

Parabrisas

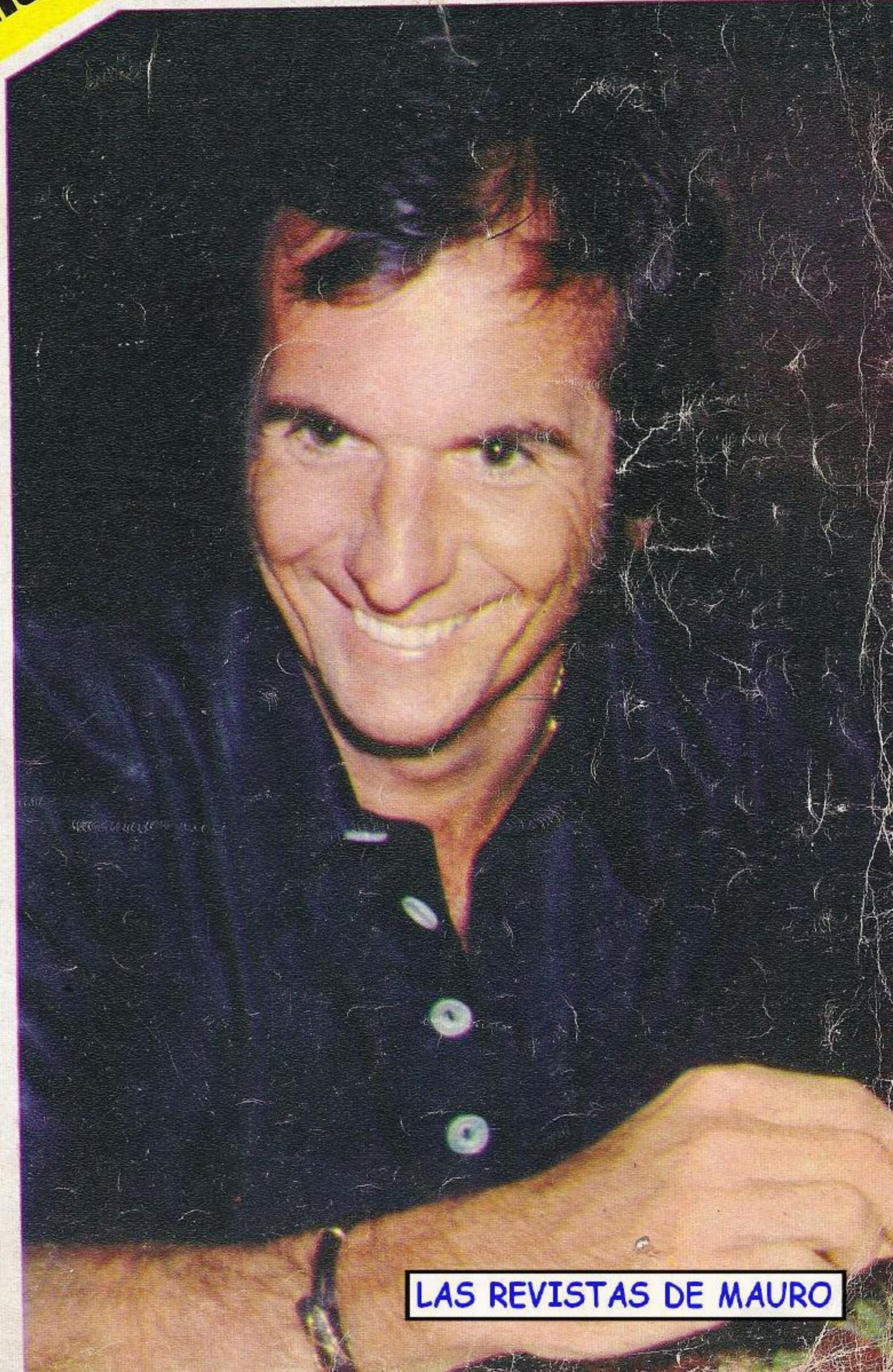
**FERRARI AMENAZA
CON RETIRARSE DE LA F-1
MIPPALDI COMPRÓ EL EQUIPO WOLF**

**INFORME
ESPECIAL:
LA TEMPORADA
DE F-3**

**LAUDA: DESDE
SUS COMIENZOS
HASTA
EL RETIRO**

**RALLY
TRANSCHACO**

N° 699 - Del 24 al 30 de octubre de 1979
Argentina: \$ 2.500 - Estados Unidos: u\$s 1,80
(por avion) - Paraguay: Gs. 120 - Uruguay: N\$ 8



LAS REVISTAS DE MAURO

Nº 699
Año 1979
Buenos Aires del 24 al 30 de octubre
Redacción: Av. Alem 896
TE: 32-6010/29 - Télex 2-1444

DIRECTOR
Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
Carlos F. Figueras

SECRETARIO DE REDACCION
Alberto del Priore

PROSECRETARIO
Ricardo Delgado

REDACCION: Jorge Fernández Morano, Oscar Fittipaldi, Eduardo E. Neira, Tomás Kobayashi (archivo), María Delia Cedrés de Mango (secretaria).

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

CORRESPONSALES: Germán Sopena y Franco Lini (Europa), Héctor Horacio D'Amico (USA), León Balter (Los Angeles, USA) y León Walger (Inglaterra).

ARTE Y DIAGRAMACION

Director: Julio Peralta

Asistente: Héctor Sol

Jefe de Arte: Eduardo César González

Jefe de Diagramación: Carlos Romanó

FOTOGRAFIA

Jefe: Hugo Pérez Campos

Jefe Técnico: Isidoro Rubini

Jefe de Servicios: Bernardo Acuña

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

CORRECCION:

Jefe: Luis Canossa

SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

Director: Mario E. Ceretti

EDITORIAL ABRIL S. A.

Administración: Alem 896 - 5º Piso

Bs. Aires - Rep. Argentina

TE 32-6010/29

Cables: Edabril - Baires

Télex: 2-1444

AREA CIRCULACION

Gerente

Osvaldo Andrés

PROMOCION PUBLICITARIA

Editorial CREA S. A.

Av. Alem 896 - 6º Piso - Bs. Aires

TE 32-6010/29

Gerente:

Vicenzo Donato

Directores:

Gerardo Cerolini

Fernando Costanzo

Adolfo Nerpiti

Rodolfo Sabatini

Jefe de Tráfico:

Rodolfo Eusebio

Talleres Gráficos Abril

Av. Roca 4410 - Florida - Pcia. Bs. As.

Gerente: Juan M. Mendes Borralho

EL RETORNO DE LAS GRANDES MARCAS

El martes 16 de octubre, la FISA llevó a cabo en París una reunión cuyo tema central era discutir "El futuro de los motores de Fórmula 1". Pero si el tema era técnicamente interesante, lo más notable era percatarse de los ingenieros presentes en la reunión y las empresas a las que representaban. Por supuesto que estaba Keith Duckworth, constructor del eterno Cosworth, pero a su lado los representantes de Renault, Ferrari, Alfa Romeo... y Talbot, Matra, Honda y Mercedes Benz. La presencia de esas marcas presupone sin duda el interés eventual de las grandes fábricas por el retorno a una Fórmula Uno que atrae nuevamente a los constructores de autos de calle, decididos a seguir el paso de Ferrari-Fiat y, especialmente, de Renault con su exitoso turbo. Como se sabe, la posibilidad no agrada del todo a los miembros de la FOCA, que sienten tambalear la hegemonía mantenida hasta ahora con sus pequeños equipos casi artesanales. Asimismo, Keith Duckworth no ocultó su oposición a la actual fórmula de equivalencia entre motores turbo y aspirados (un turbo no puede superar la mitad de la cilindrada de un aspirado pero aún así parece demasiado para Duckworth y la gente de la FOCA que lo apoya), pero los grandes constructores por su parte se muestran justamente más interesados en los motores turbo que en cualquier otra cosa, ya que es justamente allí donde se puede experimentar lo que será el futuro motor de un auto de calle y nadie quiere quedar retrasado frente a la ventaja relativa que ya ha ganado inteligentemente Renault. Ferrari, aunque siga siendo miembro de la FOCA, aseguró que presentará su motor turbo V6 a 120 grados próximamente, y que ve allí una de las grandes posibilidades de progreso técnico inmediato.

El segundo punto de oposición de la mayoría de la FOCA contra el ingreso de las grandes fábricas, radica en una posición varias veces expuesta por el mismo Ecclestone: que las grandes fábricas sólo llegan a la Fórmula Uno por el prestigio que ella tiene. Se proponen un plan de tres o cuatro años de permanencia en los cuales desarrollar un auto, ganar carreras y acaso un campeonato, y luego retirarse hasta mejor oportunidad, mientras que los equipos pequeños habituales viven por y para la Fórmula

Uno y no es justo obligarlos a una competencia desmedida frente a los grandes monstruos mundiales.

Por más que el criterio de Ecclestone no sea ilógico desde su punto de vista, no hay verdaderamente ninguna excusa justificable como para impedir que las grandes marcas vuelvan a la Fórmula Uno, aunque no pertenezcan a la hoy todopoderosa FOCA. Y si la F1 tiene hoy un prestigio bien ganado, no cabe duda que sería mucho más grande aún si a Fiat, Renault y Alfa Romeo se unieran en poco tiempo otros grandes constructores franceses, alemanes o japoneses. El ingreso más probable de todos en el corto plazo es el de la marca Talbot-Matra (hoy parte del enorme grupo Peugeot) que coincidiría con el relanzamiento de la vieja marca Talbot sobre productos de venta al público. El ingeniero Georges Martin, de Matra, presente en esa reunión de la semana pasada, aclaró que la decisión será tomada en los próximos quince días y que todo el viejo equipo de investigación de Matra se encuentra a la expectativa.

Por su parte, los japoneses también miran con renovado interés a la categoría y Toyota, que posee un motor turbocomprimido ideal para lanzarse a la Fórmula 1, acaba de comprarle un chasis Lotus 78 a Héctor Rebaque para iniciar sus primeras pruebas en Japón. Los vientos de renovación soplan por lo tanto con gran fuerza sobre la Fórmula Uno y la década del '80 puede marcar el retorno, (o el ingreso en algunos casos) de varias marcas mundiales que le darían una nueva importancia a la categoría máxima del automovilismo mundial.

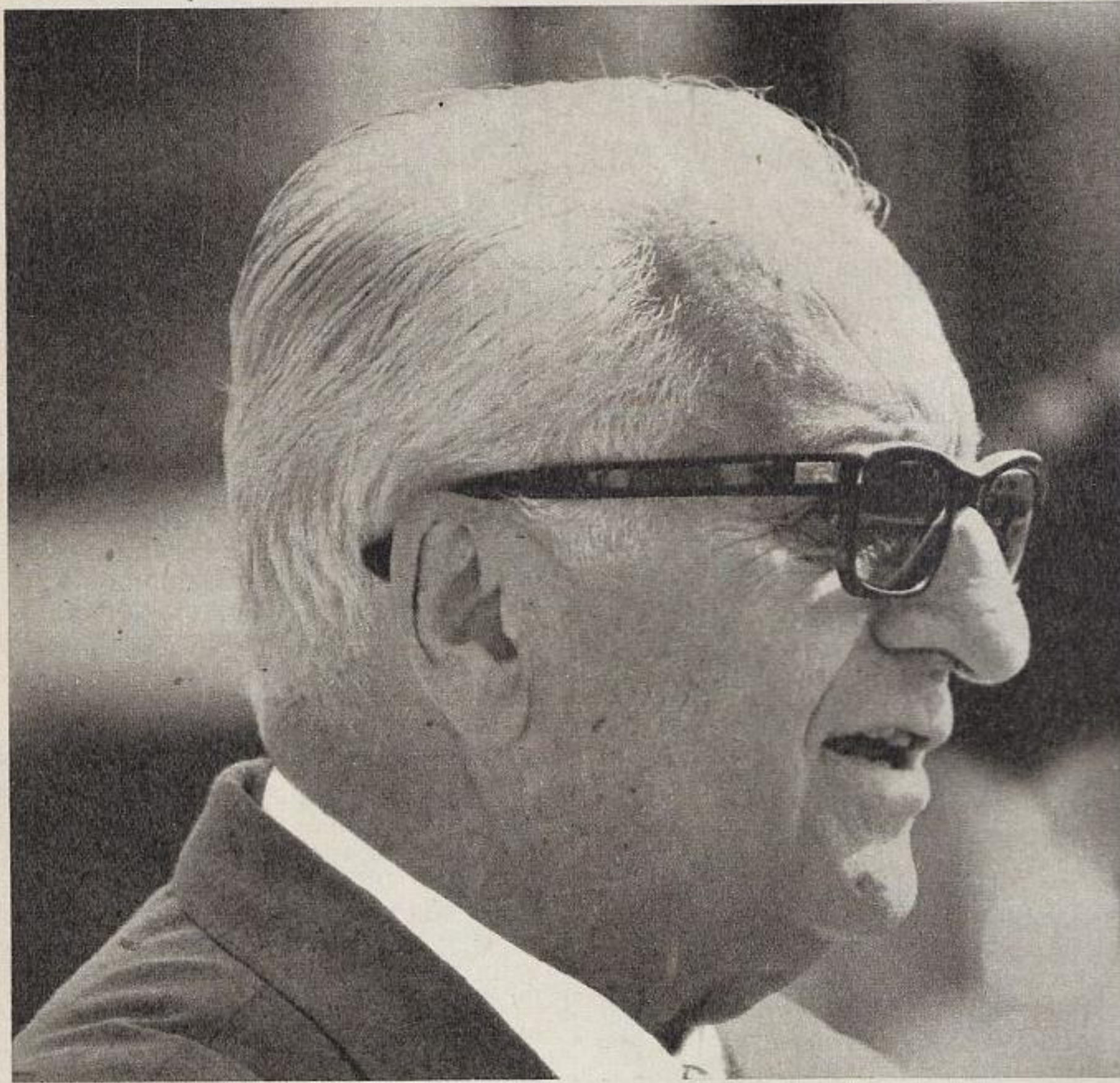
De cualquier forma hay que consignar, sin embargo, que esta reunión organizada por la FIA no tenía carácter decisivo y fue apenas un intercambio de opiniones antes de tomar una definición que se adoptará a fines de este año, para determinar si habrá algún cambio reglamentario a partir de 1982, ya que hasta ese año todo continuará como hasta ahora, en virtud de la aplicación de la vigencia de tres años como mínimo antes de un cambio fundamental. Lo cual incrementa aún más las posibilidades de utilización de motores turbo en los próximos dos campeonatos mundiales.

G.S. (Desde París)

EXCLUSIVO

ALMUERZO EN MARANELLO

ENZO FERRARI: "FERRARI PODR



Avanzada la tarde, don Enzo Ferrari abandonó la cabecera de la mesa donde se había reunido con un grupo de periodistas italianos y dio por terminada la conferencia. Muchos conceptos habían quedado anotados en las libretas. Conceptos duros, precisos. Habló de Lauda, de Reutemann, de Scheckter y Villeneuve, de la FOCA y de la posibilidad que si el "circo" de la F-1 continuara funcionando como hasta hoy, Ferrari podría llegar a retirarse y buscar otros rumbos. Allí estuvimos como único medio argentino representado

Aunque Ferrari afirmó, con tono divertido que "uno de ustedes, en un diario de esta mañana, ya dijo que éste será un almuerzo polémico, estamos aquí en cambio todos reunidos entre amigos".

El encuentro de la semana pasada en Maranello, entre Ferrari y periodistas, fue en un ambiente de cordialidad recíproca, donde también se discutieron temas que eran polémicos por fuerza.

Según reglas impuestas por él mismo, dividió la conversación entre presente, pasado próximo y futuro, invitando a todos a que le requirieran aclaración o cualquier cosa que desearan saber.

Esta invitación, naturalmente, fue acogida con sumo entusiasmo por todos los presentes y se necesitó que el mismo Commendatore pusiera el punto final, si no el almuerzo se iba a transformar en cena, dada la cantidad de preguntas que le seguían disparando los periodistas.

"TAMBIEN PODEMOS FABRICAR CAMPEONES"

Los temas tocados por la conversación fueron muchos. Las consideraciones sobre el pasado reciente no podían dejar de estar teñidas de la alegría lógica, ya que la temporada '79 termina con Ferrari en primer y segundo puesto en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno, un muy meritorio primer lugar en la Copa de Constructores, y sobre todo, el haber constatado el tener un equipo excelente.

Autos que resisten cada esfuerzo solicitado, que siempre andan bien, que no tienen altibajos. Ni siquiera un motor roto en carrera; todo ello demuestra una confiabilidad extraordinaria.

"Me parece que son elementos importantes, y de los cuales me alegro mucho. El tener una performance pareja es seguro índice de una calidad que no puede ser casual".

En cuanto a los pilotos que corrieron este año, se pudo apreciar durante su transcurso, que no solamente los "tifosi" eran pro-Scheckter o pro-Villeneuve, si-

CON EL "COMMENDATORE" EN LA CABECERA EN ESTAS CONDICIONES IA ABANDONAR LA F-1"

no también los mismos periodistas, así divididos en dos facciones. A propósito de ello, Ferrari contestó a la pregunta: "¿No cree que el Campeonato, más que ganado por Scheckter, fue perdido por Villeneuve?", de la siguiente forma: "Si hubiese ganado Villeneuve, yo estaría igualmente contento, porque así demostramos que en Ferrari no sólo podemos hacer automóviles, sino también fabricar campeones".

LAUDA - SCHECKTER - REUTEMANN

En lo que se refiere a Niki Lauda, Ferrari le envió un télex, respondiendo a otro del austriaco donde éste le manda ciertas felicitaciones. Sobre ello, dijo: "El télex que me envió sugiere una amarga reflexión: si Lauda se hubiera quedado en Ferrari, podría haber ya igualado el record de Fangio".

Sobre sus pilotos fue muy explícito, y para que lo entendieran bien quiso ser lo más claro posible: "Scheckter era un combatiente irreductible y nos hacía falta para sustituir a un Reutemann atormentado y tormentoso. Scheckter se reveló como un sabio administrador de sus propias posibilidades, generoso o ahorrativo según el momento; así teníamos un piloto de ataque o un hombre conservador.

"NO NOS INTERESA EL CIRCO"

Las relaciones con los otros equipos de la Fórmula Uno, también fueron tocadas en la reunión, ya que están prácticamente divididos en dos grupos; por un lado, los constructores con respaldo de las grandes fábricas (Ferrari, Renault y Alfa Romeo) y por el otro, los que corren como negocio (Lotus, McLaren, Williams, Tyrrell, etc.).

"No es posible prever una ruptura en el orden deportivo actual. Ferrari adhirió a la FOCA con un año de atraso, pero prácticamente obligada a hacerlo, porque no era imposible tener contacto directo con los organizadores de las carreras. Es asunto de la organización deportiva

internacional hacer que las cosas cambien.

"En cuanto a lo que se viene llamando el 'circo' de la Fórmula Uno Internacional, está visto que tiene un alto contenido técnico. Lo que observamos durante este año, demuestra que los automóviles son perfectibles sólo a través de las carreras. Por otra parte los estatutos de la FOCA contemplan que, entre los deberes que tiene esta asociación, el desarrollo de los autos y de todos sus componentes, ocupa un lugar importante. Por lo tanto, si la FOCA es coherente con sus reglas, sobrevivirá. Pero si debemos llegar a la desagradable constatación de que esto en realidad no ocurre, y que las carreras se están transformando en puro espectáculo, Ferrari podría abandonar la Fórmula Uno e ir a correr el Campeonato Mundial de Marcas, enfrentando a otros grandes constructores."

Enzo Ferrari también defendió la posición del circuito de Imola, diciendo que: "Como ya fue suscrito por todos los interesados, incluida la gente de Monza, era justo que L'Emilia-Romagna tuviera su GP."

"PRESENTAREMOS LA T5 EN DICIEMBRE"

"Muy pronto presentaremos la T5, exactamente en diciembre. El auto, apenas termine las pruebas en el túnel de viento de Turín, tendrá un nuevo chasis, una nueva carrocería y un motor más estrecho que el actual (cerca de cinco centímetros menos), para mejorar el efecto suelo.

"Será un compendio de las experiencias que tuvimos sobre la T4.

"Excluyo la posibilidad de que Ferrari abandone el motor boxer actual, aunque ya está en estudio otro tipo de motor, agregó en clara referencia al turbo.

Aunque Ferrari dijo que esta máquina se verá recién en las primeras carreras del '80, creemos que es bastante optimista, y es mucho más probable, que se la vea con la temporada ya iniciada, en Sudáfrica, por ejemplo, como pasó con la T3 y la T4.

FERRARI 126 C (CON TURBO)

También se confirmó que estaba en experimentación un nuevo auto, totalmente distinto, desde la carrocería hasta el motor, que será un V6 a 120°, de 1.500 cm³, cuatro válvulas por cilindro, y dimensiones muy reducidas, alimentado por uno de los tres tipos de turbocompresores, que en este momento se están probando. El auto tendrá la denominación 126 C, en referencia a la inclinación de los cilindros (120°), al número de los mismos (6) y al compresor (C). Según lo anunciado, esta nueva planta motriz ya erogó 50 HP más a 10.000 RPM que el motor de tres litros aspirado, y sobre todo: "Pensamos que el motor turbocomprimido tiene un notable porvenir, tanto sobre los autos de carrera, como sobre los de serie. Es una solución menos ruidosa y contaminante".

Es posible que esta nueva Ferrari participe el año que viene, ya que los estudios, bastante complejos por cierto, están en una fase muy avanzada, incluidos los de la parte del turbo propiamente dicho. Lo haría en los circuitos que sean favorables, para que pueda desarrollar su potencia máxima, y se estaría viendo la factibilidad de que alterne con el motor aspirado de acuerdo a cada trazado en particular.

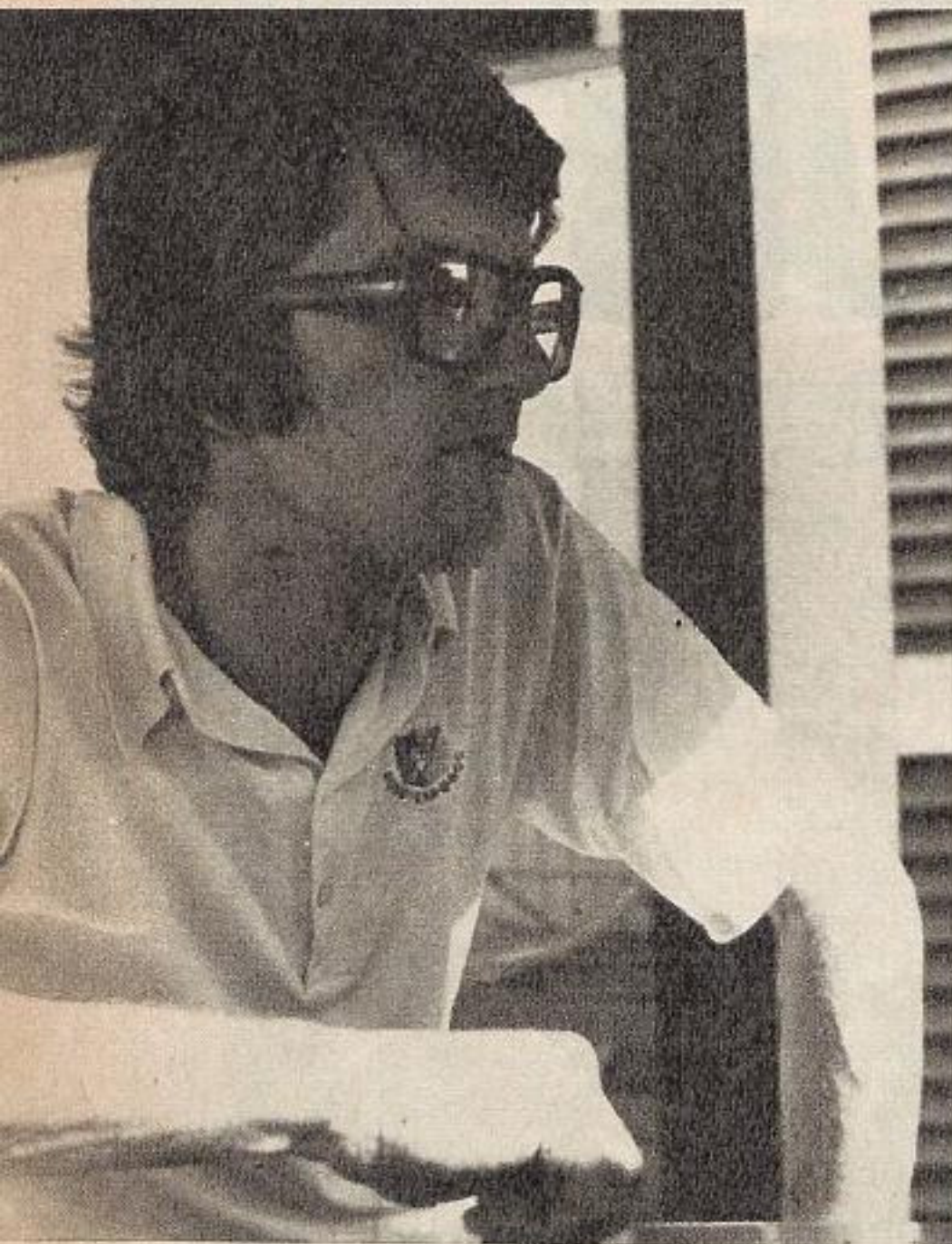
El actual calendario, compuesto hasta ahora de dieciocho GG.PP., le mereció —dado el ritmo que le impondrá a todos los integrantes de equipos— el solo comentario de "Cosa de locos".

"Nuestras relaciones con Alfa Romeo —al contestar una pregunta sobre las relaciones existentes entre las dos fábricas italianas— son muy buenas, como lo demuestra la participación de nuestro Director Deportivo, Piccinini, en Montreal, en la que defendió la posición de Alfa Romeo ante una situación que Ferrari definió como inicua".

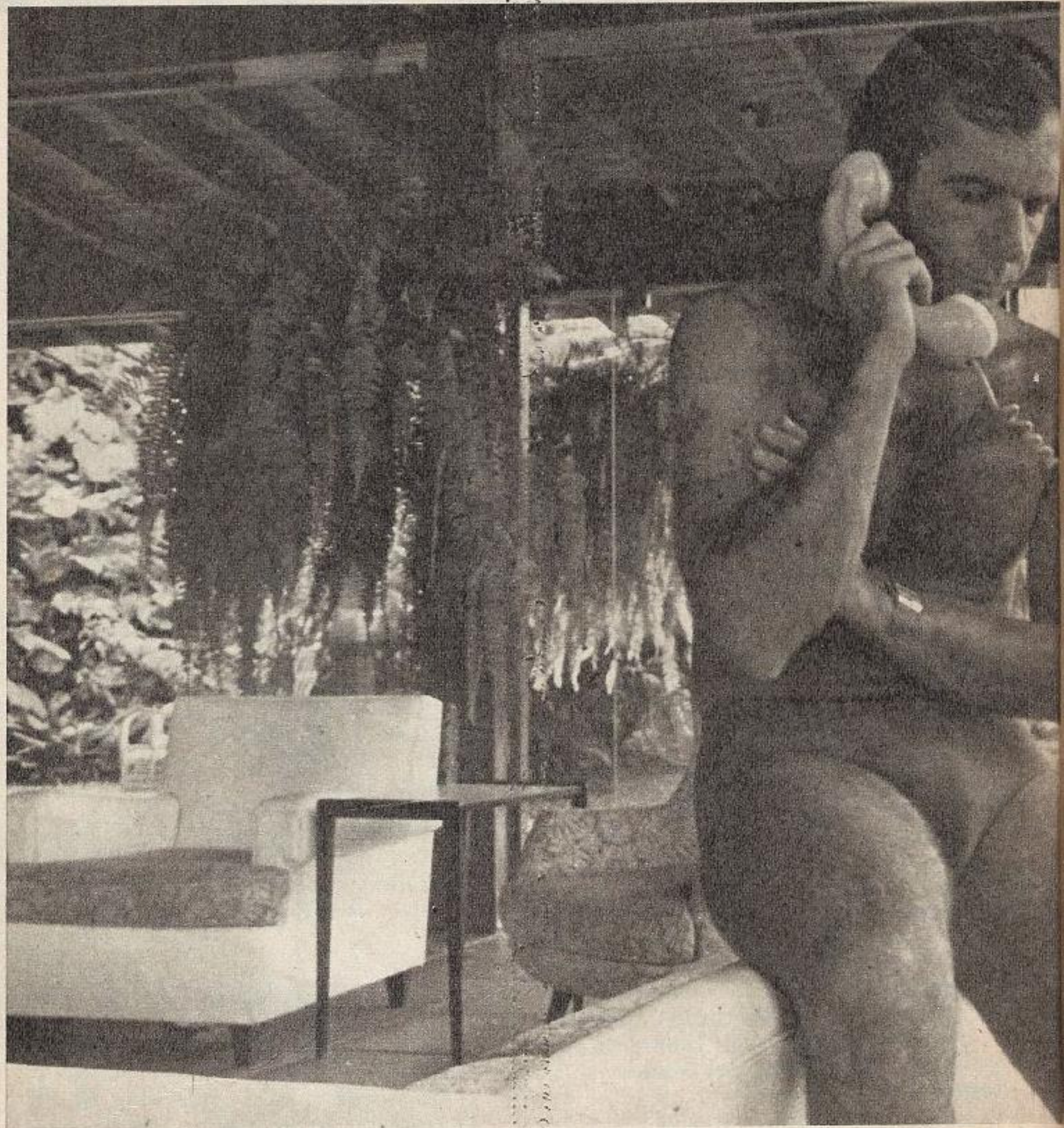
Sin mostrarse muy polémico, Ferrari dijo todas las cosas que consideró necesarias. Ahora habrá que esperar a que llegue diciembre.

Franco Lini
(Desde Maranello)

LA NOTICIA DE LA SEMANA FITTIPALDI: C



Peter Warr pasa de esta manera a formar parte del nuevo team. Su extensa experiencia en Lotus y Wolf sin duda es un capital que Emerson sabrá aprovechar.



Cerrando definitivamente la etapa Copersucar-Fittipaldi, Emerson efectivizó en Londres la compra del equipo Wolf completo. Autos, bancos de prueba, personal, diseñadores y muchos motores Cosworth junto a vehículos de transporte, han pasado a ser propiedad de Fittipaldi Automotive.

Desde San Pablo, nuestro corresponsal envió esta nota luego de la conferencia que Emerson realizó en su ciudad natal

Reading, en los alrededores de Londres, el domingo 14. Muy solemnes, los hermanos Fittipaldi firman un documento concretando la compra del Wolf Racing Team. El vendedor, el multimillonario Walter Wolf, firma inmediatamente. Como testigos, rubrican también Peter Warr y Peter McIntosh.

San Pablo, sede de Fittipaldi Automotive, el jueves pasado, día 18 de octubre. Ya con menos tensiones, los hermanos Fittipaldi dan una conferencia de prensa anunciando la bomba, auténtica sorpresa para quien se habituó en los últimos cinco años a sucesivos fracasos.

La suma involucrada en la transac-

ción no fue revelada. "Fue un buen negocio para las dos partes" dijo Emerson.

Es el fin de Wolf Racing Team, y el de Copersucar. En el lugar que ocupaban ambos, surge una de las organizaciones mejor equipadas del circo de la Fórmula Uno Internacional.

Wolf nació fuerte y saludable, al contrario de Copersucar, que tenía los inexpertos Wilson Fittipaldi y Ricardo Divila en los lugares claves. Esta vez, además de contar con la competitividad de Emerson —todavía considerado como uno de los cinco mejores pilotos de la F1— el superteam tendrá al consagrado Peter Warr, que durante años fue el

COMPRO WOLF



team-manager de Lotus, más el proyectista Harvey Posthewaite, que construyó muy buenos autos para March, Hesketh y Wolf.

La compra de Wolf también transfiere para los Fittipaldi todas las instalaciones y equipos de la misma, lo que representa, además del auto en proyecto, más de diez motores Cosworth, un dinamómetro, varios camiones y todo el material de construcción y de pista. Sumado a lo que ya posee Fittipaldi Automotive, el team contará con nada menos que veintidós motores Cosworth V8, tres autos para pruebas inmediatas y dos proyectos de prototipos para 1980.

Lo increíble, entonces, está en el área

técnica, reforzadísima en el medio campo y retaguardia, por emplear términos futbolísticos. Serán tres proyectistas: Giacomo Caliri y Ricardo Divila, que trabajan actualmente en la F7 Posthewaite, cuyos planos para el nuevo Wolf están en fase muy avanzada y serán absorbidos por el nuevo equipo.

Como hombres de pista, subordinados al director general Wilson Fittipaldi, estarán Peter Warr, que será director de pruebas, y Peter McIntosh, asesor de competencias.

Los mecánicos se integrarán en dos equipos diferentes, uno funcionando en las carreras de Fórmula Uno, y el otro dedicado al desarrollo de los autos, en

tests y fábrica. En total, quince hombres escogidos entre los veinticinco que sumaba la fusión Copersucar-Wolf.

El programa para el año que viene ya fue esbozado en términos generales y prevé un intenso periodo de pruebas, dividido en tres áreas:

- 1) División de competencias, comandada por Peter Warr.
- 2) Pruebas intensivas luego de cada GP, contando con mecánicos y un proyectista especial para esa finalidad.
- 3) Desarrollo aerodinámico en túnel de viento con el personal exclusivo de la fábrica.

¿Y al volante? Emerson, claro, será el primer piloto, el segundo todavía no está elegido, y depende en gran medida del futuro patrocinante. Wilson dice: "Queremos que sea brasileño, y haremos fuerza para ello, pero si el sponsor tuviera un preferido tendremos que aceptarlo".

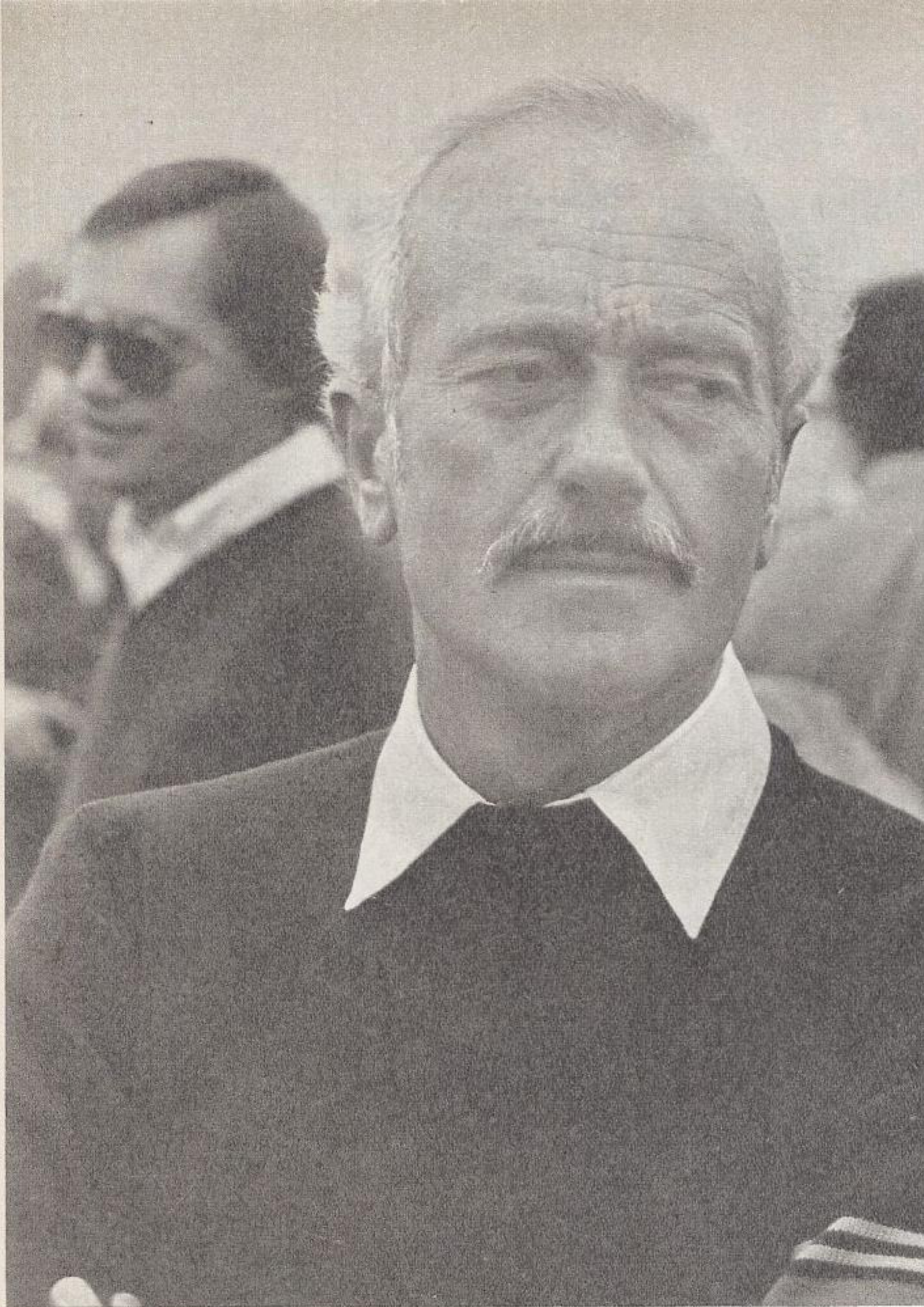
Emerson, por su parte, admite que su segundo piloto podría ser alguien bastante conocido, un piloto de punta. Aunque ni él ni su hermano lo confirman, la verdad es que ya han recibido ofertas de pilotos extranjeros que desean ese lugar, hasta ofreciendo sub-patrocinios, con cantidades que llegan a los 600.000 dólares.

En lo que se refiere al sponsor (o sponsors) su identidad sólo será revelada en las próximas semanas, en otra conferencia de prensa, ya que el actual contrato con Copersucar obliga por ahora al silencio más absoluto.

De cualquier manera, el remodelado equipo Fittipaldi ya funciona a todo vapor, los tres proyectistas están inclinados sobre los planos del nuevo F7. Los tests están fijados para la última quincena del año, en Paul Ricard, al sur de Francia.

Final feliz para una historia hecha de sueños y muchas pesadillas. Sale de escena el millonario Walter Wolf, y se prepara para comenzar el nuevo periodo, Emerson Fittipaldi que suspira: "Somos profesionales, por eso sufrimos los peores reveses. Nosotros, los Fittipaldi, vivimos de las pistas y de los autos. Fue en el automovilismo que conseguimos todo lo que tenemos".

Lemyr Martins
(Especial para CORSA, desde San Pablo, Brasil)



Colin Chapman está algo preocupado. La búsqueda de otro piloto para su equipo no es sencilla y son muchos los aspirantes. Cheever y Thackwell son los que suenan más fuerte. Los tiempos dirán.

- Reutemann: ni viaje a USA ni pruebas con el Lotus 79
- Lotus busca reemplazante de Reutemann. ¿Cheever? ¿Holmes? ¿Thackwell?
- Giacomelli con el Alfa-Alfa en el Ricard.
- ¿Geoff Lees a Williams?
- Al túnel de viento le movieron el piso
- GP de Suecia: posible suspensión

DESDE EUROPA FÓRM

LOTUS BUSCA UN REEMPLAZANTE — Según parece, Colin Chapman va convenciéndose poco a poco que Carlos Reutemann no integrará más su equipo, y durante la semana en curso realizará una serie de pruebas en Paul Ricard para ir tomando contacto con los eventuales reemplazantes del argentino. Entre otros candidatos que podrían agregarse a último momento, ya que parece seguro que Chapman probará a dos pilotos jóvenes que podrían ocupar el asiento número dos de Lotus en 1980, uno es **Eddie Cheever**, mientras que el restante es otro norteamericano, **Howdy Holmes**, campeón de Fórmula Atlantic (esa suerte de Fórmula Dos que se corre en Estados Unidos y Canadá) y que bien pudo ser detectado en la carrera de Formula Atlantic que sirvió de complemento al GP de Canadá en Montreal.

Como posibilidad más remota se menciona asimismo el nombre de un piloto que ha causado muy buena impresión en la Fórmula Tres inglesa durante 1979, **Mike Thackwell**, quien apenas acaba de debutar sobre la butaca de un auto de Fórmula Dos en una carrera realizada en el circuito japonés de Suzuka, donde Thackwell se clasificó séptimo. ¿De allí a un Fórmula Uno? El salto parece grande pero no será tampoco el primer caso. Para Colin Chapman, los relojes darán su indicación fundamental en Paul Ricard.

REUTEMANN: NI PRUEBAS CON LOTUS... NI VIAJE A USA (POR EL MOMENTO) — La semana que pasó fue más bien inactiva para **Carlos Reutemann**, quien aguarda con paciencia franciscana la evolución de su difícil desacuerdo con Colin Chapman. En principio, Reutemann iba a realizar una sesión de pruebas con el Lotus 79, en Paul Ricard a pedido de Chapman, "Aunque eso no implica ningún cambio en mi decisión de abandonar Lotus", según nos explicaba el Lole la semana pasada. Pero luego ni siquiera se llegó a esa colaboración técnica. Reutemann parecía preferir esa solución para que las cosas queden más claras desde ya, y Chapman se ocupe de buscar nuevos pilotos. Por su parte, el argentino estuvo a punto de realizar un viaje a Phoenix, Arizona, en Estados Unidos, para observar allí una carrera de los monoplazas tipo Indy que podría correr el año que viene, si no se llega a una definición positiva con Chapman. Pero al final tampoco se concretó ese desplazamiento por el fin de semana y Reutemann continúa esperando con paciencia, se-

A LAS ULTIMAS NOVEDADES

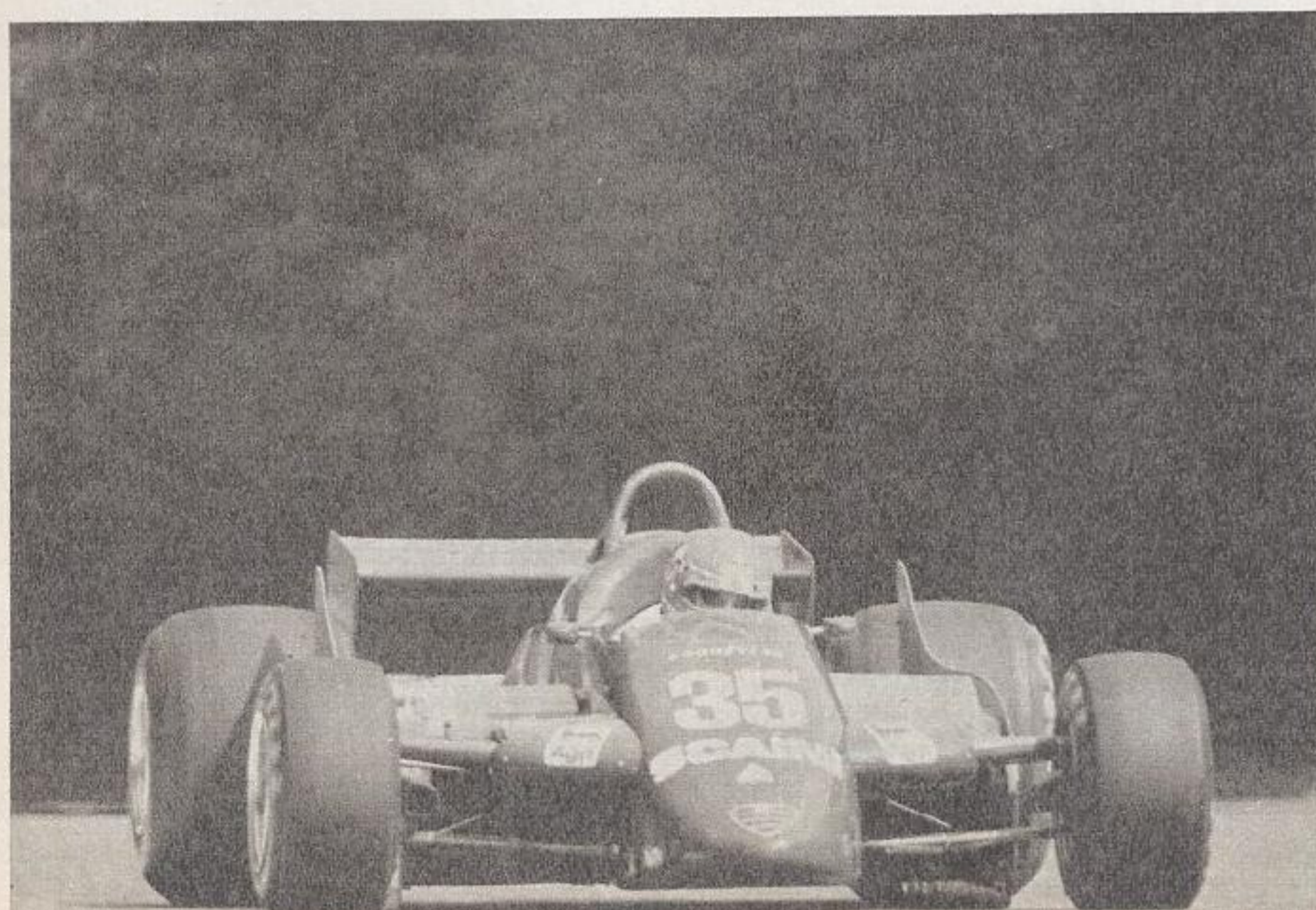
ULA UNO AL DÍA

guro que de todos modos alguna plaza de Fórmula Uno lo espera.

EL ALFA-ALFA EN PAUL RICARD — Iniciando la tradicional época de pruebas de fin de temporada en Paul Ricard, el primer equipo en llegar al circuito de Le Castellet fue **Alfa Romeo**, decididos a conocer a fondo las posibilidades del modelo 179 wing-car, que necesita aún largas horas de trabajo y evolución técnica. El encargado de las pruebas fue **Bruno Giacomelli**, quien testó los dos chasis 179 (el 01 y el 02), logrando por fin, con el 01, al cual se le practicaron modificaciones en la suspensión, un tiempo relativamente interesante de 1m7s8/10. Pero las pruebas evidenciaron un consumo elevado de cubiertas, por lo cual queda mucho por hacer en los meses que faltan hasta la primera carrera del año próximo.

LOS EQUIPOS SIN APURO — A diferencia total con lo que era habitual en esta época de años anteriores, aún hay varios equipos que no sólo no han completado sus tripulaciones, sino que ni siquiera muestran un gran apuro por resolver esa situación de inmediato. Entre ellos, los teams más notorios son **Bramham, McLaren y Williams**, que conti-

Alfa Romeo hizo punta este año en las clásicas pruebas en Paul Ricard. Allí Bruno Giacomelli testó los dos chasis del modelo 179. Como siempre, la búsqueda de mejores soluciones no sabe de respiros.



nian siendo el centro de todo tipo de especulaciones. El que parece mejor encaminado hacia una solución final es Ken Tyrrell, que durante este año vio pasar a cuatro pilotos en sus autos (Jarier, Pironi, Daly y Geoff Lees) y que estaría prácticamente decidido a contratar al irlandés Derek Daly para cubrir el puesto que dejó vacante Didier Pironi al pasar a Ligier. Jarier, en cambio, permanece firme, ya que tiene contrato firmado hasta el fin de 1980 y ambas partes se muestran conformes con la relación. En cuanto a **Geoff Lees**, se supone que su nombre no escapa al posible interés de Frank Williams si éste no llegara a obtener el ambicionado pase de Reutemann.

TUNEL DE VIENTO CON PISO MOVIBLE — Hablando de **Frank Williams**, hay que referirse al más reciente de sus proyectos que indica, por un lado, la importancia de sus apoyos financieros y confirma, por el otro, su decisivo ingreso al club de los grandes constructores de la Fórmula Uno. El actual proyecto de Frank Williams es el siguiente: construir un tunel de viento propio para el diseño y estudio de sus autos cuya particularidad más importante es que dispondrá de un piso móvil, para reproducir de la mejor manera posible las verdaderas



Geoff Lees parece que será el piloto N° 2 de Williams si Reutemann toma otros rumbos. No obstante, su experiencia en la F1 es bastante limitada.

condiciones de utilización de un wing-car en movimiento sobre la pista. La idea es sin duda excelente, ya que el principal problema de los estudios aerodinámicos actuales radica en que los túneles de viento son los mismos que se usan para el estudio del comportamiento de un avión en el aire pero los datos que entregan esas pruebas no son siempre válidos para conocer lo que pasa en la porción fundamental de los actuales wing-cars, o sea el paso del aire entre **los perfiles alares laterales y el piso de la pista**. El costo de tal proyecto le insumirá a Frank Williams más de cien mil dólares pero, hoy por hoy, parece el dinero mejor invertido del mundo para disponer de un wing-car efectivo.

GP DE SUECIA EN DUDA — Tal como se preveía, ya se comenzó a hablar de la posible suspensión del GP de Suecia del próximo año, porque no se encuentra el aporte financiero fundamental para realizar la carrera. Como se supone también que Watkins Glen se vería suspendida para el año que viene, en razón de las irregularidades vistas este año, el excesivo calendario de 18 fechas quedaría así reducido a la suma más lógica de 16 carreras.

Germán Sopena (Desde París)

ANUNCIO OFICIALIZADO EN PARIS

LAFFITE-PIRONI: EQUIPO

LIGIER PARA EL '80

En conferencia de prensa realizada el miércoles de la semana pasada Guy Ligier en persona anunció y presentó a los pilotos de su equipo para 1980: Jacques Henri Laffite y Didier Pironi.

Nuestro hombre en Europa habló con Pironi, quien explicó cómo se desarrollaron las tratativas que culminaron con su retiro de Tyrrell y el ingreso al team francés. Conceptos de Ducarouge

Al menos un equipo se apartó, por fin, de las especulaciones sin fin y organizó ya sus filas para 1980. Como ya se estimaba desde hace tiempo, Guy Ligier optó por **Didier Pironi** para reemplazar a Patrick Depailler, y Jacques Laffite tendrá así un nuevo compañero de equipo para el año que viene, convenientemente incorporado como número dos.

El anuncio oficial se hizo en París el miércoles pasado pero ya se conocía la decisión tomada por Ligier desde varios días antes. Sin embargo, Didier Pironi explicó que, por su parte, él sí definitivo recién lo había dado el día previo al anuncio ya que durante las dos últimas semanas había recibido dos propuestas igualmente interesantes: Brabham y Lotus, cada una de las cuales le había propuesto un lugar de número dos después de la carrera de Watkins Glen.

—¿Por qué se decidió por Ligier finalmente? —“Por dos factores básicos: la seguridad de ser bien recibido y el hecho de trabajar en un equipo de mi propio país.”

—¿Cómo eran las dos ofertas restantes?

—“Bernie Ecclestone me habló después del GP de Canadá y luego retomó sus palabras ya en forma más concreta al volver desde Estados Unidos hacia Europa después de Watkins Glen. Por su parte, Lotus me contactó por intermedio de David Phipps y querían que fuera a Inglaterra el martes 16 de octubre para concretar todo. En ambos casos contesté que la oferta podía interesarme pero que estaba sujeta a la



última palabra de Ligier, y una vez que se decidió mi entrada a Ligier hablé a los dos por teléfono para comunicarles mi arreglo final.”

Todo el mundo contento entonces en el seno de Ligier. Como corresponde a la empresa patrocinante, el almuerzo del anuncio se desarrolló en el vaho de unos codiciados cigarrillos de hoja Gitanes, Jacques Laffite hizo chistes, Didier Pironi se mantuvo discretamente calmo y tanto Guy Ligier como Gerard Ducarouge manifestaron su confianza para recuperar posiciones el próximo año y volver a intentar la lucha por el Campeonato. En un aparte con CORSA, Ducarouge, sintetizaba así los altibajos sufridos en un año que comenzó brillantemente.

—“En realidad el equipo tuvo una gran performance técnica hasta la carrera de Mónaco, no sólo en las dos primeras del año. En Mónaco justamente teníamos el mejor tiempo en carrera, así que no quedan dudas que el chasis era competitivo. Lo que pasó después es lo que sucede siempre con una pequeña escudería cuando se llega a la mitad de la temporada. Hay mucho que hacer, había que enfrentar al progreso de los otros autos y en esa tarea hay que desarrollar el auto propio, y es allí donde tuvimos muchos problemas para alcanzar otra vez un buen nivel. Para colmo, justo allí se produjo el accidente de Patrick y por lo tanto pasamos un

período en blanco de tres meses que fue verdaderamente malo para el equipo.”

—¿Hubo quizá una cierta confusión técnica?

—“No diría tanto. Simplemente se precisaba evolucionar para seguir el ritmo impuesto por el Williams y para ello hace falta encontrar soluciones nuevas que no se encuentran así como así. Hay que trabajar permanentemente, hacer muchas pruebas y es ahí donde nuestro equipo no puede estar a la altura de una escudería como Ferrari, por ejemplo.”

—¿Cuál será el plan para el año que viene?

—“Para las primeras carreras habrá un auto de transición que será un JS 11 evolucionado, y luego un auto enteramente nuevo que estará listo para el comienzo de la temporada europea en principio.”

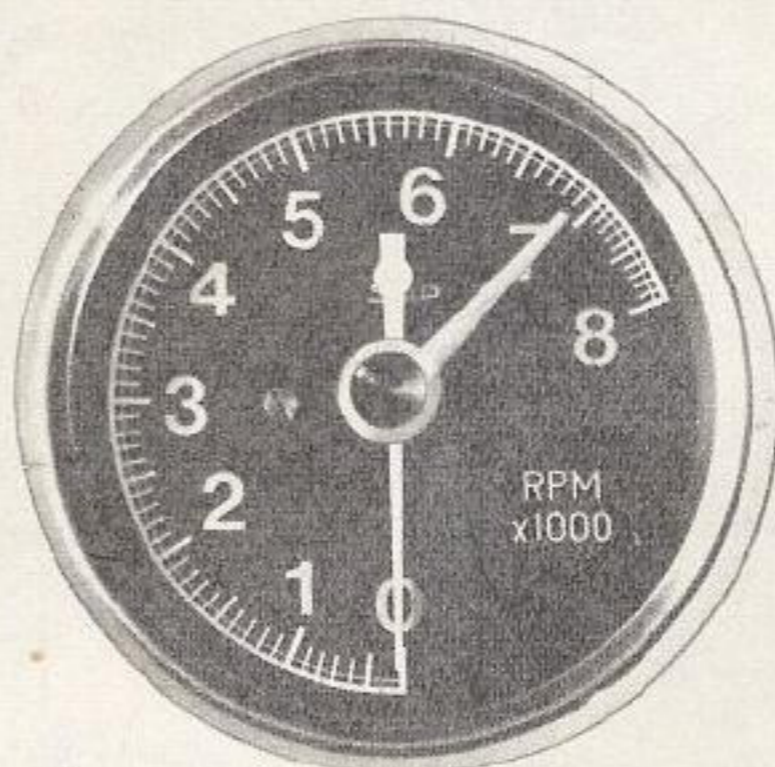
El 25 de noviembre, en Paul Ricard el renovado JS11 debiera estar listo para las primeras pruebas antes de ser enviado a Buenos Aires para los tests de neumáticos Goodyear. Y si bien irá un solo chasis para esas pruebas en el Autódromo, los dos pilotos se turnarán en el cockpit para preparar la primera carrera de la nueva temporada. Pero no será fácil repetir un comienzo tan brillante como el de 1979.

Germán Sopena
(Desde París)

Para su automotor exija calidad y perfección de origen.



Amperímetro



Tacómetro



Termómetro



Voltímetro



Manómetro

La precisión original.

INSTRUMENTAL ADICIONAL
ELECTRICO - ELECTRONICO



Unica distribuidora oficial

Avda. 13, N° 725, (1900) La Plata - Tel.: 23395

Precio indicativo desde \$ 17.600.-



AGIP

SISTEMA DE PUNTAJE EN LA F.1 CON ESTE O AQUEL, SCHECKTER CAMPEÓN

La aplicación del nuevo sistema de puntaje fue uno de los temas más polémicos que tuvo la temporada de Fórmula 1 que acaba de finalizar. Mucho se habló de que beneficiaba a algunos y perjudicaba a otros. Lo más lógico para emitir una opinión era esperar hasta el final del torneo. Así lo hicimos y la irrefutable verdad que brindaron los números, nos dice que nada hubiera cambiado de haberse mantenido el antiguo sistema. Jody Scheckter igualmente se habría coronado campeón, y Alan Jones, pese a su espectacular serie de victorias en la parte final, no hubiera tenido más remedio que resignarse también al tercer puesto, que ocupó con la reglamentación vigente. El cuadro comparativo y la nota sirven como testimonio para demostrar que el cambio no resultó tan malo como se pensó en un momento.

CUADRO COMPARATIVO

	Nuevo	Antiguo
Jody Scheckter	51	60
Gilles Villeneuve	47	53
Alan Jones	40	43
Jacques Laffite	36	36
Gianclaudio Regazzoni	29	32
Patrick Depailler	20	22
Carlos Reutemann	20	25
René Arnoux	17	17
John Watson	15	15
Didier Pironi	14	14
Jean Pierre Jarier	14	14
Mario Andretti	14	14
Jean Pierre Jabouille	9	9
Niki Lauda.	4	4
Jochen Mass	3	3
Elio De Angelis	3	3
Nelson Piquet	3	3
Jacky Ickx	3	3
Riccardo Patrese	2	2
Hans Stuck	2	2
Emerson Fittipaldi	1	1

La Fórmula 1 acaba de cerrar un nuevo capítulo de su historia. Es el momento del balance. Del análisis de los hombres y máquinas que dieron vida a cada una de las quince ediciones que compusieron este ciclo. Pero en esta temporada existió un hecho que no puede obviarse a la hora de la recapitulación de lo sucedido. Es el famoso y controvertido sistema de puntuación incorporado este año, para decidir la forma en que se consagrara el nuevo Campeón Mundial. Una variante sobre los esquemas originales que obligó a cada piloto a elegir sus cuatro mejores ubicaciones de cada uno de los dos parciales en que fue dividido el torneo.

Se habló mucho del tema. Expertos y profanos hicieron conocer su opinión antes y durante el desarrollo del certamen. El cambio, como todo hecho trascendente tuvo sus defensores y detractores. Estos últimos, sin duda, fueron mayoría. Sobre el comienzo de la temporada nos habíamos referido a las características de la nueva reglamentación. Puntualizamos sus posibles pro y contra, así como también los fines que perseguía la novedad propuesta por la Federación Internacional del Automóvil. También acompañamos dicho comentario con un cuadro estadístico, que demostraba que la cosa no habría cambiado casi nada en caso de que el sistema se hubiese implantado algunos años antes. Sin embargo no quisimos dar una opinión definitiva respecto a la nueva diagramación. Preferimos dejar abierto el interrogante hasta que el final de la temporada, con la irrefutable realidad matemática, nos entregara los elementos necesarios para juzgar si el cambio resultó acertado o no.

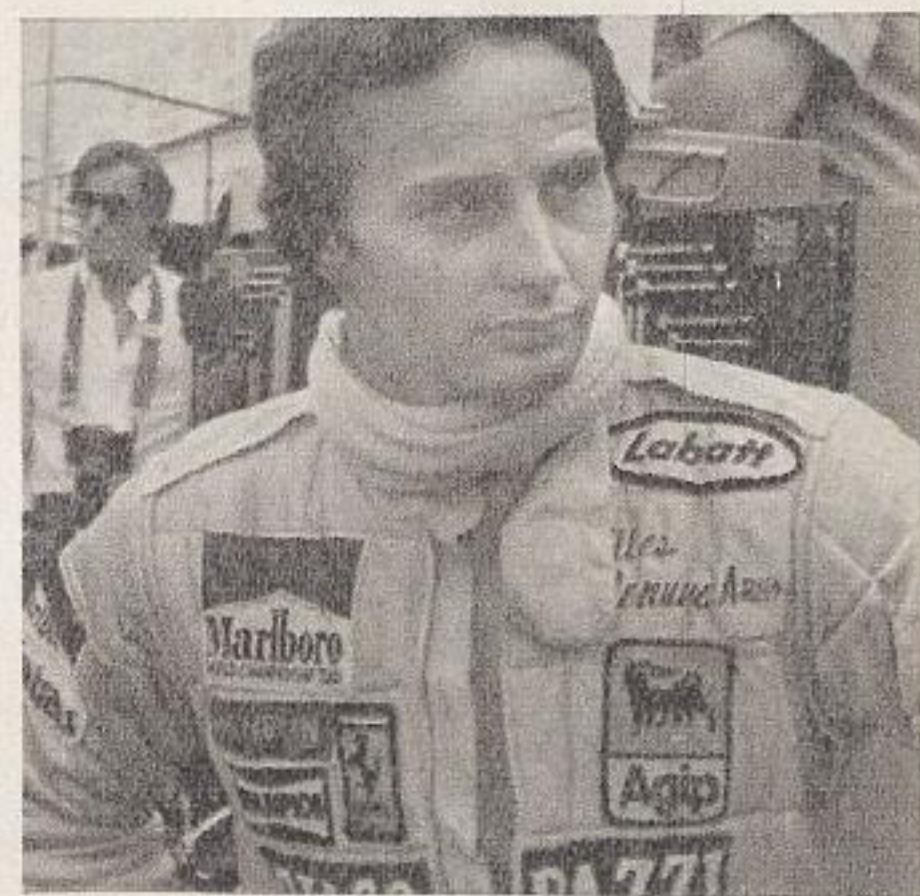
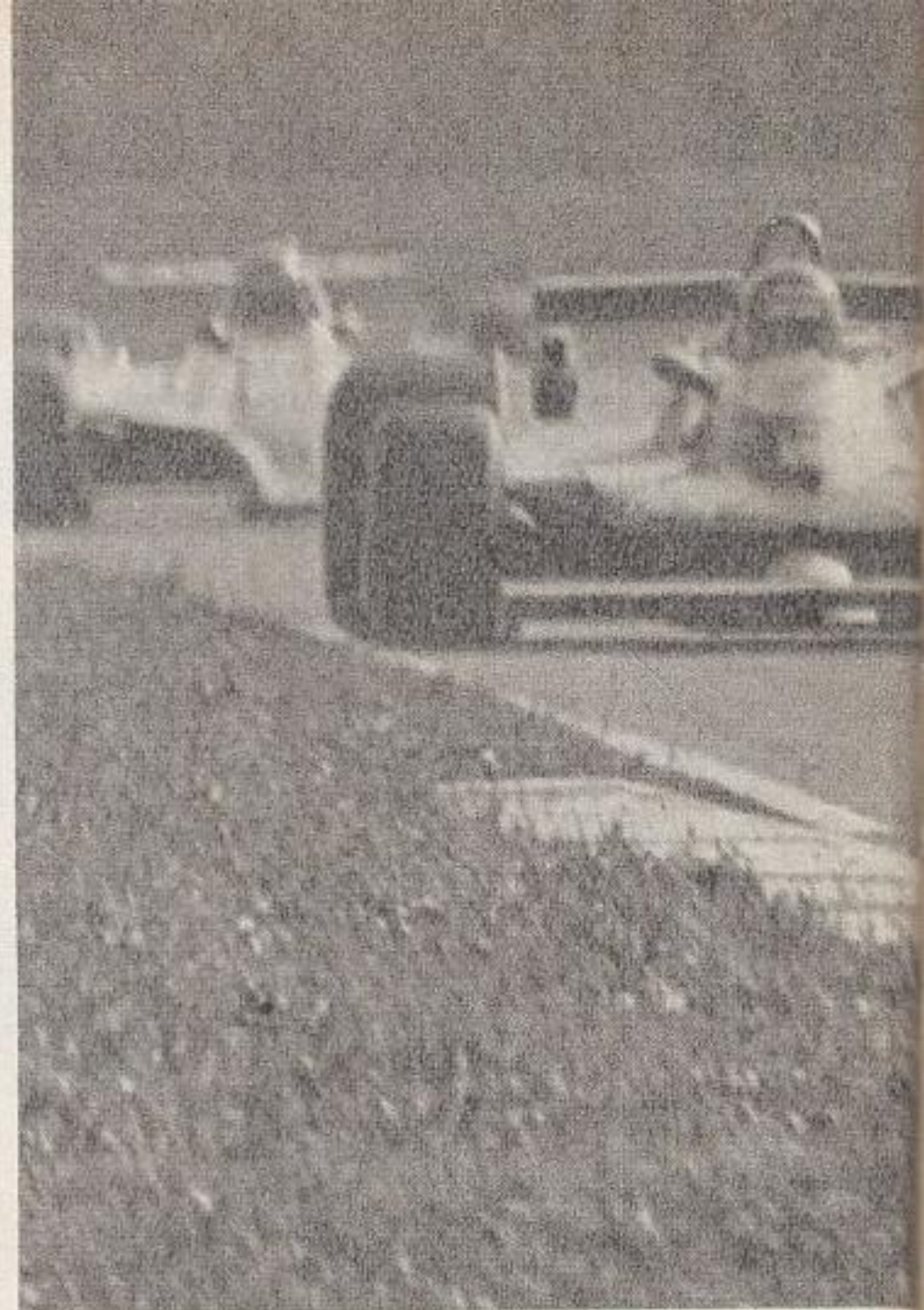
Pues bien, llegó ese momento. Con la imprescindible ayuda del cuadro comparativo que acompaña esta nota entremos entonces directamente en el análisis del tema. La observación inicial nos conduce a la primera e importante conclusión. Y por lo tanto podemos decir, pese a todo lo que se ha hablado en contra del nuevo sistema, que todo hubiese resultado igual de haberse continuado con la forma de puntaje que rigió hasta 1978. Las cifras lo expresan claramente. Existen algunas variaciones, como es lógico, pero el orden es el mismo en las dos tablas. **Jody Scheckter se hubiera consagrado campeón, Gilles Villeneuve también habría resultado su escolta, y Alan Jones, pese a todo lo que se dijo, se tendría que haber conformado con el tercer puesto al igual que con el actual sistema.** Por lo tanto, nada habría cambiado el curso de la historia. Jody Scheckter puede dormir tranquilo. Es el verdadero y único Campeón Mundial con este o aquel sistema, pese a que algunos sentimentalistas se apresuraron en señalar algún "campeón moral" o "campeón sin corona".

Pero no termina aquí la cosa. Porque hay otro elemento que se agrega para

reforzar la idea de que todo habría seguido el mismo curso de haberse mantenido el sistema de puntaje antiguo. Y este nuevo hecho es significativo, pues despeja todas las dudas que pudieron quedar tras la observación inicial. Porque ante ella uno puede preguntarse si Scheckter también se habría consagrado campeón en Monza como lo hizo con este sistema. Y aquí la respuesta también es afirmativa. Con el otro puntaje Jody también habría alcanzado en la carrera italiana coronar sus sueños de Campeón Mundial. Para demostrarlo vayamos a los números. En los puntos computados y que marcaron la forma de puntuación que rigió esta temporada, Scheckter logró tras la competencia de Italia 51 unidades, superando a Villeneuve que tenía 38, Laffite 36 y Jones 34. Con dos carreras por delante y 18 puntos en disputa, Villeneuve no hubiera tenido ninguna posibilidad de alcanzar al sudafricano.

Despejadas ya las dos principales dudas, existe un tercer hecho digno de destacar. En el mismo está encerrada la única posibilidad de cambio que hubiera existido en la comparación de las dos versiones del campeonato 1979, y aunque todo quedó en posibilidad es interesante destacarla. Porque de concretarse la misma hubiera permitido a Alan Jones alcanzar o por lo menos tener chance en la obtención del campeonato, instancia a que en la práctica llegaron Villeneuve y Laffite y en la que el australiano quedó marginado. Para clarificar mejor el panorama vayamos a los números. Antes de la carrera de Watkins Glen, la lucha por el subcampeonato estaba planteada entre Villeneuve, con 44 puntos, y Laffite con 36. Alan Jones, pese a contar 40 unidades, estaba al margen de la conversación, ya que sus cuatro victorias en la segunda parte de la temporada le impedían sumar algún punto más. Distinta hubiese sido la situación para el hombre de Williams de haberse mantenido el viejo sistema de puntaje. En dicho caso Villeneuve habría llegado a Estados Unidos con 44 puntos, Jones con 43 y Laffite con 36. La opción más amplia que otorgaba el sistema anterior daba al australiano la posibilidad del subcampeonato con sólo clasificarse delante de Villeneuve en algunos de los puestos puntuables en la última carrera disputada en Watkins Glen. Pero nada de ello logró concretarse. Por el contrario, Villeneuve ganó la prueba y Jones debió abandonar, por lo que todo quedó en una simple hipótesis. Villeneuve resultó el subcampeón con el nuevo y también lo hubiese sido con el viejo sistema. Como para que no quede ninguna duda.

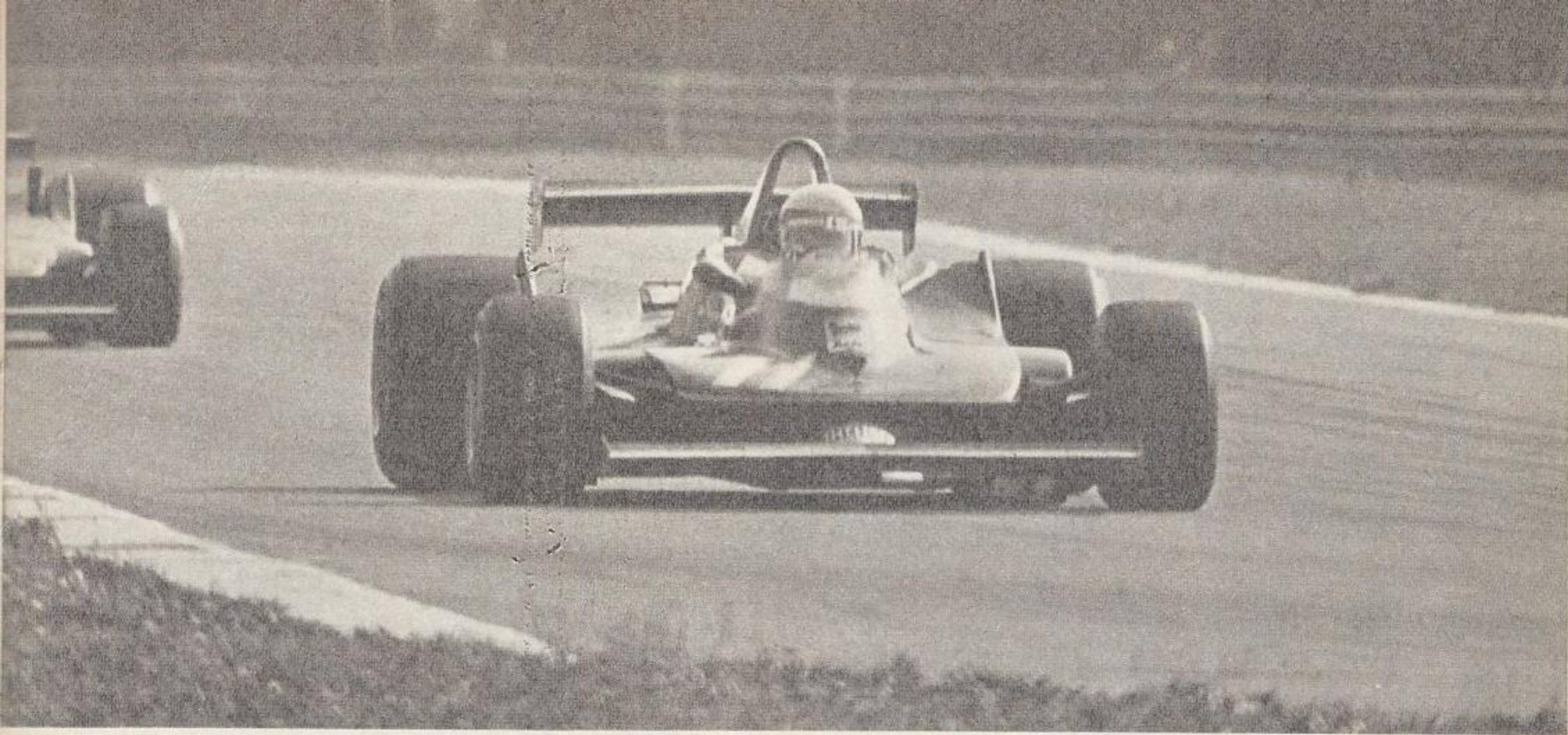
Una completa observación del cuadro comparativo nos permitirá apreciar que la conformación entre ambas tablas es casi similar. Existe una sola excepción. En ella encontramos como protagonista a Carlos Alberto Reutemann. El piloto



argentino suma 25 unidades reales contra 22 de Patrick Depailler. Sin embargo en la tabla de valores que rigió este torneo de 1979 ambos figuran con 20 puntos, precediendo al francés al hombre de Lotus. La razón es sencilla. Depailler logró una victoria y el santafecino no obtuvo ninguna. Este simple hecho bastó para otorgarle al piloto galo la sexta ubicación en las posiciones finales. De haberse regido el campeonato por el viejo esquema, Lole habría sido quien ocupara dicha ubicación relegando a Depailler. Pero en definitiva un lugar más o menos a esa altura de la tabla no tiene mayor importancia. La alternativa sólo sirve como dato anecdótico para mencionar la única diferencia que existe entre ambas tablas.

AHORA DEJEMOS LOS NUMEROS

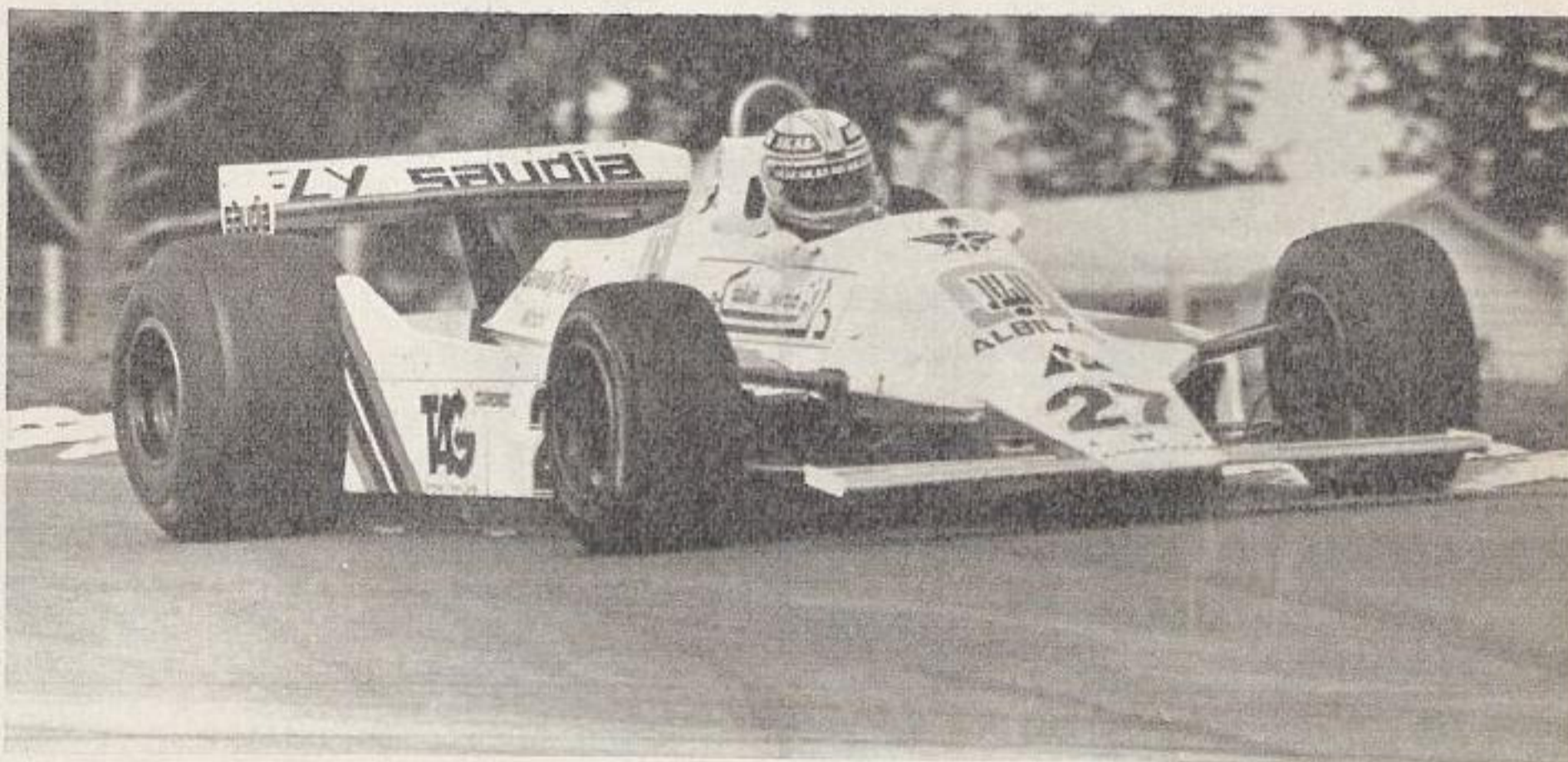
Hasta aquí lo que dicen los números. Ahora entremos un poco en el análisis conceptual de lo que fue el desarrollo del torneo, siempre relacionándolo con los sistemas de puntajes. Y aquí se plantea un gran interrogante. **¿Se cumplió el objetivo buscado con la implan-**



Jody Scheckter: hubiera sido el campeón y su consagración también la habría tenido en el Gran Premio de Italia. Con este sistema o con el anterior.

Alan Jones: y aquí sí está la sorpresa. Las cuatro victorias y los demás puntos conseguidos en la 2da. mitad del campeonato no lo podían llevar más lejos de su tercer puesto.

Gilles Villeneuve: el canadiense, aplicando el puntaje vigente el año pasado, no hubiera conseguido más de lo que tuvo: subcampeón de todas formas.



tación de este nuevo sistema? No se puede dar una respuesta terminante. Lo que sí podemos sacar en claro es que los resultados finales se ajustaron en gran medida a los fines perseguidos por esta innovación. Con el cambio y el elevado número de descartes se pretendió estimular las victorias y los puestos de escoltas. Los hechos demostraron que llegaron al éxito quienes cumplieron estos requisitos. Claro que bajo la lupa de los detallistas podrá surgir el cuestionamiento de que Alan Jones ganó más carreras que Jody Scheckter y debió conformarse con el tercer puesto, incluso renunciando mucho antes del final a las posibilidades de conquistar el título. Es cierto. Pero recordemos que el objetivo del puntaje no consistía sólo en estimular al ganador, sino también a los restantes ocupantes del podio. Allí es donde surgen las claras diferencias en favor de Scheckter. Porque si bien es cierto que el sudafricano cosechó tres victorias contra cuatro de Jones, tampoco podemos pasar por alto que el hombre de Ferrari llegó en tres ocasiones en la posición de escolta, mientras que el australiano no lo logró nunca.

Scheckter no sólo fue efectivo para ganar, sino que también evidenció una gran regularidad para llegar en puestos puntuables durante el transcurso de todo el campeonato. Ello le permitió distribuir de la mejor manera posible sus ocho posibilidades de sumar puntos. En la primera parte ocupó los cuatro casilleros posibles con dos triunfos y dos segundos puestos. Por su parte, en la segunda mitad su cosecha válida estuvo compuesta por una victoria, una posición de escolta y dos cuartos lugares. Lo de Alan Jones tuvo un matiz completamente distinto. Fue el más efectivo a la hora de sumar triunfos, pero su campaña adolecía de una gran irregularidad. Los motivos saltan a la vista. En el primer parcial apenas logró un puesto puntuable al llegar tercero en Long Beach. Su magra cosecha de cuatro puntos en ese período inicial le resultó nefasta para sus aspiraciones. Ahí prácticamente perdió toda su chance de luchar por el título. Porque pese a que en la etapa final hizo cartón lleno con cuatro victorias, ya no pudo recuperar el terreno perdido al comienzo. Quizás de haber sumado un par de buenas colocaciones puntuables

en la parte inicial, el panorama hubiese cambiado para el australiano.

Hemos comprobado entonces que, pese a lo mucho que se habló del tema, todo habría quedado igual de haberse mantenido la antigua forma de puntaje. Queda por lo tanto eximido de culpa y cargo este nuevo sistema que tantas polémicas suscitó a lo largo de todo el año. Sin embargo, la temporada de 1980 mostrará otra característica en el sistema de puntaje. Las dieciocho pruebas programadas estarán divididas en dos fases de nueve competencias cada una. De ellas los pilotos deberán elegir las **seis mejores** clasificaciones. Es decir, que habrá un sensible aumento en la cantidad de opciones puntuables de que dispondrá cada piloto.

Es una variante más lógica, que tiende a contemplar todos los aspectos. Para ello la de 1979 fue una buena prueba, y además demostró que pese a las críticas el cambio no fue tan radical como muchos pensaron. Porque al fin de cuentas con este o aquel sistema todo habría sido igual.

Miguel A. Sebastián

TEMPORADA RIOPLATENSE DE FORMULA TRES EUROPEA

LO QUE HAY QUE SABER

Néstor Biglieri, coordinador general de la temporada, nos suministró a fines de la semana anterior las últimas novedades con respecto a la presentación de esta categoría en nuestro país. El circuito de Las Flores tiene pendiente su autorización por parte de la FISA, complicada situación que se resolverá en esta semana. Los pilotos italianos que vienen son Piero Necchi, Michele Alboreto, Alberto Colombo, Piercarlo Ghinzani, Mario Venusiglio y posiblemente Teo Fabi. La primera carrera será el próximo domingo en Balcarce



LOS PUNTOS MAS IMPORTANTES

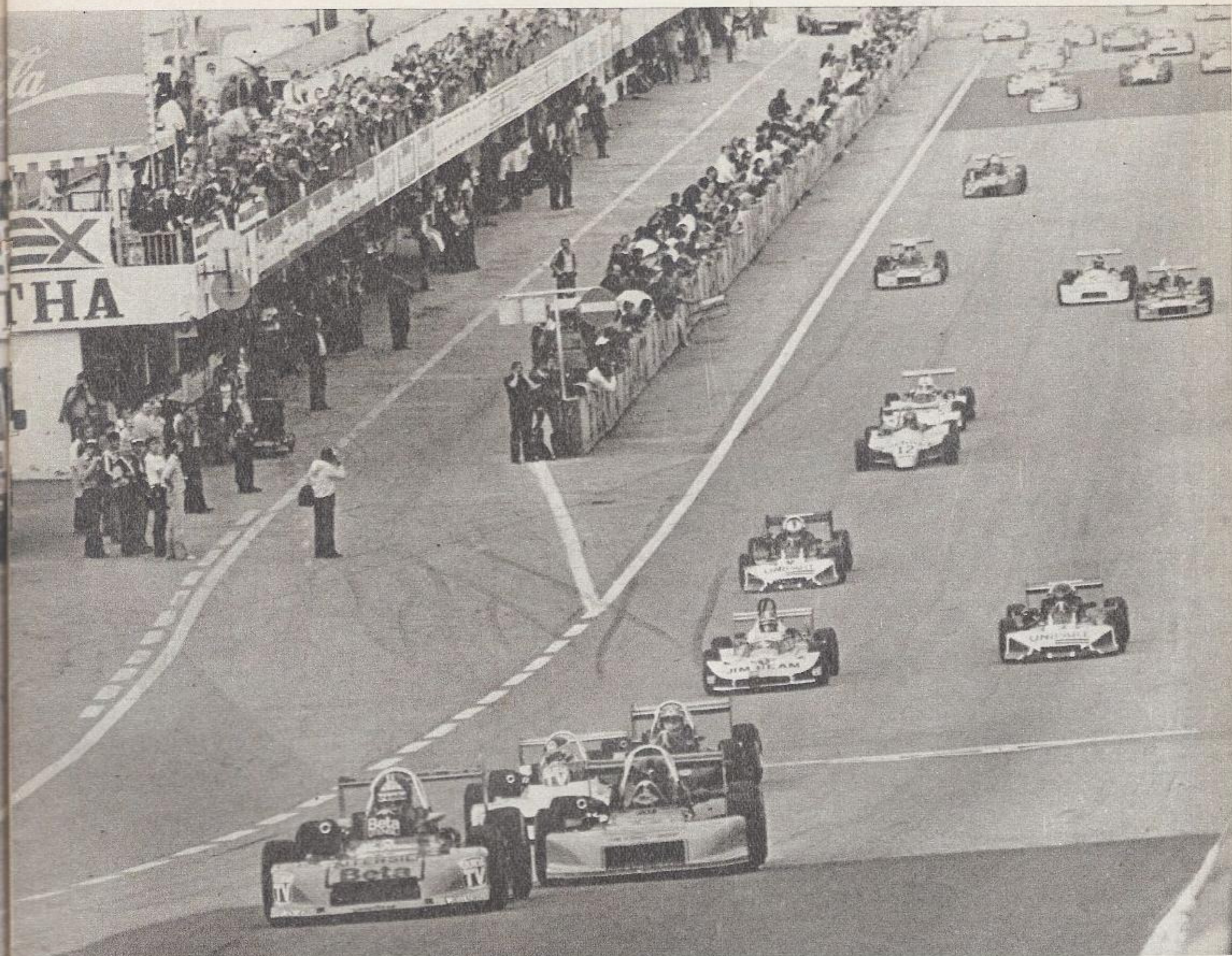
- Todos los motores serán marca **Toyota de 1996 cm³** provistos y atendidos por la empresa italiana **Novamotor**. Para esto llegarán al país los hermanos Pedrazzani y su equipo de mecánicos, quienes atenderán todos los autos.
- Los pilotos italianos llegarán el **jueves 24**.
- Todas las carreras se realizarán entre las **11 horas y las 14**, permitiendo así la televisación en directo (Canal 13). Las que se corren en el interior serán televisadas a todo el país. Y la de Buenos Aires se televisará únicamente para el interior.
- El circuito de **Las Flores** ya fue inspeccionado el **lunes 15** por una

comisión del Automóvil Club Argentino, aprobándolo para la carrera. Pero hasta el momento continuaban realizándose gestiones ante la FISA para finiquitar los trámites de autorización. Si para el 4 de noviembre (fecha prevista para la carrera de Las Flores) no está la autorización internacional, existe la posibilidad de que pase a ser el último escenario de la F-3 en la Argentina.

- De no autorizarse Las Flores la temporada se hará con sólo tres carreras, ya que no se reemplazará este autódromo por otro.
- Quedó descartada la carrera en **Uruguay** y también la posibilidad de

una presentación en **Chile**. En el primer caso no se llegó a un arreglo económico por falta de apoyo en el país vecino.

- La atención de todos los chasis será responsabilidad de un equipo de mecánicos italianos contratados para tal fin. De esta atención quedan excluidos los chasis de **Traverso, Buffa, Passadore, Macagno y Salazar**, que son propiedad de los mencionados pilotos y también de los tres chasis argentinos que anunciaron su presentación (dos Bravi-Toyota y un Porta-Toyota).
- De realizarse la carrera en Las Flores, se hará una competencia de **Turismo Nacional Clase "B"**, por invitación y



sin puntaje para el campeonato argentino. En Bahía Blanca se hará una fecha puntuable de **Fórmula Cuatro** y en los restantes escenarios se presentarán categorías zonales.

- Las jornadas de clasificación serán los días viernes y sábados previos a cada carrera y los días anteriores serán de pruebas sin cronometrar.

- Todos los autos, sin excepción, estarán calzados con neumáticos **PAM** de fabricación nacional, según un contrato firmado entre esta firma y los organizadores.

- De correr **Teo Fabi** lo haría solamente en dos carreras y en las restantes correría su hermano **Corrado Fabi**.



28 DE OCTUBRE

AUTODROMO CIUDAD DE BALCARCE

CIRCUITO N° 1 (4.592,40 M)

DOS SERIES DE 20 VUELTAS CADA UNA Y CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

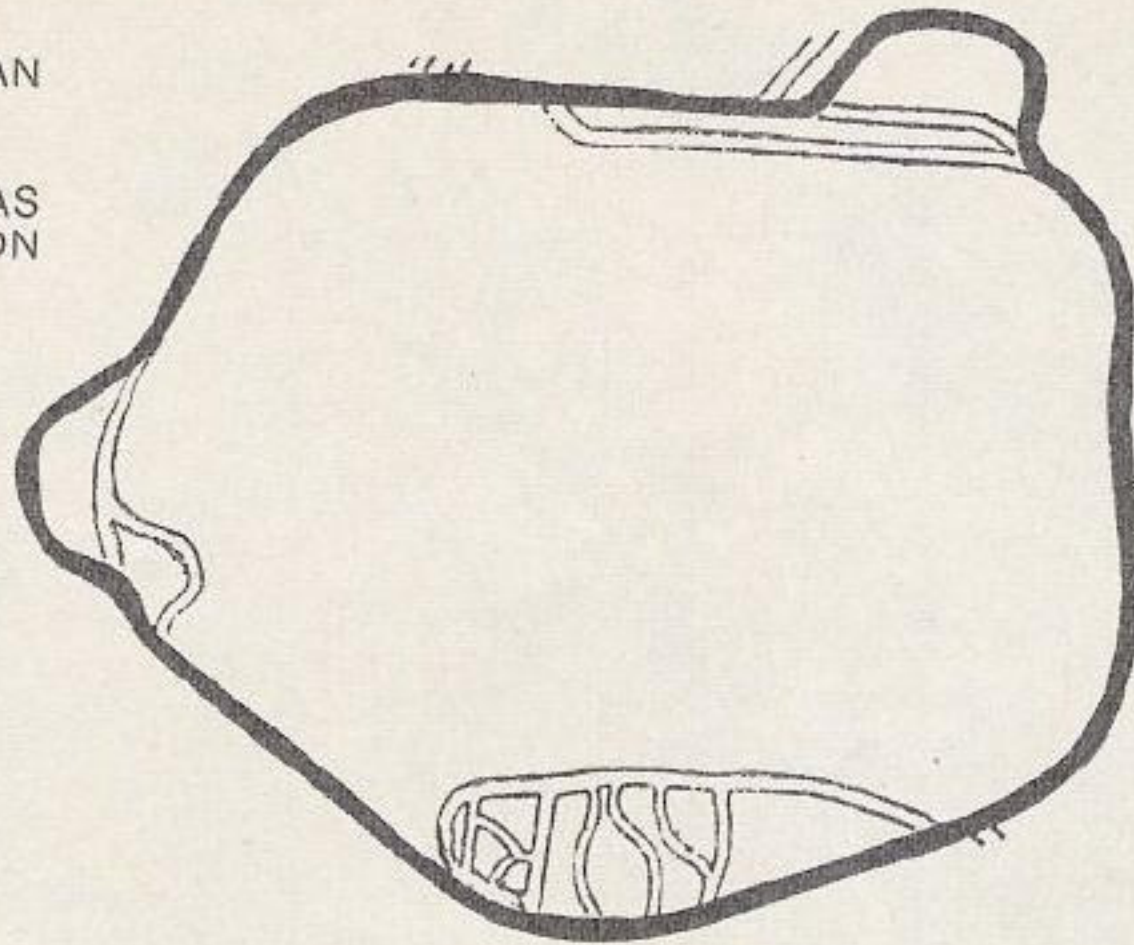
LISTA DE PILOTOS Y AUTOS

Piero Necchi (Martini 79)
 Michele Alboreto (March 793)
 Alberto Colombo (March 793)
 Piercarlo Ghinzani (March 793)
 Mario Venusiglio (Ralt RT-1)
 * Teo Fabi (March 793)
 Guillermo Kissling (March 793)
 Enrique Benamo (Martini 79)
 Ricardo Chourrout (March 793)
 Oscar Larrauri (March 793)
 Alberto Scarazzini (March 793)
 Angel Banfi (Dallara 79)
 Roberto Caneda (March 793)
 Mauricio García (March 793)

Daniel María (Bravi)
 Norberto Caballero (Bravi)
 Daniel Keegan (Porta)
 Pedro Eguillos (Porta)
 Juan M. Traverso (March 793)
 Carlos Buffa (Ralt RT-1)
 Pedro Passadore (Ralt RT-1)
 Salvador Macagno (Ralt RT-1)
 Eliseo Salazar (Ralt RT-3)
 * Eduardo Crovetto (Ralt RT-3)
 Osvaldo "Cocho" López (Ralt RT-3)
 * Carlos Argüelles (March 793)
 * Aún no tienen confirmada su participación.

4 DE NOVIEMBRE

AUTODROMO GENERAL SAN MARTIN DE LAS FLORES
CIRCUITO N° 1 (3.694 M)
DOS SERIES DE 20 VUELTAS CADA UNA Y CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS.



MOTOR NOVAMOTOR TIPO F-3

PFT-2000 cm³

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1996 cm³

Diámetro de cilindros: 87 mm

Carrera: 84 mm

Compresión: 12,7:1

Potencia Máxima: 168 HP

Tipo de motor: 4 cilindros en línea, doble árbol de levas a la cabeza, 5 bancadas.

Embrague: Tipo Borg & Beck 7/8 x 20 de doble disco

Alimentación: por inyección Kugelfischer tipo PL04

Encendido: Sistema de encendido transistorizado (orden 1-3-4-2)

Bobina: Bosch tipo 0221/102/078 KW de 12 volts.

Bujías: Champion N-84 G o equivalentes



11 DE NOVIEMBRE

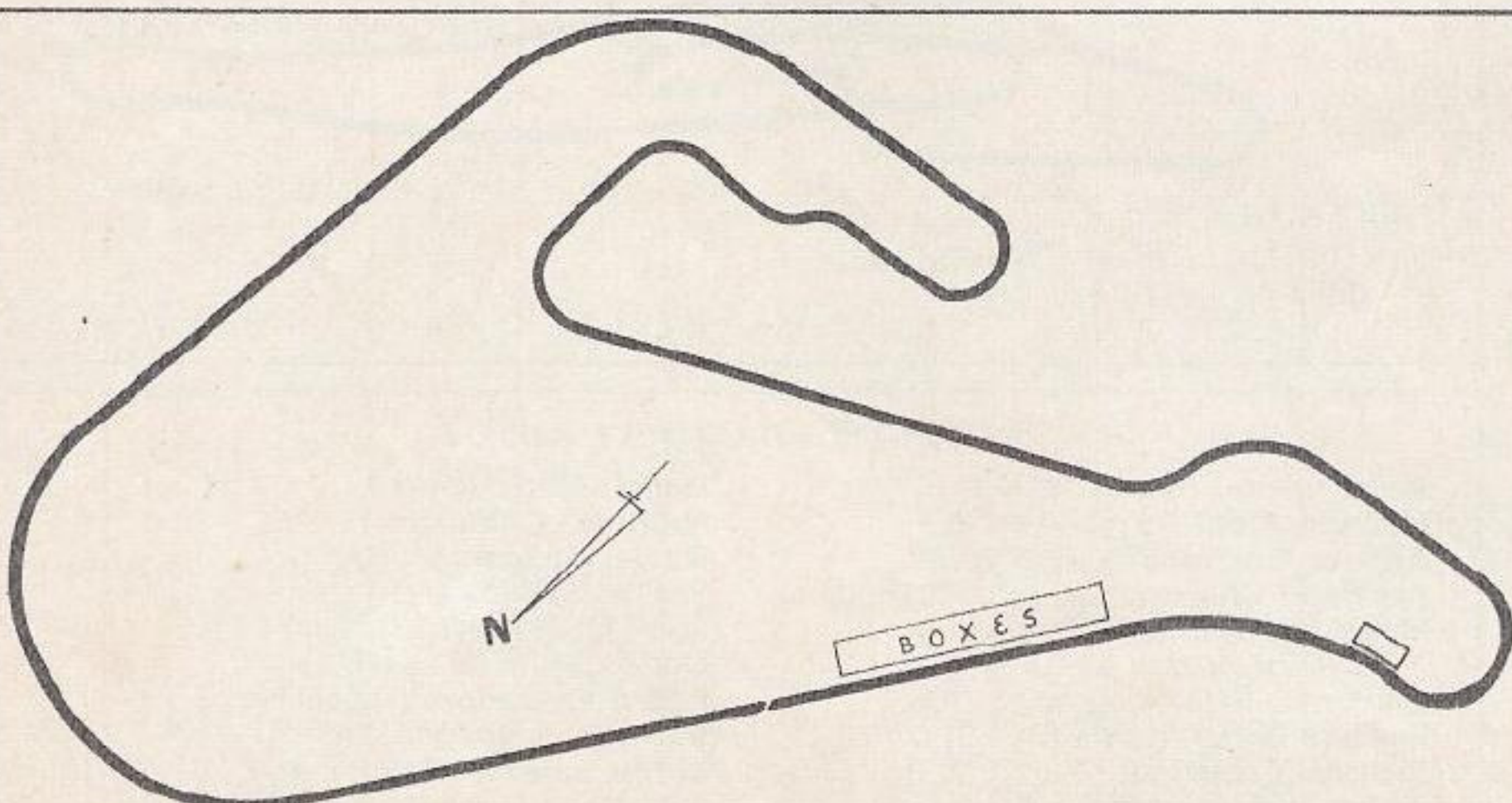
CIRCUITO ALDEA ROMANA DE BAHIA BLANCA

CIRCUITO N° 2 (3.274 M)

DOS SERIES DE 20 VUELTAS CADA UNA Y CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

Una de las figuras extranjeras más representativas será, sin duda, Alberto Colombo. Su experiencia lo proyecta como uno de los candidatos.

Entre los pilotos argentinos, Guillermo Kissling es uno de los que cuenta con mayor predicamento. El futuro tiene que ver con su actuación en la temporada.



2 DE DICIEMBRE

AUTODROMO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

CIRCUITO N° 9 (3.413,66 M)

DOS SERIES DE 20 VUELTAS CADA UNA Y CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

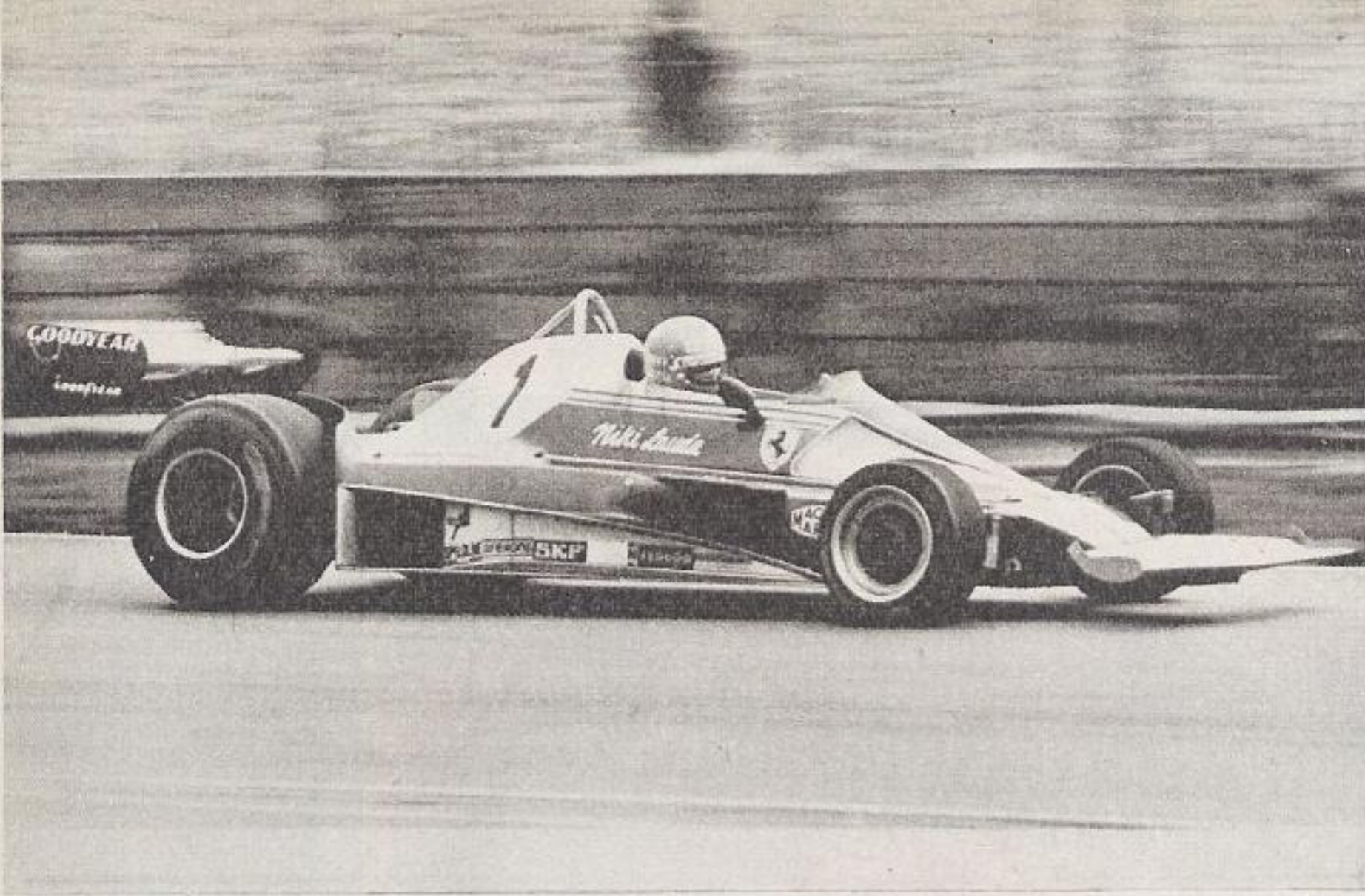


NIKI LAUDA: LA TRAYECTORIA DE UNA FIGURA ESTELAR

TELON PARA UN ELEGIDO



La noticia está aún fresca, pese a que ya transcurrió cierto tiempo como para asimilar el impacto. "Super Rat", "King Rat", el "computer", el "Gran Niki", uno de los grandes de la década, protagonista ya indiscutible de un capítulo entre los más selectos de la historia de la F1, dejó el automovilismo. Seguramente antes de lo que su capacidad le habría permitido, pero bastante después de lo que muchos supusieron una tarde del '76 ... Entonces, es hora de reflexión y repaso. Otro casco ilustre descansa en el recuerdo



1976: La Ferrari T2 con que corrió esa temporada lo llevó no sólo a ganar cinco GG.PP. sino que también triunfó con ella en la carrera de los Campeones, en Brands Hatch. Fue la última antes del accidente de Alemania.



1975: Momentos antes de la largada de Mónaco. Niki es atendido solícitamente por quien era su novia, Mariella, integrante de la nobleza austriaca. Luego, Marlene...

1979: Rumbo a su última victoria y carrera en la F1. En Imola, en una prueba sin puntos, Lauda decía adiós, sin quizás saberlo a las carreras.

“¡Hmm! Parece que esto va a marchar. Es evidente que Gordon estaba en el camino cierto. Sacándose de encima el Alfa, con sus pro y contra, este auto es potencia! ganador. Pese a que el otro últimamente andaba bien... Pero nunca se sabía cuánto iba a durar. ¡Si lo sabré yo!”

“Dejalo. El solito se va a dar cuenta de que el asunto no es tan lindo, si nosotros no se lo facilitamos. Siempre nos cuidamos de servirle todo en bandeja. Estuvimos de acuerdo en no convertirlo en un malcriado. Y justamente ahora no le vamos a allanar el camino. No es cuestión de meterlo de cabeza en algo peligroso e incierto. Que estudie o trabaje, que se dedique a algo seguro y productivo. Sería tonto echar por la borda toda la educación que le dimos, trezándose a fondo en cualquier lado con un montón de locos parásitos.”

El paternal párrafo podría haberse escuchado en muchos lugares del mundo, pero el que nos ocupa se pronunció en Viena, Austria, en casa de una acaudalada familia, donde diecinueve años

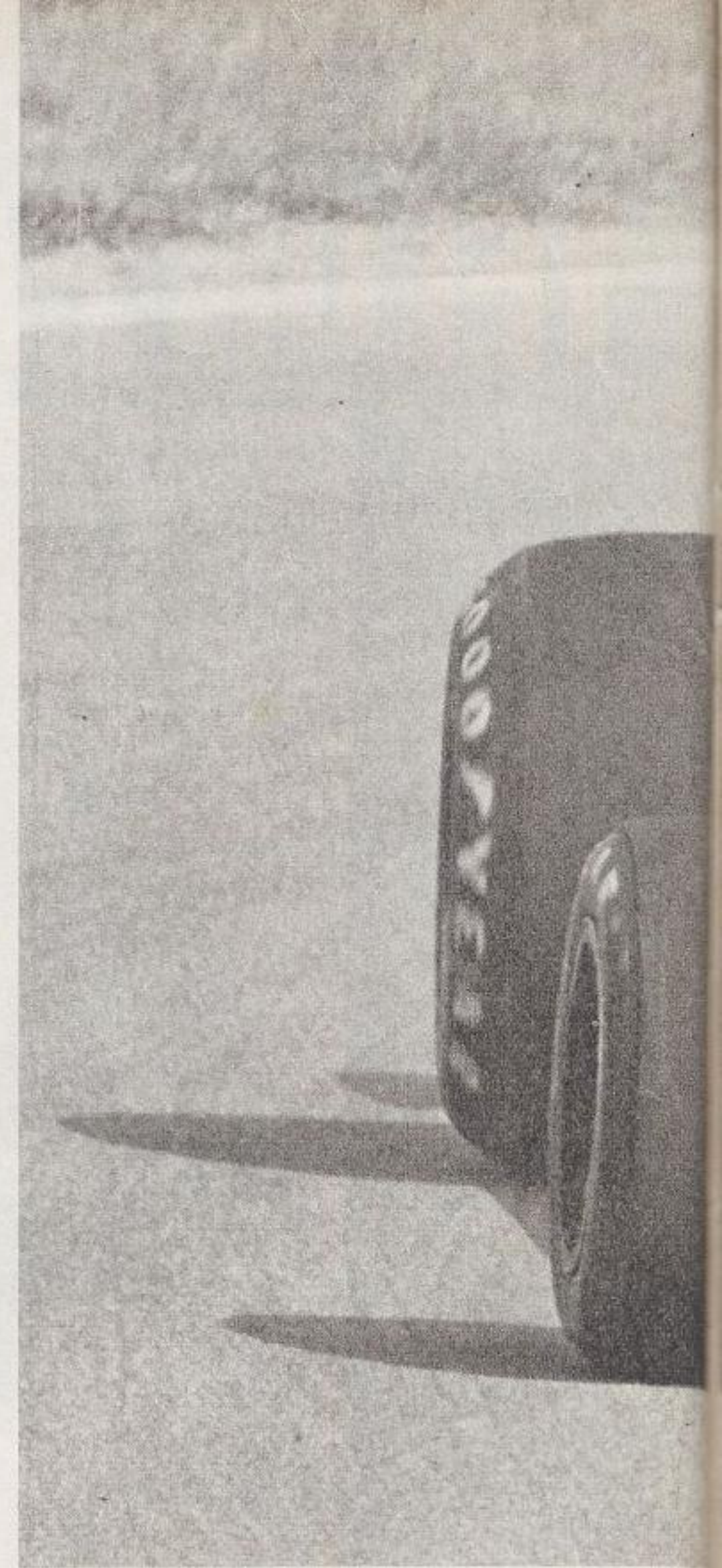
antes, el 22 de febrero de 1949, naciera el criticado sujeto de turno: Andreas Nikolaus Lauda.

Pero “Niki” estaba decidido. Y el tiempo se encargaría de demostrar cuánto significaba eso.

Como pudo, contra la voluntad de sus padres, contra “viento y marea”, con algunos pocos aliados entre sus parientes (como una tía solterona que, a pesar de las restricciones impuestas por la resistencia familiar, no podía negarle los gustos al caprichoso “regalón”, el obstinado Niki se largó a la aventura. Al principio, podría decirse que, más bien, desamparado.

Así fue como distrajo ese 1968 en varias pruebas nacionales a bordo de un Mini Cooper S y de un Porsche 911 S, con el que obtuvo buenos resultados en trepadas.

1969 se fue bajo las ruedas de un Fórmula Vee con el cual ganó dos veces, destacándose en Nürburgring, donde el G.P. de F-1 realizado dos años antes, definió la vocación de un espectador: un muchachito esmirriado y con un par de dientes casi siempre a la vista...



También, como para matizar, hubo un “toque” de Sport, con Porsche 910.

Un McNamara de F-3 lo mortificó durante 1970, pero el 908 de Porsche le daría un halago en Sport.

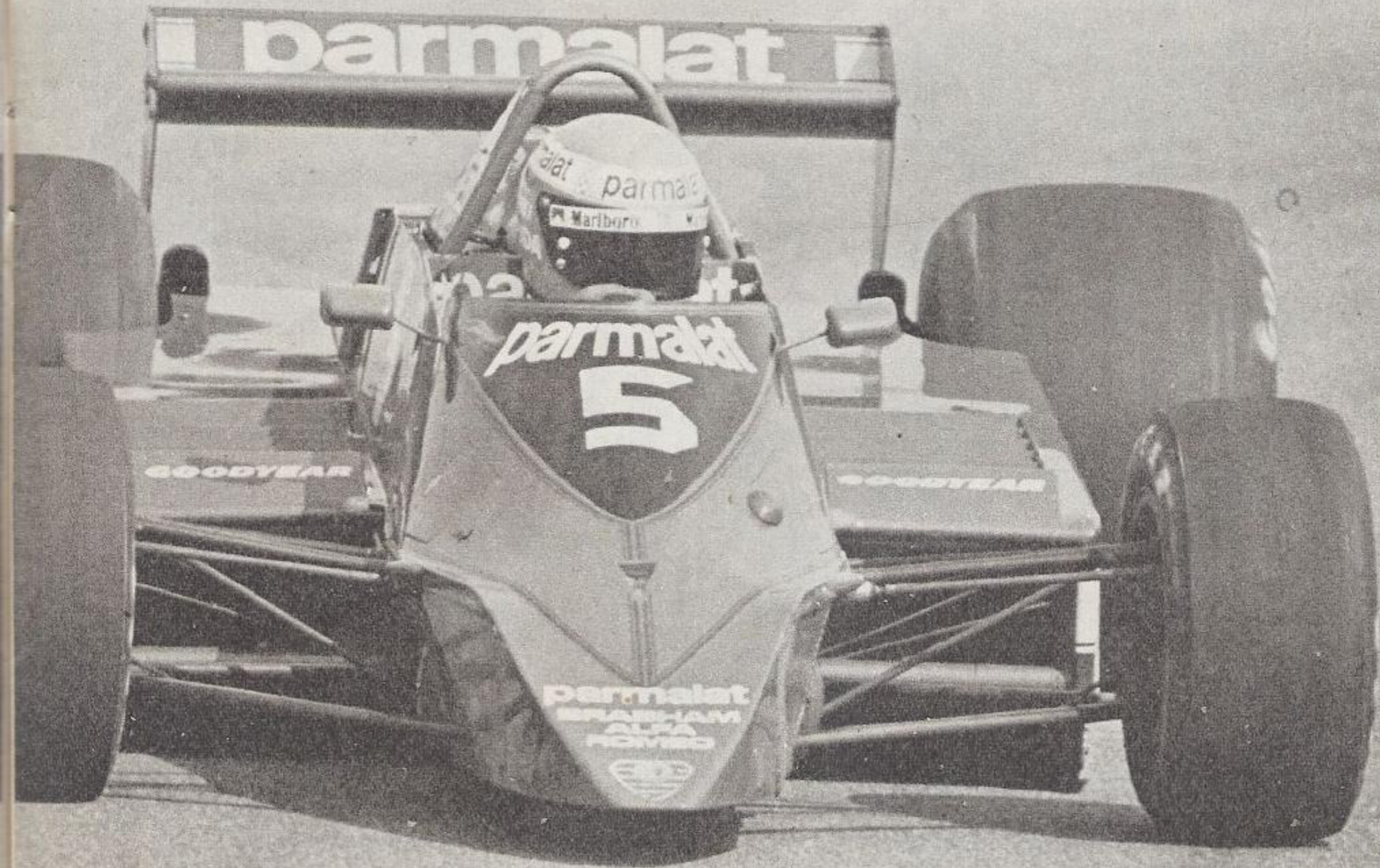
Sin embargo, la temporada siguiente deparaba progresos importantes.

Haciendo valer sus vinculaciones con hábiles maniobras, consiguió sacar parte del monto del seguro de vida que tenía en la Banca Austriaca, lo que le permitió aliarse con March, no sólo para participar en el Euro de F-2 (lo mejor: 4º en Rouen; 8º en el torneo) sino para acceder a la F-1 en el G.P. de su patria, donde clasificó 22º para abandonar en la vuelta 21.

También tuvo ganas y tiempo para correr sendas competencias por el Mundial de Marcas y Sport 2.000 (1º en Salzburgring), y dos en Grupo 2, siempre con buen saldo.

EL GRAN PASO

Redoblando los malabares para conseguir apoyo, aunque ya con antecedentes más sólidos, volvió a encarar con



March la temporada de F-2, agregando la de F-1. Terminó 5º en aquella, habiendo arribado al triunfo en Oulton Park.

En la "máxima", comenzó con el extraño 711 que le diera el Subcampeonato '71 a su —a partir de Buenos Aires '72— coequipier Ronnie Peterson, y siguió con el 721 (de F-2) adaptado a la categoría. Kyalami fue lo mejor de la cosecha, con un séptimo puesto. Fue un año de duro aprendizaje, sin muchos elementos al alcance de la mano; magro en resultados significativos.

Con March no se podía seguir. Y BRM pareció la única vía de salvación accesible.

El vienés tímido, introvertido, de aspecto casual y marcada tendencia a pasar inadvertido, alejado de desplantes espectaculares o siquiera del aspecto de un integrante de la élite del automovilismo, pasó a integrar en consecuencia, el por entonces más "superpoblado" equipo de la F-1. Nada menos que cinco pilotos y un buen chasis "lastrado" con el "flaco" V12 de Bourne, bastaron para complicar seriamente organización y campaña. No obstante, Niki obtuvo un

quinto puesto en Bélgica y se las arregló para puntear brevemente en Silverstone, después de la segunda largada, promovida por la tremenda carambola del inmaduro Scheckter a poco de la primera. Repite la sorpresa en la lluvia de Mosport. Según muchos, gracias a la ventajas de Firestone sobre Goodyear en lo mojado; pero sus "team mates", los experimentados Beltoise y Regazzoni, no le podían seguir el tren... También le duró poco, pero sirvió entre otras cosas, para apoyar la iniciativa de Clay de llevárselo a Ferrari en su retorno del '74.

FERRARI Y LA GLORIA

Ante la oleada de objeciones esgrimidas por la prensa italiana a la contratación del "insulso" austriaco, en lugar de un temperamental italiano, un ascendente abogado de nobles ancestros, el joven Luca de Montezemolo, como nuevo Director Deportivo de la casa de Maranello, reacciona elegantemente: **"Contratamos a Lauda por considerarlo un piloto de indiscutibles dotes y gran futuro; respaldo ideal para las renovadas aspi-**

raciones de Ferrari en este año, con nuestro viejo amigo Regazzoni a la cabeza. Eso es lo que cuenta. Fue una decisión tomada a conciencia, después de medulosos estudios, donde no pudieron influir en forma determinante factores emocionales".

El veterano Clay, en quien pesó el buen ojo para detectar valores, había logrado su cometido de persuadir al glorioso "commendatore" de que aceptara en la "scuderia" al promisorio Lauda. Y aunque el legendario don Enzo no contara con demasiados elementos de juicio al respecto, la gestión inteligente del novel D.D. fue definitiva.

Y no tardó Niki en justificar la elección. Evidentemente, las 312 B3 caminaban por fin. Una segunda posición en Argentina fue el aperitivo. Y la victoria llegó inexorablemente, después de dos abandonos, una lluviosa tarde en Jarama. Todas las dudas se iban disipando...

Ganó también en Holanda, volvió a ser segundo en Bélgica y Francia, llegó a pelear el Campeonato con Clay, Fittipaldi y Scheckter, pero el motor en Monza (cuando lideraba) y acaso cierto descon-



1973: deja el equipo March y pasa a integrar el BRM. Aunque no obtuvo mejores resultados que un 5º lugar en Bélgica a una vuelta de Stewart, la temporada lo afianzó en la F1 Internacional.

1974: Su primera Ferrari: la 312 B3. El ingreso de Lauda en la casa italiana fue facilitado por quien había sido su coequipier en BRM: Gianclaudio Regazzoni. Estreno y podio, terminó 2º de Hulme.

1972: Su segunda carrera en la categoría mayor: GP de Argentina. En aquel momento muchos decían: "Mirá qué despacio anda ese chico...". El balance de ese año no fue nada satisfactorio: cuatro abandonos y un 9º lugar como mejor colocación. El auto era un March 711 (del año anterior).

1972: Con un March 721 —en la foto, en Hockenheim— ganó una carrera en Oulton Park. En el campeonato finalizaría 5º con 25 puntos. Ese año alternó la F1 y la F2, disputando trece pruebas de esta última.

tol en Canadá, cuando peleaba la punta con Emerson, que derivó en un despiste, sin posibilidades de dirimir el cetro en la última carrera, como ocurrió con los otros tres.

Tal vez, si no hubiera tenido que detenerse al final en Brands Hatch por una pinchadura cuando dominaba —quedando quinto en los papeles, luego de que no le dejaran regresar a pista— la cosa pudo haber sido distinta... Pero Niki jamás aceptó especulaciones de esta índole.

En realidad, se dedicó a pensar en el '75 con la seguridad, cada vez mejor alimentada, de que su hora llegaría. Por más que no podía asegurar si tan pronto...

Ese año empezó poco alentador para casi todo aquel que no integrara Shadow. Pese a que la nueva creación de Southgate no pudo ganar en su tan fugaz, como abrumador dominio en Sudamérica, todo el mundo comenzó a agarrarse la cabeza. Y la respuesta de Ferrari, fue, a partir de Sudáfrica, la "T",

el primer F-1 con sistema de transmisión dispuesto transversalmente.

Sin tiempo para una adecuada puesta a punto, Niki debió conformarse con arribar quinto en Kyalami. La triste experiencia automovilística de Montjuich eliminó prácticamente a las dos Ferrari, en un toque mutuo en la primera curva.

Pero lo de Mónaco iba a ser muy distinto. Y Lauda con el auto ya en condiciones, conseguiría para Ferrari el primer triunfo italiano allí en veinte años, consagrándose, además, como el segundo austriaco (después de Rindt en el '70) en conquistar Montecarlo.

Zolder también fue mansamente suya, pasando a la vanguardia en el certamen, escoltado por Fittipaldi, Pace y Reutemann. Suecia sería la tercera consecutiva. Quedó segundo de Hunt, que lograba con Hesketh su primer éxito doblegándolo bajo la lluvia, en Zandvoort. Nuevamente, de punta a punta, en Paul Ricard. Octavo en Silverstone cuando el accidente bajo el agua, luego de cam-

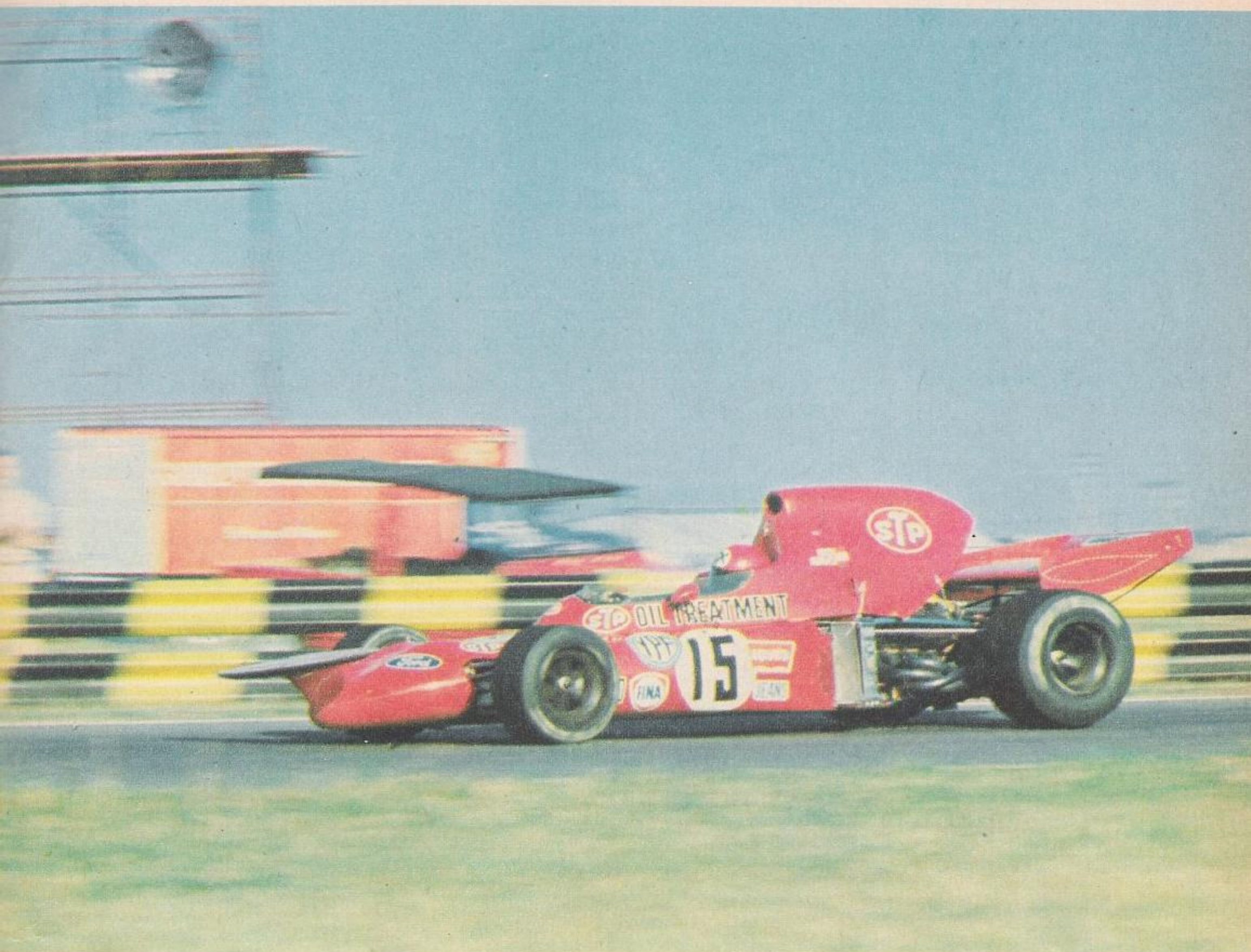
biar gomas y que una rueda mal ajustada se saliera. Dominador en Nürburgring hasta la novena ronda, cuando una pinchadura lo obligó a parar 19 segundos, volviendo para acceder a un lucido tercer puesto.

Un punto le bastaba para coronarse justamente en Austria. Pole position, tranquilo liderazgo en carrera, pero perdió posiciones al intensificarse la lluvia, concluyendo sexto y con medio punto debido a que la prueba epilogó apenas transcurridos 28 giros, con el eufórico Brambilla adelante. No importaba, Niki sabía —probablemente desde hacia rato— que su hora había llegado.

Y en Monza, el tercer lugar bastó para lograr su cometido, dejando ya sin chance a Emerson, quien allí lo precedió.

Remató el ejercicio con un triunfo en EE.UU.

Ya nadie podía dudar francamente de sus aptitudes, pese a que otorgaba el handicap de no tener vocación de ídolo...



¿Quién sabe qué estarían pensando por aquel entonces en su casa?

LA CUMBRE Y EL ABISMO

A diferencia del año anterior, 1976 se había iniciado de maravillas. Los sucesos se acumularon abrumadores y, promediando la temporada, podía llamársele virtual Campeón. Pero habría sido demasiado arriesgado...

Nürburgring, su voluble clima, su peligroso trazado, la extensión del circuito, conspiraron contra el hombre que llegaba en lo mejor de su trayectoria. Largando en primera fila con Hunt, quedó algo rezagado hasta que, cumplida la segunda vuelta, con la pista secándose luego de la lluvia, todos se detuvieron a calzar slicks. Niki salió decidido a recuperar, pero no volvería a pasar en la próxima vuelta.

En la serie de curvas previas al Karroussel, su auto pisó un charco de agua con las gomas slick y se fue

violentamente contra un guard rail. Luego de rebotar contra el otro volvió a cruzar el pavimento sufriendo también los impactos del Surtees de Brett Lunger y del Hesketh de Harald Ertl para prenderse fuego. En la desesperación, Lauda, aturdido pero consciente, luchó por zafarse los cinturones de seguridad; pero no pudo. Atinó a quitarse el casco y arrojarlo. Sufrió quemaduras de primer y tercer grado en la cabeza hasta que Arturo Merzario, Edwards, Lunger y Ertl, al cabo de un largo minuto, pudieran extraerlo de la T2 cuyo extintor automático no había funcionado. Como tampoco lo hizo el dispositivo de seguridad del circuito, arribando recién siete minutos después la ambulancia, una vez que los colegas del infortunado, hubieran desplegado toda la gama imaginable de denodados esfuerzos para asistirlo, salvándole la vida... por el momento. Porque lo más peligroso fueron los gases aspirados durante esos fatídicos segundos, dentro de una trampa en llamas.

LA CAMPAÑA

AÑO 1968: Corre en Austria con Cooper 1300 y Posche 911

AÑO 1969: Corre en Fórmula V (14 carreras, 2 triunfos) y Sport (1 carrera con Porsche 910)

AÑO 1970: Corre en F-3 (11 carreras), Sport (8 carreras con Porsche, 1 triunfo)

AÑO 1971: Fórmula 1 (1 carrera c/March 711 - Cosworth) Abandonó en Zeltweg

Europeo F-2: (14 carreras con March 712M) 8º en el Campeonato con 10 puntos; 4º en Rouen; 5º en Nürburgring; 6º en Kinekulle, otras 5 clasificaciones y 6 abandonos.

Mundial de Marcas: (1 carrera con Porsche 908); 6º en Zeltweg

Sport 2.000 cc.: (1 carrera con Chevron B19); 1º en Salzburgring

Turismo Grupo 2: (2 carreras con BMW Alpina); 3º en Nürburgring; Ab. en Spa.

AÑO 1972:

Europeo F-2: (13 carreras con March 722-BMW) 5º en el Campeonato con 25 puntos; 1º en Oulton Park; 2º en Mallory P. y Oulton P. (2); 3º en Thruxton e Imola; 6º en Salzburgo; 9º en Hockenheim y abandonó en 6 carreras.

Euro-Turismo Grupo 2: (2 carreras con BMW Alpina); 3º en Zandvoort; y Ab. en Brno.

Fórmula 1 (12 carreras con March 711 y 721)

11º en Buenos Aires
7º en Kyalami
Ab. en Jarama (acelerador)
16º en Mónaco
12º en Nivelles
Ab. en Clermont Ferr. (transmisión)
9º en B. Hatch
Ab. en Nürburgring (lubricación)
10º en Zeltweg
13º en Monza
Desc. en Mosport (empujado)
19º en Watkins Glen

AÑO 1973: (17 carreras con BRM P160) - 17º en el campeonato con 2 puntos

Ab. en Buenos Aires (lubricación)
8º en Interlagos
Ab. en Kyalami (motor)
Ab. en Barcelona (rodado)
5º en Zolder
Ab. en Mónaco (caja)
13º en Anderstorp
9º en Paul Ricard
12º en Silverstone
Ab. en Zandvoort (alimentación)
Ab. en Nürburgring (despiste)
Ab. en Monza (despiste)
Ab. en Mosport (transmisión)
Ab. en Watkins Glen (alimentación)
Ab. en B Hatch (sin puntaje)
Ab. en Silverstone (sin puntaje)

Mundial de Marcas: (1 carrera con BMW 3.5)
7º en Spa (con Stuck)

AÑO 1974:

Fórmula 1: (16 carreras con Ferrari 312B3) 4º en el campeonato con 38 puntos

2º en Buenos Aires
Ab. en Interlagos (motor)
Ab. en Kyalami (encendido)
1º en Jarama
2º en Nivelles
Ab. en Mónaco (encendido)
Ab. en Anderstorp (suspensión)
1º en Zandvoort
2º en Dijon
5º en Brands Hatch
Ab. en Nürburgring (despiste)
Ab. en Zeltweg (motor)
Ab. en Monza (motor)
Ab. en Mosport (despiste)
Ab. en Watkins Glen (suspensión)
Ab. en B.Hatch (sin puntaje)

Mundial de Marcas (1 carrera con Ford Capri 3000)

Ab. en Nürburgring (con Mass)

Euro-Turismo Gr. 2: (3 carreras con Ford Capri 3000)

2º en Nürburgring; 6º en Norisring; Ab. en Salzburgo

Sport: (1 carrera con March 75S-BMW); 4º en Kyalami (con Scheckter)

AÑO 1975:

Fórmula 1: (15 carreras con Ferrari 312B3 y 312T) Campeón con 64,5 puntos

6º en Buenos Aires
5º en Interlagos
5º en Kyalami
Ab. en Barcelona (choque)
1º en Mónaco
1º en Zolder
1º en Anderstorp
2º en Zandvoort
1º en Paul Ricard
8º en Silverstone
3º en Nürburgring
6º en Zeltweg
3º en Monza
1º en Watkins Glen
1º en Silverstone (sin puntaje)

AÑO 1976:

Fórmula 1: (15 carreras con Ferrari 312T y T2) Subcampeón con 68 puntos

1º en Interlagos
1º en Kyalami
2º en Long Beach
2º en Jarama
1º en Zolder
1º en Mónaco
3º en Anderstorp
Ab. en Paul Ricard (motor)
1º en Brands Hatch
Ab. en Nürburgring (accidente)
4º en Monza
8º en Mosport

3º en Watkins Glen
Ab. en Mont Fuji (abandono voluntario)
Ab. en B. Hatch (sin puntaje)

AÑO 1977:

Fórmula 1: (14 carreras con Ferrari 312T2) CAMPEON con 72 puntos

Ab. en Buenos Aires (lubricación)
3º en Interlagos
1º en Kyalami
2º en Long Beach
2º en Mónaco
2º en Zolder
Ab. en Anderstorp (tenida)
5º en Dijon
2º en Silverstone
1º en Hockenheim
2º en Zeltweg
1º en Zandvoort
2º en Monza
4º en Watkins Glen

AÑO 1978:

Fórmula 1: (17 carreras con Brabham - Alfa Romeo BT45 y BT46), 4º en el campeonato con 44 puntos

2º en Buenos Aires
3º en Jacaparegua
Ab. en Kyalami (motor)
Ab. en Long Beach (encendido)
2º en Mónaco
Ab. en Zolder (choque)
Ab. en Jarama (motor)
1º en Anderstorp
Ab. en Paul Ricard (motor)
2º en Brands Hatch
Ab. en Hockenheim (motor)
Ab. en Zeltweg (despiste)
3º en Zandvoort
1º en Monza
Ab. en Watkins Glen (motor)
Ab. en Montreal (frenos)

AÑO 1979:

Fórmula 1: (15 carreras con Brabham-Alfa Romeo BT46 y BT48) 14º en el campeonato con 4 puntos

Ab. en Buenos Aires (alimentación)
Ab. en Interlagos (caja)
6º en Kyalami
Ab. en Long Beach (choque)
5º en Brands Hatch (sin puntaje)
Ab. en Jarama (temperatura)
Ab. en Zolder (motor)
Ab. en Mónaco (choque)
Ab. en Dijon (motor)
Ab. en Silverstone (frenos)
Ab. en Hockenheim (motor)
11º en Zeltweg
Ab. en Zandvoort (físico)
4º en Monza
1º en Imola (sin puntaje)

Campeonato Procar: (8 carreras con BMW M-1) CAMPEON con 78 puntos; 1º en Silverstone, Mónaco y Hockenheim; 2º en Monza; 8º en Dijon; 14º en Zolder; Ab. en Zeltweg y Zandvoort.

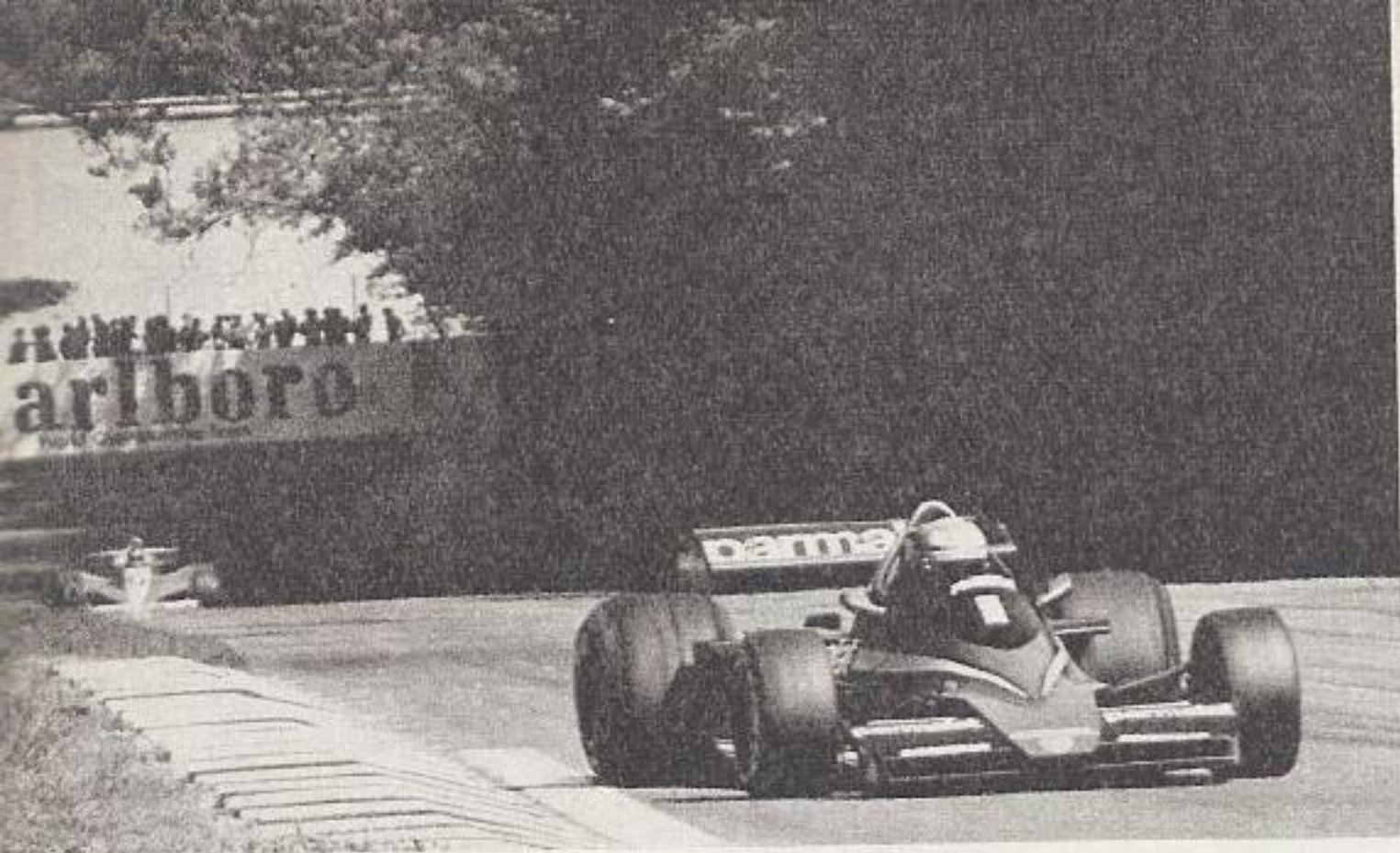
Los médicos dijeron que podía llegar a perder un pulmón... si conservaba la vida. Ya que durante algunos días permanecería latente la posibilidad de intoxicación irreversible ante la gravedad de las quemaduras.

Contra la mayoría de las predicciones, Lauda se restableció.

Reapareció increíblemente en Monza ante la sorpresa y la admiración general, con la única diferencia aparente de que su cabeza estaba aún vendada y el casco le ocasionaba punzantes dolores.

RESUMEN

	Corr	1º	2º	3º	4º	5º	6º	Otr.	Ab.	Des.	Rv	Pole Pos.	Pts
Mundial de Cond. Sin puntaje	112	17	15	7	3	5	3	15	46	1	16	24	309
	8	2	1	—	—	2	—	—	3	—	—	—	x
Total	120	19	16	7	3	7	3	15	49	1	16	24	309
Fórmula 2	27	1	2	2	1	1	2	6	12	—	1	—	36
Procar	8	3	1	—	—	—	—	2	2	—	3	x	78
Otras categorías	12	1	1	2	1	—	2	1	4	—	—	—	x
TOTAL GENERAL	167	24	20	11	5	8	7	24	67	1	20	24	

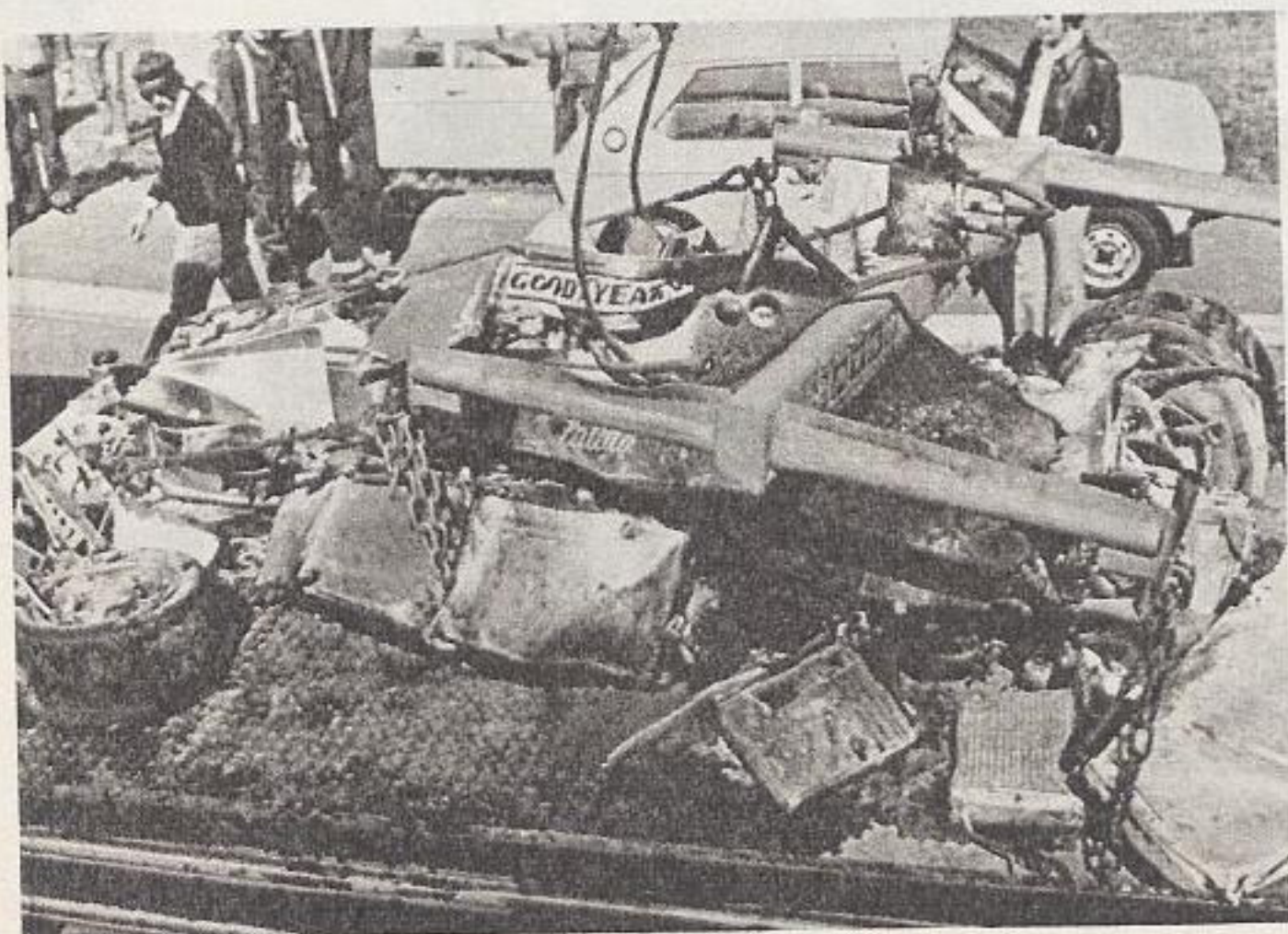


1978: Luego de ganar con muchas discusiones en Suecia, gracias a los artilugios aerodinámicos presentados por el team, Lauda volvería a repetir su éxito en el Gran Premio de Italia, cuando fueron penalizados Andretti y Villeneuve. Allí el equipo Brabham, con sus BT46, obtuvo su único 1-2 con motor Alfa.



1972: El mismo March 722 modificado serviría para que disputase parte de la temporada de F1 (como 721). Ya llevaba en el casco la insignia de la banca de Austria, que lo acompañaría a través de muchos años.

1976: Irreconocible prácticamente como lo que fue, la Ferrari 312 T2 muestra crudamente el resultado del accidente de Nürburgring. La rápida intervención de sus colegas le salvó la vida a Lauda. Pero volvió a correr, demostrando un ánimo a toda prueba.



LA MARILYN MONROE ARGENTINA: ADRIANA AGUIRRE REVIVE SU INOLVIDABLE IMAGEN



Proyectamos para usted

"APOCALIPSIS AHORA"

Conozca todo sobre esta película boom.



DOS AMORES PARA OLIVIA NEWTON-JOHN

¿La estrella sigue destrozando corazones?

Y LA MÁS COMPLETA PROGRAMACIÓN DE TV
ESTA SEMANA

antena

SHOW

¡SALIÓ MÁS INDISCRETA QUE NUNCA!

\$ 2500



Niki Lauda siempre fue un celoso custodio de su intimidad familiar. De allí el valor de la foto, donde se lo ve con su esposa, la hermosa Marlene, en su casa de Salzburgo.

1977: con la Ferrari 312 T2, rumbo a otro campeonato. Ese año no había empezado muy bien, pero luego quedó tácitamente establecido que él era el primer piloto del equipo.

1978: Cuando le preguntaron a Niki qué opinaba de la combinación Brabham-Alfa, respondió, señalando la barra antirroll: "De aquí para delante, excelente..."

1979: sus compañeros de tareas en Brabham: Bernie Ecclestone, Nelson Piquet y Gordon Murray. Junto a Lauda intentaron durante la mayor parte de este año convertir al BT48-Alfa Romeo en un auto competitivo.

Además, llegó cuarto. El precio fue muy alto, pero se había ganado el corazón del sentimental público italiano.

Sin embargo, en este "resucitado" había otras diferencias que en breve habrían de revelarse. Su carácter fuerte, su avasallante personalidad, se revitalizaron en la adversidad. Y ya nada lo detuvo. Fue por fin él mismo por sobre todas las cosas. Mucho más allá de dejar voluntariamente el Campeonato Mundial a merced de Hunt durante aquel infernal G.P. de Japón, donde la F-1 mostró un grado de inconsciencia incomprensible a los ojos del vapuleado Niki.

Y 1977 lo confirmaría con creces. Haciendo valer sus opiniones, imponiéndolas, de ser necesario, acosado además por la amenazadora presencia en su propio equipo de un piloto de elevadas aspiraciones como Reutemann. Movió sus influencias, no largó en España, volcó política y psicológicamente la situación a su favor y se abocó a aprovecharla. El tercero retornó a sus manos, ya no quiso correr en Canadá y abando-





nó Ferrari, con la explosiva declaración posterior de que **"difícilmente la marca volvería a lograr un Campeonato sin él"**.

Forghieri contestó lo suyo, don Enzo y la prensa itálica (golpes bajos mediante) también, pero el '78 pareció darle la razón al austriaco, ya con fama de equivocarse poco.

BRABHAM Y EL FINAL

Y Lauda se dedicó a lidiar con el polémico Brabham-Alfa, alcanzando buenos resultados, y hasta sacándolo de perdedor en Suecia (con el controvertido y luego prohibido "ventilador"), y en Italia (por la desclasificación de Andretti y Villeneuve, adelantados en la segunda largada de aquel triste día).

Su relación con Ecclestone ("Lauda es el mejor, el más profesional y consistente") se prolongó en 1979, pero todo se hizo mucho más cuesta arriba. El BT48 tardó en ponerse a tono, y cuando lo logró aún carecía de confiabilidad. Además, los favores de Bernie parecie-

ron inclinarse hacia el joven Nelson Piquet, reemplazante de Watson.

El retiro de Lauda, tantas veces "anticipado", volvió a actualizarse. Pero ningún indicio concreto lo ratificaba. Lo más factible era su pase, tal vez a McLaren, pero la millonada de dólares requerida acabó por diluir el tema... Una cuarta colocación en Italia, en la despedida oficial de la azarosa alianza Brabham-Alfa, seguida de un "satisfactorio" suceso en "casa de Ferrari", Imola, con el mismo BT48 de tantas frustraciones, fueron lo mejor del año, su último año.

.....
"Sí, puede andar bien; tiene que andar bien. Quizás a corto plazo. Pero, ¿qué es hoy, para mí, un corto plazo? ¿Cuánto me interesa? Total, acá ya sé que no me puedo quedar, ya no quiero... Otro equipo, otro equipo... ¿Hasta cuándo voy a tener que esperar para que se decidan a conseguir lo que les pido si es que pueden conseguirlo ... ¿Y para qué lo pido? Mi empresa aérea crece,

mi hijo también... ¿Qué hago? ¿Qué estoy haciendo acá? ¿Manejo o filósofo? ¡No! ¡No puede ser! Esto no va más. Tengo que convencerme. Es el colmo no poder concentrarme. ¡Sí! Lo mejor que puedo hacer es lo que tantas veces pensé. Además, este año me ha estado cosquilleando más que nunca.

Y... sí. Ahora, en cuanto me baje del auto, al primero que se me acerque le tiro el baldazo, y después, que sigan ellos con toda esta locura tan linda. Ya me imagino los titulares: 'Niki Lauda, apenas dejó el auto, transcurrida la primera sesión clasificatoria en la Ile de Notre Dame con miras al G.P. de Canadá, comunicó intempestivamente su retiro del automovilismo'. Si al final voy a creer que, en parte, mis padres tenían razón..."

.....
 ¿Quién puede saber cuál y cómo habrá sido el momento crucial? Si fue algo así o no. ¿Niki Lauda? Ya no importa.

LAS TENDENCIAS DEL MERCADO

PRECIOS DE AUTOMOVILES 0 KM CHRYSLER

DODGE. Precios vigentes al 10/10/79, incluido IVA e impuestos internos, sin opcionales.

1500.....	\$ 20.772.111
1,8.....	" 23.610.723
1,8 Automático.....	" 25.624.299
1500 Rural.....	" 25.768.987
1500 Rural Automático.....	" 27.997.979
Coronado (Dirección hidr.).....	" 34.716.520
Coronado (Sin direc. hidr.).....	" 33.584.974
Coronado Automático.....	" 39.155.922

CITROËN

Precios vigentes al 10/10/79, incluido IVA e impuestos internos.

3 CVM-28.....	\$ 14.032.000
Ami 8 Elysee.....	" 16.671.500
Mahari Ranger.....	" 16.979.000

FIAT

Precios vigentes al 10/10/79, incluido IVA, con opcionales y sin el 5%.

600 S.....	\$ 12.923.500
133B.....	" 14.749.400
133 L.....	" 15.973.400
133 T.....	" 16.539.100
128 C.....	" 18.858.900
128 CF.....	" 20.221.200
128 CL.....	" 22.057.400
128 CLF.....	" 21.897.500
125 S.....	" 22.131.900
125 CL.....	" 27.158.500
125 FS.....	" 25.384.902
125 BT.....	" 20.742.900
125 BN.....	" 17.000.000
125 SP.....	" 20.021.400
125 MC.....	" 18.665.600

FORD

Precios vigentes al 10/10/79, incluido IVA, sin impuestos, sin opcionales.

Falcon Taxi.....	\$ 23.994.800
Falcon Standard.....	" 23.914.800
Falcon De Luxe.....	" 27.615.000
Falcon Futura.....	" 32.339.400
Falcon Sprint.....	" 33.124.000
Falcon Rural Standard.....	" 27.541.700
Falcon Rural de Luxe.....	" 34.520.900
Fairlane LTD V-8.....	" 37.889.200
Fairlane Elite.....	" 41.125.600
Taurus L.....	" 21.082.200
Taurus GXL 2000.....	" 25.312.200
Taurus GXL 2300.....	" 27.097.400
Taurus GT.....	" 29.928.100
Taurus Cupé SP.....	" 33.495.200

PEUGEOT

Precios vigentes al 10/10/79, incluido IVA, impuestos internos y el 70% de los opcionales, sin 5%.

404 Standard.....	\$ 20.987.914
404 Diesel.....	" 24.307.046
404 GT.....	" 23.155.436
504 GL.....	" 24.936.685
504 E 2.000.....	" 26.874.657
504 TN.....	" 31.759.168
504 SE.....	" 31.706.778
504 SES.....	" 36.008.137
504 SED.....	" 37.650.801
Pick-up.....	" 20.080.269

RENAULT

Precios vigentes al 10/10/79, incluido IVA, 5%, impuestos internos y opcionales.

4 S.....	\$ 14.066.270
4 F.....	" 15.853.651
6.....	" 17.253.034
12 TL.....	" 20.300.787
12 Taxi.....	" 21.627.884
12 TS.....	" 26.342.559
12 TSB.....	" 27.106.195
12 Alpine.....	" 31.151.819
Torino Grand Routier.....	" 37.941.523
Torino TSX.....	" 51.404.666

USADOS

NOTA: Se incluyen todos los modelos representativos de cada marca con más de 8 meses y hasta 9 años de antigüedad en el mercado. Los precios (en miles de pesos) corresponden a nivel público y se estiman tomando como reflejo las operaciones realizadas en Capital Federal y Gran Buenos Aires.

MARCA Y MODELO	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970
CHRYSLER (Dodge)									
1500 Standard.....	14.000	13.000	11.500	10.000	9.000	8.000	7.000	6.500	6.000
1500 SPL.....	14.100	13.100	12.500	11.000	10.000	8.500	7.500	7.000	6.500
1500 GT-90.....	14.100	13.100	12.500	11.000	10.000	8.400	7.300	6.900	6.300
1500 Automático.....	14.100	13.100	12.500	11.100	—	—	—	—	—
1500 GT 100.....	14.200	13.200	—	—	—	—	—	—	—
1500 M 1,8.....	16.200	14.800	12.900	11.500	—	—	—	—	—
1500 Rural.....	17.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Polara naftero.....	20.000	16.000	13.900	10.000	7.700	7.000	6.200	5.800	5.000
Polara RT.....	21.000	17.000	15.000	11.000	9.000	8.000	7.000	6.500	6.000
Coronado.....	—	—	—	—	10.000	8.500	7.500	6.800	6.500
Coronado Automático.....	22.300	20.000	17.000	13.200	11.000	10.200	8.000	7.000	6.500
CITROËN									
2 CV Azam.....	7.500	6.900	6.500	4.900	4.500	3.700	3.400	3.200	3.000
3 CV.....	7.700	7.100	6.700	5.100	4.700	3.900	3.500	3.300	3.200
Mahari.....	8.500	7.400	6.300	5.200	4.800	4.100	3.700	—	—
Ami 8.....	8.700	7.800	6.400	5.400	5.000	4.400	4.000	3.800	3.500
FIAT									
800 F.....	8.000	7.000	6.300	5.300	5.000	4.500	4.000	3.500	3.300
800 S.....	8.200	7.400	—	—	—	—	—	—	—
133.....	8.700	8.000	7.300	—	—	—	—	—	—
128.....	11.500	10.500	8.900	7.800	6.800	6.100	5.500	5.100	—
128 L.....	11.800	10.700	9.000	7.900	6.800	6.100	—	—	—
128 IAVA.....	13.700	12.100	9.500	8.500	—	—	—	—	—
128 Familiar.....	12.900	11.500	9.300	8.000	7.400	6.600	—	—	—
125 Berlina S.....	14.500	13.300	11.000	10.000	9.000	8.100	7.500	—	—
125 Berlina Pot.....	16.550	14.500	12.600	—	—	—	—	—	—
125 Cupé.....	18.100	16.200	13.500	11.000	9.900	8.500	7.700	—	—
125 Familiar.....	18.500	16.800	13.800	11.500	10.000	9.000	8.300	—	—
1600 Sport.....	—	—	—	—	—	7.300	6.500	—	—
1600 Berlina.....	—	—	—	—	—	7.000	6.300	—	—
1500 Sport.....	—	—	—	—	—	6.200	5.700	—	—
1500 Familiar.....	—	—	—	—	—	6.400	5.900	—	—
FORD MOTOR									
Taurus L.....	17.500	16.500	15.000	13.400	12.500	—	—	—	—
Taurus 2.000 GXL.....	20.000	19.000	16.000	15.000	14.000	—	—	—	—
Taurus 2.300 GXL.....	21.000	20.000	17.000	16.000	15.000	—	—	—	—
Taurus Cupé GT.....	24.500	23.500	21.000	18.500	—	—	—	—	—
Falcon Standard.....	19.000	18.000	14.500	13.700	12.300	9.900	8.200	7.200	6.600
Falcon De Luxe.....	23.000	20.000	18.000	16.000	15.000	13.000	12.000	10.500	9.700
Falcon Futura 221.....	23.500	20.500	18.500	16.500	15.500	13.500	12.500	11.500	10.500
Falcon Sprint.....	25.000	22.000	20.000	17.900	17.500	14.700	14.000	12.500	11.700
Falcon Rural.....	21.500	19.500	17.500	16.700	14.500	13.500	12.500	10.500	9.500
Falcon Rural 221.....	25.000	22.000	20.500	18.500	17.000	16.000	14.200	13.000	12.000
Fairlane 500 6 cil.....	—	—	14.500	12.000	11.000	9.500	8.000	7.000	6.200
Fairlane LTD 6 cil.....	—	—	17.000	14.500	13.000	11.300	10.500	8.400	7.700
Fairlane LTD 8 cil.....	25.500	21.000	18.500	16.000	14.500	13.500	12.000	10.000	9.100
GENERAL MOTORS									
Opel K-180.....	12.000	11.100	9.000	7.500	6.700	—	—	—	—
Opel K-180 Rally.....	14.000	13.000	11.500	—	—	—	—	—	—
Chevrolet 400 SS.....	—	—	—	—	9.700	9.000	—	—	—
Chevrolet Rally Sp.....	—	—	—	—	9.500	8.500	7.700	7.100	6.800
Chevy Standard.....	15.000	13.000	11.800	11.000	10.000	9.500	9.000	8.000	7.200
Chevy Súper.....	16.500	14.500	13.000	12.000	11.000	10.500	10.000	9.400	8.800
Chevy Malibú.....	20.000	18.000	15.000	13.500	12.700	—	—	—	—
Chevy SS 4 puertas.....	—	—	—	—	11.500	10.000	9.000	8.500	8.000
Chevy DL aut/Mal.....	24.000	—	—	—	—	—	—	—	—
PEUGEOT									
404 Standard.....	13.700	12.800	11.800	10.500	9.700	9.000	8.200	7.500	6.700
404 Diesel.....	15.500	14.500	13.500	12.500	11.500	10.500	9.500	8.500	7.500
404 SL GP.....	14.000	13.000	12.000	11.000	10.000	9.500	8.900	8.300	7.000
504 SL.....	—	—	—	—	—	11.500	10.500	9.500	8.700
504 GL.....	16.500	15.500	14.500	13.500	12.500	—	—	—	—
504 XSE/SE.....	22.500	20.500	18.500	16.500	14.500	—	—	—	—
504 TN.....	21.000	19.500	—	—	—	—	—	—	—
RENAULT									
4S.....	9.000	8.100	7.600	6.900	6.000	5.300	—	—	—
6.....	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000	6.000	—	—	—
12.....	13.200	11.800	10.900	10.000	9.000	8.000	7.000	—	—
12 Break.....	15.700	14.600	13.300	12.500	11.000	10.000	—	—	—
12 TL.....	12.100	11.000	—	—	—	—	—	—	—
12 TS.....	16.500	15.000	—	—	—	—	—	—	—
12 TS Break.....	19.000	17.700	—	—	—	—	—	—	—
Torino L.....	—	—	—	—	—	8.700	7.700	6.700	—
Torino S.....	—	—	—	—	—	9.500	8.500	7.500	—
Torino TS 4 puertas.....	—	—	—	—	—	10.000	9.000	8.000	—
Torino 380 W GS.....	—	—	19.500	18.000	16.500	15.000	13.500	11.000	9.500
Torino TSX.....	30.000	28.000	22.000	—	—	—	—	—	—
Torino SE G-Routier.....	20.000	17.000	14.000	12.000	11.000	—	—	—	—
Torino TS 2 puertas.....	26.000	22.000	18.000	—	—	—	—	—	—

PARABRISAS NOTICIAS

IMPORTANTE EXPORTACION DE MOTORES FIAT A EUROPA

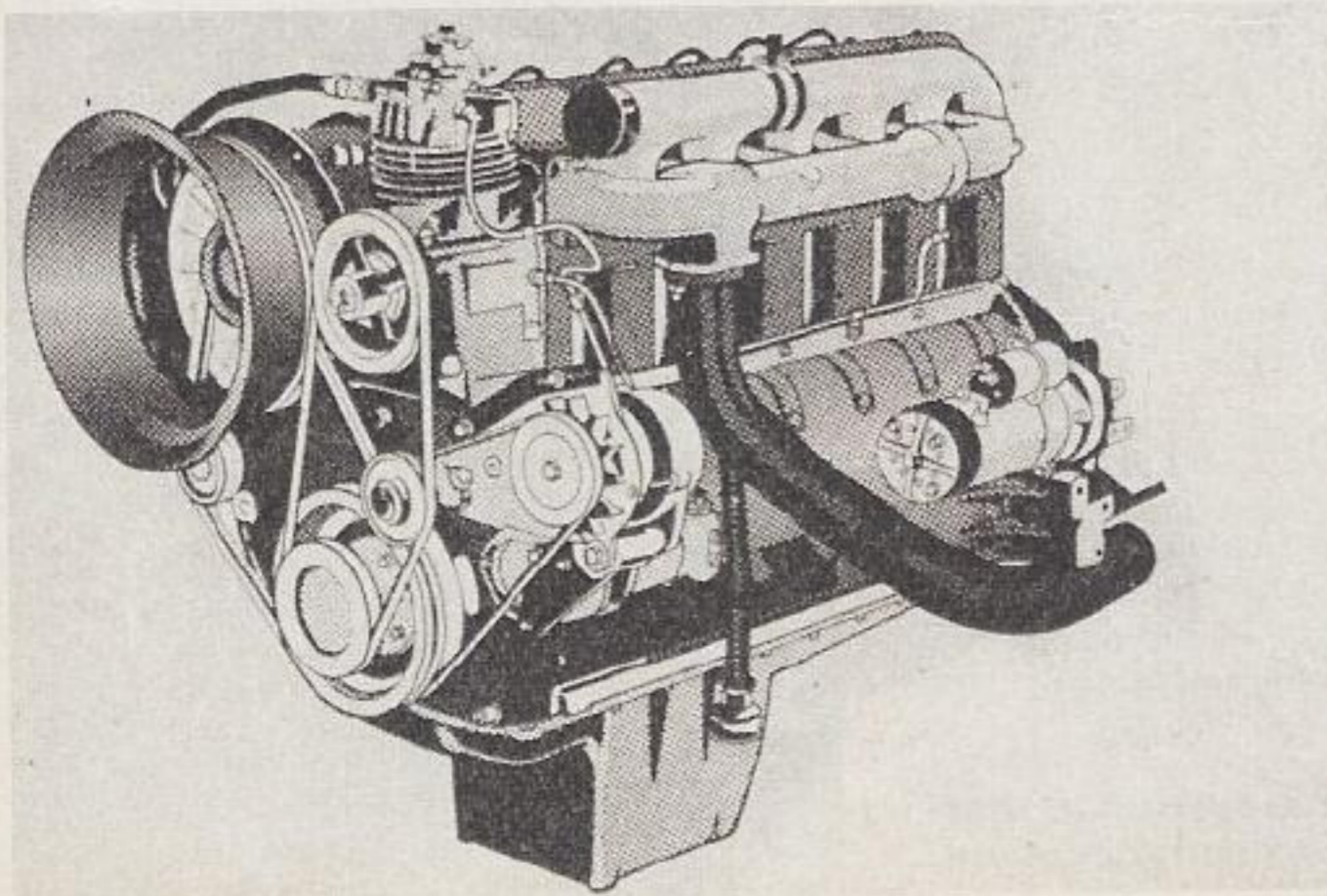


Con el embarque en el barco "Chaco", de la Empresa Lineas Maritimas Argentinas, de motores para autom6viles Fiat 128, Fiat Argentina complet6 el envio de 8.000 plantas motrices de 1.100 cm³ destinadas a equipar autos Fiat en paises europeos, que se complementar6 con 2.000 m6s antes de la finalizaci6n de este a6o.

Tambi6n se enviar6n 6.000 montantes de ruedas anteriores para el mismo modelo, y en un futuro cercano se proyecta mandar a Europa 2.000 pedales de embrague para otros modelos.

NUEVO MOTOR PARA EL FORD F-7000

Los concesionarios Ford de todo el pais acaban de poner en venta una nueva versi6n del camión Ford F-7000, de servicio pesado, equipado con un motor Deutz de aspiraci6n normal. La empresa fabricante destaca entre otras cosas que "es capaz de cubrir largas distancias sin disminuir su rendimiento, contando con un excelente arranque en frio, confort ideal de manejo y gran seguridad en las frenadas".



MUSICA PARA TU AUTOESTEREO

ARS LONGA VITA BREVIS (Sinfonía para grupo y orquesta). **Nice.** (Music Hall). La agrupaci6n Nice fue de las pioneras dentro del movimiento de rock progresivo generado en Inglaterra a fines de la d6cada pasada. Esta grabaci6n es de cuando el conjunto estaba formado por Keith Emerson (actualmente lider de Emerson, Lake & Palmer), Lee Jackson y Brian Davison, y es para asombrarse de las



cosas que algunos grupos hacían hace diez a6os...



VARIACIONES HUMAHUAQUEÑAS. **Raúl Mercado.** (Polydor). Quiz6 uno de los m6s profundos y talentosos investigadores de la m6sica andina es Raúl Mercado. En este trabajo junto a su propio grupo vuelca todo su saber te6rico e interpretativo sin retaceos, obteniendo de los instrumentos aut6ctonos sonidos casi m6gicos. Sin duda, una de las mejores obras publicadas en la materia.

GRANDES COROS DE OPERA. **The Kingsway Symphony Orchestra y coros.** (London). No es com6n que incluyamos comentarios de m6sica cl6sica en esta secci6n, por considerarlo un tema realmente para entendidos. Pero hasta el m6s profano ser6 capaz, sin duda, de apreciar la inmensa calidad que campea en esta recopilaci6n que incluye las partes corales de las principales 6peras. Se destacan Aida, Nabucco, Fausto y el coro de peregrinos de Tannh6user.



LOVE DISCOTHEQUE. **Int6rpretes varios.** (Epic). Sin duda, una muy bien lograda selecci6n de temas fundamentales rom6nticos. Salvo Morris Albert el resto de los int6rpretes no es muy conocido, pero todos guardan un excelente nivel. Por supuesto, una placa ideal para la hora de los arrumacos, que los enamorados seguramente sabr6n apreciar en su verdadera magnitud.

WISE AFTER THE EVENT. **Anthony Phillips.** (Vertigo). En su segundo trabajo como solista, este ex integrante del grupo Genesis vuelve a impresionar por la

justeza de sus interpretaciones y la inusitada creatividad que aflora en todos sus temas. Los que gustan del rock elaborado al mejor nivel son los destinatarios.

9º TRANS-CHACO RALLY

EL DULCE SE

VOLVIO BARRO

El tradicional rally comenzó con un insólito 75 por ciento de arribos al cabo de la primera etapa, pero la lluvia y el barro en el segundo tramo dejaron el tendal. Ganaron Silguero-Molas con Toyota, mientras que Ricardo Sauce-Harry Oribe lo hacían en su clase, convirtiéndose así en los primeros argentinos que obtienen tal halago. Los Subaru fueron la revelación de la carrera, a la cual volvió el espíritu deportivo ausente desde hacía años.

por Carai Cambá (Desde Asunción, Paraguay)

¿Qué es, cómo definirlo? Quizá lo más acertado sería decir que es una mezcla en la que los ingredientes son tan dispares como la aventura, la velocidad, el interés comercial, la lucha contra los elementos de la naturaleza, la bohemia, el lirismo... El infierno del polvo de tierra y la tortura de cientos de kilómetros de barro y agua...

Tiene un nombre y una fama: es el **Trans-Chaco Rally**, y es la carrera de autos más difícil del mundo, al menos de entre las que conocemos o hemos sabido. Un rally que atrapa y que atrae todos los años a un centenar o más de tripulaciones, entre las que siempre se cuentan numerosas argentinas y alguna que otra de Brasil, Uruguay y aun de Europa.

Este año, dos innovaciones caracterizaron la carrera: una estrictamente formal, ya que Filadelfia dejó de ser centro neurálgico de los tres días. La ciudad de los menonitas dejó ese lugar a Mariscal Estigarribia, una gran guarnición militar en el corazón del Chaco boreal.

La otra innovación fue más importante todavía, y decisiva: con muy buen criterio, los organizadores establecieron la prohibición de que los coches fueran remolcados o empujados por auxilios, incluso éstos tampoco pudieron circular por la ruta de la carrera. En un 95 % se cumplió con esto de acuerdo a lo que vimos desde el aire. Ello trajo aparejada

El Toyota ganador atravesando la pista de la base aérea de Pratt Gill, tratando de entrar primero en la picada. En el polvo se ve a su seguidor. Los aviones este año pulularon en el Chaco: en el momento de la toma había nada menos que 35 haciendo auxilio.

El Subaru 1600 de Sauze en un charco (de 3000 metros) de la segunda etapa. El motor de cuatro cilindros opuestos respondió ampliamente, y el gordo ganó su clase.

Los autos de punta empantanados en la picada de Infante Rivarola, en la segunda etapa. Hubo autos que quedaron aislados así tres días.

una camaradería entre las tripulaciones, que se ayudaron en numerosos casos, aun tratándose de autos de marcas tradicionalmente rivales. Positivo, ya que volvió el espíritu deportivo a un acontecimiento que lo estaba perdiendo.

Ganó Toyota. Porque por unos días, el país (no exageramos, es una expecta-





tiva más grande que la de nuestros viejos GG.PP. está pendiente de la carrera, y de la marca que se impone al cabo de tres días. Acá, en los planteos previos, es Toyota o Ford. Como sucedió en ocho oportunidades, volvió a vencer Toyota en la General, esta vez por intermedio del luchador Luis Silguero a quien secundó eficazmente Edgar Molas.

De entrada, en un Chaco en el que no llovía desde 4 meses atrás, Héctor Risso con un Escort RS 2000 supo sacar partido de su lugar de privilegio en la largada, y llegó primero a Mariscal Estigarribia aventajando a los Toyota de Silguero y Planás, mientras que en el cuarto puesto el Subaru 1600, de Carlos Menéndez Behety-Oscar Ferreyra, dejaba con la boca abierta a más de un entendido.

Ford punteaba, pero nadie se hubiera arriesgado a jugarle demasiados boletos para el final. Con el abandono de Juan Carlos Calvo (ganador de varios Trans-Chaco) y el retraso de Jaeggli, Ford parecía estar mal parado para lo que faltaba. De los argentinos estaban bien colocados hasta ahí Bugliotti-D'Andrea, Smith-Smith, Gómez-Espinola, Galdoz-Dechechi-Serkin (todos con Renault 12, Sauce-Harry Oribe y los hermanos Menéndez Hume completando el trío de Subaru (que fueron la revelación mecánica de la carrera) y los Peugeot 504 de Aionso-Rodríguez y Gayol-Jaeschke.

La segunda etapa marcó el vuelco fundamental. Comenzó a llover por todos lados en el Chaco y los barriales quitaron de la punta al Ford, martirizaron a hombres y máquinas, y dejó el tendal: de 75 que habían arribado al término de la primera etapa, sólo quedaron 20 para iniciar la última. Los autos, encajados en las estrechas picadas, de Pratt Gill y Rivarola impidieron el paso de los que venían atrás, formándose grupos que tuvieron que abandonar tras luchas que duraron hasta doce horas, para zafar del lodazal.

Ya antes de la largada de la última etapa a Asunción, Ricardo Sauze, el viejo batallador, era ganador de su categoría en la que había quedado solo. El último tramo sólo marcó el retraso de Menéndez Behety (luego desclasificado por haber sido ayudado a desempantarr por un control) y la revancha parcial de Ford, que ganó el tramo con el auto de Jaeggli.

En Ara Tiri, el autódromo de Asunción, terminaba una epopeya: en dos o tres meses ya se comenzarán a hacer los primeros preparativos para el próximo, tan difícil como éste, o más...

ESPINAS CHAQUEÑAS

GESTOS. Hubo muchos que reverdecieron el espíritu deportivo. Dos: Antebi (Datsun) apartándose de la angosta picada para que pasara un Toyota (cuando iba primero en el camino). Monges, (Toyota) ayudando a un Escort. Bien.



FAMA. El argentino más conocido en Paraguay es **Carlos Menéndez Behety**, quien allá goza de bien ganada fama. La mala suerte lo posterga una y otra vez, como en ésta, que hasta el final venía disputando los primeros lugares de la general. Tal como lo había vaticinado, su auto cumplió.

DESCLASIFICACIONES. Al cabo de la primera etapa, a seis autos por correr en Grupo Uno con barras que vinculaban ambas torretas de amortiguación. Entre ellos quedaron afuera Enrique Tettamanti-Carlos Mazzini, argentinos que con Fiat 147 habían ganado la categoría

y cilindrada hasta Estigarribia.

OVACION. Fue la que recibió el "Gordo" Sauze en la fiesta final. Por primera vez pudo terminar un Trans-Chaco luego de participar seis veces. La barra argentina, responsable de que fuera el más aplaudido...

CLASIFICACION. La ganó el Escort de Risso que aventajó por nada menos que dos segundos al Datsun 2000 de Cabello. Brillaron en la clasificatoria los argentinos Francia (Citroën CX), Menéndez Behety y Menéndez Hume (Subaru), Dechechi (Renault) y Alejandro Gayol (Peugeot 504).



Roger Penske, un verdadero cerebro organizador.

también una muestra cabal del poderío de la CART, que logró reunir 35 autos competitivos con la ausencia por cierto remarcable del campeón del USAC y estrella indiscutida de la especialidad; A. J. Foyt. Este año los coches de la división championship empezaron a mostrar cambios estructurales importantes, basados por supuesto en el aprovechamiento del efecto suelo. En tal sentido los Penske PC 7 y el Chaparral 2K llevaron la delantera, con la diferencia de que la poderosa organización de Roger Penske pudo mucho más que el solitario esfuerzo de Jim Hall concentrado en el auto de Al Unser. Los demás competidores han estado bastante lejos y ello en alguna medida puede complicar el panorama de una categoría que hasta 1978 mostró una paridad mucho mayor. En Ontario no hubo nada que hacer contra los Penske: Bobby Unser primero, Rick Mears segundo y el reaparecido Mario Andretti tercero, siendo los únicos que cumplieron con las 200 vueltas reglamentarias. **Bobby Unser**, con 45 abriles sobre sus espaldas, se aguantó **3h24m22s** a un promedio de **234,880 km/h** y se convirtió en el único piloto que gana esta prueba por tercera vez, (ya lo había hecho en 1974 y 76) en diez años de historial de la carrera. Cuarto finalizó Johnny Rutherford, a una vuelta con el tradicional McLaren-Cosworth de tipo convencional; quinto quedó Al Unser con el Chaparral 2K luego de haberles dado dura batalla a los Penske hasta que en una confusa acción dobló uno de los spoilers delanteros y ya nada pudo hacer. Completaron el clasificador: 6° Danny Ongais (Parnelli-Cosworth) a 4 vueltas, 7° Vern Schuppan (Wildcat

DGS) a 9 vueltas y 8° Don Whittington (McLaren-Cosworth), haciendo su debut en la especialidad, a 11 vueltas del ganador. Rick Mears mantiene el primer puesto en el campeonato, seguido por Bobby Unser, siendo los dos únicos pilotos ya con posibilidades de acceder al título.

En cuanto al futuro de la categoría, Penske tiene listo para testear antes de fin de año su nuevo PC 9 y Jim Hall está trabajando sobre un sucesor del Chaparral 2K. Las posibilidades de que en McLaren se desarrolle un wing car championship dependen de los sponsors que se consigan. Por el lado de Parnelli Jones no hay novedades aún. Roman Slobodydjnski, diseñador de los Lightning, está desarrollando un wing car y en similares proyectos se encuentran George Bignotti (para Gordon Johncock y Wally Dallenbach) y Dan Gurney. Uno de los habituales concurrentes, Bobby Hillin, está tentando a Patrick Head, pero habrá que ver si Frank Williams le da libertad de acción a su ingeniero proyectista. Sin duda, éste ha sido un año de transición para los championship y quien mejor lo aprovechó fue Roger Penske, un verdadero cerebro organizador, tal vez sin el talento creativo de un Jim Hall, pero con una capacidad operativa y una efectividad que muy pocos o ninguno pueden igualar en estas latitudes.

MOSPORT NO MURIO

Pese a no ser más escenario del Gran Premio de Canadá, Fórmula 1, el circuito de Mosport continúa como epicentro de

importante actividad mecánica. Allí precisamente prosiguió el campeonato de Fórmula Atlantic, con una típica competencia de la especialidad en la que intervinieron 28 participantes, con los cinco primeros de las sesiones clasificatorias en menos de un segundo, entre ellos Jacques Villeneuve, el hermano menor de Gilles. Se nota en esta categoría la ausencia de Geoff Brabham, quien ha concentrado su actividad en la Super Vee y en Mini Indy. La prueba de Mosport fue realmente excepcional en lo que se refiere a lucha por el primer puesto. **Kevin Cogan** y Jeff Wood llevaron el duelo hasta el final y si bien la bandera a cuadros consagró ganador a Cogan con un Ralt, superando por menos de un segundo a Wood, éste presentó una protesta que luego no prosperó. En consecuencia fue confirmado **Kevin Cogan** como vencedor a un promedio de **152,160 km/h**, 2° Jeff Wood (March), 3° Bob Earl (Ralt), 4° Tom Gloy (Ralt) y 5° John Mortensen (March). Con tres victorias en esta temporada, **Kevin Cogan** pasó a encabezar el torneo de Fórmula Atlantic con 155 puntos, 10 más que su escolta inmediato **Tom Gloy**. Entre ellos dos se definirá el título de este año.

USAC: McCLUSKEY EN LA ULTIMA

Con las 200 millas de Milwaukee finalizó el campeonato de la categoría Championship fiscalizado por el USAC, certamen que careció totalmente de brillo al participar los mejores pilotos de la especialidad en el torneo paralelo organizado por la CART. Esta competencia dejó dos hechos importantes para el comentario: el abandono de A. J. Foyt, quien igualmente quedó consagrado campeón por amplísimo margen y el reencuentro triunfal del veterano **Roger McCluskey**. Porque cabe recordar que este muchacho de Tucson, Arizona, tiene 48 años de edad, hace veinte primaveras que está compitiendo en esta fórmula y no ganaba una carrera en los últimos seis años. De ahí la enorme alegría que lo embargaba después de haber ganado muy bien con su Lola Cosworth en 1h42m26s a **187,200 km/h**. 2° Tom Bigelow con otro Lola-Cosworth del mismo equipo. 3° Billy Vukovich con Eatson-Offy; 4° Johnny Parsons con Lightning-Offy a cuatro vueltas y 5° Janet Guthrie con un Lola Cosworth, a seis rondas. La carrera preliminar para los Mini Indy fue ganada por **Dennis Firestone**, superando a Geoff Brabham por 13 segundos. Y así cayó el telón para el más opaco de los campeonatos organizados por el USAC en los últimos años. El veterano A. J. Foyt agregó un nuevo título de campeón que muy poco vale frente a los antecedentes que aquilata A. J. como un auténtico as de la categoría. Sin desmerecer a sus rivales, el "abuelo volador" se llevó con demasiada facilidad un torneo donde nadie le hizo contra.

MIGÜEL COLAZO



LATINOAMERICANO DE VELOCIDAD EN BUENOS AIRES: ULTIMO

Palazzese en "125" y Aleman en "350" se llevaron los títulos para Venezuela. Carlos Lavado fue el ganador de las fechas en "350" y Palazzese y Troisi se repartieron las de "125". Un veedor de la F.I.M. estuvo en el Autódromo para elevar un informe sobre la fecha puntuable por el Mundial en 1981





EL AUTODROMO ROUND

Iván Troisi, Iván Palazzese y Hugo Vignetti, las figuras relevantes de la clase 125. Palazzese se consagró nuevamente Campeón Latinoamericano, Troisi fue su escolta y Hugo cumplió una actuación excepcional.

Eduardo Aleman, con Yamaha 350, es el nuevo titular de la clase 350 cm³. El torneo se definió entre él y el brasileño Claudio Grotto.



Vignetti sigue siendo el solitario Quijote que embiste los molinos; sólo que en este caso logró hacerles temblar la base. Mostró un nivel excelente.

Carlos Lavado cuenta además de su experiencia en el Campeonato Mundial con una moto que según el negro Cerdera (que de esto sabe un rato) está entre las cinco más veloces del mundo en la categoría.



El Campeonato Latinoamericano es el torneo más importante de esta parte de América y su paso por Argentina siempre es un examen para nuestro motociclismo en todos los niveles. Pero esta vez la parte institucional tuvo un peso relevante, debido al hecho de que además de todos los países que habitualmente participan del Campeonato, estuvo entre nosotros el señor **Cabo de León**, representante de la F.I.M.. El motivo principal de su visita consistió en elevar un informe a la Federación Internacional sobre nuestras posibilidades de organizar una fecha por el Campeonato del Mundo en el '81. Conversamos con él sobre este tema y recogimos su opinión, que es, a grandes rasgos, lo que verterá en su informe (ver recuadro).

Pero íntimamente nos quedan ciertas dudas, porque el tema organizativo, que es objeto de este análisis, adoleció de las fallas de siempre. Creemos que la fecha puntuable se obtendrá, hay muchos puntos a favor, pero la duda principal que nos queda es: ¿Tomaremos con-

ciencia a tiempo de que organizar un evento a nivel mundial es muy complejo y que no es trabajo para una persona, ni para una Federación, sino para todos los sectores allegados a este tema?. Estamos a tiempo, la gente capacitada existe (sólo es cuestión de saber reunirla); y contamos con la ayuda del señor Cabo de León (que más que a juzgar vino a enseñar, como lo hiciera en Venezuela). Podemos lograrlo, pero si esto no ocurre, la responsabilidad será de todos.

Deportivamente la historia se repite

Como es habitual, las dos fechas disponibles para la especialidad de velocidad se disputaron en dos días corridos, es decir, la primera el sábado y la segunda el domingo; ambas puntuables.

El pequeño "**America Circus**", animador habitual de este torneo, trajo consigo dos campeonatos para definir, los de 125 y 350 cm³. En el primero, Iván Palazzese, de Venezuela, lograría ceñirse la corona consiguiendo sólo tres

Iván Troisi es un "pibe nuevo" que anda como los bomberos. Verlo doblar haciendo derrapar a su Morbidelli pone los pelos de punta. Escoltó a su compatriota Palazzese en el torneo.

unidades; y el segundo se definiría entre el venezolano Eduardo Aleman y el brasileño Claudio Giroto, pues Carlos Lavado quedó sin posibilidades al suspenderse la carrera de Uruguay.

350. Lavado: "Disculpen muchachos pero yo me voy..."

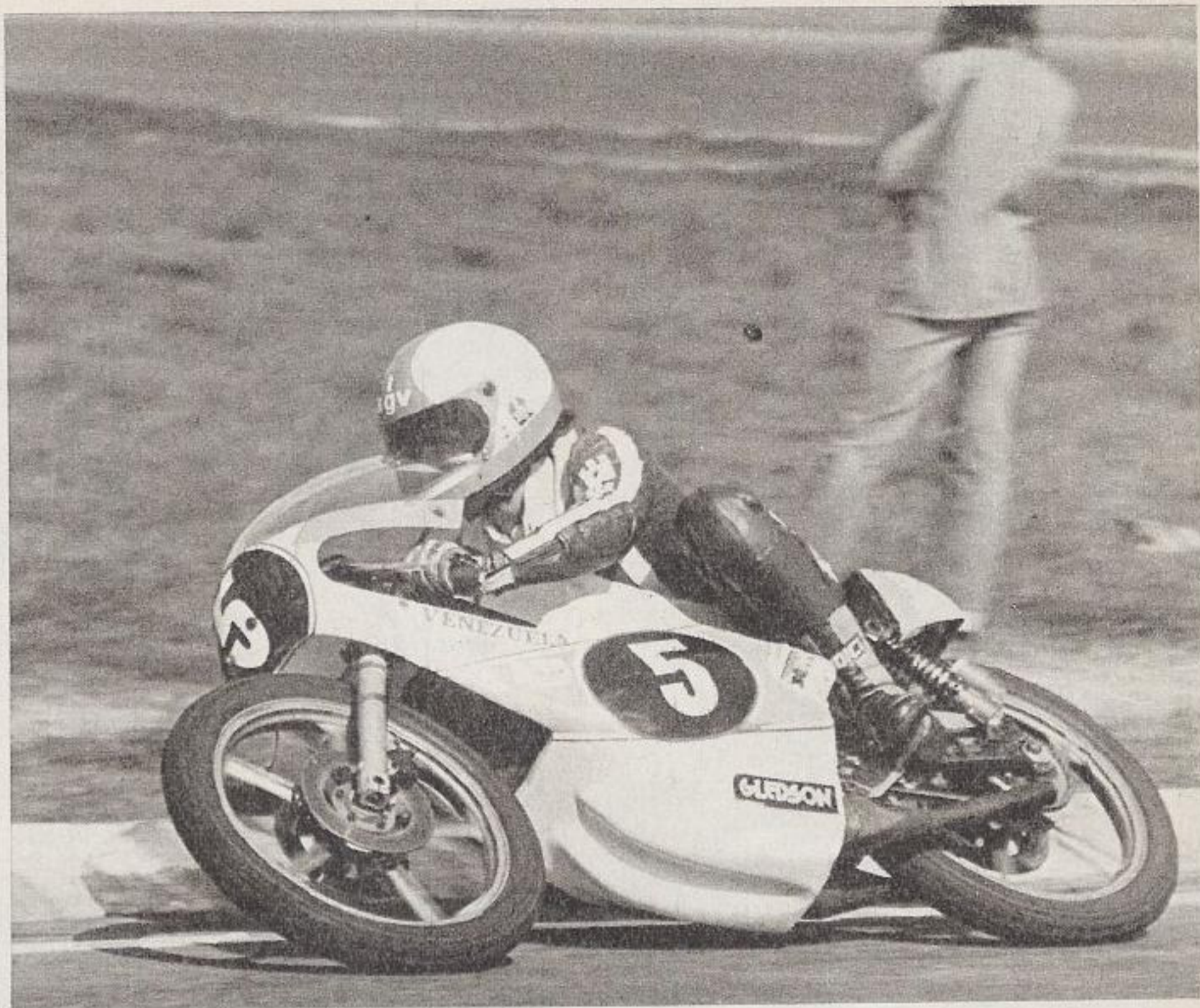
El sábado y el domingo tuvieron un factor en común en la categoría 350 cm³, el absoluto dominio de Carlos Lavado. Esto no extrañó a nadie pues la lógica indicaba que si la moto no se rompía el venezolano sería inalcanzable; y que se rompa una moto oficial, atendida nada menos que por Angelo Frontirre (ex-mecánico de Cecotto), es casi imposible. Sumado a esto que Lavado viene de correr un Mundial y de ganar una prueba puntuable de éste, todo estaba prácticamente dicho antes de empezar, y así ocurrió.

Las expectativas se centraron entonces en Giroto y Eduardo Aleman, que se jugaron hasta el último centímetro el sábado por un segundo lugar valioso en función de Campeonato, llegando incluso a tocarse al doblar apareados en los mixtos. Aleman logró terminar segundo con Giroto a los talones.

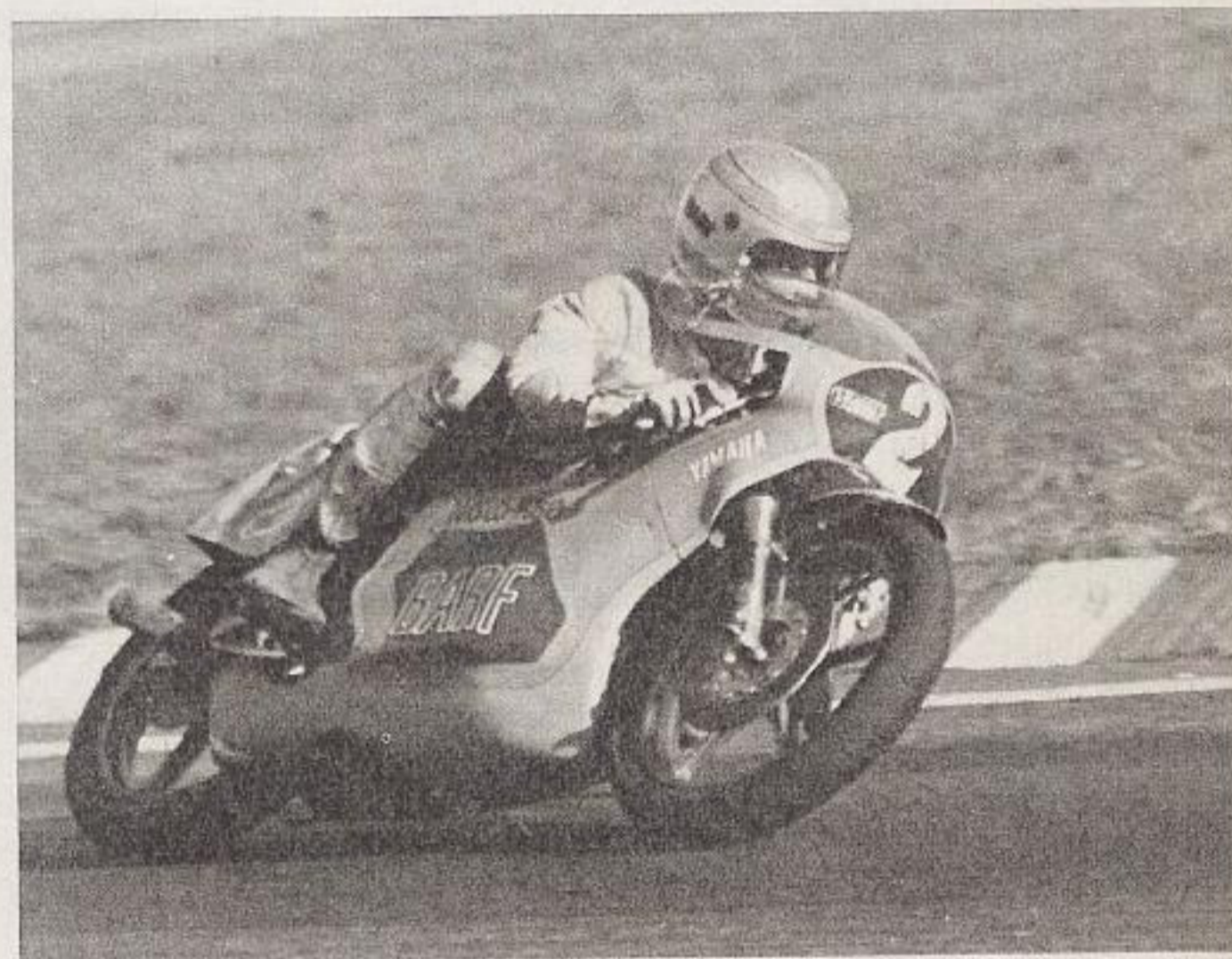
El domingo Giroto tuvo que desertar con la moto herida, dejando el título en manos de Eduardo Aleman, que llegó tercero detrás de su hermano Alberto. De los pilotos argentinos, Marcelo Diez fue cuarto el sábado con una moto cuyo embrague falló desde la largada. **"No hay nada que hacer —nos contaba—, los venezolanos y Giroto reciben elementos que se utilizan en el Mundial y sus motos son superiores a la mía; con suerte puedo llegar cuarto. Fijáte que ellos tienen cubiertas super anchas de 400 y yo me tengo que arreglar con las de 350. Los veo inclinar la moto desde atrás y me da bronca te juro".** A pesar de todo y merced a la impecable labor del "Negro" Cerdera en el armado de la moto, siempre se las ingenia para estar ahí. El domingo fue quinto detrás del chileno Cascino.

125. Palazzese, Troisi y Vignetti los tres mosqueteros

Iván Palazzese, favorito a priori, con sólo conseguir tres puntos se llevaba el Campeonato, y corrió el sábado con ese objetivo. El desarrollo de la carrera fue emocionante porque los venezolanos Troisi y Palazzese, junto a nuestro Hugo Vignetti no se perdonaron un metro y llegaron a la raya casi apareados luego de intercambiar posiciones en varias oportunidades. Ganó Troisi, segundo fue Palazzese y tercero el argentino. El desempeño de Vignetti que repitió ese tercer puesto el domingo, es el fruto de



Claudio Giroto doblando en lo mixtos. Su Yamaha se rompió el domingo dejándolo fuera de la conversación. Es el nuevo Subcampeón.



su dedicación y su constancia, que se reflejan en el arduo trabajo que realiza durante todo el año, preparándose a conciencia como si cada carrera fuera la más importante del mundo. Esc, en el medio motociclístico nacional, carente de incentivos, es doblemente meritorio.

El domingo Palazzese se distanció en la punta, segundo marchó Troisi muy al límite y a punto de caerse en varias ocasiones apurado por Vignetti, y tercero Hugo, expectante por la posibilidad de que Troisi fuera al piso por el ritmo que se le imponía. Palazzese fue ganador. Troisi, por su parte, logró hacer las últimas dos vueltas muy rápido quedando segundo, pues Vignetti logró pasarlo.

Del resto de nuestros pilotos, Willy

Pérez marcó el segundo registro de clasificación a dos décimas de Palazzese y fue cuarto el sábado, puesto que el domingo ocupó Franco Incorvaia.

Balance y perspectivas

El panorama deportivo no ha cambiado, Venezuela sigue liderando seguida de Brasil. Por nuestra parte tampoco ha cambiado nada, todo resultado ocasionalmente obtenido es patrimonio de esfuerzo particular de los pilotos.

Institucionalmente hablando debemos trabajar mucho para que la fecha puntuable por el Mundial sea una realidad; insistimos en que es posible.

Marcelo García Lobelos
Fotos: Héctor Ocampo

EL VEEDOR DE LA FEDERACION INTERNACIONAL: ¿TENDREMOS FECHA PUNTABLE POR EL CAMPEONATO DEL MUNDO?



El señor **Cabo de León** vino a cumplir una misión encargada por la FIM, a la cual pertenece: elevar un informe sobre las condiciones reinantes en Argentina para organizar una fecha puntable por el Mundial. Terminadas las actividades del domingo lo abordamos con una pregunta directa: ¿Opina que

estamos en condiciones de tener fecha puntable??.

Cabo de León respondió: "Bueno, las condiciones materiales están dadas, es decir el Autódromo es muy bonito y apto para ese fin. Sólo habría que hacer unos retoques en algunas zonas que están algo desparejas y modificar algún guard-rail, pero son cosas pequeñas. La parte organizativa tiene algunas falencias, pero yo tengo en cuenta que, a pesar de su importancia, esta carrera podría considerarse de *entrecasa*. Dado el caso, con un director adjunto, como se hizo en Venezuela, todo puede marchar perfectamente. Hay que tener en cuenta que la decisión al respecto corre por cuenta de la FIM; yo sólo elevaré mi informe y ella decidirá".

Somos optimistas, creemos que nuestro país merece ver en 1981 a las máximas estrellas mundiales de la moto en nuestro Autódromo Venezuela ya lo consiguió, nosotros estamos en camino de lograrlo.



Marcelo Diez en la parte conductiva y Cerdera en la asistencia técnica y el armado son los argentinos más afirmados en 350, a pesar de contar con medios inferiores.

LOS TEVEGUIADOS POR CARLOS BASURTO

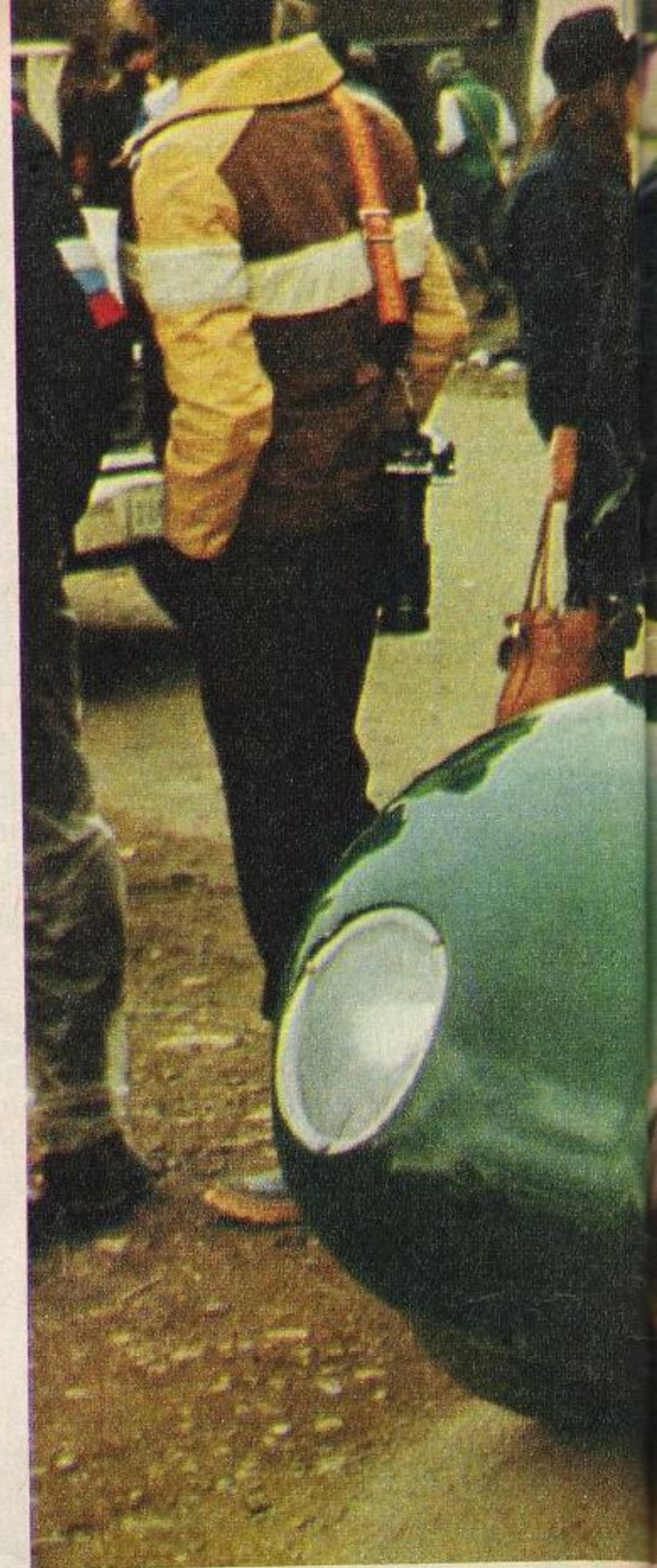


- VIEJO... CARTA DE LOS CHICOS...
- ¿QUÉ DICEN...?
- QUE EXTRAÑAN MUCHO LOS BIFES, EL FÚTBOL, CORRIENTES Y ESME-RALDA Y LA TV GUÍA...

VINTAGE SPORTS CAR RACE EN WATKINS GLEN

UNA CITA CON LA HISTORIA

Estaban todos los autos que en algún momento de la vida capturaron nuestra febril imaginación. Llantas Rudge, volantes de madera y cuentavueeltas Smith a tripa, hasta los primeros exponentes de la técnica moderna: faros carenados, incipientes alerones y gomas anchas. Una caravana incesante que desfiló por la pista norteamericana despertando más de un gesto de admiración y algún que otro recuerdo memorable.

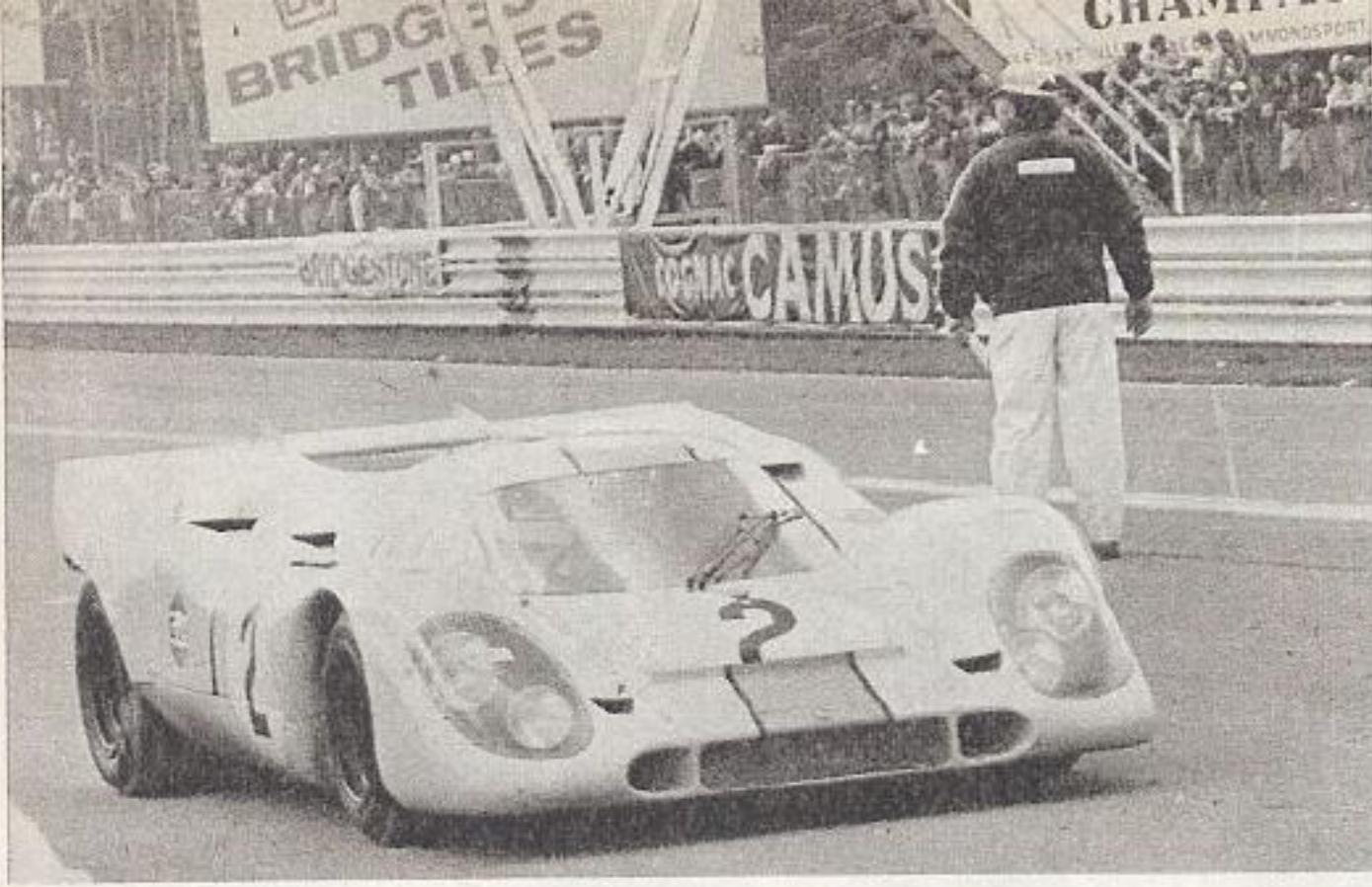


Impecable Jaguar 3, 8 Type C, pintado con el profundo y clásico "dark green" inglés. Ejemplar similar a uno de los que venciera en Le Mans con Rolt-Hamilton en 1951 y Hawthorn-Bueb en 1953. Línea inconfundible y uno de los autos más codiciados por los entendidos sobre el tema.

Toda la agresividad clásica de los autos italianos de la década del '50 en esta archiconocida Testa Rossa de Ferrari modelo 1959. Un auto que supo de innumerables halagos y que más de un memorioso recordará compitiendo en varias ediciones de nuestro 1000Km de la Ciudad de Buenos Aires. ¿El motor? Un V12, of course!!!

Ford GT-40 con los clásicos colores del Gulf-Wyer Racing Team. El sonido inconfundible de su Ford V8 varillero llenó el Glen. También un modelo similar a éste tuvo su momento de gloria en Le Mans cuando la tradicional disputa de Las 24 Horas era "una carrera de verdad".

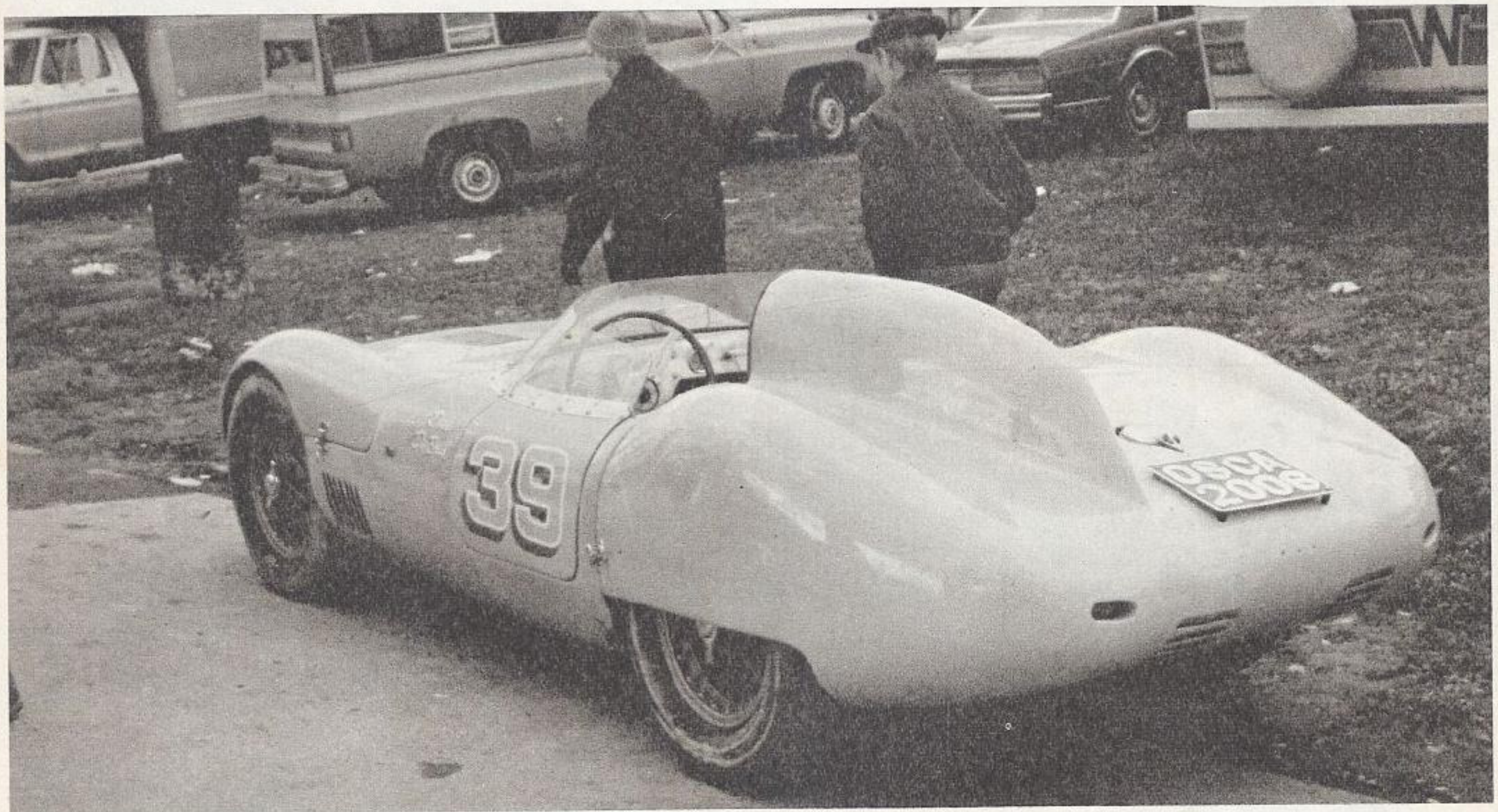




Si, es el mismo auto que usted ha identificado... un Porsche 917 del ex equipo de John Wyr. Se trata de una versión K (cola corta) con motor flat 12 de cinco litros, que en manos de pilotos como Rodríguez, Elford, Redman y Siffert asombró durante las pruebas Sport de 1969; '70 y '71. Un verdadero monstruo, quizás ... el último.



Veinticinco años atrás Colin Chapman hacía cosas como esta. Uno de los primeros modelos creados por el genial constructor e inmediato predecesor del exitoso Lotus Seven. Se trata de un Mk VI con motor de 1,5 litros y toda la facha de un verdadero auto de carrera, y en 1954 ¡vaya si lo era!



Alfa Romeo tipo 33-V8 de 3 litros. Su aparición se debió a la intención de la marca del trébol por competir en SP contra Ferrari y Matra. A pesar de que no tuvo mucho éxito en su gestión, sirvió como base para el posterior 33TT-12 (con motor de doce cilindros) que tuvo una vigencia mucho más positiva. Ejemplares similares nos visitaron a principios de la década del '70.

Osca Sport 1958, uno de los autos más representativos de los hermanos Maserati. Styling similar a la línea iniciada por los Jaguar D y el típico rojo itálico para identificarlo. Tuvo mucha aceptación entre pilotos particulares y fue un clásico entre los 2 litros.

Una auténtica joya. Hudson Special 1934 con motor de 4.200 cm³. Un modelo similar llevaba el distintivo del ACA y su dueño nos informó que había sido comprado en la Argentina. Igualito al que usara Domingo Bucci para correr en nuestro país hace ya muchos años.



Un torrente de **aire y sol** en cada página



LIBERTAD SOBRE RUEDAS

Completo directorio de
CASAS RODANTES.
Ultimas novedades.
Características.
Precios.



Desde
ríos y lagos
del sur

FIESTA DE TRUCHAS Y SALMONES

Secretos de las moscas artificiales.
Cómo, cuando y dónde usarlas.

INFORME ESPECIAL SOBRE LA CORVINA NEGRA.

Desde Golfo Nuevo

EL SHOW DE LAS BALLENAS

Excepcional
a color sobre
documento gráfico
estos gigantes del
Atlántico Sur.



Primicia exclusiva

SUPLEMENTO GEOGRAFICO "LA TUMBA DEL EXTRATERRESTRE"

Investigamos desde México
uno de los más grandes
misterios de nuestro tiempo.

Y también:

- MINITURISMO DE PRIMAVERA.
- RECORRIENDO AUSTRIA.
- MAPA COLOR.
- VIAJE SIN DINERO:
Tarjetas de crédito, cheques, seguros.

La aventura
comienza en

aire y sol

La revista
de la recreación y el turismo.

LA HISTORIA DEL CAMPEONATO MUNDIAL

AÑO 1973 (CUARTA PARTE)

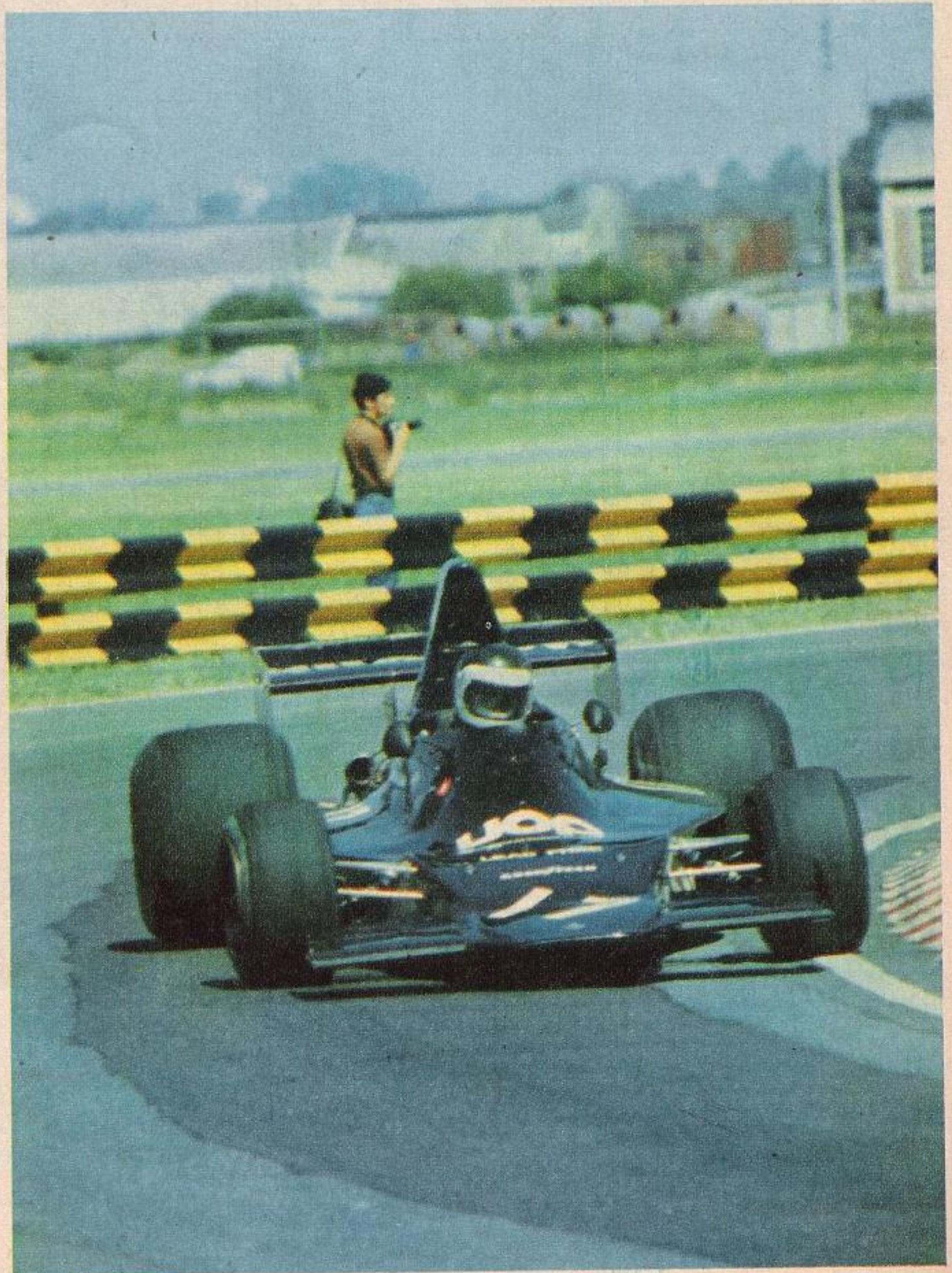
LOS AUTOS

Por: Héctor Olano.

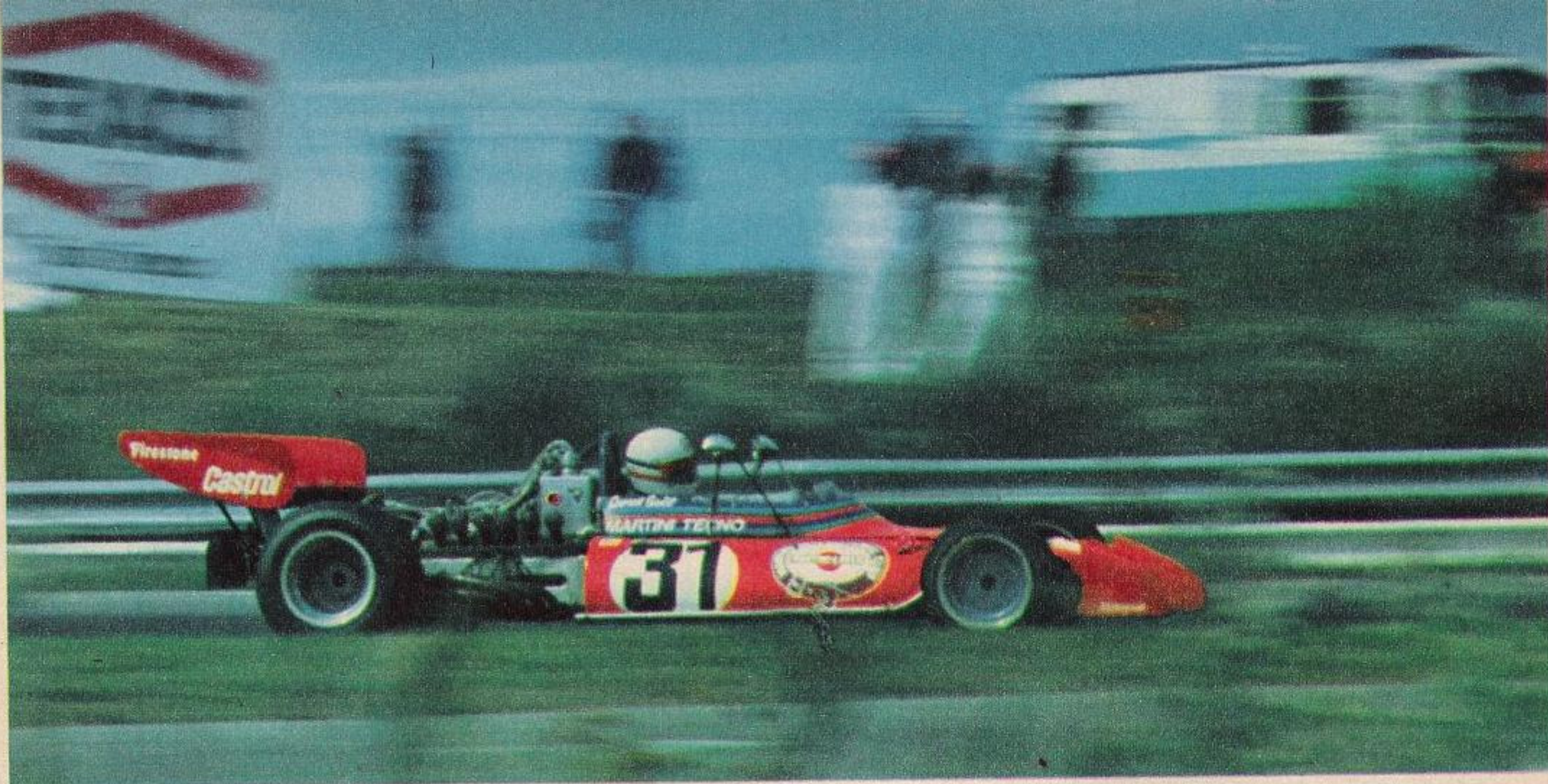


NOVEDADES A GRANEL

Varias novedades se vieron en la F1 de 1973. Entre ellas, la Ferrari 312 B3, diseñada en Inglaterra, al fracasar un proyecto peninsular; el Brabham BT 42, primer auto de F1 de Gordon Murray; el Ensign MN01, que nació como capricho de un millonario; el Iso-Rivolta o Iso Marlboro, como prefiera. También Shadow incursionaba en la categoría luego de empezar por los CanAm, y Tecno pretendía hacer un auto con motor propio. Pero ninguno de ellos alcanzó mayores éxitos



El Shadow DN1 fue el primer Fórmula Uno de la fábrica. Don Nichols era el director deportivo del equipo. Con ese auto nunca se llegó a resultados realmente competitivos.



El Tecno F1 en manos de Derel Bell. Nacido en Italia, diseñado en Inglaterra y con un motor hecho en la misma fabrica Tecno, este auto tampoco tuvo resultados muy felices.

FERRARI 312 B3

Muy graves debieron ser las dificultades que afrontaba la casa Ferrari en la construcción de sus chasis para Fórmula Uno Internacional, para afrontar públicamente la necesidad de recurrir a los constructores británicos. Tal lo que sucedió en 1973, cuando la casa italiana encargó a una firma inglesa la fabricación de su primer auto con bastidor autoportante.

Con la íntima convicción y el reconocimiento hacia la técnica de los constructores de Gran Bretaña, el equipo técnico de Ferrari, encabezado por Mauro Forghieri e integrado por Giacomo Caliri, Salvarani, Colombo y Rocchi, elaboró los planos de la B3 y encargó su construcción a la firma Thompson, establecida en Inglaterra.

Los detalles salientes radicaban principalmente en la adopción del chasis monocasco en reemplazo de los tradicionales tubulares forrados en chapa. Además se instalaron en los laterales los radiadores de agua, flanqueando al piloto, y a los lados de la caja de velocidades los de aceite. El diseño de las suspensiones obedecía a las líneas clásicas del paralelogramo deformable, estando ubicados los amortiguadores y espirales en el eje trasero, e internamente en el tren delantero.

La carrocería era de fibra de vidrio y resina poliéster, con un depurado perfil aerodinámico, detalle al que por primera vez se le prestó debida importancia en los modelos de Maranello.

La caja de velocidades era Ferrari, con cinco marchas de avance y retroceso, los frenos delanteros se instalaron en

la maza y los traseros a la salida de la caja, con discos autoventilados. El motor seguía siendo el boxer de 12 cilindros opuestos de 2.995 cm³ y las dimensiones generales eran: trocha delantera: 1.625 mm.; trocha trasera: 1.605 mm.; distancia entre ejes: 2.500 mm. y el peso en orden de marcha llegaba a los 578 kilos. La potencia del motor llegaba a los 485 HP a un régimen de 12.500 RPM.

BRABHAM BT 42

El Brabham BT 42 fue el primer monoplaza diseñado íntegramente por Gordon Murray para Bernie Ecclestone, flamante propietario en 1973 de la casa que perteneciera al australiano campeón mundial.

Murray insinuó desde su primera creación la capacidad que hoy lo distingue entre los más capaces diseñadores de máquinas de Fórmula Uno. Su personal concepción se puso de manifiesto en la línea de la trompa del BT 42, y en el diseño de los laterales. Los radiadores de agua delanteros y las "persianas" que los carenaban, daban un aspecto novedoso a la parte delantera. Mientras que los laterales oblicuos eran una novedad absoluta que cumplía con el reglamento, que fijaba un ancho mínimo para el chasis, sin aumentar la sección del habitáculo. Las características técnicas del auto eran las siguientes:

Motor: Cosworth V8 de 2992 cm³ y 410 HP a 11.000 RPM; Chasis: Monocasco. motor autoportante, estructura deformable construida en caños y carrocería de fibra de vidrio y resina plástica; Suspensiones: Delantera independiente con doble brazo formando triángulos, conjunto

espiral amortiguador externo a 45°, y barra antirrolido. Trasera: Paralelogramo deformable con un brazo superior unico y dos paralelos inferiores; Trochas y distancia entre ejes: TD, 1.422 mm.; TT: 1.448 mm.; EE: 2.387 mm.; Frenos: Girling a discos de 10,5" ventilados. En la maza los delanteros, e internos los traseros; Rodado: Llantas de magnesio de 13" x 10" adelante y 13" x 17 atrás; Radiadores y tanque de nafta: De agua y aceite Serk SMS y tanque Marston de 250 litros.

ISO-RIVOLTA

El proyecto de Fórmula Uno llevado a cabo por Iso-Rivolta en las temporadas de 1973 y 1974, en realidad correspondía al británico Frank Williams, quien había tentado a la fábrica italiana para incursionar en los monoplazas mayores. Para tal fin consiguió el apoyo comercial de la tabacalera Marlboro, que impuso a los autos el nombre Iso-Marlboro.

Williams le encargó a Len Bailey el diseño de los autos, y la casa italiana tomó a su cargo la construcción. Para impulsar el auto recurrieron al clásico Cosworth V8.

La máquina no se caracterizó por su buena terminación, y jamás tuvo en pista un desempeño acorde con los prestigios de la marca en el campo de los autos utilitarios. Las dimensiones eran las siguientes: Distancia entre ejes: 2.500 mm.; trocha delantera: 1.600 mm.; trocha trasera: 1.600 mm.; altura máxima: 750 mm.; peso total: 620 kilos.

El chasis era monocasco y el motor autoportante, las suspensiones, conven-



cionales con tensores longitudinales de generosas dimensiones.

Los fracasos determinaron que la Iso Rivolta abandonara luego de una temporada el apoyo a Frank Williams, sin haber logrado una sola clasificación decorosa durante 1973.

ENSIGN MN01

El multimillonario Rikky von Opel intentó en 1972 destacarse como conductor de Fórmula Uno Internacional y para tal fin encargó al diseñador Morris Nunn que le construyera un auto de F1. Así nació el Ensign-Cosworth que se presentó en la temporada de 1973.

El detalle sobresaliente del primer modelo Ensign lo constituyó el carenado integral que exhibía. A simple vista no se podía observar nada más que las parrillas delanteras, quedando todos los demás elementos mecánicos ocultos por la carrocería, que en su parte trasera tenía una prolongación que servía de sostén al alerón. Una solución que se aplicaba en los autos de la categoría Sport y CanAm.

El monocasco era convencional y las suspensiones de clara inspiración Brabham. Parrillas triangulares con tensores longitudinales, y amortiguadores externos. Los radiadores de agua estaban en la parte delantera y los de aceite en el lateral posterior. La caja de velocidades era una Hewland de cinco marchas y retroceso.

Muy pronto se le pasó el entusiasmo al excentrico millonario alemán y la máquina no logró resultados alentadores en aquella primera intentona.

TECNO PA 123/6

La casa Tecno se dedicó en sus comienzos a la fabricación de karts que respondían a la marca Tecnokart. Cuando pasó a desempeñarse en el automovilismo de monoplazas quitaron la parte del nombre que limitaba su actividad al karting para simplificar la denominación a Tecno. La empresa respondía a las inquietudes de los hermanos Gianfranco

y Luciano Pederzani, artesanos bologneses que alcanzaron gran fama con los karts, y luego con los monoplazas de fórmulas menores, hasta que en 1972 llegaron a la F1 patrocinados por la licorera Martini. Los hermanos Pederzani desarrollaron un motor de 12 cilindros opuestos, mientras encargaban a los diseñadores británicos Alan McCall y Gordon Fowell la construcción de sendos chasis monocascos para instalar sus plantas motrices. De esta manera el equipo Tecno pasó a componerse de dos secciones, una dirigida por David Yorke (designado director deportivo por los patrocinantes) y la otra por los hermanos Pederzani, quienes preparaban los motores. Tal sociedad no llegó a resultados positivos y la escudería se desintegró luego de dos temporadas.

La casa británica Thompson elaboró el monocasco de aleación liviana y le montaron suspensiones clásicas, pero de construcción algo rudimentaria. El potencial del equipo estaba centrado en la planta motriz, cayendo en el error de despreciar lo concerniente al chasis. Los radiadores de agua se instalaron en la parte delantera y los de aceite en los laterales. Las parrillas de la suspensión delantera eran desiguales construidas en tubos la superior y en chapa la inferior, siendo interna la ubicación del conjunto espiral-amortiguador. El diseño de la suspensión trasera era original, pues se integraba con una parrilla inferior de dos brazos paralelos y un tensor longitudinal, mientras que la parte superior tenía un solo brazo, sin tensor; el resultado obtenido demostró que no era acertada la teoría. Las principales características del chasis eran: distancia entre ejes, 2.565 mm.; trocha delantera, 1.623 mm.; trocha trasera, 1.623 mm.; altura máxima, 610 mm.; peso en orden de marcha, 601 kg. Frenos lockeed, gomas Firestone, amortiguadores Koni y caja de velocidades Hewland FG-400 de cinco marchas.

El motor era un 12 cilindros opuestos de 2993 cm³ que erogaba una potencia de 440 HP a 11.000 RPM., provisto de encendido Magneti Marelli Dinoplex, inyección indirecta Lucas y bujías Motorcraft.

Carlos Reutemann en Mosport 1973 con el Brabham BT42. Fue el primer chasis que diseñó Gordon Murray para la fábrica Brabham. Los laterales de sección triangular y su característica trompa fueron dos de los aportes del talentoso ingeniero sudamericano.

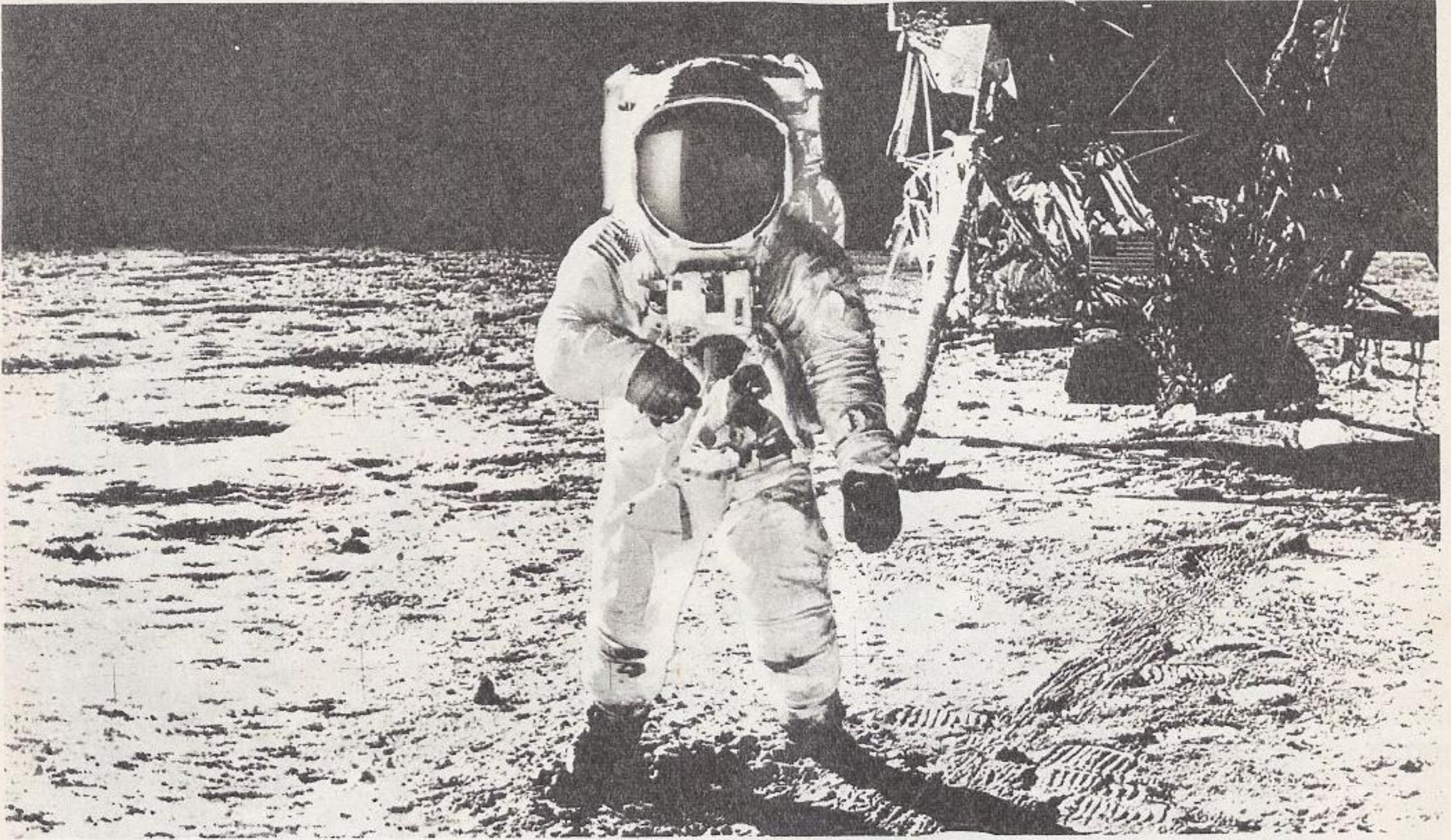
SHADOW DN1

La petrolera norteamericana Universal Oil Products quería demostrar en 1970 que era posible obtener buenos resultados con la utilización de nafta sin el contenido habitual de plomo, y se abocó al proyecto UOP-Shadow con la intención de incursionar en la Copa CanAm y la F1 Internacional.

Para organizar el equipo eligió al británico Don Nichols, quien se estableció en un primer momento en EE.UU. para trasladarse posteriormente a Inglaterra. Nichols buscó la colaboración de Alan Rees, quien se desvinculó de March, y juntos elaboraron el plan de trabajo que incluyó la contratación de Tony Southgate como diseñador. Este último provenía de B.R.M. y en el corto plazo de nueve meses el primer F1 Shadow debutaba en 1973, en el circuito de Sudáfrica.

El DN1 causó una revolución el día que fue presentado, por la poco habitual distancia entre ejes, Southgate había empleado su vasta experiencia adquirida en B.R.M. y diseñó un monoplaza con idénticas suspensiones, pero esa distancia fue aumentada a 2.850 mm., toda una novedad para los autos de la época. La línea de la carrocería respondía a la inspiración de Chapman, adoptando la forma de una cuña que remataba en un alerón de grandes dimensiones y pronunciada incidencia. La toma dinámica también presentaba un volumen mayor que las habituales y servía de carenado para el motor.

Siguiendo la teoría en boga, los radiadores de agua se instalaron en los laterales, mientras que en materia de suspensiones incorporaba parrillas de brazos más largos que los tradicionales y la posición del conjunto espiral-amortiguador adquiría una inclinación en ángulo de 35°.



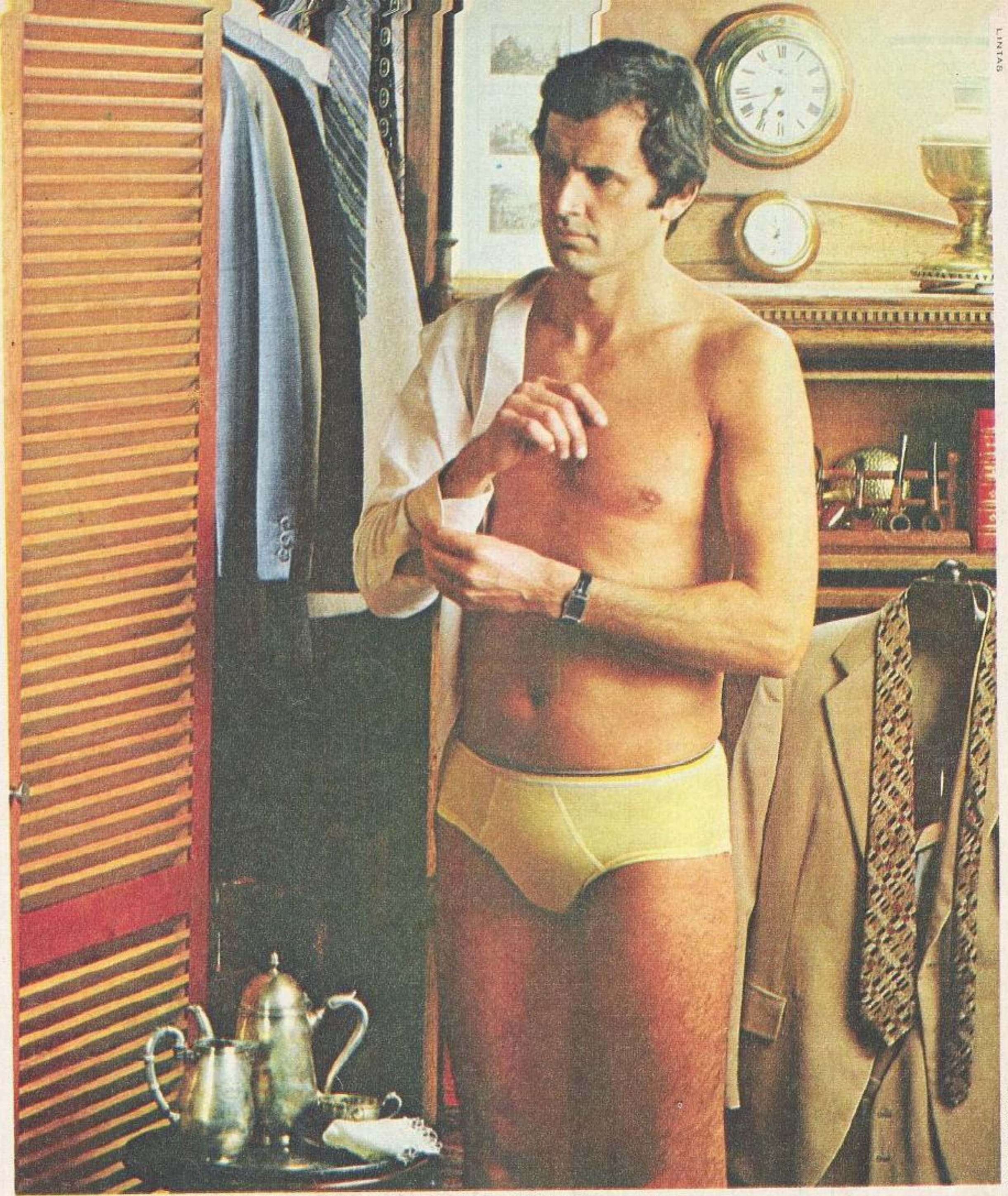
" Peligro de gol ...! "

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

Escuche bien:



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



LINTAS

© MARCA REGISTRADA

Ser hombre es ser exigente. Es cuidar hasta el último detalle. Comenzando por el primero. El slip. Los slips con Lycra/algodón se amoldan idealmente al cuerpo. Con natural elasticidad. Son suaves, cómodos, frescos, modernos, seguros. Son slips Lycra/algodón.

LYCRA®/ALGODÓN.
O TODO LO QUE UN HOMBRE QUIERE DE UN SLIP.



El look final.



EL TELEFONO NEGRO



—¿CORSA?...

—Sí, ¿quién allí?...

—¿Todavía no me conocen la voz? , ridículos, habla el Negro López...

—¡Muñeco!... lo que pasa es que acá hay un barullo bárbaro y se te escucha mal...

—¡Claro...!, siempre haciendo cualquier cosa menos laburando. Bueno, también debe de ser porque estoy hablando desde un boliche y la música me obliga a gritar. En fin, no perdamos tiempo y anoten. Un gomía cordobés me dijo que el tan mentado GP de Turismo que teóricamente se iba a largar en Neuquén, en realidad se largará desde Carlos Paz con enlace hasta Neuquén.

—¿Y cómo es eso...?

—Tal cual te lo digo...

—Negro, ¿no te habrán empaquetado...?

—Mirá, no creo porque la persona me merece mucha fe...¡pero qué tantas explicaciones! ¡si me quieren creer bien y si no...!

—Querido, no te pongas así y ampliá un poco la cosa.

—Eso es lo único que puedo decirles y además ya no tengo ganas de hablar con ustedes, son imbankables. No, en serio, me tengo que ir urgente porque tengo que ir a buscar a una oriental que mata...

—¿Cómo es eso...?

—Japonesa, tontito...

Les canto una, atención.

—¿Quién habla?

—Anotá tontito que estoy muy apurado y no tengo tiempo que perder.

—Dale...

—Anuncian para diciembre una temporada de motocross en la Rural. Cozzani está a cargo del tema y lo traerían nuevamente a Roger De Coster. No hay más detalles. Chau.

—(click).

—Un momentito, de Roma le van a hablar...

—Bien. (Pausa de un par de minutos).

—Adelante, Roma tiene a Buenos Aires en línea.

—Hola, habla el Mono Villa...

—Qué hacés, Monito. ¿Qué andás haciendo ahí?

—De paseo, viejo. Te cuento una. Estuve con De Angelis y me dijo que se queda en Shadow por la relación que hay con Alfa-Romeo. Me parece que tiene razón, total él tiene 21 años y tiene tiempo para entrar en un equipo de punta. Otra: no está definido aún el tema equipo Tyrrell y el que anda medio preocupado es Derek Daly que todavía no se pudo acomodar definitivamente.

—¿Algo más?

—No, acá está lluvioso y medio frío. Nos vemos en unos días, vuelvo el jueves. Chau.



FUERZA AEREA ARGENTINA



CIERRE DE INSCRIPCION:

**15 de
NOVIEMBRE**

INFORMES:

Comando en Jefe de la F.A.A.
Comodoro Pedro Zanni 250 (1104) -
CAPITAL FEDERAL

Delegación Rosario de la F.A.A.
Belgrano 329 (2000) - ROSARIO

ACTIVIDAD

SANTA FE

ROSARIO

AUTOS ANTIGUOS QUE NO PARECEN



Tres unidades que se hallan en perfectas condiciones de uso.

El Grupo Rosarino de Autos Clásicos de la ciudad de Rosario, entidad que agrupa a unos 30 autos deportivos y antiguos, efectuó recientemente su último encuentro de la temporada, cuyo lugar de reunión fue frente al Museo Histórico Provincial ubicado en el parque Independencia. Desde ese lugar la caravana se trasladó hasta la vecina localidad de Funes, donde los automovilistas pudieron reagruparse alrededor de un buen almuerzo.

Entre las unidades que concurren a la cita, podemos destacar a un Auto Union modelo 1937, un MG 1947 y un Mercedes Benz 300 SL del año 1958, con un muy buen estado de conservación, vehículos únicos en el interior del país. Hay que destacar que este grupo de personas, procuran, en general, evitar la desaparición de los automóviles que ya forman parte del patrimonio cultural del país.

Todo aquel aficionado que tenga un vehículo antiguo puede agruparse a esta entidad, dirigiéndose a la calle Pasco 273/279 de la ciudad de Rosario y poder continuar con una loable inquietud.

BIGAND

SE CORRIO CONTRA TIEMPO Y MAREA

A pesar del mal tiempo reinante en los días previos a la competencia y sufriendo el desborde del arroyo Saladillo, que dejó en malas condiciones el circuito, la gente del Sporting Club de la localidad de Bigand, pudo cumplir con el programa preestablecido y presentar una importante doble jornada mecánica con Turismo de Carretera y Fomento Venadense. Por la acotación antes mencionada, los dirigentes debie-

ron doblegar su trabajo para presentar en condiciones óptimas el circuito, que se encuentra ubicado al costado del arroyo. El trabajo fue intenso y todo quedó en condiciones normales de compactación.

Definidos los títulos del corriente año, por cuanto desde hace varias fechas Hugo Fresco y Marcelo Garavano son virtuales campeones, el interés de los aficionados se encuentra centrado en los puestos de escolta. La prueba final de Fomento quedó en manos de Víctor Zamarini y como segundo el campeón Marcelo Garavano.

Por su parte en Turismo de Carretera, resultó ganador Alberto Calcaterra, siendo su escolta Raúl Orpianessi, seguidos por Oscar Paultroni, Edgardo Cifré y Sergio Arregui.

Faltando una sola competencia en ambas categorías y los Premios Coronación, el interés del público estará volcado en ver quiénes consiguen los subcampeonatos del corriente año.

MIDGET EN COLONIA CELIO

Otra atrayente competencia para la categoría midget tuvo lugar en la localidad de Colonia Celio, donde la disputa por el título entró en su etapa definitiva. Fueron 21 los pilotos que se hicieron presentes y la recaudación alcanzó un total de 7.000.000 de pesos, resultando por demás exitosa la reunión. Se llevaron a cabo tres series, cuyos ganadores fueron Oscar Girando, René Zenclusen y Rogelio Mitri. La primera semifinal quedó en poder del campeón Pedro Rosetti y la segunda para Waldemar Audino.

Una final sobre 25 vueltas, que fue espectacular, quedó en definitiva para Oscar Girando, quien hace doblete en menos de diez días. Fue escolta el hombre de Ramona, Raúl Calegaris, que al conseguir la segunda ubicación se perfila con las máximas intenciones de consagrarse campeón de la especialidad. Tercero quedó Pedro Rosetti y cuarto Omar Garvagnoli.

TOTORAS

EN UN DIA DOS CAMPEONES

Hay competencias tradicionales dentro del calendario de la provincia de Santa Fe y una de ellas es la llamada "Festival de las Limitadas", que en esta oportunidad era su séptima edición. Como en años anteriores a esta altura del certamen, comienzan a definirse los torneos y aquí era de esperar la consagración de dos excelentes pilotos, Oscar Larrauri y Marcelo Garavano. El primero ha monopolizado la categoría durante todo el año, a tal punto que sobre quince competencias se llevó el triunfo en nue-

ve. Por su parte Garavano no le va en zaga, consiguiendo victorias que lo llevan a paladear el título por segunda vez consecutiva.

Fueron tres las categorías que se hicieron presentes: Limitada, Fomento Venadense y Fórmula 4 Santafecina, desarrollándose en todos los casos series, repechajes y final. En la Limitada, las baterías fueron para José Cerrato, Oscar Larrauri y René Gualtieri. En Fomento quedaron en manos de Marcelo Garavano y Luis Zamarini y en F4, Bastianelli y Dellasantina consiguieron las victorias parciales.

El plato fuerte resultó la final de la Limitada, donde Caballero y Larrauri libraron una lucha espectacular, definiéndose en la última vuelta a favor de Larrauri y con eso la obtención del título de la presente temporada. Desde el inicio Caballero fue el dueño de la vanguardia con su rival a sus espaldas.

No se podía dar respiro para nada y tampoco cometer errores. 23 de las 25 vueltas fueron de ribetes cinematográficos y con dos pilotos brindándose al máximo. Un cambio en la caja de velocidades que no entró en el sector del mixto y Caballero ve perder toda posibilidad. Su máquina era superior a la de Larrauri, pero el campeón se las arregló para que esa diferencia en la pista fuera solamente de pocos metros y conseguir uno de los triunfos más espectaculares de su carrera deportiva.

Por su parte Alfredo Polinori —sobrino del "Negro" Polinori— se quedó con la victoria final en Fomento, siendo su escolta Marcelo Garavano y con los puntos obtenidos la conquista por segunda vez consecutiva del título.

Finalmente Jorge Mari, con un trabajo excelente fue el dueño de la final de F4, donde la paridad de las diminutas máquinas hace el deleite de los espectadores. La segunda colocación fue para Miguel Gentili. Una jornada que permitió ver la consagración de dos campeones 1979.

OLIVEROS

LOS LAURELES PARA LARRAURI Y UGULINELLI

Una clara y contundente victoria volvió a obtener el virtual campeón de Limitada Santafesina, Oscar Larrauri, en el intrincado circuito General San Martín de Oliveros. Definido ya el campeonato faltando tres competencias, la porfía por la segunda colocación se encuentra sin definir entre tres excelentes pilotos como lo son Norberto Caballero, José Luis Bengoechea y Miguel Konjuh. Esta situación hace que desde ahora hasta la carrera de Villa Constitución que se

ZONAL

disputará el próximo 18 de noviembre, la expectativa siga en ascenso.

Juntamente con la Limitada también participó el Turismo Grupo Dos, cuya final la obtuvo el piloto de Correa, Alberto Ugulinelli. Allí la situación es sumamente diferente a la anterior, por cuanto la vanguardia en el campeonato no tiene definición y es comandada por Luis Scoto, que lleva tan sólo tres unidades de ventaja a Ugulinelli.

Ante este panorama, desde ahora en más, las reuniones que se lleven a cabo serán de suma importancia para los pilotos, cuyas posiciones finales serán definitivas en cada caso.

LIMITADA SANTAFESINA

Fueron 30 las máquinas que se hicieron presentes para intervenir, diagramándose el programa sobre la base de tres series, un repechaje y la final. Las baterías quedaron en manos de Larrauri, Konjuh y Gualtieri, quien consigue un triunfo parcial de importancia, tras una larga mala racha. El complemento se lo llevó Abel Venaria al comando de una máquina equipada con motor Taunus preparación Oreste Berta.

La prueba final tuvo un contundente dominador en Oscar Larrauri, quien se preocupó en tomar la punta para no tener contratiempo en la primera curva. Victoria sin altibajos que demuestra el dominio absoluto que tiene dicho piloto en la categoría, caso contrario de lo que le ocurre en sus participaciones en la Fórmula Dos nacional. Detrás de "Poppy" se ubicó el marcojuarensé José Luis Bengoechea, hombre que siempre le ofreció lucha en el circuito de Oliveros a Larrauri y que en esta oportunidad no sucedió. La tercera colocación con lo cual subió al podio después de mucho tiempo, fue para René Gualtieri, quedando cuarto Caballero y quinto Miguel Konjuh, que al recorrer el primer giro sufrió la rotura del spoiler delantero de su máquina, dificultándole el andar de la misma.

TURISMO GRUPO DOS

Si relativamente fácil fue el triunfo de Larrauri, no le fue en zaga el conseguido por Alberto Ugulinelli en el TG2. Tras haber tenido un digno duelo personal con David Horner en la serie y que finalmente fue para Horner, Ugulinelli se repuso totalmente en la final, quedándose con una victoria que lo pone a tiro en el campeonato. El Fiat 600 conducido por el ganador volvió a demostrar que de no tener contratiempo en su marcha es prácticamente imbatible. Destacada labor, después de luchar mucho en su paso por la categoría, la efectuada por Juan Luchini. El "Nono", se quedó con el triunfo en una serie y la cuarta colocación en la final. El marcador fue comple-

tado por Horner con la segunda ubicación y Scoto tercero.

Una brillante doble jornada de automovilismo presentada por la Mutual Autopaña Oliveros, que dejó conforme a las cinco mil personas presentes por el espectáculo vivido.

ENTRE RIOS

FORMULA 6

PEREZ A TODA ORQUESTA

A partir de la competencia llevada a cabo en Ramirez, la Fórmula 6 tiene una nueva figura al obtener Rubén "Perico" Pérez la victoria. Este triunfo se fue gestando desde la clasificación, donde el piloto de San Lorenzo hizo el mejor tiempo para luego adjudicarse su serie de punta a punta. El panorama de la categoría, como es costumbre, mostró un nutrido grupo de participantes (25 máquinas) que dieron un espectáculo muy acorde con aquello de que es la mejor carrera del zonal entrerriano. Lo único que conspiró contra las bondades del espectáculo fue la mala compactación del circuito que hizo que la visibilidad no fuera buena, por la tierra levantada.

La segunda serie fue la más interesante ya que la punta fue muy disputada entre Héctor Tonutti, Jorge Enrique, Gabriel Cardú y Carlos Lichetti. Cuando todo hacía prever que Tonutti ganaría la serie, un trompo al encarar la última curva lo privó de la victoria. Cardú fue quien usufructuó la mala maniobra y se impuso, quedando Tonutti segundo y Echepare tercero.

En el repechaje Tonutti ganó el derecho a participar en la final junto con Daniel María. Rubén Pérez logró por fin la buscada victoria sin nadie que se opusiera a su gestión, seguido por Edgardo Diorio y Gabriel Cardú.



Otro triunfo espectacular de Alberto Ugulinelli en TG2. Un avión y un pilotazo.

OTRA DE PEREZ

Cuando el campeonato entra en su parte definitiva Rubén Pérez le tomó el gustito a los triunfos y se adjudicó la competencia disputada en Basavilbaso. La primera de las series fue para

Edgardo Diorio y la segunda se la llevó José Echepare. En el repechaje, Rafael Furlan fue el vencedor y así llegamos a la final donde Pérez logró la victoria luego de luchar por la punta con Jorge Enrique y Diorio. El promedio empleado por "Perico" fue de 96.222 km/h.

VICTORIA

DIORIO VOLVIO AL PODIO

Faltando dos competencias y el gran premio Coronación, la lucha por la vanguardia de la Fórmula 6 entrerriana no tiene aún definición entre quienes lideran en el puntaje. Otra competencia más disputada en la localidad de Victoria y el panorama se oscurece aún más y con eso el interés de los aficionados continúa en ascenso. La tradicional ciudad de las siete colinas fue la encargada de presentar en el "Circuito El Cerro", de algo más de 1.400 metros, la categoría que más predicamento tuvo en lo que va del corriente año. Sin ser tan profesional como la F5 demostró que el parque automotor está capacitado para brindar muy buenos espectáculos y con eso una concurrencia masiva de aficionados.

La reunión estuvo organizada por el Auto Club Victoria y el programa se desarrolló sobre dos series, un repechaje y la final. La rivalidad entre los participantes fue en ascenso con el correr de la tarde, destacándose la excelente labor cumplida por el piloto Rubén "Perico" Pérez, ganador del repechaje, quien tras ese triunfo parcial y largando desde atrás, fue escalando posiciones en forma vertiginosa hasta obtener una honrosa segunda colocación. Volvió al podio de los triunfadores Edgardo Diorio, hombre que durante esta temporada obtuviera varios triunfos, pero que últimamente se encontraba alejado de esa satisfacción.

En definitiva, una agradable jornada vivida en Victoria y con una concurrencia de algo más de 4.000 personas, que dejaron por demás satisfechos a los organizadores. En pocos días más — primero Crespo y después Ramírez — sabremos cómo se definirá el pleito por el campeonato de la F6.

Los resultados generales fueron los siguientes:

Primera serie 12 vueltas: 1º José Echepare; 2º Héctor Tonutti y 3º Fernando Mariano.

Segunda serie 12 vueltas: 1º Edgardo Diorio; 2º Jorge Arloti y 3º Gabriel Cardú.

Repechaje: 7 vueltas: 1º Rubén "Perico" Pérez y 2º Raúl Beriso. **Final 25 vueltas:** 1º Edgardo Diorio; 2º Rubén Pérez; 3º Gabriel Cardú; 4º Héctor Tonutti; 5º Fernando Marinao y 6º Jorge Arloti.

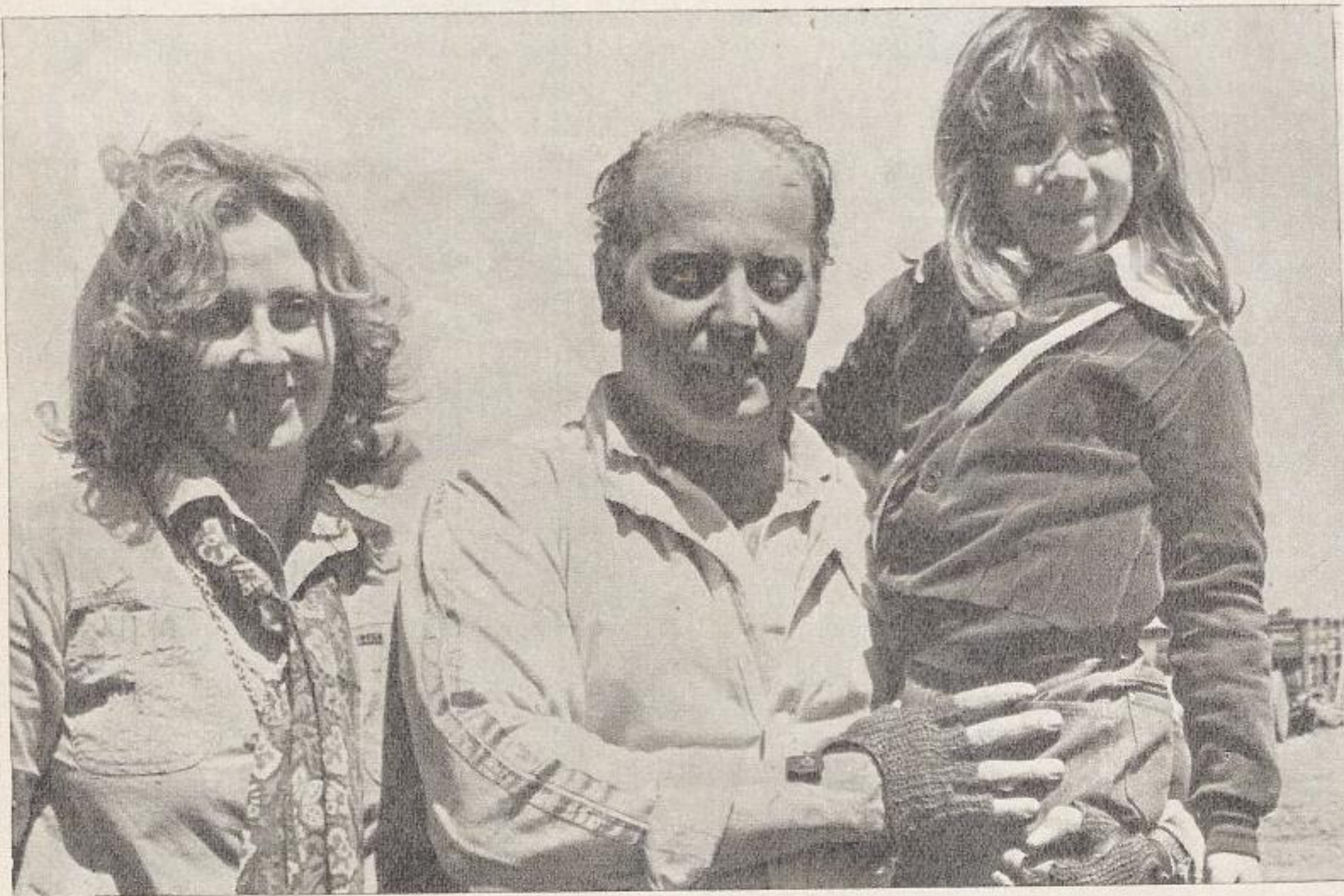
Alberto Eduardo Vega



GENERAL PICO (LA PAMPA)

OCCHIONERO,

Como hace doce años, con mucho público, en un trazado de más de 120 kilómetros, con el humo de los asados en las banquetas y los autos transitando las aburridas rectas a 250 km/h, General Pico volvió a tener su tradicional "Vuelta". Occhionero (Chevrolet) fue el ganador tras dura lucha con Héctor Ríos sobre igual marca. Al final se impuso el piloto de Necochea, dejando segundo a Espinosa y tercero a Fernandino con el mejor Falcon



El ganador, instantes después de haber reaccionado de la profunda emoción que lo embargó apenas logrado el triunfo. Acompañado por su familia, saborea el festejo que concluiría en Necochea.

Juan Occhionero y su Chevrolet ex Mouras encarando una de las tres curvas que por circuito debió negociar para consagrarse vencedor en una categoría que desde su debut lo tiene como animador.

Nuevamente asistimos a una carrera de TC, pero esta vez en un circuito de los "antiguos", con 121 kilómetros de perímetro y con una cantidad de público impresionante que se ubicó en todo el contorno. Sin duda, esta Vuelta de La Pampa fue un acontecimiento muy especial para la ciudad, después de doce años de ausencia del Turismo Carretera en esta zona. Este fue el motivo de la expectativa

creada para la carrera, una expectativa fuera de lo común. Todo esto a pesar de que los autos sólo darían tres vueltas, que por las largas rectas pasaban a más de 250 km/h y que este TC sólo puede brindar este tipo de espectáculos sin ninguna otra variante. Por eso creemos que ésta fue otra presentación de la categoría con la única diferencia de tener un ganador inédito, desconocido para el grueso de los

aficionados que sólo lo había oído nombrar en ocasiones.

SOLO VELOCIDAD PURA

Este fue el común denominador de la carrera. Había que tener un auto muy veloz, multiplicarlo lo más largo posible y administrar el acelerador con el mayor de los criterios. El riesgo era la rotura del motor en las interminables rectas. Con esta pre-

misa los Chevrolet mostraron ser los más veloces pese a que el mejor tiempo de clasificación fue para el Dodge de Federico Urruti, aventajando a los "Chivos" de Occhionero. Ríos, Faustino y Ayarza Garré, evidenciando un poderío muy importante en el momento de la definición. Así fue como en los primeros kilómetros de carrera, los Chevrolet comenzaron a sumar diferencias a su favor. Sólo Arrechea



UN NUEVO GANADOR



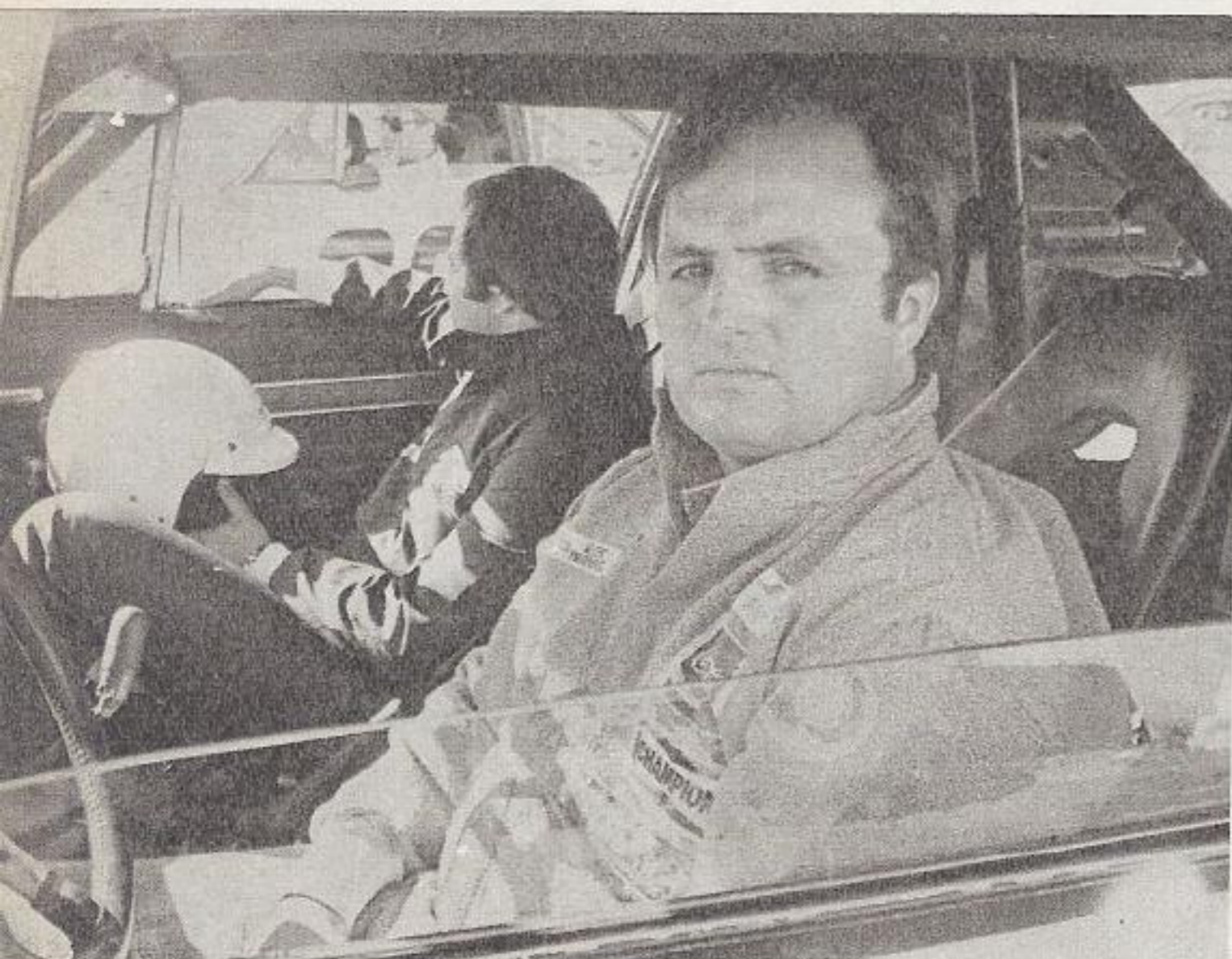
(Dodge) llegó a inquietarlos, ya que venía muy rápido y a punto de ganar la primera vuelta, cuando poco antes de completarla se le rompió un balancín que lo dejó afuera. En ese primer giro el ganador era Espinosa pero seguido muy de cerca por Occhionero y Ríos que viajaron chupados toda la carrera. Al comienzo superaron fácilmente a Urruti y pasaron a liderar en el camino. Siguieron descontando diferencias

sobre Espinosa hasta que lo aventajaron en los tiempos antes de completar la segunda vuelta. A esa altura, poco antes de perder el primer lugar, el auto de Espinosa comenzó a fallar por rotura de un balancín y eso fue suficiente para que los otros dos Chevrolet comandaran la carrera en la ruta y en los relojes. Primero Occhionero en el camino, y el "Laucha" Ríos por tiempo. Detrás de encolumnaban Espinosa,

Fernández, Antonio Aventin, Ayarza Garré, Fiorda, Fernandino y Atauri.

Pero en la segunda vuelta, lo más importante fue el **reabastecimiento** y, concretamente lo que podían ganar o perder en esa operación cada uno de los protagonistas. La mayoría optó por entrar en ese giro a cargar combustible. Occhionero fue uno de ellos, empleando 15 segundos y quedando por lo tanto a 30 segundos de Ríos (15

por nafta y 15 por haber largado adelante de éste) Fue en ese momento cuando la carrera tomó un matiz inesperado, porque Ríos que decidió reabastecerse en la última vuelta, le dio emotividad a la definición. Al concluir ese segundo giro, la clasificación por tiempo era la siguiente: Ríos, Espinosa, Occhionero, Fernández, Ayarza Garré, Faustino, Fernandino, Fiorda, Gradassi, Atauri, Lizeviche y otros.



Ya en la ronda final se notaba el avance de Fernandino y la regularidad de Fiora y Gradassi, que tirando juntos fueron escalando posiciones. Pero llegó el momento esperado. Ríos entró a reabastecerse y empleó 15 segundos, quedando a 15 segundos de Occhionero ya que lo había superado nuevamente Espinosa. 12 segundos era la luz entre Occhionero y Ríos, cuando el Chevrolet del "Laucha" iba en busca de su rival y la correa dentada saltó de la

polea. Paró a cambiarla y así todo quedó en manos de Occhionero, que de esa forma logró el primer triunfo en la categoría. Después terminaron Espinosa, Fernandino, Ayarza Garré, Fiora y Gradassi.

Así pasó esta Vuelta de La Pampa que, como en los viejos tiempos, radio en mano, vivimos de la mejor manera posible. Una fiesta popular como hacía tiempo no se daba, con un imponente marco de público que gusta

El Falcon de Esteban Fernandino —aquí precedido por Mariano Calamante (h)— no rindió en la medida de lo esperado, pero el "Chango" se las compuso para conseguir con paciencia el tercer lugar.

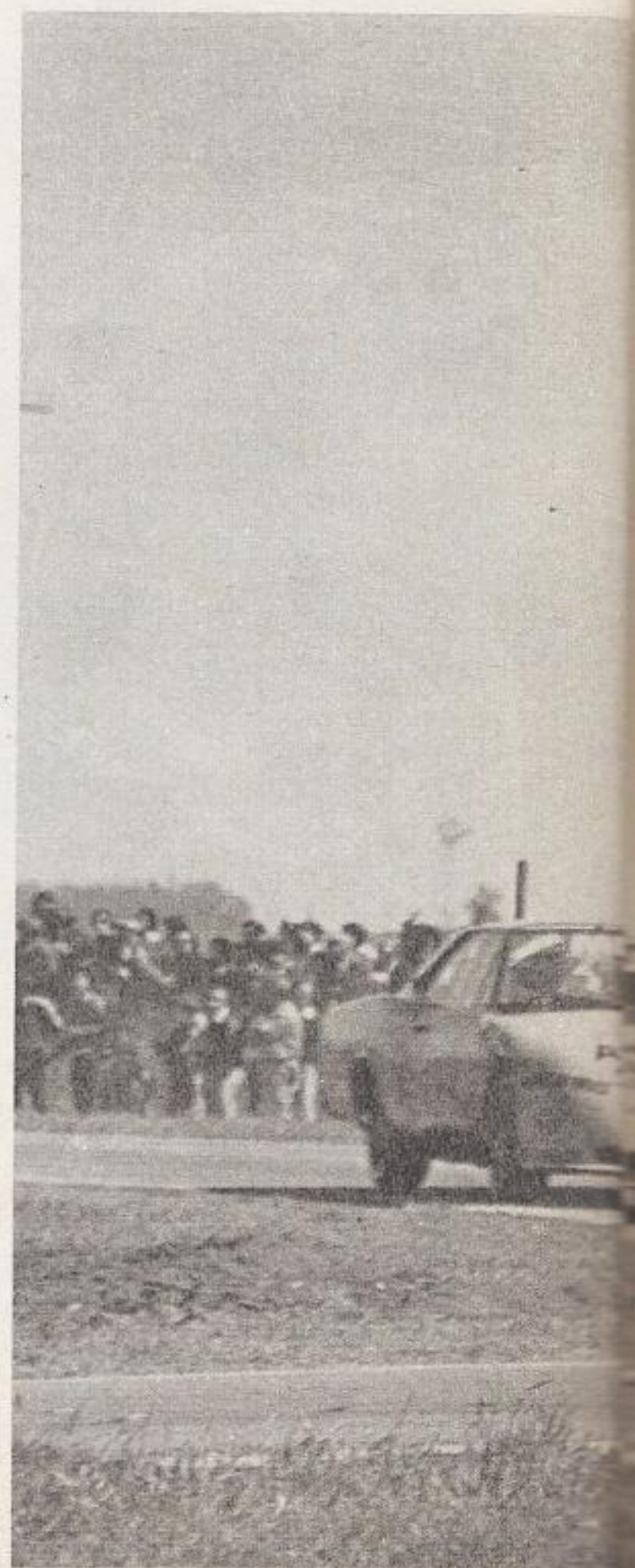
Francisco Espinosa, Chevrolet mediante, estuvo en la discusión por la punta, hasta que problemas motrices lo relegaron, pero un ritmo metódico le permitió llegar segundo ante la defeción de Ríos.

"Juancho" Ayarza Garré —en la escena, delante de Antonio Aventín—, colocó al tercer Chevy entre los cuatro primeros, aprovechando bien las ventajas de la marca en el veloz trazado de Pico.

de este automovilismo. Con un nuevo ganador y con las mismas características de cualquier carrera rutera.

ABASTECIMIENTOS

TITANES DEL BOX— El retorno de Pedro Cerutti revolucionó el ambiente de la categoría y trajo sus consecuencias. Como el piloto (ex dirigente de la ACTC) llegó a Gral. Pico con la licencia médica vencida, no se le permitió clasificar el sábado.



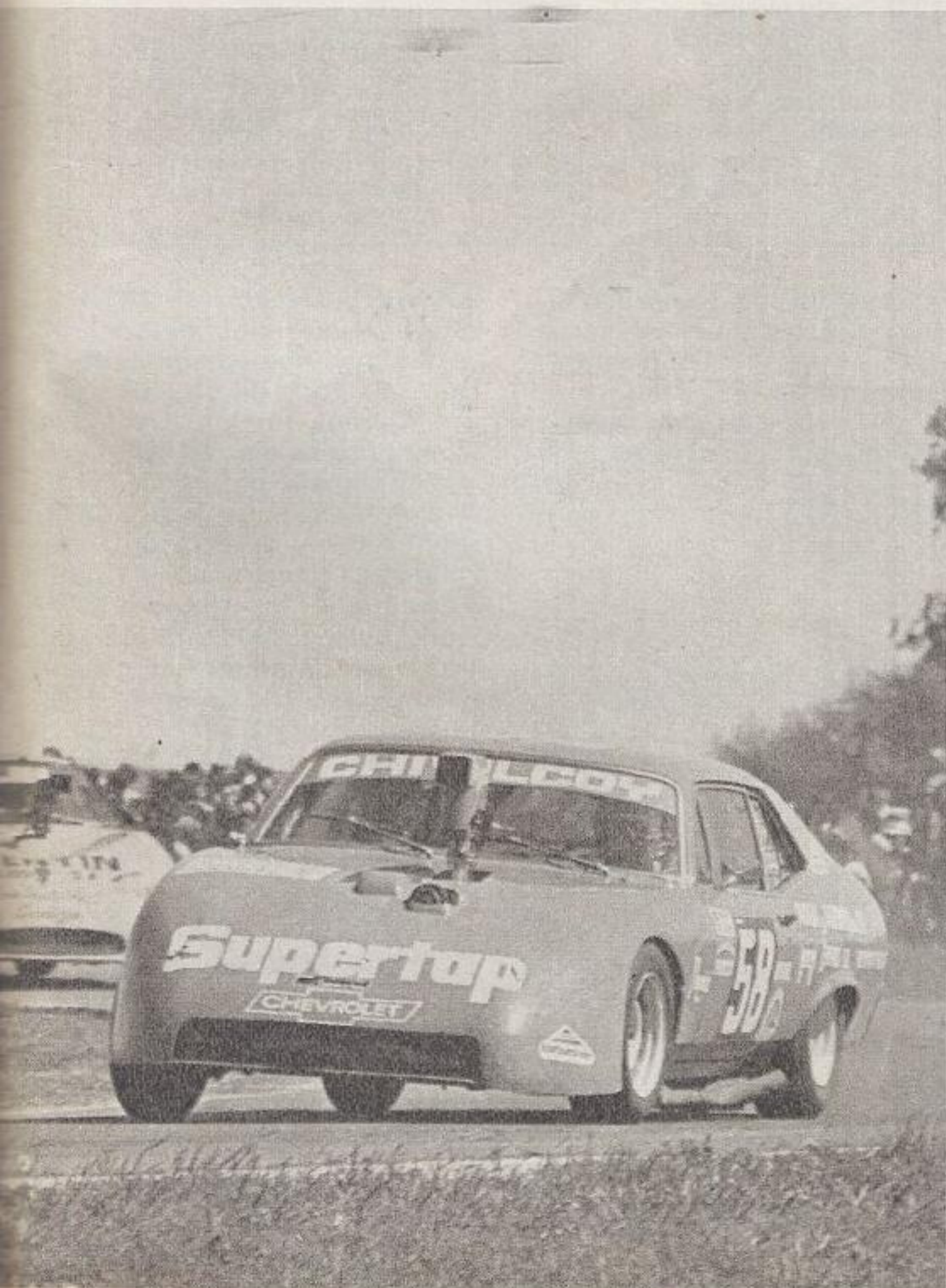
CARTA DE PRESENTACION

Llegó a los boxes con los ojos llenos de lágrimas. Ni siquiera atinó a bajarse del auto porque estaba muy descontrolado por la emoción, y sólo después de unos minutos, cuando se le acercaron su mujer y sus hijas y varios amigos a abrazarlo, logró bajar y repartirse entre los brazos de mucha gente que felicitaba su trabajo. **Juan Carlos Occhionero**, oriundo de Necochea, tres veces Campeón de la categoría Mar y Sierras, celebraba de esta forma su carrera número cien entre motos, karting, Mar y Sierras y TC. Había logrado, sin duda, su triunfo más importante.

Mientras Occhionero recuperaba la calma, pudimos charlar con él.

"Esta es mi quinta presentación en la categoría y finalmente logré lo que estaba esperando tanta gente

que me acompaña. Ganar una carrera de éstas donde había que administrar mucho la potencia, es muy importante para mí. Las dos primeras vueltas estuve cuidando el motor por temor a romperlo, pero en la última, cuando lo tenía muy cerca a Ríos, le di a fondo hasta el final rogando que no fallara nada. Este triunfo demuestra que estuvimos muy acertados en comprar un auto de primera como era el de Mouras. Así pudimos lograr esta satisfacción después de andar bien en las últimas carreras pero sin poder llegar en los puestos de punta. Ahora debemos trabajar más que nunca y pronto nos pondremos a pensar en la manera de encarar la próxima temporada con miras a cumplir un gran papel e intentar pelear un Campeonato de TC".



CIAD

S.R.L.

CENTRO INTEGRAL AMORTIGUACION Y DIRECCION

DISTRIBUIDOR AMORTIGUADORES

DAHER BOGE

Verifique electrónicamente el estado de los amortiguadores sin desmontarlos del vehículo (Sin cargo) con el

SISTEMA SHOCKTESTER



Ud. mismo supervisa y examina la operación de control Presentando este aviso dtos. especiales

AV. DEL TRABAJO 5845 • CAPITAL • Tel. 68-8530/6471

PEUGEOT

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65 (PALERMO)
Tel. 71-3952/8959 y 72-3957/6634

VENTAS POR MAYOR Y MENOR



REPUESTOS Y ACCESORIOS FABRICACION IMPORTACION EXPORTACION

RESORTES de SUSPENSION

Desde \$ 26.500.
(Cap. Fed.)



Fabrica y Distribuye:

ANICETO GOMEZ

ALBARIÑO 627 • Bs. Aires
Tel. 641-2907/8429

Baires REPUESTOS

Línea Completa

PEUGEOT

Ventapor mayor y menor
Importación - Exportación

WARNES 1201
Tel. 855-8931/32
1414 - Cap. Fed.

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

LAFAYETTE
S.A.C.I.F.

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

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

ADMINISTRACION Y VENTAS

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

desde \$ 20.000.-

PROTEJA SU AUTOMOTOR CON INSTRUMENTAL

ORLAN ROBER



En la imagen, el duelo que monopolizó lo más importante de la carrera. Héctor Ríos al frente, Occhionero a su cola. Así, hasta que los reabastecimientos y el desperfecto en el auto del "Laucha" los separaran.

ACTC-COMISION FORD: UN FINAL INESPERADO

Imprevistamente y cuando la gente de Ford esperaba la contestación por escrito por parte de la ACTC detallando medidas y tolerancias de la tapa de cilindros patrón, la entidad que nuclea a los pilotos envió una carta tajante que en síntesis decía:

"Para el futuro, ajustarse a los artículos 50 y 51 del RDA."

Sobre el caso conversamos con ambas partes y cada una hizo su descargo.

Ingeniero Roberto Martínez: **"Es una cosa increíble. En la reunión que hicimos en la ACTC quedamos en que ellos nos enviarían todos los detalles para preparar la nueva tapa. Incluso el Sr. Corti se comprometió a enviarnos esos datos por escrito. Pasó una semana y no tuvimos noticias del asunto y cuando preguntamos nos**

contestaron que la demora había sido porque no se habían podido comunicar con nosotros. Después nos llega esta carta tajante donde no se habla de lo convenido en esa reunión".

Corti-Octavio Suárez: **"Decidimos mandarle esta carta a la gente de Ford comunicándole que se ajustaran fríamente a la letra del reglamento dejando de lado las tolerancias, porque en el mismo nunca se habla de eso y también porque nosotros no podemos fijar tolerancias al equipo oficial que trabaja con los planos de fábricas y tiene todos los recursos necesarios, mientras que los particulares no tienen acceso a esos planos y deben preparar sus motores como pueden, dentro de los límites del reglamento. De esta forma quedan todos con la misma chance".**

Enterado de la resolución, primero fue a encararlo a Corti (al que, según Cerutti, "le pegó unos cuantos bifés") y luego comenzó a discutir con Pedro Suárez, polémica que también terminó a los golpes según varios testigos.

EL QUERIDO NEGRO LOPEZ— Se llegó hasta Pico y nos tiró un chimento muy duro. Uno de los principales importadores de un "líquido mágico" que se vende en USA es un preparador argentino de TC. Parece que con esa solución que viene en un pequeño envase rojo, agregándole 15 cm³ a 60 litros de nafta se aumenta el octanaje. Lamentablemente no pudimos preguntarle el nombre del importador porque cuando terminó de hablar el Negro partió con dos

rubias en una BMW 635 CSI hacia Mendoza.

A tal punto que la gresca terminó en denuncia policial y Cerutti tuvo que presentarse en la Comisaría de Gral. Pico. Luego recuperó su libertad.

¿ERROR?— Nos comentaba Fernandino, una vez finalizada la prueba, donde fue tercero, que lo había conseguido más por decantación que por el rendimiento de su auto, ya que el Ford Falcon estuvo un poco lento en los tramos derechos. Según el "Chango", pudo haber sido un error en la elección de las cubiertas ya que el auto venía con mucha carga atrás.

CALENDARIO GENEROSO— A medida que pasa el tiempo el TC continúa recibien-

CLASIFICACION

Pico Football Club (La Pampa)

Tres vueltas a un circuito de 121,815 km. - 21-10-79

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	77	Juan Occhionero	Chevrolet	1h33m50s40	3
2º	11	Francisco Espinosa	Chevrolet	1h34m53s62	3
3º	75	E. Fernandino	Ford Falcon	1h35m35s59	3
4º	58	Juan Ayarza Garré	Chevrolet	1h35m40s88	3
5º	7	Héctor Fiorda	Chevrolet	1h35m42s62	3
6º	2	Héctor L. Gradassi	Ford Falcon	1h36m21s95	3
7º	84	Néstor Fernández	Chevrolet	1h36m30s18	3
8º	4	Héctor Ríos	Chevrolet	1h36m38s55	3
9º	19	Miguel Atauri	Dodge	1h36m46s05	3
10º	20	Roque Giuliano	Dodge	1h37m18s47	3

Promedio del ganador: 233,660 km/h.

Récord de vuelta: Occhionero en la 3ª con un tiempo de 30m41s66 a un promedio de 238,119 km/h.

Próxima competencia: 4-11-79 en Tandil.

CAMPEONATO DE TURISMO CARRETERA

(Disputadas siete competencias)

POS	PILOTO	PTS	POS	PILOTO	PTS
1º	HECTOR GRADASSI	94	14º	Francisco Arrechea	13
2º	Esteban Fernandino	76		Juan Ayarza Garré	13
3º	Francisco Espinosa	64	16º	Oswaldo Sasso	10
4º	Héctor Fiorda	36,5	17º	Nito Lizeviche	9
5º	Juan Occhionero	36	18º	Miguel Atauri	6,5
6º	Oscar Aventin	32	19º	Antonio Aventin	4
7º	Néstor Fernández	22,5	20º	Federico Urruti	3
8º	Héctor Ríos	18		Oswaldo Parodi	3
9º	Eduardo Sáenz	17		Valentín Coppa	3
10º	Omar Villaverde	16	23º	Emilio Parisi	2
	Jorge Martínez Boero	16		Ricardo De Arzave	2
12º	Ricardo Iglesias	15	25º	Roque Giuliano	1,5
13º	"Hermanos Suárez"	14	26º	Alberto Ernst	1
				Roberto Monllor	1

do nuevos pedidos de fecha y escenarios para presentarse. Por tal razón en noviembre se correrán dos pruebas. El 4 en Tandil y el 25 en Venado Tuerto donde volverá a disputarse la Vuelta de Santa Fe. ¡A sacar entrada para la Curva de Chapuy!...

¿HACIA DONDE APUNTA BAKST?

La noticia nos llamó la atención pero la confirmamos rápidamente. En la última carrera de TC-Dos litros en el Autódromo de Buenos Aires, Ariel Bakst era firme candidato a subirse al actual Dodge de Pontoriero. Una semana antes de la carrera le ofreció 400 millones de pesos (viejos) a Isoldi —el propietario— para correrlo. Isoldi se mostró interesado pero al consultarlo con Benavidez éste se negó por una cuestión de ética hacia Pontoriero quién había trabajado en el desarrollo de esa unidad.

LA FURIA DE LO IMPORTADO— "Es increíble cómo los argentinos nos volvemos locos por todo lo importado sin fijarnos en los precios. Resulta que en Miami las bielas Carrillo para TC valen 110 dólares cada una y sin embargo la mayoría de los pilotos se la compran a Tato Ferrea que las cobra 260. Todo esto es por una cuestión de comodidad, por no organizarse y hacerse un huequito para traer las bielas y todo lo demás. Así se van a fundir mucho más rápido todos". El comentario lo hizo un mecánico.

KILOMETRO LANZADO

Para encolumnar los autos en la largada del domingo, el sábado se clasificó por medio de un kilómetro lanzado. Para esto, en el mismo circuito de la carrera se tomó un sector con 2.000 metros para el proceso de aceleración y 3.000 para el kilómetro. Urruti fue el más veloz, con 235,148 km/h.



Revista Siete Días Ilustrados continúa la búsqueda del mejor restaurante del país. ¡Una elección sin precedentes! ¡Una repercusión espectacular! ¡Siga participando! Vote ya a su restaurante preferido y, además, gane creando una frase sobre la comida argentina. Lo esperan premios importantísimos. ¡No pierda esta extraordinaria oportunidad! Recuerde que puede enviar cuantos cupones desee. Encuéntralos en la revista SIETE DIAS o solicítelos -sin cargo- personalmente o por correo a su redacción: Avda. Leandro N. Alem 896, 1 piso, Buenos Aires.

COMPUTOS PARCIALES
(Semana del 15 al 19 de octubre)

ETAPA LUCULO

RESTAURANTES ELEGIDOS

- 1° - Swissair, Santa Fe 846.
- 2° - El Gran Caruso, Medrano 950.
- 2° - Piso Cero, Cerviño 3701.
- 4° - Los Maestros, Estados Unidos y Balcarce.
- 5° - La Cabaña, Entre Ríos 436
- 5° - La Z Teresa, Las Heras 2939.
- 5° - San Martín, San Jerónimo 82, Córdoba.
- 5° - La Estancia, Lavalle 941.
- 9° - Brigadier López, San Martín 1670, Santa Fe.
- 9° - La Belle Arminda, Colón entre La Madrid y Arenales, M. Del Plata.
- 9° - Don Sancho, Suipacha 453.
- 9° - Los Años Locos, Av. Costanera Norte.
- 9° - Al Papagallo, Av. Pellegrini 1279.
- 14° - El Repecho de San Telmo, Carlos Calvo 242.
- 15° - La Casona de Roque, Inclán 2556.

BEBIDAS PREFERIDAS

- 1° - Don Valentin
- 2° - Suter
- 3° - Torrontés de Michel Torino
- 3° - Cheteaux Vieux de López.
- 5° - Etchart Privado
- 6° - San Felipe
- 6° - Paso de los Toros
- 8° - Pont L'evéque
- 8° - Saint Felicien
- 8° - Carcassone
- 8° - Castel Chandon
- 8° - Cautivo de Orfila
- 8° - Toro Viejo
- 8° - Seven Up
- 8° - Termidor

ETAPA BRILLANT-SAVARIN

RESTAURANTES ELEGIDOS

- 1° - Rich, San Juan 1031, Rosario.
- 2° - La Cantina de David, Córdoba 6299.
- 3° - L'eau Vive, Constitución 2112, Luján.
- 4° - Cantina "Del Tano Laino" Republicuetas 2101.
- 4° - Cantina El Taladro, H. Yrigoyen 399, Martínez.
- 4° - Chiesa, Entre Ríos 678.
- 7° - Pedemonte, Av. de Mayo 676.
- 7° - La Rueda, Rivadavia 639, Oeste, San Juan.
- 7° - La Cantina de Bruno, Ceretti y Cullen.
- 7° - Don Rodrigo, San Lorenzo y Maipú, Rosario.
- 7° - La Bodega del 900, Av. de Acceso y Urquiza, Villanueva, Mendoza.
- 12° - El Hispano, Rivadavia y Salta.
- 12° - Bambi, Uruguay 1238.
- 12° - La Rural, Bvd. Oroño y 3 de Febrero, Rosario.
- 12° - La Auténtica Banderita, Moreno 1127.

BEBIDAS PREFERIDAS

- 1° - Etchart Privado
- 2° - Torrontés de Michel Torino
- 3° - Canciller
- 4° - Suter
- 5° - Coca Cola
- 5° - Don Valentin
- 7° - Carcassone
- 7° - Colón
- 9° - Pepsi-Cola
- 9° - Cepita Manzana
- 9° - Viñas de Orfila
- 9° - Titarelli
- 9° - Ponte Vecchio
- 9° - Bianchi Borgoña
- 9° - Pont L'evéque.

ETAPA JULIO CAMBA

RESTAURANTES ELEGIDOS

- 1° - Cantina "Del Tano Laino", Republicuetas 2101
- 2° - Rich, San Juan 1031, Rosario
- 3° - Quesquesé, Arenales 2019
- 3° - Los Maestros, Estados Unidos y Balcarce
- 5° - Puente Colorado, Seguí y Sinclair
- 6° - Brigadier López, San Martín 1670, Santa Fe
- 7° - La Cabaña, Entre Ríos 436
- 7° - Il Buon Mangiare, Angel Gallardo 1008
- 7° - El Hueso Perdido, Corrientes 369
- 7° - El Aljibe, Hotel Sheraton
- 7° - El Gran Caruso, Medrano 957
- 7° - Mamma Leone, Canning 3624
- 7° - Mercurio, Avda. Corrientes 796, Rosario
- 7° - Giovanotti, Corrientes 3469
- 7° - Tempone's Ristorante, Alem 4461 Mar del Plata

BEBIDAS PREFERIDAS

- 1° - Reina de Lavalle
- 2° - Colón Borgoña
- 3° - Coca-Cola
- 4° - Don Valentin
- 5° - Etchart Privado
- 6° - Suter Etiqueta Marrón
- 7° - Rincón Famoso
- 7° - Champagne Duc de Saint Remy
- 7° - Viñas de Orfila
- 7° - San Felipe Blanco
- 7° - Chianti de Florio
- 7° - San Felipe Borgoña
- 7° - Toro Viejo
- 7° - Santa Silvia Blanco
- 7° - Carcassone

COMPUTO FINAL
GANADORES DE LA SEMANA

ZONA SUR

- La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego.
- 1° - El Plato Azul, Río Grande, Tierra del Fuego.
 - 2° - El Casco, Bariloche, Río Negro

ZONA OESTE-NOROESTE

- Mendoza, San Luis, San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy.
- 1° - La Bodega del 900, Av. Acceso y Urquiza, Villanueva, Mendoza.
 - 2° - La Rueda, Rivadavia 639, Oeste, San Juan.

ZONA CENTRO NORDESTE

- Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa.
- 1° - Rich, San Juan 1031, Rosario.
 - 2° - Brigadier López, San Martín 1070, Santa Fe

ZONA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (Incluye Gran Buenos Aires)

- 1° - L'eau Vive Argentine, Luján
- 2° - Cantina El Taladro, H. Yrigoyen 399, Martínez

ZONA CAPITAL FEDERAL

- 1° - Cantina Del Tano Laino, Republicuetas 2107
- 2° - Swissair, Av. Santa Fe 846

Restaurante Ganador de la Semana
CANTINA DEL TANO LAINO



Bebida Ganadora de la Semana
REINA DE LAVALLE



SIGA PARTICIPANDO Y GANE!



FLITER



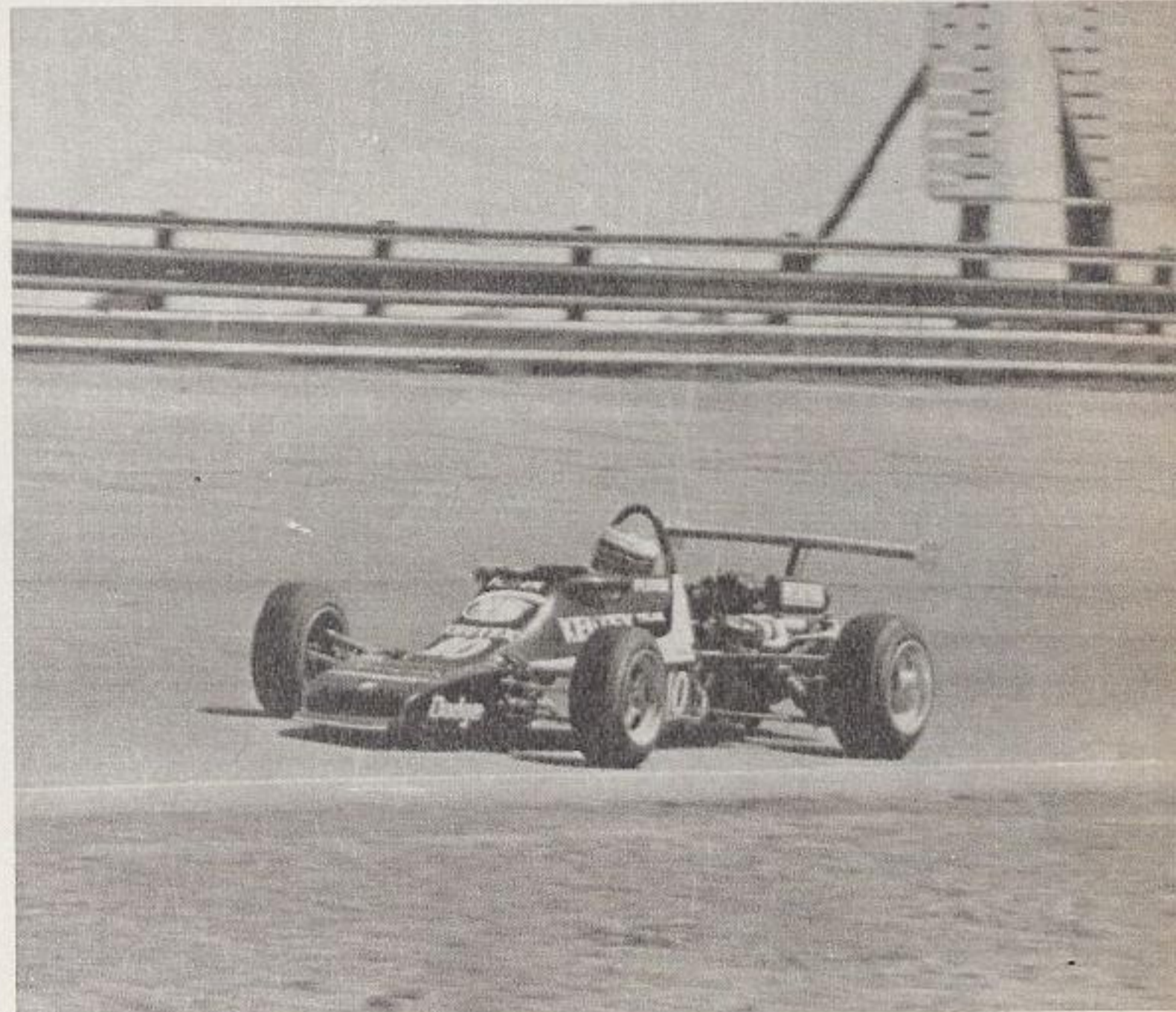
KEUTEX

10

A principios de año era un participante más de F2 nacional; hoy aspira a campeón

ENRIQUE BENAMO, EL CHALLENGER OBLIGADO

Cuando promediando la temporada Enrique Benamo dejó parado su excelente Chiviuan de F2 y pasó a reemplazar a Luis Di Palma en el equipo de la Comisión Chrysler, muchos pensaron que se había equivocado. A pesar de sus condiciones y de ser una de las promesas de la categoría, sus 22 años pesaron mucho más en la apreciación. Sin embargo, con el correr del año, Benamo demostró que tuvo razón. Junto con el acertado cambio, también modificó su actitud: el piloto conservador y cuidadoso dio paso a un agresivo challenger. En esa alternativa lo encontramos hoy, luego de haber ganado una carrera -Rafaela-, con aspiraciones de ser campeón y como el más serio oponente de su propio coequiper, Miguel De Guidi.



Enrique Benamo en su lugar de trabajo, el cockpit de su Berta Dodge. El medio mecánico le dio la posibilidad que buscaba.

Su primera y, hasta ahora, única victoria, en Rafaela este año. Un triunfo sin atenuantes que le abrió la posibilidad del título.

—A principios de año, cuando estabas con Vidal, decías que ustedes corrían campeonatos y no carreras. Sin embargo, después de tu ingreso al equipo de la Comisión Chrysler tu actitud cambió y ahora, normalmente, peleás por la punta. ¿A qué se debió este cambio?

—En primer lugar, por el hecho de entrar en un equipo poderoso y después porque allí todo está dado para salir a ganar carreras. Cuando corría con Vidal todos funcionábamos de una forma más conservadora, un poco porque los medios eran menores y otro poco debido a que era mi primera etapa en la categoría y pensaba que ésa era una actitud lógica. Pero además, hubo otras cosas que influyeron en mí. Lo de antes era mucho más a pulmón y con menos exigencias de toda índole. En cambio, al entrar en el equipo de Oreste y Luis, comencé a trabajar en forma más profesional. Ahora pruebo casi todos los días, tengo mucho apoyo y, por lógica, ante esas exigencias, te esmerás mucho más... Los resultados y mi actitud en la pista son reflejo de ambas cosas: un

cambio de mentalidad de mi parte y la magnitud del equipo.

—¿Cuál fue la razón por la que dejaste parada al Chiviuan —uno de los mejores autos de la categoría— adoptando el Berta Dodge oficial?

—Indudablemente, el mío era uno de los mejores autos, pero no tenía la infraestructura necesaria como para aspirar a algo más. Los motores míos eran buenos pero no como los de Berta, y en el Chiviuan no se trabajaba como veo que se hace en los Berta. Estos evolucionan en cada carrera y siempre hay una novedad que, a menudo, suele ser decisiva.

—¿Cómo fue tu incorporación al equipo Chrysler? ¿Tuviste que pagar la butaca? ¿Lo seguís haciendo?

—El tema comenzó junto con el problema de Luis con la Justicia. El tenía una gran amistad con mi tío y cuando tuvo que dejar de correr, me llamó. Ya me había visto correr en Mendoza y le interesó tenerme en el equipo para reemplazarlo. Yo le di todo lo que tenía en publicidad y así arreglamos...

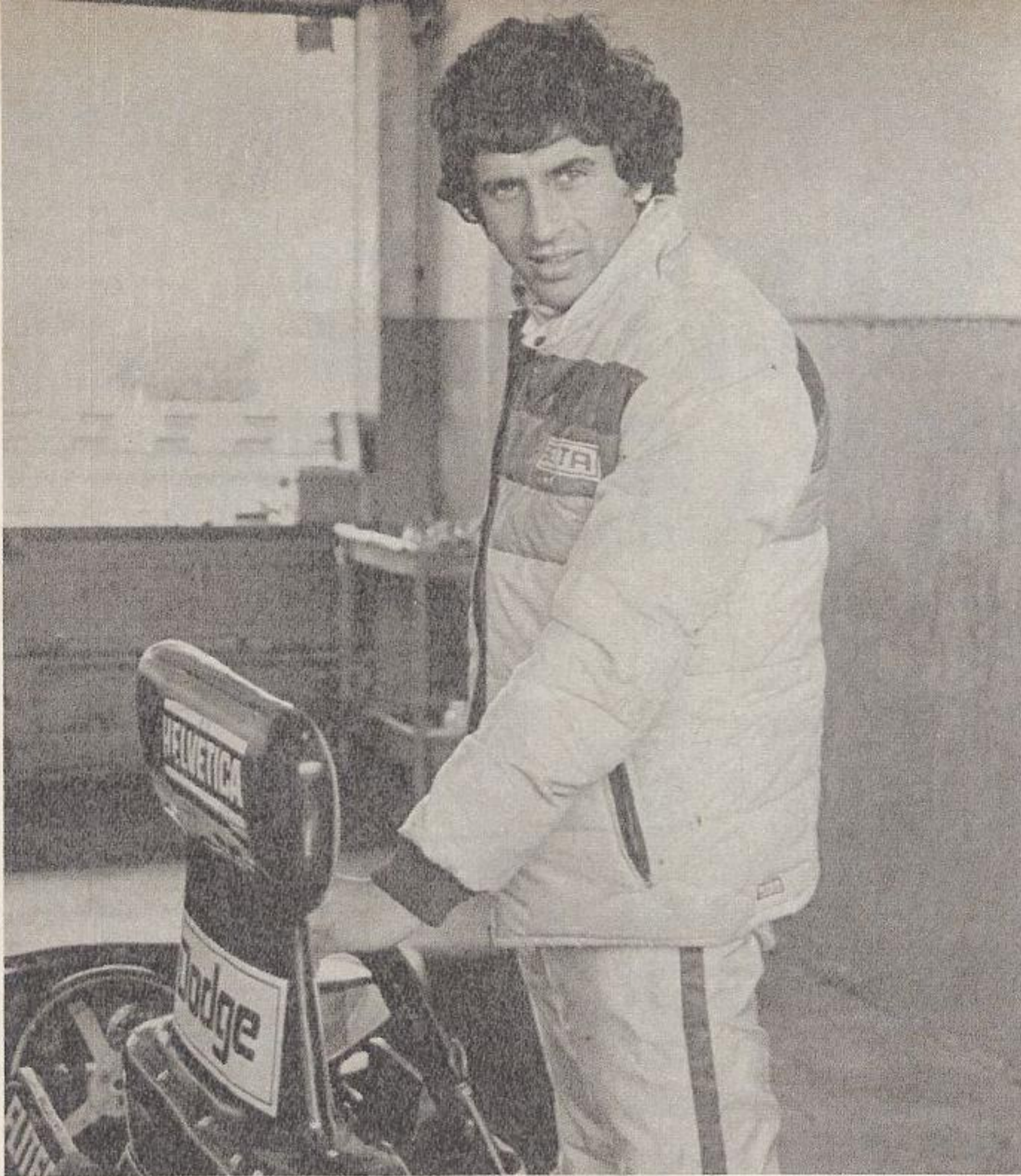
—¿Cómo se trabaja con Luis y Ores-

te? ¿Qué aprendiste con ellos?

—Se trabaja en una forma muy profesional. De día y de noche, sin descanso; son máquinas de trabajar. Para mí eso significó un cambio fundamental. Tuve que asimilar esa forma de hacer las cosas y conocerlos a los dos. Además de haber evolucionado a nivel profesional, maduré como piloto en otros aspectos. Ahora conozco mucho más del auto y para qué sirven algunos de sus elementos. Me siento confiado cuando se trata de ponerlo a punto, cosa que antes sólo conocía a medias...

—En un equipo que prácticamente está "obligado" a pelear la punta en cada una de sus presentaciones, ¿no te pesa la responsabilidad de salir a ganar?

—Al principio sí, pero ahora no. Pensé que haber llegado aquí a los 22 años fue demasiado. Nunca había convivido con un verdadero equipo y la experiencia que había tenido no me había preparado para esto. En esta temporada yo clasificaría mi campaña en dos etapas bien definidas. La primera fue con Vidal, donde adquirí mis primeros conocimientos, luego llegó la



"Estoy en una posición envidiable y en el mejor equipo, ¿qué más puedo pedir? Todavía puedo ser campeón..."

"Luis tenía una gran amistad con mi tío, y cuando tuvo que dejar de correr, me llamó. El y Oreste son incansables trabajando..."



del equipo oficial, con Berta y Di Palma, y tuve que aprender de cualquier forma, ya que la exigencia era mucho mayor. Sin embargo, me sentí presionado sólo las dos primeras carreras, después me tranquilicé y la prueba está en que mi evolución fue constante: gané en Rafaela y demostré que ya estaba para eso. Creo que se produjo un proceso paralelo, por un lado el funcionamiento del equipo y del auto se volcó hacia mí, y por otro, yo me adapté...

—¿Cómo definirías tu enfrentamiento con De Guidi en la pista, siendo dos pilotos del mismo equipo? ¿No te parece que es una estrategia contraproducente por parte de los responsables?

—Mirá, soy piloto de Luis Di Palma y él está actuando en representación de la CCCC. De Guidi es más hombre de Dodge. Pero esto no significa que tenga que haber un enfrentamiento. La política del equipo es tener dos autos y dos pilotos que vayan lo más rápido posible, al menos eso me dijo Luis cuando entré en el equipo. La idea es presentar los dos autos con posibilidades de ganar, eso es todo. Lo que pasa es que como andan muy parejos, la gente se confunde y cree que luchamos entre nosotros, pero no es cierto. Andamos lo más rápido que podemos y a veces anda mejor uno y otras, el otro, pero eso no significa que estemos enfrentados. No nos tiramos el uno contra el otro porque eso hablaría muy mal de nosotros como profesionales. Yo te diría que nos respetamos mucho. El que anda mejor gana, o trata de hacerlo. Tanto a Di Palma como a De Guidi lo que más les conviene es ganar y cada uno hace lo posible por lograrlo.

—Vos sos uno de los pilotos que correrá la temporada de F3. ¿qué significa eso para tus aspiraciones como piloto?

—Es una forma de medirme con los pilotos que vengan y una buena posibilidad de comprobar qué es lo que se podría hacer yendo a correr a Europa, que es una de mis metas. Creo que será un parámetro justo para ver dónde uno está parado. Además, me parece lógico hacerlo.

—¿Estás satisfecho por lo que hiciste durante el año?

—Sin ninguna duda. Estoy en una posición envidiable y en el mejor equipo, ¿qué más puedo pedir? Todavía tengo la posibilidad de pelear por el Campeonato de F2 nacional, algo que ni se me ocurría pensar a principios de temporada, y puedo ganar en cualquier momento. Estas alternativas me dan la pauta de que no fue un año en vano.

—¿Qué hay de tu futuro?

—Todavía es muy temprano para hablar de eso. Por ahora pienso encarar con todo las dos últimas carreras de la temporada de F2 y ver si puedo salir campeón y después pensaré en la F3. En caso de que no pueda hacer algo a nivel internacional, me gustaría seguir ligado con la gente de Chrysler, pero todavía es demasiado prematuro hablar de proyectos, para mí el año todavía no está terminado...

Ricardo Delgado

PEUGEOT EN ARGENTINA: NUEVAS INVERSIONES, NUEVOS MODELOS NACIONALES, PARTICIPACION OFICIAL EN EL RALLY CODASUR



Tres temas de real trascendencia, tanto en el plano industrial como en el deportivo, fueron dados a conocer por el Presidente del Directorio de SAFRAR-Peugeot, Sr. Jean Boillot:

“Queremos desarrollar, con mayor rapidez, nuevos modelos en el mercado nacional, para que nuestra clientela pueda contar en sus vehiculos con la misma tecnología que se posee en Francia. Primero reactualizaremos los modelos ya existentes y posteriormente lanzaremos al mercado un nuevo modelo Peugeot; esto último sucederá el próximo año”.

“Nuestras mayores inversiones las realizaremos en maquinaria para fabricación y en tecnología de avanzada. Tenemos que estar a tono con la nueva política que se plantea ante las disposiciones de la Ley Automotriz. Esto significa perfeccionar los productos ya existentes, dotándolos de la moderna tecnología internacional y presentando una mayor variedad de modelos dentro de nuestra línea de medianos”.

“Participaremos en el Rally Codasur, como lo hemos hecho el año pasado. Este tipo de competencias nos interesa mucho, ya que ponemos a prueba nuestros productos, y es la mejor publicidad de robustez que podemos hacer. Nadie puede dudar del éxito que ha tenido, como elemento publicitario, el triunfo de nuestros Peugeot SED en el Rally Codasur, no sólo porque ganaron sino porque regresaron a Bs. As. andando por sus propios medios sin haberles realizado ningún cambio de piezas mecánicas. Este año participaremos con un equipo oficial integrado con autos fabricados en Argentina y también en Francia”.

Estos tres conceptos resumen una filosofía industrial-comercial lanzada en un momento un tanto crítico, dados los rumores que circulaban luego del problema por el que atravesó la empresa unas semanas atrás. Claras definiciones que no dan lugar a dudas respecto a los planes inmediatos y futuros de SAFRAR-Peugeot.

¡INVIERTA SU TIEMPO LIBRE!

Crucigrama le ofrece la tasa más alta de diversión

**CRUCI
GRAMA**

Deposite sus ganas de entretenerse en Cruzadex, Cuadrados Mágicos, Enigmanagramas, Crucinúmeros, Logogrifos, crucigramas de todo tipo —incluso uno gigante— y benefíciense ganando en alegría.

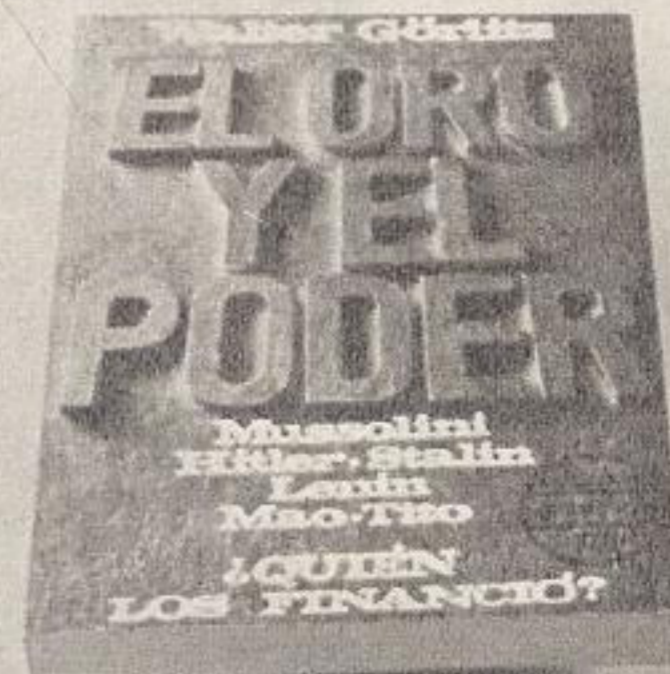
La revista de entretenimientos más rentable.

La revelación de un enigma histórico

EL ORO Y EL PODER

de Walter Görlitz

Mussolini. Hitler. Stalin. Lenin. Mao. Tito.
¿Quiénes financiaron su ascenso?
Los mecenas políticos. Robo. Corrupción.
Asaltos. El capitalismo apoyando al comunismo.
Lo que nunca se dijo. Lo que la historia no contó.



Es otra obra de
EDITORIAL CREA S.A.
Libros para disfrutar

Ventas: Benito Pérez Galdós 50 · Buenos Aires
Tel. 27.5492

LA VUELTA DE CUPEIRO

Jorge Cupeiro es otra de las figuras del automovilismo deportivo que está tratando de retornar a la actividad. Como se recordará, Cupeiro se alejó de las carreras en una época que se caracterizó por las discusiones reglamentarias, donde fueron objetados los motores que utilizaba. La preparación de aquellos autos corría por cuenta de Horacio Ferrea, quien sostenía que las plantas motrices estaban en reglamento. Los argumentos no fueron escuchados y se inició una suerte de "guerra fría" que determinó el retiro del piloto y su preparador, quienes por motivos particulares y comerciales se radicaron en EE.UU.

Ahora, tanto Ferrea como Cupeiro creen que las condiciones de las carreras han

movilismo Deportivo y mucho más su futuro como ente fiscalizador de la actividad deportiva nacional, función que discute en los estrados judiciales con el Automóvil Club Argentino.

En tanto se aguarda la sentencia definitiva de parte del juez Nestor Luis Lloveras con el pleito por el ejercicio del poder deportivo y en la causa iniciada ante la demanda de desalojo del local interpuesta por la ACA, propietario de la sede de la calle Medrano, a la que CADAD respondió con una alternativa de compra. Son pocas las tareas administrativas que se realizan en la Confederación, siendo su principal cometido controlar las carreras de Standard Mejorado y el otorgamiento de las licencias médicas y deportivas para dicha especialidad. De esta manera el plantel de empleados resultaba demasiado nu-

to al proyecto original.

Se mantiene el diagrama de las etapas, que serán las tres anunciadas oportunamente, con punto de largada y llegada en Neuquén, pero se cambió la fecha de iniciación, estando previsto largar el día 24 de noviembre, culminando el 30 del mismo mes. La postergación en siete días se debió a las dificultades que encontró la comisión de relevamiento, como consecuencia de las grandes nevadas registradas en la zona. Cuando las condiciones climáticas lo permitan se completará la hoja de ruta respectiva.

NO A LAS FLORES

Una dificultad muy complicada de superar se presentó con la habilitación internacional del **Autódromo General San Martín de la Ciudad de Las Flores**. La FISA, organismo de la FIA que tiene a su cargo la administración deportiva, no concedió el permiso correspondiente para que se disputen competencias con la participación de pilotos internacionales.

La demora en concretar los trámites previos imposibilitó que los antecedentes del escenario bonaerense obraran en poder del organismo internacional con los sesenta días de anticipación reglamentarios.

El asunto fue tratado en oportunidad de la última asamblea de la FIA, oportunidad en que se encontraban en Europa los delegados del ACA y merced a su labor fue posible conseguir la habilitación de Balcarce y Bahía Blanca que en una primera intentona habían sido también rechazados.

Quienes tienen a su cargo la realización de la **Temporada Internacional de Fórmula Tres Europea**, están abocados en estos momentos a gestionar una reconsideración del tema, en virtud de la fuerte inversión realizada ya en el circuito por las autoridades municipales y el club organizador.

Las gestiones difícilmente logren resultados positivos,

por la cercanía de la fecha de realización, solamente haciendo viajar un inspector con carácter muy urgente, podría superarse el inconveniente. Los gastos de esta solución son considerados muy elevados, por lo tanto no sería viable concretar esa gestión.

PARA MEJORAR EL MEJOR

Desde el pasado 15 de octubre se encuentra clausurado el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. La inactividad se prolongará hasta el 30 de noviembre y durante ese lapso se llevarán a cabo importantes obras en sus instalaciones. Momentáneamente se dejó de lado la construcción del túnel o puente, que comunicaría al sector de boxes con la tribuna oficial; falta material de tiempo y ausencia de presupuesto adecuado obligaron a esta postergación.

Todo el esfuerzo se volcará en la repavimentación de la zona de la Horquilla previa a la recta principal y a la construcción de una nueva chicana que modere la marcha de los autos a su ingreso al sector de boxes. En la misma zona se retirará el guard-rail que actualmente los corredores encuentran de frente al encarar la recta de boxes, que defiende la "isla" de los señaleros. Esta valla metálica era uno de los graves inconvenientes que habían remarcado los encargados de seguridad que en diversas oportunidades inspeccionaron el circuito por encargo de la Federación Internacional.

Las obras principales se complementan con trabajos de bacheo en toda la extensión del circuito N° 15 y renovación general de la pintura en los sectores de garajes, boxes, pista y tribunas.

De permitirlo el tiempo disponible se instalará una sala de prensa en la playa de boxes externa y se ubicarán cabinas para transmisiones radiales sobre la tribuna oficial Este.

Los encargados de las tareas pondrán especial



El GP de Turismo se largará el 24 de noviembre en vez del 30.

variado y que sobre todo en el Turismo Carretera se ofrecen garantías de imparcialidad, por lo tanto ambos estudian la posibilidad de un regreso a las carreras nacionales. Horacio Ferrea estuvo en el país durante una semana estudiando esa posibilidad y regresó a los EE.UU., donde analizará con el "Gallego" las condiciones actuales y la forma de encarar la reaparición.

VACACIONES

Sigue siendo incierto el estado actual de la **Confederación Argentina de Auto-**

merosos y costoso de solventar. Por tal motivo todos los responsables de la función administrativa fueron puestos en uso de licencias extraordinarias.

Sólo una guardia atiende los temas que exigen urgente tramitación, habiendo dejado de emitir sus comunicados la Oficina de Prensa.

VARIACIONES EN EL GRAN PREMIO

El Rally 18° Gran Premio de Turismo Nacional fue anunciado oficialmente con leves modificaciones respec-



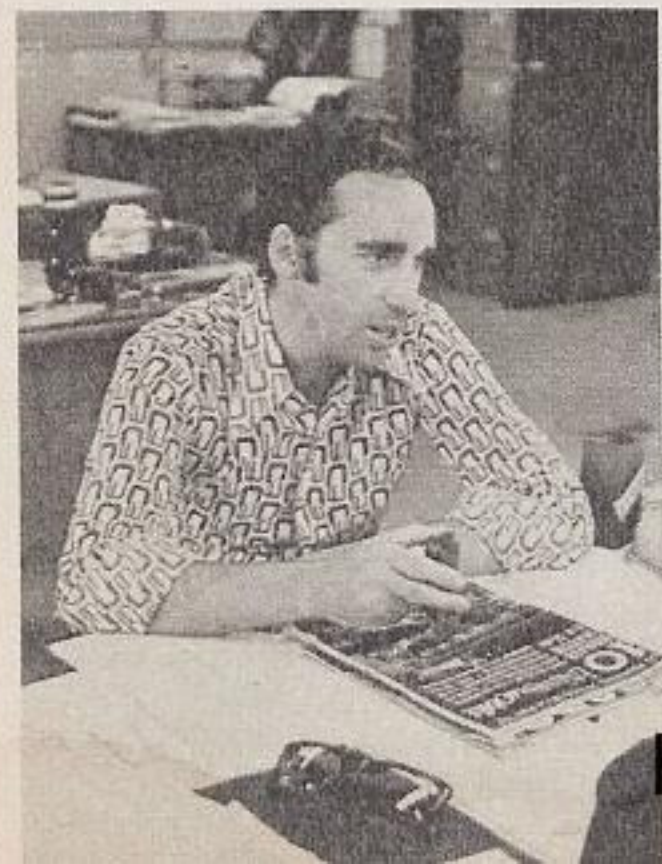
Turismo Competición: Probablemente se los vea también por los autódromos del interior del país.

empeño para finalizar los trabajos en fecha para permitir la realización de la carrera de F-3 programada para el 2 de diciembre y las pruebas de neumáticos anunciadas por equipos de F-1 Internacional para la segunda semana de diciembre.

LOABLE

Llamo la atención a los hábitos a las carreras que se realizan en el Autódromo Municipal el aspecto que presentaba la tribuna oficial en la reunión celebrada el domingo 14, oportunidad en que competían el Turismo Competición y la Mecánica Argentina Fórmula Dos. Habitualmente los simpatizantes del automovilismo que concurren al circuito porteño se instalan con preferencia en las tribunas de la Horquilla o Curvón. En aquella oportunidad el grueso de la concurrencia ocupó las butacas, que siempre están desiertas, notándose una apre-

Jorge Cupeiro: Tiene en estudio el retorno al Turismo Carretera.



ciable cantidad de familias con niños de corta edad. El motivo de este cambio estaría dado, según explicaron allegados sin ser versión oficial que las fábricas terminales de automóviles habían adquirido un cupo importante de localidades que luego distribuyeron gratuitamente entre sus allegados.

Un aporte importante al fomento del automovilismo deportivo, que impone su repetición si se confirma la versión. Mantener equipos oficiales es importante para la actividad, pero captar nuevos adeptos también lo es, por ello resultan loables el empeño y la nueva política de las fábricas.

MANDAMAS

La Comisión Deportiva Automovilística hizo valer su autoridad y confirmó la realización de una reunión automovilística en el autódromo Don Eduardo de la localidad de Las Parejas (Santa Fe) el próximo 25 de noviembre, con la participación de la F-2 y F-4.

El otorgamiento de esta fecha fue firmemente resistida por los directivos zonales, quienes tienen programado para el 18 el Premio Coronación de sus categorías en el autódromo de Totoras. Contra lo que se puede suponer los directivos de la provincia de Santa Fe no pedían el sometimiento de una carrera nacional al calendario zonal, sino que se respetara el calendario original que anunciaba esa reunión para el día

AVISOS CORSIFICADOS

AMORTIGUACION

HORACIO

Cambie ahora los amortiguadores de su Fiat 128 Dodge 1500 y Peugeot. Miller 3464 Tel. 53-1533 Pídale en casas de rep. Fiat.

VENDO AVANTE 4. Listo para largar. Impecable. Con trailer, gomas, relaciones. Visitar de 8 a 12 hs y de 15 a 17,30 hs. en Guayaquil 4301. TABLADA.

VENDO F. 5 Chasis con o sin motor, de 8 a 12 y 14 a 20. Loyola 196. TABLADA. 601-6196, desp. 20 hs.

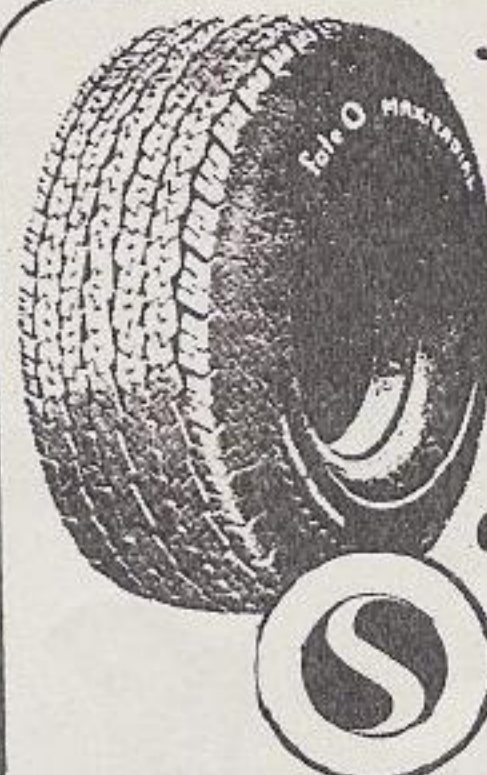
ANDRES SPORT CARS S.A.



TURBOCHARGER: SPEARCO-SHELBY.

Especial para Taunus 2.300 cc. Rendimiento 70 % más. Última novedad para su Taunus. Véalo en **ANDRES SPORT CARS S.A.** Importadores directo de U.S.A.

Av. Libertador 7770. Capital



PLAN CANJE

PARA SU SEGURIDAD Y BENEFICIO

CAMBIE USADAS POR NUEVAS

OFERTA ANIVERSARIO 19

Saracho

NEUMATICOS

DIRECTORIO 5512 Tel. 68 - 2874 / 9076 (1440) Bs A

VENDO SUZUKI RM. 250 con amortiguadores FOX. Moto de punta. US\$ 3.400 - Av. Libertador 14.680. Acassuso.

MOTOR BERTA DODGE F 2: Crespi Tulia 16. Oportunidad! Frenos Girling para TC 2000 - Carburador 48/48 - Bomba de aceite Weber (USA) - Banco de prueba Tomasi F. S. Chorroarin 580 - Cap. Tel.: 52 - 8365



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

Cursos prácticos sobre monoplazas TULIA 16. Además, lo invitamos a participar en nuestro **SENSACIONAL CONCURSO DE PILOTOS 79.** El ganador obtendrá el **PREMIO CIGARRILLOS 43/70** consistente en viajar a Inglaterra a participar en competencia de Fórmula Ford. Informes: Por correspondencia Virrey Aviles (3073) (1426) personalmente en el Autódromo de Bs. As. Lunes de 10 a 15 hs. y jueves de 8 a 12 hs.

G. PREMIO TURISMO NACIONAL: TWIN MASTER para Fiat-Peugeot. \$ 280.000 de los nuevos. Buzos antitloma Simpson. Pastillas de freno "FERODO", etc. GUIRAL Y CIA. Pueyrredón 981. Cap. Tel. 84-8947

VENDO F. 5 listo para largar \$ 2.500.000. Maestra del Valle 119. GONZALEZ CATAN.



DAPORTA "COMPETICION" Amortiguación de todo tipo T.C. T.N. T.C. del Oeste. Fórmula 1 Fórmula 2. Enviamos contra reembolso Av. Libertador 2184 TEL 744-6939 SAN FERNANDO

SE VENDE MOTO CAMPEONA de La Rural perteneciente a Michael Combes 3.700 USA. Seguridad 2331. Cap.

HONDA FOUR K - 750. Modelo 77. Patentada, nueva. Se vende. US\$ 6.890. Triunvirato 3730 Esq. Av. de los Incas.

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

FORMULA 4: TULIA 14. Todo a 0 Km. Rótulas importadas. Bombas y cañerías de freno y embrague Girling. Instrumental completo Smith. Cinturón Williams. Caja Meriggi. Motor 1020. Tratar: ROBERTO MALDONADO. Lopardi 36. Cap. Fed., de 8 a 12 y 14 a 18 hs. Tel. 67-6380. Acepto auto o moto importada.

APRENDA FABRICACION DE BATERIAS

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

CORSA Nº 699 H.B. Producciones S.R.L. Tarifa el centímetro de columna \$ 29.000 CORRIENTES 1922 - Piso 11 Ofic. 112 CAPITAL (1045) Tel. 49-3536

4 del mismo mes. Ellos licitaron la fecha clausura para el 18, una vez que conocieron el programa nacional. Pero como las carreras por los campeonatos argentinos no tienen calendario fijo, arrastran ahora en su desorganización a la actividad promocional.

Quizá si los dirigentes nacionales defendieran la estabilidad de sus carreras con la firmeza que lo hacen los clubes zonales no estaríamos en esta constante inseguridad e improvisación en



Salvador Macagno: Luego de la F3, la mira estará puesta en Europa.

la programación de las carreras nacionales.

QUEMANDO ETAPAS

Está firmemente decidido a incursionar en el automovilismo internacional el piloto de Fórmula Cuatro, **Salvador Macagno**. Una vez que finalice la temporada de F-3, que lo tendrá como protagonista, resolverá el camino a seguir en su carrera deportiva.

Entiende Macagno que dentro de la F-4 ya tiene poco que asimilar, y ya es hora de pasar a una categoría superior, como podría ser la F-2 nacional. Los costos en esta fórmula son tan elevados que prácticamente no guardan relación con una

CALENDARIO

Carrera prevista para el domingo 28 de octubre de 1979.

ACTIVIDAD NACIONAL

Fórmula Tres Europea: En el autodromo "Juan Manuel Fangio" de la ciudad de Balcarce se correrá la primera carrera de la Temporada Rioplatense de F-3 Europea, con la participación de volantes italianos y argentinos.

modesta campaña en el Viejo Mundo dentro de la F-3. Por ello esta firmemente decidido a quemar la etapa de la categoría nacional, e intentar una campaña en Gran Bretaña durante 1980.

Para ello aprovechará los contactos y experiencia de Jorge Videla, que fuera Director Deportivo de Eliseo Salazar, y junto a él viajará a Inglaterra. Videla tiene un ofrecimiento de la casa Ralt para asistir al piloto chileno, en las mismas funciones que cumpliera en nuestro país, pues Salazar le tiene especial estima y lo ha recomendado ante Tauranac. De esta manera Macagno tendrá una magnífica posibilidad de integrarse a un equipo pode-

Corsa hace diez años



● Parabrasas Corsa 183, del 21 al 27 de octubre de 1969.

● Todo empezaba con sendas notas sobre SP y F1, que se desarrollaron en una misma reunión en el Autodromo Municipal. "Ganar con ganas" se titulaba la primera y "Don Ramón a lo Requejo" la segunda.

● "Se largó el Gran Premio" (de Turismo). Era el

que fue por toda la Patagonia. ¿Se acuerdan? Los inscriptos fueron casi 200, entre quienes figuraban Reutemann, Casá, Cocho López, García Veiga, "Larry", Malnatti, Gradassi y otros conocidos.

● "Mr. Fórmula Uno". "Con la realización de la última carrera de la temporada de Fórmula Uno, Jackie Stewart se ciñe una corona ganada mucho tiempo antes. Vaya entonces nuestro saludo a su muy digno poseedor".

● Siguiendo con la temática náutica, que por ese entonces inundaba la revista, a lo largo de seis páginas dábamos todas las indicaciones para pasar un "week-end" en Nueva Palmira, lancha mediante.

● "Hulme bajó el telón". Fue en el autodromo Magdalena Mixhuca al terminar el GP de México de 1969. Ahora, se habla de volver al trazado azteca.

roso junto al otro piloto sudamericano.

COMPETICION TURISMO

Haciendo honor a su nombre de Turismo Competición, la nueva categoría nacional en la que incursionan los autos de hasta dos litros de cilindrada, pueden proseguir en el interior del país la disputa de su Torneo Presentación. La clausura del Autodromo Municipal les impone la obligación de buscar otros escenarios, por lo tanto el Club de Autos y Motos procura realizar la tercera prueba de la especialidad junto a la Mecánica Argentina Fórmula Uno, el 4 de noviembre en Resistencia. El

autodromo chaqueño está siendo repavimentado y se cree poco probable que este listo para esa fecha, de tal manera, las dos categorías en cuestión entablaron conversaciones con los directivos del Automovil Club Rio Cuarto para concretar en la ciudad cordobesa sus respectivas competencias. Hasta el momento la entidad de la provincia mediterránea no reactualizó su afiliación al Automovil Club Argentino, de donde se retiró a fines de la temporada anterior.

De regularizarse la situación, la F-1 y el TC se presentarán el 4 del próximo mes en Rio IV, quedando la alternativa de recurrir en su defecto, al flamante autódromo de Santa Rosa (La Pampa).

Es una publicación de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A. Av. L. Alem 896, Capital Federal Tel. 32-6010 al 29 PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, p. 2º, Buenos Aires, R. Argentina. Tel. 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica de Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor N° 1.446.301. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General N° 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos de Editorial Abril, Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Bs. Aires. Octubre de 1979.

IMPRESO EN ARGENTINA

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

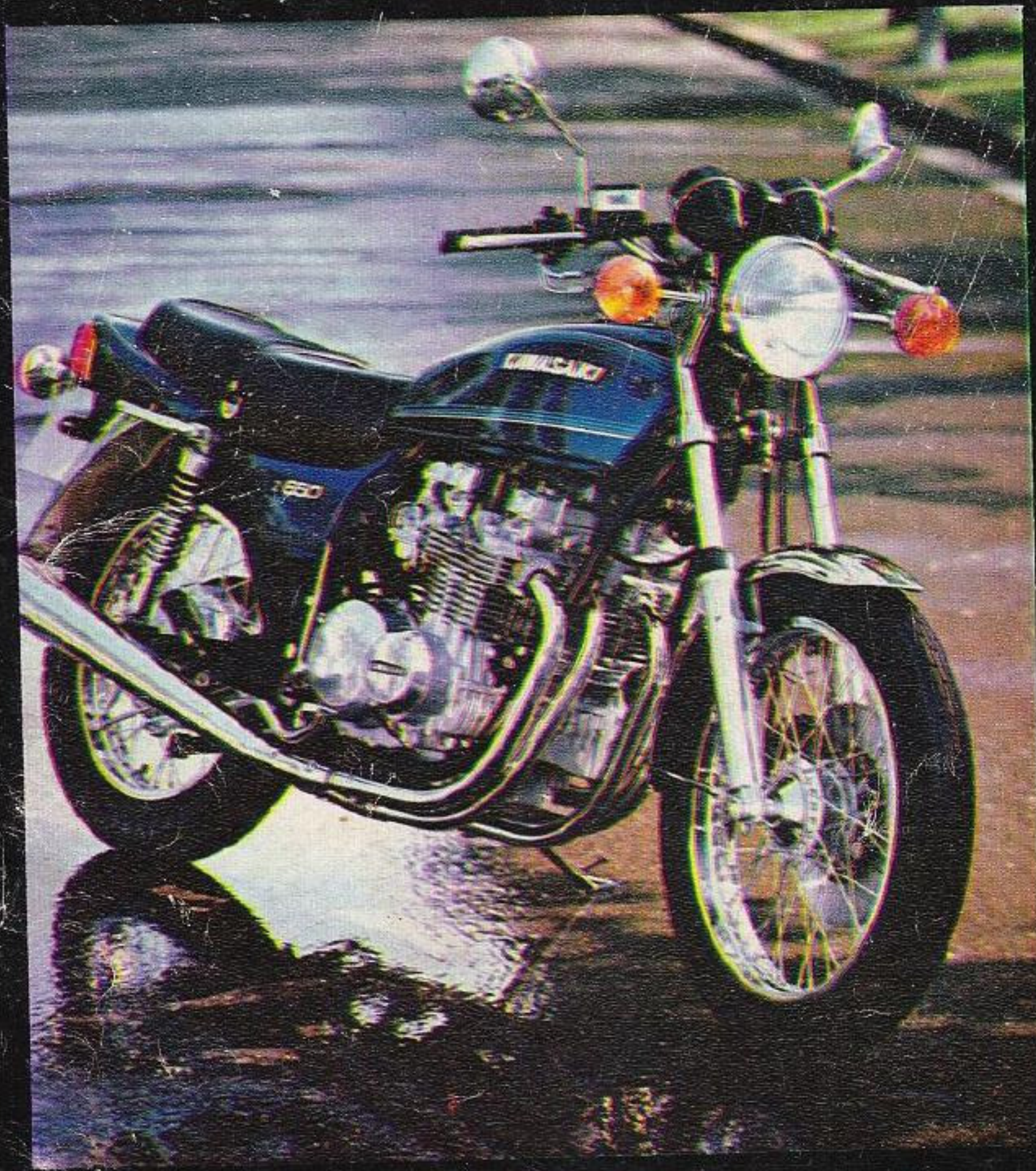
Un sabor de locos!



ARTURI, el rojo aperitivo sin alcohol.

Tómalo frío, con hielo o soda.

Usted eligió Kawasaki



Unicamente los elegidos de
 **Kawasaki**
 HEAVY INDUSTRIES, LTD. - JAPON
 garantizan su decisión.

SARNO

No se confunda. Solo los Concesionarios Oficiales están autorizados y capacitados para brindarle cobertura total a su máquina. Por eso, antes de comprar su Kawasaki, exija respaldo para su decisión. Exija:

 **GARANTIA REAL KAWASAKI**  **SERVICE PREFERENCIAL KAWASAKI**  **REPUESTOS ORIGINALES KAWASAKI**

Ventajas de privilegio que usted puede encontrar solamente en

OSCAR A. GARCIA Av. del Tejar 3025 - Capital	AUTOKIPER S. A. Av. Hipólito Yrigoyen 7156 - Banfield	MARINARO HNOS. Av. Hipólito Yrigoyen 2686/96 - Lanús	MACONDO S. R. L. Av. Santa Fe 2171 - Martínez	SICCARDI MOTOS Av. Cazón 906 - Tigre
MOTOESTE S. R. L. Av. Rivadavia 23652 - S. A. de Padua	MASCAMBRUNI Y BERARDI Av. Rivadavia 15450 - Haedo	SAN FRANCISCO S. R. L. Calle 48 Nº 944 - La Plata	TOYOMAR S. A. Av. Colón 4335 - Mar del Plata	CLAXON S. R. L. Av. M. T. de Alvear 35 - Córdoba
DETROIT S. R. L. San Juan 659 - Mendoza	OSCAR BARANDALLA Av. San Martín 2626 - Rosario	JOSE ALTERMAN E HIJO Florida 149 - Salta	CASA MASSIN S. A. Av. 25 de Mayo 1636 - Resistencia	RODASUR S. A. Alcorta 57 - Río Gallegos

P.I. al 8/10/79 Mod. Z 650 - equiv. u\$s 7.800

Distribuidores en la República Argentina  **alfatex** SA. DIVISION MOTOCICLETAS Y VEHICULOS FUNCIONALES
 Av. Corrientes 5350 (1414) Buenos Aires