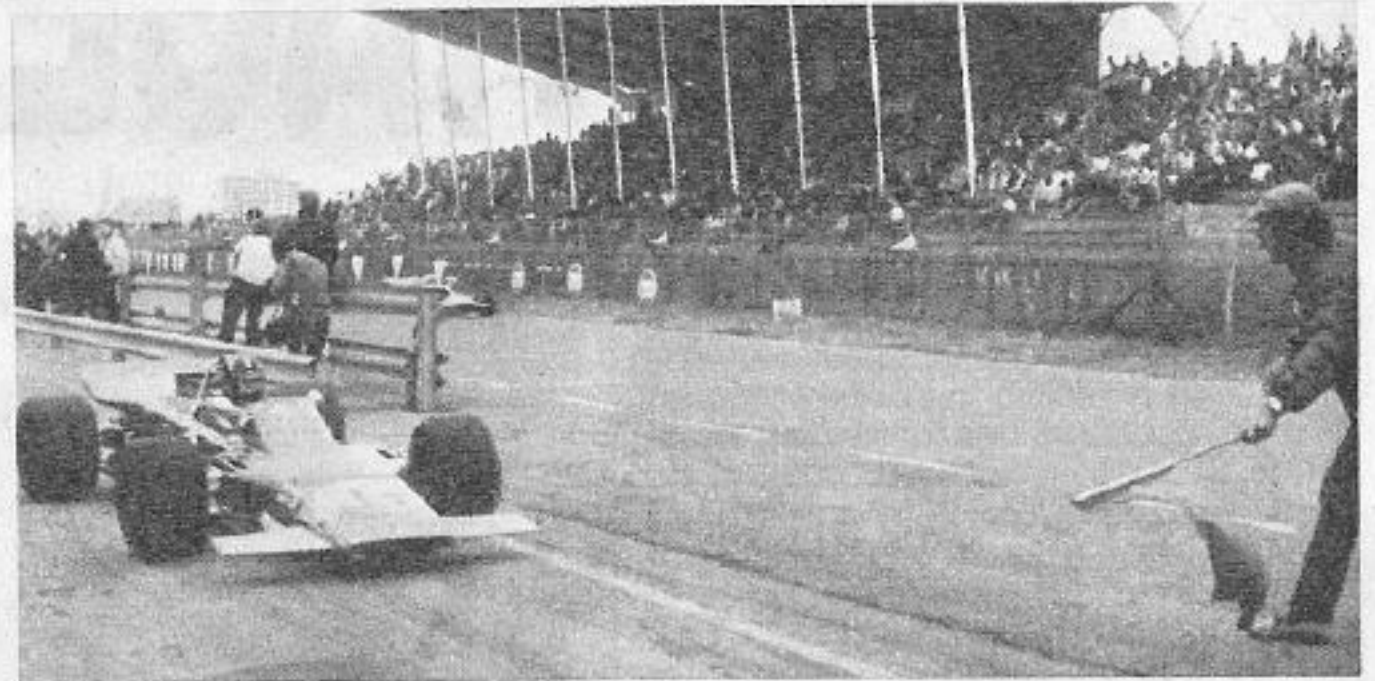
Semejante trámite es casi imposible hoy, en la Fórmula Uno moderna. Si un medio de prensa no envió previamente cartas, télex y recontratélex, ingresar a la pista como periodista es prácticamente imposible. Pasar el filtro de la cola en las acreditaciones exige altas cuotas de paciencia y discusiones en varios idiomas. Frente a los 30 ó 40 periodistas que habría en total ese día de 1969 en Zandvoort, una carrera de Fórmula Uno actual concita la llegada de no menos de 1.500 enviados o semienviados especiales que piden siempre la misma cosa: una credencial libre circulación para pista y boxes.

Eran otros tiempos, por cierto. Y era una Fórmula Uno que hoy parece casi prediluviana. Esa carrera de Zandvoort del '69 tuvo incluso una particularidad adicional para el interés periodístico: allí aparecieron por primera vez dos autos que prometían revolucionar el concepto de los autos de carrera de fórmula. Eran el Lotus y el Matra FWD, o sea autos de cuatro ruedas motrices. Los dos marcas líderes de la época habían coincidido en la presentación de ese nuevo esquema experimental, y los pocos periodistas que estábamos por allí usufructuamos hasta el cansancio el placer de poder fotografiar los extraños engendros con transmisión también en las ruedas delanteras.

El experimento no funcionó. Ya en ese mismo fin de semana, Jackie Stewart desestimó las posibilidades competitivas del Matra cuatro ruedas motrices. Luego de los ensayos de viernes y sábado prefirió correr el domingo con el chasis convencional de tracción en las ruedas traseras, con el cual ganó limpiamente la carrera a pesar de una dura batalla con los Lotus, también convencionales, de Joseph Siffert y Graham Hill.

Lo increíble del caso es que, terminadas las prácticas, un desconocido periodista como yo podía acercarse al box de Matra, iniciar un diálogo con Stewart para escuchar sus impresiones sobre el cuatro ruedas motrices y completar la entrevista luego de la carrera en la que ganó afirmándose en la punta del Campeonato.

Todo eso es imposible en 1985. Los pilotos viven rodeados por nubes de periodistas, para defenderse de tal asedio se refugian en herméticas casas rodantes, se escapan del circuito en cuanto pueden y apenas responden



Bernie Ecclestone, como representante de los constructores, fue quien le dio a la F-1 su fisonomía actual. Arriba: Gran Premio de Holanda 1969, el primer G.P. de Germán. Los F-1 de tracción integral—como este Lotus 56—hacían sus primeros (y fallidos) intentos. Derecha: Sopena en algún circuito de este mundo.



con unas pocas frases hechas cuando acceden a una veloz conferencia de prensa global al finalizar una carrera.

Cambió todo en quince años. Y cuando Jorge Augé Bacqué me pidió una suerte de comentario personal sobre los casi 20 años de mis crónicas en las páginas de CORSA, se me ocurrió que nada reflejaría mejor el paso de los años que un pantallazo sobre los cambios que fui observando gradualmente en el mundo de la Fórmula Uno.

Todos esos cambios pueden sintetizarse en una simple fórmula: fueron el resultado de la era Ecclestone. Guste o no guste la figura del pintoresco hombrecito que le compró el equipo a Jack Brabham en 1970, lo cierto es que su genio y dedicación fuera de serie transformaron a una actividad que hasta fines de los años '60 seguía siendo relativamente amateur.

Ecclestone no fue el inventor de la Fórmula Uno superprofesionalizada. Antes que él ya habían dado pasos en ese sentido pilotos como Jackie Stewart, equipos como el de Enzo Ferrari o dueños de un pequeño team como Colin Chapman, que había descubierto las posibilidades de pintar a los autos con publicidad como se hacía desde tiempo atrás en Indianápolis. Pero lo que resulta indiscutible es que Bernie Ecclestone aportó el impulso definitivo y en pocos años transformó a toda la actividad, dándole un carácter novelesco y sofisticado en el cual los grandes pilotos de Fórmula Uno se convirtieron en personajes míticos.

Todo ese proceso se llevó a cabo por medio de un instrumento fundamental que Ecclestone supo manejar como nadie: la televisión. La Fórmula Uno se convirtió así en un gran espectáculo de televisión por encima de cualquier otra cosa. Una imagen que se traslada a centenares de millones de personas de todo el mundo, que aseguran esa dimensión de actividad realmente internacional que caracteriza a la Fórmula Uno.

Pero como en todo proceso, hubo etapas graduales. La primera de ellas,

sin duda, el ingreso masivo de anunciantes publicitarios—Marlboro, John Player, Elf, Yardley, Parmalat, Benetton y la lista se hace interminable—que brindaron la nueva fisonomía exterior a los autos de Fórmula 1. Tras ese cambio de aspecto de superficie, llegaron los dólares que implicaban dichos patrocinios, y la actividad creció ininterrumpidamente pese a que la crisis petrolera mundial podría haber hecho sentir sus consecuencias en un ambiente naturalmente frágil por las sumas necesarias para el desarrollo técnico.

Aquí ingresa el segundo factor que aseguró el "boom" de la Fórmula 1. Me refiero a la prolongada estabilidad de un reglamento—el de motores tres litros aspirados o 1.500 cm³ con compresor—que fue la base de una evolución exitosa con gastos relativamente moderados ya que todo el mundo se proveía en la misma fábrica—Cosworth—y los costos técnicos pudieron mantenerse relativamente reducidos.

La audacia técnica de Renault comprometió en parte esa larga estabilidad reglamentaria que Ecclestone apoyaba como ninguno. La casa francesa aceptó el desafío que implicaba el reglamento—el de poder utilizar un motor de litro y medio con compresor o turbocompresor—y produjo un auto con motor turbo comprimido en el que sólo ellos creían al principio. El resultado fue el gran cambio técnico de la Fórmula Uno desde la adopción del motor atrás, y en pocos años la F-1 cambió totalmente, porque hoy todos los equipos utilizan motores con turbocompresor.

El precio era grande. Los motores turbo cuestan mucho más caros y se rompen más seguido. Bernie Ecclestone se opuso, por lo tanto, en un principio, sobre la base de querer mantener una Fórmula 1 a costo razonable y con la paridad técnica que aseguraba buenos espectáculos. La batalla contra el turbo duró años y fue la base del enfrentamiento FISA-FOCA, en el cual Ecclestone no ahorró argumentos contra su enemigo de turno, Jean-Marie Bales-

tre. Otras excusas técnicas sirvieron de munición para esta guerra, como lo fue el prolongado debate sobre las pole-ritas deslizantes o la sofisticada técnica del "wing-car".

Pero Ecclestone supo hacer valer en todo momento una virtud esencial para quienes tienen realmente visión de conjunto: ceder a tiempo cuando ya no tiene sentido aferrarse a una posición comprometida. La llegada de grandes fábricas productoras de motores turbo—BMW, Porsche, Honda, además de Ferrari, Renault o Alfa Romeo—aseguraba el flujo de grandes capitales como para no preocuparse por la rotura de motores, y Ecclestone dio por fin su acuerdo para que la Fórmula 1 abandonara los largos años de bonanza confiados al noble motor Cosworth aspirado.

Sin resignar jamás la conducción global de la Fórmula 1—mal que le pese a Jean-Marie Balestre—, Ecclestone dedicó entonces la mayor parte de sus esfuerzos a mejorar cada vez más el aspecto televisivo de la cuestión. El mejor resultado lo pudimos apreciar por primera vez hace pocas semanas cuando vimos el G.P. de Alemania en Nürburgring con la gran primicia de tener una cámara de TV instalada en un auto que compite en la misma carrera (en la ocasión, el Renault que conducía François Hesnault). Allí está el gran futuro de la Fórmula 1: con cámaras instaladas en varios autos, la suma de imágenes podrá dar una visión documental casi perfecta y llena de momentos espectaculares.

Será, por así decirlo, la concreción del sueño máximo de Bernie Ecclestone con respecto a la Fórmula 1 espectáculo que quería lograr desde siempre.

Aunque ya debe tener otros planes en carpeta...

(1) Me refiero al libro de memorias personales "Eramos jóvenes el siglo y yo", de Carmen Peers de Perkins, recientemente fallecida, y que era precisamente la madre de Gastón Perkins. Todo queda entre autos...

HACE MIL SEMANAS,

Todo empezó unas semanas atrás. Estaba yo en la quinta de un amigo, gin-tonic en mano, a la espera de que las carnes rojas llegaran a su punto justo. Sentado en el living, frente al televisor, mientras el "Negro" Acosta narraba las alternativas de la carrera de T.C.2000 en el circuito callejero de Santa Fé. Para deleite de mi generación y también para la de "Toti" Agromayor (hombre mayor contemporáneo de Ernesto Blanco a juzgar por sus columnas), el "Chino" Rodríguez Canedo venía mostrándoles el camino a Traverso, Gayraud, Daray y una docena más.

—¿Y a ese quién lo conoce?— preguntó, con cierto desprecio, el hijo del medio de mi amigo, que acusa irreverentes quince años.

Le iba a contestar una barbaridad pero, de pronto, rebobiné la cinta magnética del tiempo y pensé: **"Tiene razón, cuando el Chino Canedo daba clases en la Pampa de Achala, este borrego tenía dos años"**. Con una simple pregunta, me habían hecho comprender que ya pertenecemos a otra generación y que, cuando contamos anécdotas que se remontan a mediados del '60, los adolescentes nos miran con cara de: **"Otra vez estos viejos imbanca-bles contando las mismas pavadas de siempre"**. ¿Quiere que le diga? Deben tener razón.

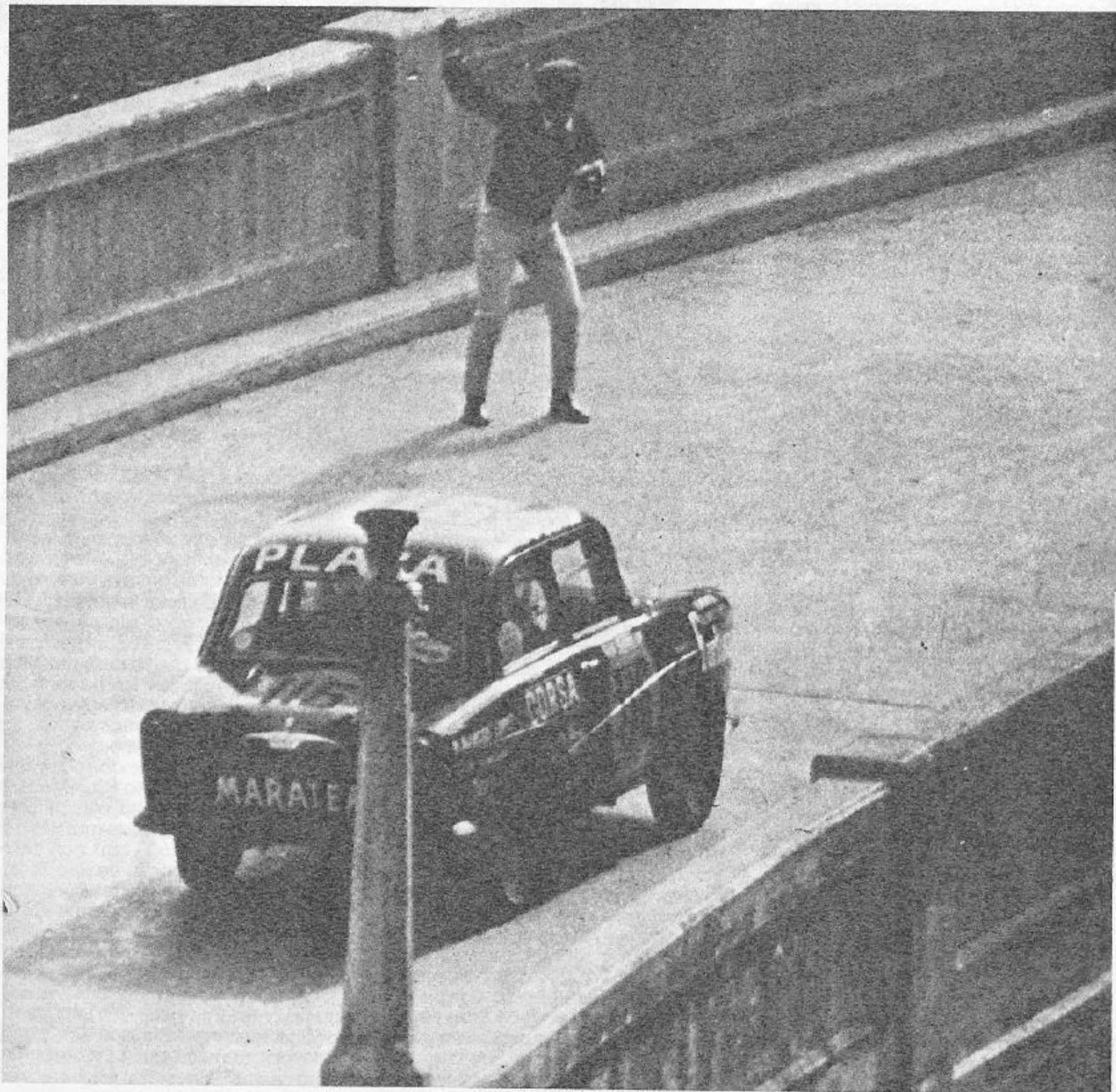
Pero no es menos cierto que ese día, el Gordito, el Chino o, simplemente, Eduardo, dio cátedra de cómo se maneja en un circuito trabado, encajonado en guard-rails, donde el derrape controlado es un arte y la caja de cambios el elemento primordial para crear una sinfonía. Ayudado por un Sierra que dobla todo, Rodríguez Canedo se encargó de mostrar que el talento junta polvo pero que la esencia no se corrompe.

Un par de fines de semana más tarde, se corrían las Dos Horas de Datsun y decidí volver, luego de varios años, al Autódromo de Buenos Aires —que da lástima por su estado— entusiasmado por la presencia de los viejos amigos: Canedo, Mayorga, Migliore, García Velga, pero en realidad la diversión estuvo en la curva del Ombú donde nos juntamos en patota, como años ha, con el "Gordo" Galluzzi, Eduardo Copello, Oscar Marcolongo, Hugo Alberini, "Chilin" Abella, los Caldarella Bros., "Rolito" Alzaga —con unas ganas de prenderse otra vez, que no se puede creer—, Pedrito Saiz Miramón —ex Austral y hoy productor cinematográfico de "Los Gatos"—, Landriscina padre e hijo, y unos cuantos más de antigua data.

Era, como definieron algunas, una reunión del PAMI, y no faltó el que propusiera que la próxima vez nos juntemos en la Plaza Irigoyen a jugar a las bochas o al tute cabrero. La ausencia casi total de jovencitos hizo posible que volviéramos a contar las mismas historias de siempre que venimos repitiendo desde hace años, esta vez sin complejos.

—Esto se lo debemos al Chino, porque si Eduardo no hubiese andado como anduvo en Santa Fé, hoy acá no venía ninguno de nosotros... aseguraba el Gordo Galluzzi haciendo un alto en la apología al ciclismo y a sus bicicletas Magnum.

Era cierto. El Chino, con su poder de convocatoria, nos hizo levantar temprano el domingo, amaratamos de frío y dejar a nuestras mujeres con prole incluida, encerradas en casa, para partir con rumbo a los pagos de Villa Soldati.



Dos días después, el Rally de la Argentina volvió a ser excusa válida para juntarnos. Lo importante era el hecho de que corrieran "Paco" Mayorga y el "Lole" Reutemann, al que fue imposible acercarse porque millares de personas habían invadido el desorganizado parque cerrado sobre Libertador. Además estaban Recalde, Soto, el "Turquito" Raies, Marito Stillo, Torrás (ex acompañante del "Negro" Monguzzi) y otros, que, aunque más jóvenes, compartieron los últimos años de la época evocada.

A los del Autódromo, se sumaron Norberto Castañón, "Cocho" López (que cree aún que es un "péndex"), el "Cabezón" Marasco (hombre incondicional de Mayorga), "Pepe" Migliore, Ureta Sáenz Peña (hombre de Peugeot Francia para Sudamérica), Marcelo Tornquist (a pie y sin su novia: Carlos Garro), Oliver James Caldwell, Carlos Francia (que ahora corre con un 504 pero es de la época del 403), Jorge Maggi y Horacio Maglione (más conocidos como "Las



EN OTRA GENERACION...



1.- Gran Premio de Turismo de 1966. El Isard 700 compartido con el amigo Norberto Bressano ingresa raudamente al Embalse de Rio Tercero en la primera etapa. Llegando en el puesto 36º a Carlos Paz. El que saluda nuestro caso, cámara en mano, es nada más y nada menos que el "Negro" Thiery.

2.- Año 1962. Equipo Volvo oficial con unidades 122-S. Se identifican: Juan Cruz Varela (cuarto de izquierda a derecha), Carlos Menéndez Bahety (quinto), "Rolo" Alzaga (sexto), Antonio Van Dory (semiculto, con anteojos), Julio Guimarey, Afilio Viale del Carril y el sueco Gunnar Andersson.

3.- Para la nueva generación que no los conocía, éste es un Borgward Isabella-TS. Al volante va el "Flaco" Gastón Perkins y a su lado, como acompañante, Carmelo Galbato.

4.- Selecto grupo de espectadores en la curva del Ombú día por el año 1971. De izquierda a derecha: Arturo Dubourg (a) "Grey Rock" (sosteniéndose como británico), el autor (cuando era joven), el "Negro" Acosta, Roberto Rodríguez, Fernando Briones, Sandro Molinari, "Paco" Mayorga, Horacio Luchetti, Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo, Roberto Egula, el "Negro" Diéguez, Jean Paul Concaro y Germán Sapeña (casi un niño).



Urracas") y otros. —Estamos todos —gritó Castañón—; si llega la unidad coronaria móvil, acá se hace un festival... —en alusión a la edad promedio del grupo reunido.

Al rato apareció Canedo acompañado por Rolo Alzaga y se integró al cónclave tras el saludo generalizado de: "¿Cómo le va, maestro?". Todos sabemos que no hay nada que lo agrande más al Chino que resaltar sus virtudes conductivas. Por qué privarlo, entonces, de ese esencial alimento para su ego...

— Recién estuve con el Lolo... Pisé gente, me abrí camino a los codazos y por fin pude llegar hasta el auto. Le dije, apenas le di la mano: ¿Y, Lolo?... Esta vez los matamos, ¿no?... Me miró y ¿sabés qué contestó?... que esto era muy difícil y estos tipos andan muy rápido... Yo no lo podía creer, éste no cambia más, contaba Canedo recostado sobre el Ford Escort de Mayorga.

Lógico, si esa misma pregunta se la hubie-

sen hecho a él, la respuesta estaba cantada: "A estos gringos los paso por encima". Personalidades y estilos diferentes, que le dicen...

Pese a la alegría de todos por volver a vernos, nadie se olvidó de los personajes ausentes que desde aquí están convocados para la próxima: "Mono" Villa, Ramoncito Velázquez, Esteban "Gordo" Estrada, Carlitos Travers, "Tuqui" Casá, Carmelo Galbato, "Nando" Arana, "Cacho" Franco, "Bebe" Pedelaborde, el "Gordo" Concaro, etc. Porque este "replay", señores, recién empezó.

A estos hechos circunstanciales, se sumó el pedido de Oscar Fittipaldi (sí, el jefe de redacción): "Colorado, haceme una nota para el número 1000 de CORSA". Reconozco que un sudor frío recorrió toda mi espalda y no por obra de los Johnnie Walker de la noche anterior. ¿Mil?, pensé. Mil es una barbaridad... es algo así como veinte años. Y sí, la cuenta era perfecta, pasaron

como veinte años desde que Raúl Burzaco (director primitivo de CORSA, hoy de Tiempo Argentino) llamó a un grupo de jóvenes irresponsables, entusiastas del automovilismo, para hacer una revista de automovilismo deportivo.

Fue en abril de 1966. Entonces, junto a Enrique Sánchez Ortega (hoy dedicado a la explotación agroganadera), Germán Sapeña (hoy, Tiempo Argentino), Julio Pérez Baldi (hoy, comerciante), Sergio Comejo (que murió a mediados del '81 y que nos dejó el recuerdo de una pila así de cariño y coraje), junto a un elenco estable entre los que figuraba el "Negro" Thiery (hoy, Clarín), nos iniciamos en este asunto de hacer una revista que resultó ser fresca, divertida, hecha con muchas ganas y poco profesionalismo. Eso lo aprendimos más tarde gracias a "Ronnte" Hansen, Burzaco y el mismo Thiery.

Nos salió bastante bien. Tan bien que hoy lleva mil semanas apareciendo en los quito-

cos en un país donde pasó de todo, más de malo que de bueno. Pero CORSA subsistió y transitó tercamente su camino. Con cambios de gente, con elementos humanos que fueron cumpliendo y gastando etapas pero que nunca se desvincularon totalmente de la redacción.

Hace exactamente diecinueve años, escribía sobre Rodríguez Canedo (con el que corrí de acompañante una Vuelta de la Manzana), Paco Mayorga, Pepe Migliore (bautizado "El Cóndor" por Jorge Augé Bacqué), Beto Castañón Angel Monguzzi (en la época que bajaba la viborita de Los Cocos con el Renault Gordini en delirante derrape), que son los mismos de hoy —como CORSA— que siguen en carrera.

Es indudable que los años dejan huellas y las nuevas generaciones se abren paso irrespetuosamente. Así es la cosa. Hoy, los chicos de dieciocho años simpatizan con Croceri, con Der Chanesian, con Etchegaray, o con Pairetti y Di Palma juniors, cuando nosotros somos contemporáneos de sus viejos.

La historia es otra. Los ídolos son otros. Hace unos días, un control de entrada a boxes, en el Autódromo, le pedía las credenciales de acceso a Rolo Alzaga y al Gordo Galluzzi para dejarlos pasar. Veinte años atrás, ¿quién se animaba a pedirles las obleas? Otra vez caigo en este asunto del trasvase generacional.

¿Cómo no se van a reír socarronamente los hijos de mis amigos cuando hablamos de los Grandes Premios que corríamos con Isard, NSU Prinz o cupés Decario, si esos autos ya no existen ni en los desarmaderos? ¿Cómo pretender que nos tomen en serio si cuando preguntan a cuánto andaban esos autos les contestamos que más o menos a 140 km/h. Si ellos, con la Honda 750 que tienen parada en la puerta, llegan a los 140 km/h en una cuadra y tirando todos los cambios con la rueda delantera a cuarenta centímetros del piso...

Para qué nos vamos a poner a explicarles que a principios del '60, tener un Peugeot 403 azul oscuro y bajito de suspensión, era sacar patente de "banana". O pasearse con un Borgward TS era "superbanana" y si alguien llegaba al Volvo 544 o la Giulietta TI, recibía la cocarda máxima. Mucho menos recomendable es avivarlos de que esos autos no llegaban ni a los 160 km/h.

Recuerdo el día en que Paco Mayorga apareció en "La Biela" con Jaguar 3.8 todo colorado, lustradito y con un rugiente motor con árbol de levas a la cabeza. Varios perdimos el sueño por una semana. Paco, con ese auto, era Gardel y Lepera juntos.

Nuestras máximas emociones se limitaban a ir a buscar a una "niña de familia" que cursaba el quinto año en el Jesús María para llevarla a tomar el té a "Atelier" el domingo a la tarde, con el número y el sello en las puertas del auto con el que habíamos corrido el Gran Premio del ACA ocho meses atrás. Qué quiere que le diga, piense lo que quiera... pero Jim Clark, al lado mío, era un gil de cuarta.

Por todas estas cosas, los mil números y los veinte años, son toda una vida. Una generación que tuvo —inexorablemente— que darle paso a otra pero que, por medio de algunos de sus representantes, dejó establecido que el talento no se pierde... sólo junta polvo cuando permanece inactivo.

Es cuestión de pasarle el plumero.

REVISANDO APUNTES

• Más Fotos • Apostillas • Comentarios

GP DE SALTA. CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCROSS (18/8/85)

TAMALES Y LOCRO A LA FINLANDESA



Seguimos entregando, como si la carrera fuera poco, entretelones y particularidades del Gran Premio salteño. Parece que la performance del finlandés Vehkonen se debió a un tamal con un poquito más de picante que lo normal...







1 - Los pilotos de Honda oficial Brasil, Alvaro Candia "Paraguato" (con casco) e Ylton Cavalcante "Paraiba". Corroborando el potencial del team "O Paraguato", fue el Latinoamericano mejor clasificado, mientras "Paraiba" se lastimó un codo.

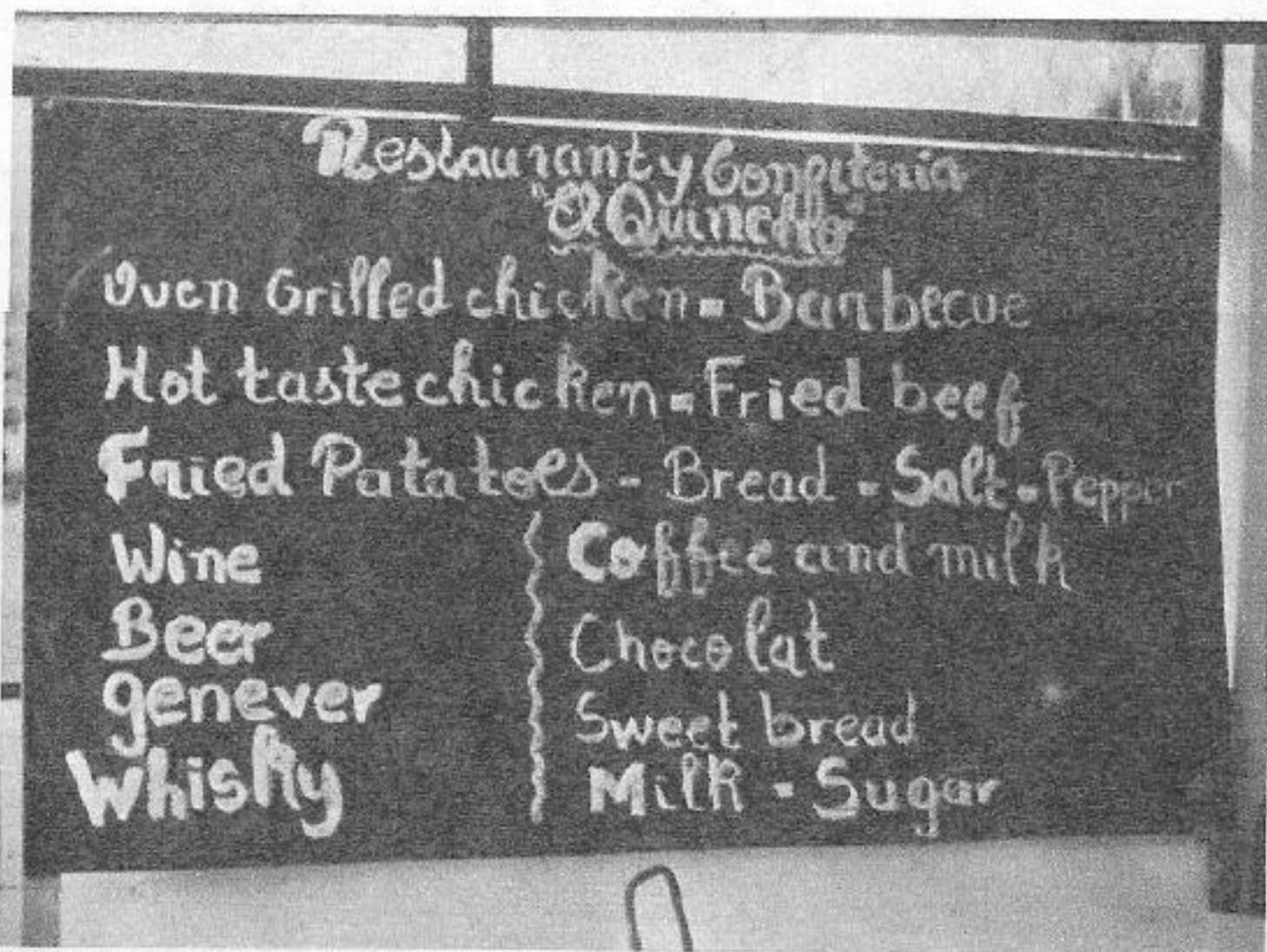
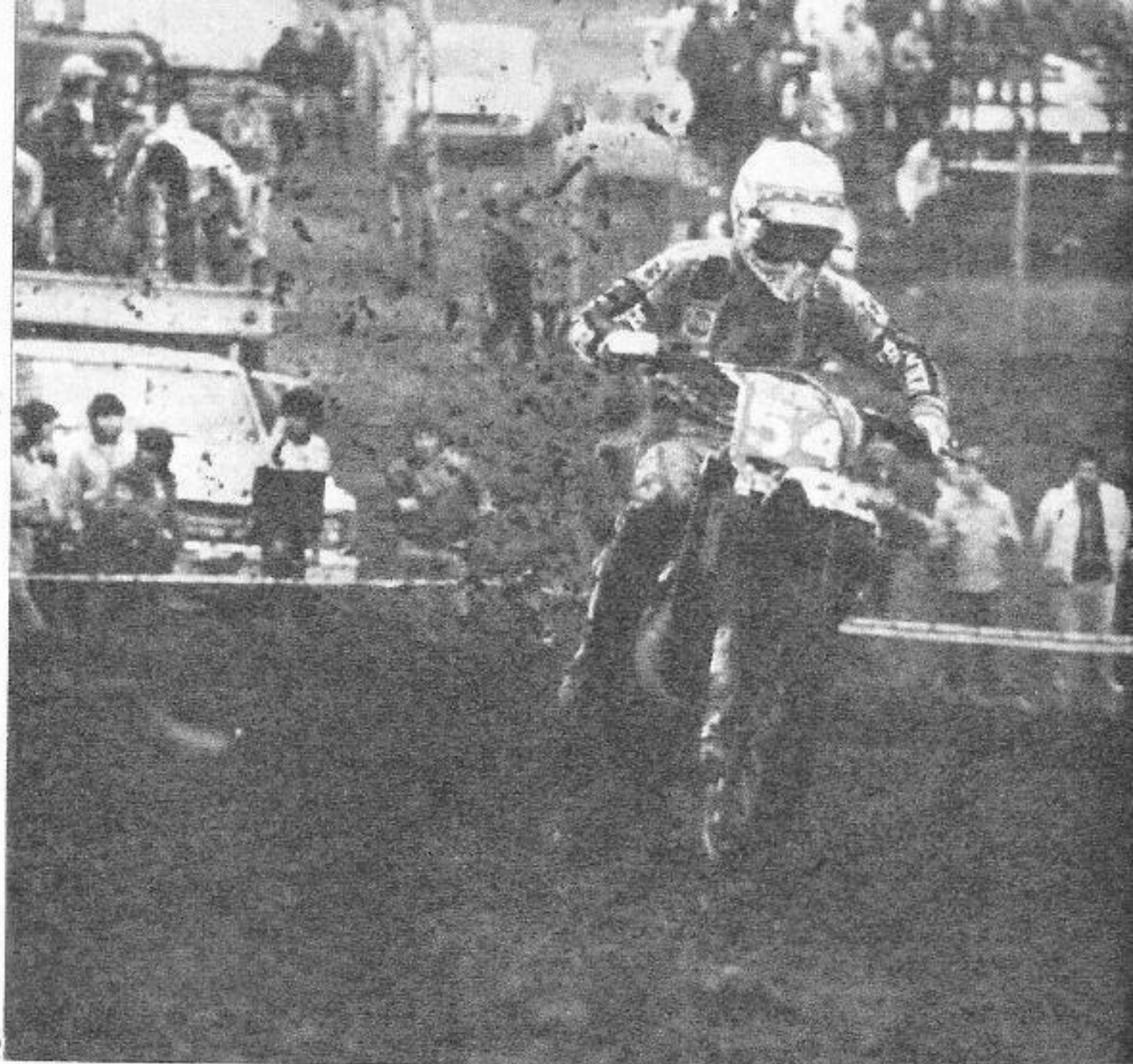
2 - Mika Kauki, otro finlandés volador. Suzuki no tiene posibilidades, por primera vez en la historia del campeonato de 125, de consagrar un campeón. De todas formas, Kauki se prodiga como si estuviera en juego el título.

3 - La última "papota" en dispositivos extraños. Se llama Roll Off y consta de dos cilindritos a cada lado de la antiparra, unidos por un rollo de celuloide. Moviendo el botón que se ve en el cilindro de la derecha el celuloide corre automáticamente de uno a otro. Se utiliza para el barro, quedando la visión despejada al accionar el sistema.

4 - Notar el menú que figuraba en el pizarrón de la panfilla "El Quincho".

5 - No, no se está incendiando. Esta era la única forma de poder lavar las motos del barro acumulado el sábado.

6 - Conózcalo a Pérez. Él es el primer argentino en la historia del Campeonato Mundial de Motocross en obtener puntaje válido para el título. Por ser un debutante es más que demasiado.



SALTITOS

AVIVADA - El equipo Honda vino con Strijbos y Jhon Hensen, otro piloto holandés, pero éste último no participó de la prueba. "Ocurre que en el último contacto que hicimos con los pilotos en Europa -nos dijo Cozzani-, Hensen estaba lesionado de una mano, pero aseguró que estaría en condiciones de correr en Argentina. Por lo tanto lo incluimos en el grupo y le dimos los pasajes y carga como a los demás. Pero una vez aquí avisó que no se encontraba físicamente bien y no corría. En la reunión del jurado antes de la carrera los propios europeos pusieron a consideración del mismo una sanción para el holandés y la obligación de devolver el importe de los pasajes. Fuimos nosotros quienes pedimos que todo quedara como estaba, para que la fiesta no se empañara. La prueba de que podía correr la dio en los entrenamientos del sábado, donde hizo el mejor tiempo..." Un ardid del equipo holandés para que Strij-

bos dispusiera de dos motos, pero recordemos que una "avivada" similar en el GP de Alemania puede costarle el título por la sanción que le aplicó la FIM.

AVIVADA II - Dave Strijbos intentó "pasar" a la comisión técnica verificando dos veces, la primera su moto y rato más tarde la de Hensen, corroborando lo dicho por Cozzani más arriba. Le saltó mal y lo apercibieron. Lo sacó barata. Parece que estos muchachos se creen más vivos que el resto. ¿Lo serán?

POMO - Jorge Del Viso fue uno de los más amargados por la lluvia del sábado. "Estábamos de fiesta -repetía a cada rato-. ¿Por qué tenía que llover? Los argentinos y latinoamericanos en general no tenemos experiencia en barro por una lógica cuestión climática. Esto nos distancia aún más de los europeos. Es una lástima, pero es la realidad..."

EL MEJOR - Luis Pérez, de San Francisco, provincia de Córdoba, fue el primer argentino en ganar puntos para un Mun-

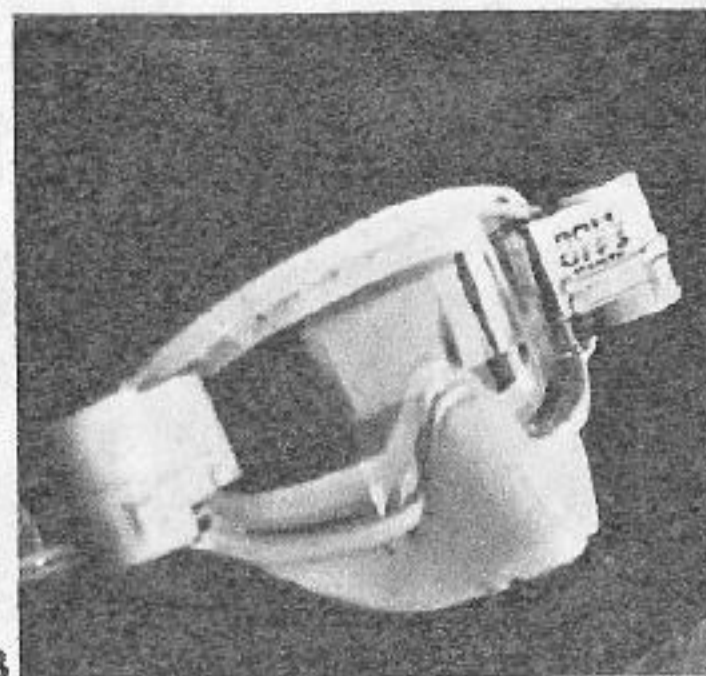
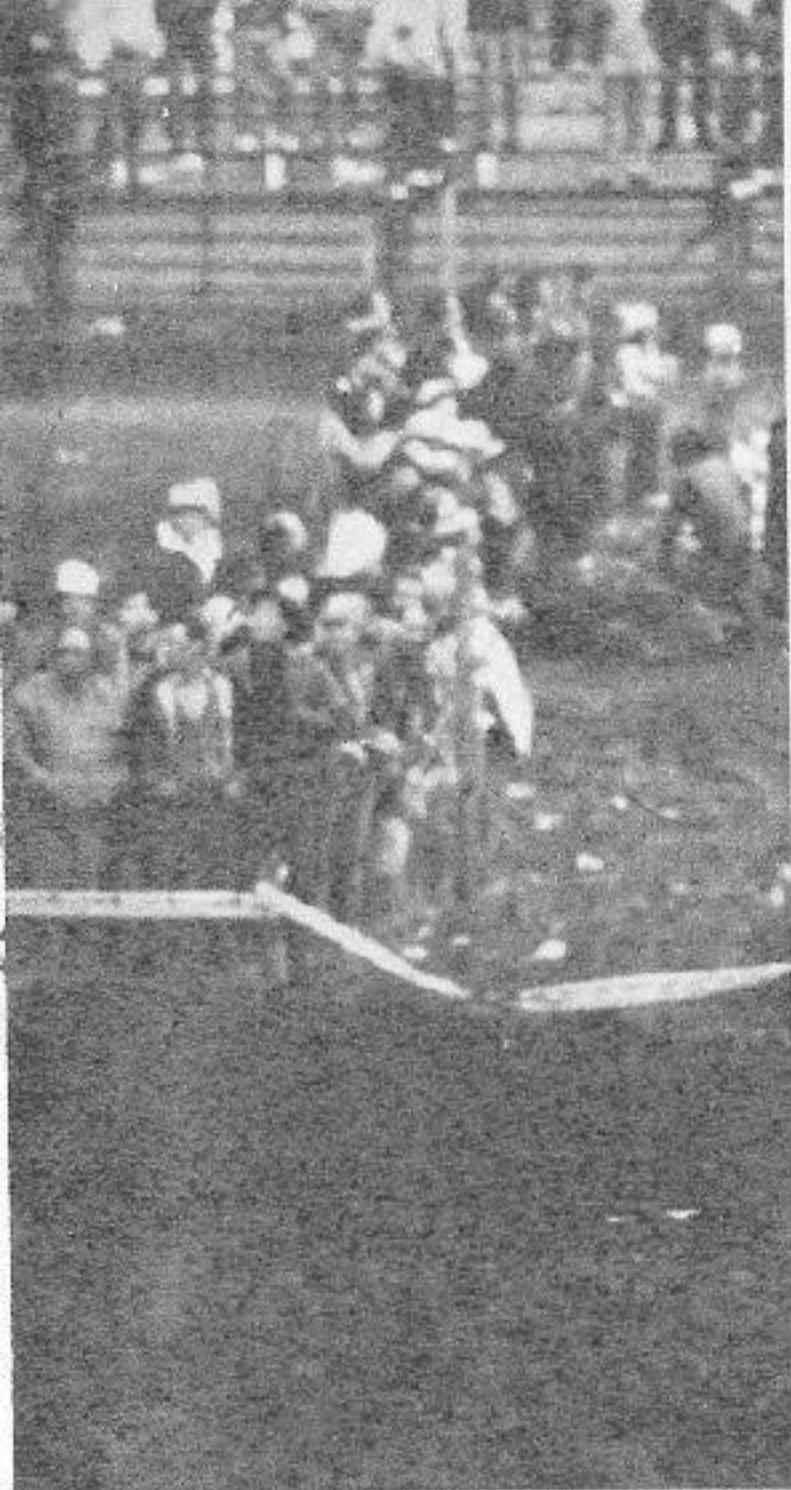
dial en la historia del motocross. "Para venir a esta carrera hicimos una campaña con mis amigos y hubo mucha gente que colaboró -nos contaba al tiempo que nos daba una calcomanía que decía: 'Campaña Luis Pérez al Mundial: Yo colaboré'- Estoy más contento por ellos que por mí...". Luis ostenta los títulos de campeón zonal en Córdoba, Santa Fe y Corrientes; no corre el campeonato argentino por falta de medios. Quizás ahora, alguien lo escuche.

TRABAJITO - Un grave error organizativo (la falta de télex y DDI -teléfono de discado directo internacional- en el circuito), fue motivo de justa protesta por parte de la prensa internacional. Los veedores de la FIM, especialmente Tage Magnusson, quien siempre apoyó nuestra fecha, se hizo eco de esto y reclamó a los organizadores que esta falencia se supere para el año que viene. A los periodistas, para compensar, se les facilitó el traslado hasta el télex y el DDI en Salta, lo cual solucionó en parte el problema. Quienes más alha-

raca hicieron con el tema fueron los holandeses. No les faltaba razón, pero recordemos que justamente fue Holanda el país desplazado por la FIM del calendario para alargar la fecha al nuestro. Así se explica un poco mejor la crítica a la organización por parte de esta gente en especial. Que nos sirva de lección para comprender cuánto vale en el resto del mundo una fecha por el mundial y cómo la pelean. A no dormimos...

REALIDAD - "Demasiado bien para las motos que tenemos -nos decía Gustavo Cerdeña, manager de la delegación uruguaya-, lo más nuevo que trajimos es del '82. Si aquí hay crisis de material, en Uruguay es mucho peor." Edison Guerra clasificó 19º en la segunda manga y fue lo mejor del país oriental.

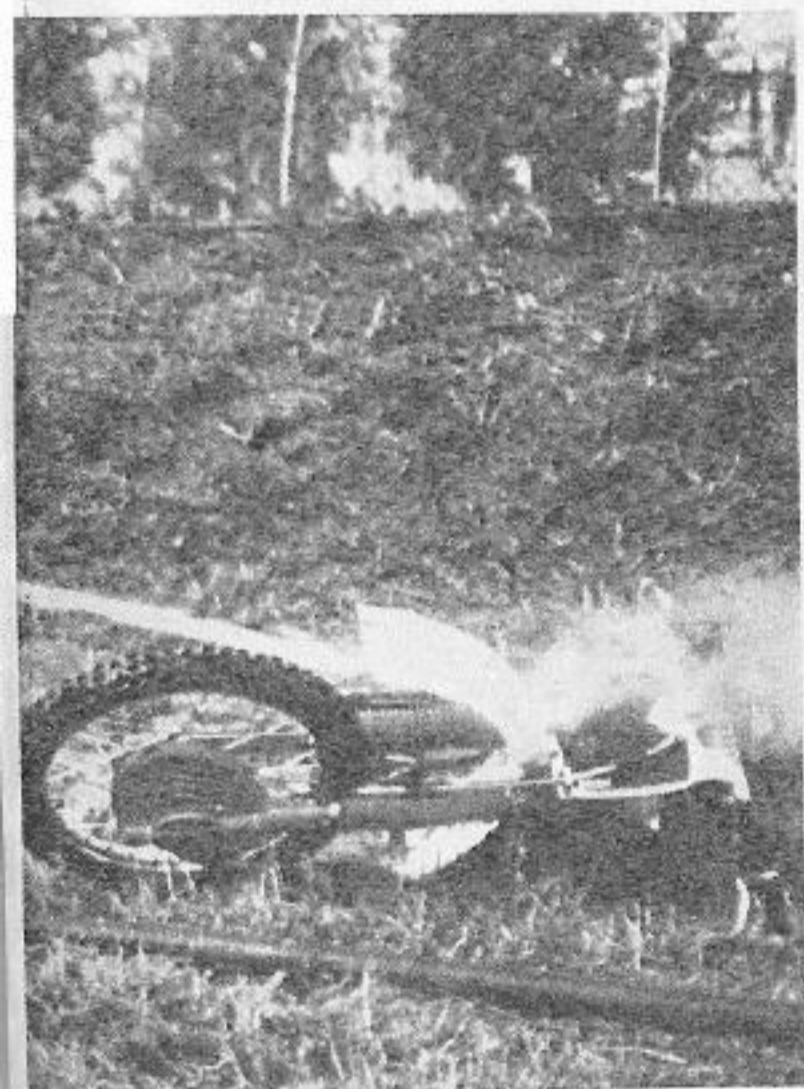
PRECLASIFICA - El viernes hubo una prueba de preclasificación entre todos los pilotos argentinos que aspiraban a correr el GP. De ella surgieron: Freddie Campbell, Jorge Del Viso, Claudio Pes-



3



6



ce, Walter Bruno, Fabrizio Ciancaglini, Gonzalo Gulmarey, Luis Mazza, Marcelo Regunaschi, Luis Sapeissa y Luis Pérez. Posteriormente, todos ellos clasificaron en la eliminatoria del sábado y quedaron habilitados para largar.

FREDDIE - Campbell nos contó sus dramas. "En la primera manga el motor de mi Honda se 'apagó' de golpe y nunca más anduvo. Pienso que habrá sido el encendido. Para la segunda arreglamos y venía bien, pero pinché una goma y chau posibilidad de andar bien."

ENTREDICHO - Claudio Pesce se quejó públicamente de que Kawasaki Argentina no le dio apoyo, entregándole una moto 85, la cual fue destinada al piloto español Jordi Elías. "Me quisieron cobrar la moto -dijo Claudio- y como yo no la pude pagar se la prestaron a Elías gratis...". Por su parte, Scalise, representante Kawa replicó: "En realidad Pesce corre con una moto nuestra, puesto que jamás nos pagó la del '84, como habíamos convenido."

Como no cumplió con aquello decidimos tener nuestro propio equipo y piloto". Discusiones aparte, Claudio funcionó como siempre en la pista, hasta que se pegó un golpe en la primera manga y torció toda la moto.

NIVEL - Dos datos del nivel del motociclismo, especialmente de cross, en Brasil. El equipo Honda trajo un microtaller impresionante y los pilotos vinieron en avión privado de la empresa. Otro: al español Jordi Elías, viejo conocido nuestro, lo contrató un particular para correr en su equipo, el Amparo Racing. Le pagan el pasaje ida y vuelta a España cada quince días y sueldo.

PIÑAS - Walter Blanco de Argentina fue el lesionado más importante: muñeca. Por Brasil, Ylton Veloso Cavalcante "hizo codo" en la primera manga. Por España Jordi Elías (muñeca). Por Paraguay, Francisco Caballero (rodilla).

¡QUE NIVEL! - Cuando el vuelo regular del viernes se acercaba al Aeropuerto

FICHA GENERAL

Fecha: 18/8/85

Lugar: Crossódromo de Salta (Autódromo M.M. de Güemes)

Organizador: Auto Club Salta

Autoridades de la prueba:

Presidente del jurado: Raymond Glaus (Francia); comisario deportivo: Armando Vivacqua (Argentina); comisario técnico: Oscar Sonaglione (Argentina); veedor de la FIM: Tage Magnusson (Suecia); cronometraje: equipo del A.C.A.

Condiciones climáticas: sábado, lluvioso; domingo, con sol.

Participantes: 46, pertenecientes a 15 países.

Organización: Buena

Servicio de prensa: Malo

Accesos: Buenos (se estrenó calle pavimentada)

Infraestructura del autódromo: Muy buena

Estado del circuito: Primera manga, barroso; segunda, superficialmente seco.

Público: 30.000 espectadores

TV: En directo por Canal 13 para todo el país

Espectáculo: Muy bueno

Internacional de Salta se escuchó la voz del comandante de la nave diciendo los datos del tiempo, algunas precisiones técnicas y finalmente "desear a ustedes feliz estadía y recordarles que se disputará la fecha puntuable por el Mundial de Motocross, algunos de cuyos protagonistas extranjeros viajan en este avión". ¡Qué nivel!

INDUSTRIA - Un inquieto señor de anteojos se movió todo el fin de semana por boxes entablando diálogos con pilotos extranjeros. Se trataba de Vicente Della Ragione, fabricante de los guantes Eneve, que desarrolló en el país equipamiento especial para cross. El producto fue acogido con entusiasmo por los pilotos europeos, quienes adquirieron varios pares (y "mangaron" muchas más)

MANAGER - Dirigiendo los pasos de Dave Strijbos, se encuentra el recordado Gerrit Wolsink, quien a su vez oficia de vocero de los pilotos ante los organizadores de los GG.PP.. Su pupilo tiene sólo 17 años y ya se encuentra, gane o no el campeonato, entre los mejores pilotos de cross de todas las épocas.

LAVADO - El sábado prácticamente los pilotos no podían girar más que un par de vueltas sin que el barro acumulado literalmente frenara las motos. A media tarde hubo que solicitar una autobomba de los bomberos de Salta, único medio con suficiente presión de agua como para lavar con éxito las motos. Increíble pero cierto.

GOMAS - El motocross no escapa a la especialización de competición. Son varias las marcas y países que fabrican cubiertas, por ejemplo Dunlop, Pirelli, Bridgestone o Yokohama. También en nuestro país hay serios esfuerzos en ese sentido. Imperial Cord viene desarrollando hace tres años una cubierta especial para piso duro (recordemos que hay marcas que destacan en un piso



a REINALDO COZZANI



Porque todo lo bueno que ocurrió en Salta tiene, sin menospreciar un ápice el gran trabajo del Auto Club Salta, el apoyo del gobierno de la provincia y el ejemplo de participación del pueblo salteño, nombre y apellido: Reinaldo Hugo Cozzani. No vamos a descubrir ahora la capacidad y el talento organizativo de este hombre, ni a recordar las peripecias pasadas para llevar adelante un sueño "casi imposible". Para Cozzani la palabra "imposible" no existe, y para los salteños que supieron entenderlo y confiaron en él, tampoco. Necesitamos un país lleno de "locos" como éstos. Y por enésima vez: **gracias.**

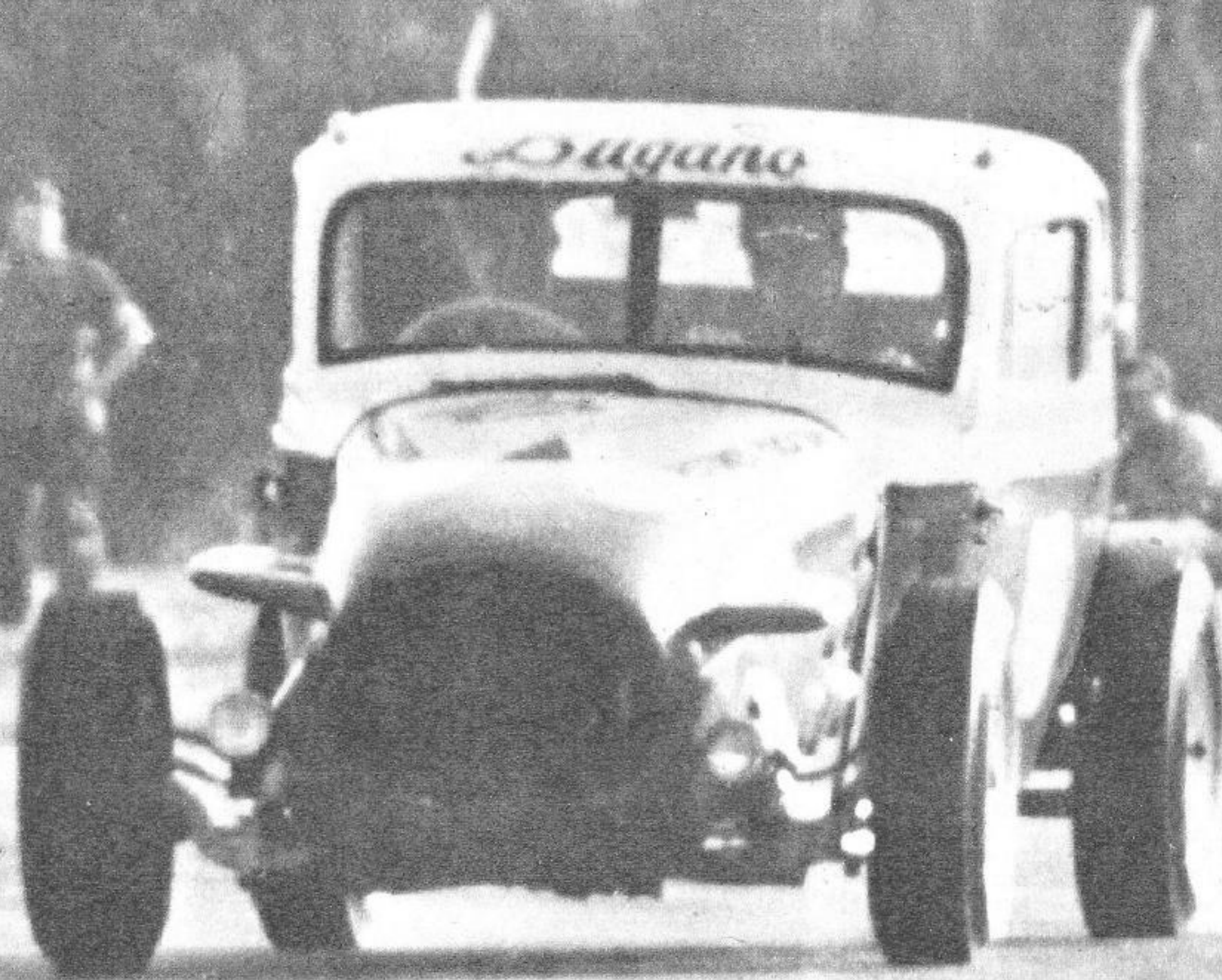
determinado y no en otro, motivando según la necesidad el cambio de marca por los pilotos). Lamentablemente la lluvia y el barro echaron por tierra lo que hubiera sido un éxito total de la industria nacional, puesto que varios pilotos líderes del tomo mundial (Van Der Berk, Vehkonen, Maddi, Contini, Godfroid y Panttila), se interesaron por los mismos y pidieron un juego para probar. "Si no hubiese llovido -nos dijo Van Der Berk padre-, es probable que hubiésemos corrido con ellas, porque las probamos el jueves y van muy bien en este piso cuando está seco."

RECORDEMOS - Que el Mundial de la categoría 125 fue instituido en 1975 y hasta el presente todas las ediciones fueron ganadas por la marca japonesa Suzuki, con el siguiente reparto de pilotos: Gastón Rahier (Bélgica), 3 veces; Akira Watanabe (Japón), 1; Harry Everts (Bélgica), 3; Eric Geboers (Bélgica), 2; Michele Rinaldi (Italia), 1. El último campeón participó con ayuda semiformalmente puesto que Suzuki se retiró formalmente de las carreras de cross en 1983.

1000
CORSA

DE AQUELLA VUELTA DE GRAL. PICO
VUELTA DE SANTIAGO DEL ESTERO

¡CUANTOS



A - El Chevytú conducido por Jorge Cupeiro, junto a la cupecita de Vicente Conejero. Los primeros pasos de la revolución dentro del TC, donde la innovación era sumamente resistida. Las cupés se negaron a perder vigencia...

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

**EN 1966 HASTA LA
VERSION 1985...**

TC. VIMOS!





Desde aquel 19 de abril de 1966, fecha de aparición del N° 0 de CORSA, hasta la fecha, el Turismo Carretera disputó 325 competencias. El hito inicial está marcado cuando Jorge Cupeiro fue tapa de ese N° 0, merced a su triunfo del 15 de abril de 1966 en la Vuelta de General Pico, a bordo del Chevytú. A partir de ese momento y durante esas mil semanas (poco más de 19 años) que tuvieron en la carrera de Santiago del Estero su último capítulo, CORSA brindó, permanentemente, sus páginas a la categoría más antigua, folklórica y popular de nuestro automovilismo.

Y durante ese lapso quedaron reflejadas todas las alternativas del TC: buenas, malas, regulares y excelentes, por eso en este racconto, mezclaremos, imaginariamente las épocas, los

nombres, las marcas y los hechos más destacados, acaecidos de abril de 1966 a la fecha. ¿Retrocédemos en el tiempo?...

1966: LAS VISPERAS DEL SP

Indudablemente, el **Chevytú** de **José Froilán González**, piloteado por **Jorge Cupeiro** (también alternó **Carlos Marincovich**) era el TC que mejor doblaba, el que frenaba con la eficiencia de un auto de fórmula y el que presentaba las más limpias soluciones de funcionalidad. Sin embargo, a pesar de haber abierto el camino hacia la evolución dentro del TC, no logró derribar las estructuras tradicionales, siendo —en cambio— agraviado casi permanentemente por los acérrimos

defensores de las cupecitas, que no admitían esa "irreverente intromisión" del Chevytú en el Turismo Carretera.

Y así como no logró derribar las estructuras tradicionales, el Chevytú tampoco —a pesar de sus numerosos halagos— pudo ganar un Gran Premio o coronarse campeón.

Por entonces, el Turismo Carretera era un espectáculo que se ofrecía semanalmente y sus bases estaban centradas en un grupo compuesto —entre otros— por **Emiliozzi**, **De Alzaga**, **Menditeguy**, **Casá**, **Rienzi**, **Galbato** y **Estéfano** por Ford y **Bordeu**, **Cupeiro**, **Polinori**, **Loeffel**, **Peduzzi**, **Pairetti**, **Mantinián**, **Malnatti**, **Calamante** y **Ríos**, por Chevrolet. Religiosamente, las compactas masas de espectadores se movían semanalmente al ritmo de la

actividad y asado de por medio, respondían a la convocatoria sin reparar en distancias. Cualquier lugar era bueno: la ruta (circuitos mixtos con una buena dosis de tierra), los autódromos y la montaña. Vale decir que había para todos los gustos.

Y ese mismo interés del público hacia el TC, tuvo incidencia para que las tapas de CORSA de la época encontraran en esa categoría el elemento casi fundamental.

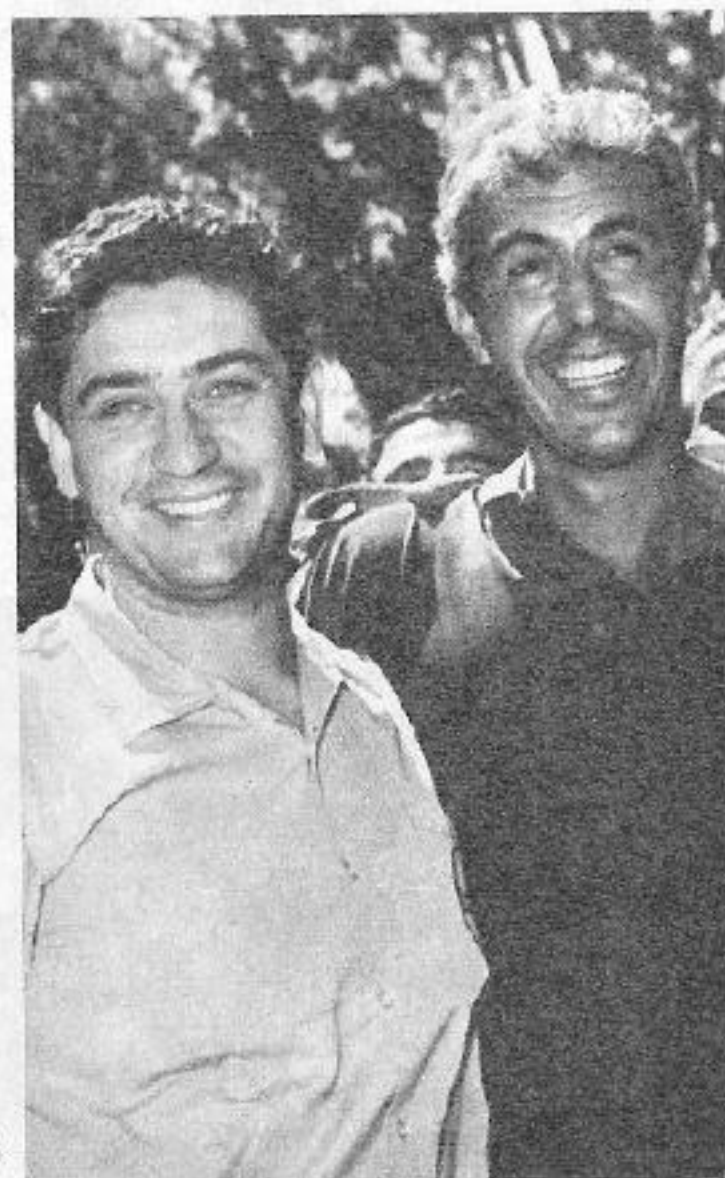
1966 concluyó con el **Gran Premio**, que constó de seis etapas (Mercedes-Necochea) y fue ganado por **Carlos Pairetti**, quedando el campeonato en manos de Juan Manuel Bordeu, quien había desertado en la última etapa.

Como balance de este primer año de estrecho contacto entre CORSA y el

REUTEMANN EN EL T.C.

"Creo que en este momento el auto más completo para TC es, sin dudas, el Dodge. Pero, a pesar de que el Falcon no me gusta, me decidí por Ford ya que como voy a ir a correr a Europa, el mejor contacto es haber corrido para esa marca. Para mí, el automovilismo es un fin y este paso es importante..."

Esa fue la explicación de **Carlos Alberto Reutemann** cuando se vinculó con el Turismo Carretera. Contratado por Ford, debutó en TC con un Falcon angostado, en el autódromo, el 28 de julio de 1968, ganando la segunda serie y terminando cuarto en la clasificación general. Luego de esa carrera intervino en trece más y su mejor actuación fue el 25 de mayo de 1969, cuando fue segundo en el autódromo porteño. La última vez que se subió a un TC fue en Salto, el 24 de agosto de 1969, ocasión en que abandonó.



1 - El Gran Premio de 1966 ganado por Carlos Pairetti. Una imagen distinta para el TC... Acá, uno de los Ford cruzando un vado, cuando el equipo oficial daba sus primeros pasos, contando con Cabalén y Alzaga como pilotos.

2 - Héctor Luis Gradassi en la Vuelta de San Pedro. Debut y triunfo del Torino en 1967.

3 - Juan Manuel Bordeu y Eduardo Casá, grandes amigos pero protagonistas del duelo que es esencia del TC: Chevrolet-Ford... Bordeu con la "Coloradita" y Casá con el "Tractor".

4 - Caras con muchos años menos. La foto data del '68 y muestra en primera línea a Carlos Marincovich, José Froilán González y Rubén Luis Di Palma. Arrecifes, presente.

TC, quedó expuesto en las páginas de nuestra revista que "sobre las cenizas de una etapa incierta, el Turismo Carretera acaba de dar un magistral paso al frente...", remarcando a continuación que "no cabe ninguna duda que este 1966 fue totalmente distinto a aquel 1965, por lo menos para el TC. Ya vimos cómo la temporada siguiente a un proceso, es la respuesta o la continuación de ese mismo proceso y cómo el Turismo Carretera parece preocupadísimo por progresar, sigiendo un ritmo alentador, más por su evolución paulatina que por mostrar condiciones de irregular revolucionario. La conclusión no es un misterio: 1967 se viene con un Gran Turismo bajo el brazo. Por suerte".

1967: APARECE EL TORINO

El Torino significó otra estocada más para las cupecitas... Su aparición, exitosa, en la Vuelta de San Pedro de 1967, abre un nuevo ciclo dentro del TC. Existía un equipo oficial, integrado por Eduardo Copello, Héctor Gradassi y Jorge Ternengo, pero además, como por esa época el automovilismo argentino no sabía de sobresaltos económicos y reinaba cierta holgura monetaria, cualquiera podía comprarse un Torino, adecuarlo convenientemente y salir a correr con sólidas pretensiones.

Todo se fue encarrilando de modo tal, que aquel duelo Ford-Chevrolet, esencia típica del TC durante todo su historial, quedó de lado. Torino dominó casi a voluntad, en un año donde se

mezclaron las Liebre 1, 1/2, 2 y 3 con la "Coloradita" de Bordeu, la "Negrita" de Roux, el "Tractor" de Casá, los prototipos Ford y el "Cuadrado" de Ricardo Peduzzi.

Mientras tanto, la Comisión Deportiva Automovilística del ACA se transformaba en la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo (CADAD) y la ACTC amenaza con una huelga en defensa de las viejas cupecitas, solicitando que no fueran suprimidas las carreras en ruta y, además, que el reglamento no fuera modificado. Pero fracasa... ya que ante los accidentes en Rosario y Balcarce se decide suprimir las competencias en ruta.

La solución apareció en los autódromos y allí se mezclaron las cupecitas con las Liebre-Tornado, los Falcon angostados, la Garrafa, el Martín Fierro, el

Trueno Naranja, El Numa y el Baüfer. Paulatinamente ese detalle llevó a la creación, a partir de 1970, de una nueva categoría denominada Sport Prototipo. Muchos querían la muerte del TC y buscaron en esa expresión una continuidad bajo otros lineamientos.

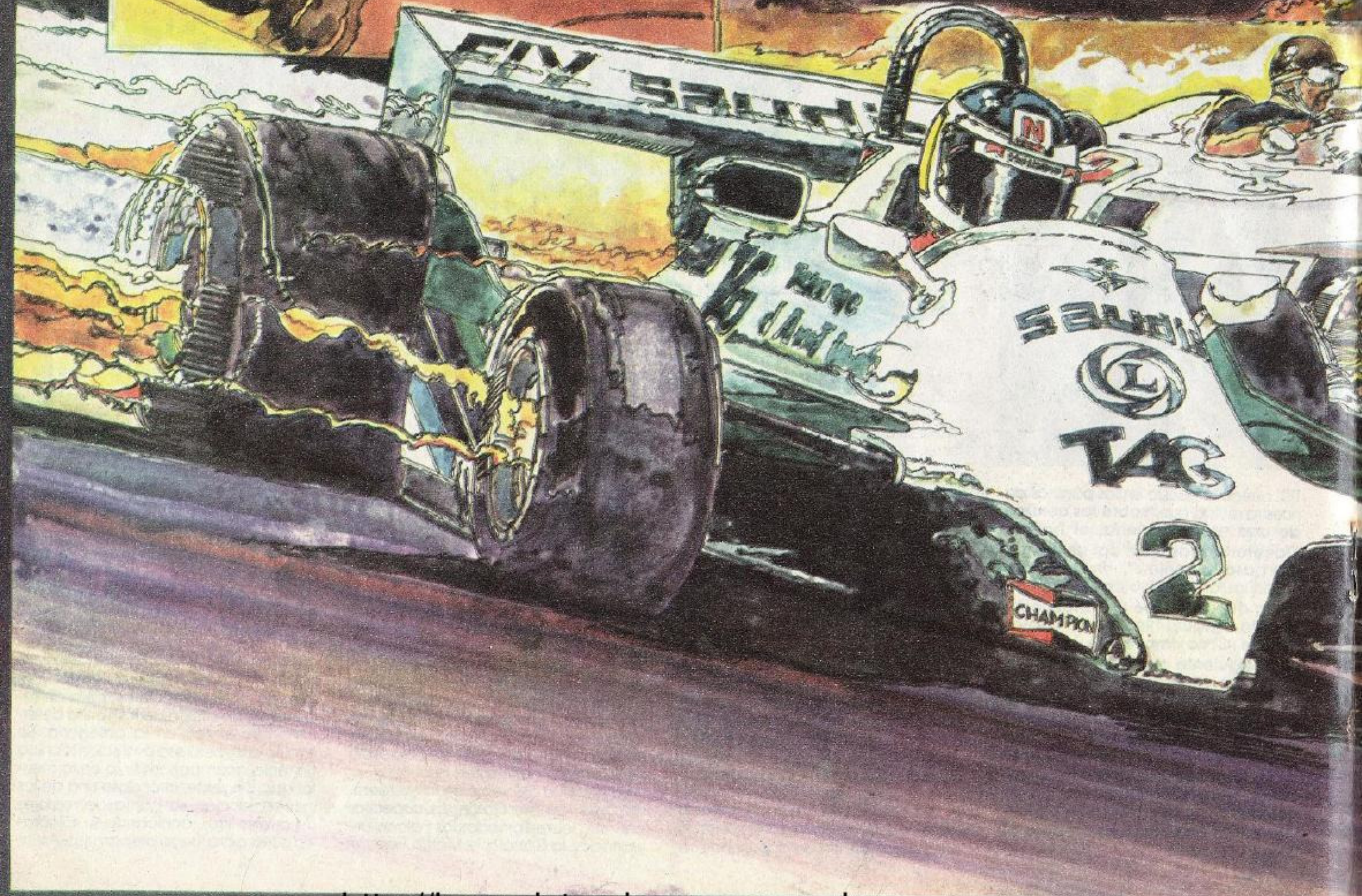
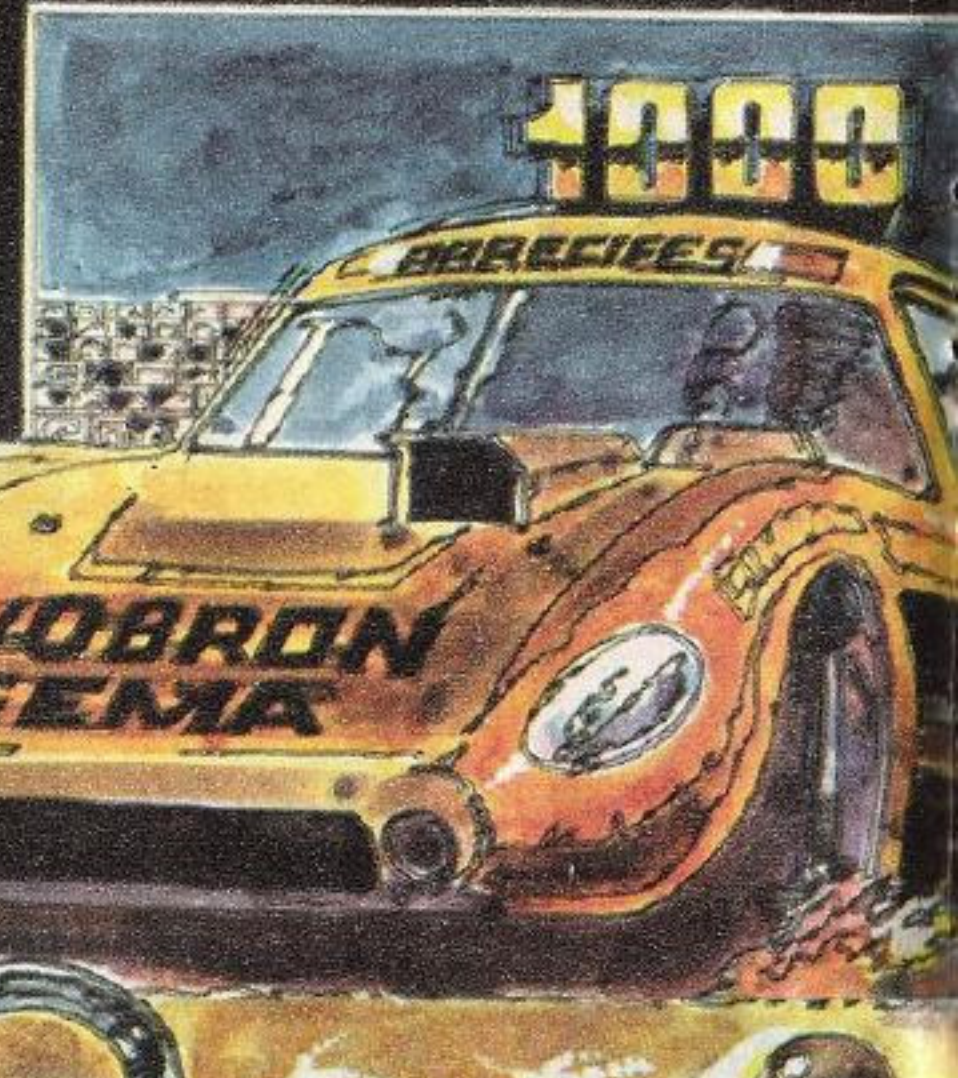
1969: LA CONTRAOFENSIVA DE FORD

Quince meses antes el TC estaba dominado por las cupecitas, pero de repente, la aparición de los Torino determinó otro rumbo en la categoría. Se evolucionó, pero esa evolución técnica no tenía acompañamiento en la mentalidad dirigente, citándose una de las incongruencias: se partía de motores de cuatro litros, achicando su cilindrada a tres para luego prepararlos. Así se

DUNLOP

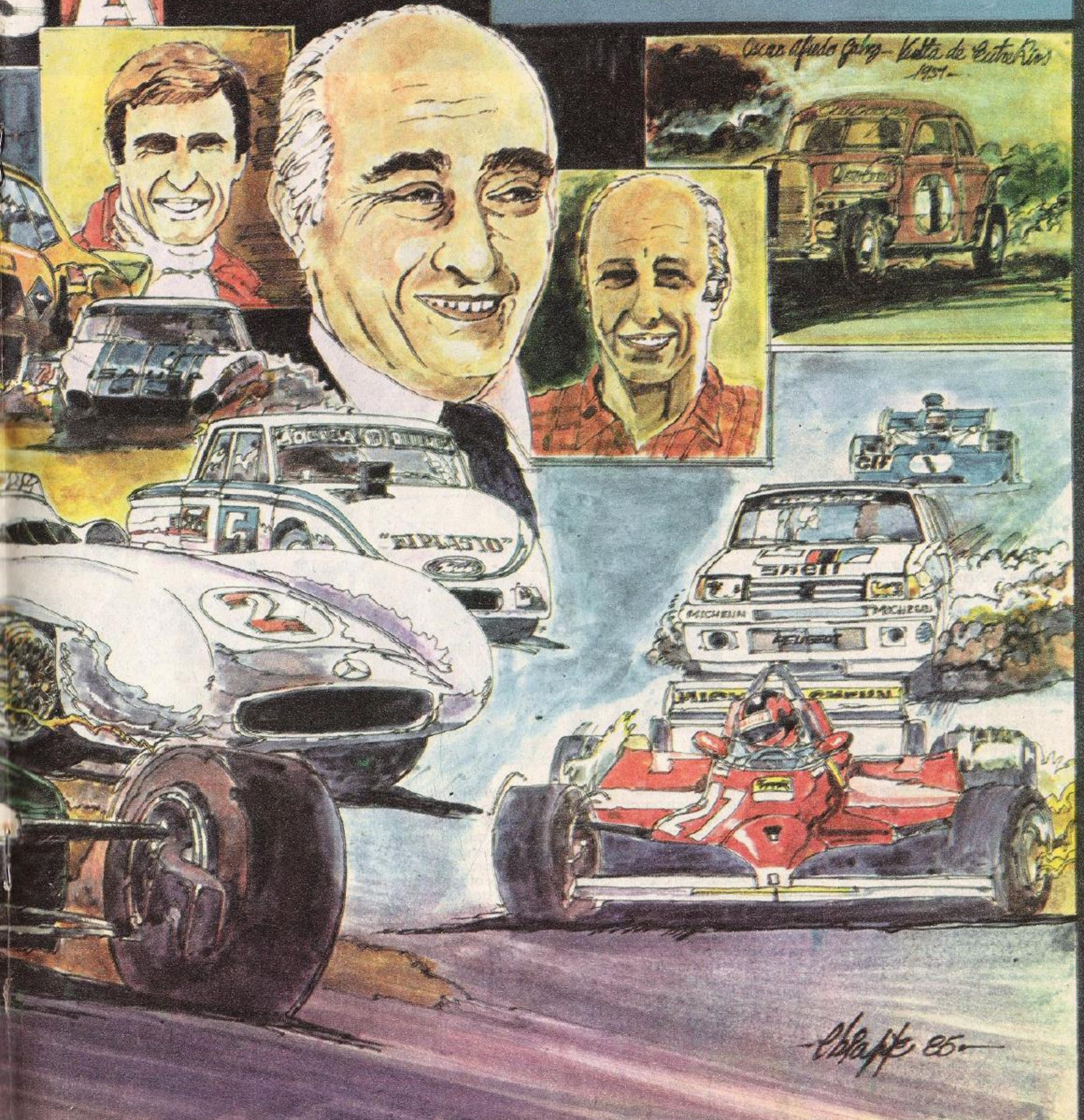
CORSE

*Jim Clark el día de su último triunfo:
Gran Premio de Australia, durante la
disputa de la Copa Tananariva. 1968*

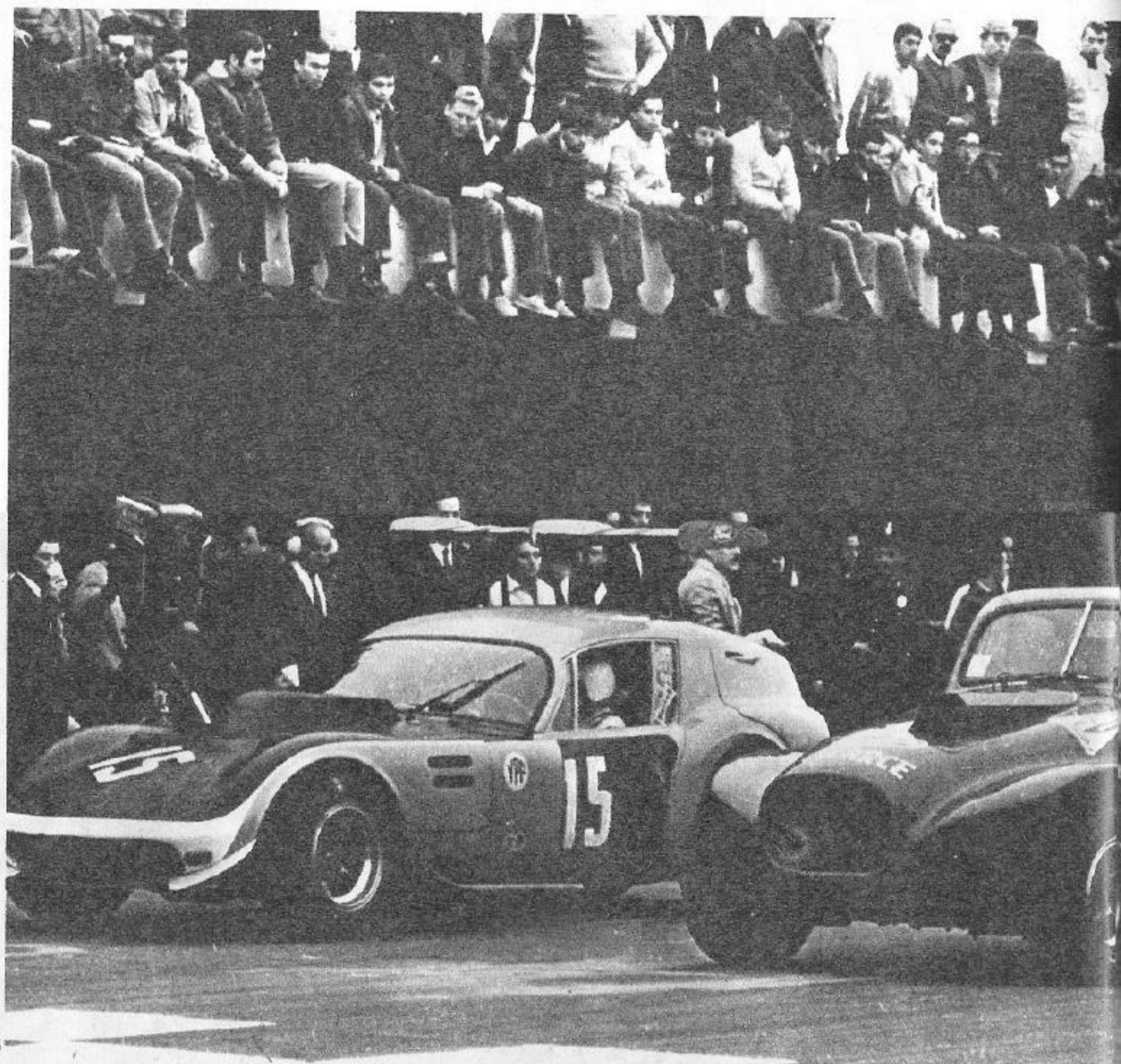


1000 CORSA

S
A



Chapp 85



5 - Nasif Estéfano con uno de los autos del equipo oficial en el campeonato de 1973. Fue una época en la que descolgó Héctor Luis Gradassi.

6 - La época actual, con Jorge Martínez Boero y el Falcon campeón de 1982, y Roberto Mouras con el Dodge que poco después conquistaría dos títulos.

7 - Las Liebres del TC "B" junto al Barracuda de Carlos Pairetti. Adelante, Gradassi, seguido por Estéfano, semioculto Ruesch y, detrás, Pairetti.

8 - Un TC clásico (el de Calamante) y un Sport Prototipo (el "Satélite"), categoría en la que desembocó la categoría más popular a comienzos de la década del 70.

9 - Dos de los integrantes del equipo oficial cuando aparecieron los Torino que fueron sensación a partir de 1967: Eduardo Copello y Héctor Luis Gradassi.

superpusieron técnicas obsoletas con el avance que trajeron aparejados los cambios.

Durante 1969 se disputaron solamente diez competencias, de las cuales Ford ganó una (Ricardo Bonnano en la Vuelta del Alto Valle), Chevrolet dos (Carlos Pairetti, ambas en el Autódromo), mientras que las restantes fueron ganadas por Torino y el campeonato por Gastón Perkins.

En 1970 existieron dos TC: uno, el "A", que permitía tres litros de cilindrada y estaba autorizado a correr en ruta y el "B", con cuatro litros de cilindrada y habilitado para desempeñarse en autódromos y trazados de montaña. Pero véase qué contrasentido: cuando se determinó este desglose, se determinó que el TC "B" tendría vigencia hasta el 31 de diciembre de 1970, algo real-

mente incomprensible pero que sucedió, lo mismo que otras anomalías que contribuyeron para que la categoría se deteriorara progresivamente.

En la temporada de 1971, el dominio de Torino llegaba a su fin. La Fórmula "B" ya no existía, rigiéndose la categoría bajo los lineamientos de la "A", prolongando la estirpe del TC bajo concepciones más modernas aunque más limitadas reglamentariamente. Comenzó a cobrar importancia el nombre de Ford, marca que recobró su liderazgo a partir de la temporada de 1972. Héctor Luis Gradassi fue quien dio la primera puntada, postergando a Nasif Estéfano, quien perdió toda posibilidad en la competencia de Zapala, cuando un papel se pegó en el radiador de su Falcon. Por entonces, refiriéndose al TC, entre otras cosas CORSA dijo: "Se hace

necesario adoptar una actitud muy analítica. ¿Es técnicamente interesante? No... ¿Brinda buenos espectáculos deportivos? Generalmente no... ¿Sirve como escuela de conducción? Para nada... Evidentemente, es una categoría con mucho para discutir desde el punto de vista técnico y deportivo. La función social que cumple es importante, pero esa misma función se cumpliría impecablemente y aún mejor si los autos y los circuitos fueran más lógicos..."

El de 1973 fue un año en el que pesó más la tristeza que la alegría. Si bien el Turismo Carretera atravesaba por un momento floreciente en lo que hace a la faz deportiva, CADAD, que por entonces regía a la categoría, hilvanó una serie de errores e incongruencias, prohibiendo las carreras en autódromo-

mos. Además, a la falta de personalidad en los dirigentes de CADAD, se sumó la negligencia de los organizadores, por lo que el TC veía tambalear su normal desenvolvimiento. También el signo trágico estuvo presente en la temporada de 1973, en una racha fatídica que tuvo como hilos el 5 de agosto, cuando en Pergamino perdieron la vida César Horacio Malnatti y Miguel Gorosito, el 19 de octubre en Tucumán, cuando se mató Humberto Pasciuli y el 21 del mismo mes en Aimagasta, donde se extinguió la vida de Nasif Estéfano.

Ford dominó también ese año y extendió su hegemonía durante 1974 y 1976 mediante Héctor Luis Gradassi y 1977 y 1978 por obra de Juan María Traverso, aunque una serie de hechos, basados en conflictos, dudas y entren-



CAMBIOS REGLAMENTARIOS

Cuando el primer número de CORSA vio la luz (abril de 1966), el Turismo Carretera se regía por una reglamentación en la que tenían cabida los motores de cuatro litros. En cuanto a otros lineamientos, el peso mínimo era de 1.250 kilos, permitiéndose cajas de velocidad de hasta cuatro marchas hacia adelante, suspensión y frenos libres, 1,10 metros desde el piso al techo y, como innovación fundamental, se permitía colocar cualquier motor sobre cualquier chasis, con lo que en el TC tuvieron cabida los autos compactos.

Pero a partir de la temporada de 1970, debido a las altas velocidades que los TC habían alcanzado el año anterior (Oscar Franco anduvo en la Vuelta de Chivilcoy a 227,181 km/h) se determinó la creación de dos Fórmulas dentro de la misma categoría: para carreras en ruta abierta, se implantó la "A", limitando la velocidad final de los autos a 210 kilómetros. Ello se logró mediante la aplicación de trabas técnicas, que obligaron a los preparadores a disminuir la capacidad de los motores para luego prepararlos. Básicamente, esos motores no debían superar los 3.000 cm³ y los chasis debían ser, invariablemente, del modelo que equipaba dicho motor. Aquellos que contaba con árbol de levas a la cabeza, debieron otorgar el 10% de ventaja en su cilindrada. Se autorizaba el uso de dos carburadores de 40/40, lo mismo que la participación de vehículos con motores de 1.800 y 2.000 cm³, lográndose la equiparación mediante el peso mínimo, que era de 1.000 y 1.250 kilos, respectivamente.

En cuanto a la Fórmula "B", autorizada a competir solamente en autódromos y escenarios de montaña, daba libertad para reformar la trompa y la cola, mientras que el motor debía tener como mínimo 2900 cm³, contar con un solo árbol de levas y un carburador de 40/40. Este sistema tiene vigencia hasta fines de 1973, año en que César Horacio Malnatti marcó -también en la Vuelta de Chivilcoy- 230,541 km/h. Para contrarrestar este nuevo incremento de la velocidad, se resuelve que los autos de la Fórmula "A" lleven una brida en el carburador, delimitando dos orificios cilíndricos. Dicha brida debía tener un espesor de 10 milímetros y para los motores de 2.700 y 3.000 cm³ debía tener 26 milímetros de diámetro. Pero estas reformas rigieron durante poco tiempo, ya que a partir de 1975, se sumó una nueva variante, permitiéndose que los motores de cuatro bancadas y árbol de levas a la cabeza corran con 3.000 cm³ y brida de 26 milímetros, o con 2.700 cm³ y brida de 35 milímetros.

Fueron pasando los años y, como la velocidad iba en constante aumento, se decidió, a comienzos de esta temporada, establecer nuevos cambios en la reglamentación técnica. En la tapa de cilindros, una vez reelaborada, la relación de compresión no podrá exceder de 8,50:1. La excepción está en los motores Torino, que llevan esa relación a 9,00:1. Además, la altura de la torreta de admisión disminuyó a 55 milímetros y debe mantener un plano vertical al centro imaginario de la base del carburador con el múltiple original de fábrica. Posteriormente se dispuso que los autos Dodge y Torino corran en los circuitos semipermanentes con una multiplicación de hasta 3,54 y en los autódromos, de hasta 3,90, mientras que los Ford y Chevrolet, lo harán en los semipermanentes con una multiplicación de hasta 3,73 y en autódromos, de hasta 4,09.



LOS CAMPEONES Y SUS MARCAS

Temporada	Campeón	Marca
1966	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet
1967	Eduardo Copello	Torino
1968	Carlos Pairetti	Chevrolet
1969	Gastón Perkins	Torino
+ 1970	Eduardo Copello	Torino
+ + 1970	Rubén L. Di Palma	Torino
1971	Rubén L. Di Palma	Torino
1972	Héctor L. Gradassi	Ford
1973	Nasif Estéfano	Ford
1974	Héctor L. Gradassi	Ford
1975	Héctor L. Gradassi	Ford
1976	Héctor L. Gradassi	Ford
1977	Juan M. Traverso	Ford
1978	Juan M. Traverso	Ford
1979/80	Francisco Espinosa	Chevrolet
1980/81	Antonio Aventin	Dodge
1982	Jorge Martínez Boero	Ford
1983	Roberto Mouras	Dodge
1984	Roberto Mouras	Dodge

Referencias: + = Fórmula "A"; + + = Fórmula "B".
 Anteriormente fueron campeones Eduardo Pedrazzini y Ricardo Risatti, en 1937 y 1938, cuando el título era único. En la era T.C. los campeones fueron: 1939, Angel Lo Valvo, Ford; 1940 y 1941, Juan Manuel Fangio, Chevrolet; Oscar Gálvez, 1947, 1948, 1953, 1954 y 1961, Ford; Juan Gálvez, 1949, 1950, 1951, 1952, 1955, 1956, 1957, 1958 y 1960, Ford; Rodolfo de Alzaga, 1959, Ford; Dante Emilozzi, 1962, 1963, 1964 y 1965, Ford.

lamiento fueron determinando que los pilotos nucleados en la ACTC afrontarían decididamente la realidad, tratando de lograr la independencia total. Ese propósito fue logrado y el 20 de mayo de 1978 en el autódromo, los pilotos -ACTC mediante- organizaron y fiscalizaron su primera competencia, inaugurando un ciclo que se fue afianzando con el correr de los años.

El dominio de los Ford oficiales (Gradassi, Traverso y Fernandino) seguía siendo característica fundamental y se extendió hasta casi a fines de la temporada 1979, en que una serie de denuncias y desclasificaciones determinan que el equipo oficial del óvalo se retirara del TC, iniciando a la vez acciones legales contra la ACTC.

Pero a pesar de que Ford era "la fija" cada vez que se disputaba una com-

petencia de TC, su lucha con Chevrolet era el principal ingrediente, dándose el caso (en 1976) de que Roberto Mouras, representante del "Chivo", se adjudicaría seis competencias en forma consecutiva, perdiendo el título ya que las últimas tres carreras de esa temporada se desarrollaron en autódromo y el Chevrolet no estaba preparado para ese escenario.

LA HISTORIA RECIENTE

El retiro del equipo Ford redundó en beneficio del TC, ya que de ese modo se conjugó un panorama de nivel pareja, tanto en lo técnico como en lo conductivo. Fueron apareciendo nombres de la talla de Francisco Espinosa, los hermanos Antonio y Oscar Aventin, Emilio Satriano, Roberto

Mouras, Jorge Martínez Boero, Oscar Castellano, Juan de Benedictis y Eduardo Martínez. La tarea de un grupo de pilotos metidos a dirigentes y capitaneados por Octavio Suárez fue intensa, tratando de reflotar el TC. Desde las páginas de CORSA se resaltó esa virtud, aunque también se señalaron los diversos errores, producto -para nosotros- de una óptica equivocada para ir solucionando los diversos inconvenientes que encontraban a su paso.

Ante el fallecimiento de Octavio Suárez, acaecido durante una competencia en Tandil el 23 de setiembre de 1984, Juan Carlos Deambrossi asumió la conducción de la ACTC, continuando con la política impuesta por su antecesor aunque con más predisposición al diálogo.

En cuanto al aspecto deportivo, casi

con continuidad, las tapas de CORSA reflejaron la imagen de los distintos ganadores. Comentarios de las carreras, los "post", notas a los principales protagonistas y muchas veces la diferencia de criterios traducida en notas donde la crítica tiende a mejorar algo y no "a tirarse contra la categoría..." como afirmaron algunos.

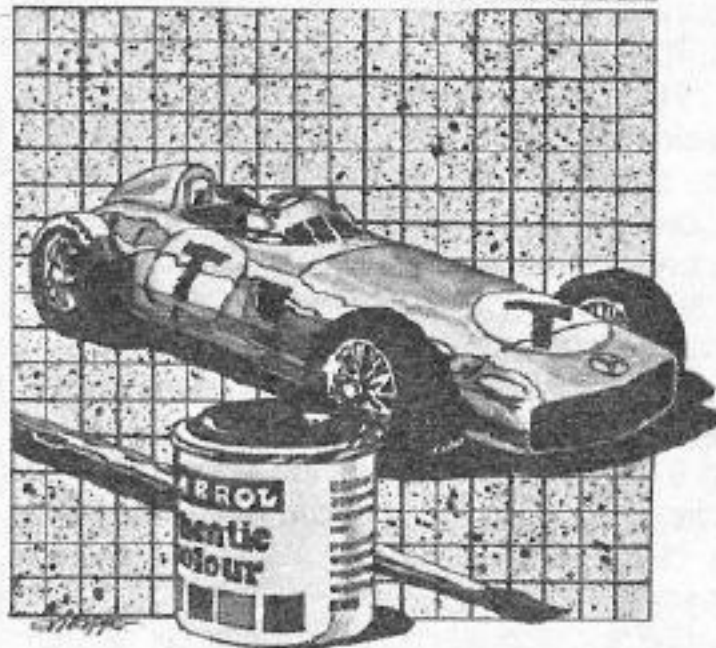
En otro orden, Roberto Mouras fue la sensación de las dos últimas temporadas, ejerciendo un monopolio que duró hasta que dejó el Dodge y pasó a las filas de Chevrolet.

Si se apelara al centímetro, durante estos 1.000 números, a través de poco más de 19 años, se comprobará que el TC acaparó una parte importante en las páginas de CORSA, desde aquella tapa de Cupeiro hasta la última competencia en Santiago del Estero.

1000

CORSA

AUTOMODELISMO



1 Dos épocas, dos autos y, lógicamente, dos historias diferentes. El Porsche Carrera ó fue todo un suceso cuando nuestra querida revista veía la luz. Hoy, un auto de la misma marca, el "956" (o su sucesor, el 962C), continúa con la serie de triunfos de la casa alemana. Una de estas réplicas es un Salido de la mejor factura; la otra es de una naciente marca portuguesa: Vitesse, inexistente por aquellos años.

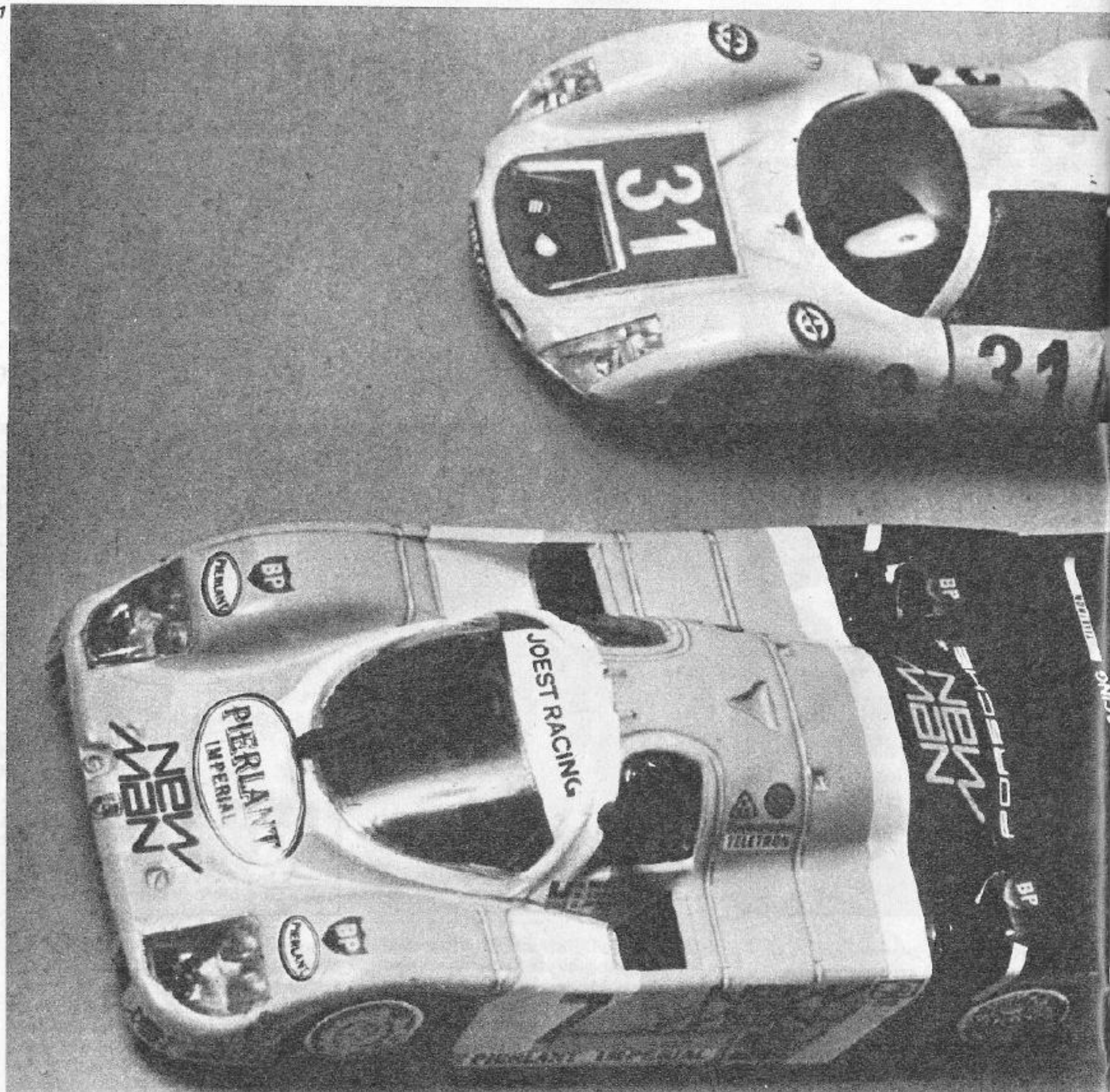
2 ¡Ah, los monopostos! Este tipo de automóviles tiene sus fervientes adeptos en todo el mundo (¿no es verdad, Delgado?) y hay coleccionistas que sólo se ocupan de este tipo de bólidos. Uno de ellos es de las poquísimas reproducciones realizadas de autos tipo "Indy", el Harvey Thompson, y el otro no necesita presentación: la Ferrari 126 C4 de Brumm. Tecnologías distintas, épocas distintas pero dos mismas pasiones: automodelismo y velocidad.

3 Uno que antes no estaba y ahora sí, y otro que antes estaba y ahora no. ¿Cómo es esto? Pues bien, el Mercedes Benz 230 pertenece a la otrora prolífica casa dinamarquesa Tekno, y el restante, a la nueva serie italiana Box Model. El primer modelo representa una colección que fue un estandarte para todo coleccionista de réplicas de calidad, y hoy todo producto Tekno es tremendamente codiciado. La Ferrari 250 GT de Box es el claro ejemplo de cómo se pueden hacer las cosas bien en el presente.

Es increíble: después de años de esperar semanalmente la llegada de CORSA, al kiosco, hoy me encuentro escribiendo un artículo para el número 1000... ¡No lo puedo creer, che! Pero así es, y luego de reflexionar acerca de mi realidad, me decido a sentarme frente a alguien que jamás pensé sería mi fiel amigo (la máquina de escribir) y a llevarlos a ustedes por una recorrida a través de 19 años de una pasión que se incrementa día a día: el Automodelismo.

DESDE 1966 HASTA HOY, LA EVOLUCION EN MINIATURA

DIECINUEVE AÑOS REFLEJANDO LA RE



Claro que hacer una especie de balance de la industria automodelística en estos últimos 19 añitos, no resulta tan fácil como es de imaginar, ya que el análisis puede efectuarse desde diferentes ópticas.

Hay que tener en cuenta, en primer lugar, que detrás de nuestros hobby hay una industria como cualquier otra y por lo tanto, la crisis mundial también afectó en gran medida (¡y cómo!) a lo que constituye nuestra pasión.

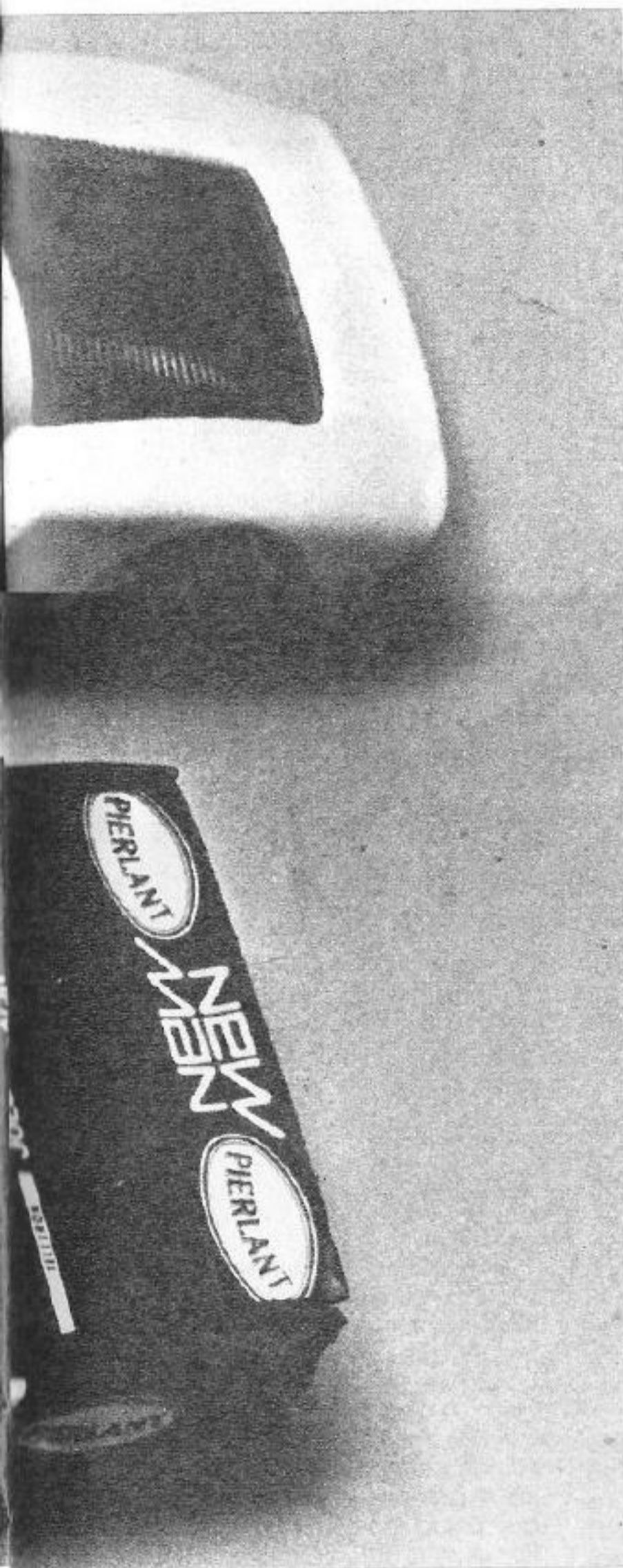
Los seis primeros años contados a

partir de la aparición ferrenal de CORSA, nos mostraron una pujante industria donde, día a día, la encarnizada lucha por la supremacía del mercado, hacía que los detalles aumentaran en las miniaturas, que no se mezquinara material y, sobre todo, que se dieran duros golpes de escena con la incorporación de novedades antes que la competencia. Un claro ejemplo de esto lo podemos graficar con la interesante novedad que aportó **Soldo** (que, dicho sea de paso, fue el primer fabricante de

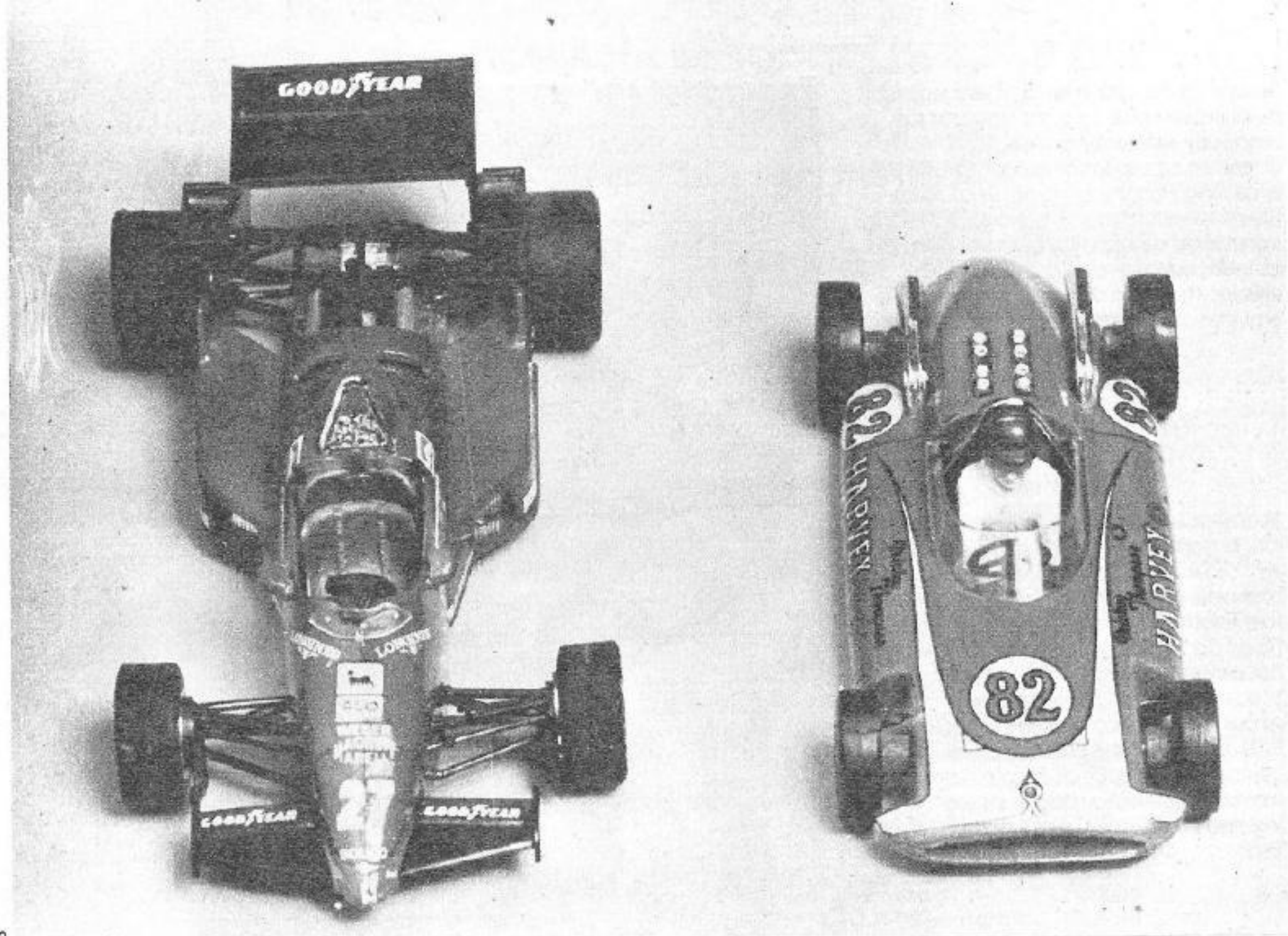
miniaturas que incorporó suspensión y aperturas) al lanzar, en 1966, el **Ford Mustang**. ¿Cuál era la novedad? Bueno, tal como rezaba en su cajita, "**Les portes s'ouvrent, l'intérieur s'éclaire**", decir que el abrir las pueritas del Mustang o del voluminoso **Oldsmobile Toronado**, se encendía una luz interior que se encontraba en el techo de la miniatura, toda una exquisitez para aquellos años.

Pero después, lamentablemente, la crisis económica mundial comenzó

ALIDAD



2



3

a perfilarse, y en todas las industrias los costos comenzaron a incrementarse en forma desmesurada. Lógicamente que esta situación se vio rápidamente reflejada en nuestro pequeño gran mundo, y, lamentablemente, después de algún tiempito, los coleccionistas pudimos comenzar a palpar la crisis en el hobby. Muchas fábricas han quedado a la vera del camino y son hoy sólo recuerdos para los nostálgicos. Basta con nombrar a **Dinky Toys**, **Marklin**, **Mercury**, **Tekno** y muchas más para

que gruesos lagrimones nos recorran las mejillas.. Otras fábricas de automodelos, en cambio, por no poder mantenerse a flote solas, recurrieron a un salvavidas, como el que **Majorette** le arrojó a **Solido** para poder salir adelante, y hoy, por suerte, con la crisis superada, podemos reconfortarnos con los siempre esperados lanzamientos de la casi legendaria casa francesa, como el del espectacular **Cadillac Biarritz** o el de la anunciada **Ferrari 250 G.T.O.**

Es que "no hay mal que dure cien

años", y hoy asistimos al grato resurgimiento del automodelismo, especialmente el europeo en escala 1/43. Así, en este último tiempo los coleccionistas hemos podido gratificarnos con la incorporación de nuevas fábricas de miniaturas con todo el avance técnico pero, por sobre todas las cosas, con ganas de hacer las cosas bien. Inmediatamente surge el nombre de **Vitesse**, la nueva casa portuguesa que, ya con la aparición de su primer modelo, el **Lancia Rally**, se perfilaba como ge-

neradora de una colección para exquisitos. No nos ha defraudado, efectivamente, pues hoy, con 150 creaciones citerentes, se ha constituido en uno de los pilares para el coleccionista exigente. La completa serie de **Porsche 956**, el **Opel Manta**, los **Corvette**, el simpático **Mercedes 170** o el temible **Peugeot 205 Turbo 16**, así lo certifican.

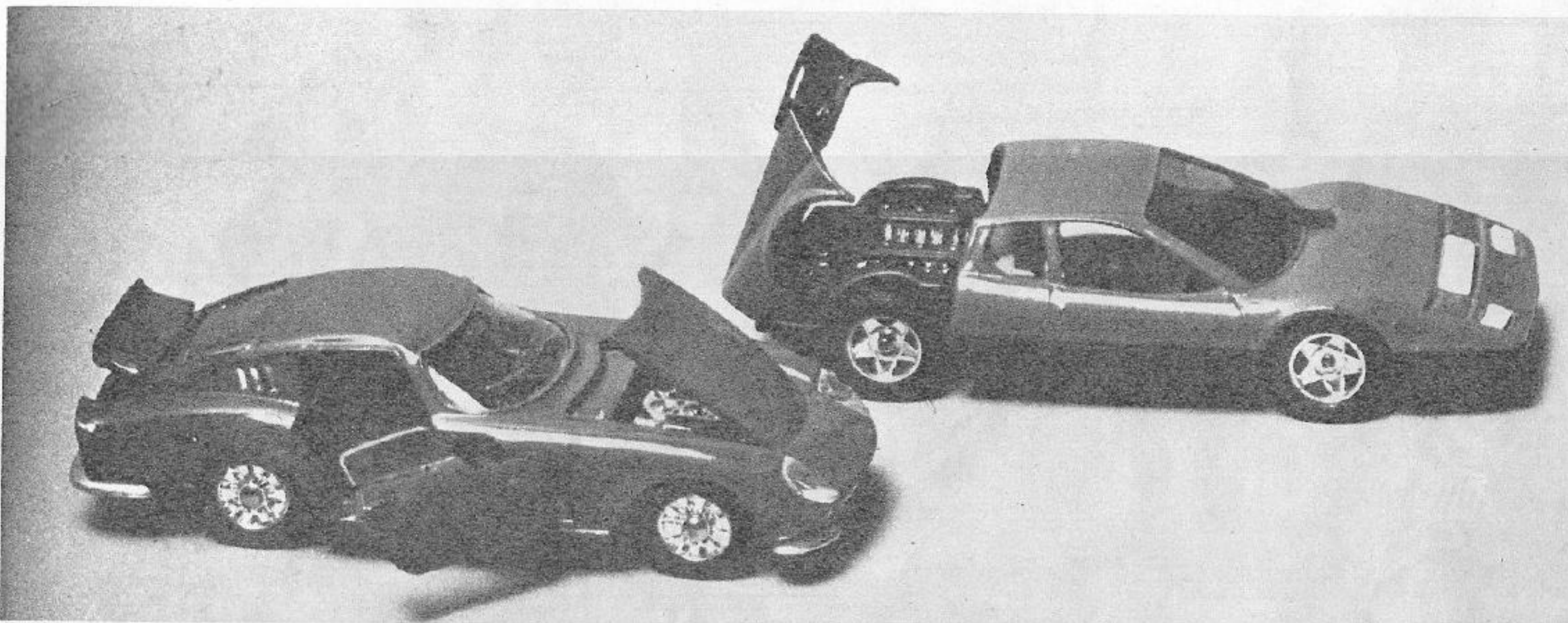
Claro que, por suerte, **Vitesse** no fue la única en gratificarnos, ya que también merece la atención de todos noso-

4 Ferrari no podía estar ausente en este recorrido de diecinueve años. Estas dos miniaturas son francesas y representan la mejor que se podía obtener en sus respectivas épocas. La "275 GTB" es de Dinky France y la "512 BB" es de Solido. Podemos apreciar no sólo la evolución de la manufactura de los automodelos sino que también podríamos estudiar (¿por qué no estudiar, si se trata de auténticas réplicas?) la evolución de las carrocerías a través del tiempo.



5 Nuestro país no podía estar ausente en esta rápida recorrida a través de diecinueve años de CORSA. Si nos remontamos a 1966, podríamos tomar como un típico exponente al Ford Falcon de Buby, realizado en versiones "Road Car", Policía y Turismo de Carretera. Actualmente, es Galgo quien ha tomado la posta en miniaturas argentinas en escala 1/43, ya que Buby ha discontinuado su serie. La Ford F.100 aparecida hace poco tiempo, es un claro ejemplo de superación de la casa Galgo, y prácticamente podría hablarse de una miniatura de colección, si no fuera por las ruedas...

4



5

tros **Box Model** con sus **Ferrari** y el **Cobra**, y otra casa italiana, **Brumm**, que desde sus primeros "cyclecar" hasta la **Ferrari 126 C4 1984**, mostró una calidad que se mantiene muy pareja en todos sus lanzamientos y, sobre todo, resulta muy atrayente por la elección de miniaturas que, con el tiempo, salen de simples anuncios en su catálogo para transformarse en excelentes réplicas en material **zamak**.

Si debemos poner como ejemplo a una fábrica que en estos diecinueve años de vida de CORSA jamás (pero jamás en serio) bajó su calidad, deberíamos poner en un cuadrado de honor a **Río**, que, desde sus comienzos, allá por **1961**, sigue deleitándonos con su afamada serie de **autos antiguos**. Realmente, dignos de tener en una repisa aunque usted no sea coleccionista...

Una curiosa circunstancia se presentó para nuestro hobby a mediados de la década del '70. Fue la aparición,

gracias al británico **John Day**, de los "kits" que, a diferencia del común de las miniaturas, estaban producidos en pequeñas series y no eran de zamak sino que poseían como materia prima al "white metal", una aleación mucho más blanda que aquél. El planteo podía llegar a ser interesante: no sólo adquiriríamos el modelo buscado sino que también podríamos armarlo y así participar en el nacimiento de nuestra nueva miniatura... Pero ¿funcionaría esta idea? La respuesta no tardó en llegar: fue un rotundo éxito que dio pie para que otros imitaran a John Day. **Tron, Faster 43, Hi Fi, FDS, AMR, Bam, Prestige, Tenariv, Precision Miniatures, Western**, son sólo algunas de las pequeñas casas (y no tan pequeñas) que participan en este mundo del kit. El único problema que se plantea en este campo, es el elevado precio de estas miniaturas, que llegan, en algunos casos como el del **Cadillac Derham** de

Elegance, a 260.000 libras, es decir, unos 130 dólares.

Claro que no podríamos dejar de nombrar a los japoneses (¡están en todas!), que, ya en estos últimos años, nos están deleitando con los modelos de las series **Dandy** y **Diapel**. Tampoco podríamos olvidarnos del resurgimiento de los viejos **Norev** plásticos, ahora realizados en metal por **Eligor** (Suiza) que incorpora hoy miniaturas de real interés como el **Renault 4 CV**, el **Peugeot 403** o el **Chrysler New Yorker**, sólo por citar algunos.

Lógicamente que la calidad de terminación también fue mejorando desde 1966 hasta la fecha. Esto ha sido posible gracias al avance tecnológico, que posibilita la inclusión de detalles mínimos y una perfección en el encastre de piezas, asombroso; tanto, que a veces hace disimular la apertura de las puertas o del capot...

En realidad, diecinueve años vividos tan intensamente dentro del automodelismo, son muchos como para pretender que, en tres páginas, logremos hacer un verdadero balance desde distintas ópticas.

Pero de algo sí estamos seguros: mientras el automóvil exista sobre la tierra, el automodelismo seguirá sus pasos como una sombra, y todos los logros de la industria automotriz seguirán viéndose reflejados en nuestro hobby con total fidelidad.

Esperemos estar juntos nuevamente para poder festejar el N° 2.000 de nuestra querida CORSA, cuando seguramente, estaremos presentándoles a ustedes primorosos platillos voladores en escala 1/43.

Sergio Marcelo Goldvarg

Fotos: Enrico Carra



1000 CORSA INDICE TOTAL

GUIA COMPLETA DE TODOS LOS ROAD TESTS,
PRUEBAS DE MANEJO, ENSAYOS, ENSAYOS
COMPARATIVOS Y NUMEROS ESPECIALES
PUBLICADOS EN NUESTRA HISTORIA

Una de las tradiciones de CORSA es que todos los días aparezcan por la redacción dos o tres tipos con esta pregunta: "¿Ustedes se acuerdan en qué número salió el test del Grpfix SS?", o "¿El test del Tirifllo Special, ustedes lo hicieron?...". De ahora en más, eso se terminó con esta guía. Ahora la pregunta será: "¿En qué número salió la guía de tests?"... La respuesta, muy fácil...

N°	FECHA	AUTO/MOTO	MODALIDAD				
0	19 abril 1966	Fiat 1500 Sergi Anexo J	Test	704	28 noviembre 1979	Analizamos 14 autos argent.	(Ensayo)
1	26 abril 1966	Minijunior Crespi Kissling	Test	712	23 enero 1980	Suzuki DR 370	Test
45	28 enero 1967	Fiat Abarth 850 TC e Isard 1400	Test	720	19 marzo 1980	KTM 50 RLW	Test
64	4 julio 1967	Falcon SL Serra Lima	Test	721	2 abril 1980	BMW 520	Test
129	8 octubre 1968	Renault 4	Test	730	28 mayo 1980	Ford Taunus Cupé SP	Test
158	29 abril 1969	Chevrolet Special	Test	732	11 junio 1980	Harley Davidson "Police"	Test
167	1° julio 1969	Dodge GT	Test	733	18 junio 1980	Fiat 125 con turbo	Test
172	5 agosto 1969	Apala 11	Test	734	25 junio 1980	VW Passat	Test
187	16 noviembre 1969	Chevrolet Rally Sport	Test	739	30 julio 1980	Peugeot 504 SL	Test
190	7 diciembre 1969	Fiat 1600	Test	751	22 octubre 1980	Honda 900 Custom	Test
205	24 marzo 1970	Dodge Coronado Automatic	Test	755	19 noviembre 1980	Honda 650 Custom	Test
212	12 mayo 1970	Chevy	Test	756	26 noviembre 1980	Volvo GLE 264	Test
223	28 julio 1970	Peugeot 504	Test	760	24 diciembre 1980	Audi 100 GL	Test
228	1° setiembre 1970	Ford Falcon Futura	Test	764	21 enero 1981	Frenando con los N°	Ensayo
232	29 setiembre 1970	Fiat 600 E	Test	766	2 febrero 1981	Dodge 1.8 TC 2000	Ensayo
240	24 noviembre 1970	Cupé Dodge V8	Test	771	11 marzo 1981	Suzuki GS 1100	Test
244	22 diciembre 1970	Renault 6	Test	773	25 marzo 1981	Citroën Athena CX 2000	Test
255	9 marzo 1971	Chevy SS Cupé	Test	777	22 abril 1981	Datsun 180 SX Silvia	Test
259	6 abril 1971	Citroën Ami 8	Test	782	27 mayo 1981	Dodge 1500 W	Test
264	11 mayo 1971	Lotus Seven	Test	787	1° julio 1981	Kawasaki KL 250	Test
269	1° junio 1971	Fiat 128 1100	Test	792	5 agosto 1981	Fiat 147 GL	Test
272	6 julio 1971	Torino TS Cupé	Test	793	12 agosto 1981	Honda 125 S	Test
287	19 octubre 1971	Motoniveladora Volvo VHK 310	Test	797	9 setiembre 1981	Honda Custom 750	Test
291	16 noviembre 1971	Cupé Fiat 1600	Test	799	23 setiembre 1981	Renault 18 TX	Test
298	4 enero 1972	Mehari	Test	800	30 setiembre 1981	Yamaha RX 125	Test
306	29 febrero 1972	Fiat 128 IAVA	Test	815	13 enero 1982	Peugeot 505 SR	Test
318	18 mayo 1972	Chevrolet Rally Sport	Test	817	27 enero 1982	Kawasaki 750 ZL	Test
322	20 junio 1972	Dodge Polara Cupé	Test	829	21 abril 1982	Zanella JR 200	Test
331	22 agosto 1972	Peugeot 504 E	Test	834	26 mayo 1982	Yamaha RD 350	Test
335	19 setiembre 1972	Cupé Chevron	Test	836	8 junio 1982	Kawasaki KZ 550	Test
337	3 octubre 1972	Citroën 3CV	Test	841	13 julio 1982	Taurus Ghia S	Test
340	24 octubre 1972	Chevy Deluxe Automático	Test	861	30 noviembre 1982	Renault 18 GTX Break	Test
342	7 noviembre 1972	Torino GS 200	Test	864	21 diciembre 1982	Honda V45 Sabre	Test
365	17 abril 1973	Fiat 125	Test	866	4 enero 1983	Kart García-GAE	Prueba de manejo
374	19 junio 1973	Renault 12 Break	Test	867	11 enero 1983	Renault Fuego G2 vs Berta	Ensayo comparativo
377	10 julio 1973	Peugeot 504 XSE	Test	874	1° marzo 1983	Kart Vara-DAP	Prueba de manejo
381	14 agosto 1973	Falcon Futura 221 SP	Test	875	8 marzo 1983	Honda XL 250 R	Test
429	24 julio 1974	Panhard et Levassor 12-15 HP	Test	882	26 abril 1983	Lotus Seven	Prueba de manejo
430	7 agosto 1974	R.E.O. (de Ernesto Blanco)	Prueba de manejo	886	24 mayo 1983	Kawasaki GPZ 550	Test
433	4 setiembre 1974	IAVA 128 TV 1300	Test	891	28 junio 1983	Curso de pilotos	Prueba de manejo
443	13 noviembre 1974	Gilera Macho 175	Test	892	5 julio 1983	Kart M-101	Prueba de manejo
444	20 noviembre 1974	Taurus GXL 2300	Test	893	12 julio 1983	Superfest alconafia	Ensayo
463	2 abril 1975	Dodge 1500 Automatic	Test	897	10 agosto 1983	Crespi-Renault	Prueba de manejo
467	30 abril 1975	Ford Taunus Cupé GT	Test	906	11 octubre 1983	Cupé Taurus TC 2000	Prueba de manejo
491	22 octubre 1975	Opel K 180	Test	914	6 diciembre 1983	Falcon 2.3 litros	Test
495	25 noviembre 1975	GPA	Prueba de manejo	920	17 enero 1984	Rocha RV	Prueba de manejo
501	7 enero 1976	Fiat 125 Potenciado	Test	921	24 enero 1984	Ford Taurus GT SP	Test
502	14 enero 1976	Zanella 180 Desaffo	Test	927	6 marzo 1984	Vesa-Renault FR	Prueba de manejo
533	18 agosto 1976	Peugeot 404 Diesel	Test	944	10 julio 1984	VW Gacel	Test
539	29 setiembre 1976	Torino TSX Cupé	Test	945	17 julio 1984	Depac-Renault FR 84	Prueba de manejo
546	17 noviembre 1976	Peugeot 504 2000	Test	963	20 noviembre 1984	Camión Scania 112H	Test
557	2 febrero 1977	Fiat 125 Sport	Test	968	26 diciembre 1984	Antique VW	Test
560	23 febrero 1977	Zanella Sapucaí 15-5	Test	970	19 febrero 1985	Superfest M-101 y Vara Kart	Prueba de manejo
561	2 marzo 1977	Peugeot 404	Test	977	26 febrero 1985	Ford Sierra, 2.3 Ghia	Test
567	13 abril 1977	Los IAVA 88 y 100 HP	(Comparativo)	980	29 marzo 1985	Camión Fiat 619 T1	Prueba de manejo
578	29 junio 1977	Dodge 1500 GT 100	Test	981	26 abril 1985	Renault 11 TS	Test
581	20 julio 1977	Triumph 750 Bonneville	Test	987	8 mayo 1985	M-101-Zanella 125	Prueba de manejo
582	27 julio 1977	Renault 12 TS 1400	Test	990	29 junio 1985	Honda Interceptor 500	Test
586	24 agosto 1977	Taurus 2000 L	Test			UL Aero Di Palma DP1	Prueba de vuelo
590	21 setiembre 1977	Kawasaki KZ 650	Test			Kawasaki 750 Turbo	Test
591	28 setiembre 1977	Peugeot 504 TN	Test				
600	30 noviembre 1977	Benelli 750 Sei	Test				
609	19 febrero 1978	Fiat 125 TN (Rubén Daray)	Ensayo				
611	22 febrero 1978	Fiat 133	Test				
618	5 abril 1978	Taurus GXL 2300	Test				
624	17 mayo 1978	Renault 12 Alpine	Test				
643	27 setiembre 1978	Dodge 1.8 Rural	Test				
664	20 enero 1979	Renault 6 GTL	Test				
669	21 febrero 1979	Fiat Europa 1.3	Test				
673	1° mayo 1979	Taurus GT Automatic	Test				
688	8 agosto 1979	Fiat 133 IAVA	Test				
695	26 setiembre 1979	Peugeot 504 Diesel	Test				
698	17 octubre 1979	Dodge 1.8 a alcohol	Ensayo				
700	31 octubre 1979	BMW R100 RS y Suzuki TS 125	Test				
		Comparativo del auto a alcohol	Ensayo				

Se publicaron también dos números especiales reeditando los principales Road Tests de esta lista. El primero apareció en **diciembre de 1975**, y el segundo en **mayo de 1983**. También se hicieron números especiales dedicados a **Carlos Reutemann** y su campaña (N° 804, del 28 de octubre de 1981) y al **Turismo de Carretera** y su historia (octubre de 1983).

En los últimos años, además, publicamos al cierre de cada temporada, un número especial dedicado a la **Fórmula 1**, correspondiendo a las siguientes ejemplares: Nros. 596 (2 noviembre de 1977); 647 (25 octubre de 1978); 701 (7 noviembre de 1979); 753 (5 noviembre de 1980); 805 (4 noviembre de 1981); 857 (2 noviembre de 1982); 905 (1° noviembre de 1983); y 960 (30 octubre de 1984).

También hubo números especiales dedicados a los campeones: Nros. 865 (28 diciembre de 1982); 918 (3 enero de 1984); 969 (2 enero de 1985). Y especiales de Rally: Nros. 987 (10 agosto de 1983); 947 (30 julio de 1984); 5 (30 julio de 1985); 6 (7 agosto de 1985); 7 (14 agosto de 1985).

Por último: número aniversario 10 años, 523 (9 junio de 1976) y el 444 (20 noviembre de 1974), extra sobre industria nacional.

**TURISMO CARRETERA EN LA BANDA (SGO. DEL ESTERO)
Y TURISMO COMPETICION 2000 Y FORMULA RENAULT
ARGENTINA EN LAS PAREJAS (STA. FE) - 18/8/85**

“TOTO” Y EL OVALO MATAN, EL ROMBO SE SUICIDA Y “PINCHO” RESUCITA

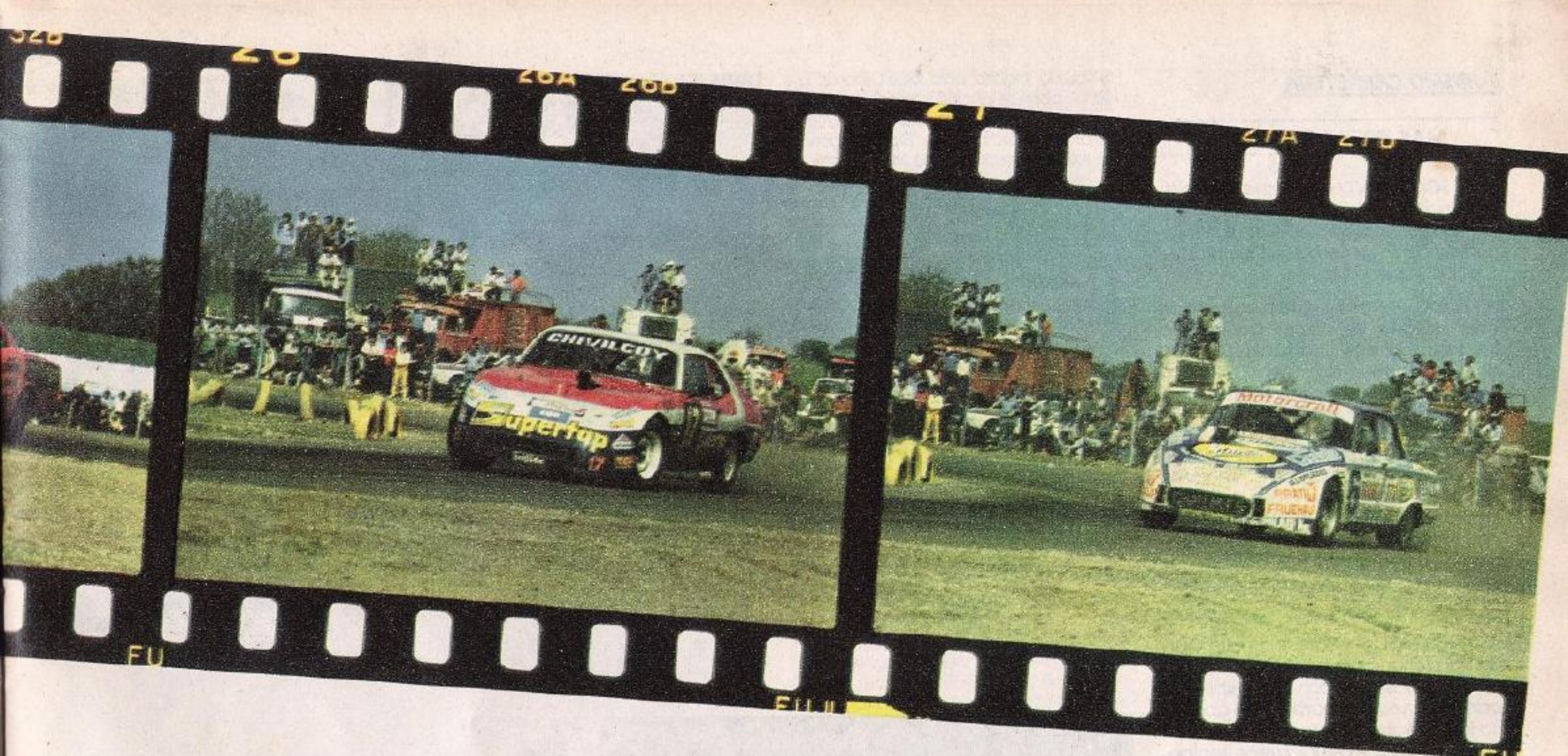
Y... sí una actividad “de película” fue la de dos fines de semana atrás. Entonces, ¿cómo quiere que la resumamos en un solo título conjunto...? Si Etchegaray continúa ejerciendo su dominio implacable en la F.R.A., los Ford Sierra XR4 recuperaron la primacía absoluta en T.C.2000 a favor de la eliminación progresiva (“fratricida” en el caso de Traverso vs. Mustafá) de las huestes de Renault con flamantes Fuego a la cabeza, y Castellano recobró el primer plano en T.C. tras largo paréntesis... Aprovechando al máximo este espacio –reducido por los festejos del “1000”–, he aquí mucho más para apreciar de aquellas dos reuniones.

Fotos: Ricardo Delgado, Jorge Fernández Morano,
Enrique Perrupato y Rogelio Cano



Primera toma para el “Toto” de Mercedes, inobjetable vencedor a pesar de los sopores de la butaca rotos (se apoyaba en el carenado...). La siguiente muestra a su escolta “de lujo”, Néstor Furlán, el único que pudo mantener el tren del Berlita. Luego, Cingolani y Riva, quienes, junto con Gurini, libraron un interesante duelo durante toda la carrera.





Las tres marcas del T.C... Castellano (Dodge) rumbo a su victoria. Morresi (Chevrolet) y O. Aventin (Ford) fueron dos que en Santiago del Estero debieron "tirar" solos, con lo que los puestos logrados (3° y 4°) adquieren más dimensión. En el circuito "La Capilla", la categoría protagonizó un espectáculo bueno que, sin embargo, no tuvo el marco de público que acostumbra el TC.



El Campeón Gayraud en acción, volviendo nuevamente al triunfo con la coupé Sierra, pero esta vez desde atrás después de largar en quinta fila. Al lado el debutante Daniel Mustafá con la coupé Fuego. Fue primero el sábado y punteó en carrera hasta el íoque de Traverso. El "Turco" será candidato en Córdoba... y Luis Di Palma con un auto mucho más competitivo. Tuvo un motor de Maldonado y la asistencia del bicampeón de F-2 Codasur atendiendo también el chasis.



MAS TIRITAS DE ASADO

CASCO NUEVO – Gustavo Brescia, que tuvo un accidente en la competencia de Monte, reapareció en Santiago del Estero con un casco que fue propiedad de Roberto Mouras.

PEDIDO – “Habría que resaltar que esta victoria de Oscar Castellano fue lograda con una tapa de cilindros de las que provee la ACTC...” La frase pertenece a Carlos Marchese y cumplimos en reproducirla.

FILTRO – Jorge Oyhanart anduvo con el paso cambiado durante la serie y la final. En su batería, no alcanzó a dar siquiera una vuelta y en la final, el auto siguió fallando, hasta que ingresó definitivamente a boxes tras cumplir seis vueltas. ¿La causa?... una obstrucción en el filtro de nafta.

OTRO CASCO – Parece ser que Carlos Saiz tendría posibilidades de armar un nuevo casco Falcon. La posibilidad parte de un nuevo sponsor, que aportaría los australes necesarios. Cabe consignar, que Saiz es el único representante del óvalo que no tiene problemas a la hora de doblar. Esa virtud la expone a diario y en todo tipo de escenarios.

CASTELLANO DIXIT – “El auto anduvo como siempre, ni una vuelta más, ni una vuelta menos. En Santiago fue un poco más veloz que el de Angelotti, aunque todavía le falta aceleración. Lo positivo era que se comportó muy bien en los saltos que había en el circuito...”

T.C.2000

UN NUEVO MATIZ

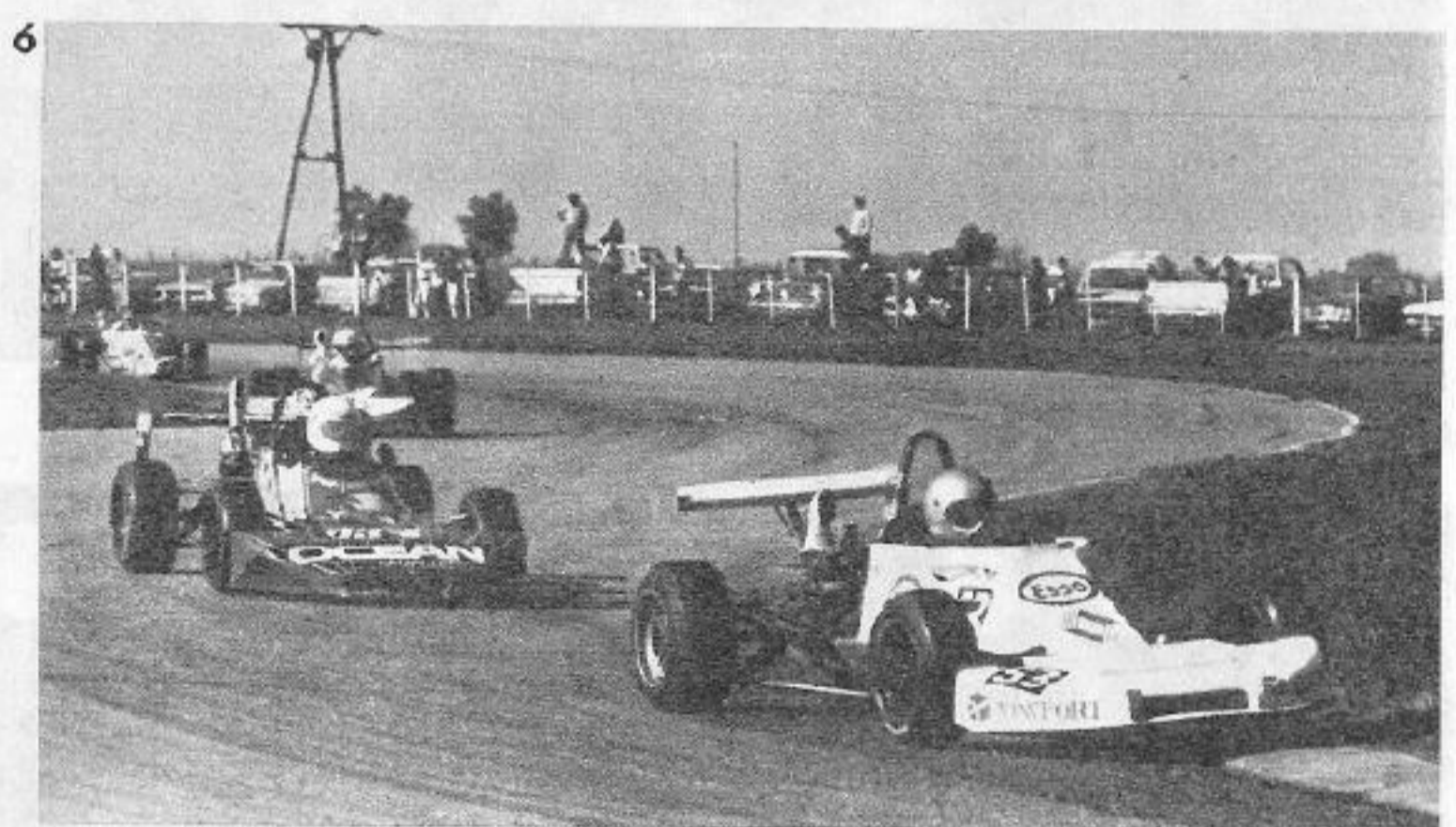
Con la aparición de los Renault Fuego, más la presencia de Traverso, totalmente afirmado con el R-18 GTX, la última reunión en Las Parejas mostró un nuevo matiz en la especialidad que puede variar el resto de la temporada, siempre y cuando que los pilotos del rombo se pongan de acuerdo.

Por lo mostrado, los tres en cuestión poseen desde el vamos autos para pelearse de igual a igual a los Sierra e incluso ganarles. Las Parejas, al decir de los especialistas, no favorecía a los Renault. Y sin embargo estuvieron adelante en base a dos puntos definitorios: 1) la rápida reacción que tienen desde abajo y 2) la potencia del motor en lo derecho. Con estas armas se podría llegar a pensar que en Córdoba pueden ser favoritos a favor de la generosa recta principal en subida. De lo que estamos seguros es de que a partir de Las Parejas las cosas serán distintas y los ganadores muy variados por la paridad que existe actualmente en la categoría y los diez autos de punta en condiciones de ganar. Es indudable que el TC-2000 avanza cada vez más con argumentos muy sólidos, basados fundamentalmente, en que el cincuenta por ciento de su parque son autos de primera línea.

- 1) Sigue la "malaria" para Jorge Oyhanart. Esta vez, el Falcon de Pilar sufrió un problema con el filtro de nafta que lo retrasó notablemente.
- 2) Palmero, Mandrini y Solmi. El primero ganó su serie pero se retrasó en la final, Mandrini fue séptimo en la final y Solmi se quedó con la palanca de cambios en la mano.
- 3) Así quedó el Sierra de Daray después del "piñazo" que le dio Speziale cuando se cruzó en la pista.
- 4) Osvaldo López (semicortado) con la coupé de Aventin. Más adelante, Gayraud tratando de pasar a Pisandelli, y ambas con el tapón de Varela. Fuera de pista el VW de Potetti.
- 5) "Yoyo" Maldonado a la cabeza del equipo Di Palma, junto a Bellavigna y el arrecteño. La presencia del "Bi" más su mecánico Pita revitalizaron el equipo.
- 6) Giorgi estrenando un Berta en el equipo de Etchegaray, adelante de Imposti, Solmi y Mancuso. A pesar de hacer buenos parciales, ninguno figuró en los puestos de vanguardia.
- 7) Carlos Saiz sabe llevar y hacer doblar perfectamente a este Falcon, uno de los autos más pesados en la categoría. Pero pronto tendrá uno nuevo.



Antes de concluir, una buena y otra lamentable. La primera para el reconocimiento del campeón Mario Gayraud, sobreponiéndose a su error en Santa Fe. Ganó una carrera impecable, superinteligente y desde atrás. No se entereó en la piña de la largada, mantuvo un ritmo muy regular hasta la mitad de la prueba y luego se lanzó a los puntos gordos siendo el piloto más rápido en carrera, además del ganador. Esta vez no contó con el auto más rápido y sin embargo ganó. También



merecen destacarse los trabajos de Pisandelli, Canedo, Gustavo Del Campo, y Osvaldo López al margen del problema técnico que sufrieron los dos primeros, que tratamos en "Toquecitos". Lo lamentable fue la decisión de los organizadores de vender entradas de boxes. A cinco australes cada una, se poblaron pasillos, calle de boxes y todos los sitios donde solo debían estar los que trabajan. Un tema preocupante que la CDA deberá tratar a la mayor brevedad.

F. RENAULT

PATIO DE BOXES

EL GANADOR – “Si me lo hubiera propuesto, podía hacerle 2/10 por vuelta a Furlán, porque cuando me tiré a hacer diferencias vi que me podía escapar. Sin embargo, preferí tenerlo cerca y en cambio darle un buen tratamiento a mis gomas, como para llegar al final con el potencial del auto intacto por cual-

FICHA GENERAL

T.C.

18 de agosto de 1985

T.C.2000 y F.R.A.

Fecha: 18 de agosto de 1985
Lugar: La Banda, Santiago del Estero
Organizador: A.C. La Banda

Aut. Don Eduardo, Las Parejas
Club Argentino Las Parejas

Autoridades:

Director de la Prueba Guillermo N. Sartiz
Comisario Deportivo Eduardo Pereyra
Comisario Técnico Carlos Marchese

Raúl Carducci
Roberto Risaro
Rubén Flores y Daniel Sonaglione

Público: Entre 8.000 y 9.000 personas

16.000 personas

Televisión: Fragmentos en diferido

En directo por ATC y sus repetidoras

Organización: Buena

Regular

Servicio de Prensa: Bueno

Regular

Accesos: Buenos

Dos, de tierra

Infraestructura: La habitual en un semipermanente

Regular

Estado del circuito: Regular

Bueno

Espectáculo: Bueno

Muy bueno

Condiciones climáticas: Tiempo bueno y caluroso

Participantes: 44

35 en TC 2000 y 40 en FRA

TURISMO CARRETERA a OSCAR ANGELETTI



Fue, sin ninguna duda, lo más significativo que se vio en Santiago del Estero y, aunque en otra ocasión el piloto de Burzaco ya se hiciera acreedor a esta distinción, no vacilamos en otorgarle la Copa CORSA de nuevo, básicamente por su trabajo en la serie, donde ganó brillantemente, y por todo lo expuesto en la final, donde peleó mano a mano con Oscar Castilla-

no aventajándolo en algunos sectores del circuito. Finalmente, su trabajo se interrumpió a dos vueltas del epílogo por la rotura de un acople del distribuidor. De todos modos, lo hecho mientras estuvo en competencia fue la ratificación plena de que su rendimiento aumenta carrera tras carrera, y ya su nombre aparece como ganador a corto plazo.

T.C.2000

a LA PRESENTACION DE LOS RENAULT FUEGO

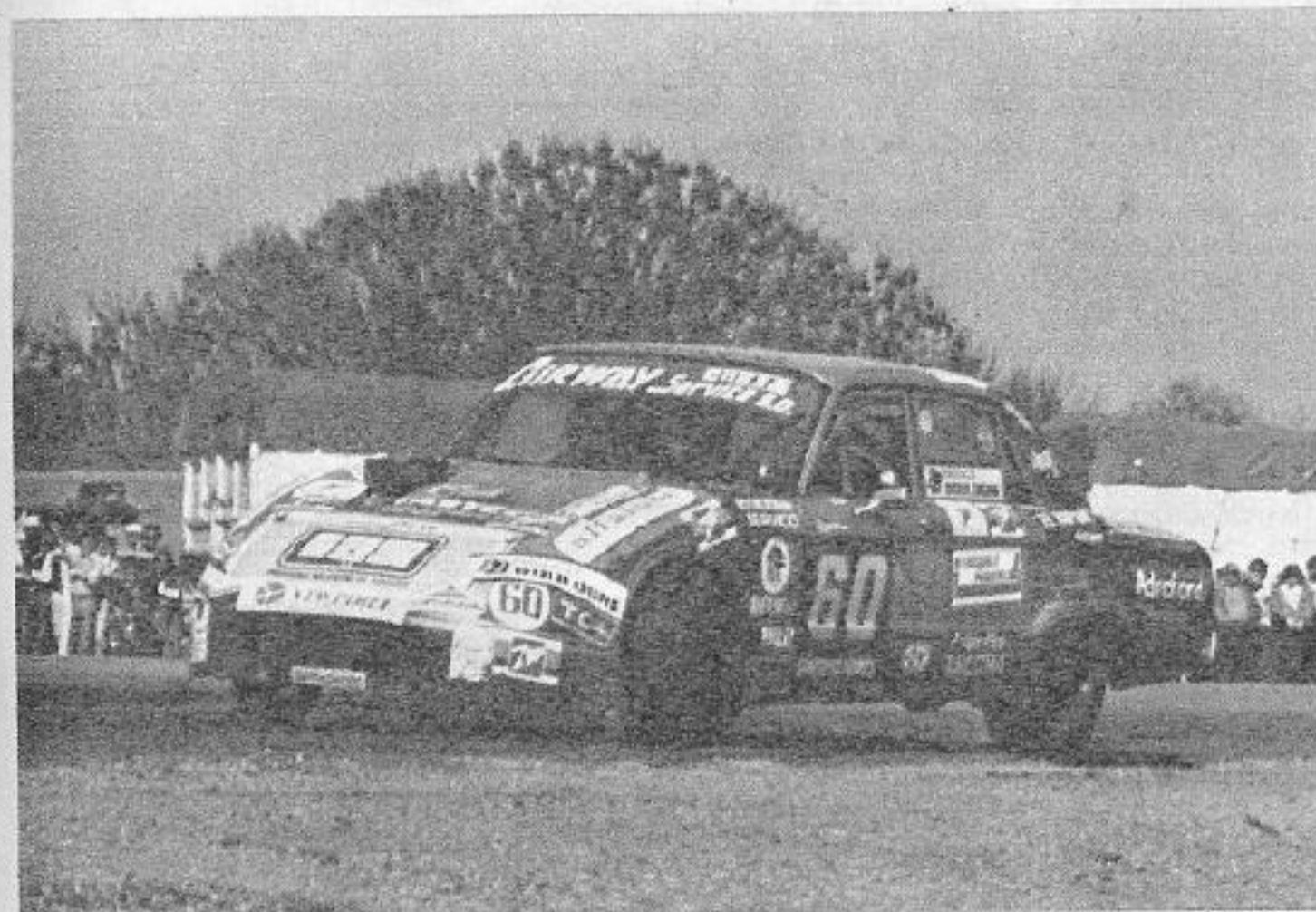
La de Ernesto Bessone llegó a los tiempos de punta al cabo de 200 vueltas de ensayo en Las Parejas, según la característica de sacrificio que siempre muestra dicho piloto. La otra, correspondiente a Daniel Mustafá, llegó a la competencia con mucho por probar aún, pero también estuvo adelante, haciendo la pole (aunque muy discutida) y puntuando en la carrera gracias al trabajo de Mustafá y Oreste Berta (foto). Además de la performance que mostraron, ambas fueron presentadas en forma impecable.



FORMULA RENAULT

a NESTOR FURLAN

En estos momentos tan particulares de la FRA, ser segundo de Etchegaray es un mérito; pero mucho más si se lo es a sólo 5/10. No sólo en esto está lo valorable de Néstor Gabriel Furlán, porque nunca estuvo a más de tres segundos del ganador durante toda la carrera; lo hostigó al punto de no darle margen para ningún error y fue el único capaz de seguirle el ritmo. Como si eso fuese poco, el sábado había ganado su serie postergando toda la experiencia del recuperado Gurini (toque por medio), y en la final se alzó con un récord de vuelta apenas una décima superior al logrado por Etchegaray en su serie sabatina.



quier cosa." Razonamiento impecable de Toto Etchegaray y que lo llevó a contener sin mayores dramas cualquiera de los intentos de Furlán.

1-2 - De las unidades de Juan José Reybet, quien se mostraba muy satisfecho por el triunfo de Toto, pero además por el segundo lugar de Furlán. Según confesaba el preparador, fue la primera vez en el año en que lograba este marcador.

OTRO BERTA - Próximamente, el equipo de Etchegaray tendrá un nue-

vo Berta de FRA que se sumará a los del propio Toto y Giorgi (lo estrenó en Las Parejas). Probablemente sea el que en la actualidad utiliza Neviani, que pasará a las manos de Sergio Solmi.

MALESTAR - De Néstor Gurini luego de la serie en que escoltara a Furlán y al cabo de la cual llegara sin trompa. "Me cerró tontamente. Ya estaba pasándolo por adentro y se mandó igual cerrando mi línea. Decí que levanté, si no ninguno de los dos llegaba."

LAS DIFERENCIAS EN LA BANDA

Vuelta	Primero	Al segundo	Al tercero
1°	Castellano	Angeletti 50/100	De Benedictis 3s.93
2°	Castellano	Angeletti 63/100	Morresi 8s.32
3°	Castellano	Angeletti 55/100	De Benedictis 7s.23
4°	Castellano	Angeletti 40/100	De Benedictis 44/100
5°	Castellano	Angeletti 59/100	De Benedictis 1s.59
6°	De Benedictis	Castellano 29/100	Angeletti 1s.07
7°	Castellano	Angeletti 32/100	De Benedictis 1s.91
8°	Castellano	De Benedictis 3s.45	Morresi 45s.46
9°	Castellano	De Benedictis 2s.24	Morresi 56s.15

LOS CONTINUADORES DE UNA TRADICION, SEGUIDORES DEL VIEJO LEMA: "EL QUE PIENSA, PIERDE"

con ustedes... ¡NOSOTROS!

Nosotros sabemos que usted nos envidia. Porque supone que los que trabajamos en CORSA ganamos bien, viajamos por el mundo, nos tratamos de igual a igual con grandes personalidades y —sobre todo— tenemos acceso a la "pasta" en el tema "metales". Pues bien, estimado aunque a veces involuntariamente vapuleado lector: lamentamos comunicarle que sí, que todo esto es cierto. Por eso, desde nuestro pedestal... perdón, escritorio, vamos a hacer una concesión benévola (por tratarse del número mil) y le daremos acceso por un rato a la intimidad de nuestro magnífico "magazine".

Usted abre la puerta, pongamos, y asoma la nariz a nuestra moderna oficina. Al rato nomás, sus ojos dejan de llorar a causa de la espesa humedad provocada por los cigarrillos que "Tito" Izzo y los Neira consumen sin parar. Cuando logra ver, el repiqueteo incesante de las máquinas de escribir lo ensordecera.

Está usted en el templo de la información, el altar de la noticia caliente, la primicia, la ment... perdón, el periodismo sin concesiones, de frente, perfil, abajo y adelfos. No es falsa modestia si le decimos

que está usted en presencia de lo más grande del periodismo automovilístico mundial. Si usted no piensa lo mismo, es a causa de su pobre capacidad de juicio; o bien se metió por equivocación en Radiolandia.

AQUI ESTAN, ESTOS SON

La redacción se compone de seiscientos periodistas, pero como sería tedioso nombrarlos a todos, vamos a mentar solamente a los mejores para que usted sepa con qué bueyes ara cada semana cuando lee *La Unica*.

El director. El benemérito Señor Director. Persona íntegra, de sólida moral, mente brillante, empuje y creatividad sin par.

Estos conceptos se aplican invariablemente a cuanto personaje pasa por el Escritorio Grande. Por estos días es **Jorge Augé Bacqué**, quien encabeza el staff. Como ahora no está, podemos decir la verdad sobre él. En una época —por desgracia antes de agarrarla manija acá— era bastante equilibrado; ahora, ¡bueh!...

De impecable presencia física,

de esos hombres que hasta parecen buenos y todo. Su formación profesional se nutre de un extenso currículum; su paso por diversas empresas líderes, en cargos gerenciales, es recordado por quienes en ellas permanecen. **Demasiado** recordado.

Esto lo ha templado de espíritu. Hombre acostumbrado al abucheo, "Oyé" es el más idóneo para llevar adelante una revista como ésta. Es el encargado de escuchar las mentiras que los redactores y colaboradores arguyen para justificar los gastos de viaje, por ejemplo. Las mismas que él decía cuando era redactor, en la época de Mártire, y ahora finge no recordar.

Luego está **Oscar Fittipaldi**, quien, tras el sorteo, fue nominado jefe de redacción porque era el único de todos nosotros capaz de contar sin usar los dedos. Aun con los ojos cerrados dice del uno al doce sin equivocarse. Hombre de sólida formación cultural, su paso por diversas casas de estudios terciarios y cuaternarios le permiten recordar los ríos de Europa con buen número de aciertos. "Fitti" es quien "planta" la revista, el encargado de recibir el material que cada uno de la banda le tira, y acomodarlo, darle forma

de manera que el resultado se parezca a una revista.

Ricardo Delgado. "Pistolita" Delgado. Un hombre que se hizo desde abajo. Desde la fosa se hizo. Fue un mecánico, acompañante de "El Orejano" y otras cosas; hasta que aprendió a leer. Cuando lo logró, se presentó en la Editorial y dijo: "**Sé leer**". No lo dejaron partir sin antes darle el cargo de secretario de redacción. El es quien debería ayudar a Fitti en el asunto de tratar de hacer una revista, pero una mala tarde le quedó un dedo atrapado en la puerta del micro de Biaggini. Desde entonces sigue fielmente a la Fórmula Dos.

Luego de la "Junta de Comandantes" está la verdadera alma de la revista: **María Della**, la secretaria ejecutiva. Ella, dulce ángel, manda aquí más que Oyé mismo... qué decimos... ¡más que el Presidente de la Editorial en persona! Un grito de María Della es lo único capaz de poner orden (cierto orden...) en el grupo de vándalos. Porque... vándalos sí, pero con espíritu caballeresco (y miedo a que se enoje en serio).

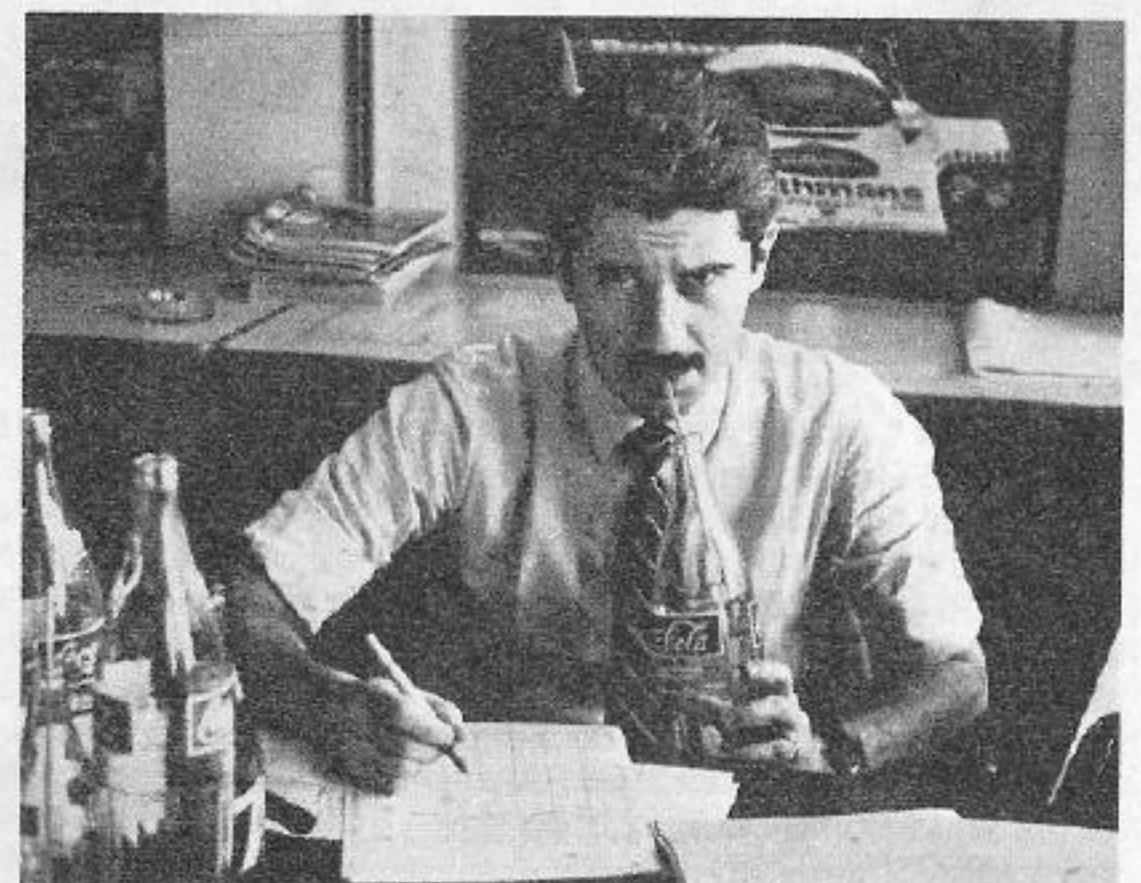
Los **redactores**. ¡Ahhh!... Los redactores, esa raza especial, superior... (esto lo escuchamos en alguna



Jorge A. Augé Bacqué. "Pancito".



María Della Cedrés. "La Negra".



Oscar Daniel Fittipaldi. "Fitti".



Ricardo Oscar Delgado, "Pistola".



Jorge Ricardo Fernández, "El Gallego".



Oscar Alberto Izza, "El Cacique".



Eduardo Enrique Neira. "El Perro".



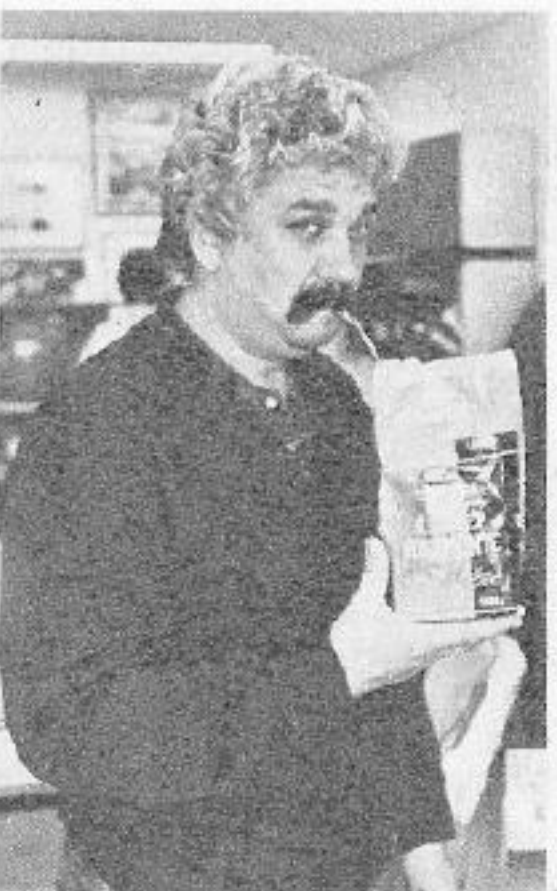
Marcelo Daniel García Lobelos. "El miri".



Rubén Horacio Lettieri. "Chupamiel".



Carlos Alberto Romanó. "El Pato".



Carlos Roberto Neira. "El Negro".



Sergio Marcelo Goldavarg. "El Arquitecto".



Eduardo César González. "El Viejo".



Juan Enrique Giovannetti. "Axiolito".



Jorge Manuel Agromayor. "101".

parte, nos parece...). Hombres capaces de hacer destemillar de risa a los destinatarios de una crítica (siempre constructiva). Por ejemplo, qué decir de Oscar Izzo... un hombre de larga trayectoria en el periodismo, a pesar de su corta edad (79). Su paso por revistas como Goles, Goles y la desaparecida Goles, no ha dejado mella en su criterio periodístico. El hecho de que cada vez que un auto cruza la meta, "Tito" suelte un estentóreo "¡Goooolll...!!!", debe ser tomado simplemente como una pequeña deformación profesional.

Jorge Fernández Moreno. El Gallego. Otro de extracción futbolera, trabajó en El Gráfico, también en Siete Días y un buen día apareció sentado en CORSA sin más trámite. El Gallego es la "Tía Valentina" de la Redacción. No se le escapa nada. Es una especie de confesor, la gente simplemente viene y le confía sus cosas. No hay vuelta en que alguien de la redacción traiga un chimento sin que el Gallego comente como al pasar, detalles y entretelones íntimos y desconocidos de la cosa. Es el Oráculo.

"Lobeyos", pronuncian los que pretenden ver una "elle" donde hay una sola "ele", para referirse a Marcelo García Lobelos. A este personaje, un día lo trajo el "Negro" Neira para escribir sobre Karting. Y como tantos otros se quedó para siempre. Le da por subirse a todo aparato que se mueva, vuela o arrastra, amparado en su teoría de que "no se puede hablar de lo que uno no ha vivido". La verdad, encontró el "curro" que muchos de los que estuvieron en CORSA buscaron y no hallaron. Y sin proponérselo demostró que en este ambiente hay gente muchísimo más inconsciente que él (los que le prestan sus autos de carrera), lo cual ya es mucho decir.

Eduardito Neira empezó como archivero y allí estuvo varios años. Cuando el desorden fue tal que era imposible encontrar siquiera la ubicación del propio archivo, se lo nombró redactor (con lo que pasó de ser delegado gremial de izquierda a guerrillero oficialista), cargo en el que creyeron que sería más inofensivo (al menos para los integrantes del staff). Se equivocaron. Se lo tomó en serio y hasta aprendió a escribir y todo, teniendo en cuenta que siempre lo hace corriendo tras los autos de rally por los primes. Eduardito ha sido bautizado como "El Perro", pues jamás se enoja con nadie... Su especialidad son los mozos de restaurante, a los que trata amigablemente cuando se ponen remolones (o él piensa que así es) en acudir a la mesa y él está apurado,

como siempre, y hambriento.

El Ruben. **Rubencito Lettieri**, el "cordineta". Entró como archivero para reemplazar al reemplazo de Neira, un japonés (Tommy Kobayashi). Pero como jamás pudo enterarse del paradero del archivo, se lo nombró coordinador. La función del coordinador (poco conocida fuera del ambiente periodístico) es, precisamente, **coordinar**. Rubén coordina bárbaramente bien... En sus ratos libres escribe la sección "Inventos & Engendros", demostrando poseer también un estómago a toda prueba.

Diagramación. Póngase de pie, querido lector, está usted en presencia de LOS ARTISTAS, la gente sensible de espíritu, LOS CREATIVOS, señores... "la" idea gráfica. Cada nota que los redactores y fotógrafos entregan es imaginada por estos señores tal cual saldrá en la revista. Ellos la "plantan" sobre el papel. Son los que le preguntan al redactor cuál es la foto más importante, para luego mandarla bien chiquita porque "gráficamente así es mejor...". El comportamiento social de estos ejemplares daría para una enciclopedia ilustrada.

"Coco", el "Viejo" González, por ejemplo. **Eduardo César González Caredio**, Su Majestad el Jefe de Arte. Generalmente se bromea sobre su avanzada edad, pero esta vez, por respeto a su venerable ancianidad, no lo haremos. Coquito es el cinismo en pintura; ejemplo: viene uno con suéter rosa y bufanda lila fosforescente y Coco, consultado sobre la elegancia del tipo (en presencia de él, ojo), suelta un: "Lindo, ¿no?". Su mayor notoriedad es la habilidad bizantina para exasperar a su interlocutor en las discusiones.

El Jovato es secundado por **Carlos "Pato" Romanó**. Empezó de pibe, de "che pibe" en CORSA y después nunca trabajó en otro lado; como es lógico, no aprendió nada. El Pato es uno de los "Dorian Grey" de la revista: cara de adolescente y casi cuarenta pirulos. El resto se consuela diciéndole que esas caras de pibe se deterioran en quince días, irremediablemente.

A **Oscar Stepanich** alguien, en un alarde de creatividad, lo bautizó "Stepan". Este hombre es el único capaz de empuñar un pincel sin salpicar demasiado a quienes lo rodean. Por poseer esa habilidad es el retocador oficial de fotos y dibujos. Ejemplo: Fitti le alcanza una foto de Dora Bavio y le dice: "Como no tenemos en archivo ninguna foto actualizada de Reutemann y la del '67 ya la dimos dos mil veces, haceme con ésta un Lole...". Y



Antonio Domingo Capria. "El Tano".

Stepan pone manos a la obra. Ustedes jamás notarían la diferencia en el resultado... Bueno, quizás un rictus afeminado en la expresión del santafesino, o la enagua asomando bajo el antiflama, pero... nadie es perfecto, caramba...

Enrique Giovannetti ya estaba ahí cuando CORSA ocupó su primera oficina en la Editorial, en 1966. Entendámonos: ahí en la oficina, no en CORSA. Poco se puede decir del enigmático Giovannetti, salvo que forma parte del inventario de la Editorial Abril: trescientas máquinas de escribir Olivetti, cuarenta armarios metálicos, cien escritorios, un Giovannetti, cincuenta sillas... etc.

Otra raza especial son los **biógrafos**. Porque, a no confundir los tantos: no es lo mismo un redactor que saca fotos, que un fotógrafo, ¿eh? Los "chasiertes" tienen una particular forma de ver el mundo a través del visor de la cámara, lo que explica la estrechez mental de algunos de ellos... En fin... Por suerte, los nuestros se salvan bastante. Tenemos a **Antonio Capria**, eternamente identificado con CORSA, lo mismo que **Armando Rivas**, a pesar de no estar plenamente dedicado, en este momento, a nosotros. **Enrique Bianco** si lo está, tratando de alcanzar a Neira en los rallies. La datación se completa con **"Juano" Fernández y Alfredo Calascione**, entre otros, con el agregado de gente que siempre da una mano... y le agarramos el codo, como **Enrique Perrupato** y el inefable **"Cholo" Cano** (ni hablar de los cordobeses **Beilido**, a ver si quieren pasar factura, por todos los mangazos que les hacemos...).

Y, por último, los **colaboradores**. Dentro de esta denominación caben todos aquellos que tienen relación con la revista, haciendo publicaciones esporádicas o pasando informes que luego, convenientemente adornados, se armarán como grandes notas. Los hay ilustres, como "Nuni" **Héctor Cademartori**, el hombre de las matas. Desde los "lunáticos Steits" nos atosiga con información, especialmente con la "papaja" en dos ruedas. Nuni es capaz de dormir sobre el asiento de una Harley mientras hace el trayecto Los Angeles-San Diego por Freeway. Después se manda una nota criticando la posición de manejo de la moto... ¡Tómatalos! También los hay a montones, como los "legionarios" de la **Actividad Zonal**.

Martin Holmes es nuestro hombre en los rallies mundiales. Como no tiene contacto habitual con nosotros, sólo podemos comentar sus infernales horarios: a las 7.30 desayu-

na en Londres, 10 minutos después toma el avión a Auckland, a las 14 almuerza con Jean Todt (hablando en sueco), a las 16 parte a Bélgica...

Miguel A. Sebastián "es" el "Télex"... en todo sentido.

Y llegamos a Franco. **Franco Lini**, "Francolini", el eterno Lini, tanito lindo... El tano escribe sobre Fórmula Uno desde siempre y volvió a hacerse cargo de su cobertura integral para nosotros desde que Sopeña ("el" correspondiente en Europa) regresó a la Argentina en busca de más amplios horizontes profesionales. El tano manda unos telex de las carreras de F-1, donde siempre la Ferrari es la más grandiosa que existe, si gana es "un suceso sacrosanto" y si pierde es "la porca fortuna di una bella macchina"...; menos mal que acá acomodamos los tantos. Además, pocas cosas más cómicas que el tano hablando en seudocastellano cuando viene al país...

El Doctor **Miguel Colazo**, nuestro hombre en La Docta. Psiquiatra de profesión, nadie sabe de dónde saca tiempo para escribir sobre autos (generalmente cosas "yancoideas"...); lo cierto es que en los dos ambientes en que se mueve, la gente tiene problemas mentales...

Hay más: el "Negro" **Carlos Neira**, por ejemplo, navegante de rally en sus horas libres (23 por día). Su hoja de ruta dice: bajada "flat", curva dos cruces, puente, vuelco, retome, ojo, curva, vuelco...

Jorge "Toli" Agromayor, antiguo "cheto" (en aquella época era "caquero") del boliche "El Parque", recientemente rescatado del baúl para goce de las jóvenes genera-



José Oscar Stepanich. "Stepan"



Marcelo Schaefer. "El Ruso"



CORSA hace 15 años. De izquierda a derecha: Sopeña, González, Romaró, Comeja, Bergandi, Pérez Balci, Carlos Neira, Sánchez Ortega, Figueras y Sorkin. Y no eran todos...

ciones; aplica aquí la inexperiencia acopiada en "Meleara". También tenemos al "Negro" **Héctor Ocampo**, una foldería entera en un solo hombre. Viejo hombre de la actividad zonal. Muy viejo. Más nuevo es **Anselmo P. Chiappe**, a quien estamos dictándole un curso acelerado de dibujante... ¡y no lo podemos parar!

Y llegamos a **José Olmo**, el plumin maquiavélico, encargado de dibujar el humor de la revista. Hace años que trata de imponer un lamentable personaje llamado "Pejerito", tan mal logrado que jamás lo conseguirá. Se consuela imaginando chistes a base de ver las carreras por TV los domingos. Eso lo explica todo, ¿no?

Sergio Goldavarg "es" la tranela. Encargado de la sección "Automodelismo" y coleccionista enfermizo, el arquitecto mima más a sus basuritas con ruedas que a su novia, menester de que el resto de la redacción quiere hacerse cargo, sin conseguirlo...

Bueno, estimado "leyente", hasta aquí llegamos. Ya tiene usted un panorama humano ejemplar, un iluminado derrotado que seguir si quiere dejar de ser un anónimo y pasar a brillante pensador.

Para terminar, y por si no se ha percatado de nuestro nivel, sin falsa modestia le vamos a decir lo que pensamos de nosotros mismos: Leonardo Da Vinci, Platón, Albert Einstein, Alfred Van Braun, Sigmund Freud y Charles Chaplin, entre otros, nunca escribieron en CORSA, acrede. Para no ver empalidecer sus artículos y pensamientos ante las crónicas que cualquiera de nosotros hace "de taquito".

Chupaos esa mandarina, sabias lectores.

NO SON TODOS LOS QUE ESTAN...

Por CORSA han pasado muchos hombres y, felizmente, algunas mujeres. Ellos forjaron el espíritu y el estilo de nuestra revista. De muchos conocemos el paradero actual —e incluso varios han colaborado en este número o lo hacen habitual o esporádicamente con nosotros—; de otros, no, pero a todos (aunque alguno pueda faltar eventualmente de esta lista) los recordamos en forma permanente:

Raúl Horacio Burzaco, Carlos "Taliho" Fresco, Ronald Hansen, Guillermo "Willy" Marfire (todos ellos, en su momento, directores), Alfredo Alborno, Carlos Agustín, Philippe Allemond, Norberto "Alvarito" Alvarez Ojea, Héctor Acosta, Juan Abraham, Marcelo Armentano, Héctor "Pirín" Bergandi, la "Negra" Betty, Hugh Bishop, Gustavo "El Lobo" Costas, Carlos F. Cerqueira, Bob Constanduros, Enrique Carmona, Martín "el Campeón" Costa, Alejandro Ciancaglini, Eugenio Cutlica, Olga Escuredo de Cúneo, Fabiana Casado, Sergio "el más chiquillo" Comeja, Cristina Cáceres, Rubén Couso, Mariolino Castellazo, Fernando Castañeira, Alberto "Librito" Del Priore, Gustavo A. Dondo, Remo De Martino, "Testi" de Dondo, Carlos Del Giudice, Mik Doodson, Emilio del Valle, Horacio de Curti, Carlos "Colorado" Figueras, Rafael Farfán Arosemena, Juan Carlos "Caco" Gómez, Nicolás Gelormini, Héctor Granato, Norberto González, Pablo Gualtieri, Juan Carlos "Chino" Hiquis, Teresa "Meneca" Hiquis, Rock Hudson, Bernardo Keller, Tomás Kobayashi, Federico Kirbus, Horacio Lagos, Osvaldo "Bubú" Lencina, Helvecla Nessi Lavisse, Norberto Lema, Cora Lazo, Jorge Landini, Juan Carlos Llanos, Guillermo Malfitani, Jorge "Búfalo" Montenegro, Jorge Maggi, Roberto Mergosa, Felipe Mc Gough, Andrés Meyer, Héctor Olano, "Didi" (Waldir Pereira), Arturo Pellet Lastra, Claudio Porreca, Hugo Pérez Campos, Giorgio Piola, Pedro A. Revoredo, Vilma Rueda, Enrique "Barba" Sánchez Ortega, Germán "Llovizna" Sopeña, Horacio Speratti, César "el Ruso" Sorkin, Pedro "Peta" Siedman, Carlos Marcelo Thiery, Susana Torio, Marco Tiglié, Jorge Taboada, Rubén Torres, Osvaldo "Chiche" Varone, Diego Lamas y Mario Uberti (y su dinámico equipo "Motor News" del Uruguay), Silvia R. Arias, Alejandro Boverman, Duilio Caro, Héctor Castro Rey, Jorge Ferreyra Bassa, Carlos García Coni, Washington Gray, Pedro Lopresti, Rodolfo Lobato, Carlos R. Varela.

Quienes tampoco suelen estar físicamente a nuestro lado, pero aportan lo suyo a toda hora en que CORSA se hace realidad, son los numerosos integrantes del plantel de los Talleres Gráficos de la Editorial Abril. A todos ellos, como a las restantes áreas de la Empresa que posibilitan nuestra ya milenaria presencia semanal junto a Ud., ¡muchas gracias!



Enrique Bianco. "Quique"

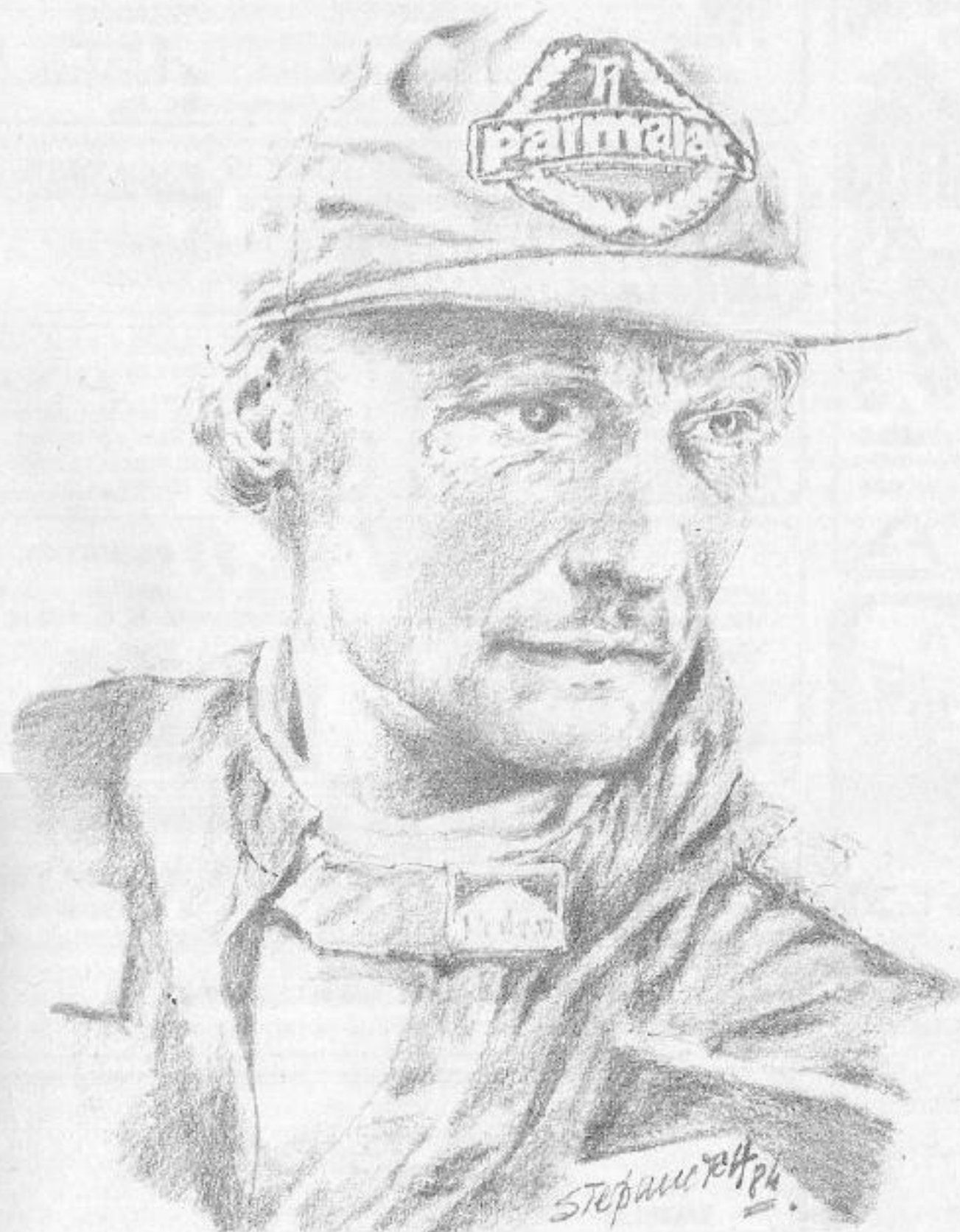


1000 CORSA

NIKI LAUDA

El ejemplo, la gloria, el ídolo, el retiro, la memoria

SE VA EL CAMPEON



La imagen fotográfica, aunque imponente como su personalidad, es de un momento poco grato de la dilatada, azarosa y exitosísima campaña de Niki Lauda: su paso por Brabham. La recreación artística, en cambio, corresponde a su última y gloriosa etapa en la Fórmula Uno, que hoy lo despide como su exponente máximo.

Lo suponíamos. Lógico, si se juntaban los fragmentos de noticias e impresiones que nos había ofrecido la temporada 1985...

Y en cierto modo lo habíamos anticipado hace un tiempo, hablando de cómo Niki Lauda afrontaba las carreras y los acontecimientos negativos que lo afligían, contrapunto aceptable para la dosis de circunstancias afortunadas de que

do no sólo gloria y dinero sino también esa inconmensurable riqueza, concedida a pocos, de realizar con el máximo éxito las aspiraciones de juventud.

"Ha llegado la hora de reflexionar, de juzgar las cosas por lo que son. De las carreras he obtenido todo lo que de ellas se podía obtener, y no creo que quede nada mejor. De modo que he decidido hacer alguna otra cosa,

con Ron Dennis a fin de permitirle proceder a mi sustitución para 1986; cosa que, creo, ya ha concretado." (N. de la R.: menos de una semana después, se informaría oficialmente de la contratación de Keijo Rosberg para ocupar la vacante que dejará Lauda el año que viene.)

Esto es todo. Niki Lauda, con una jungla de micrófonos ante la boca, no tiene mucho más que decir. De todas formas, desee explicar la diferencia entre su retiro de 1979 y éste.

"Entonces se trató de un hecho emocional. Francamente, me había aburrido de las carreras tal cual eran: un girar hasta el final sin más estímulo que el ganar dinero. Ahora la cosa es totalmente distinta, determinada tras larga reflexión y por la situación práctica. Continuaré corriendo hasta el fin de 1985, y todavía trataré de vencer alguna vez; correré para mí, como siempre... Sólo al final, si es necesario y se da el caso, podré sacrificarme para ayudar a Prost a ganar el título."

Luego, de nuevo a la pista, para las prácticas... El retiro es para el epílogo de temporada; ahora, todavía están las carreras para que —como lo ha hecho en Austria y Holanda— Lauda se empeñe... y que el público siga disfrutando de su presencia, respondiendo a su especial magnetismo.

ROMANCE DE VIDA Y MUERTE

Para mucha, muchísima gente, Niki Lauda es famoso por haber sido protagonista de una de las más emocionantes vicisitudes de las carreras: el accidente de Nürburgring en 1976, el fuego, la extremaunción, la resurrección milagrosa... Y el retorno a las pistas en Monza, con las horribles heridas aún abiertas, la terrible máscara dejada por las cicatrices. Después, la renuncia a defender el título mundial, en Japón, por temor a la lluvia...

Niki Lauda, sin embargo, no era sólo esto, ni tampoco el "contador" que una parte de los apasionados del automovilismo había etiquetado apresuradamente, no habiendo entendido que su aparente frialdad o falta de emotividad era sólo el "disfraz" de una gran capacidad servida de otro tanto de inteligencia y una volun-

pasaba a BRM donde se encontraba con Clay Regazzoni que, en ese 1973, se había alejado temporalmente de Ferrari... sabiendo que volvería. Y en 1974, Regazzoni se llevaba con él, a Maranello, a aquel extraño jovencito con cara de roedor, recomendándolo vivamente, en confirmación de cuanto ciertos observadores atentos habían señalado ya incluso en publicaciones italianas.

Bastó un año para hacer de Lauda un campeón. En Maranello todavía hay gente que recuerda su increíble voluntad, el tesón extremo puesto en esa actividad usualmente rehuida que son las pruebas privadas... era él quien siempre quería hacer algo más; y lo secundaron... con provecho recíproco. En 1975 ya era Campeón del Mundo.

Empero, aún hoy afirma que la carrera más linda de su vida fue el Gran Premio de España de 1974, su primera victoria en Fórmula Uno, y no porque fuera la primera sino por el modo de la conquista: con lluvia, cambio de gomas, batiendo a Peterson...

Volvió a ser Campeón en 1977 y sobrevinieron la separación de Ferrari con las consiguientes polémicas, a veces hasta brutales, de las declaraciones de ambas partes. Es que el Lauda convertido en Campeón Mundial a repetición y personaje prominente, acaso pretendiera demasiada condescendencia de las de Maranello, que a su vez quizá pretendían que Lauda fuera menos figura y más elemento de equipo...

Incautamente, Niki decía (o alguno "le hacía" decir...) que se veía quién había perdido más con el divorcio.

Perdía él porque dos años de aventura con los Brabham-Alfa Romeo resultarían avaros en resultados, con apenas dos triunfos y no justamente netos: en Suecia, con el auto dotado del famoso "ventilador", pronto declarado ilegal, y aquel de Monza obtenido por la penalización a Villeneuve y Andretti.

A fines de la temporada 1979, por sorpresa, Niki Lauda dejaba repentinamente Brabham... y las carreras, y alguno experimentó la sospecha de que, para determinar la impulsiva decisión, contó mucho el arribo al team de un joven brasileño resuelto e irrespetuoso: Nelson Piquet.

Acto seguido, dos años de "destierro voluntario" y el gran retorno con McLaren en 1982, usaba todavía el motor 11 pero en espera de aquello que iba todo el programa, incluso los os fabulosos (se dice) que fueron inantes para convencer a Lauda, iría en la tercera competencia, en Sach... Y la historia reciente, con el título mundial atrapado en el último 1984 en detrimento de su compa-

est. Era la decisión de dejar. Esta vez, no. En Fórmula Uno, el automovilismo de todo, pierden al Campeón.

Falta este pedazo de revista...

Franco Lin
Ilustración: Stepanovich

HUGO N. BOJANICH

PARA AUTOMOVILES, CAMIONES Y ACOPLADOS

LA LINEA MAS COMPLETA EN RUEDAS Y LLANTAS AUTOMOTORES



• TODAS LAS MARCAS
• TODOS LOS MODELOS ORIGINALES Y DEPORTIVAS

ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO

AV. GAONA 3648 - MORON
Tel. 629-8241 (cp. 1708)

Ventas por mayor y menor

BARRAS ANTIVUELCO

SIMPLES, DOBLES Y TRIPLES CROMADAS O PINTADAS TRABAJOS ESPECIALES EN KOMBIS JAPONESAS DEFENSAS DEPORTIVAS



Casullo 378 (esq. Mitre) - MORON - TEL. 629-4710

(CP 1708)

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/24
1/28 1/12



• SCALEXTRIC • BACHI
• SEBRING • LEONE

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIÉ. A VIÉ. de 10 a 18 hs.

CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

OSCAR CACERES

CIGÜEÑALES ESP. PARA COMPETICION

Turismo Carretera: Dodge, Torino 7 banc., Ford 221 contrap. 188 y balanceado de motores

J. Morganti 8241 - Loma Hermosa (alt. Av. Marquez y Santos Vega) Pdo. 3 de Febrero TEL. 769-0361

PEUGEOT CIUDADELA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel

Abierto Sábado todo el día... y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela



CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO DEPORTIVO FORMULA ONE

- ★ TRAJES ANTIFLAMA
- ★ CAPUCHAS
- ★ BABEROS
- ★ GUANTES
- ★ BOTAS
- ★ TIRACABEZAS
- ★ TAPONES AUDITIVOS
- ★ ANTIEMPAÑANTE, etc.

- CASCOS
- FORMULA ONE
- NAVA
- SIMPSON
- TIPO BELL
- TIPO SIMPSON



BELL Precio especial

Tour Star ★ 150 • Star II ★ 140

★ Star 120 ★ 115 ★

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429), BS. AS. TEL. 784-4806

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

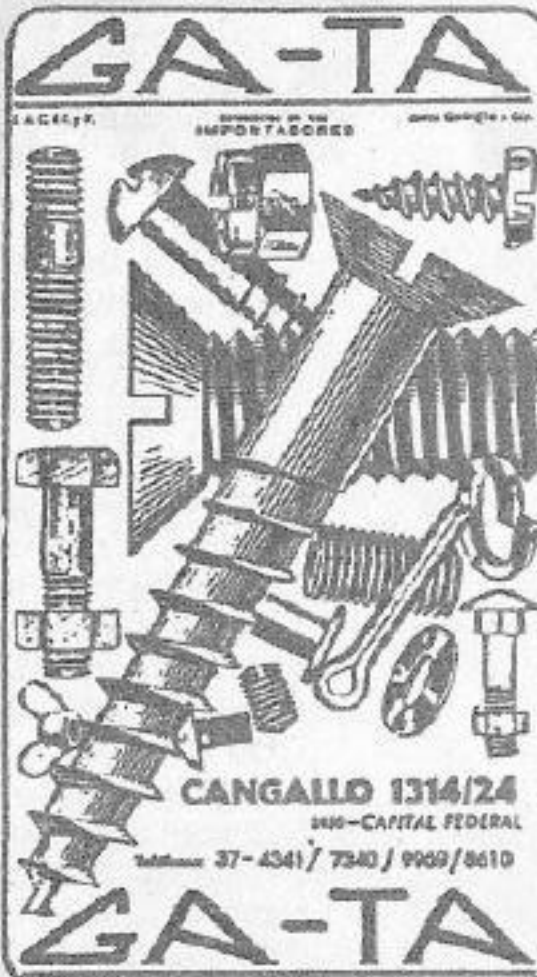


LOUZAO
AMORTIGUACION

HORACIO LOUZAO
Emilio Lamarca 1273
(c.p.1407) CAP Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION

AVALAN NUESTRA CALIDAD. ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor



CANGALLO 1314/24
440-CAPITAL FEDERAL
Tel. 37-4341 / 7240 / 9900/8610

LA NAFTA
BAJO UN 25%



A 12,50

ZEPPELIN
"EL APARATITO"

REDUCTOR ELECTRONICO DE NAFTA

- Da más pique y potencia
- Suaviza el andar
- Mejora la combustión con nafta, alcohol o gas
- Perfecciona el encendido
- Evita el pistoneo

Lo coloca Ud. mismo

DEVOLUCION DEL IMPORTE SI NO RINDE LO PREVISTO
FABRICA Y DISTRIBUYE

SPIDER
ELECTRONICA S.A.

Adquiere ya en CUENCA 80 (1406) CAP. TEL. 612-4639

O solicítelo contrareembolso

Nombre y apellido _____
Dirección _____ CP. _____
Localidad _____
Provincia _____

Gastos envío A 1,70

GOMERIA EL MISIONERO



• NEUMATICOS ESPECIALES DE COMPETICION ANCORIZADOS

• Armado y Balanceo. Reparación de Gomas de competición
JOSE INGENIEROS 2044 (alt. Marcelo T. de Alvear 2500)
JOSE INGENIEROS - 3 de Febrero - Bs. As.

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATSOL • PROV. UNIDAS 3297 (Ruta 3) SAN JUSTO.

ESCAPES ESPECIALES "EL CIRCUITO"
Rodolfo O. Malagrino
EQUIPOS DEPORTIVOS Y ORIGINALES
PUAN 5752 - Caseros (cp.1678)

TALLER DE CAÑOS DE ESCAPE
LA BUENA FE
Equipos originales y deportivos
Jaulas antivuelco y defensas
Av. Provincas Unidas 6416 - I. Casariva
Tel. 625-3801

AREVALO COMPETICION

• REFORMAS TREN DELANTERO Y TRASERO DE TURISMO DE CARRETERA Y CONS TRUCCION DE CHASSIS PARA TC. BIPLAZA - TC. DONAERENSE - TC. DEL OESTE Y CATEGORIAS ZONALES



Luzica 4081 (cp. 1754). SAN JUSTO (alt. P. Unidas 4800)



INPLASCAR S.R.L.

COMPETICION
FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS PARA TC, TC. 2000 - C.A.P. y otros
• DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER) • REPARACION DE PARAGOLPES PLASTICOS ORIGINALES • FABRICAMOS PARA MITSUBISHI L 300 y L 100
TRABAJOS ESPECIALES
"VENTA DE KAYAC Y CARROCERIAS DE JEEP Y LOTUS"
ANGEL PINI 5331 - Caseros - (cp. 1678) - TEL. 750-7080

VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES



JORGE BIANCOSPINO

NUEVA DIRECCION

BOLIVIA 3668 - TEL. 571-6778
(a 1 1/2 cuadra de Francisco Beiró, alt. 2500)

LEVAS **ROMERO** COMPETICION

Calle 14 N° 3820 (ESPOSA 160) V. LYNCH

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7948

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT
Prov. UNIDAS 7207 (Ruta 3) I. CASANOVA
Tel.: 825-0161



ACTIVIDAD ZONAL

SOLIDARIDAD

Paraná, ER. — Hace 11 años en el Autódromo de Paraná acaeció un accidente, a raíz del cual se promovió un juicio al Club de Volantes Enterrrianos. La consecuencia de aquellas acciones legales fueron por demás duras para la añeja entidad: al no poder pagar, se enfrentó al remate de su sede social en esta capital provincial.

Pero siempre hay una alternativa, aunque no re-

sulte tan sencilla: reunir el dinero para pagar al litigante y evitar así el remate de su casa. La gente del Club de Volantes Enterrrianos está en eso, y como una manera más de conseguir los fondos que necesita tan desesperadamente ha programado en el Autódromo Ciudad de Paraná el Gran Premio Solidaridad, que se llevará a cabo el próximo 1 de setiembre, con el aporte de las categorías Fórmula

2 Limitada Nacional (Entrecor) y Karting. Las pruebas se harán a partir de las 10.30 de la mañana, realizándose la final de Entrecor a las 13.30 hs. y las de karting a las 16.15 y 16.45 hs., Promocional y Libre, respectivamente.

Dado el noble fin que persigue la reunión, se descuenta que todo aquel que sienta amor por los fierros y el deporte mecánico estará presente. Será una cita de honor.

Fórmula Bulnense y promocional 850 en Cnel. Moldes

MORRA SE PUSO A TIRO

Bulnes, Cba. — La categoría Fórmula Bulnense se presentó el 4 de agosto en el circuito municipal de la ciudad de Coronel Moldes, en el sur cordobés, ante 2.900 personas, quienes también pudieron presenciar las competencias de Promocional 850, de la Asociación Mercedina de Volantes, en jornada organizada por el Everton Club y la Cooperativa D. Lavalle, y la fiscalización del Club Atlético Peñarol, de Bulnes.

En las series de Fórmula Bulnense triunfaron el campeón y líder del torneo actual, Aldo Boffa, y quien luego ganaría cómodamente la final, el piloto de Vicuña Mackenna, Ricardo Morra. El triunfo de Morra en la final fue muy cómodo, ya que sacó 43 segundos a su escolta inmediato Rubén Rovey; pero entre éste y el cuarto hubo apenas menos de dos segundos de diferencia, lucha que fue lo más emotivo de la carrera. Con su triunfo, Morra se pone a tiro de Boffa (que abandonó dos vueltas antes del final) en la lucha por el campeonato, que éste lidera con seis puntos de ventaja.

Final F-Bulnense: 20 vueltas: 1° Ricardo Morra (Ford) 18m 00s 56/100, a un promedio de 86,629 km/hora. 2° Rubén Rovey (Ford), 18m 43s 59; 3° Vicente Bassi (Ford), 18m 44s 10; 4° Marcelo Lavalle (Ford), 18m 45s 45; 5° Marcelo Serravalle (Ford), 19 v; 6° Osvaldo Berón (Ford), 19 v; 7° Daniel Colman (Chevrolet), 19 v; 8° Mario Muguierza (Ford), 18 v; 9° Aldo Boffa (Ford) 18 v, y 10° Rodolfo Durany (Ford), 17 vueltas.

Campeonato: Boffa, 24 puntos; Morra, 18; Rovey, 13; Lizarraga, 9 puntos.

En cuanto a Promocional 850, éste fue el resultado de la final, disputada a 18 vueltas: 1° M. Marchisio (Fiat 600), 20m 18s 92, a 69,110 km/hora. 2° V. Fernández (Renault Gordini), 20m 25s 02; 3° H. Rivadaneira (Fiat), 20m 31s 50; 4° M. Grosso (Fiat), 20m 40s 68; 5° H. Dinizo (Fiat), 20m 51s 30; 6° O. Luján (Renault), 20m 55s 18; 7° C. Cagnina (Fiat), 21m 02s 32; 8° C. de Haro, 12 v.

(Informes de Alberto D. Buzzini)

Karting con Caja en Las Varillas

PAUTASSO Y EL TUCO

Córdoba. — El campeonato de Karting con Caja, en su cuarta edición, continúa siendo una de las mayores realizaciones entre la actividad mecánico-deportiva de baja cilindrada en nuestra provincia. El 4 de agosto, en jornada muy agradable, 1.500 personas se reunieron en Las Varillas, localidad del centro provincial, para presenciar la 7° fecha de los torneos de las clases Juniors y Mayor.

En la clase Juniors se dio el particular duelo entre los pilotos escudados en los seudónimos "El Tuco" y "Panda 1", quienes triunfaron en sus respectivas series clasificatorias a ocho vueltas. En la final, a 20, se impuso "El Tuco", luego de vibrante porfía.

Final Juniors: 1° "El Tuco" (Santa Rosa de Río Primero); 2° "Panda 1" (Villa Carlos Paz); 3° José L. Brignone (Santa Rosa del Río Primero); 4° Raúl Turlletti (Río Ceballos), y 5° Ernesto Martínez (Córdoba). **Campeonato:**

Turlletti, 91 puntos; "Panda 1", 78; "Windy" (Santiago Temple), 73; Cáceres, 71; Ariel Pecci (Río Primero) y J. L. Brignone, 69 puntos cada uno.

En la clase Mayor se reiteró la puja entre los jesumarienses Carlos Pautasso y José Luis Grasso, candidatos al título, que seguramente se resolverá entre ellos dos, exclusivamente. Sin embargo, José Cavallo (La Para) ganó la primera de las series, adjudicándose la restante Pautasso.

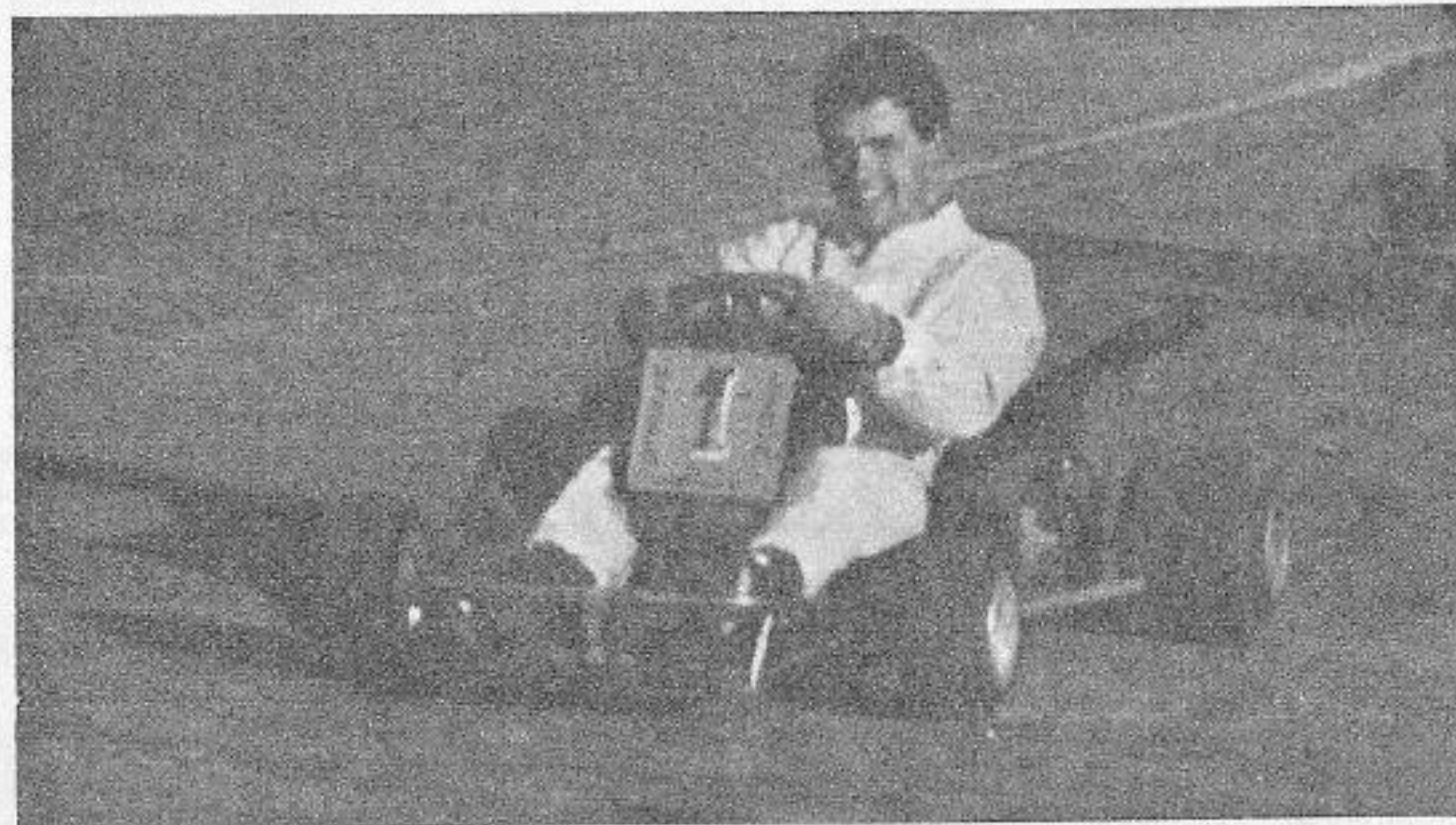
Luego de las 30 vueltas, la final arrojó el siguiente resultado:

1° Carlos Pautasso (Jesús María); 2° José L. Grasso (Jesús María); 3° José Cavallo (La Para); 4° Gustavo Chelerino (La Para); 5° Ariel Pecci (Río Primero). **Campeonato:** Pautasso, 143 puntos; Grasso, 133; Cavallo, 64; A. García (Córdoba), 52; Pecci, 48, y Elio Tornavaca (Deán Funes), 43 puntos.

(Informe de Héctor Galetto, Motokart-LV3)

Karting y Fórmula 5 en Mar del Plata

MARCOZZI Y POLLIO: LOS EXTREMOS SE JUNTAN...



Gabriel Marcozzi (a la izquierda) el joven ganador en Karting.



Líder cómodo del torneo de karting es Marcelo Aizpún, piloto marplatense.

Mar del Plata, BA. — El muy joven Gabriel Marcozzi (sólo 15 años) fue el ganador en Karting Zanella 125, en la jornada deportiva realizada el 11 de agosto en el autódromo local, con la organización del Mar del Plata Automóvil Club y la Asociación Zonal de Karting. En la otra categoría, Fórmula 5, sucedió lo contrario (refiriéndonos a las edades), ya que ganó un viejo luchador del deporte motor, como lo es el ex brillante motociclista Carlos Pollio, cercano a su cincuentenario. En general, las carreras agradaron a los 1.500 miembros del público.

En Karting se hicieron tres series, las que se adjudicaron Guillermo Salzano, Marcelo Aizpún (la más veloz) y José Martínez. En la final fue dable observar una gran paridad y, en consecuencia, una interesante brega por los distintos puestos, destacándose el trío de punta.

Final Karting, 23 vueltas: 1° Gabriel Marcozzi (Tiger/Mar del Plata), 15m 58s 68/100 a 74,897 km/hora. 2° Guillermo Salzano (Vara/Mar del Plata), 13m 59s 38; 3° Marcelo Aizpún (Vara/Mar del Plata), 14m 00s 14; 4° Guillermo Moreu (Panther/Ayacucho), 14m 03s 17; 5° Hugo Ariño (Panther/Mar del Plata), 14m 03s 37; 6° Juan Espinoza (Vara/Mar del Plata); 7° José Martínez (Tiger/Ayacucho), y 8° Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata). **Campeonato:** Aizpún, 42 puntos; Santiago, 29; Salzano, 22; Aróstegui, 21; Marcozzi, 18; Rusomando, 17, y J. Martínez, 16 puntos.

En Fórmula 5 se hicieron dos series: en la primera Angel Del Hoyo le ganó por amplio margen a Luis Crippa, mientras que en la segunda Falabella postergó a Roberto Valdez. Este fue el resultado de la final a 16 vueltas:

1° Carlos Pollio (Mar del Plata), 7m 45s 67/100, a 86,584 km/hora. 2° Angel del Hoyo (Mar del Plata), 7m 46s 10; 3° Oscar Bobbio (Laprida), 7m 48s 14; 4° Luis Crippa (Laprida), 7m 51s 84; 5° Omar Mandes (Mar del Plata), 7m 53s 13; 6° Roberto Valdez (Laprida), 8m 05s 12; 7° Aldo Carnevale (Tandil); 8° Oscar Liberatore (Ayacucho); 9° Juan Salgado (Mar del Plata), y 10° Roberto Lemma (Tandil).

(Informe y fotos de Raúl Fernández y Carlos Bañuelos)

Enduro en Despeñaderos

LUCRECIO VAZQUEZ, FUERA DEL CAMINO

Córdoba - La especialidad motociclistica del Enduro gana rápidamente adeptos en nuestra provincia. Ello quedó claramente ratificado en la competencia de dicha especialidad el domingo 11 de agosto en la localidad de Despeñaderos, con la organización del Club Los Pinos y la colaboración del Moto Klan. El circuito elegido, de aproximadamente 3000 metros de extensión, contaba con abundantes desniveles por los cerros que rodean al balneario municipal, mientras que en el sector que bordea el Río Segundo, había sectores de arena y barro, los que obligaron a los pilotos a exhibir su destreza. El público, como es habitual en este tipo de competencias, se ubicó cerca del lugar por donde pasaban las motos, y

si bien alentó ruidosamente a sus favoritos, respetó en todo momento el límite de seguridad establecido.

Hugo una buena concurrencia de espectadores y la presencia de 45 competidores es significativa del éxito que va teniendo esta forma de hacer motociclismo. Si a ello le agregamos el alto nivel de lucha que ofrecieron en la categoría mayor, o sea la reservada a la división Junior hasta 500 cc, se verá que todo se conjugó para dejar un saldo positivo de esta reunión.

En Junior, Lucrecio Vázquez, Carlos Vega y Matías de La Torre protagonizaron un carrerón que mantuvo en vilo a la concurrencia, tras 14 rondas muy peleadas en las que prevaleció Vázquez y que tuvo la siguiente clasi-

ficación: 1° Lucrecio Vázquez (Honda 125/Villa Allende) 43m 35s; 2° Carlos Vega (Honda 125/La Falda) 43m 37s; 3° Matías de La Torre (Yamaha 250/Córdoba); 4° Sergio Barrionuevo (Kawasaki 250/Anizacate) 46m 27s; 5° Daniel Adamo (Honda 125/Córdoba) 46m 43s.

En 250 Todo Terreno, también se observó un espectáculo interesante, resultando ganador Jorge Rosset (Yamaha 125/Alta Gracia) en 39m 29s; 2° fue Edgardo Musso (Kawasaki 250/Villa María) 40m 12s; 3° Rodolfo Sancho (Kawasaki 175/Alta Gracia) 40m 20s; 4° Héctor Barrera (Yamaha 125/Córdoba) 42m 33s y 5° Horacio Montaldi (Suzuki 125/Córdoba) 42m 57s, todos para 14 rondas.

La categoría Nacional hasta 250 cc

compitió sobre 8 vueltas y mostró el siguiente resultado: 1° Carlos Hauzer (Zanella 125/Alta Gracia) 32m 44s; 2° Víctor Pacheco (Zanella 125/Villa María) 35m 27s; 3° Jorge Peretti (Zanella 125/Alta Gracia) 35m 47s; 4° Carlos Coluca (Zanella 125/Alta Gracia) 36m 02s; 5° Mario Bustos (Zanella 125/Alta Gracia) 39m 38s.

Por fin, en la Zonal, corrida a seis vueltas, fue 1° Miguel Gallardo (Zanella 125/Alta Gracia) 26m 41s; 2° Miguel Acevedo (Puma/Alta Gracia) 29m 32s; 3° Carlos Cerutti (Puma/Alta Gracia) 30m 57s; 4° Jorge González (Puma/Córdoba) 34m 31s y 5° Osvaldo Prosmar (Puma/Despeñaderos) a una vuelta.

(Informe de Miguel Colazo)

Festival en San Martín, Mendoza.

BASCO, JUAN, PACCI Y BASUALDO, TRIUNFADORES

San Martín, Mza - El pasado 11 de agosto se realizó en el Autódromo Jorge A. Pena de esta ciudad ubicada a 55 kms al ESE de la ciudad de Mendoza un festival automovilístico que reunió a las categorías fiscalizadas por la Federación Mendocina de Automovilismo Deportivo. Fórmula 4 Cuyana, Grupo 2 (850), TC Cuyano y Turismo Nacional (Fiat IAVA).

La reunión despertó una enorme expectativa, a punto tal que se reunieron 12.000 personas.

En Fórmula 4 Cuyana hubo dos series clasificatorias ganadas por Juan Manuel Basco y Francisco "Kuqui" Paviglianitti. En la final, con 14 autos en la largada, se asistió a una electrizante puja entre ambos ganadores de las series, con Paviglianitti en punta hasta la séptima vuelta, que fue cuando Basco pasó a liderar hasta el final.

Final F-4, 22 vueltas: 1° Juan M. Basco (Depac-Palmira) 18m 47s 7 a un promedio de 113,760 km/hora. 2° Francisco Paviglianitti (Crespi/Mendoza) 18m 50s 6; 3° Roberto Ceppi (Crespi/Mendoza) 19m 01s 6; 4° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 19m 12s 9; 5° Armando Spongia (Crespi/Mendoza) 19m 13s 9; 6° Luis Stabio (Balarini/Mendoza) 19m 16s 5. Campeonato: Basco, 33 puntos; Spongia, 29; Serrano, 20; Ceppi y Paviglianitti, 10; Giménez, 8 puntos.

En Grupo 2 (850) la lucha se planteó áspera en la final, entre los mendocinos y los visitantes sanjuaninos. Finalmente, ante la deserción de Barcenilla quien fue el que más resistencia le venía ofreciendo, resultó triunfante en la final el sanjuanino Cacho Juan. Pese a despistarse, Barcenilla terminó la carrera aunque a 24 segundos del ganador.

Final G-2, 12 vueltas: 1° Cacho Juan (Fiat 600/San Juan) 12m 44s 7 a un promedio de 91,525 km/hora. 2° Juan Andreuchi (Fiat 600/Mendoza) 12m 49s 5; 3° José Tornello (Fiat 600/Mendoza) 12m 50s 6; 4° Alfredo Rodríguez (Renault/Mendoza) 13m 00s 6; 5° Juan C. Barcenilla (Renault/Tunuyán) 13m 08s 4; 6° Ricardo Mole (Renault/Mendoza). Campeonato: Barcenilla, 29 puntos; Juan, 17; Tornello, 14; Andreuchi, 13 y J. Rodríguez, 9 puntos.

Con sólo 8 máquinas se cumplió la final de TC Cuyano. Desde la largada tomó la punta Roberto Pacci escoltado por su padre Héctor.

Final TC Cuyano, 10 vueltas: 1° Roberto Pacci (Chevrolet/Mendoza) 9m 31s 1 a un promedio de 102,100 km/hora. 2° Héctor Pacci (Chevrolet/Mendoza) 9m 52s 8 y 3° Angellini (Chevrolet/Mendoza) 9m 52s 9.

El Turismo Nacional cerró el espectáculo sobre



Paviglianitti puntea al principio en F-4 seguido por Basco, que sería ganador. (Gentileza Diario Los Andes)

este circuito asfaltado de 1602 metros. La lucha por la punta fue continua entre las máquinas de Roberto Basualdo y José Fiorentino, llegando a terciar esporádicamente el palmirense Roberto Patti. En la vuelta 16° obligado por problemas mecánicos desertó, dejando al sanjuanino en la vanguardia.

Final TN, 20 vueltas: 1° Roberto Basualdo (San Juan) 19m 24s 9 a un promedio de 100,200 km/hora. 2°



Una foto de archivo (tomada por Alejandro Boveiman) con Basualdo, Blas y Patti, y Ferrero, todos protagonistas el 11 de agosto.

Roberto Patti (Palmira) 19m 31s 2; 3° Luis Blas (Mendoza) 19m 38s 1; 4° Oscar Montilla (San Juan) 19m 39s 1; 5° Carlos Bonanno (San Juan) 19m 49s 1 y 6° Hugo Ferrero (Mendoza) 19m 59s 2. Campeonato: Basualdo, 36 puntos; Blas y Patti, 26; Ruiz, 13; D'Agosto y Fiorentino, 9; Montilla, 8 puntos.

(Informe de Sergio Consoli)

Karting Fórmula Reginense en Río Colorado

ZOTTELE, TRES CONSECUTIVAS

Villa Regina, RN -Con regular asistencia de público se disputó el 11 de agosto la séptima fecha del torneo 1985 de Karting Fórmula Reginense en el circuito de 600 metros del A.M.C. Río Colorado, de esa localidad.

Hubo récord de inscriptos con 31 pilotos presentes, de los cuales fue el más veloz en los registros de clasificación el reginense Raúl Rosetani con un promedio de 67,350 km/hora. Como José Luis Bruno, Rosetani estrenaba en la oca-

sión un nuevo chasis M-101.

Se disputaron cinco series clasificatorias con sumas de puntos, las que tuvieron un ritmo intenso y presentaron constantes variaciones en los primeros puestos. Fueron sus ganadores Alfredo Salvioni, Raúl Rosetani, Sergio Zottele y nuevamente Raúl Rosetani. En la Suma definitiva, surgió como ganador Zottele, quien así gana por tercera vez consecutiva, con lo que apunta como

uno de los más firmes candidatos al título, aunque a muy pocos puntos es seguido por Alberto Gómez, Hugo Pereyra, Raúl Rosetani (en un insólito triple empate) y José Luis Bruno.

Clasificación final: 1° Sergio Zottele (Sabekart/V.Regina) 15 puntos; 2° Alfredo Salvioni (Salvioni/V.Regina) 12; 3° Raúl Rosetani (M-101/V.Regina) 10; 4° Hugo Pereyra (Panther/Godoy) 8; 5° Jorge Miguel (Panther/V.Regina) 6; 6° Carlos Salvioni (Salvioni/V.Regina)

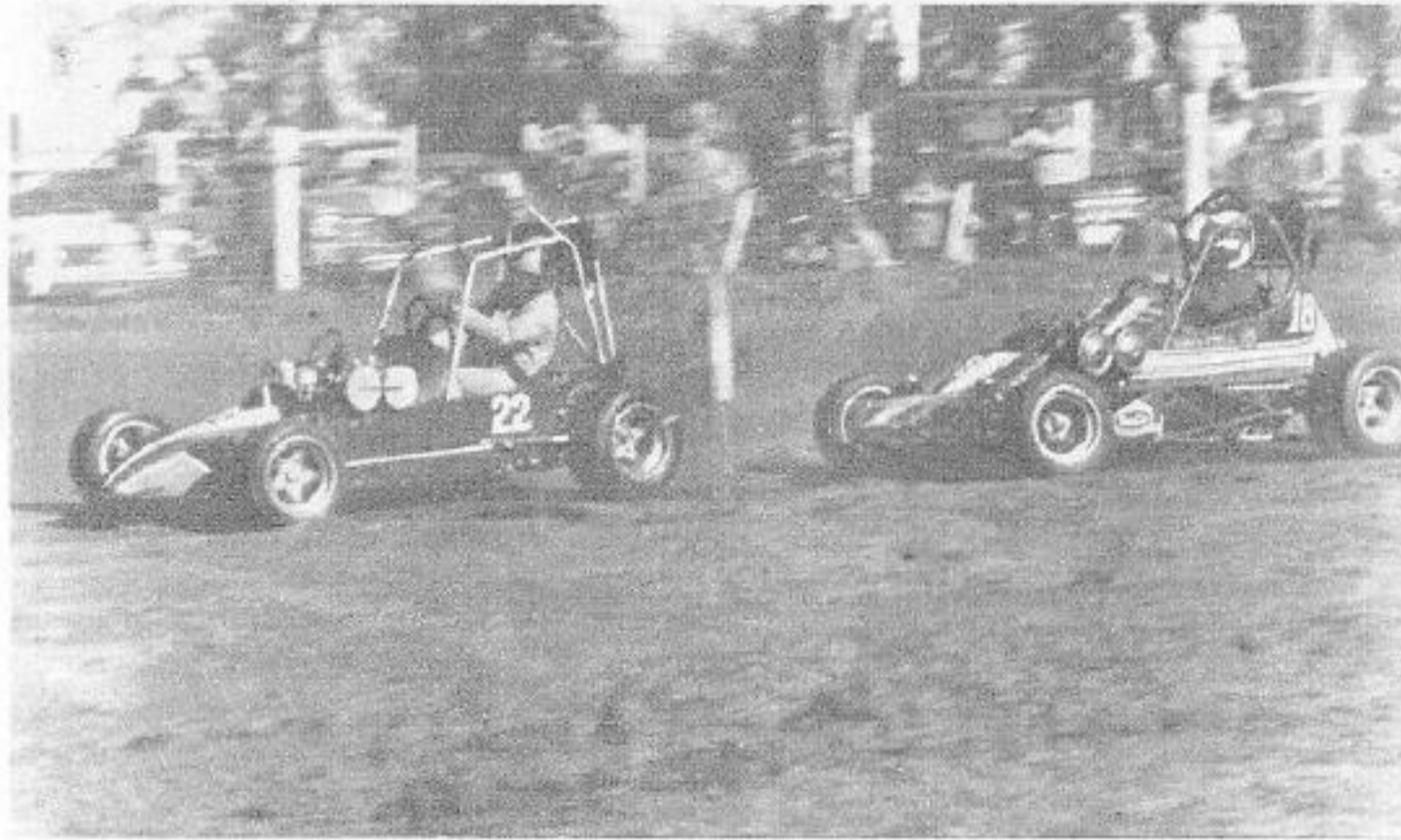
7° Alberto Gómez (M-101/V.Regina), 8° Fermín Machado (Tiger/V.Regina), 9° José L. Bruno (M-101/Choele-Choel) y 10° Horacio Pereyra (Sabekart/Godoy), todos propulsados por motores Zanella. Campeonato: Zottele, 59 puntos; Gómez, Pereyra y Rosetani, 54; Bruno, 50; A. Salvioni, 29; Machado y Miguel, 27; Barazutti, 21 y C. Salvioni, 17 puntos.

(Informe de José Luis Bartolini)

ACTIVIDAD ZONAL

Midgets del Litoral en Porteña

SORPRESIVO TRIUNFO DE VICTOR HUGO RANCIGLIO



Victor Hugo Ranciglio hombre de San Francisco, vencedor por primera vez en la localidad de Porteña. En la foto, seguido por Hugo Manera.

La llegada de una de las semifinales en Porteña. Más de 4.000 personas asistieron al espectáculo de los Midgets.



Rafaela, SF - El 4 de agosto se disputó en la localidad cordobesa de Porteña, la 11ª fecha del Torneo Semillas Continental, de la categoría Midgets del Litoral, congregándose alrededor del circuito de 427 metros un numeroso público formado por 4.280 personas.

En la carrera final -y tal cual acaeciera en la prueba anterior- el resultado agregó un nuevo ganador al historial de la categoría: Victor Hugo Ranciglio, piloto de la ciudad cordobesa de San Francisco, quien reaparecía tras una ausencia de dos fechas. Ranciglio tiene 57 intervenciones en Midgets, en los que se inició en 1982 cuando debutara en su terruño.

El local Omar Daniele, el crédito de Susana, Henry Morke y el sunchalense Oscar Giraudo fueron ganadores en las tres series. En las semifinales, Giraudo venció a Merke y Omar Daniele, y René Zenklucen hizo lo propio ante Ranciglio y Garbagnoli, mientras que Rogelio Mitri se adjudicaba la pre-final clasificatoria postergando a Gustavo Wytrez.

En la final todo hacía suponer una victoria de René Zenklucen, quien marchaba en punta bien distanciado de Ranciglio, cuando faltando 4 vueltas de las 20 estipuladas, el rafaelino debió abandonar por la rotura del diferencial; desde la iniciación del campeonato 1985, es la primera vez que Zenklucen no suma puntos.

Final, 20 vueltas: 1º Victor Hugo Ranciglio (Peugeot/San Francisco, C) a 81,023 km/hora de promedio; 2º Henry Merke (IKA 6/Susana, SF); 3º Omar Daniele (Peugeot/Porteña, C); 4º Osmar Garbagnoli (Fiat 125/Rafaela, SF); 5º Oscar Giraudo (Renault 12/Sunchales, SF) y 6º Gustavo Maletto (Fiat 125/Freyre, C).

Campeonatos: Zenklucen, 51 puntos; O. Daniele, 38; Mitri, 37; Giraudo, 35; J. Daniele, 21; Gioco, 16; Maletto, 16 y Caligaris, 13 puntos.

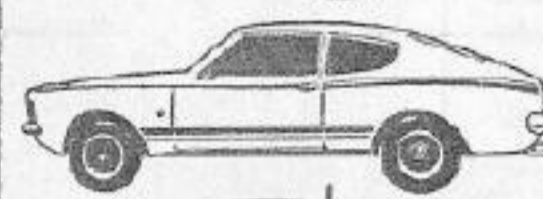
(Informe de Hugo V. Itivo)



Decore su vehículo con cintas decorativas



Llegaron los MUSTANG (caballos)
Per por en 4 colores.
Medida 61 x 14 cms.



ANDRA EL NUEVO MODELO
Medida 28 x 10 cm. • Colores:
Rojo - Marrón - Oro. Metalizados,
y Negro - Azul - Naranja.



FILM PARA POLARIZAR
ENVIOS AL INTERIOR

DECORAUTO

CASAFOUST 547
(Esq. Warnes 1300)
(1414) Tel. 58-7606 - Cap.

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES
de Gran PERFORMANCE Que
Eliminan el "RATEO".

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 - (1425) PALERMO
Tel. 901-3952/3957/6634/0650

más vida en la
suspensión de su
vehículo con



RESORTES

CONSULTE
SOBRE AGENTE MAS CERCANO - 641-2907/8429/5736

ESCRIBANO PUBLICO
Certificación de firmas para
contratos de transferencia de
automóviles y fotocopias, poderes
incluso irrevocables, etc.
Tel. 45-1307 y 46-6244



PARA TODAS
LAS MARCAS
Y MODELOS
MADERA Y CUERO.

Cinturones de Seguridad, Consolas,
Butacas, Acoya Cabeza,
Tuercas Antirrobos de Ruedas,
Sistema Antideslizante para Nieve y
Barro para automóviles y Pick-Ups.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 756-9827 • CASEROS

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS

FALCON - FAIRLANE 6 Y 8
TAUNUS - TORINO - DODGE
CHEVY - PEUGEOT - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA
INTEGRAL A CREMALLERA

TAUNUS L,
GXL y GHIA.

ENVIOS AL INTERIOR



SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS

IMPORTADORES
EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 501
Tel. 07-4410/7496 • CAPITAL

mp

EQUIPAMIENTOS ESPECIALES

PRESENTA LA LINEA DE
DEFENSAS DE PARRILLAS PARA AUTOMOVILES



EXIJA PRECINTO DE GARANTIA **mp** COLOCADO EN EL ACCESORIO

REPRESENTANTES:

EN CAPITAL FEDERAL:
CAR'S SHOP,
Warnes 940 (1414) Tel. 854-2815/6899

AL-RONCE,
Jujuy 332 (1083) Tel. 93-6246

NEUMATICOS PETRUCHELLI,
Av. del Trabajo 7233 (1439) - 687-7139

ZONAS DISPONIBLES:
Consultas al Tel. 749-6222

INTERIOR
GIROTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter (8300)
Tel. 0943-23518 - Neuquén

RUVILL, H. Yrigoyen 1245 (9100)
Tel. 0965-30966 - Trelew

RODOLFO KILLAMET, Martínez Guerrero 1735
(7163) - Tel. 0267-4964 - General Madariaga (Bs. As.)

ACCESORIOS LOMBARDI, J. V. Zapata 143
(5500) - Tel. 061-292571 - Mendoza



Un toque de distinción
a su Ok, Auto o Pick-Up, le brinda

NEW YORK RUEDAS

S.A. **PROTO** Hnos LEGITIMAS PRECIOS
SENSACIONALES
WARNES 1401 - ESQ. DORREGO - 854-7322/0902

PEUGEOT

ENVIOS AL INTERIOR
Tarjetas de Crédito
VENTAS POR MAYOR Y MENOR - NO CERRAMOS AL MEDIODIA

TC Roqueperense en Junín

A ELVERDIN Y A YAREGUI LES SENTO BIEN EL ASFALTO

Las Aronas, BA -El TC Roqueperense volvió a presentarse por segunda vez en la temporada en un autódromo asfaltado. Sucedió el 28 de julio cuando la categoría bonaerense se presentó con sus dos clases en el Autódromo Regional Eusebio Marsilla, alejamiento a la ciudad de Junín, donde se utilizó el circuito de 1.761 metros. Pero debido a las adversas condiciones climáticas de ese día y los anteriores, sólo se presentaron un total de 27 participantes: 19 de la clase "A" y solamente 8 de la promocional "B", pese a la expectativa creada por esta última, ya que en ella compiten este año, con buen suceso dos juninenses, Eduardo Acastelli y Raúl Fulcheri.

Por ello se hicieron dos series en la "A", pero sólo una en la "B". En las pruebas de clasificación previas, Antonio Tolosa, con un promedio de 127,814 km/hora fue el más veloz superando a Carlos Savona. En la "B", la "clasifica" quedó para el local Eduardo Acastelli a 125, 861 km/hora.

La primera serie de la clase "A" se la adjudicó Antonio Tolosa, superando a Luis Elverdín y Juan María Cagnone. En la segunda, mucho más lenta ya que cayó un chaparrón en su transcurso, Carlos Savona les ganó a Jorge Castellani y Oscar Sabella. La final de la "A" fue un monólogo del recientemente ascendido Luis "Quaquer" Elverdín quien llevó notablemente sobre el pavimento mojado a su poderoso Chevrolet. Segundo fue Tolosa y tercero Del Barrio, quien vino desde atrás por haber corrido la serie lenta. Cabe destacar lo hecho en la jornada por Carlitos Savona, quien lamentablemente quedó fuera de la conversación tras un toque con Pablo Sala.

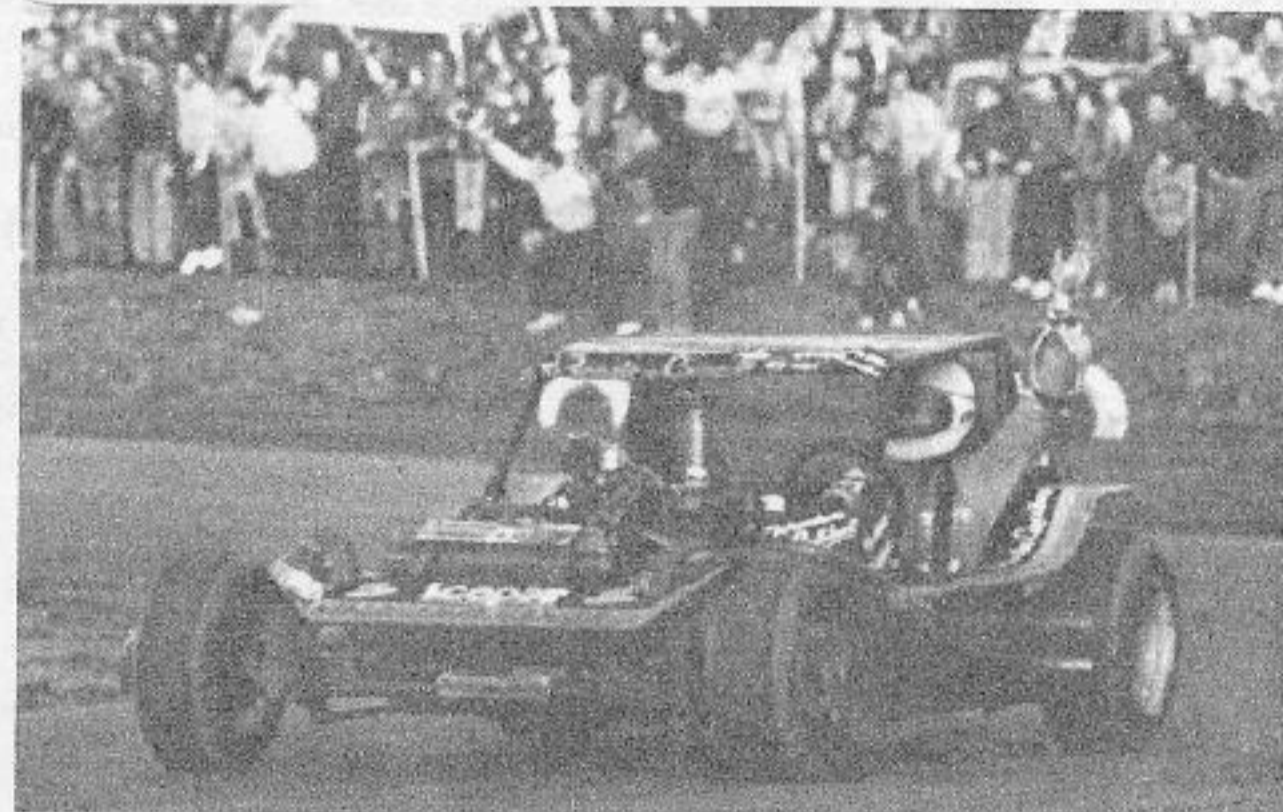
Clasificación final, "A", 20 vueltas: 1° Luis Elverdín (Chevrolet/Pedernales) 16m 59s 20 a 124,550 km/hora. 2° Antonio Tolosa (Falcon/Chivilcoy) 16m 59s 79; 3° Guillermo Del Barrio (Chevrolet/Roque Pérez) 17m



Podio de la clase mayor. De izquierda a derecha Tolosa, el ganador Elverdín y (con batella chiquita) el chiquito Del Barrio. (Garis)

03s 82; 4° Juan M. Cagnone (Falcon/Chivilcoy) 17m 03s 98; 5° Jorge Castellani (Chevrolet/Ernestina) 17m 04s 02; 6° José Luis Borda (Chevrolet/Las Flores) 17m 05s 71; 7° Gilberto Arduin (Chevrolet/Roque Pérez) 17m 24s 10; 8° Roberto Zanardi (Falcon/Chivilcoy) 17m 25s 38; 9° Augusto Porcel (Chevrolet/Navarro) 17m 25s 39 y 10° Gerardo Vicente (Chevrolet/Pedernales) 18 vueltas. **Campeonato:** Tolosa, 26,5 puntos; Cagnone, 24,5; Di Cunto, 13 puntos.

En la "B" Juan Escalón le ganó la única serie a Pereiro y Fulcheri. En la final, Yaregui se alzó con el triunfo pese a haber largado atrás de todos y además recibir esquirlas provenientes de la rotura del volante



Mariano Yaregui, el navariense ganador en Junín y líder del torneo de la clase "B" del TC Roqueperense (Foto Garis, de Chivilcoy)

motor de un rezagado, las que impactaron en el techo de su Chevrolet. Ahora Yaregui se aleja considerablemente en la punta del torneo anual.

Clasificación final "B", 20 vueltas: 1° Mariano Yaregui (Chevrolet/Navarro) 17m 17s 96 a 122,150 km/hora. 2° Rodolfo Pereiro (Chevrolet/Suipacha) 17m 22s 65; 3° Raúl Fulcheri (Chevrolet/Junín) 17m 22s 91; 4° Juan Escalón (Chevrolet/Chivilcoy) 17m 55s 08; 5° Eduardo Acastelli (Chevrolet/Junín) 18 vueltas; 6° Rodolfo García (Chevrolet/Navarro) 14 vueltas. **Campeonato:** Yaregui, 40 puntos; Fulcheri, 25; Pasqua, 22,5.

(Informe de Marcelo O. Devoto)

Monarca NOA en San Miguel de Tucumán

LELO ALONSO GANO EN LA JORNADA INAUGURAL

San Miguel de Tucumán - Más de 10.000 personas asistieron el 11 de agosto a la jornada inaugural de la nueva categoría del Club de Pilotos Monarca del NOA, realizada sobre el circuito mayor -2720 metros- del Autódromo Nasif Estéano, en el parque 9 de Julio de esta ciudad. Con la fiscalización de la Federación del Deporte Motor N° 9 y el control del Club Tucumano de Regularidad, los Volkswagen 1500 que componen el parque de la nueva categoría hicieron su presentación ante un público fervoroso en una hermosa tarde de sol. El espectáculo fue complementado por una competencia reservada a la Fórmula 4 Tucumana.

En Monarca del NOA el triunfador fue el experimentado Guillermo "Lelo" Alonso, mientras que en los monoplazas la victoria correspondió al veterano Rodolfo Crespo. Asistieron al espectáculo, el Intendente Municipal de San Miguel de Tucumán, Dr. Rubén Chebaria, el Jefe de la Policía provincial, Guillermo Corbalán Costilla y otros altos funcionarios. También estuvo presente el múltiple campeón Luis Rubén Di Palma y sus hijos, quienes recibieron ya desde los entrenamientos previos múltiples muestras

de simpatía.

La naciente categoría regional de los monarca colmó las expectativas despertadas con seriedad en la presentación y buen espectáculo en la pista. El ganador, Guillermo Alonso,

ganó ampliamente el primer round, ya que siempre estuvo primero en la pista, tanto en su serie como en la final. En las baterías, Alonso superó a Farina y a Berral en la primera, mientras que el catamarqueño Seleme hi-

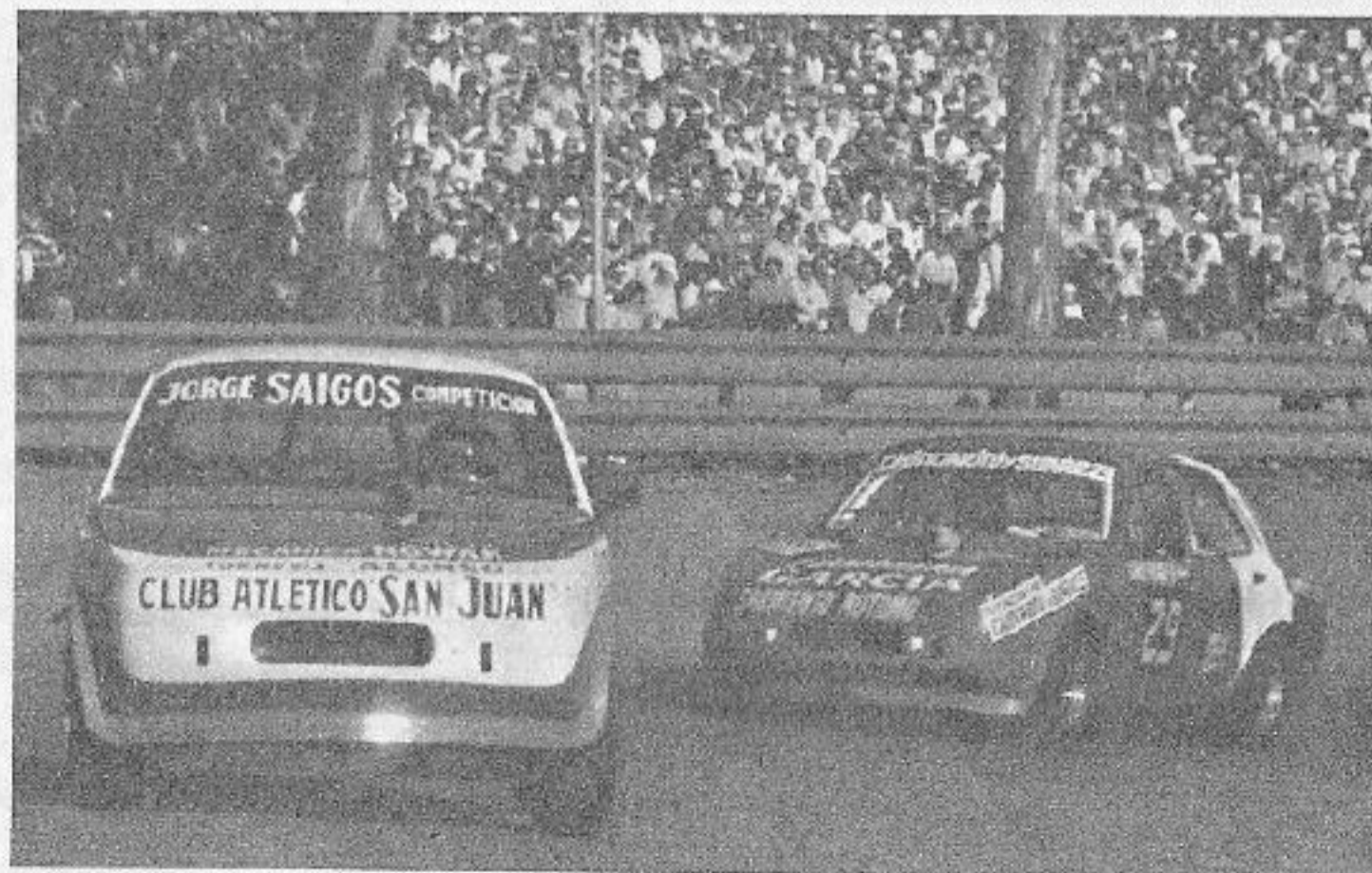
zo lo propio en la segunda, seguido por Olaz y Díaz.

Final Monarca del NOA, 16 vueltas: 1° Guillermo Alonso (Tucumán) 23m 25s 19/100 a 112,531 km/hora. 2° Mario Berral (Tucumán) 23m 27s 68; 3° Emilio Humbert (Tucumán) 23m 31s 79; 4° Héctor Farina (Santiago del Estero) 23m 42s 37; 5° Braulio Elías (Santiago del Estero) 23m 55s 78; 6° Rodolfo Turbay (Salta) 23m 58s 17; 7° Antonio Bartolotta (Tucumán), 8° Angel Gálvez (Tucumán), 9° Eduardo Formoso (Tucumán); 10° Juan Ivars (Concepción, Tucumán) y 11° Carlos Porcel (Tucumán). **Campeonato:** Alonso, 9 puntos; Berral, 6; Emilio Humbert, 4; Farina, 3; Elías, 2 y Turbay, 1 punto.

Fórmula 4 Tucumana: 1° Rodolfo Crespo, 16m 06s 27 para 12 vueltas a un promedio de 121,579 km/hora. 2° Lito Mohamed, 16m 06s 93; 3° Ricardo García, 16m 12s 67; 4° Pablo Padilla, 16m 14s 35; 5° José Corbalán, 16m 17s 98; 6° Carlos Abregú, 16m 22s 60; 7° Armando Miguel, 16m 29s 26; 8° Luis Galindo, 16m 20s 23; 9° Ricardo Humbert, 16m 44s 90 y 10° Juan Fogliatta, 17m 11s 56.

Campeonato: Padilla, 30 puntos, R. García, 25, Crespo, 24 puntos.

(Informe de Harry W. Gray)



Guillermo Alonso siempre en punta, perseguido acá por Lolo Orgaz, quien luego desertó por problemas mecánicos. Mucha gente en las tribunas del autódromo tucumano (Foto gentileza de Daniel Font)



Thompson
INDUSTRIA ARGENTINA



AMORTIGUADOR
PRESURIZADO

GAS

REPUESTOS
LEGITIMOS

DISTRIBUIDORA
dinema

SUSPENSION Y
TREN DELANTERO



INDALTMEC
INDUSTRIA ARGENTINA

Autopiezas
Fomec

HONDURAS 5259 - CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

TEL. 71-9062/72-8381



COMPLETE EL TABLERO
DE SU VW GACEL

SIAP

MODENA
CALIDAD ORIGINAL

Andalgala 1917 - Cap. - 68-8732/6121
Almirante Brown 567 - Tigre - 749-3450

FILTROS DE COMBUSTIBLE
PARA TODAS LAS MARCAS
NACIONALES E IMPORTADAS



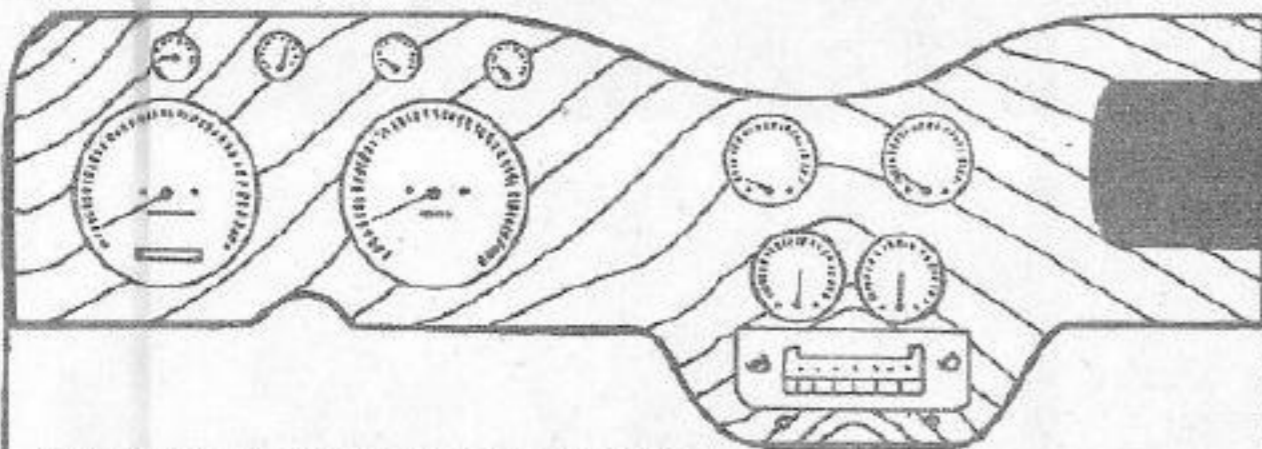
RAFAEL NETO

PROTEJA
SU MOTOR



AV. VELEZ SANSFIELD 786 VILLA MADERO

TEL.: 622-4312



NUESTRA ESPECIALIDAD

La fabricación de tableros deportivos en madera, enchapados en caoba, cedro, roble, castaño, etc.

Producimos nuestros tableros con modernas técnicas europeas, que los hacen inalterables contra todo agente atmosférico.

Opcionales: Instrumental con fondo blanco guantera - laterales de puertas.

Salzburgo

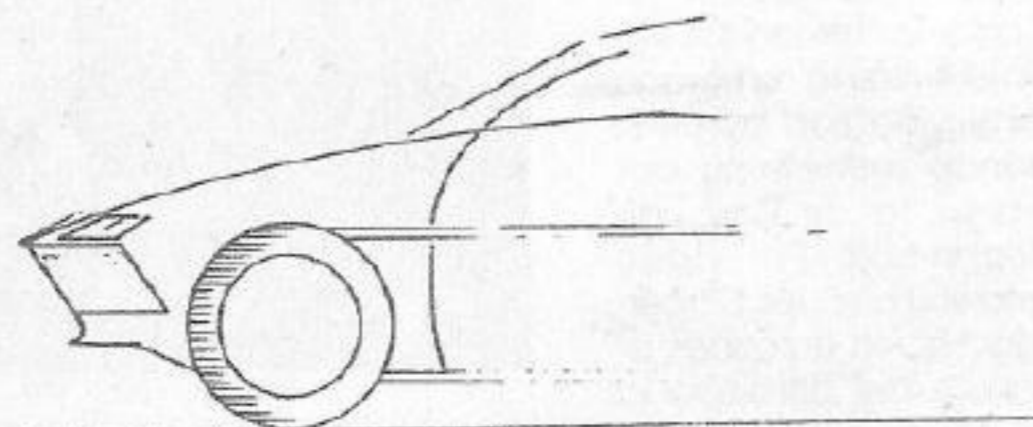
*1ª Fábrica de Autopartes en Maderas para Kits
Réplicas y Restauraciones*

PRODUCCION EN SERIE

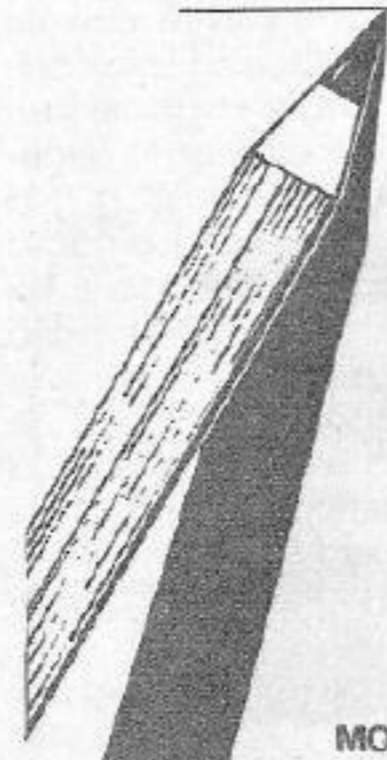
Zapioia 1095 (1426)
Capital - Tel.: 551-5606

Deheza 2583/87 (1429)
Capital - Tel.: 701-1100

Si su sueño es tener
un auto exclusivo



Mamone / Acrux



AUTOS
FUERA DE SERIE
Carlos Bozyk

MORETO 455/457

Tel. 69-2799

Buenos Aires

CUATRO VENCEDORES Y UN "GANADOR"

No fue muy extenso el historial de la Vuelta de Lobos, una prueba de turismo en ruta, de la que se hicieron seis ediciones en la década del '60. Sin embargo, para el recuerdo, quedó como uno de esos clásicos del automovilismo. Para continuar la tradición, la gente de la Peña Coca Pueblas y del Automóvil Club Lobos, adhirieron a la modalidad rally y un poco a las apuradas consiguieron que sus pagos fueran sede de la quinta fecha del Campeonato Provincial (bonaerense) de Rally.

El Rally, del que se corrieron 6 de los 8 primeros programados, salió una pinturita, si dejamos de lado un lunar en cuanto al control, del que hablaremos a su debido tiempo. Un trayecto corto pero bien elegido, con mixtos, curverías, vados, huellones y otros ingredientes, a los que se agregó impensadamente la dificultad propuesta por parches aislados de barro, planteó a los 39 participantes una carrera divertida, pero muy dura, al punto que sólo llegaron al final una veintena de ellos.

El sábado por la tarde se hicieron dos primers de 22 kilómetros sobre un mismo circuito, el que comprendía una recta de seis kilómetros y desde ahí una sucesión de rectitas y curvas a 90° más el paso por un vado y luego una difícil curva "de cuatro" con barro espeso y un montículo de dos metros de alto por su parte externa. Estos dos últimos accidentes fueron los que provocaron una serie de percances y piruetas.

Al cabo de la primera etapa, Miguel Tubal-Carlos Valerio lideraban la general aventajando al R-18 de Lonati, siguiéndolos luego Caputo con el Peugeot, y Gora y Cancelo con sendos Renault 12. En la clase 1, tras la temprana deserción de Solmi-Maggiani con 147, quedaron peleando muy cerca dos máquinas similares: la de Pascual-Pascual y la de Ricca-Elordi. Por el lado de clase "A" hasta 850 cm³, los Citroën mostraban paridad hasta entonces.

En el primer prime del domingo la carrera sufre un vuelco fundamental: por un error en las tarjetas de Lonati, Tubal y Gora (las de los dos primeros tenían un tiempo ideal de 1h 50m y Gora 60 minutos, cuando lo correcto era 50 minutos) se suceden una serie de hechos confusos, a resultas de los cuales Tubal en el PC siguiente para su marcha creyéndose fuera de carrera por una enorme penalización de dos horas. Luego reinicia, pero habiendo perdido aproximadamente 13 minutos en ese tramo, lo que lo aleja definitivamente del triunfo.

Ese error de la organización, por otra parte muy mejorada con respecto a anteriores realizaciones, provoca sobre



el final cabildos y reuniones con los pilotos para dar una solución salomónica al entredicho. En la entrega de premio, se consagra ganador en la general a Lonati, "ganador moral" (¿?) a Tubal, y de la clase a Gora, que había proclamado en parque cerrado a Tubal, de quien incluso levantó su mano en reconocedor gesto. En fin, un error humano, de difícil solución...

También en esta segunda etapa se anotaron otras deserciones importantes como las de Cancelo-Sureda (vuelco), Díaz-Mayer (motor) y Pascual (Caja de velocidades).

En definitiva, Lonati consiguió su primer triunfo en la clase 3, seguido por

Caputo y el debutante (fuera de pista) Blasco. En la clase 2, estimulante triunfo para Gora-Aliberti, dúo quilmeño que viene de un buen desempeño en el mundial y que mostró un andar fuertísimo arriesgando algunas veces más de lo aconsejable para no alejarse demasiado de Tubal, ganador de cuatro de los seis primers en disputa. En la clase 1, los platenses Ricca-Elordi se tranquilizaron bastante cuando desertó Pascual, quedando segundo Tito Anzalone (no Timo Salonen...) que penaba desde el inicio por mil vueltas perdidas en su motor vaya saber uno adónde. En cuanto a la "A", los Citroën guapearon como de costumbre en lo feo y perdieron mucho

tiempo en lo rápido. De ellos, Giannandrea-Flores (pisteros de la IES 3 CV zonal, como sus rivales) fue el vencedor por un margen bastante amplio.

En cuanto al fantasma de estas carreras, la seguridad, fue perfectamente resuelto esta vez por organizadores y policía, lo que valló una felicitación de la gente de CECA, presentes y con la lupa, sensibilizada por el accidente del TC grande en la cercana Monte. Así, ya fue confirmada la próxima fecha del campeonato provincial, la que se hará en las primaverales jornadas del 1° y 2° de setiembre: el Rally de la Costa, entre Mar del Plata y Villa Gesell.

DORES MORAL

Texto y fotos de El Negro Ene

Lonati-Tomzon, en la clase 3; Gora-Aliberti, en la 2; Ricca-Elordi, en la 1, y Giannandrea-Flores, en la A, fueron los triunfadores en el atractivo Rally de Lobos, quinta fecha del torneo bonaerense. Por un error en su carnet de ruta, Tubal-Valerio perdieron la oportunidad de ganar su clase y la general.



4



1 - El Renault 18 de Lonati echando vapor tras pasar el vado de la primera etapa. Junto con Gora, fue ahí el más rápido. 2 - Gora-Aliberti cumplieron una destacada actuación y se adjudicaron la clase 2. Van fuerte. 3 - Un documento: Solmi y Maggiani (este empujando) se quedan con la transmisión desarmada en el barro, mientras atrás pasa el ganador Ricca-Elordi; ambos empatan ahora la punta del torneo. 4 - Hasta el 4° prime, Tubal-Valerio ganaban la general con cierta halgura, pero un error no imputable a ellos los alejó de la punta. 5 - Los inefables Citroën 3 CV. Peludiando en el barro, el ganador de la clase "A", Giannandrea-Flores. 6 - Tres caras del rally provincial: de izquierda a derecha, Marcelo Aliberti, Pablo Gora y Oscar Caputo, este último, segundo con Peugeot en la clasificación general.



5

MORDISQUITOS DE LOBOS

Primera ausencia de **Gastón Perkins** en el torneo: haciendo la ruta se quedó dos veces en vados, y no le gustó el asunto. • **Bilbao-Bilbao** hicieron una carrera corta: rompieron la caja.

Gran corazón el de **Marx-Pracht**. • El dúo de Bella Vista volcó en el primer tramo e hizo toda la carrera con el auto hecho un desastre. • Otro vuelco fue el de **Cancelo**. El auto terminó dentro de una zanja, luego de dar varios tumbos; los pilotos bien, pero mojados. • **Gora-Aliberti**, los más espectaculares en el vado: mientras casi todos pasaron en segunda, frenando, ellos lo hicieron en

tercera, a fondo. También se lució ahí **Lonati**. • Bien lo de **Roncayolo-García** con el Gacel de Pilar. En la primera etapa un autazo del Gacel de los mellizos **Maisonnave**, los desencajó de incómoda posición. En vez de quejas, hubo agradecimiento. • Donde corre un Mitsubishi, ahí está **Carmelo Cordovana**, sufriendo al borde del camino. Por supuesto **Turtula** fue la razón esta vez. Uno que volvió y bien, fue **Lephaille**: esperemos que se quede en el rally, ya que anduvo muy bien en algunos PC. La fiesta de entrega de premios, excelente. Se hizo en un bolicho hermoso, **La Porteña**, de la ciudad de Lobos. Corrió el champán...

CLASIFICACION FINAL

Rally Vuelta de Lobos -Peña Coco Pueblas-Automóvil Club Lobos Seis Primes en 2 etapas (Total PC. 267,500 km) - 17 y 18 de agosto de 1985

Pos.	N°	Piloto-navegante	Clase-marca	Tiempo
1°	204	E. Lonati-O. Tomzon	3 Renault 18 GIX	2h16m16s
2°	206	O. Caputo-A. Christensen	3 Peugeot 504 GR	2h20m10s
3°	215	A.P. Gora-M. Aliberti	2 Renault 12 TS	2h20m43s
4°	210	J.M. Tubal-C. Valerio	2 Fiat 128/1300	2h25m22s
5°	218	O. Roncayolo-J.A. García	2 VW Gacel	2h25m31s
6°	233	Saraleguy-Gauthier	2 Renault 12 TS	2h27m20s
7°	224	O. Arroqui-J.C. Arroqui	2 Renault 12 TS	2h27m24s
8°	231	Lephaille-Fernández	2 Fiat 128/1300	2h29m18s
9°	251	C. Blasco-C. González	3 Fiat 125 B	2h31m12s
10°	216	E. Maisonnave-H. Maisonnave	2 VW Gacel	2h32m23s
11°	235	E. Ricca-M. Elordi	1 Fiat 147 CL	2h37m24s
12°	228	R. Compagnucci-P. Palavecino	2 Renault 12 TS	2h41m32s
13°	225	Turtula-Vitale	2 Mitsubishi Lancer	2h41m36s
14°	202	C. Maisonnave-F. Maisonnave	3 VW Dodge 1.8	2h45m09s
15°	238	A. Anzalone-N. Zabalza	1 Fiat 128/1100	3h04m42s
16°	214	J. Fernández-J. Fernández (h.)	2 Fiat 128/1300	3h22m48s
17°	246	J.J. Giannandrea-O. Flores	A Citroën 3CV	3h34m32s
18°	229	A. Marx-Pracht	2 Renault 12 TS	3h35m32s
19°	248	Robertson-Luro	A Citroën 3 CV	3h47m09s
20°	247	D. Badde-Moretti	A Citroën 3 CV	3h54m25s

Promedios de los ganadores de clases (marcados con negrita: **Lonati** 117,784 km/h; **Gora** 114,059; **Ricca** 101,969; y **Giannandrea** 74,813 km/hora.

Campeonatos: Clase 3: Perkins, 80 puntos; Lonati, 35; C. Maisonnave, 26; Lustó, 24; Caputo, 23; Bobalina, 18; Oribe y Francia, 15; Smith y Blasco, 12 puntos. Clase 2: Cancelo, 59; Tubal, 55; Bilbao, 33; Miglio, 23; Roncayolo, 22; Riffa y Gora, 20; E. Maisonnave, 16; Tabolaro y J. Fernández, 15; Odriozola, 12 puntos. Clase 1: Solmi y Ricca, 70 puntos; Anzalone, 23; Marzán, Moro y Amichetti, 12; Negro, Fernández y Viola, 10 y Destéfano, 6 puntos.

1000 CORSA

RALLY

17ª VUELTA DEL NOROESTE

MOMENTO DE DECISION

Por Eduardo E. Neira
Fotos: E.E.N. y Mario Cusicanqui

No fue una competencia en la que se apreciaran muchos atractivos a lo largo de su desarrollo; más bien sirvió para definir algunas pautas en los campeonatos de las tres clases. En la menor se impusieron Rosso-Bustos; en la intermedia, Torrás-Stella y en la grande, Recalde-Del Buono prevalecieron sobre Soto-Christie. Raies-Campaña ni siquiera cumplieron el primer prime.

El binomio Recalde-Del Buono (foto mayor) transitando por la zona de Villa Nougés. Mario Stillo (cara), con nuevo auto, fue el segundo en la clase intermedia y cuarto en la general, detrás de Torrás. Así quedó el auto con que Gabriel Raies (abajo) recorrió la ruta. Levantando tierra, el R. 12 de Torrás-Stella, ganadores de la Clase 2 y líderes en el Campeonato.

No fue una carrera complicada. En absoluto. El —otra vez— temprano abandono de **Gabriel Raies** hizo que la 17ª Vuelta del Noroeste se planteara en forma sencilla para el equipo oficial Renault. Por otra parte, los dos autos del team inmediatamente fueron distanciados entre sí, al tener el Renault 18 GTX E.L. de **Ernesto Soto** y **Martin Christie** algunos problemas durante el primer día con la temperatura de agua que fueron resueltos en la madrugada del domingo. "Sin embargo, **antes de largar, mientras hacíamos las pruebas de carburación, mi auto era medio segundo más lento por kilómetro que el de Jorge (Recalde), algo insólito...**"

Para **Jorge Recalde**, no hubo muchos problemas. Por el contrario, todo estuvo perfecto. "Creo que lo único que nos pasó fue el haberse tapado el carburador con un bichito en uno de los últimos primes. Nada más." Claro, para él no cuenta haber ganado siete de los ocho primes que compusieron la prueba, y haber aventajado a su compañera de equipo por más de tres minutos. Ni siquiera es muy importante

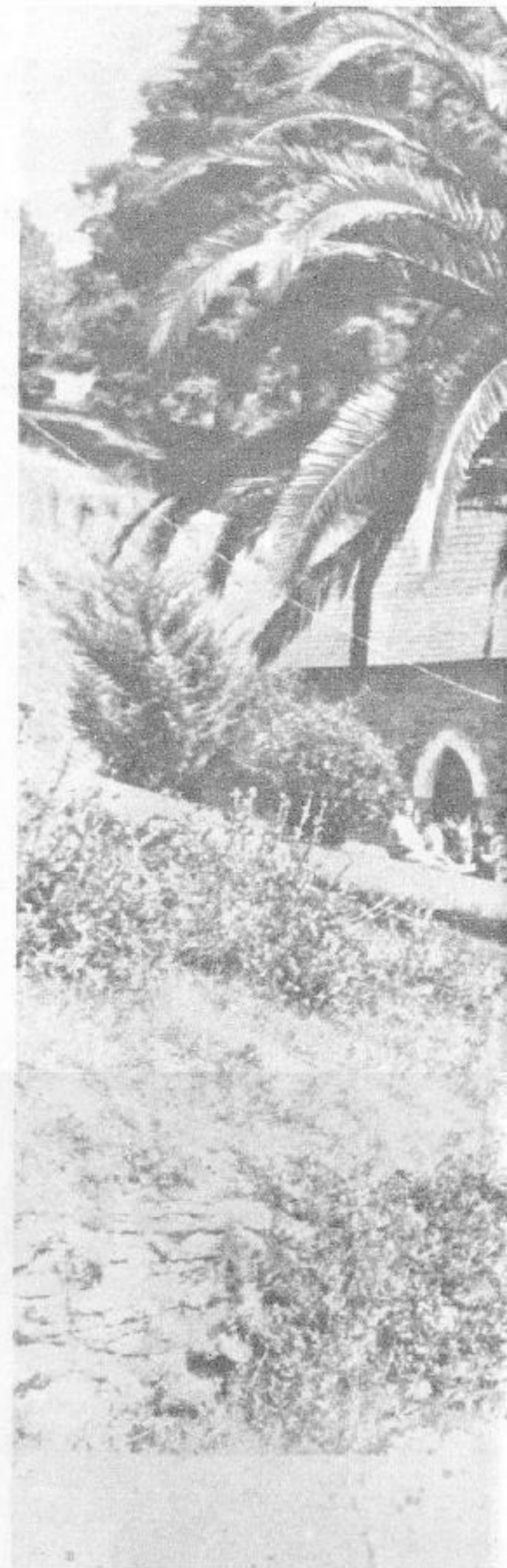
el espectáculo que da al público en cada una de sus pasadas. Pero terminó primero, y de acuerdo a una conocida frase, valen "los hechos, no las palabras". Y de estas últimas el de **Mina Clavero** pronuncia pocas. Sin embargo, durante la semana anterior, una posibilidad deja abierta la puerta para futuros comentarios. "Sí, posiblemente vaya a San Remo. No sé, todavía no puedo definir nada, ni si voy o no, o con el auto y marca que correría. Veremos. Mejor nos vemos el martes en Buenos Aires." Claro, el martes ya pasó, así que todo queda para la semana próxima. Si es que hay algo.

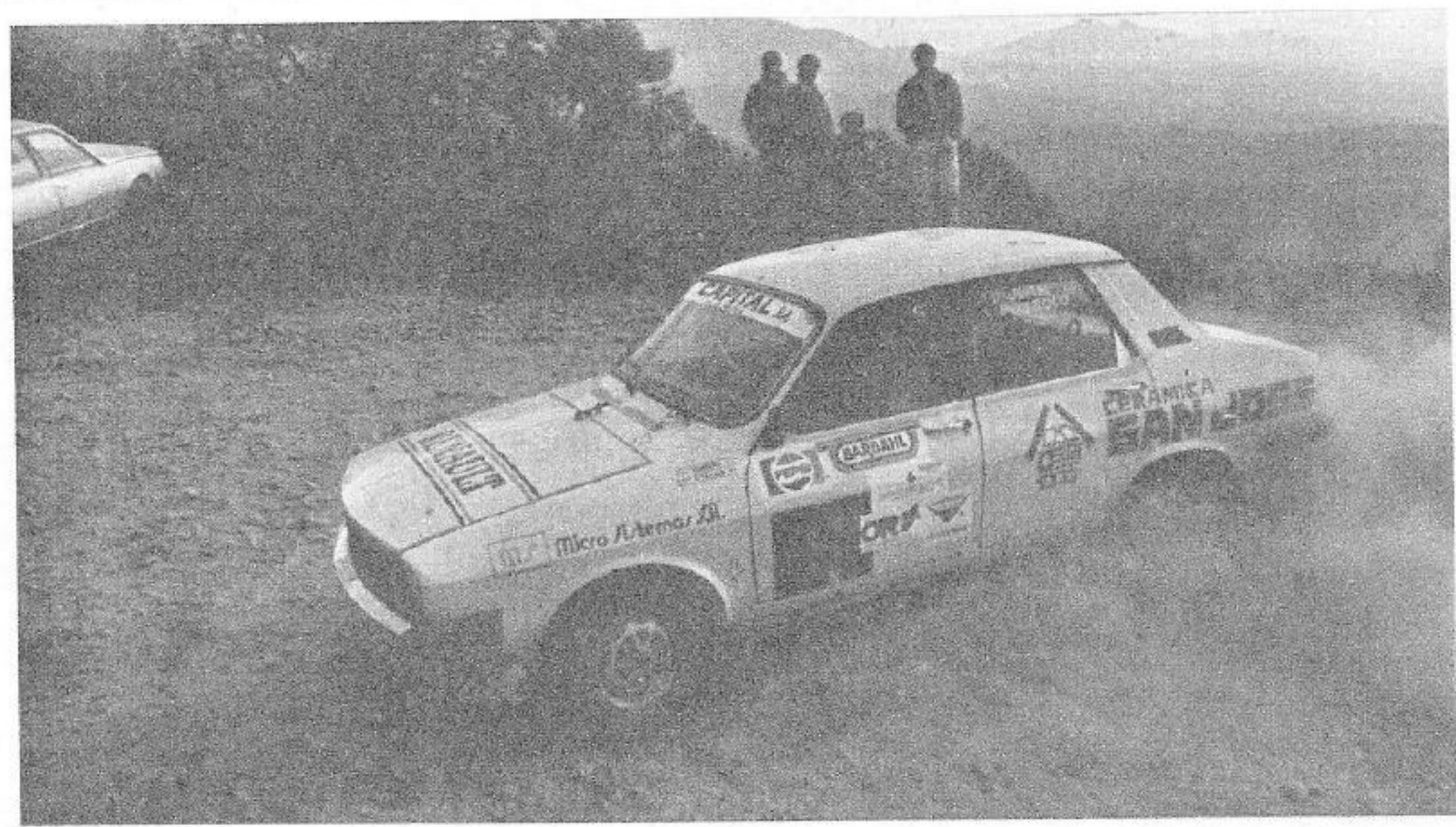
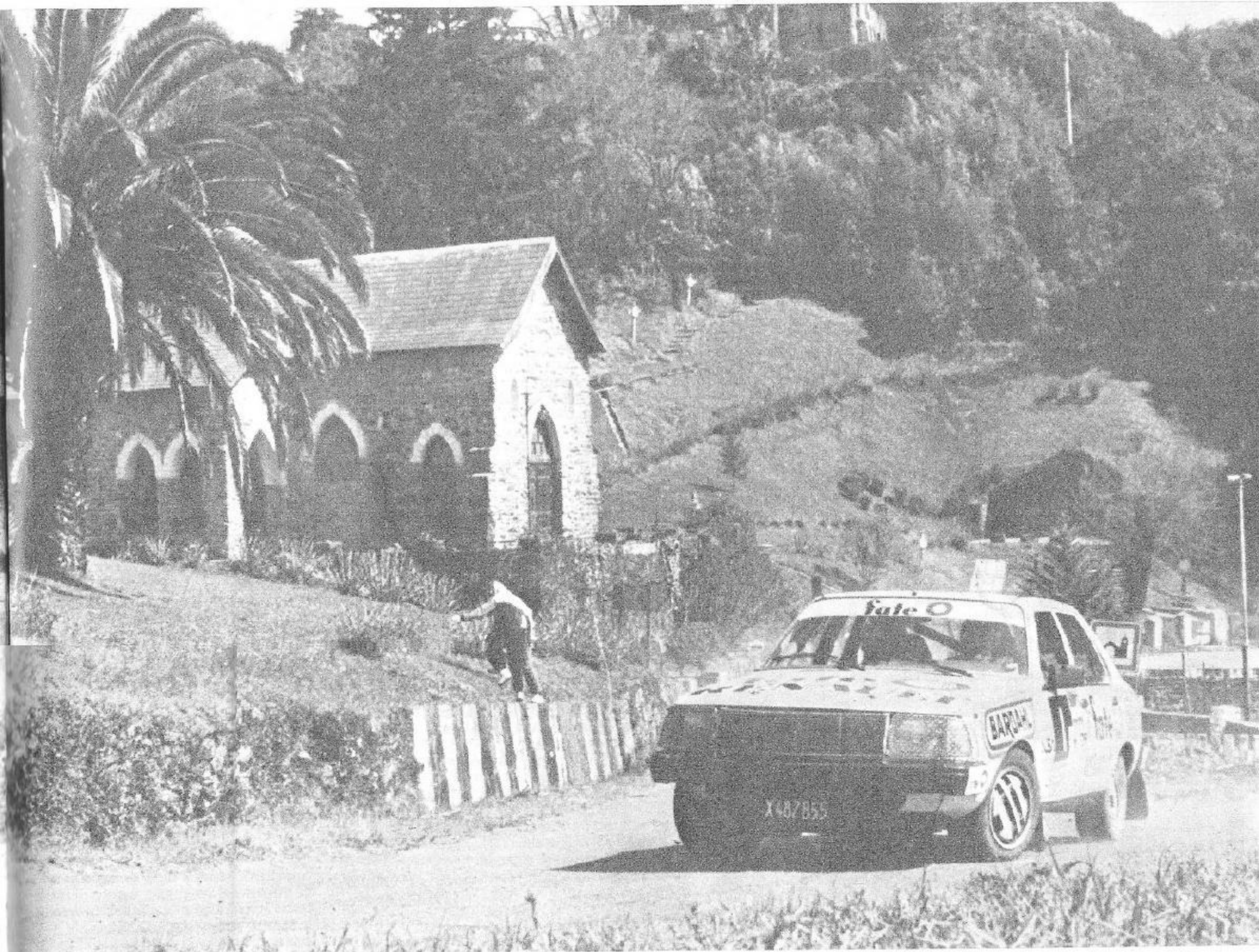
En la Clase Dos, el protagonismo lo tuvieron, como en el Rally Día de la Bandera, los Fiat. Tal como el año pasado, el catamarqueño **José Luis Corfese** se impuso en la primera etapa "semiasfaltada" calzando a su Fiat 128 1300 con neumáticos Goodyear Grand Prix 70, elección heterodoxa en rally, por cierto. Luego, cuando el asfalto terminó fue **Jorge Bescham** y su Super Europa 1.5 quien pasó a mandar, al principio seguido por **Omar De Giovanni**. Este abandonó y luego Bescham



rompió un palier. Adios carrera, ya que detrás estaba nada menos que **Miguel Torrás**, que evidentemente, aunque lo niegue, piensa alcanzar el campeonato que ahora patea con 70 unidades. Torrás estuvo continuamente atrás, pero listo para hacerse cargo de la situación apenas "losieran" sus eventuales rivales. Y vaya que lo hizo. "No tenía nada más que hacer en la primera etapa. Pusimos todo lo posible. Y nos fue relativamente bien. El asunto era no perder ritmo. Y lo logré."

Para **Mario** y **Daniel Stillo** las cosas no fueron muy bien. Estrenando auto, hicieron muy buen papel en el primer prime, pero en el segundo se les rompió la caja de velocidades, la cual cambiaron, junto con un palier al día siguiente. Los 5m32s que demoraron en entregar el carnet de ruta en Alpachiri determinaron que su filosofía de carrera cambiara. "Rápido, pero por el medio", dijo Stillo. Y así vino. El único Volkswagen Golcel, el nuevo e impecable de **Alfredo Alfamirano**, estuvo adelante en la división. No pelando la punta, pero cerca, hasta que la caja lo dejó haciendo tiempo en Hualfin. La





RALLY MUNDIAL

CONSAGRACION DE SALONEN Y PEUGEOT

Se dio lo esperado en el **Rally de los Mil Lagos**. Y lo esperado era la consagración de **Timo Salonen y Peugeot** como nuevos titulares mundiales en los certámenes de **Pilotos y Marcas** respectivamente. Una consagración que llegó de la manera ideal, especialmente en el caso de Salonen, que la alcanzó ganando una de las competencias más prestigiosas del calendario y, por si fuera poco, en su propio país, **Finlandia**.

Timo tuvo en el Audi de Stig Blomqvist al principal obstáculo en su camino al cetro mundial. Es que el sueco no quería resignar así no más el título ganado el año anterior. Este duelo motivó un interesante trámite de la competencia, que tuvo en Salonen a su dominador en los tramos iniciales. Sin embargo, en los comienzos de la segunda etapa, los caminos favorecieron el andar del Audi, que así desalojó al Peugeot del puesto de vanguardia.

Pero la situación no se prolongó demasiado, y antes de completarse el parcial, ya Salonen había recuperado la más privilegiada ubicación, que ya no dejaría más, llegando a la meta con una ventaja de cuarenta segundos sobre Blomqvist. Detrás de ambos protagonistas excluyentes quedaron los Lancia de Markku Alen y Henri Toivonen, favorecido este último por el abandono del segundo Audi, a cargo de Hannu Mikkola.

La clasificación final del Rally de los Mil Lagos mostró el siguiente orden en los primeros puestos: 1º Salonen-Harjanne (Peugeot 205T.16), 4h10m35s; 2º Blomqvist-Cederberg (Audi Sport Quattro), 4h11m23s; 3º Alen-Kivimäki (Lancia 037), 4h14m14s; 4º Toivonen-Piironen (Lancia Delta), 4h22m01s; 5º Grunzel-Diekmann (Peugeot 205), 4h22m03s; 6º Eklund-Berglund (Audi Quattro), 4h23m08s.

Con este nuevo triunfo, el cuarto consecutivo y el quinto de la temporada, Timo Salonen quedó en efecto, consagrado nuevo **Campeón Mundial** de pilotos, ya que sus actuales **124 puntos** lo hacen inalcanzable para su inmediato escolta, Stig Blomqvist, que tiene 75, quedando el conveciente (y ya en mejoría sostenida) Ari Vatanen con 55. En cuanto al torneo de Marcas, también, como decíamos, quedó definido en favor de Peugeot, que con este séptimo éxito del torneo, sobre nueve carreras disputadas, totaliza **142 puntos** contra 108 de Audi.

CORSA 1000

¡BIENVENIDOS AL 1000!

¡Cuando cada semana es tan activa y cada número tan repleto de noticias, el número 1000 de una revista debe hacer que los miembros de su "staff" se sientan viejos de mil años! CORSA, sin embargo, no demuestra para nada su edad. Sin duda alguna, es la revista de automovilismo deportivo más excitante del Hemisferio Sur, y una de las publicaciones clásicas en la materia en todo el mundo. Su juvenil entusiasmo y su empeño por averiguar y explicar hechos hacen que un colaborador como yo se sienta dichoso de participar en ella.

El deporte motor en la Argentina es una leyenda por derecho propio. El Rally de Argentina constituye una valiosa rinda de clasificación para el Campeonato Mundial, y no ha de pasar mucho tiempo sin que el mundo del Grand Prix vuelva allí. Pero entre todas las leyendas, el entusiasmo e interés del pueblo por ese deporte es la mayor. Estar al servicio de esos aficionados y contarles qué sucede en el mundo del automovilismo constituye la labor de CORSA. ¡Tarea bien cumplida!

Martin Holmes



RALLY CODASUR

BRASIL FUE PARA UN URUGUAYO

Porto Alegre - La segunda fecha del Campeonato Codasur de Rally que se disputó este fin de semana en caminos cercanos a Gramados, Porto Alegre, tuvo como ganador al uruguayo **Gustavo Trelles** quien fue navegado por su compatriota **Ricardo Ivetich** sobre un **Ford Escort** del equipo de **Federico West**. Detrás del "canario", se clasificaron **Paulo Lemos-Artur Cesar** de Brasil con un **Volkswagen Gol 1.600** a 27 segundos, y tercero lo hicieron **Jorge Fleck-Silvio Klein** con otro **VW Gol** con motor 1.600. El mejor argentino clasificado fue **Gustavo Dehecchi-Daniel Onainy** con un **Subaru 1.300** quien se ubicó en el décimo puesto de la clasificación general. En nuestro próximo número publicaremos la cobertura completa de esta carrera realizada por nuestro hombre en Uruguay, **Diego Lamas**.

suerte lo acompañó en La Rioja, ni antes ni después. Pero felizmente insiste. El "crédito tucumano" Guillermo "Lelo" Alonso, estaba de lo más afilada para ésta, su carrera. Pero una goma trasera pinchada lo dejó sin chances en el segundo prime. Continuó, pero de atrás ya no es lo mismo. Algo similar le pasó a José Cecchetto. "El reventón de la primera etapa fue definitivo. Fue pasando Villa Nogués. Pasé del tercero al decimoctavo lugar..." Y en esta carrera no hay tiempo para recuperarse. Para nada. El "clasificador", que está compuesto por dos primes iguales de asfalto con bastantes piedras sueltas, y después "a la cancha", esa larga vuelta por los caminos de tierra y ripio del suroeste tucumano y este catamarqueño. Seis tramos de velocidad casi de pura montaña y mucho manejo, algunos de los cuales se supieron correr en las memorables ediciones del Rally Codasur durante 1980 y 1981. Y ese rally aún está en la mente de los tucumanos. Muchas quieren que vuelva, pero será difícil que la fecha mundial pueda emigrar de Córdoba.

En la clase menor fue **Hugo Rosso** el mandamás. Sencillo y de modales corteses, este cordobés está arrasando en su división. Además de correr el Campeonato Argentino de Rally, se dedica al motociclismo con una RF 100, con la cual compite en el torneo cordobés -2º en 1984- y en el argentino -5º en el mismo año-. "No recorrí la ruta, pero usé la hoja de Gabriel Raies. Y además sus auxilios me dieron una mano muy grande, pese a que Gabriel ya había abandonado. En el primer prime usé cuatro Pirelli Cinturato, pero como el piso estaba tan roto no duraron más que eso. Para la segunda vuelta puse Fate NRD, pero hice 13 segundos más. Por lo tanto, al principio de la segunda etapa salí a hacer buenos tiempos. Pero Sassi también estaba apurado, y en el prime de los vados cuidé demasiado y me lo ganaron." Uno de sus principales rivales, Osvaldo Damilano, tuvo un principio de incendio en la ins-

El Fiat 128 1100 de Hugo Rosso y Carlos Bustos, que se adjudicó la Clase 1 en la 17ª Vuelta del Noroeste y se afianzó en el Campeonato. En la general se ubicaron en el décimo lugar al cabo de los ocho primes y los dos etapas.

GABRIEL

La semana pasada, imprevistamente, no supo la novedad. Gabriel "Satanás" Raies participará en la próxima fecha del Campeonato Mundial de Rally en San Fernando que se realizará sobre caminos del norte de Italia y cuyas características lo asemejan en alguna medida a los rallies que se realizan en nuestro país, si bien una buena parte se realiza sobre pavimento, y los sectores de tierra están en mejor estado que los que habitualmente Raies transita en Argentina. El auto será un **Peugeot 205 GTI** de Grupo A, de aproximadamente unos 170 HP, rentado a una escuela italiana por intermedio de Domingo Cutuli. "Mi padre y yo somos muy amigos de Domingo y él se ocupó de todo -en resumen, voy gracias a su

talación eléctrica de su Fiat 128 el primer día y se retiró. También Maurizio anduvo fuerte y Matteucci, con el único Daihatsu Charade sobreviviente, no se quedó atrás.

La Vuelta del Noroeste no fue una carrera de muchos atractivos en lo que a su desarrollo se refiere. La organización, por otra parte, mostró claros indicios perfeccionistas. En general, sirvió para definir algunas pautas en los campeonatos argentinos. Recalde se adelantó claramente a su coequipier Soto, mientras que el abandono de Janez Fleré, causado por una biela traviesa, ayuda a Tarrás y Stillo en su "escapada". Pero, como el mismo Tarrás dijo, aún faltan varias carreras. Rosso, sin duda, ya es favorito neto en la menor de las divisiones.

CAÑITAS TUCUMANAS

SUSTO GRANDE. El de José "Chelo" Chazarreta apenas había comenzado el primer prime y estaba subiendo hacia Villa Nogués. "Vendríamos a unos 130 km/h y cuando quisimos frenar para tomar una curva a la derecha, el auto no frenó en absoluto y seguimos derecho. Le pegamos a una pirca y seguimos viaje de tacho. Al final una rama que se enganchó con una rueda delantera nos paró. Menos mal, porque si no seguíamos volando hasta Tucumán". Contaba su flamante navegante **Rubén Quiroz**, quien también se encargó del armado del Renault 12 TS. El santiagueño se había preparado muy bien para este rally, contando incluso con un helicóptero como auxilio aéreo, al mejor estilo "mundial de rally".

SEGURIDAD. Ese fue el motivo por el cual se acortó sensiblemente el prime que originalmente comenzaba en San Pablo y que luego de pasar por Villa Nogués terminaba en Tapia. Debido a que el asfalto en la primera parte -muy trabada- no estaba en buenas condiciones, las gomas llegaban al sector más exigente (un sinuoso muy veloz en bajada) en condiciones lamentables. Por ello la dirección de la prueba determinó que el tramo de velocidad -repetido en dos ocasiones- terminara en San Javier.

SIGUEN. La caja de velocidades armada sigue importunando a sus usuarios. **Mario y Daniel Stillo** sufrieron con ella en los dos primeros primes que compusieron la etapa inicial disputada el sábado. El domingo a la madrugada la cambiaron, penalizando seis minutos en la largada del P.C.3 que unía Alpachiri con Las Estancias.

COLABORACION. Mientras que los cómputos del rally los realizaba la empresa tucumana **Hexade S.R.L.** con su-



RAIES AL MUNDIAL DE RALLY

trabajo—. Sinceramente, no sé ni cómo es el auto. La idea es ir a aprender. Ni más ni menos. Hay un montón de detalles que tendré que aprender. Aquí en Argentina, la experiencia que tengo me facilita mucho las cosas, pero en Italia todo será muy diferente. De cualquier forma voy a correr con el Renault 18 en San Luis, ya que pese a la mala suerte que tengo últimamente seguiré insistiendo. Esto es sólo un primer paso puesto que pretendo, si ando decentemente en San Remo, correr unos dos o tres rallies en 1986 antes del de Argentina y tener para nuestro rally un auto importante. Mi navegante, por supuesto, será Raúl Campaña, y, pese a que el alquiler del

auto comprende la atención en carrera, llevaré un mecánico desde Córdoba, porque no sólo yo tengo que aprender. También irán mi padre, Janez Fleré y Julio Rega entre amigos y colaboradores."

Cinco años después de la última intervención sería de un argentino en un rally mundial en Europa. Gabriel Raies sigue la senda. Sin grandes estridencias Raies irá a competir a un medio que se diferencia por múltiples parámetros del que tan bien conoce. Sin embargo, las ventajas son obvias. Manejará una potencia a la que indudablemente está acostumbrado a "domar" y a su lado habrá personas con experiencia. Pese a las enormes dificultades propias de nuestro país, otro argentino se va a Europa.

ma eficiencia, varios integrantes de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally colaboraron con la organización. Entre ellos, los señores David Eli y Ricardo Lagrandia. Por su parte, Italo Avaro se desempeñó como director de la prueba.

PIÑA EN ENLACE. El cordobés Hugo Ardiles sufrió un accidente mientras se dirigía desde el parque cerrado hacia la largada del primer prime de la segunda etapa en Alpachiri. Salvo una pequeña molestia en un tobillo, salió ileso, aunque su navegante, José Amengual, sufrió problemas en la columna vertebral.

PROBLEMAS. Fueron los que tuvo Omar De Giovanni, quien volvió a correr junto a Rubén Valentini. Un cortocircuito en la llave de contacto de su Fiat SE 1.5 y una salida de ruta en el P.C. 1, respectivamente lo retrasaron.

LAS DESVENTURAS DE RAIES. Haciendo la hoja de ruta, entre San Javier y Tapia, el miércoles anterior a la carrera, al reventarse un neumático del R-18 muletto, Raies y Campaña se pegaron quizá la piña más espectacular de sus respectivas carreras deportivas. "Vendríamos a 180 km/h cuando pasó. Caímos a una banquina de 3 metros de ancho, anduvimos unos 100 metros, y se angostó bruscamente. Vol-

camos dos veces y del auto no quedó nada sano salvo un panel de la puerta trasera derecha y el paragolpes trasero. Lo demás no sirve nada. Menos mal que al muletto le había puesto jaula para correr el zonal de La Calera... Nos recogieron Fleré y Schroeder que también estaban recorriendo la ruta. En Tucumán nos atendieron muy bien, y quiero destacar al Dr. Luis Rojas y a 'Kiko' que se portaron excelentemente con nosotros. Realmente cuando nos bajamos estábamos asustados, pero esa gente nos tranquilizó en seguida. Fueron muy capaces. Sin embargo, largué igual. La pierna derecha me dolía, pero hice bajar la pedalera y podía manejar. Pero... a los siete kilómetros del primer prime, se rompió el disco de embrague.

ATENCION. La gente de la Asociación Tucumana de Automóviles Standard fue sumamente gentil con el periodismo acreditado. No sólo instalaron una sala de prensa con todo lo necesario para el trabajo de los medios periodísticos, sino que también atendieron los pequeños detalles que cada uno de ellos requería para su trabajo. El encargado de prensa fue el señor Alberto Ripoll.

CLASIFICACION

Rally 17° Vuelta del Noroeste. Recorrido total 874,12 km. 24 y 25-8-85.

Pos	Nº	Piloto/Navegante	Marca	Tiempo	Clase
1º	1	Recalde-Del Buono	Renault 18	4h11m43s	3
2º	3	Soto-Christie	Renault 18	4h14m50s	3
3º	8	Torrás-Stella	Renault 12	4h26m48s	2
4º	5	Stillo-Stillo	Renault 12	4h31m08s	2
5º	27	Corlese-Macías	Fiat 128 1.3	4h37m07s	2
6º	10	Alonso-Nowak	Fiat 128 SE 1.5	4h41m39s	2
7º	7	Ceccheto-Carreras	Fiat 128 SE 1.5	4h43m39s	2
8º	15	Demechiori-Varela	Peugeot 504	4h46m58s	3
9º	19	Salman-Braco	Renault 18	4h51m47s	3
10º	46	Rosso-Bustos	Fiat 128 1100	4h59m14s	1
11º	21	Mareyra-Pérez	Fiat 125 B	5h00m01s	3
12º	6	Bescham-García	Fiat 128SE 1.5	5h02m38s	2
13º	42	Maurizi-Vilosio	Fiat 128 1100	5h04m43s	1
14º	32	Mateucci-Neme	Daihatsu Char.	5h07m46s	1
15º	17	Caviedes-Caviedes	Peugeot 504	5h07m59s	3
16º	30	Sassi-Díaz	Fiat 147 1100	5h09m20s	1
17º	66	Gonzalez-Mamanna	Fiat 128 1100	5h11m31s	1
18º	33	Martinez-Silvestro	Fiat 128 1100	5h14m15s	1
19º	61	Velázquez-Gimenez	Fiat 128 1300	5h15m33s	2
20º	29	Trossero-Guerrero	Fiat 128 1100	5h15m46s	1
21º	60	Monroe-Albertus	Fiat 128 1300	5h20m05s	2
22º	64	Vázquez-Juarez	Fiat 128 SE 1.5	5h20m34s	2
23º	79	Rearte-Salfaci	Fiat 128 1100	5h21m04s	1
24º	31	Martino-Laroca	Fiat 128 1100	5h31m37s	1
25º	28	Mauvecin-Ellera	Renault 12	5h32m26s	2
26º	41	Scianguila-Yáñez	Fiat 128 1100	5h34m51s	1
27º	83	Macibab-Marchesi	Fiat 128 1100	5h35m55s	1
28º	37	Pries-Albandos	Fiat 147 1100	5h46m48s	1
29º	69	Mareño-Gómez	Fiat 128 1100	5h47m53s	1
30º	70	Bardón-Allamirano	Fiat 128 1100	5h52m35s	1
31º	48	Zerega-Schwander	Fiat 128 1100	6h54m23s	1
32º	78	Alba-Díaz	Fiat 128 1100	6h00m04s	1
33º	14	Prevedello-Prevedello	Fiat 125 B	6h09m48s	3
34º	71	Cottignola-Sansini	Fiat 147 1100	6h15m21s	1
35º	54	Vaides-Vaides	Fiat 128 1300	6h23m31s	2
36º	62	Navarro-Marchetti	Fiat 128 1300	6h28m41s	2
37º	82	Bua-López	Fiat 128 1100	6h28m50s	1
38º	76	Fucheta-Fucheta	Fiat 128 1100	6h36m56s	1

- 1) TURBOSOBREALIMENTADORES PARA TODO TIPO DE MOTORES
- 2) RECAMBIO CON ENTREGA INMEDIATA
- 3) GARANTIA 1 (UN) AÑO
- 4) VENTA Y REPARACION DE TODAS LAS MARCAS DE TURBOS SCHWITZER - HOLSET - GARRETT - KKK - CON REPUESTOS LEGITIMOS



Lacom Schwitzer
Equipamiento Original



TURBODISEÑIL S.A.

VENTAS; INSTALACION; REPARACION:

TEL.: 921-4196/923-2776/92-6899/92-6599

DOBLAS 1351/53 Cap.Fed. - TELEX: 23848 TURDI AR

ULTIMA NOVEDAD DE LA NUEVA COLECCION ABRIL.



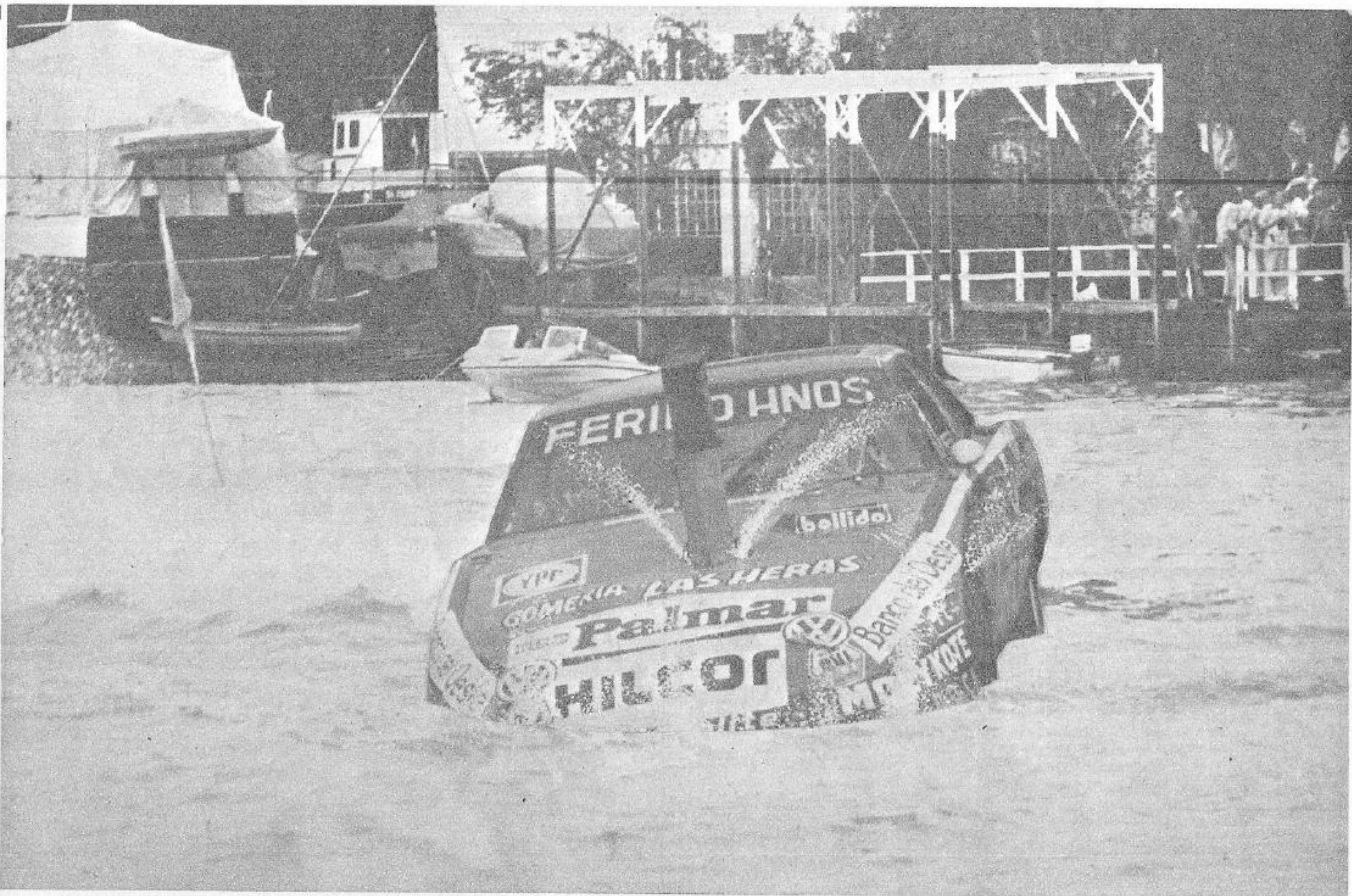
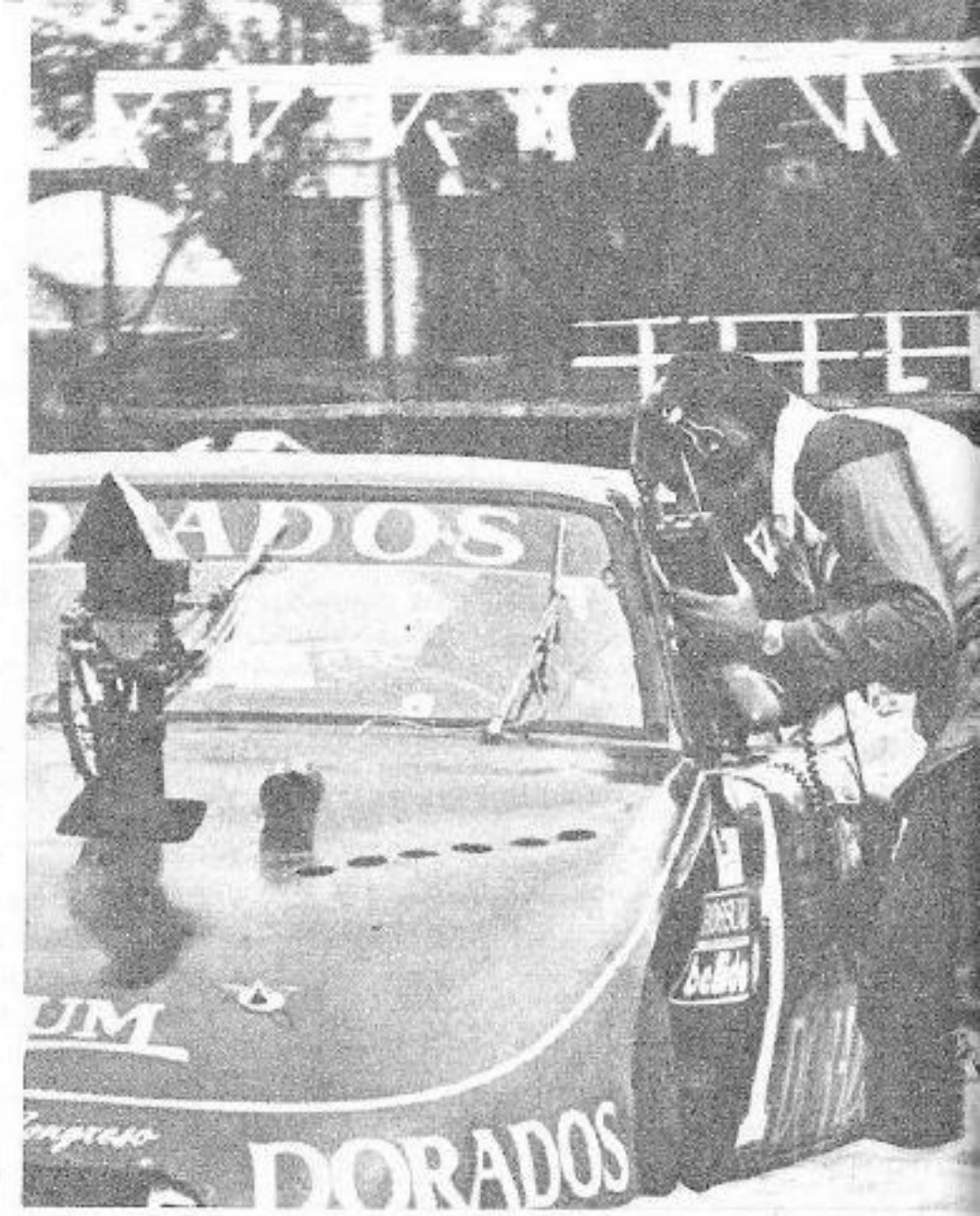
Consígalos en las mejores librerías de todo el país.
O solicítelos por correo a: EDITORIAL ABRIL S.A.
Casilla de Correo Nº 386 - (1000) - Correo Central

editorial abril

1000 CORSA

I VUELTA DEL DELTA

¡BALLENAS EN EL TIGRE!



Ocurrió hace algunos años. CORSA era mucho menos que milenaria. Estábamos en la ACTC. Nuestra intuición periodística nos indicaba que algo se estaba pergeñando. Nadie largaba prenda. Colocamos un carrito de venta de panchos frente a la sede y esperamos.

El domingo llegaron algunos autos, se ordenaron en caravana y enfilaron hacia el Tigre. No entendíamos na-

da... Mientras tratábamos de no perder pisada a los TC, se nos acercó un "gomía" y nos dijo: **"¡Las 'ballenas' corren en el Tigre!"**

¿Qué? ¿TC en el Tigre? ¡Yo me quería cortar las venas con una salchicha!

Lo cierto es que llegamos al río, nos escondimos en un bote y, cámara en mano, esperamos el experimento. ¡No podíamos creer lo que veíamos!

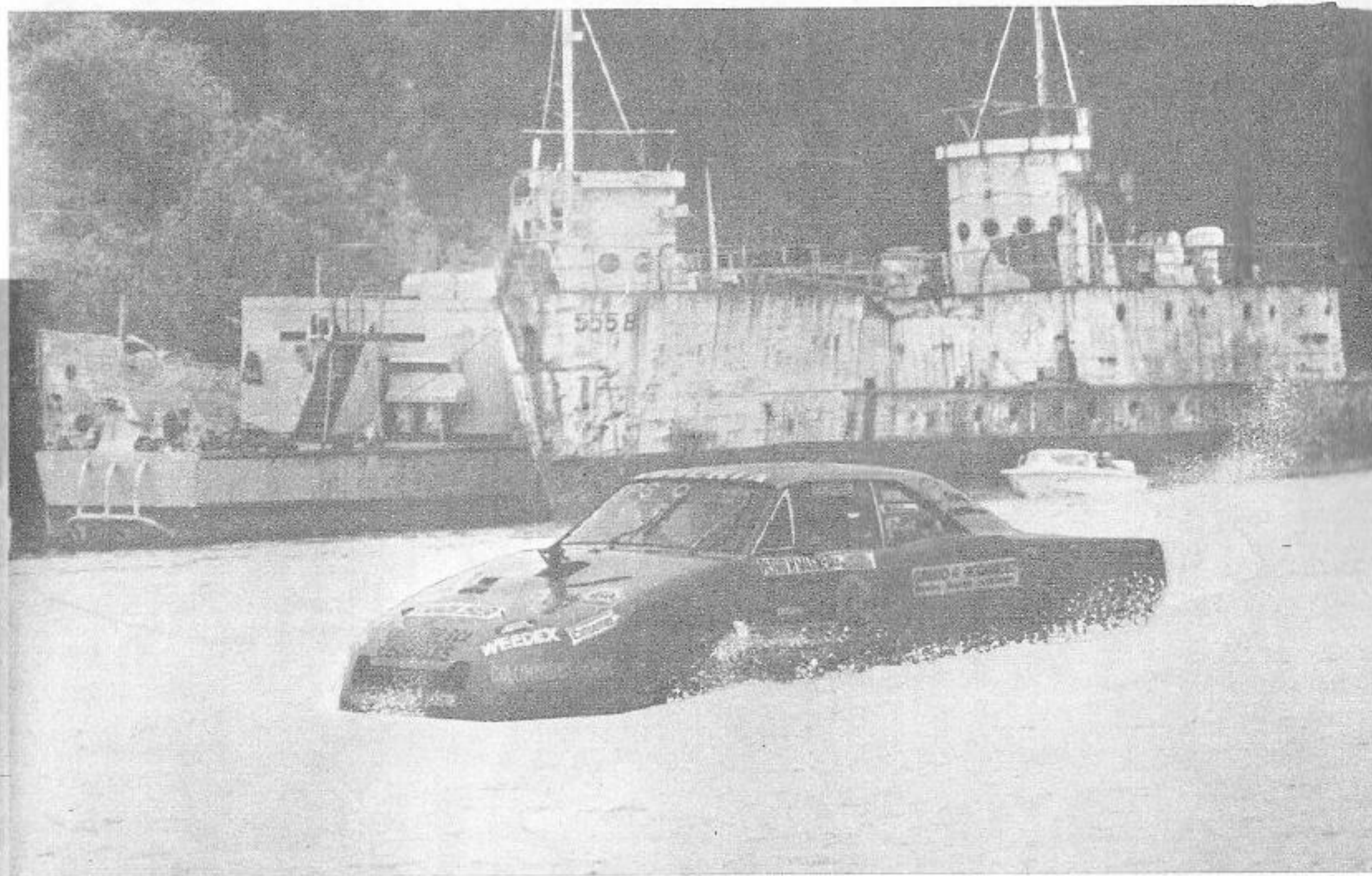
Los autos ingresaban al agua y quedaban flotando a la altura de la mitad de las ruedas...

Después de algunos preparativos, se alinearon y largaron ¡Fue algo como de ciencia ficción! Y aquí se lo mostramos, tras largo tiempo de cavilaciones al respecto. Es que no podíamos superar la barrera de los "1000" sin revelarles a nuestros lectores esta increíble experiencia, aun-

que por ello podamos perder algo de nuestro crédito...

Una vez concluida esta prueba, en la que todos terminaron hundidos, nos enteramos de que la idea era probar para, en el futuro, y dado lo peligroso que es correr en ruta, poder hacerlo en el río. ¡Insistan, muchachos!

Producción: José Olmo



1. "Carburando" siempre está presente. Eduardo Ruiz haciéndole una nota a Tony Aventín: "La bomba de achique dejó de funcionar, y mirá: ¡agua hasta los tabillos!" Cuando terminó la nota, el agua le llegaba al cuello...

2. Castellano rumbo a la largada, donde quedó patinando cuando se inició la regata ("Inflé demasiado las gomas y perdí tracción"). En la cuarta vuelta hundió la proa y se fue a pique...

3. Juan María Traverso en pleno derrape. Los flotadores traseros se llenaban de agua y hacían ingobernable al Ford. Chocó con la boya N° 3 y debió abandonar.

4. Roberto Mouras y su prematuro hundimiento. "No sé qué pasó. Empezó a entrar agua por todos lados y se fue al fondo sin siquiera navegar media milla". Una grúa de la Dirección de Puertos logró reflotarlo al término de la regata.

5. Orlando Rodríguez después de volcar en la boya N° 3, es auxiliado por su equipo. La sala de máquinas se llenó de agua y se fue a pique...

6. En primer plano una lancha de turismo. Al fondo se observa a Eduardo Martínez a la deriva.



1988
¿SE ACUERDAN...?

CORSAS
CORSAS

19 DE ABRIL
No 0
SALE LOS MARTES

Pág.
El alegre Pairetti . . . 5
Test del Fiat Sergi . . 12
La preparación de
motores deportivos . . 20
Colin Chapman 24

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES



CUPEIRO
UN HOMBRE
CORSA
(Pág. 4)

su triunfo
en
Gral. Pico
(Pág. 7)

VENCIO REUTEMANN EN CARLOS PAZ