

Parabrisas **CORSA**



LAS REVISTAS DE MAURO

Todo el "ballet" del box Ferrari reabasteciendo al ganador de Montreal

G.P. DE CANADA: ARNOUX, POR FIN

T.C. EN MONTE - C.A.P. EN SAN JUAN

MANSILLA 6° EN JARAMA

Programa de T.C. en el Autódromo

NO ANDE "A LOS SALTOS"

Amortiguadores
DELFABRO®

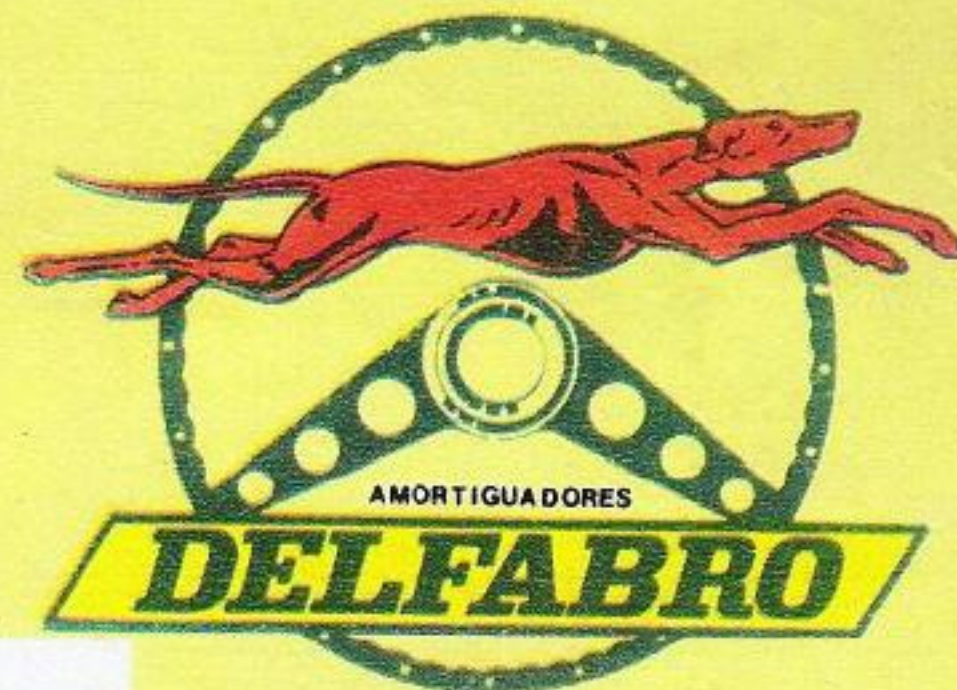


**CALIDAD INTERNACIONAL PUESTA AL SERVICIO
DEL USUARIO ARGENTINO.**

- Mejor servicio de reparación (Garantizado).
- Alineación y Balanceo Electrónico.
- Máquina diagramadora de control de calidad.
- Personal especializado.

**UN AMORTIGUADOR PARA CADA AUTO
Y UN MODELO PARA CADA USUARIO.**

LOS AMERICANOS S.A.
Avelino Díaz 533 - Capital



S-211

LA RADIAL DE ACERO.



**UN NUEVO CONCEPTO
EN NEUMATICOS.**

Firestone



Calidad para confiar.

West

Su nuevo
cigarrillo
rubio.

Luego de un intervalo de un mes, Monte le permitió a Roberto Mouras ganar su tercera carrera y tomar la punta del campeonato. Nuevamente el Dodge ganó con holgura, escoltado esta vez por el campeón Martínez Boero. Las series fueron para Satriano y Mouras. Traverso, líder anterior, rompió un pistón en su serie. Buena carrera presenciada por escaso público



TC EN MONTE- Tercer triunfo sobre cinco

MOURAS NO

Aunque no se esperaba una definición del tipo de la acaecida el domingo en Monte, el tercer triunfo de Roberto Mouras en lo que va del año demuestra claramente la intención del hombre de Carlos Casares y el equipo que lo secunda. Sí, estamos

de acuerdo en que por lo parejo del resultado de ambas series, en los boxes, antes de largarse, había muchos potenciales ganadores con argumentos valederos. Pero fue evidente que en el momento de poner todo sobre la pista Roberto Mouras

contó con el auto mejor equilibrado y más seguro de la reunión dominguera.

¿Cómo se explica esta tercera victoria sobre cinco carreras, y la punta en el campeonato? Muy fácil, si se tiene en cuenta la experiencia de todo el grupo más la



carreras, y la punta en el campeonato

DA RESPIRO

infraestructura de fierros y elementos de primera que se incorporó especialmente para esta temporada, lográndose armar uno de los conjuntos más fuertes del '83. Esta vez el ganador utilizó el mismo motor con el que corrió en Mendoza y 25 de

Mayo, quedándole "como de repuesto" el de la victoria en Punta Alta. Esto, de alguna manera, pretende dar un ejemplo de la tranquilidad con que se maneja actualmente el equipo Wilke-Pedersoli.

Al margen de esta situa-

ción y del brillante momento por el que atraviesa el líder del torneo, Monte fue una carrera muy especial. Porque si bien varios tenían posibilidades de pelear la punta y la carrera —caso Satriano, Banfi, Castellano, Oscar y Antonio Aventín o el mismo

West

Su nuevo
cigarrillo
rubio.

El Dodge ganador rumbo a su tercera victoria. Primero peleando la punta con Satriano y Banfi, luego mano a mano con el de Chivilcoy hasta quedar solo como líder y ganar nuevamente al "estilo Mouras". Ahora es el nuevo puntero en el campeonato.

Occhionero, a pesar del problema de balancín en su batería—, en el momento decisivo Roberto Mouras se mantuvo como el mejor dotado y apoyado, técnicamente hablando, ya que los que eran sus principales rivales fueron sufriendo inconvenientes que los dejaron sin chance. Acaso Emilio Satriano —primer puntero de la carrera— fue el único que le opuso resistencia al ganador, por lo menos durante las primeras cinco vueltas hasta que abandonó. De allí en más, nada preocupó a Roberto Mouras, que sólo debió ocuparse e informarse cuando pasaba por los boxes, sobre la inteligente carrera que venía realizando Martínez Boero en su reparación, segundo al final pero sin llegar a hacer peligrar el puesto del hombre de Casares.

LO INTERESANTE DE LAS SERIES

56 autos habilitados para largar y divididos en dos baterías, hablan a las claras de la buena cifra de máquinas que ofrece la categoría en cada presentación. Para mejor, esta vez las series

fueron muy buenas y con actuaciones parciales como para destacar. Indudablemente el paréntesis desde la carrera de Punta Alta (8 de mayo) redundó en un beneficio general de tiempo disponible para presentar mucho mejor cada auto y esto se vio reflejado en la pista.

La primera serie, ganada por Roberto Mouras con más de 6s de luz sobre Carlos Nani, tuvo un trámite muy entretenido teniendo en cuenta, aparte del desempeño del ganador, las actuaciones de Antonio Aventín, ahora perfectamente adaptado a su nueva marca, y en un mismo orden de mérito el joven Oscar Alaux (cuarto detrás del ex campeón), sin errores y aprovechando al máximo las posibilidades de su Chevrolet. Escolta de Mouras resultó Pellegrini reapareciendo con Dodge. Luego de Alaux se clasificó Boero delante de Martínez, Nani y el "Tolo" Doumic. Juan María Traverso esta vez no alcanzó a recorrer un circuito entero por rotura de pistón. Al decir del ex puntero del campeonato: *"Reiter me cantó el problema cuando pusimos el motor en marcha para salir rumbo a la largada. Y ahora que pasó me acuerdo que quizás se resintió en las tiradas que hicimos el jueves en Solís. Pero hoy ya no había tiempo de arreglar nada, incluso ni de intentarlo"*. Otro de los retrasados de importancia resultó Vicente Pernía, con un motor muy flaco y sin solución a la vista, por lo menos el domingo, cuando intentaron superar la falla pero sin resultado favorable.

La segunda batería estuvo muy peleada desde el principio al final. Juan Alberto Occhionero fue su primer líder soportando la presión —por tiempo— de Satriano y Banfi; hasta que al tercer giro el hombre de Necochea acusó nuevamente un problema de balancín en su auto, quedando sin posibilidad de terminar esas cinco vueltas. Obviamente la posta la tomaron Satriano y Banfi, que desde allí hasta el final pelearon metro a metro en pos del triunfo. Sobre la última vuelta el de Chivilcoy impuso su ritmo, quedando Banfi segundo, delante de Calamante, Castellano y Oscar Aventín.

EL REPETIDO DOMINIO DE MOURAS

En la serie final se esperaba más de lo que se vio, aunque tal situación no empañó en nada el trabajo de Roberto Mouras. Pero la expectativa era mayor porque Satriano tenía con qué pelearle a Mouras y ya lo había demostrado en su batería. Los hermanos Aventín contaban también con autos capaces de hacerle frente, igual que Banfi y Occhionero. Pero en la pista fue otra cosa, y la baja temperatura tuvo bastante que ver en el tema, desorientando a la mayoría en el momento de carburar los autos, justo para la faz decisiva. Antes de salir a la ruta Antonio Aventín debió esperar a que le cambiaran una bujía empastada, aunque luego tuvo problemas con el motor, lo que de alguna manera demostró que no sólo era una bujía. Su hermano Oscar se jugó durante las 15 vueltas de la final como si estuviera definiendo un título, pero con un motor que en ese momento no alcanzaba, a pesar de lo que antes de largar se suponía. Occhionero volvió a sufrir con el motor y, por lo tanto, potencialmente aptos quedaron Satriano y Banfi para pelear de igual a igual, supuestamente.

De esta forma la primera lucha de la final fue planteada entre los "vecinos" Mouras y Satriano. En razón del frío que hizo durante toda la carrera Mouras debía esperar unas vueltas para que su motor levantara la temperatura óptima y de allí que en los primeros giros se mantuviera algo alejado de la punta, oscilando entre el tercer y cuarto puesto. Pero en la tercera vuelta ya estaba segundo, desplazando a Banfi. Al pasar por tercera vez por boxes comenzó a atacar al Chevrolet y se le fue acercando. Las siguientes dos vueltas fueron de un ritmo desesperado entre ambos protagonistas, incluso Mouras marcó el record de vuelta en la 5ta. precisamente cuando lo superó a Satriano en el momento en que el Chevrolet empezaba a despedir la clásica bocanada de humo blanco que preannuncia —inevitablemente— el

"no va más". En ese momento se acabó la lucha por la punta de la carrera. Mouras, con su acostumbrado estilo fue rumbo a la victoria, a su tercer triunfo alcanzando ahora la punta en un campeonato dominado hasta el momento por el líder en cuestión y el Ford de Traverso.

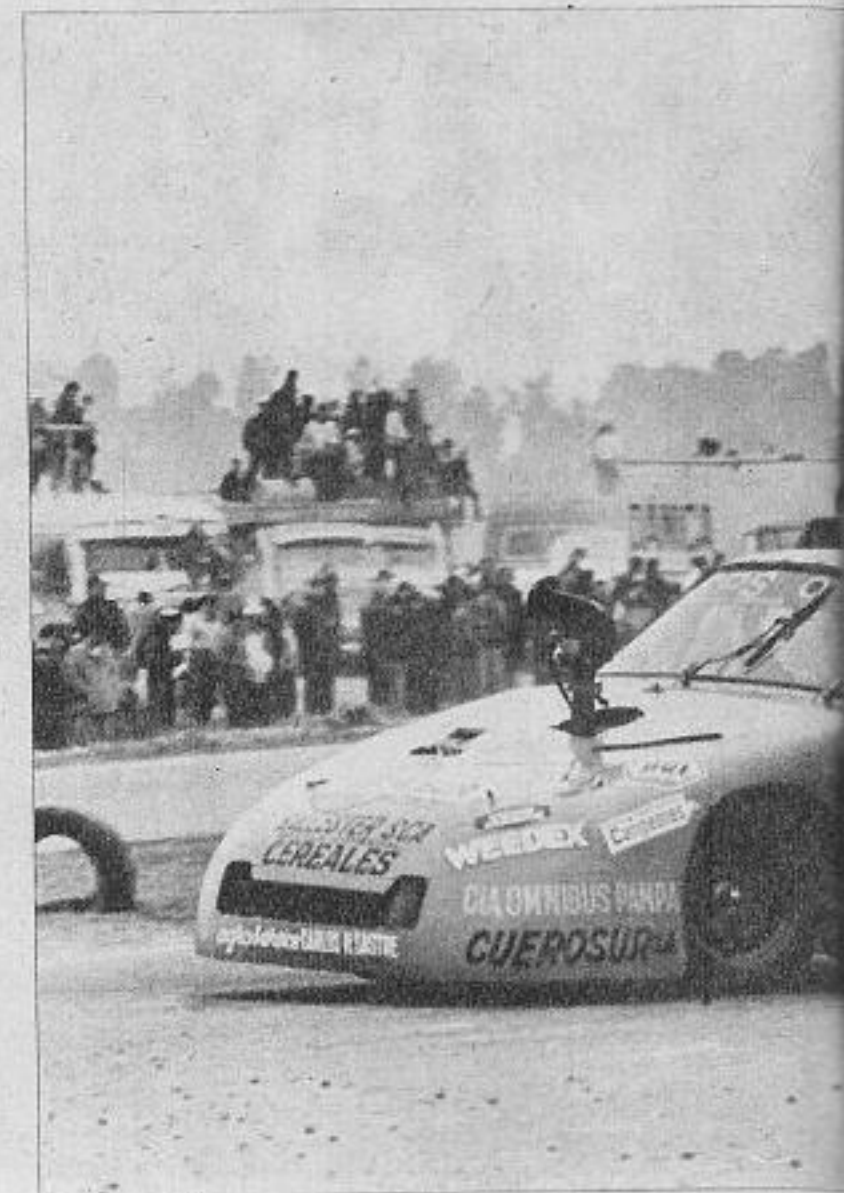
DETRAS DEL GANADOR

Se planteó una carrera clásica de segundos pelotones, porque no hubo una lucha encarnizada por el primer lugar, pero sí duelos alternativos por distintas posiciones. Tales los casos de Martínez Boero y Castellano, que pelearon casi toda la carrera prácticamente a la par, llevándolo finalmente a Boero al segundo puesto final, en una carrera planteada con inteligencia debido a que su auto no estaba para pelear la punta. Castellano (*"... no pude hacer más, hoy los autos de adelante eran inalcanzables para mí, y no porque mi motor haya disminuido su rendimiento"*) fue tercero superando holgadamente a Eduardo Martínez, Alaux y Oscar Aventín. Pero lo más destacado de esta final, detrás del ganador, fueron esos trencitos sumamente peleados. El mejor de ellos lo integraron, en unas vueltas, Boero, Castellano, Martínez y Alaux. Más atrás Nani y Brescia repetían las mismas acciones. Todos estos duelos le dieron "vida" a esa final con un Mouras muy lejos y afirmado mejor que nunca.

Pasó otra de TC, la quinta del año. Sin el público de otras jornadas y con algunos desaciertos organizativos que tratamos aparte y un grave error que fue el de permitirles largar a Caparelli y Ubeda, dos pilotos no habilitados para la final, de acuerdo a sus respectivas clasificaciones en las series. En lo deportivo la balanza volvió a inclinarse a favor de Mouras. Pero dentro de cinco días el autódromo mostrará otra faceta de la categoría, y en definitiva una nueva instancia en el duelo por una supremacía que actualmente encabezan Mouras y Traverso.

EL ANTI-TC

Así como muchas veces nosotros protestamos por la bendita credencial que desde hace años nos otorga la ACTC y prácticamente no sirve para nada, en Monte, además de reiterarse esta incómoda situación, sucedieron otras cosas más. Por un lado se adelantó la largada de la serie final para permitir especialmente que "Carburando" transmitiera las 15 vueltas antes de comenzar la final de fútbol en Tolón, entre las selecciones de la Argentina y del Brasil. Esto provocó críticas de otros colegas radiales (caso Legnani y Pérez Trigás), el primero porque no se lo habían informado (no hubo comunicado



oficial) y el segundo porque la medida favorecía sólo a una emisora. Pero lo más grave de esto es que se suprimió el repechaje, justamente por la urgencia de la transmisión del fútbol, y **no**, como informaron autoridades de la ACTC, por un pedido de los pilotos. El repechaje figuraba en el reglamento, donde decía que a la final entraban los mejores 32 tiempos de las series más los tres primeros del repechaje.

En definitiva largaron 37: 35 habilitados y dos presuntos "colados". Uno fue **Roberto Capparello** (uno de los "legalistas" que en Necochea se opuso a que largara Juan

de Benedictis con el auto de Oscar Aventín). El piloto en cuestión no había registrado paso en su serie y sin embargo largó. El otro fue **José Ubeda**. Por eso creemos que es hora de que la CD de la ACTC no se rija tanto por solicitudes de pilotos sino por reglamentaciones en vigencia. El problema de los radios es otro. El organizador estuvo muy mal en no informar oficialmente sobre los cambios de horarios, o acaso tendría que haber reunido a todas las emisoras para llegar a un acuerdo entre todos. Pero ventilar esos problemas "en vivo" le hace también mucho mal a la categoría.

Roberto Mouras:

LA TRANQUILIDAD DE UN LIDER

"Hoy prácticamente no tocaron el auto, después de ganar la serie. Sólo le hicieron un repaso general, pero sin necesidad de cambiar la carburación o algún otro detalles. En la final todo fue igual. Al comienzo tuve que cuidarme un poco porque el motor tardó bastante en calentarse y llegar a una temperatura ideal. Después lo atacé a Satriano, pero cuando venía lo mejor Emilio se quedó. El resto fue sin problemas. Este triunfo confirma nuevamente la capacidad de la gente de mi equipo, de todos los que ponen el auto en línea de largada con las mejores posibilidades. Ahora hay que pensar en el Autódromo. El martes trataremos de ir a probar una serie de elementos distintos. Martes y miércoles intentaremos hacer todas las pruebas necesarias. El viernes probaremos el motor de clasificar y si no hay problemas estaremos en las mejores condiciones para integrar un espectáculo de primera como lo es el TC en el Autódromo de Buenos Aires". Sin euforia. A pesar de la victoria y el primer puesto en el campeonato, sólo se dibujaba una sonrisa. Mouras, más que festejar, ya pensaba en la del Autódromo y las distintas variantes por probar.



Castellano y Martínez Boero (izquierda), un duelo que se mantuvo hasta el final, definido a favor del campeón con gran inteligencia en su reaparición. A la derecha, Roberto Mouras, el nuevo líder del TC. Abajo, izquierda, Eduardo Martínez con Oscar Alaux atrás, bastante tapado. Otro duelo de lujo con dos pilotos que crecen paulatinamente. Abajo, uno de los tantos pelotones fue el que integraron Capparello ("El intruso"), Suárez y Calamante, animadores de una final distinta que tuvo su mayor atracción en este tipo de disputas.



PARQUE CERRADO

ROTOR — Una falla bastante insólita eliminó al *Colo Espinosa* de participar en la final. Durante la disputa de la primera vuelta de la serie en la que le tocó correr, el siete bancadas del Falcon se quedó mudo. Luego se pudo comprobar que la causa sólo era la rotura del rotor del distribuidor; sin embargo, la nimia falla fue fatídica, ya que la eliminación del repechaje, directamente le impidió tener chance para ir a la final.

RENTREE Y FRUSTRACION — La de *Juan Francisco Arrechea*, quien volvió a la ruta con la Cupé Chevy ex-Pellegrini (la misma que éste tumbara en Necochea). "El auto no anduvo bien desde el comienzo, muy probablemente, a causa de una traba de botador suelta. Lo que pasa es que cuando sucede esto, el motor no falla, sino pierde rendimiento y luego comienza a desgastarse el árbol de levas. Antes que se produzca un problema mayor decidí parar..." Los motivos de la frustración de que hablábamos quedaron claramente expuestos por el Vasco de Azul.

BALANCIN — Los problemas de balancín que durante mucho tiempo aquejaron a *Juan Occhionero* se reiteraron en Monte. En su serie y cuando venía punteando por tiempo, la rotura de uno de estos elementos lo relegó sensiblemente obligándolo a largar la final desde muy atrás. En la manga definitiva, tampoco tuvo suerte...

RIGIDEZ — Según explicaban los *Satriano*, una de las causas que retardó considerablemente el logro de performance en el nuevo auto se debió —probablemente— a la diferencia de rigidez que presentaba éste en relación al anterior. Al parecer —siempre según Pablo y Emilio— la cupé anterior flexionaba bastante más que ésta y por consiguiente era otra su actitud frente a los accidentes del camino..." A la otra, para levantarla, había que darle bastante al crique; mientras



que a ésta, apenas se lo ponemos, la levantamos como si nada", confesaba Emilio, a lo que Pablo acotaba: "Trabajamos mucho en las suspensiones y te diría que recién ahora estamos satisfechos".

NUEVA DEMOSTRACION... — de la dudosa eficacia de la credencial de Prensa (y por ende habilitante para libre circulación) expedida por la ACTC. Por un lado, nos permitió trabajar con absoluta libertad en la curva 1. Sin embargo, no ocurrió lo mismo en la 2 (cruce de ruta 3 y acceso a Monte) donde nos obligaron ubicarnos muy lejos de la curva y junto con el resto del público. Ete añejo problema evidentemente no tiene solución y todavía nadie (ni de la ACTC, ni de la policía y ni siquiera de los clubes organizadores) nos pudo dar una explicación lógica de por qué, ocasionalmente, se nos impide trabajar como creemos que corresponde.

PISTON — Una falla poco habitual en la tradicionalmente efectiva mecánica del *Polaco Herceg* marginó de la prueba al hasta Monte puntero del Campeonato Argentino de TC, *Juan María Traverso*. El Falcon N° 80 había recorrido poco más de una vuelta cuando el piloto notó una merma seria en el rendimiento del motor. El diagnóstico inmediato del mismo Traverso fue la rotura de un pistón, aunque estimaba que habría que desarmarlo para constatar el problema con certeza.

DEBUT — *Juan José Pellegrini*, presentó finalmente la cupé Dodge que se decidiera a desarrollar hace al-

gunos meses atrás. El auto lució el mismo —y vistoso— color turquesa de la anterior cupé Chevy y un rendimiento bastante aceptable considerando el debut.

ANOTADOS - La postergación de la carrera aumentó enormemente la expectativa en torno a su realización. A tal punto que a la hora del cierre definitivo del registro de inscriptos, eran setenta y cuatro los anotados; sin embargo, al momento de ini-

Sexto puesto para Oscar Aventín con un auto que no estaba para la punta, pero que igual le sirvió para reafirmar su estilo agresivo. Buena carrera en el balance.

ciarse la primera manga, cincuenta y seis pilotos estaban listos para largar.

ESCASEZ — De público en relación a ediciones anteriores. A ello contribuyó en forma determinante el terrible frío reinante y además la ausencia absoluta de sol. Hubo sectores donde prácticamente no había nadie y en los lugares más visitados —generalmente las curvas— se notaban sensibles claros.

CLASIFICACION PROVISORIA

Automóvil Club de Monte y Asociación Corredores de Turismo Carretera. Circuito semipermanente de San Miguel del Monte. 11.340 m. Recorrido total: 170,250 km. 12-6-83.

PRIMERA SERIE (5 vueltas)

Mouras 17m46s68/100, Pellegrini 17m52s76, A. Aventín 17m52s76, Alaux 18m04s49, M. Boero 18m05s62, Martínez 18m05s90, Brescia 18m13s47, Nanni 18m14s05, Doumic 18m15s21, Mazzacane 18m16s31.
Promedio del ganador: 191,528 km/h.
Record de vuelta: Mouras en la 4ta. en 3m29s54/100 a 194,998 km/h.

SEGUNDA SERIE (5 vueltas)

Satriano 17m48s87/100, Banfi 17m51s16, Calamante 17m56s96, Castellano 17m57s86, O. Aventín 18m08s65, Herraiz 18m09s50, Sasso 18m15s60, De Arzave 18m18s23, Lynn 18m25s60, Pacchialat 18m27s40.
Promedio del ganador: 191,113 km/h.
Record de vuelta: Satriano en la 5ta. en 3m29s06a 195,446 km/h..

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	5	Roberto Mouras	Dodge	52m52s30	15
2º	1	Jorge Martínez Boero	Ford	52m57s40	15
3º	6	Oscar Castellano	Dodge	53m06s80	15
4º	8	Eduardo Martínez	Dodge	53m13s23	15
5º	23	Oscar Alaux	Chevrolet	53m23s80	15
6º	2	Oscar Aventín	Ford	53m47s30	15
7º	28	Gustavo Brescia	Dodge	54m06s31	15
8º	17	Angel Banfi	Chevrolet	54m09s50	15
9º	45	Néstor Fernández	Chevrolet	54m26s97	15
10º	58	Carlos Lynn	Chevrolet	54m37s94	15
11º	20	Fernando Herraiz	Chevrolet	54m52s30	15
12º	19	Carlos Nanni	Chevrolet	55m07s84	15
13º	10	Oswaldo Sasso	Ford	S/t	14
14º	54	Marcelo González	Dodge	S/t	14
15º	72	Jorge Oyahnart	Ford	S/t	14
16º	49	Edgardo Caparrós	Dodge	S/t	14

Promedio del ganador: 193,386 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la 5ta. vuelta en 3m27s60/100 a 196,811 km/h.
Campeonato (disputadas cinco competencias): Mouras, 89 puntos; Traverso, 75,5; Martínez Boero, 46; Satriano, 42; Castellano, 40; E. Martínez, 22; Alaux, 21; Sasso, 20,5; O. Aventín, 20; Arana, 17; Hnos. Suárez, 16; Oyhanart, 15; Nanni, 14; Calamante, 13; Banfi, 11,5; Herraiz, 9; A. Aventín, 7,5; Pernía, 6; Ayarza Garré y Pellegrini, 5; Espinosa, 4,5; Brescia, 4; Pacchialat, 3,5; Ca, Del Campo y Doumic, 3; De Arzave, 2,5; Lynn y Fernández, 2; Luaces y Sáiz, 1,5; Bianchi, Pourciel, Salgado y González, 1; Francia, Bravi, Santagati, Ubeda, Ducret, Landa y Occhionero, 0,5.
Próxima competencia: el 19 de junio en Buenos Aires.

CINCOTTA

HORARIOS (19/6 en el Autódromo)

SABADO 18:

9:00 a 12:30 Verificación técnica, sellado y control de licencias.
13:30 a 14:30 Entrenamientos no oficiales.
15:30 a 17:30 Clasificación en dos tandas (pares e impares) de una hora cada una.

DOMINGO 19:

18:30 Hora tope de entrega de autos al Parque Cerrado.
8:00 Entrega de autos en el Parque Cerrado.
9:45 Salida de las máquinas a la pista.
10:00 Largada de la primera serie a 8 vueltas al circuito 12. de 5.641 metros (45.132 km.)
10:45 Largada de la segunda serie a 8 vueltas al circuito 12. de 5.641,62 metros (45.132 km.)
11:15 Largada del repechaje a 4 vueltas al circuito 12. de 5.641,62 metros (22.566 km.)
12:00 Largada de la final a 25 vueltas al circuito 12. de 5.641,62 metros (141.040 km.) con los treinta mejores tiempos de ambas series y los cuatro mejores del repechaje.
14:00 Verificación final de los autos designados por la Comisión Técnica.

POSICIONES DEL CAMPEONATO

MOURAS, Roberto.....	89 Pts.
TRAVERSO, Juan M.....	75.50
MARTINEZ BOERO, Jorge.....	46.00
SATRIANO, Emilio.....	42.00
CASTELLANO, Oscar.....	40.00
MARTINEZ, Eduardo.....	22.00
ALAUX, Oscar.....	21.00
SASSO, Osvaldo.....	20.50
AVENTIN, Oscar.....	20.00
ARANA, Alberto.....	17.00
"HERMANOS SUAREZ".....	16.00
OYHANART, Jorge.....	15.00
NANI, Carlos.....	14.00
CALAMANTE, Mariano.....	13.00
BANFI, Angel.....	11.50
HERRAIZ, Fernando.....	9.00
AVENTIN, Antonio.....	7.50
PERNIA, Vicente.....	6.00



PARCHES



BALANCEO



ROTACION



ANTIOXIDO



TREN DELANTERO



AMORTIGUADORES



ALINEACION



FRENOS



VENTAS



Además de
vender
los mejores
neumáticos,

nos encargamos
de atenderlos
con los mejores
servicios.

CINCOTTA

Rodando, rodando, Ud. va ganando.

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

ESPECTACULAR SEXTA FECHA DEL CAP EN SAN JUAN

MONGUZZI ARRASO IGUAL

Ni el frío ni la lluvia atentaron contra el espectáculo. Fue una carrera excelente, que tuvo a Cocho López, Bessone, Pisandelli y Monguzzi como permanentes animadores alternando en la punta. Faltando dos vueltas se quedó Pisandelli por una chapa de la placa de embrague rota. Cocho no tenía más resto y sólo Bessone intentó la carga, pero el "Negro" sacó a flote su experiencia y su garra y se ubicó al frente.



Las gotas que comenzaron a caer el sábado, apenas culminaba la prueba de clasificación, se fueron convirtiendo en una lluvia persistente, que no cesó en toda la noche y continuó hasta media hora antes de comenzar la primera serie. Pareció que esta presentación quedaría trunca. Pero el Club de Pilotos debe respetar su convenio con la televisión y además, Antonio Meritello, presidente de la Asociación Sanjuanina de Volantes, anticipó: "La carrera se hará si

Arriba: toda la euforia de Monguzzi por su victoria, en un podio compartido con Tito Bessone y Cocho López, cuando aún no circulaba el rumor de la posible desclasificación del ganador. A la derecha, una constante de la carrera, con el trencito puntero integrado por Monguzzi, López y Pisandelli viajando apretaditos, intercambiándose la punta.



QUE EL ZONDA





Otro grupo encabezado por Tito Bessone, una revelación que el domingo pudo ser el ganador. Si ganó Monguzzi, fue por su experiencia.

las condiciones de la pista no influyen en la seguridad de los pilotos. Este aspecto nos interesa fundamentalmente y priva sobre el factor económico..."

En realidad, muy poca gente se animó a llegar hasta El Zonda... Apenas un grupo que no superó las 2.000 personas desafió al frío y a la lluvia. Y los que fueron pueden sentirse dichosos, ya que tuvieron oportunidades de ver una carrera que en ningún momento dio margen para el aburrimiento. Cuatro nombres acapararon el interés y ellos fueron Osvaldo López, Angel Monguzzi, Alfredo Pisandelli y Ernesto Bessone (h). Muy bien complementados por otro pelotón en el que alternaron Der Ohanessian, Mustafá, Juárez, Mayorga y Di Palma, deleitaron continuamente, jugando con la emoción y cambiando puestos constantemente.

Diez puntos para un espectáculo intenso, emotivo y que tuvo en el clima un factor fundamental.

LA CLASIFICA

Con una temperatura excesivamente baja, con cielo nublado y con la sensación térmica orillando los seis grados bajo cero, los diecisiete autos salieron para el desafío que lanzaba El Zonda y para lograr una ubicación en la grilla de largada. Y allí, en esa lucha que duró media hora, los actores fundamentales fueron, quienes a la postre, dominarían el

domingo.

Detrás de Mayorga, quien personalmente concurre a la caseta de cronometraje para confirmar su pole, se alinearon Cocho López, Tito Bessone y Monguzzi, encabezando un lote que cobijó a los primeros nueve autos en un segundo.

PRIMERA SERIE

La lluvia movilizó a todo el mundo. La gran inquietud era la de saber cómo estaba el circuito, si eran convenientes las gomas lisas o había que salir calzado con las de dibujo. Para la batería de apertura, a excepción de Iglesias que no las tenía, todos salieron con gomas para lluvia.

Y lo que había insinuado Ernesto Bessone (h) en sus pasos anteriores tuvo plena confirmación en la primera serie. Picó excelentemente, manteniendo la punta a lo largo de las ocho vueltas, dejando que a sus espaldas los demás hicieran el gasto. Paco Mayorga intentó un acercamiento a la punta, pero sin llegar a inquietar, hasta que Cascote Juárez le ganó la segunda posición, demostrando que los problemas que acusó su auto en los primeros pasos el viernes fueron solucionados y eso trajo algo de fervor entre la escasa concurrencia. Cascote necesitaba de una buena faena y en San Juan, su tierra, la ocasión se presentaba propicia.

Más atrás, Mustafá, Igle-

sias, Talerman y Sancho en lucha permanente y, más atrás, cerrando el lote, Paredes quien no encontró el rumbo.

SEGUNDA SERIE

Acá, la cosa no fue tan fácil, ya que Cocho, Monguzzi y Pisandelli optaron por salir con gomas lisas y fueron los que discutieron palmo a palmo. Entre ellos se entremezcló Di Palma, que también llegó a estar en la punta, hasta que en la última curva del circuito, Monguzzi y Pisandelli le ganaron la cuerda y debió conformarse con el tercer puesto. López, Vallasciani y Ohanessian lejos del resto pero peleando cada frenada y Patti, retrasado con un auto que se detuvo en boxes acusando poca adherencia con sus gomas lisas.

La expectativa estaba abierta. Dos series con todo ritmo, aun a despecho de la elección incorrecta del tipo de gomas a utilizar.

Así, mientras Bessone padre prefirió reservar su auto, ya que notó problemas durante la clasificación y la prueba de tanques llenos: "Es nuevo, recién lo estrené ayer y no está en la plenitud. Por eso preferí no largar la serie. En cuanto al Alfa Romeo, como el problema principal y que ya me lo habían anticipado es el de pistón, decidí importarlos para poder ir a la próxima..." todos se alistaron para la final meditando sobre el tema gomas.

La gran mayoría prefirió las lisas y con razón... el piso estaba prácticamente seco y no se notaba posibilidad de lluvia. Sólo un frío intenso, nada más, aunque eso en realidad era lo menos importante.

Con una continuidad digna de elogio (que falta hace en nuestros espectáculos automovilísticos) comenzó el brillante fin de fiesta.

Veinte rondas donde la punta cambió de dueño cuatro veces y atrás, nadie perdonaba a nadie. Entre Monguzzi, Cocho López y Pisandelli se sacaron chispas, estableciendo muy pronto apreciable diferencia sobre Bessone. Mayorga, Ohanessian, Juárez y Vallasciani viajaban apretaditos y Di Palma se perdía entre el resto.

La primera mitad mostró a Cocho encabezando el lote, mientras que de a poco, Bessone se acercaba a la punta. Cuando se integró a los tres que mandaba, la carrera ganó en emotividad. Pisandelli buscaba el hueco para filtrarse y así subió un escalón para luego volver a ser superado por rotura de una chapa de la caja. Luego Monguzzi desplazó a Cocho, pero éste no se dio por vencido. La zona de la horquilla fue el lugar elegido para el "sorpaso", pero nadie contaba con la prestación de un motor lo suficientemente capacitado como para dominar a su antojo. El único era Monguzzi, quien luego de ser superado nuevamente por Cocho, no se alteró. La espera rindió sus frutos, ya que cuando se disponían a recibir la bandera a cuadros, el "Negro" encaró resueltamente. Ganó en la frenada y se hizo de la cuerda desplazando a Cocho. Una maniobra astuta y decidida y que también le sirvió a Bessone, quien "chupado" del Negro se adueñó fugazmente de la punta y luego del segundo lugar, dejando a Cocho en el escalón más bajo del podio. Un final con las mismas características emotivas de toda la jornada. En el podio, Cocho López intentó una justificación: "Mientras estábamos juntos podía viajar, pero una vez que se me iba al-

El domingo que viene FORMULA RENAULT EN ROSARIO

El próximo domingo se realizará en el Autódromo Ciudad de Rosario la tercera prueba para la Fórmula Renault Argentina, segunda de la actual temporada de ese escenario rosarino. Superados los problemas de disponibilidad de motores 1400 cm³ con que se encaró la prueba anterior en esa ciudad, las autoridades de la Asociación de Pilotos prevén más de cuarenta inscriptos, lo que por las características del trazado rosarino promete espectáculo a partir del mismo viernes, en que comenzarán las pruebas de entrenamiento oficiales. El sábado habrá sesiones clasificatorias y el domingo las series y finales.

ASI FUE LA ANTERIOR

CLASIFICACION

Autódromo de Rosario — Circuito de 1.400 m — 43 vueltas —
Recorrido total: 60.200 km — 27-3-83.

1º	4	Miguel Etchegaray	Crespi	28m07s97/100	43
2º	3	Néstor Gurini	Crespi	28m8s45/100	43
3º	2	Juan C. Giacchino	Crespi	28m37s89/100	43
4º	30	Oscar Pereyra	Crespi	28m12s31/100	42
5º	11	Eduardo Bouvier	Crespi	28m18s93/100	42
6º	33	Eduardo Tuero	Crespi	28m23s29/10	42
7º	78	Luis Minervino	Depac	28m28s75/100	42
8º	84	Miguel Caferatta	Crespi	28m29s51/100	42

Promedio general: 128.390 km/h.

Record de vuelta: Etchegaray en la 37a. vuelta en 37s70/100 a un promedio de 133.687 km/h.

ASI ESTA EL CAMPEONATO: GURINI, 15 puntos; Etchegaray, 13; Giacchino, 10; Pereyra, 3; Verna, 3; Bouvier, 2; Sala, 2; Tuero y Oltra 1.

ASI CLASIFICARON: Gurini, 38s12 a un promedio de 132.214 km/h.; Giacchino, 38s23; Etchegaray, 38s36; Riva, 38s51; Pernigotte, 38s55; Demarco, 38s64; Giorgi, 38s79; Pereyra, 38s83; Drivet, 38s96; Mazzini, 39s05; Dana, 39s05; Verna, 39s06; Scasso, 39s13; Del Piccolo, 39s14; Ayerza, 39s31; García, 39s33; Minervino, R., 39s42; Minervino, L., 39s44; Tuero, 39s54; Caferatta, 39s81; Solmi, 40s04; Rado, 40s04; Muñoz, 40s23; Sergio, 40s25; Echezarreta, 40s30; Antolini, 40s42; Berecibar, 40s51; Bouvier, 40s93; Zgalb, 42s65.

HORARIOS

VIERNES 17: Entrenamientos no oficiales de 12 a 14 y 15 a 17 hs

SABADO 18: Verificación técnica de 9 a 12 h

Entrenamiento oficiales de 12 a 13 hs

Clasificación de 14 a 15 y de 16 a 17 hs.

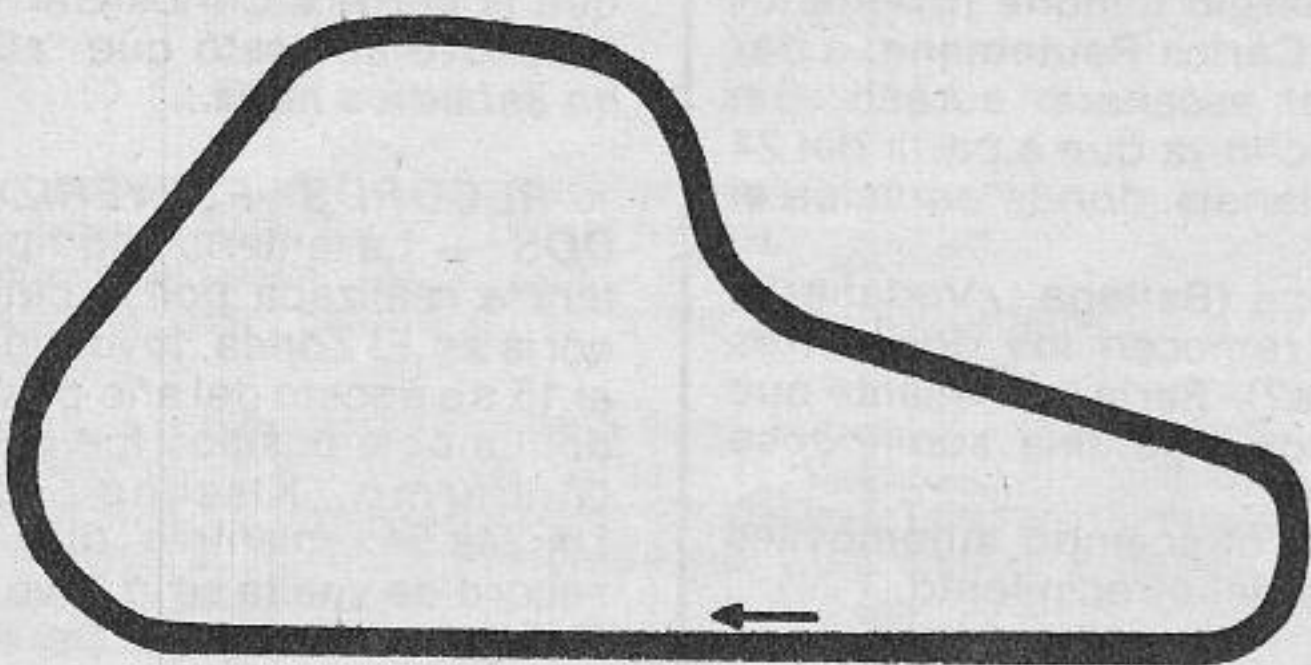
DOMINGO 19: Tanques llenos; 11 hs.

Primera serie; 13 hs.

Segunda serie; 13.30 hs.

Repechaje; 15 hs.

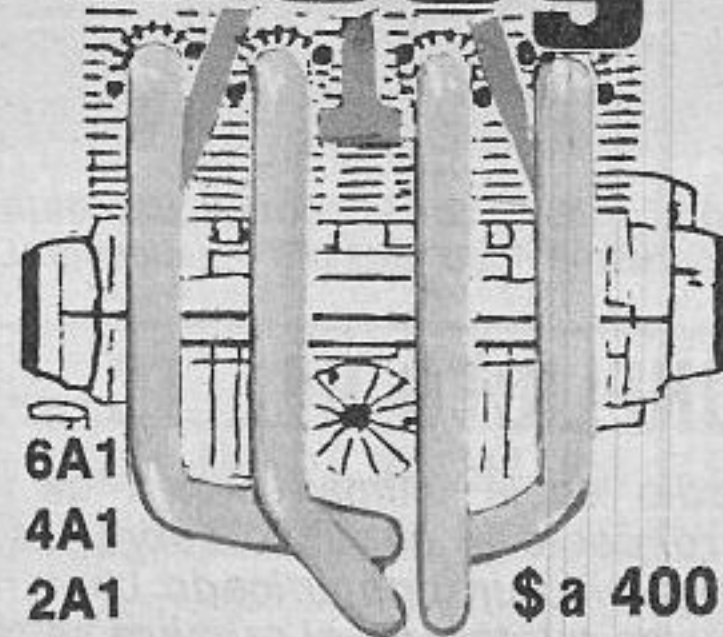
Final; 16.30 hs.



ESCAPES DEPORTIVOS PARA MOTOS

DESCUENTOS A
MECANICOS
Y REVENDADORES

MOOG



AV. J. B. JUSTO 3525
58-5143

AV. DEL LIBERTADOR 5653
CAPITAL FEDERAL

Para divertirse,
jugar,
...y seguir
aprendiendo:



ANTEOJITO

La revista
infantil
más completa...
¡y la más útil!



Si bien no tuvieron contacto con la punta, igual realizaron una buena carrera. Al frente De Ohanessian, Di Palma y en una misma línea Mustafá y Vallasciani. El CAP ofreció en San Juan un espectáculo brillante.

EL CONFLICTO DEL TC—2000

Ante lo sucedido en la última carrera de TC—2000 en Rafaela con respecto al conflicto sobre las cubiertas, la A.P.T.C.—200 emitió un comunicado bastante "caliente", dividido en varios puntos. En el primero se responsabiliza al ACA por la falta de autoridad expuesta para resolver el problema mencionado en su carácter de ente fiscalizador. En el segundo punto se corresponsabiliza a la firma Paul y al equipo de Del Sur Motor, quienes conflictuaron la categoría con el problema de los neumáticos. El punto tercero llama a la reflexión a algunos hombres de prensa que presuntamente llama a la reflexión a algunos hombres de prensa que presuntamente no contribuyeron a superar el problema (Sobre este tema en particular nos ocuparemos oportunamente luego de analizar el texto oficial y realizar las averiguaciones y aclaraciones que correspondan). En el punto cuarto se deplora la actitud de Juan M. Traverso por probar cubiertas Fliter y utilizar Paul. Finalmente se agradece a la firma Faneco (Fliter) el cumplimiento de todo el pactado. Termina el comunicado decretando la libertad en la elección y el uso de los neumáticos para las futuras carreras.

quien era imposible seguirlo..."

Allí, indudablemente, es donde mandó Monguzzi. Estuvo en poder de una máquina que funcionó en forma perfecta, sin esos altibajos que gravitan a la hora de la verdad. Por eso no le inquietó que Bessone lo aventajara. Un muy buen trabajo gestado a lo largo de tres días y que a la postre le sirvió para llegar a la final con todos los resortes ajustados como para un desempeño interesante. Si a todo eso le agregamos la experiencia de Monguzzi, está todo dicho.

Para completar el cuadro de una carrera excelente, merece citarse lo hecho por Ohanessian y Mayorga, que aunque con alguna declinación sobre el final sirve para

RALLY DE ARGENTINA NOVEDADES LANCIA y MERCEDES

El sábado pasado llegaron a la Argentina cuatro integrantes del equipo Lancia Martini, "avanzada" del team para preparar el muletto que se usará esta semana para realizar ensayos sobre la ruta del Rally Marlboro de la Argentina. Los técnicos Spertini y Brivio (Pirelli) y los mecánicos Michele Livrieri y Ricardo D'Eramo (argentino), fueron los viajeros, y los dos últimos ya que se encuentran en Bariloche aprestando el Lancia Rally. En estos días (martes, miércoles...) llegarán Giorgio Pianta, Sergio Limone (diseñador del Lancia) y algunos mecánicos más para dedicarse, junto a Carlos Reutemann, a dar los primeros pasos para la adecuación del auto italiano al escenario sureño. Sin embargo, la estadía del grupo en Bariloche no podrá durar mucho ya que a partir del 24 de este mes y hasta el 29 se desarrollará el Rally de Nueva Zelanda, donde participa el team, y tanto Pianta como Limone deberán estar allí.

Una vez que Lancia defina los pilotos que traerá de Europa (Bettega, ¿Vudafieri?, ¿Alen?) muy probablemente se les sume Reutemann y se remocen los dos o tres mulettos para que participen otros pilotos argentinos (¿Mayorga?). Sería interesante que estos autos no queden inactivos mientras se desarrolla el Rally de Argentina, sumándose a los que participen y multiplicando así el interés en la prueba.

También, habría llegado una comunicación a la Argentina, ofreciendo automóviles Mercedes Benz 500 SLC y 280 CE, aunque sin definir detalles del ofrecimiento.

fortalecer el ánimo. Igual criterio sirve para definir el trabajo de Vallasciani, quien con menores recursos que el resto y en base a aporte familiar se dio el gusto de llegar.

Una vez más el CAP cumplió... El frío y la lluvia quedaron atrás, dejando como saldo una carrera que, quienes la vieron aún la estarán recordando y los que prefirieron la calidez de las sábanas tuvieron allí su castigo.

PATIO DE BOXES

LO QUE VENDRA — Se conocen ya los escenarios de las próximas competencias por el Campeonato Argentino de Pilotos. El 10 de julio la categoría se presentará en un nuevo trazado de General Pico (La Pampa) denominado Parque Industrial, el 24 de julio podría ser en Las Flores o, en su defecto, en el autódromo de Buenos Aires. El 21 de agosto en Salta y el 4 de setiembre en Rafaela.

SOBRE LA HORA — Luis Di Palma llegó a San Juan el sábado, poco antes de que comenzara la actividad: "Estuvimos trabajando toda la noche en el Fórmula Dos, ya que esta semana embarcamos para Brasil. Y esta mañana, una vez que terminamos cargué a la gente en mi avión y aquí estoy..."

COMPRAS Y VENTAS — Aquel Datsun 280 ZX que corrió Francisco Mayorga en una carrera de Turismo en el autódromo porteño, pasó a manos de José Manuel Faraoni, quien lo utilizará de ahora en más. Ernesto Bessone, por su parte, adquirió una nueva máquina que estrenó en San Juan. Sobre el destino de la que utilizó hasta ahora hubo dos versiones, ya que mientras Tito dijo que la correrá Carlos Garro, su padre contestó que "aún no sabemos nada..."

RECORDS PULVERIZADOS — La anterior competencia realizada por la categoría en El Zonda, tuvo lugar el 15 de agosto del año pasado. La pole position fue para Guillermo Kissling con 1m.24s.54, mientras que el record de vuelta se lo llevó Di Palma en 1m24s15. De entonces a hoy la categoría

evolució y en los ensayos extraoficiales del viernes el mejor tiempo fue para Angel Monguzzi con 1m23s95, quedando la "pole" para Francisco Mayorga, quien señaló 1m23s09.

CLASIFICACION — Al cabo de la sesión clasificatoria la grilla quedó integrada de la siguiente manera: Marito García 1.23.09; Cocho López 1.23.34; Bessone (h) 1.23.41; Monguzzi 1.23.63; Marito García 1.23.65; Di Palma 1.23.77; Mustafá 1.23.86; Pisandelli 1.23.92; Cascote Juárez 1.24.15; Patti

1.24.41; Juan C. Iglesias 1.24.52; Ohanessian 1.24.53; Sancho 1.24.95; Vallasciani 1.25.03; Talermann 1.25.16; Bessone 1.25.27 y Paredes 1.25.47.

¿DESCLASIFICADO? — Hasta el cierre de esta edición el rumor no pudo ser confirmado. Bastante después de finalizada la competencia, algunos sostuvieron que Monguzzi podría ser desclasificado por anomalías en su motor. Quizá cuando esta edición esté en la calle haya novedades... o no.

CLASIFICACION

Autódromo del El Zonda, San Juan — Circuito de 3.230 m. — 20 vueltas — Recorrido total: 64,600 km. — 12-6-83.

PRIMERA SERIE

Bessone (h), 12m34s98, 8 vueltas; Juárez, 12m36s27, 8; Mayorga, 12m40s46, 8; Mustafá, 12m43s89, 8; Iglesias, 12m50s19, 8; Talerman, 12m50s56, 8; Sancho, 12m51s24, 8; Paredes, 13m05s20, 8.-
Promedio del ganador: 123,213 km/h.-
Récord de vuelta: Juárez en la octava vuelta en 1m32s69/100 a un promedio de 125,450 km/h.-

SEGUNDA SERIE

Monguzzi, 12m19s06, 8; Pisandelli, 12m20s08, 8; Di Palma, 12m20s58, 8; López, 12m21s06, 8; Vallasciani, 12m27s69, 8; Der Ohanessian, 12m28s05, 8; Patti, 13m21s96, 8.-
No largó: Bessone.-
Promedio del ganador: 125,867 km/h.-
Récord de vuelta: Cocho López en la octava vuelta en 1m30s50/100 a un promedio de 128,482 km/h.-

FINAL

POS. N°	PILOTO	TIEMPO	VTAS	DIFER.
1º	10 Angel Monguzzi	29m04s83	20	
2º	44 Ernesto Bessone (h)	29m05s35	20	52/100
3º	3 Osvaldo "Cocho" López	29m05s81	20	98/100
4º	19 Alfredo Pisandelli	29m10s49	20	5s66/100
5º	12 Francisco Mayorga	29m17s47	20	12s64/100
6º	2 Rubén L. Di Palma	29m17s82	20	12s99/100
7º	41 Gustavo Der Ohanessian	29m20s44	20	15s61/100
8º	20 Juan C. Iglesias	29m57s72	20	52s89/100
9º	11 Juan Vallasciani	30m06s33	20	1m01s50/100
10º	22 José Luis Talerman	30m30s51	20	1m25s68/100
11º	18 Daniel Sancho	30m30s92	20	1m26s09/100
12º	51 Carlos Paredes	29m33s47	19	1 v
13º	50 Daniel Mustafá	19m45s53	12	8 v

No clasificaron: Carlos Juárez, 9 vueltas; Mario Patti, 6.-
No largaron: Marito García y Ernesto Bessone.-
Promedio del ganador: 133,285 km/h.-
Record de vuelta: Bessone (h) en la 19a vuelta en 1m24s60/100 a un promedio de 137,446 km/h.-

Posiciones en el Campeonato Argentino de Pilotos: Di Palma, 72 puntos; López, 65; Bessone (h), 62; Monguzzi, 46; Pisandelli, 41; Vallasciani, 31; Ferrandino, 27; Mustafá, 25; García y Ohanessian, 22; Kissling y Talerman, 18; Pachelo y Mayorga, 9; Sancho, 8; Rodríguez Marsili y J.C. Iglesias, 3; Paredes y Juárez, 2; Bessone, 1.-
Próxima competencia: el 10 de julio en General Pico, La Pampa.-

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

NO SE DEJE ENGAÑAR
 VERIFIQUE QUE SEA
 EL LEGITIMO

GUARDAPLAST
 LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483

de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A:
 EDDIE PUBLICITARIA SRL.
 CORDOBA 443 - 1º P. "A" - Tel. 311-2184

CASA **ISIDRO** VENTAS POR MAYOR
TODOS PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR
 DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE **FUSIBLES**



GALICIA 102
 esq. Warnes 600
 Tel. 855-4464 • Capital Federal



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

EYQUEM CONCORDE
 y CADENAS de DISTRIBUCION Silenciosas.

anri SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE CIGÜEÑALES ROTOS Y FISURADOS



CAMBIAMOS VOLTEO A CIGÜEÑALES DE COMPETICION
 SOLDADURA EN FRIJO DE BLOCKS Y TAPAS
 Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA - Tel. 757-2179/4204

Decore Ud. mismo su vehículo con cintas decorativas



Una amplia gama de diseños y colores. TAMBIEN EFECTUAMOS LAS DECORACIONES

DUKE
 WARNES 1180 - CAP. (1414)
 TEL. 855-1652 - 854-5156

FILM PARA POLARIZAR

Lápices especiales para el pintado de neumáticos



EL EMPORIO DEL PEUGEOT

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
 LINEA COMPLETA.

PICHINCHA 1657 • (1249) • Tel. 941-2327/942-3656 • BS. AIRES

RECIBIMOS TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS

FALCON - FAIRLANE 6 Y 8 - TAUNUS

TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA

TAUNUS L.GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO



ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital



NEW YORK RUEDAS S.A. PROTTO Hnos.

TAUNUS GHIA - FALCON 82 - PEUGEOT 505
 B.M.W. - RENAULT 18 FUEGO
 BRONCO PICK-UPS

LEGITIMAS y todo la línea EXCLUSIVA B.M.W. NO CERRAMOS para PEUGEOT - FIAT - DODGE AL MEDIODIA
 PRECIOS SENSACIONALES

ENVIOS AL INTERIOR

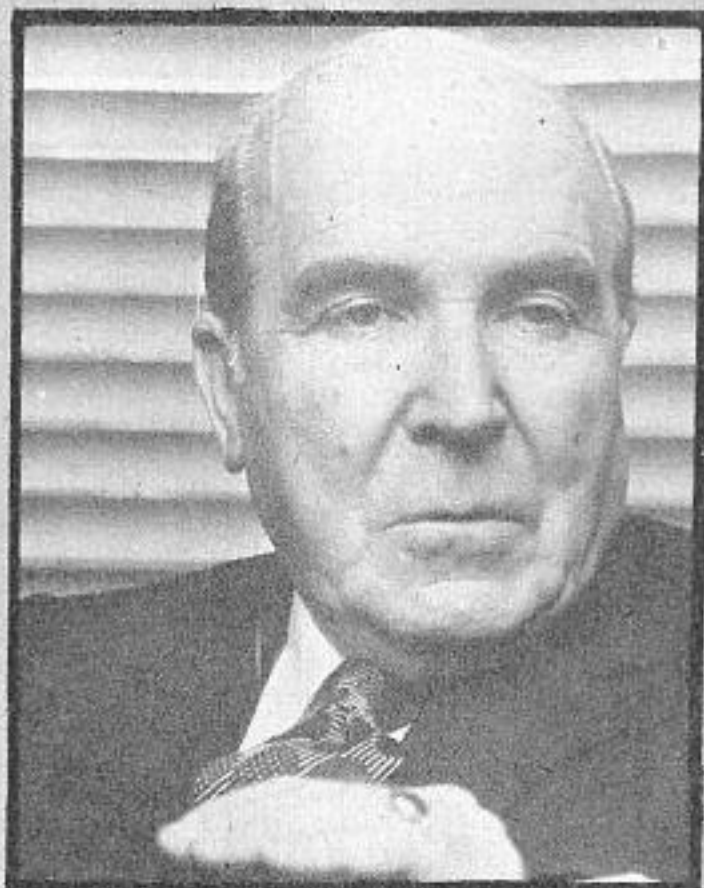
WARNES 1401 ESQ. DORREGO **854-7322/0902**

DINERS • VISA • CABAL ARGENTINA • CARTA FRANCA AMERICAN EXPRESS

Desde \$315.-

6 de Febrero de 1909
8 de Junio de 1983

Dr. César Carlos Carman



Distinguido abogado desde 1933; hacendado y caballero apasionado de su tierra, impulsor de diversas entidades agrarias nacionales e internacionales; activo militante desde los 18 años en la Unión Cívica Radical, donde siempre bregó por la unidad del partido e incluso fue destinatario de un reciente ofrecimiento de candidatura a la Presidencia de la República, que declinó como tantos otros...; autor, entre otras obras, de un legado literario titulado "A los que vienen".

Y presidente, desde 1957, del Automóvil Club Argentino. Es que "si he dejado para el último la parte correspondiente al A.C.A. —manifestó conmovido su sucesor en el cargo, el Dr. Baltasar Martínez Briones, al despedir sus restos— es porque estoy seguro de que él lo hubiera querido así. Es decir, que el nombre de nuestra Institución quede flotando en el aire y acompañándolo en su descanso definitivo cuando

nosotros nos alejemos de este lugar.

En efecto, no sólo fue ésta la función del *Dr. César Carlos Carman* que justifica plenamente este sentido homenaje de CORSA, sino, como bien reconoce públicamente la entidad que tanto contribuyera a engrandecer, aquélla a la que dedicara sus mayores esfuerzos logrando un desarrollo que la ubicó a la altura de las más importantes del mundo. Poniendo el acento en el servicio al asociado y al país todo, impulsó la actividad turística y la deportiva, alcanzando el reconocimiento mundial.

Fue presidente fundador de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, vicepresidente de la Organización Mundial de Turismo y del Automóvil, miembro del Tribunal de Apelación Internacional de la F.I.A. y socio honorario de numerosos automóvil clubes nacionales y extranjeros, ejerciendo asimismo hasta el presente los cargos de vice-

presidente del Comité de la F.I.A., miembro corresponsal para los países iberoamericanos y miembro de la Secretaría Deportiva Regional para la América del Sur, de dicha federación.

"Es que si hubo un cauce apropiado para su vocación de servir a los demás —como agregó el Dr. Martínez Briones—, y de trabajar en bien del país, él lo encontró y lo tuvo en la labor de nuestra entidad cuyos ideales, desde un primer instante, reconoció como propios y por los cuales cotidianamente trabajó sin desmayo".

Y llevado al plano interno del A.C.A., con todas sus implicancias morales, como lo definió su Gerente General, *Arq. Jaime J. W. Sequiera*, "En pocas partes como aquí, en el seno de esta Institución que como una familia constituimos los colaboradores del Automóvil Club Argentino, ha sido tan verdadera siempre la presencia vigorosa de una paternidad espiritual".

En su mes aniversario

TV GUIA PRESENTA UN NUEVO NUMERO EXTRAORDINARIO

**ESTA SEMANA
¡con un suplemento sensacional!**

"MI VIDA" por VERONICA CASTRO

La máxima estrella de la televisión latinoamericana revela, por primera vez y a fondo, toda su intimidad. La historia de una "Reina de la Primavera" que a los 12 años decidió convertirse en una gran actriz, a cualquier costo. Su desconocida infancia, su adolescencia y la separación de sus padres. De la opulencia a la pobreza. Seducida y luego abandonada. El drama de ser madre soltera. Su paso por el cabaret. Sus amores. Sus triunfos.

**TODO... NARRADO POR ELLA MISMA
EN EXCLUSIVIDAD.**

ADEMAS:

- Graciela Alfano y su angustia en la "dulce espera".
- Valeria Lynch y Cavallero sentaron las bases de una "reconciliación".
- El encuentro nocturno de Arnaldo André y Verónica Castro.
- Charla íntima con Serrat durante un vuelo a Córdoba.

Consiga

**TV
GUIA**

PROGRAMA CORSA

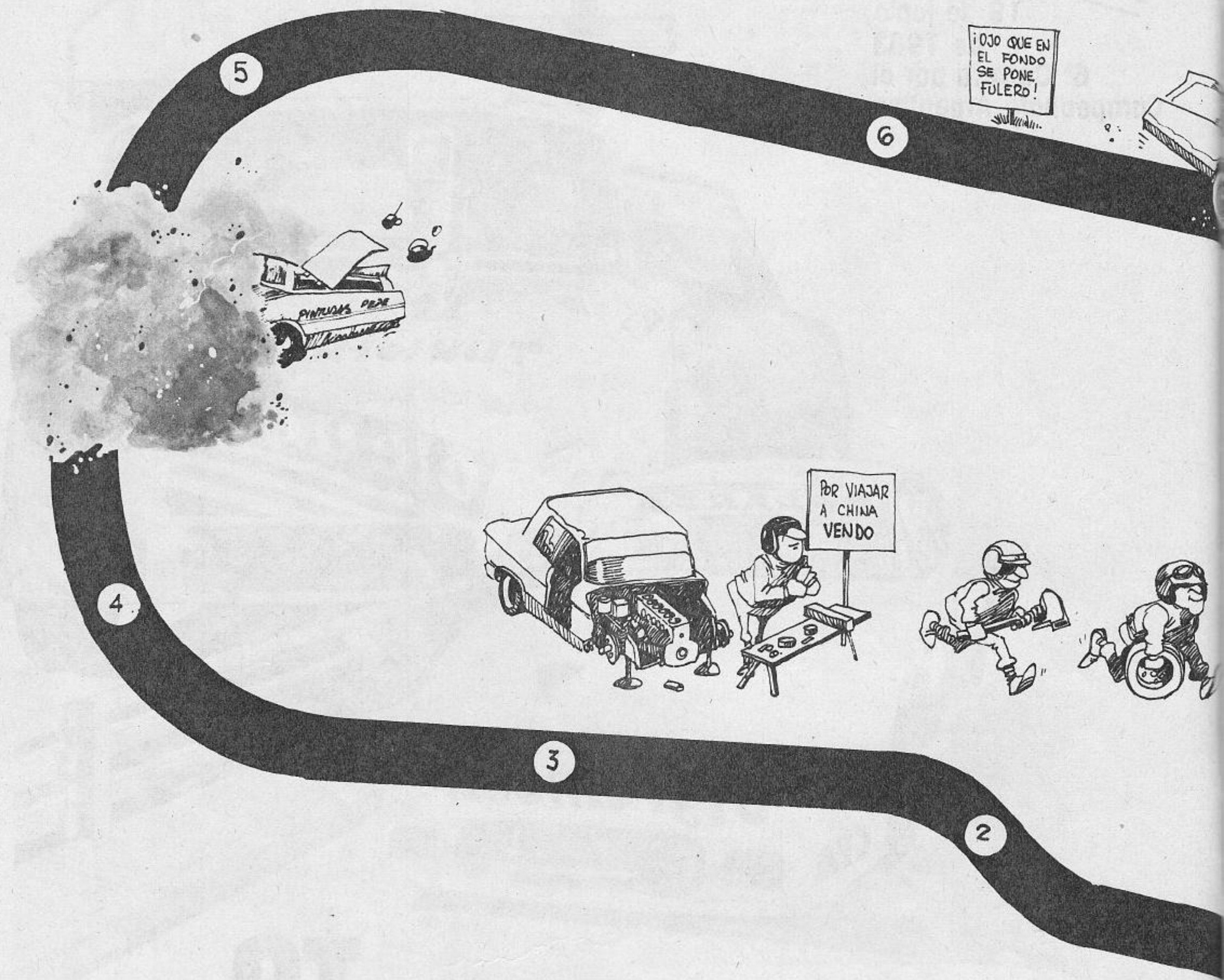
19 de junio
de 1983
6ª Carrera por el
Campeonato Argentino



TC EN EL AUTODROMO



TC EN EL AUTODROMO



LAS ULTIMAS SEIS EN EL AUTODROMO

FECHA	CIRC.	GANADOR	MARCA	RECORD DE VUELTA	MARCA
20/5/79	12	Gradassi	Ford	M. Boero	2:03.17 Dodge
22/7/79	12	Fernandino	Ford	Fernandino	1:59.17 Ford
24/5/81	12	Mouras	Dodge	Mouras	1:59.93 Dodge
20/9/81	12	Mouras	Dodge	Mouras	1:58.46 Dodge
18/4/82	12	O. Aventín	Dodge	O. Aventín	1:59.09 Dodge
12/12/82	12	M. Boero	Ford	M. Boero	1:58.08 Dodge

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
Circuito 12, de 5.641,62 metros.
Sintonizando "Carburando" por Radio Rivadavia, podrá seguir paso a paso las alternativas de la carrera



Juan María Traverso



Jorge Martínez Boero



LOS PROTAGONISTAS

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

ORGANIGRAMA

SABADO 18: 9:00-12:30 Verificación técnica, sellado y control de licencias.

13:30-14:30 Entrenamientos libres

15:30-17:30 Pruebas de clasificación en dos tandas (pares e impares) de una hora cada una.

18:30 Hora tope de entrega de autos a Parque Cerrado.

DOMINGO 19: 8:00 Entrega de autos en Parque Cerrado

9:45 Salida de autos a la pista

10:00 Primera serie a 8 vueltas (45,132 km)

10:45 Segunda serie a 8 vueltas (45,132 km)

11:15 Repechaje a 4 vueltas (22,566 km)

12:00 Final a 25 vueltas (141,040 km) con los 30 mejores tiempos de las series y los cuatro mejores tiempos del repechaje.

14:00 Verificación final de los vehículos designados por la Comisión Técnica.



Juan de Benedictis



Francisco Espinosa



LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones



REIMS

SERVICIO ESPECIALIZADO
PEUGEOT

DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA

- *REPARACION COMPLETA DE MOTORES STANDARD Y COMPETICION.
- *TREN DELANTERO COMPLETO
- *CAJA Y DIFERENCIAL.

AMERICAN EXPRESS - DINERS - ARGENCARD

Alte. FRANCISCO J. SEGUI 1515/17 - Tel. 59-0775 - (1416)
BUENOS AIRES

Horacio M. Bojanich



Ruedas y llantas

con servicio integral de:
VENTA Y REPARACION DE LLANTAS

- Alineación
- Balanceo
- Gomería

H. Irigoyen 1585 - (1708) MORON
Tel. 629-2534 - Pcia. Bs. As.

FITITO

LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FIAT

CARTAS DE CREDITO
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL
TEL. 982-1824



PEUGEOT-REP

DINERS CLUB argencard

403 404 T4B 504 505 404 D

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR

Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel 88-8555

del LIBERTADOR

AUTORADIOS PARLANTES
AUTOESTEREO ANTENAS
ACCESORIOS BAFLES

CONCESIONARIO OFICIAL

PIONEER BELPER CRAIG

MOTOROLA/bgh TAKARA

VENTA - INSTALACION - SERVICE

Avda. SAN MARTIN 3058
(1416)-Capital Federal

Jorge Grosso

- *CARBURACION
- *ENCENDIDO
- *AFINACION
- *MECANICA INTEGRAL DEL AUTOMOTOR

NACIONALES E IMPORTADOS.
JOSE BONIFACIO 508 (1424)
BUENOS AIRES

vayro S.A.

REPUESTOS LEGITIMOS



DISTRIBUIDOR MAYORISTA

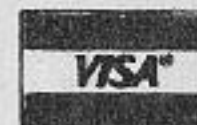


AMORTIGUADORES JMF

DAHER BOGE

Envios al Interior - Solicite vendedor

Av. de los Incas 5287/89 - Tel. 51-5823
C.C. N°9 Suc. N°41(1427)Cap. -52-4363



"SAN JUAN y SOLIS"
ALVAREZ y DILEVA S.A.

SUPER ESTACION de SERVICIO

GARAGE - GOMERIA - ALINEACION
BALANCEO - AUTO-RADIO

SAN JUAN 1701 (esq. Solis) Tel 23-2115
23-8720 / 26-0774

RUBINO y CIA.

FABRICANTES DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOTORES



Defensas sobre
y bajo Paragolpes



Adm. y Ventas: TABARE 1542 - Tel. 923-9557
Fábrica: Condor 1535/37 (1437)Cap. 922-1486

RECTIFICADORA

"LUPPI"

RECTIFICACION DE MOTORES
Y TAPAS DE CILINDROS.

ABRAHAM J. LUPPI 1543 - Tel. 923-6997
(1437)-POMPEYA-BUENOS AIRES

La Esquina del Instrumental AVELLANEDA Y OTAMENDI

- Velocímetros • Calefactores
- Limpiaparabrisas
- Indicadores opcionales
- Tableros Deportivos
- Radio - Estereo - Parlantes



Instrumental
AVELLANEDA

Avellaneda 199 - Tel. 812-1555 - Cap.

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO

INDUSTRIAL - COMERCIAL
S. R. L.



- *Recambiamos y colocamos su caja de direccion en el acto
- *Venta reparacion y service
- *Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital

DE LA F-1, DE LOS PILOTOS, DE LOS EQUIPOS,
DE LA SEGURIDAD, DE LO QUE HABRIA QUE HACER...

HABLA JACKIE STEWART

Vale la pena enterarse de sus
opiniones, ¿no? Muchas, indiscutibles;
otras, polémicas. Pero todas con la
innegable autoridad que le confiere su
condición de tricampeón mundial y
actual comentarista bien
interiorizado de todo el acontecer
automovilístico al máximo nivel.
Atención, entonces...

Tres veces Campeón del Mundo, record de victorias en grandes premios, Jackie Stewart se retiró de las carreras hace diez años. Fue en setiembre de 1973, después del Gran Premio de Watkins Glen, que por otra parte no había disputado porque Tyrrell había retirado su equipo a causa de la muerte de François Cevert ocurrida durante las pruebas.

Retirado pero casi siempre presente en todas las carreras importantes, porque se convirtió en un comentarista autorizado de ABC, de la televisión norteamericana, Stewart es un observador atento y naturalmente muy atendible por su experiencia directa y por el conocimiento que tiene del ambiente.

A mediados de esta temporada 1983, que marca el inicio de un nuevo período de la Fórmula 1, muchas cosas parecen ya aclaradas, mientras que otras se mantienen todavía en la nebulosa.

Le pedimos a Stewart sus opiniones sobre la evolución técnica de la

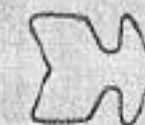
Fórmula 1 y un pronóstico sobre el campeonato en curso, además de interesantes evaluaciones.

.....
—Después de las primeras carreras, el camino que conduce al título mundial parece que se circunscribe sólo a tres pilotos (Prost, Piquet y Tambay). ¿Cuál consideras que es el favorito y por qué?

—Pienso que vencerá Prost, como ya lo había anticipado en diciembre. Porque es fuerte y porque con todo el empeño y los recursos que la Renault puso en la Fórmula 1 desde hace tanto tiempo, el equipo francés ya tendría que haber ganado el año pasado e incluso el año anterior. No ocurrió así por varias razones, que me parecen atribuibles a problemas de gestión/dirección. Ahora el título está maduro y creo que corresponderá a Prost.

—¿Qué piloto te parece superior?

—Son muchos los pilotos buenos: Prost, Piquet, Alboreto, Watson, Lauda cuando está bien. Esperaba más de Arnoux y estoy







HABLA JACKIE STEWART

sorprendido de los buenos resultados logrados por Tambay, y naturalmente, incluyo a Keke (Rosberg).

—¿Y el equipo más eficiente del momento, cuál es?

—Creo que Williams es un equipo que prepara los autos y en general hace las cosas de la mejor manera. Sostengo que Renault, no obstante el dinero invertido, no alcanzó el nivel que se esperaba. Brabham es potencialmente muy bueno, pero le falta un jefe más completo. Bernie (Ecclestone) no es la persona más indicada para dirigirlo. Es el dueño, pero debería seguir mejor a su equipo. Si debo nombrar un team, es el Williams.

—Además de Alboreto, no has citado pilotos italianos entre los mejores. ¿Por qué supones que no están en condiciones de ocupar el primer plano?

—En todos los deportes el temperamento tiene mucha importancia. Si observamos cada deporte y controlamos la nacionalidad, creo que los italianos se manejan demasiado con el corazón y no mucho con la cabeza. Y esto no es nuevo, pasa desde siempre. Alboreto está bien encaminado, pero

creo que todavía le falta un par de años de experiencia.

—Ferrari tiene ahora a Arnoux y Tambay. ¿Cómo los evaluas con respecto a Pironi y Villeneuve?

—Ya dije que Arnoux no hizo lo que yo esperaba y que Tambay me impresionó favorablemente. Tengo gran respeto por Pironi, no es una estrella brillante pero sí un piloto que iba ascendiendo continuamente. Pienso que hubiera seguido mejorando constantemente.

Gilles era un piloto fantástico, un talento natural sorprendente, pero me parece que en la pista no siempre actuaba con la cabeza. Fuera del auto era inteligente, equilibrado y verdaderamente completo, pero cuando estaba al volante olvidaba su inteligencia, y esto le impidió ser un gran piloto. Pienso que era un piloto muy bueno pero no un gran piloto. Un talento fantástico, con un enorme control del auto, pero la diferencia entre un excelente piloto y un piloto verdaderamente grande está aquí (señalándose la cabeza) y no aquí (en el corazón). No tuvo tiempo de madurar completamente.

—Hablemos de tácticas.

Volvimos a los reabastecimientos en carrera. ¿Qué pensás?

—Tengo dos impresiones: que son interesantes para los espectadores o que son motivo de confusión para los espectadores, porque pierden de vista las posiciones de la carrera. De todas maneras, podría ser una solución si se cambiara todo, si se tuvieran tantas cosas indispensables para la seguridad, y reglas adecuadas. Pero significaría cambiar las carreras y yo creo que en los grandes premios el hombre es el elemento más importante, por lo tanto no deben existir paradas en boxes.

—¿Hay todavía esperanzas para los motores aspirados?

—Sólo si se aplican las reglas previstas para 1985 (reducción de la capacidad de los tanques a 190 litros). En el estado actual, los aspirados podrían volver a ser competitivos. Pero los turbos se están desarrollando tan rápidamente, especialmente en los últimos tres años, que en los próximos dos años podrán suceder muchas cosas: reducción de los consumos, mejoramiento de la inyección de agua..., hay



tantas cosas que pueden llevar a una mayor eficiencia... Creo que los turbos seguirán siendo superiores.

—¿Qué importancia tienen hoy las gomas?

—Muchísima. Por ejemplo, Watson y Lauda tratan infructuosamente de clasificar con gomas que van muy bien para Renault y Brabham. El desarrollo de las gomas vuelve a ser importante. En los últimos años no era muy agresivo, pero creo que veremos etapas de desarrollo muy interesantes. Y también creo que serán todas gomas radiales.

—Si se cambiaran algunas cosas en la Fórmula 1, ¿cuáles serían tus propuestas?

—Deberíamos reducir la velocidad, considerablemente. Reconozcamos, honestamente, que tenemos que enfrentar un problema muy serio. El deporte del automovilismo, como inversión de grandes capitales, es el segundo, sólo después del hípico. Con todo el dinero que se invierte en él (decenas de millones de dólares por equipo) es impensable que se permita

todavía que todo pueda ser destruido por un accidente. Si ocurriera un accidente grave, el automovilismo podría ser dejado de lado en muchos más lugares que los que imaginamos. No por la gente de las carreras, sino por los gobiernos, por las autoridades locales, por el rechazo de las compañías de seguro. ¿Por qué dejar que el deporte sea una posición tan vulnerable, que todas las inversiones puedan perderse, que las carreras de los pilotos se trunquen, sólo porque nosotros —gente del deporte— y sobre todo los constructores no comprendemos la necesidad de reducir la velocidad en las curvas y los registros absolutos? No está en juego sólo la Fórmula 1, sino todas las carreras. Es responsabilidad del gobierno deportivo asegurar la continuidad, la prosperidad futura. La Fórmula 1 tiene un futuro muy brillante, siempre y cuando sea bien dirigida.

—Esta afirmación está relacionada con el problema de la seguridad. ¿Qué medidas habría que tomar?

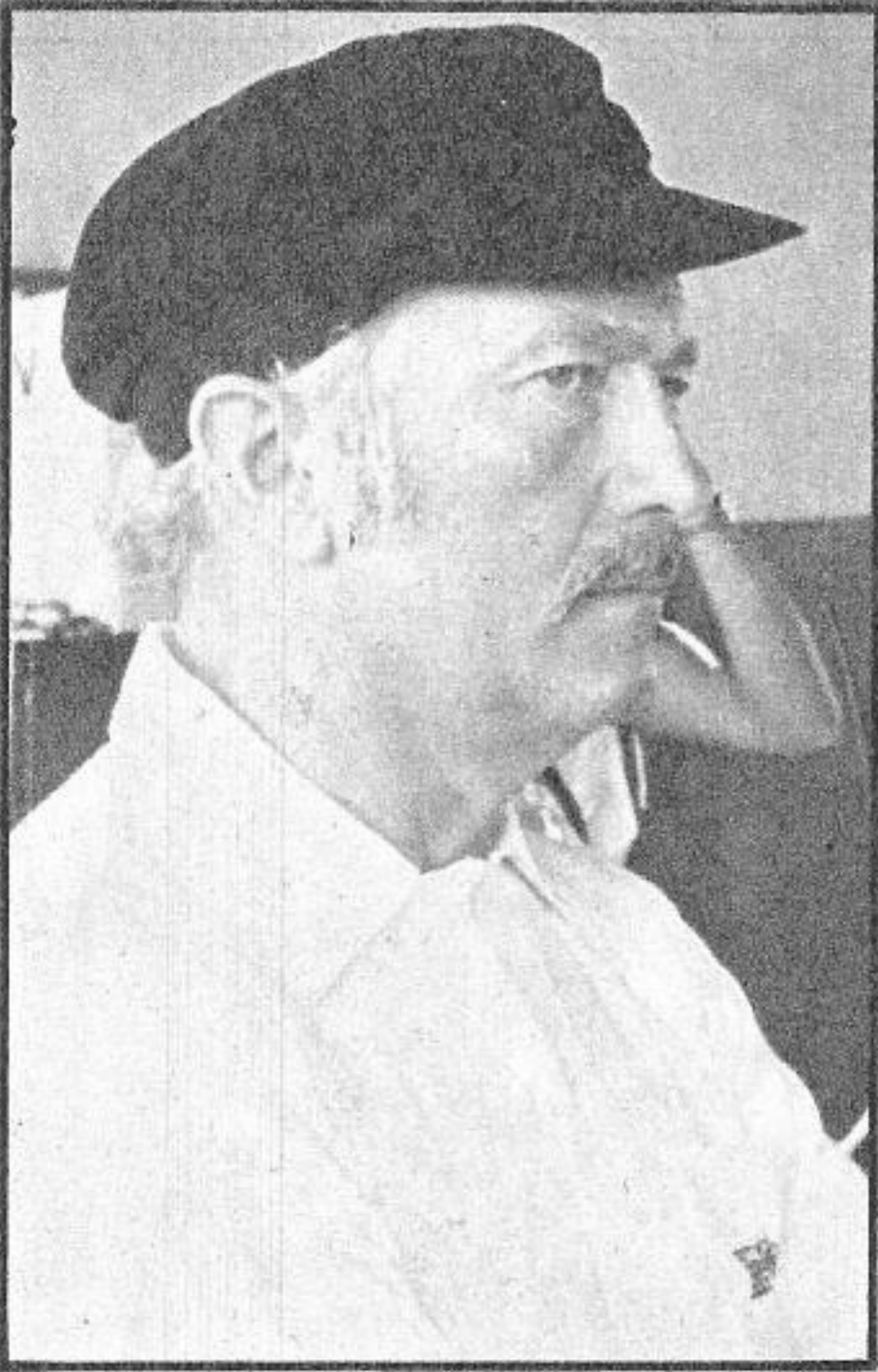
—Conciernen también a los circuitos, pero básicamente se refieren a los autos. Se

podría organizar una mesa redonda de proyectistas, no de los dueños de los equipos, repito, de los proyectistas, que tendrían que reunirse una semana en un lugar aislado, de montaña, como ocurre con la industria, la aviación, la electrónica, y muchos otros campos.

Y todos deberían afrontar los problemas haciendo abstracción de los pequeños intereses individuales y comunicándose abiertamente entre ellos para estudiar las medidas a tomar.

.....
 Estas son las opiniones de Stewart, que compartimos sólo en parte. Las últimas observaciones, a propósito de los técnicos, comportarían ciertas facultades de abstracción por parte de cada uno de ellos, que nos parecen realmente utópicas. Pero Stewart tiene, en cierto sentido, razón cuando dice (parafraseando a Clemenceau) que "la guerra es una cosa demasiado seria como para dejársela hacer a los generales".

De izquierda a derecha. Gilles Villeneuve, "un piloto fantástico, pero no un grande", según Stewart. René Arnoux, "hasta ahora, una decepción en Ferrari". El responsable de estos terminantes juicios, y una escena de reaprovisionamiento con Piquet ("Uno de los mejores pilotos de la actualidad, sin dudas") al volante; "algo que desvirtúa la esencia de las carreras de Grand Prix".

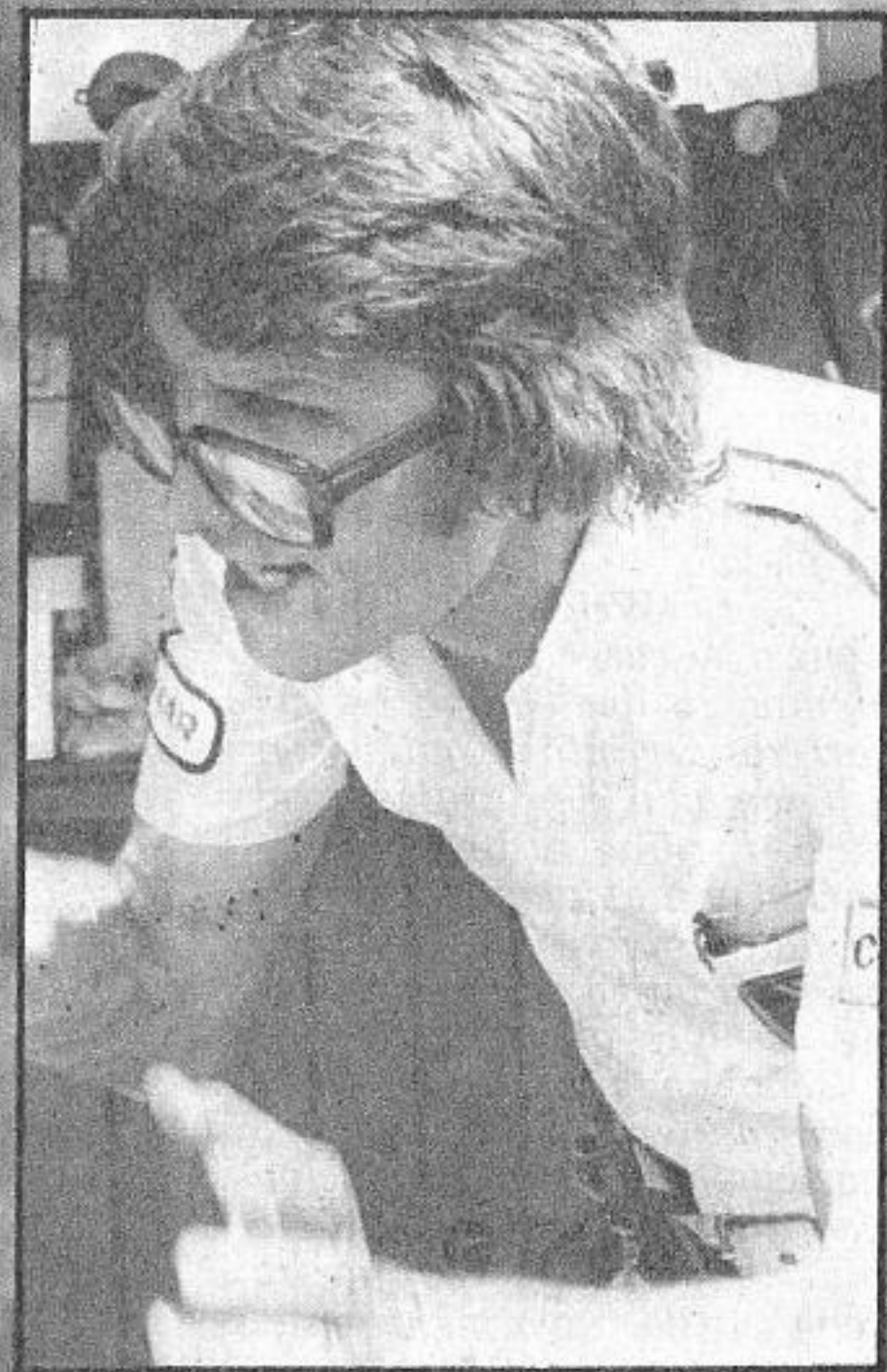
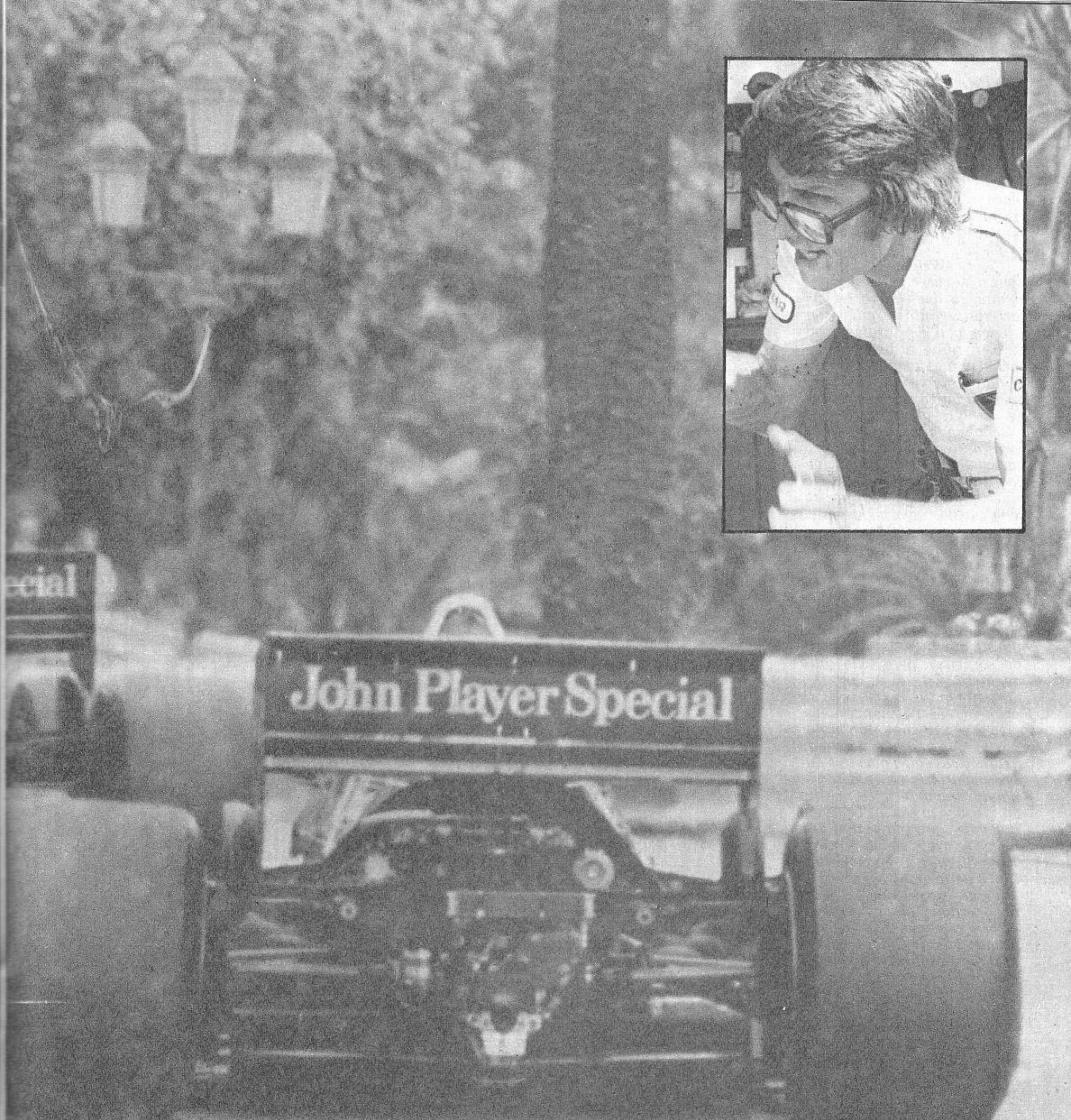


DE POSIBILIDAD INCONCEBIBLE A CRUDA REALIDAD

LOTUS SIN CHAPMAN

En efecto, lo increíble, el tener que continuar su camino sin el mentor y hasta sinónimo de la marca, debió ser encarado por Lotus en la F-1. Cubierta ya una azarosa porción de esta primera temporada sin el genial Colin, se impone el análisis. Peter Warr, actual "team manager", es quien lo encara

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



¿Qué pasa en Lotus?... Muchos se han preguntado últimamente cómo se manejarán las cosas dentro de la escudería británica, luego de la desaparición de Colin Chapman. El año a encarar era duro... Incorporaban un nuevo motor, nuevas gomas y

una novedosa tecnología en lo que a suspensión se refiere. Peter Warr (ex Lotus, ex Wolf, ex Fittipaldi) se integró nuevamente al equipo Lotus al comenzar el año '82, y ahora, con la muerte de Chapman, ha quedado como "team manager" de la escude-

ría, y nos cuenta cómo se ven las cosas desde adentro...

—Sin lugar a dudas la muerte de Colin Chapman ha dejado un vacío difícil de llenar en Lotus. ¿Cómo se han encauzado ahora los trabajos dentro de la escudería?

Una imagen simbólica de ambos Lotus rumbo a su opaca actuación en Mónaco '83, algo que acaso haya hecho extrañar más que nunca la guía de Chapman, a su "heredero" en la responsabilidad máxima dentro del team, Peter Warr (derecha).

LOTUS SIN CHAPMAN

—Peter Wright es el director del área de Investigación y Desarrollo, mientras que yo he quedado como team manager. Aparte, ambos somos directores de la empresa... Martin Ofilvie es el jefe de Diseño, quien junto a dos ingenieros más, son los responsables de poner los autos en pista.

Peter (Wright) es quien tiene a su cargo la dirección y el manejo del equipo en las carreras, y junto a Ogilvie son quienes van desarrollando el auto. Esto no es una modificación actual ya que hace tres o cuatro años que funciona así... La única diferencia puede ser que ahora el jefe de Diseño no viaja tanto a las carreras y Wright sí, pero básicamente la organización ya estaba allí, y por lo tanto la muerte de Chapman no ha repercutido mayormente en el manejo diario del equipo...

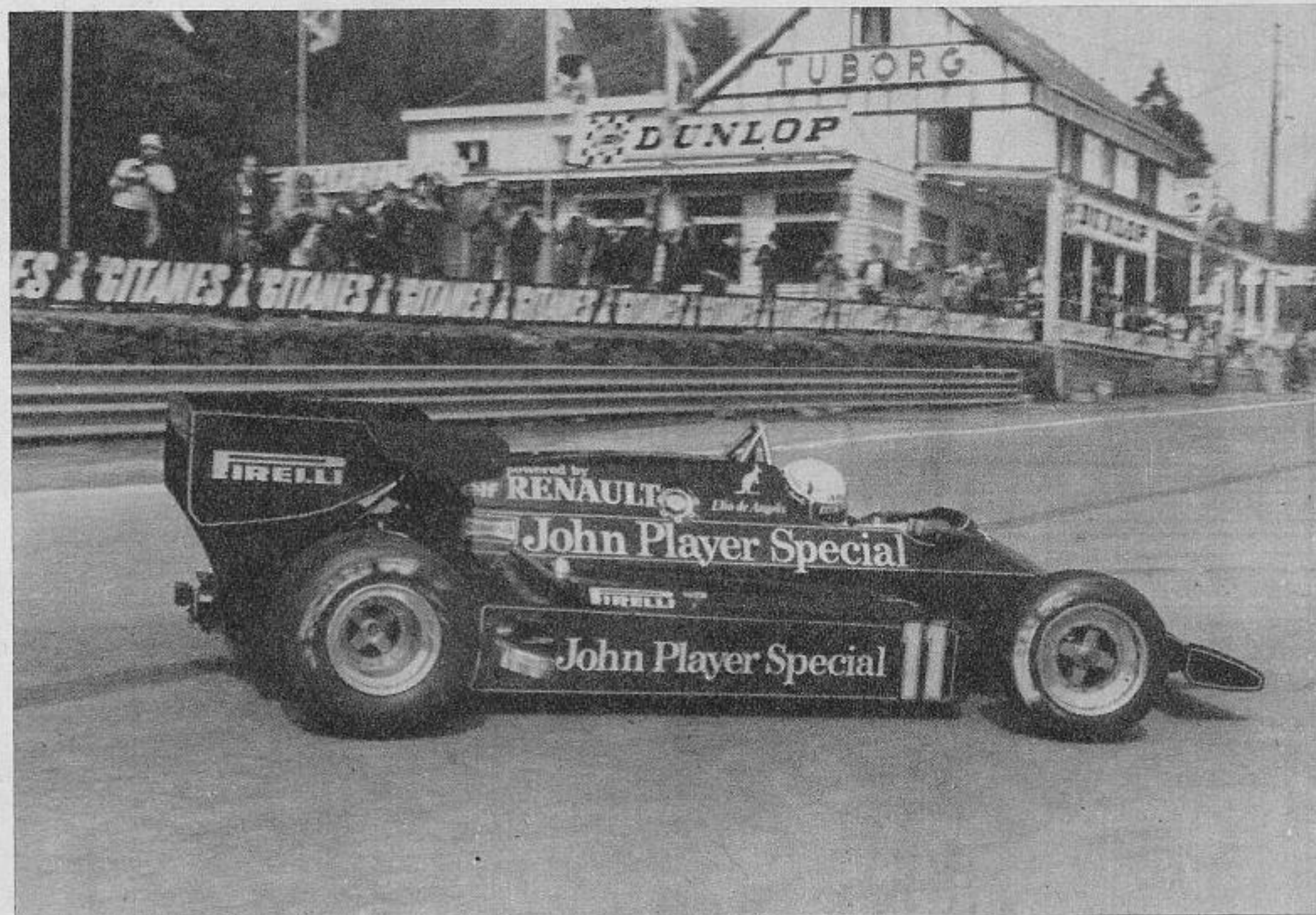
—¿Se ha notado mucho su ausencia a través de esta temporada?

—La temporada ya se había iniciado para nosotros cuando esto ocurrió... Por supuesto que hubo un momento de suspenso, pero todo salió adelante. Este es un año importante para Lotus... Es la primera vez en quince años, creo, que utilizamos un motor nuevo, que una nueva casa de neumáticos calza nuestros autos y aparte estamos desarrollando una nueva tecnología en las suspensiones. También tenemos que empezar una nueva relación con la gente de Renault, que es muy importante para nosotros, y es por eso que espero que la gente nos perdone si hay algunos errores este año... Yo creo que la ausencia de Colin recién se notará cuando haya que hacer cambios organizativos y de rumbo para las temporadas venideras...

—Usted habla de tres puntos fundamentales este año. Empecemos por la incorporación del nuevo motor Renault...

—Es un proyecto que no pudimos completar cuando realmente hubiésemos querido... Nosotros sabíamos que íbamos a recibir un motor Renault desde fines del mes de agosto del año pasado, así que comenzamos el diseño del auto en los primeros días de septiembre... Luego hubo que modificar todo entre octubre y noviembre con el cambio de reglamento, y en diciembre

Derecha, todo el sistema computarizado del Lotus a la vista. Esta suspensión apareció luego de la prohibición del polémico Lotus 88. Fue creado por el desaparecido Colin Chapman en conjunto con una empresa británica que hace dos años trabaja en el proyecto. Elio de Angelis (abajo) girando en Spa-Francorchamps. Allí el Lotus número 11 terminó su primera competencia con el motor Renault. En clasificación salían los tiempos, pero en carrera...



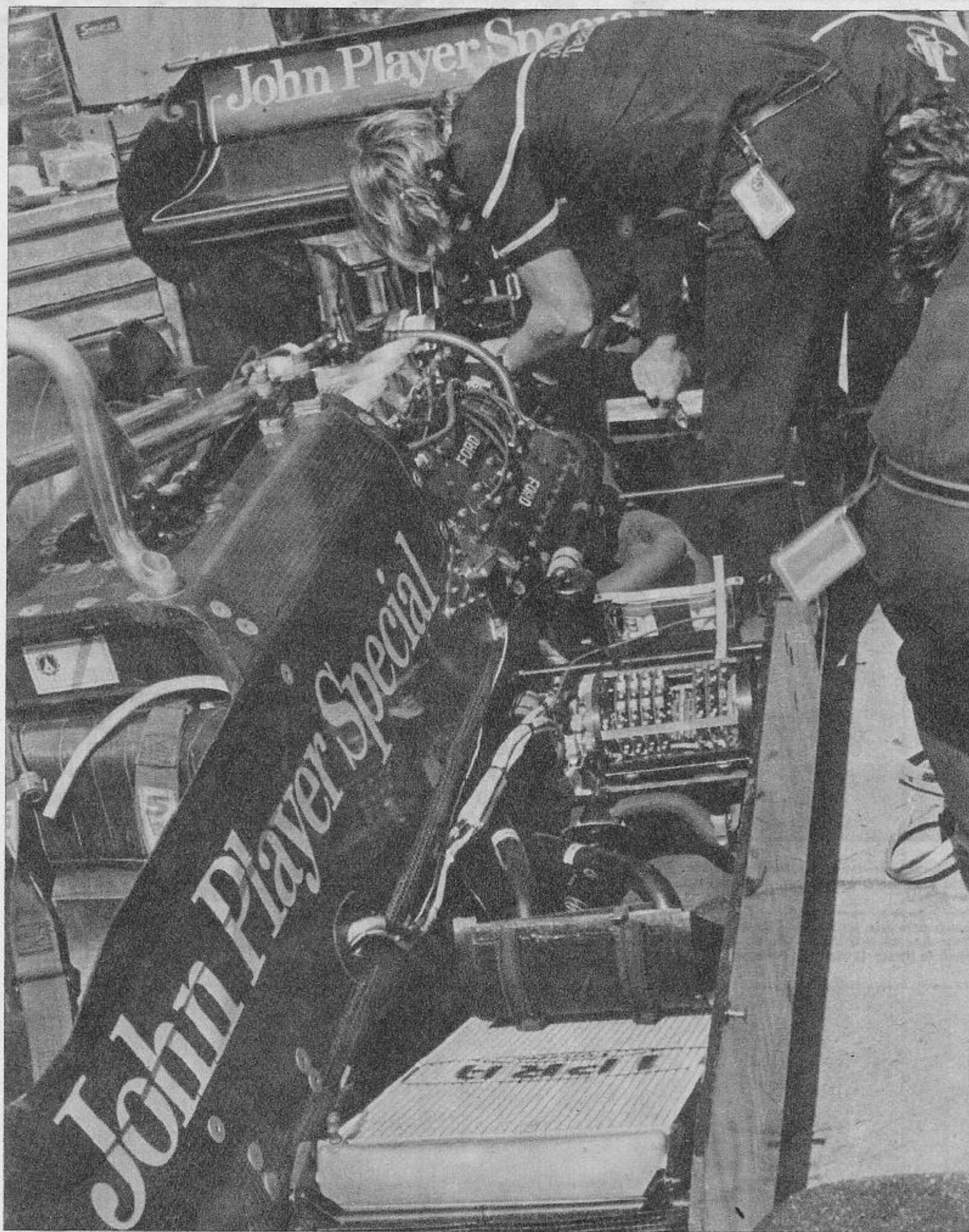
nos enteramos de que utilizaríamos gomas radiales lo que modificó todo nuevamente... Esto alteró bastante nuestros planes y con tantos retrasos, nos vimos imposibilitados de probar el auto con antelación. Recién comenzaron los primeros ensayos en Brasil para el primer G.P. de la temporada. Ese auto, el Lotus 93T, es una máquina totalmente nueva, y fue concebida especialmente para alojar el motor Renault. Hemos utilizado la misma suspensión trasera y caja del año pasado (con algunas modificaciones por supuesto), pero básicamente es un auto totalmente nuevo...

—El segundo punto del que usted hablaba eran los neumáticos. ¿Hay que hacer muchas modificaciones en un chasis para adaptar gomas radiales como son las Pirelli, respecto de las convencionales Goodyear del año anterior?

—En realidad no diseñamos las suspensiones para los neumáticos radiales... Hemos trabajado en una suspensión con varias posibilidades, para que pueda ser modificada lo más rápido posible. No fuimos directamente a cambiarlas, ya que no sabíamos con certeza lo que queríamos... Lo primero que hicimos fue pro-

bar el auto nuevo con fondo plano y gomas Pirelli. Dos cambios a los cuales nos teníamos que adaptar... De ahí comenzamos a trabajar en la modificación, y aún estamos en el proceso de adaptarlas a nuestro chasis... En realidad no sabemos si es nuestro auto el que no se ha adaptado a las gomas, o las Pirelli a nuestro chasis... Pero de lo que sí estamos seguros, es que los neumáticos son buenos, y lo han demostrado en estos últimos cuatro años con Toleman...

—Por último, cuéntenos algo de la nueva suspensión que han estado probando des-



de el G.P. del Brasil en el auto de Mansell...

—Es una suspensión hidráulica controlada por computadora... No hay resortes, ni barras antirrolido en el auto, ni siquiera resortes neumáticos como en el caso de Ligier (utilizan el mismo sistema de los Citroën)... Creo que el ejemplo más claro que puedo dar, es el de un ser humano que realiza ciertos movimientos gracias a los músculos de sus piernas, y al sentir un peso, tanto en una persona como en un animal, el cerebro le indica cuánto mover. Nosotros hemos creado una suspensión que hace lo

mismo...

Hace dos años que estamos trabajando en eso, y aún tenemos mucho que aprender. Los ensayos que hemos realizado hasta el momento no han sido del todo satisfactorios, pero creo que veremos mucho más de ella en el futuro... La computadora fue diseñada en Inglaterra, por una gente con la cual ya trabajamos hace seis años. Con ellos empezamos antes del Lotus 88, buscando un método de mantener la altura del auto con una suspensión blanda, pero como el 88 era una solución más simple, trabajamos en él. Cuando se nos prohibió el auto, fue

que decidimos comenzar con este proyecto, y acá estamos... El primer ensayo se hizo en un Lotus Esprit, que probaron Mansell y De Angelis, y como luego de esas pruebas ambos quedaron satisfechos, continuamos con la idea.

—Dejemos de lado la parte organizativa. Hasta antes de Montreal se han llevado a cabo siete Grandes Premios en el año '83, y la mejor colocación que han conseguido ha sido el sexto puesto de Mansell en Detroit. ¿Qué piensa?

—Este año es de aprendizaje... Mucha gente mira ha-

cia el equipo John Player tratando de ver si estamos capacitados o no, para llevar la cosa adelante.

Al comenzar la temporada las cosas fueron duras. En Brasil ni siquiera pudo debutar el turbo al romperse una turbina en la vuelta previa. En carrera los dos autos terminaron —única vez que lo han hecho este año— aunque luego Elio fue desclasificado por usar el auto con el motor Cosworth... En Long Beach parecía que todo comenzaba a funcionar, al conseguir Elio el 5º puesto en clasificación, pero fue una nueva frustración... Al siguiente G.P., De Angelis repetía lo de la competencia anterior, pero ambas máquinas abandonaron en carrera.

En San Marino la mala racha continuaba, y así llegamos a lo que yo considero nuestra peor carrera del año: Mónaco... Elio apenas logró clasificar en la última fila de la grilla, a cinco segundos de la pole, mientras que Mansell quedó a más de cuatro... En la competencia, Mansell duró una vuelta, y De Angelis sólo llegó a la mitad... Un verdadero desastre... En SPA, De Angelis terminó su primer G.P. del '83.

Creo que lo más positivo ha sido lo de Detroit... Elio en clasificación fue cuarto, y en carrera logramos que el Lotus-Cosworth finalizara su primera competencia en los puntos, aunque haya sido a un giro del ganador Michele Alboreto...

Estamos encarando el año '83 como una temporada experimental, ya que no tenemos otra posibilidad, y sólo resta esperar que con tantos ingredientes diferentes, podamos salir adelante con la receta adecuada...

1983, un año difícil, sin lugar a dudas, para Lotus. La capacidad de trabajo no se ha perdido, el motor Renault ha demostrado ser ganador, las gomas Pirelli han dado que hablar y sus pilotos tienen la capacidad necesaria... Ahora sólo resta saber si Lotus —sin Chapman— podrá volver a ser lo que una vez fue. El tiempo dirá.



AUTOMODELISMO

MERCEDE

El nombre "Mercedes" aparece por primera vez en 1899 cuando Emil Jellinek, un austriaco apasionado por el automovilismo deportivo, le da el nombre de una de sus hijas a su vehículo de competición, un Daimler, en ocasión de la competencia Niza-Castellane-Niza. Desde 1901, el nombre "Mercedes" identifica a los automóviles deportivos de la fábrica Daimler.

En 1924, Daimler firma un acuerdo de colaboración con Benz y las dos fábricas deciden unirse y forman así la Daimler-Benz A.C., uniéndose también la típica corona de Benz con la estrella de tres puntas de la Daimler.

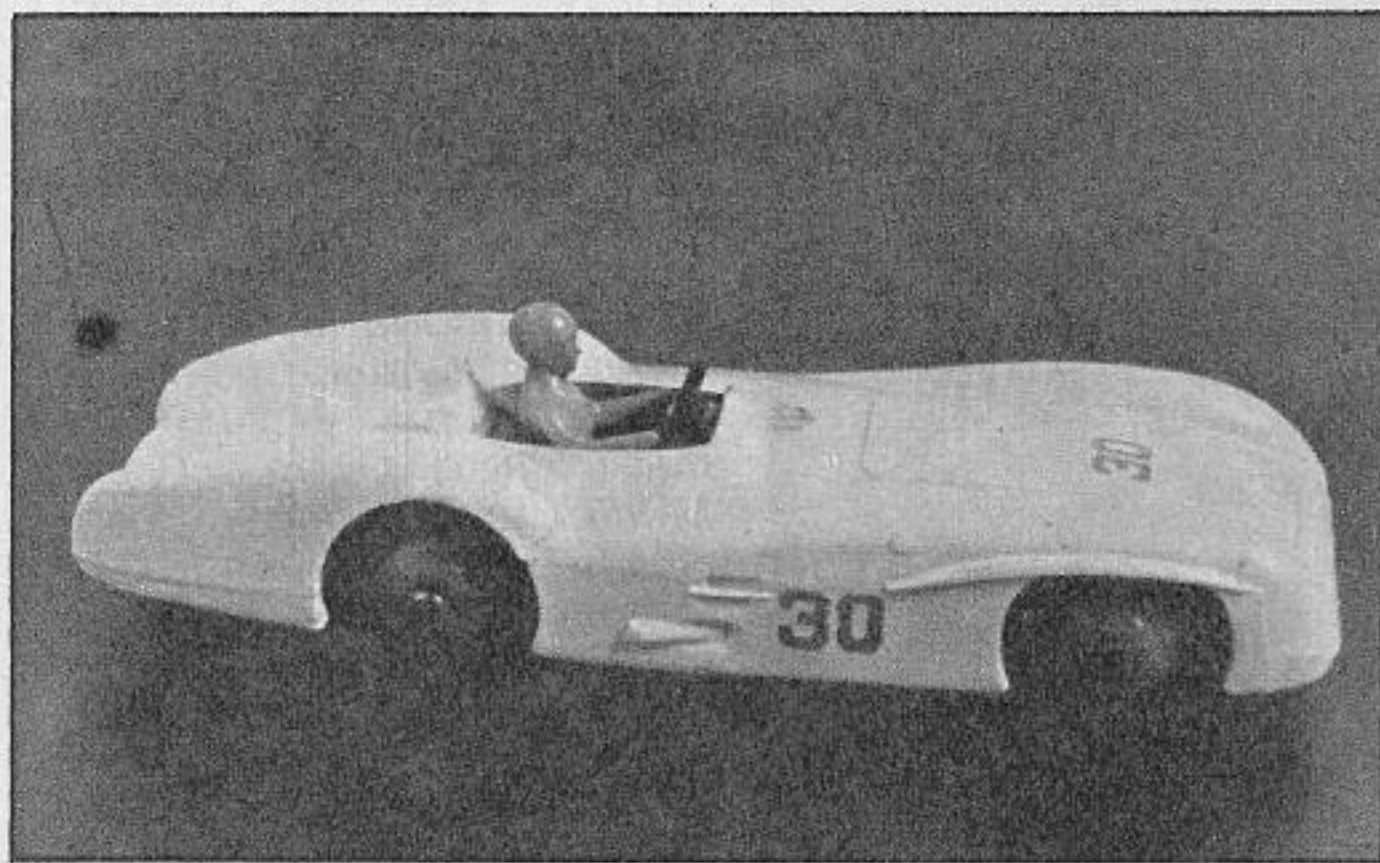
Siete años después, en 1931, Rudolf Caracciola, con el modelo S.S.K.L., vence en las Mil Millas Italianas (Mille Miglia), en el Grand Prix de Alemania en Nürburgring y en Avus.

Cuarenta y nueve años después, en marzo de 1980, Solido realiza la réplica del

Mercedes S.S.K.L. 1931 con el número de catálogo 4001. Las líneas de la miniatura están perfectamente logradas, pero este modelo de la casa francesa tiene un bajón muy grande de calidad (siempre hablando de acuerdo con lo que Solido nos tenía acostumbrados) al tener los guardabarros en material plástico (¡qué lástima!). El mismo modelo, como última novedad, realizará la fábrica italiana Rio; con el número 79, el S.S.K.L. 300 H.P. 1931, y con el número 80 el 225 H.P. de 1927.

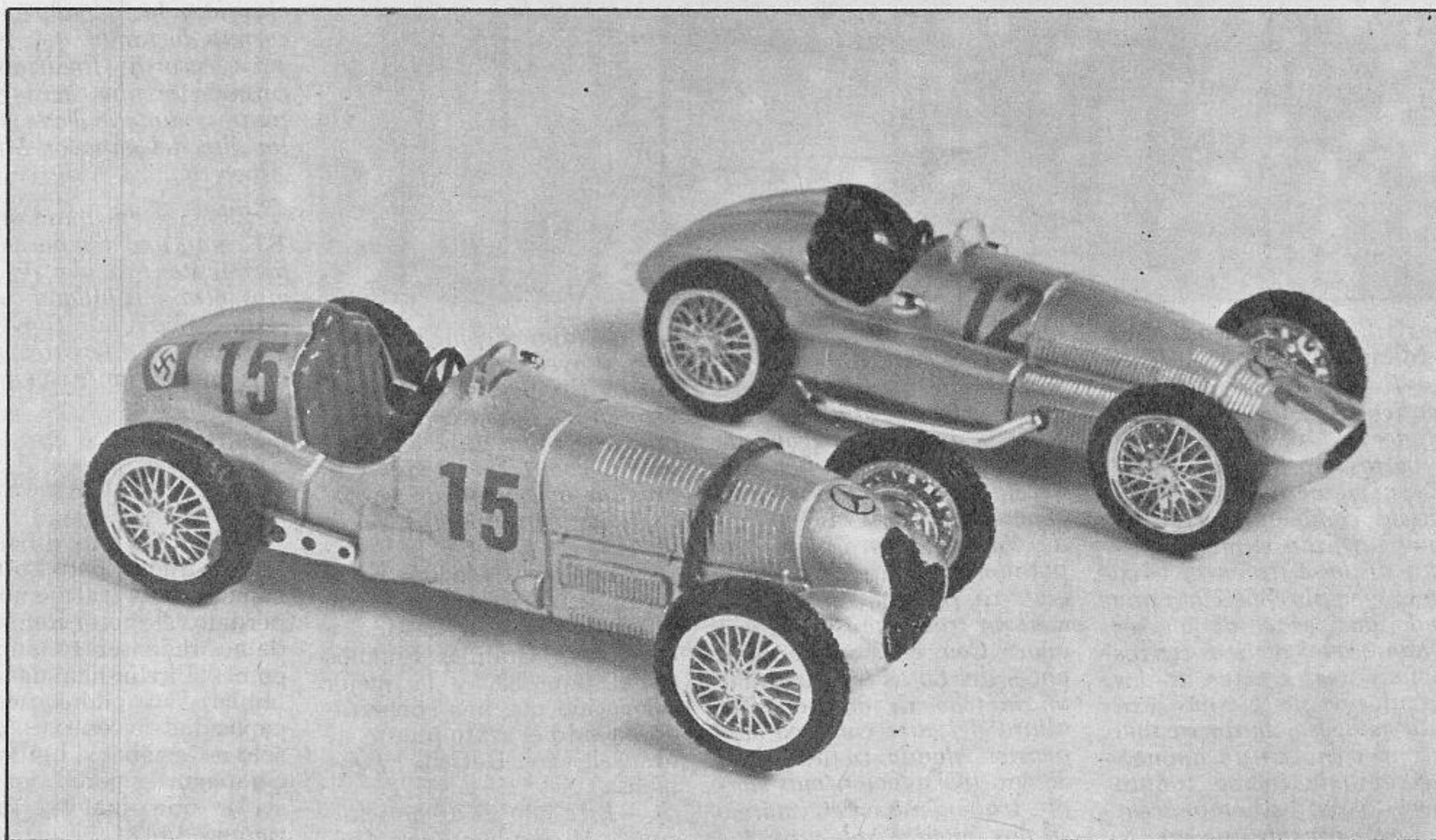
En estos últimos años la fábrica italiana Brumm se convirtió en especialista en vehículos de competición de las décadas '30, '40 y '50. Así, presenta con el número 71 de catálogo al Mercedes W 125 de 1938. Esta máquina fue la evolución del modelo 25 B de 1935/36.

Rudolf Caracciola vence con el W 125 en Pescara y Suiza, Lang en Trípoli y Livorno, Von Brauchitsch en Francia, y



Dinky Toys no podía estar ausente en estas páginas de automodelismo. Hoy está representado por el Mercedes carenado de 1954, correspondiendo al N° 237, fue sin duda uno de los modelos más populares realizados por la marca inglesa, ya que se lanzó al mercado en 1957 y en el catálogo 1967 todavía figuraba.

Dos excelentes Brumm: El Mercedes W 125 de 1938, que fue pilotado, entre otros, por Caracciola, Von Brauchitsch y Seaman. Está espléndidamente detallada y tiene el N° 71 de catálogo. A su lado el W 154 de 1939, que arrasó en los circuitos con Hermann Lang y con el cual Rudolf Caracciola venció en Mónaco. Su número de catálogo es el 37.



S-BENZ EN F-1

Seaman en Alemania. La miniatura está "diez puntos" si juzgamos su reproducción de líneas, el tablero bien moldeado con todo el instrumental, los caños de escape que recorren todo el lateral izquierdo en plástico cromado, el espejo retrovisor, e incluso el cinturón sobre el capot. Es interesante recordar que este auto tenía una alimentación con mezcla de alcohol etílico 86%, acetona 8,8% y nitrobenzeno 4,4%. Con el N° 37 de catálogo, Brumm realiza otra excelente réplica, la del modelo W 154 de 1939. Este auto vence con Hermann Lang en Pau, Nürburgring, Bélgica, Suiza y Trípoli. Caracciola gana una sola competencia, el G.P. de Alemania. La miniatura, al igual que el W 125, luce todos los "chiches" posibles de realizar, y como todos los Brumm, también las ruedas son réplica del original; en estos dos modelos, espectaculares llantas a

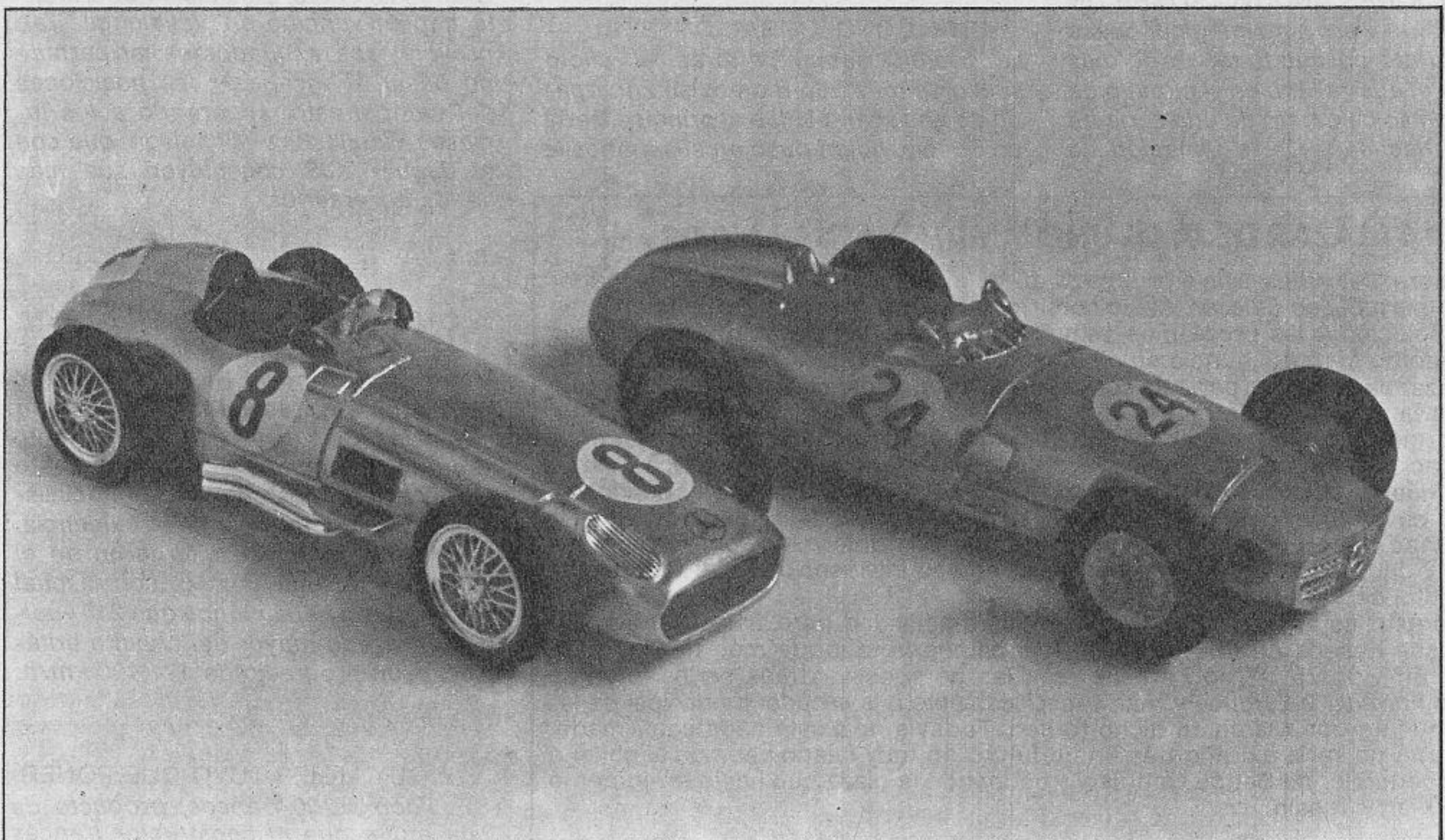
rayos cromadas y neumáticos de goma y no de material plástico, lo que coopera para lograr el realismo de la miniatura. El retorno oficial de Mercedes, luego del paréntesis bélico, se produce en 1954, con el debut de la novísima Mercedes F-1 con carrocería integral, motor de 8 cilindros y 3.496 c³. Juan Manuel Fangio vence en el Grand Prix de Francia disputado en el circuito de Reims; también en el G.P. de Italia, en Monza. Esta carrocería fue realizada por Dinky Toys, pero en lugar de pintarla de plateado fue pintada en blanco. El N° es el 237 de catálogo, mide 98 mm y fue presentada por Dinky en octubre de 1957. Su fabricación fue muy extensa, ya que en el catálogo de 1967 todavía figuraba. Con el N° 72, Brumm realizó el W196 sin carenar, pintado correctamente en plateado, con sus característicos espejos retrovisores

diferentes a los otros Mercedes. Un detalle que se le escapó a Brumm fue el filete plateado que bordeaba al número. La insignia de Mercedes es la correcta, las ruedas con las llantas a rayos cromados también y, por supuesto, el cockpit está completo con todo el instrumental moldeado. Muy diferente a este Brumm, es la réplica del W 196 realizada por Mercury (también de Italia). Claro que ésta fue realizada en 1960 y hay que reconocer que la tecnología aplicada a la industria de la miniatura en esta época no era la misma que en estos días. Pero me parece que se les fue la mano al no colocarle ¡ni siquiera el volante! Juan Manuel Fangio también vence en 1954 en Alemania y Suiza, y se consagra

campeón mundial. En 1955 vence en Argentina, Bélgica, Holanda e Italia y Stirling Moss en Gran Bretaña, ganando otra vez el argentino el campeonato mundial. A fin de temporada, luego de haber demostrado absoluta superioridad, la casa alemana anuncia el retiro de las pistas, ¡pero no del automodelismo!

Arq. Sergio Marcelo Goldvarg

El mismo auto realizado por dos fábricas italianas y en épocas muy distintas. Se trata del Mercedes Benz W 196 de Brumm y de Mercury. Mientras el de Brumm tiene todos los detalles posibles y con extrema prolijidad, el modelo realizado por Mercury, además de estar desproporcionado, ¡no tiene ni siquiera el volante!



¿UN DIVORCIO EN PUERTA? — No se trata ésta de una noticia escapada de las páginas sociales sino de algo que quienes siguen al Campeonato Mundial de Resistencia suponen que podría suceder en un plazo no muy prolongado. Las partes en conflicto serían por un lado el equipo oficial Lancia y por el otro la empresa de neumáticos Pirelli. Como ocurre casi infaliblemente, este tipo de situaciones llegó como consecuencia de la falta de resultados. Y también como suele suceder, ambas partes se endosan mutuamente las culpas. La gente de Pirelli dice que los chasis no son competitivos y como contrapartida en Lancia opinan que lo que no sirve son los neumáticos. Lo único cierto es que hasta el momento los autos oficiales no han ni aparecido por los puestos de punta y ello se ha traducido en un climá de nerviosismo que no sería extraño derivara en ruptura, ya que muchos son los que afirman que ello invariablemente se producirá si los resultados esperados no aparecen en Le Mans.

ALAN JONES ANDUVO SOBRE UN Mc LAREN — Pero a no imaginar cosas para el futuro porque lo realizado días atrás por el australiano en el circuito de Snetterton sólo se trató de una serie de pruebas destinadas a la filmación de

una película sobre el automovilismo deportivo y más específicamente sobre la Fórmula Uno. Además, por si alguien se quedase con alguna duda, el ex campeón mundial se encargó de despejarlas, señalando que al menos por el momento ha abandonado su idea de retornar a la categoría máxima. ¿Será cierto?

UNA QUE CAMBIO Y OTRA QUE SE BORRO — Algunas modificaciones han surgido en el calendario original del Campeonato Europeo de Turismo. Así es que tiene nueva fecha la realización de las 24 Horas de Nürburgring, que no se efectuarán el 9 y 10 de julio como estaba previsto y sí un mes y medio después o mejor dicho el 27 y 28 de agosto. En cambio, la que quedó definitivamente archivada fue la competencia que originalmente iba a disputarse en Mantorp Park ese domingo 28 de agosto, pero que ante la falta de interés mostrada por los representantes suecos, fue excluida del torneo.

UNA CONDECORACION REAL — La recibió semanas atrás el piloto sueco de rally Stig Blomqvist. Encargado de entregársela fue el príncipe Bertil de Suecia, quien puso en sus manos la

Medalla Motorprinsens, una de las máximas distinciones que el gobierno escandinavo otorga a los deportistas que se han destacado en el ámbito local e internacional. En el caso de Blomqvist, el reconocimiento llegó en virtud de su excelente campaña tanto dentro de la actividad nacional, donde logró varios campeonatos suecos de rally, como en el internacional por su meritoria tarea en las pruebas del Campeonato Mundial. Vale la pena señalar que en años anteriores habían sido objeto de similares distinciones Ronnie Peterson y Björn Waldegaard.

UNO DUO QUE SIGUE SIENDO EFICAZ — Es el que integran en el Campeonato de Turismo, los veteranos Umberto Grano y Helmut Kelleners. Este binomio, que el año anterior se adjudicó el certamen, tiene el parecer, esta temporada las mismas intenciones, y en camino de concretarlas, ya van, luego de haberse adjudicado días atrás con su BMW 635 los 500 km. de Mugello, quinta prueba del torneo. Fue ésta la segunda victoria del año de Grano-Kelleners, quienes anteriormente habían vencido en Vallelunga. Tan provechosos resultados les han permitido pasar a encabezar las posiciones del campeonato, superando a los ingleses Walkinshaw-Nicholson, que con el Jaguar XJS constituyen sus más serios adversarios.

SALAZAR DEJA LA UNO Y MIRA HACIA LA DOS

La hora del adiós a la Fórmula Uno, al menos temporario, parece haber llegado para *Eliseo Salazar*. Así lo confirmó el propio piloto chileno, quien al no poder solucionar los problemas económicos que condicionaban su presencia en el equipo *March*, anunció su alejamiento de la categoría máxima.

Salazar basaba gran parte de sus esperanzas en poder continuar en la Fórmula Uno, en la convicción de que el gobierno de Chile le otorgaría para lograr, a un cambio menor que el oficial, los 570.000 dólares necesarios para asegurar su participación en el equipo *March*. Pero nada de eso ocurrió, ni tampoco Salazar obtuvo nuevos patrocinantes; lo que dio como consecuencia que, presionado por *March*, cuya necesidad de dinero es más que evidente y decisiva para la continuidad del equipo, el piloto chileno tomara la determinación de bajar los brazos y dar momentáneamente por cancelada su intervención en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

Pero esto no significará necesariamente inactividad para Salazar, quien no ocultó sus deseos de intervenir en otra categoría, aunque más no sea para seguir "en vidriera". Y sobre este tema las perspectivas más serias apuntan hacia la *Fórmula 2 Europea* y más específicamente a la escudería principal de las varias que agrupa *March* en dicho torneo. Todavía no existe nada confirmado, pero quizá no sería extraño que en un futuro no muy lejano veamos al chileno como coequipier de Beppe Gabbiani y ocupando la plaza que hasta el momento es de Thierry Tassin.

OTRO DUO QUE ES RESISTENTE — Es el que forman el francés *Hervé Moineau* y el inglés *Richard Hubin*. Y para probarlo, recientemente hicieron suyas las Seis Horas de Silverstone, segunda competencia del Campeonato Mundial de Resistencia de Motociclismo. Para cumplir tamaña exigencia, *Moineau* y *Hubin* se alternaron en el comando de una *Suzuki*, con la cual completaron nada menos que 218 vueltas al trazado mayor del circuito británico, a un promedio de 171,120 km/h.

Y GUY LIGIER TUVO QUE PONERSE... con 1.200 francos, producto de una multa que el constructor francés

TELEX...TELEX...TEI

recibió por exceso de velocidad, allá por mediados de 1982. El testarudo Ligier no quedó muy conforme con la decisión policial, y pese a las abrumadoras pruebas en su contra (iba a 170 km/h. en una zona con velocidad máxima permitida de 90 km/h...) decidió apelar a los Tribunales, donde días pasados se dictó la sentencia definitiva que lo condenó no sólo a pagar el importe de la multa, sino también los respectivos intereses y gastos originados por la apelación. Vamos, Guy, a meter la mano en el bolsillo.

BOB WOLLEK AL FRENTE EN LA COPA PORSCHE — Una interesante iniciativa de la firma Porsche ha permitido poner en disputa la Copa Porsche. ¿Y de qué se trata? Muy simple. Es un trofeo instituido para el ganador de un particular torneo que comprende las competencias de coches Sport (Mundial de Resistencia, Campeonato Alemán, Interserie, IMSA) donde participan los coches alemanes, y que incluye obviamente a los pilotos que tripulan dichos vehículos. Hasta el momento y merced a su prolífica y exitosa intervención en los mencionados certámenes, es el francés Bob Wollek quien encabeza las posiciones seguido de John Fitzpatrick.

MUERTE I — La del campeón español de motociclismo de campo traviesa, Fernando Muñoz, quien días atrás falleció a consecuencias de un accidente. Paradójicamente no fue en carrera sino mientras conducía su atu-

TRAGIC / COMIENZO DE LA COPA CAN-AM

Trágicamente se inició días atrás la versión 1983 de la últimamente muy venida a menos Copa Can-Am. Y la nota lamentable de esta jornada inaugural, disputada en el circuito canadiense de Mosport, estuvo a cargo del piloto estadounidense Mike Allen, quien resultó víctima de un espectacular y grave accidente, que le produjo heridas de tal magnitud que determinaron su muerte un día después en el Hospital Sunnybrook de Toronto.

La tragedia irrumpió en escena en la vuelta 35 de las 60 que comprendió la competencia, en momentos en que Allen, que tripulaba un Lola T 333 CS, se disponía a encarar a una velocidad calculada en 260 km/h, la curva que remata la recta más rápida del trazado. Fue en ese instante en que presumiblemente, al desprenderse la parte trasera de la carrocería, el coche se descontroló, para terminar su aludado accionar chocando violentamente contra un muro de contención.

La violencia del impacto dejó sus tremendas huellas en la humanidad de Allen, quien con graves heridas en la cabeza, cuello y parte superior del pecho, fue inmediatamente trasladado al Hospital Sunnybrook. Allí, el cuerpo médico, encabezado por el Dr. Richard Tiegs, le efectuó una operación de urgencia, pero dicho esfuerzo resultó inútil ya que horas después se apagó definitivamente la vida de Allen, quien contaba con 42 años.

Pese al fatal accidente la carrera siguió su curso y así llegó a su final, proclamando la victoria de Jacques Villeneuve, quien en una amplia demostración de su perioridad aventajó a su más cercana escolta por una vuelta.

móvil particular, que chocó frontalmente contra otro vehículo. Resultando Muñoz con graves heridas que determinar su fallecimiento poco después de ingresar al Hospital de Seo de Urgel, localidad española cercana al lugar del fatal percance.

MUERTE II — Y en este caso la víctima fue Federico Valpreda, un italiano que había incursionado en el automovilismo deportivo entre 1920 y 1935 corriendo entre otros junto a Tazio Nuvolari. A los 88 años de edad, Valpreda, que durante su prolongada campaña deportiva no había sufrido

grandes accidentes, se estrelló con su automóvil particular contra un camión, falleciendo en forma instantánea.

PRODUCCION JAPONESA — Una reciente información emitida por la firma Toyota Motor Corporation reveló que la producción del complejo japonés en el período 1982 alcanzó la cifra de 3.150.000 unidades. Una cantidad que, según las estimaciones, tendrá que ser levemente superada en el presente año, en el cual se calcula que la producción de vehículos deberá ascender a un total de 3.250.000 unidades.

PERTINI DE VISITA EN FERRARI

El supersecreto "bunker" que Ferrari posee en Maranello tuvo, semanas pasadas, una visita. Pero no fue una cualquiera, ni alguien que pudo burlar la gran vigilancia que rodea todo lo que allí ocurre. Se trató nada menos que del propio presidente de Italia, Sandro Pertini, quien junto a una reducida comitiva, y a bordo de una Maserati (vaya paradoja...) se hizo presente en el reducto del Viejo Commendatore, con el fin de interiorizarse personalmente de su funcionamiento.

Enzo Ferrari en persona, fue el encargado de recibir a tan solemne visitante, y tras mostrarle detenidamente todas las instalaciones de la fábrica, procedió a brindarle el gran privilegio de ser una de las contadas personas que pudieron observar de cerca a la Ferrari C3 CK, o sea el flamante modelo que la casa italiana hará debutar en el próximo Gran Premio de Inglaterra de Fórmula Uno.

Pertini y Ferrari mantuvieron una larga charla donde los temas deportivos ocuparon bastante tiempo, mostrándose en la misma el mandatario peninsular como un gran conocedor de los diferentes aspectos de la Fórmula Uno. Un hecho que agradó a Ferrari, quien, como contrapartida, le prometió a Pertini la obtención del título mundial.



Carlos Crocco, José M. Pontoriero y Eduardo Sáenz

LA LINEA MEDIA DE "VW"

Cada uno con experiencias y sistemas distintos, se fueron afirmando desde hace unos años en la categoría, conformando un segundo pelotón muy estable y detrás de los líderes habituales, representando a la marca que domina la especialidad. Aquí sus sistemas de trabajo, impresiones y posibilidades

En su momento fueron tres de los pocos que creyeron en el futuro del TC-2000 y encararon sus distintas participaciones en forma particular. *José Miguel Pontoriero*, el primer piloto que se subió a un TC de este tipo, hizo las temporadas 1980/81 con el equipo Benavidez y desde 1982 alquila el segundo auto del oficial Pianetto-Bellavigna. *Eduardo Sáenz* comenzó a la inversa del primero, o sea en el equipo oficial Ford dirigido por Herceg. Traverso y Fernandino eran los pilotos oficiales mientras "Pucho" corría una tercera cupé Taunus como semioficial. Cuando la Comisión de Concesionarios Ford retiró el

apoyo a las competencias, "Pucho" cambió de marca, pasando a Dodge con un auto que atendían Pianetto-Bellavigna. Ese acuerdo se mantuvo por sólo cuatro carreras hasta que este año se incorpora al equipo Benavidez. *Carlos Crocco* arrancó en la categoría como particular haciendo sus primeras competencias con una cupé Fiat 125 con preparación de su hermano Ernesto, su mano derecha en el equipo. Luego le compró el Dodge a Di Palma y desde entonces mantiene la misma estructura.

Los tres, por separado, son desde hace unos años quienes están detrás de los

autos oficiales de Di Palma y Del Río, y de alguna manera los que conforman esta "línea media de la VW", siempre atenta a pelear la punta en cualquier oportunidad o a ganar como se dio el caso de Crocco en Bahía Blanca 1982. También por rara coincidencia las trayectorias de los tres completan la gama de posibilidades que puede tener un piloto en cualquier categoría. O sea, Pontoriero comenzando como particular y luego pasando a un equipo oficial y triple campeón de la especialidad. Sáenz iniciándose en un equipo oficial, luego cambiando de marca pasando también a contar con moto-

Crocco, Sáenz y Pontoriero, los tres identificados con una sola marca. Un trío que compone un segundo pelotón muy firme con posibilidades de pelear clasificaciones y carreras. Tres trayectorias distintas con objetivos semejantes.

res oficiales de la competencia para terminar luego en un grupo particular como mejor alternativa. Mientras que Crocco mantiene su misma filosofía de trabajo, apoyado por su propio equipo que encabeza su hermano con el mismo esquema de siempre. Sin embargo los tres fueron llegando lentamente a la punta. A pelear clasificaciones y ganarlas —caso Pontoriero en Mendoza 1982— o a ganar carreras como Crocco en Bahía.

Para Pontoriero —Cambié de equipo porque el dueño de Klaukel, que es el mayor auspiciante de mi auto, me exigió subirme a un coche de primera línea. Y tanto él como yo consideramos que tenía que ser en un Volkswagen del Pianetto-Bellavigna. Por eso alquilamos ese auto. Las diferencias entre un equipo y otro son de infraestructura y medios disponibles para contar con un mejor auto en general. En el equipo de Benavidez siempre tuve un auto muy veloz, aunque muchas veces no pude pelear la punta porque por algún detalle se paraba. Pero era exclusivamente porque muchas veces faltaba el dinero suficiente para comprar el "fierro" justo que asegurara la confiabilidad que nos faltaba. Aquí en cambio, es otra cosa. El casco es mejor porque es más nuevo y porque el equipo de Pianetto se dedica exclusivamente a trabajar en él y mantenerlo como nuevo después de cada carrera. Tienen mucha experiencia en ese trabajo y una capacidad reconocida por todo el mundo. Después se completa con los motores de Bellavigna que ya fueron tres veces campeones. Es otra cosa muy distinta, aquí yo me subo a probar, a clasificar y a correr y después me olvido por completo del auto y de todo porque tengo la tranquilidad de que está atendido por el equipo más completo.

Si ahora surgieron algunos problemas con los motores es sólo producto de algunos ensayos que está haciendo Aldo, pero pronto se superarán. Honestamente no tengo de qué quejarme. Quizás, aunque mi auto sea similar al de Del Río, no sean totalmente iguales. Pero desde que me subí por primera vez a comienzos del '82 siempre tuve ocasión de pelear la punta. Y eso es importante tanto para mí como para los que me apoyan. Yo sé que como están dadas las cosas, en cualquier momento puedo ganar, y estoy preparado para no dar ninguna ventaja cuando se presente esa oportunidad.

Lo de Sáenz fue distinto: —"Yo empecé a correr con motores de Bellavigna a principios del '82, las cuatro primeras carreras. Después Miguel De Guidi decidió hacerme un motor. Dejé de correr en las dos siguientes y cuando Miguel me terminó ese primer motor tuvo el accidente de tránsito, antes de que yo fuera a correr. Fue en la carrera de Córdoba. Después de esa fecha tuvimos que empezar a mantenerlo nosotros con los elementos que nos daba "El Laucha" (colaborador de De Guidi). Este año arreglé con el "Negro" Benavidez porque por un lado el taller de De Guidi tenía muchas complicaciones con la F-2 y estaba recargado de trabajo. Y por otra parte yo tampoco podía dedicarle el tiempo necesario al auto por mis ocupaciones particulares. De manera que ahora Benavidez me hace el motor y además me ayuda algo en la parte del chasis. Mi experiencia anterior fue con Ford, con una cupé Taunus que era propiedad de Herceg. Ford le pagaba los gastos al Polaco. A partir del '81 los gastos del auto los pagaba yo y Miguel se ocupaba de la atención total para que yo corriera, hasta que faltando tres ca-

rreras para terminar esa temporada dejé de correrlo porque no se dieron un montón de cosas y Miguel también estaba complicado con una serie de conflictos en la Comisión. Las últimas tres las hice con el auto de Lepiane. En el '82 arreglé con Bellavigna para correr este auto, que es propiedad de Ballossie Isoldi. Ellos me prestaron el auto listo para largar y cuando se los devuelva deberé entregárselo en las mismas condiciones. Esa experiencia en el equipo Bellavigna-Pianetto no me sirvió para hacer un balance importante porque fue un período muy corto. Además en la primera carrera tuvimos ese proble-



ma con las bombas de aceite y me quedé sin motor para correr. Largué gracias a Di Palma que me prestó uno. En la segunda aparecieron los inconvenientes con los resortes de válvulas y tampoco pasó nada. En la tercera, en Buenos Aires, cambiamos el motor el sábado por precaución, después de una clasificación normal, y enseguida se rompió la tapa. La cuarta oportunidad, que fue la última (Las Flores), llovió y si bien no tuvimos ningún problema tampoco lo pude acelerar como para sacar algo

en limpio. Después puse ese motor de Miguel que prácticamente andaba casi lo mismo. Lo que pasa es que al cambiar los carburadores Mikuni por los Berta —como ya me lo había adelantado De Guidi— el motor cambió una barbaridad. Es otra cosa muy distinta en todo sentido. Ahí sí pude sentir un cambio importante.

La historia de Crocco permanece ligada constantemente a su hermano Ernesto. —Lo mío es más sencillo para entender. Nosotros siempre trabajamos después de las horas habituales de trabajo. Empezamos a las 19 horas a ocuparnos del auto. Recién a partir de este año

LA LINEA MEDIA DE "VW"

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

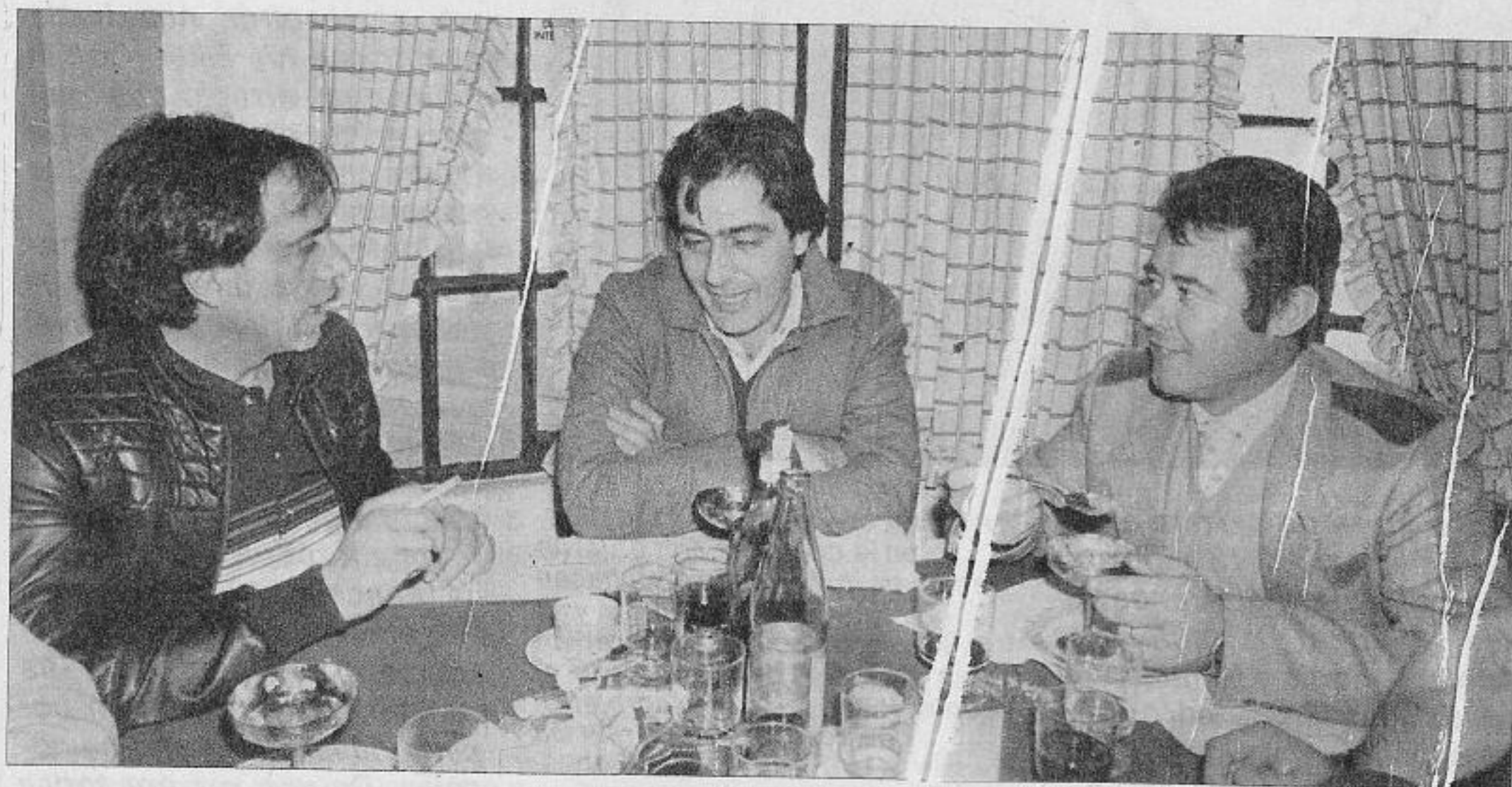


Crocco con Sáenz atrás (izquierda), en el inicio del '83 en Marcos Juárez. Abajo, izquierda, "el tío" Pontoriero en Buenos Aires, bajo la lluvia, donde peleó los puestos de vanguardia. A la derecha, Pontoriero, Sáenz y Crocco en una de las nevas de San Roque, el reducto preferido de Pontoriero y Juan Puglia, su socio y apoderado en el automovilismo.

problemas y ahí perdí una buena oportunidad. Pero el auto estaba para ganar.

Sáenz: —El vuelco en Rafaela puede complicarnos algo los trabajos, pero los nuevos motores de Benavidez —los 1900 cm³— andan muy bien. Tenemos que seguir trabajando en muchos aspectos pero estamos seguros de pelear la punta porque están los elementos, los medios y la capacidad de trabajo para hacer lo mejor. Lo que pasa es que ahora la categoría está mucho más difícil que antes. Los autos se paran menos y en la punta siempre se mejora un poco más. Lo de Di Palma este año es notable. Lo de Traverso en Rafaela demuestra otra vez que Herceg no volvió para pasar el tiempo. En general, el nivel se mejoró mucho.

Crocco: —A nosotros nos costó bastante armar un equipo y hacerlo funcionar como para tener pretensiones. El año pasado, a mediados de temporada tuvimos una evolución notable. Teníamos dos motores permanentes pero con bastante riesgo de roturas. Así y todo llegamos a fin de año bastante bien. Al comenzar esta temporada perdimos unas 400 vueltas con relación al '82, seguramente como producto del nuevo reglamento. Y recién en la carrera de Buenos Aires logramos armarnos bien. Ahora los motores no se rompen, yo puedo correr más tranquilo y con la certeza de tener un auto tan rápido como el de Di Palma. Te diría que en Buenos Aires, de no llover ese domingo podía haberle peleado la punta. Pero con las gomas viejas que tenía no pude acelerar nunca el auto.



tenemos a Marcelo y Claudio, dos muchachos bárbaros que están con mi hermano ayudándolo en todo, junto a mi tío, que también colabora con nosotros. El caso nuestro es el más común en este automovilismo. O sea, un grupo "como familiar" abocado a poner un auto en línea de largada. Desde que compramos el Dodge de Di Palma contamos con la colaboración de De Guidi que nos suministra los fierros esenciales para el motor. Con eso tengo la tranquilidad de tener lo mejor de lo mejor aunque sabiendo que, de contar con dos o tres "fierritos" importados, ganaríamos más en seguridad,

pero hasta el momento, no pudimos comprarlos. De cualquier forma estamos conformes, muy conformes y seguros de poder hacer una buena temporada.

LAS POSIBILIDADES DE CADA UNO

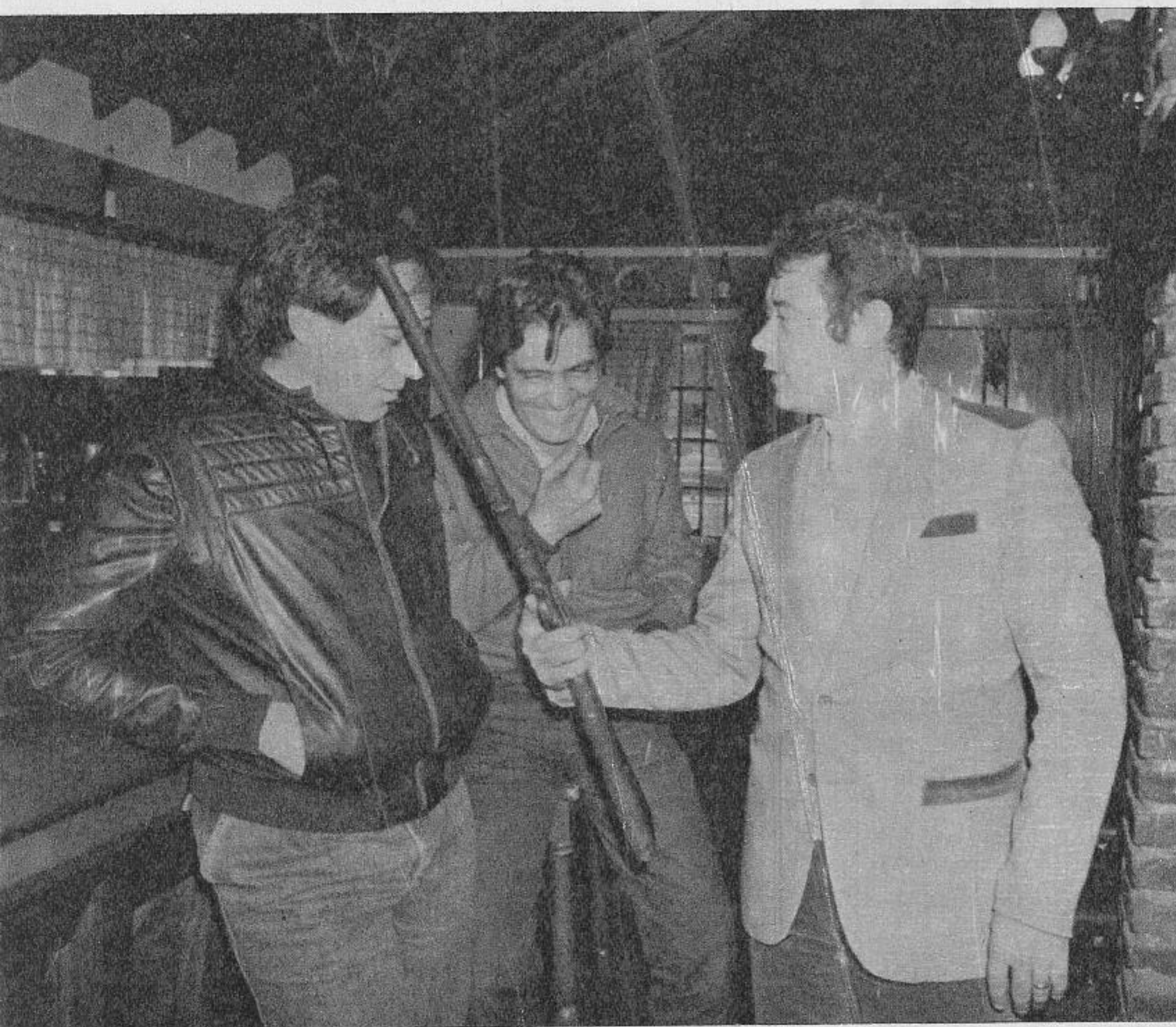
—Hasta ahora conforman un segundo pelotón, muy cerca de los oficiales y dominadores de la categoría. Pero ¿tienen posibilidades de ganar o pelear de igual a igual con autos como los de Di Palma, Del Río y Traverso?

Pontoriero: —Yo estoy seguro, por eso integro el equi-

po campeón. Extrañamente, nunca tengo oportunidad de pelear una clasificación. Muy bien, no sé por qué. Pero los domingos, en carrera, siempre estoy con los punteros, peleando de igual a igual. En Paraná, por ejemplo, creí que ganaba yo. Porque venía detrás de Di Palma y uno de los Del Campo, y el auto me sobraba, tenía resto. Pero me quedé tranquilo porque el del Ford venía muy jugado y tenía miedo al toque. Preferí que ellos se pelearan adelante. Se me fueron un poco porque yo estaba haciendo 59s por vuelta, pero cuando me avisaron desde los boxes bajé a 57 y me pegué nuevamente a ellos. Después tuve

LA CATEGORÍA, POSIBILIDADES FUTURAS, LOS PROBLEMAS

—La mayor presencia de participantes en la carrera de Buenos Aires fue el primer indicio de ese aumento



en el parque, tan anunciado...

Crocco: —Justamente Buenos Aires significó el empujón clave que estábamos necesitando. Porque a partir de allí podemos contar en forma segura con las dos cupés Taunus de Herceg, el auto de Pugliese, el de Serafini, que ya está consolidado, y por lo menos a uno o dos Fiat. En total, hace unos meses teníamos un promedio de 15 autos por carrera y ahora podemos arriesgar una cifra de 20 máquinas, que en este momento es buena.

Pontoriero: —Otro buen indicio es la mayor confiabilidad general que se fue logrando. Pensá que en 1982, aparte de ser muy pocos, quedaba casi la mitad de los

autos fuera de carrera antes de terminar. Ahora eso cambió bastante. En Buenos Aires yo paré faltando una vuelta y media y terminé fuera de los puntos porque se clasificaron más del 70 por ciento de los que largaron.

—Eso puede indicar también un mejor panorama para el futuro, teniendo además en cuenta la incorporación en firme de otras dos marcas, como Renault y Fiat.

Sáenz: —Entre nosotros existe un consenso generalizado de que el TC-2000 deberá ser forzosamente el reemplazante del TC tradicional en un futuro muy cercano, simplemente por una cuestión de producción de las terminales argentinas, y de nuestro mercado. Por lo menos nos parece algo muy

A pesar de los gestos y las risas, en la charla se comentaron temas de importancia que hacen a la categoría, su marcha y su futuro, como la incorporación definitiva de dos marcas, el aumento del parque y también el conflicto planteado con las cubiertas.

lógico que se dará paulatinamente.

Pontoriero: —Nosotros tenemos que lograr 20/25 autos en línea de largada hasta que pase esta crisis y el país incie su recuperación. Si alcanzamos ese objetivo, luego se abrirán muchos caminos para la evolución esperada.

—¿El conflicto con las cubiertas no puede poner trabas de importancia en ese camino hacia la evolución?

Crocco: —Yo estoy en la Asociación y si fuera por mí el conflicto de las gomas se solucionaría rápidamente. Pero debo acatar la decisión de la mayoría, aunque sigo pensando que nosotros debemos proteger al fabricante que hizo algo en el momento que a nosotros nos hacía falta. Y ése fue Fliter. Con él hicimos un arreglo que respetó en todo momento y de alguna manera habría que responderle.

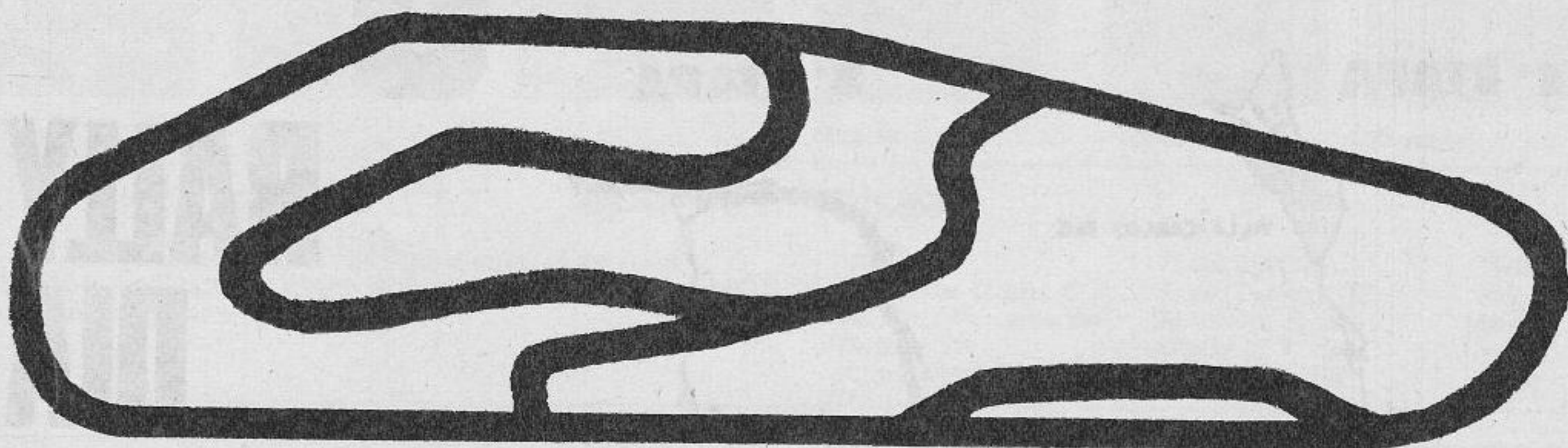
Pontoriero: —En este momento ya es un tema muy delicado, diría que grave. Pero aquí hay algo de fondo que todos debemos entender: mientras en el seno de la categoría no se busquen soluciones generales que convengan a todos o a la mayoría, nunca podremos salir de esa ansiedad que da el desconcierto de contar con una categoría sin protección por parte de los dirigentes nacionales. De una vez por todas hay que meterse en la cabeza que si no nos beneficiamos todos con cualquier medida, la categoría irá para atrás. Inevitablemente.

Los tres integran esa llamada "línea media de VW". Opinando en la categoría. Disputando cada posición en la pista, reflexionando sobre cada tema que importa. Por experiencia y trayectoria se ganaron un puesto en el TC-2000, y de importancia, ya que como particulares están para pelear la punta contra los autos oficiales, permanentes dominadores.

LA LINEA MEDIA DE "VW"

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

EL PROXIMO DOMINGO, LA QUINTA PRUEBA POR EL CAMPEONATO CODASUR F-2 EN GOIANIA (Brasil)



CIRCUITO DE GOIANIA, BRASIL
EXTENSION: 3835 mts.

El próximo 19 de junio se llevará a cabo la quinta prueba del torneo de F-2 CODASUR, en Goiania. Las expectativas para esta competencia son realmente muy grandes, ya que luego de su viaje a Brasil el pasado fin de semana, Guillermo Maldonado —presidente de F-2 Asociados—, anunció que su debutarían 35 los inscriptos para la carrera, entre pilotos de Brasil, Argentina, Uruguay, Chile y Venezuela.

Los pilotos argentinos partieron el lunes 13 rumbo a

Goiania, y entre las novedades más importantes se destaca la reaparición en la división de Miguel Angel Guerra, con un Berta-Renault 18, la no participación de Roberto Caneda quien se encuentra haciendo un paréntesis por razones personales, y la deserción momentánea de Ricardo Chourrout en el equipo I.N.I. Competición.

Por otra parte se ha confirmado la participación del chileno Sergio Santander con el segundo auto del equipo de Osvaldo Antelo, y

del venezolano Juan Cochesa con su Ralt RT-5/Passat, quienes por distintos moti-

vos no habían podido estar presentes en la última competencia en Salta.

Jueves 16:	14.00 a 16.00 Entrenamientos
Viernes 17:	10.00 a 11.00 Entrenamientos 13.00 a 14.00 Entrenamientos 16.00 a 17.00 Entrenamientos
Sábado 18:	9.15 a 10.00 1° Tanda Clasificatoria 12.00 a 12.45 2° Tanda Clasificatoria
Domingo 19:	10.00 a 10.30 Tanques Llenos 12.00 Presentación de Pilotos 12.30 Llegan los autos a la Grilla 12.45 Himno Nacional 13.00 Largada 26 vts. Recorrido Total: 99,710 km.

INSCRIPTOS

N° Piloto	Auto	País			
1 Guillermo Maldonado	Berta-VW	ARGENTINA	26 Pedro Passadore	Berta-VW	URUGUAY
2 Jorge Omar Del Río	Berta-VW	ARGENTINA	27 Alberto Scarazzini	Berta-VW	ARGENTINA
3 Leonel Friederich	Muffatao-Passat	BRASIL	29 Josué Mello Pimenta	Heve-Passat	BRASIL
4 Adú Celso	Muffatao-Passat	BRASIL	30 Fernando Croceri	Berta-VW	ARGENTINA
5 Ruben Luis Di Palma	Berta-VW	ARGENTINA	31 Piloto a designar	Berta-VW	
6 Juan Carlos Ridolfi	Berta-VW	CHILE	32 Anor Friederich	Muffatao-Passat	BRASIL
7 Ronald Ely	Muffatao-Passat	BRASIL	33 Aroldo Bauermann	Muffatao-Passat	BRASIL
9 Juan Manuel Fangio	Berta-VW	ARGENTINA	35 Ricardo Risatti	Berta-Fiat 128	ARGENTINA
10 Egon Einoder	Berta-VW	URUGUAY	36 Pedro Grendene	Muffatao-Passat	BRASIL
11 Alvaro Buzaid	Heve-Passat	BRASIL	37 Cesar Pegoraro	Muffatao-Passat	BRASIL
12 Francisco Feoli	Muffatao-Passat	BRASIL	38 Norberto Picetti	Berta-Renault 18	ARGENTINA
14 Gustavo Sommi	Berta-Renault 18	ARGENTINA	40 Juan Cochesa	Ralt RT-5/Passat	VENEZUELA
15 Piloto a designar	Berta-Alpine		46 Miguel Angel Guerra	Berta-Renault 18	ARGENTINA
16 Marcos Troncon	Muffatao-Passat	BRASIL	48 Victor Marrese	Muffatao-Passat	BRASIL
17 José Carlos Romano	Heve-Passat	BRASIL	49 Leopoldo Abi Eca	Bianco-Passat	BRASIL
18 Guillermo Kissling	Berta-Renault 18	ARGENTINA	51 Roberto Urretavizcaya	Berta-VW	ARGENTINA
19 Sergio Santander	Berta-Renault 18	CHILE	67 Alencar Junior	Muffatao-Passat	BRASIL
20 Pedro Muffato	Muffatao-Passat	BRASIL			
21 Darcio dos Santos	Muffatao-Passat	BRASIL			
23 Daniel Candia	Berta-Renault 18	PARAGUAY			

En total, 37 inscriptos. 17 pilotos de Brasil, 12 de Argentina, 2 de Chile, 2 de Uruguay, 1 de Venezuela y 1 de Paraguay.

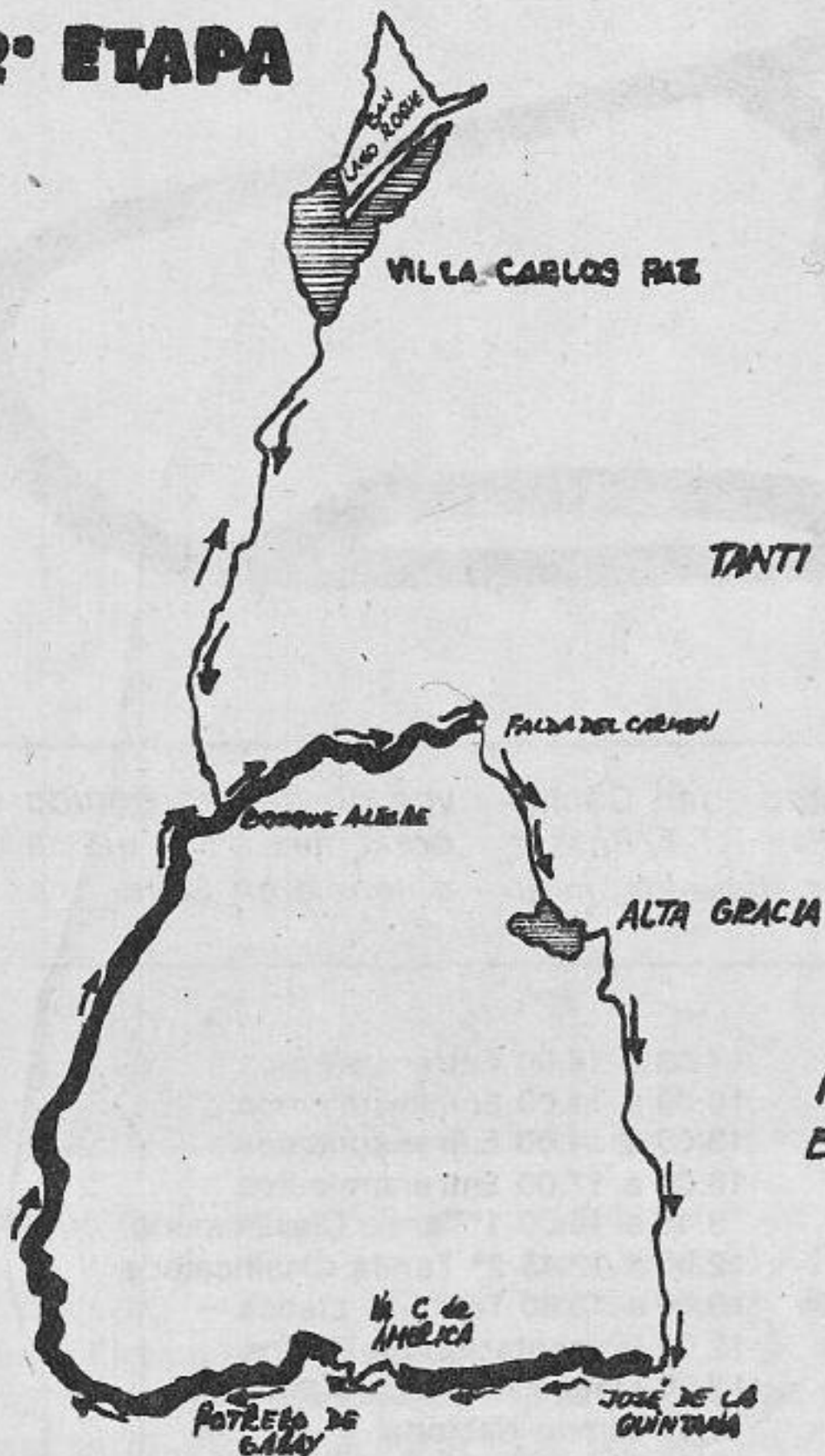


1ª ETAPA

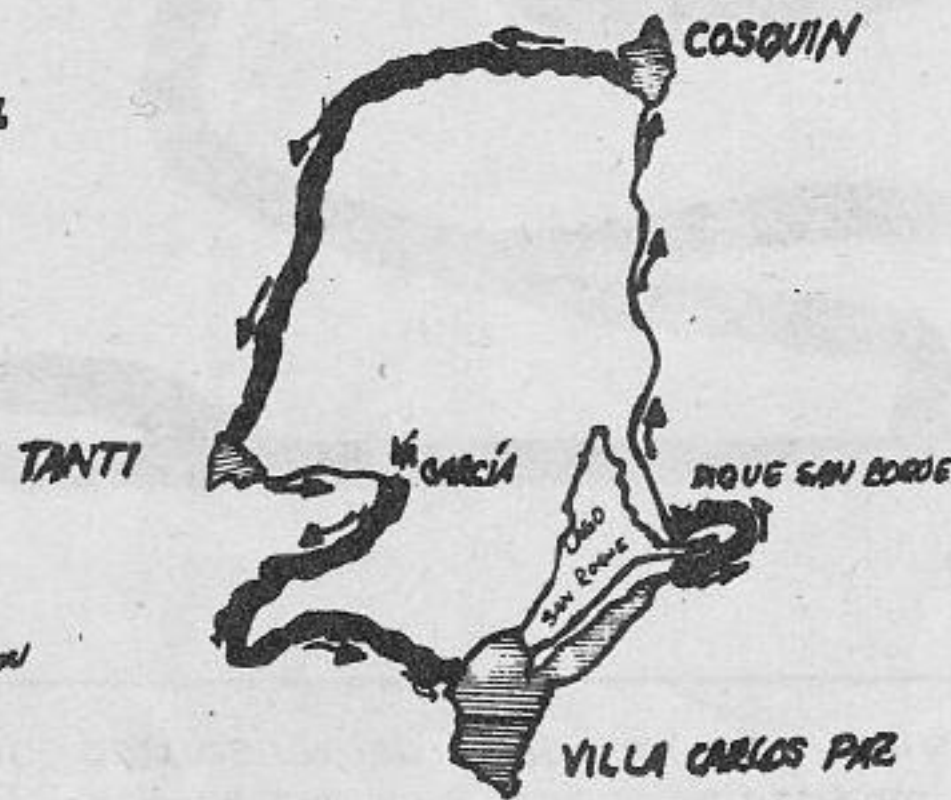
EN VILLA CARLOS CUARTA FECHA DEL CAMPEONATO

3er

2ª ETAPA



3ª ETAPA



R CLASIF. —
ENLACE ~~~~~

RALLY DÍA DE LA BANDERA

Recorrido

Organiza la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally. Serán 876,18 km, de los cuales 416 corresponden a los 23 primes y 460,18 a los enlaces. En su casi totalidad se recorrerán caminos de tierra, salvo escasos tramos pavimentados en el prime que transcurre entre San Nicolás y Yocsina.

SE PODRA

Desde la Ciudad de Córdoba habrá dos radios que transmitirán todo el 3er. Rally Día de la Bandera; éstas son:

- LV 2 Radio General Paz
- LV 3 Radio Córdoba

Desde Villa Dolores se difundirán detalles de la carrera por medio de flashes de:

- LV 21 Radlo Champaquí (1.510 khz)

Desde Cipolletti, Neuquén, el equipo de Casanova Competición transmitirá por:

CAMPEONATO DE RALLY

(CLASE 3)					(CLASE 2)					(CLASE 1)				
PILOTO	Vº Dolores	B. Aires	Manzana	TOTAL	PILOTO	Vº Dolores	B. Aires	Manzana	TOTAL	PILOTO	Vº Dolores	B. Aires	Manzana	TOTAL
Recalde	20		20	40	Chiavarolle	15	15	15	45	Colosi	20	15	12	47
Moroni	15		15	30	Chazarreta	20	12		32	García Jurjo	15		20	35
Maggi		20		20	Bescham		20		20	Mastromarino	12	20		32
"Mataco"		15		15	Ezquerria			20	20	Janovich		12	15	27
Veronessi	12			12	Torrás	12			12	Frijo	10	10		20
Datolla		12		12	Del Río			12	12	Garrido				10
Santangelo			12	12	Damilano	10			10	Piñeiro	8			8
Bassi	10			10	Luna		10		10	Salgado Nash		8		8
He. Hernández			10	10	Aubone			10	10	Balerio Frías			8	8

Siqven: Germani y Hu. Hernández 8 puntos, Cravero y "Jure-Pójer" 6, Iglesias y Gatti 4, Sarasate 3, Barabaglio 2.

Siqven: De Giovanni, Díaz Mayer y Marquez 8 puntos, Nizzo, Espil y Zárate 6, Carballo 5, Sala, Bilbao 4, Ahumada, Romero y Gentile 3, Clement, Smith y Quiroga 2, Atencio y Merlo 1.

Siqven: Benítez y "Gómez-Bonilla" 6 puntos, Berbel, 4, y "Della Valentina-Narbo" 3.

ACTIVIDAD ZONAL

TUCUMAN

RALLY MOTOCICLISTICO "A LA CIUDAD DEL SOL"

Con un éxito deportivo total, sin precedentes para la especialidad, culminó con la última jornada del domingo 29 de mayo, el *primer rally motociclístico "A la Ciudad del Sol"*, en la propia ciudad santiagueña de Termas de Río Hondo. En esta singular competencia, que había comenzado tres días antes desde las cabeceras ubicadas en Rafaela (Santa Fe), Córdoba, Salta, Jujuy, Catamarca, La Rioja, Roque Sáenz Peña (Chaco), Santiago del Estero y Tucumán, los casi 200 participantes recorrieron hasta el epicentro termense, 555 kilómetros, aproximadamente, entre caminos polvorientos y rutas pavimentadas, conduciendo motocicletas de distintas cilindradas y multicolores formas, todos con copilotos o navegantes que fueron los encargados del control en el planillaje.

Los últimos tramos de este rally motociclístico, fueron seguidos atentamente por un bullicioso público que bordeó completamente el sector de acceso al dique Frontal de Río Hondo, por Villa Balnearia. Sorteada esta última parte del extenso programa deportivo, luego de las "picadas" y tras largo recorrido desde distintas ciudades cabeceras, los numerosos participantes que lograron arribar a los tramos decisivos, no sin antes superar algunos inconvenientes naturales en este tipo de competencia, quedaron clasificados definitivamente de la siguiente manera:

Categoría 100 cm³: 1º, Juan Molina, de Santiago del Estero; 2º, José Santillán, Santiago del Estero; **categoría 200 cm³:** 1º, Romero Posse, de Buenos Aires; **categoría 750 cm³:** 1º, Gabriel Civitillo, de Buenos Aires; 2º, Roque Ruiz, de Salta; **libre 750 cm³:** 1º, Llugger Kiko, de Santiago del Estero.

Categoría libre: 1º, José Edevebova, de Buenos Aires; 2º, Rodolfo Ramírez, de Buenos Aires; **categoría 1.050 cm³:** 1º, Miguel Fernández, de Salta; **categoría 1.300 cm³:** 1º, Juan Bustamante, de Santiago del Estero; 2º, Avogadra, de Buenos Aires.

Al final de este verdadero encuentro del motociclismo argentino, organizado por ASER, Asociación Santiago del Estero de Regularidad, con el auspicio de la Intendencia de Termas de Río Hondo, la Dirección de Turismo de Santiago del Estero, la Dirección Municipal de Turismo de Termas y la colaboración de los hoteleros del medio, en un gran acto de camaradería en el club Termas, se entregaron los premios a los mejores clasificados.

BARILOCHE

FORMULA PETROLERA 850 cm³

Alfredo y Miguel Arriegada con el título en sus manos

Se llevó a cabo la tercera fecha por el Campeonato Zonal de Fórmula Petrolera 850 cm³. Con condiciones climáticas favorables una numerosa concurrencia se dio cita en el Circuito Rural de Bariloche para presenciar la exten-

sa jornada compuesta por tres series a ocho vueltas, un repechaje a cinco y la final a doce.

La primera batería fue ganada sin mayores problemas por Alfredo Arriegada seguido por Anibal Eggers y Ale-



jandro Risso. Los tres primeros de la segunda fueron: Hugo Cifuentes, Carlos Duprat y Ricardo Barín respectivamente. Ricardo Picapietra se impuso en la última serie, aventajando a Norberto Di Tullio y Ricardo Martín. El repechaje permitió que también fueran de la partida en la final Carlos Farrarons, Horacio Carollo y Omar Pamich.

En la final se alinearon quince autos para protagonizar una espectacular puesta en marcha. La tradicional fila india fue encabezada desde el vamos por el binomio Arriegada, en una competencia con un ritmo interno que dejó como saldo dos vuelcos, afortunadamente sin consecuencias. Llegó el final y el binomio Alfredo y Miguel Arriegada nuevamente ganadores, es la tercera victoria consecutiva y en consecuencia el título queda en sus manos, ya que sólo resta una competencia. Segundo fue Hugo Cifuentes y tercero Anibal Eggers.

CORDOBA

RIO CUARTO

Regularidad

Tal como estaba previsto, se llevó a cabo una nueva edición del Campeonato Centro República de Regularidad, siendo esta vez, la decimosegunda oportunidad en que se realiza tan importante evento.

Fueron responsables de la dirección del mismo, los hermanitos Raúl y Humberto Manelli, y contó con tres parciales que se llevaron a cabo entre el sábado a la tarde y el domingo por la mañana. El primero de ellos, fue entre Río Cuarto - Dalmacio Vélez - La Carlota, el segundo entre La Carlota - Río Cuarto y el tercero y último, entre Río Cuarto - Berrotarán - El Quebracho y regreso a Río Cuarto. Diputaron este campeonato, como es normal,

ASOCIACION STANDARD MEJORADO. NUEVA COMISION DIRECTIVA

Asumieron sus cargos los integrantes de la nueva comisión directiva de dicha Asociación. Las elecciones se habían efectuado el pasado 29 de abril y el resultado fue el siguiente: Presidente: Thomas Harpe; Vice-Presidente: Eduardo Frechou; Secretario: Hildo Fulghieri; Tesorero: Horacio Miranda.

ACTIVIDAD ZONAL

T.C. DEL OESTE EN SAN ANDRES DE GILES

Esta competencia que se debía llevar a cabo el pasado 5 de junio fue suspendida por cuestiones climáticas. Corresponde a la cuarta fecha del campeonato y fue postergada para el próximo lunes 20 de junio. El espectáculo automovilístico también estará compuesto por la Fórmula 07 y el escenario será el circuito Máximo Ponti de esta ciudad.

dos categorías; Velocímetro Especial y Velocímetro Original, habiendo 19 inscriptos en la categoría mayor y 12 en la menor.

Según pudimos averiguar entre los participantes a la finalización de cada uno de los tres tramos, fueron tres parciales, muy bien medidos, ya que prácticamente no hubo problemas de ninguna índole, como los habituales "saltos", que en el lenguaje regularista significa error de medición por parte de los directores de la carrera. Las rutas elegidas fueron del agrado de la mayoría, aunque para algunos bonaerenses, la elección de la zona del Quebracho había sido para favorecer a los locales, más acostumbrados a andar por caminos sinuosos y leves ondulaciones.

El primer parcial fue ganado en VE, por los hermanos Carlos y Marcos Bonelli, y en forma por demás angustiada, ya que habían empatado esa posición, con Maciá-Asurmendi y Costa-Casanovas con 18 puntos en contra; hubo que recurrir a los controles secretos y allí aparecieron los hermanitos Bonelli. En Velocímetro Original, fueron ganadores: Pietrobón-Salino con 63 puntos, escoltados por Pensado-Scardoani con 74.

El segundo tramo, fue ganado en VE por Maciá-Asurmendi, con 11 puntos en contra y nuevamente estuvieron en el puesto de escoltas; Costa-Casanovas en VO, Lombardi-Curotto con 23 puntos eran los ganadores y aquí también se repetía la escolta; Pietrobón-Salino.

En el tercer y último tramo, nuevamente Maciá - Asurmendi lograban imponerse, esta vez sobre Costa-Costa (María y Fabián), mientras que en VO, Pensado-Scardoani, habían "pensado" mucho y lograban el triunfo, seguidos por Lombardo-Curotto.

De esta manera, eran ganadores en la suma final, Maciá-Asurmendi en VE y Lombardo-Curotto en VO.

SEUDONIMO: Fue el que usaron Jorge Baños y el Ing. Cahe, fueron "Los Ducki", corrieron en VE y con la tremenda experiencia y oficio del primero y las ganas y el empuje del segundo, sacaron de la galera un excelente cuarto puesto.

PAREJA MIXTA I: Fue la de María de Costa-Fabián Costa. Ella debutaba como piloto y Fabián nos dijo antes de largar, "a la primera macana la bajo", luego casi lo bajan a él. Lograron un muy buen sexto puesto en la suma total y un meritorio segundo lugar en el tercer tramo. Bien por los dos.

PAREJA MIXTA II: Fueron los uruguayos; Longo-Longo. Sallieron el viernes a las 17 hs desde Montevideo, llegaron a media mañana del sábado a Río Cuarto, a mediodía largaron el primer tramo, regresaron alrededor de las 19 hs. El domingo, entre las 8 y las 11 hs, corrieron el tercer tramo, almorzaron y pegaron la vuelta a su Uruguay natal. No interesa si en la tabla de posiciones ocuparon un lugar lejos de la punta, lo que interesa son las ganas de competir, cuándo y dónde sea. Aplausos.

CLASIFICACION VELOCIMETRO ESPECIAL

Pos.	Binomio	Puntos	Procedencia
1º)	MACIA-ASURMENDI	46	RIO CUARTO
2º)	Costa-Casanovas	54	Buenos Aires
3º)	Estanguet-Pascual	80	Río Cuarto
4º)	Los Ducki	84	Río Cuarto
5º)	Bonelli-Bonelli	87	Río Cuarto
6º)	Costa-Costa	94	Río Cuarto

CLASIFICACION VELOCIMETRO ORIGINAL

Pos.	Binomio	Puntos	Procedencia
1º)	LOMBARDI-CUROTTO	153	Junín
2º)	Pensado-Scardoani	252	Buenos Aires
3º)	Pietrobón-Salino	347	Junín
4º)	Petarín-García	408	Venado Tuerto
5º)	Ciufolini-Gómez	483	Río Cuarto
6º)	Benvenuto-Bono	691	Río Cuarto

SANTA FE

CALENDARIO DE LA FEDERACION

Continuamos ofreciendo el calendario de todas las categorías que abarca esta federación.

FECHA	CIRCUITO	CATEGORIA
Setiembre 4	A designar Rafaela Alcorta Reconquista Fighiera	Fomento Santafesino Fiat 600 Turismo Sant. TC del 65 Lda. Reconquistense Karting Sapucaí.
Setiembre 11	Esperanza Gdor. Baigorria Federación 2 (Bs.As.) San Guillermo Villa Eloisa	Limitada Sant. y F4 Sant. TG2 Fiat 128 Sant. TN Midgets Karting Mayor Santa. y Karting Promocional "A"
Setiembre 25	San Jorge Bombal Altos de Chipión (Cba.) Roldán J.B. Molina	F4 Sant. y Fiat 600 Turismo Santafesino Fomento Sant.; Fiat 128 TN y TC del 65 Midgets y Karting Sancarlino Karting Mayor Sant. y Karting Promocional "A" Karting Sapucaí
Setiembre 28	Totoras Federación 2 (Bs.As.) Avellaneda San Gerónimo Norte Alvarez	Limitada Sant. y F4 TC. 2.000 Sant. Lda. Reconquistense Karting Sunchalense y Karting Sancarlino Karting Sapucaí
Octubre 2	Las Parejas Arroyo Seco	Limitada Santafesina; Fiat 600 T. Sant. y Fiat 128 Sant. TN Karting Sapucaí

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en pesos argentinos al 1/ de junio de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROËN										
3 CV Azam.			23000	21000	19000	17000	15000	13000	11000	6000
Ami 8			26000	23500	21500	19500	17000	15000	13000	6000
Elysée			26000	23500	21500	19500	17000	15000	13000	6000
Mehari			22000	20000	18000	16000	14000	12000	10000	6000
Furgoneta AK R			18000	16500	15000	14000				6000
FIAT (SEVEL)										
600 R						16500	14500	12500	11000	9000
600 S		24000	22000	20500	19000	17500				
125 Cupé					20000	20000	18500	17500	16000	14500
125 Berlina				25000	22000	20000	18500	17500	16000	14500
125 Familiar			33000	29000	24000	22000	20000	19000	18000	
125 CL Mirafiori	41000	38000	34000							
128					23000	21000	19000	17000	15000	13000
128 Familiar					23000	21000	19000	17000	15000	13000
128 1100 Europa	37000	34000	30000	27000	25000					
128 IAVA	40000	37000	33000	30000	27000					
128 Familiar Europa	40000	37000	33000				9000			
128 CL 1300 E							11500			
133							8000			
147	30000	24000	22000	20500	19000	17000				
147 CL	38000									
PEUGEOT (SEVEL)										
404 GP				29000	27000	25000	23000	20000	18000	16000
404				27000	25000	23000	21000	18000	16000	14000
404 Diesel			45000	39000	34000	31000	28000	24000	21000	19000
504		45000			30000		26000	24000	22000	20000
504 XE							29000	27000	25000	23000
504 XL							27500	25500	23500	21500
504 XSE							32000	29000	27000	25000
504 2000 L							28000			
504 SES 2000				41000	37000	31000				
504 SED			55000	50000						
504 2000 E			41000	38000	35000	32000	29000			
504 200 SE			48000	45000	41000	38000	34000			
504 GLS		50000								
504 SL		59000								
504 Familiar	70000	65000	53000							
505 GR	75000	70000		52000						
505 SR	85000	78000								
FORD										
Fairlane 500 6 cil.					27000	24000	22000	20000	18000	16000
Fairlane LTD 6 cil.					32000	20000	27000	24000	22000	29000
LTD 8 cil.	60000	53000	48000	34000	38000	34000	30000	28000	25000	22000
Elite	61000	54000	49000	43000						
Falcon STD				43000						
De Luxe				44000						
Futura					32000	29000	27000	25000	23000	21000
Rural De Lujo					36000	32000	29000	27000	25000	23000
Sprint					38000	34000	31000	29000	27000	25000
Rural STD					36000	32000	29000	27000	25000	23000
Rural De Lujo	65000	60000	55000	48000	40000	36000	33000	31000	29000	27000
Taurus L	78000	71000	65000	58000	54000					
GXL 2000			38000	35000	32000	29000	27000	25000	23000	
GXL 2300						31000	29000	27000	25000	
Cupé GT			46000	42000	38000	35000	32000	29000	26000	
Cupé Autom.			50000	46000	42000	39000	34000	31000	30000	
GT SP			49000	45000	41000	38000	33000	30000	29000	
Ghia	72000	65000	51000	47000	43000	40000				
Ghia GT	78000	70000								
Ghia GT SP	80000	73000								
G. MOTORS										
Chevrolet 400 SS									20000	18000
400 Special								18000	16000	14000
RS									20000	18000
Chevy SS								22000	20000	18500
STD					29000	25000	22000	20000	17000	15000
Cupé Serie 2					38000	35000	32000	28000	25000	22000
Opel 180					26000	22000	20000	17500	15500	
180 LX					28000	24000				
RENAULT										
4S	32000	28000	25000	22000	20000	17500	16000			
R 6	39000	36000	32000	28000	25000	22000	20000	18000	16000	14000
R 12							26000	23000	20000	18000
R 12 Break							29000	26000	23000	21000
R 12 TL	45000	40000	36000	33000	30000	27000				
R 12 TS	53000	48000	43000	40000	35000	31000	29000			
R 12 TS Break	60000	55000	48000	44000	39000	34000				
R 18 TX	78000	70000								
R 18 GTL	52000									
R 18 TX Break	95000									
R 18 GTX Break	100000									
R 18 GTX	85000									
R Fuego	120000									
Torino 4 P										
Cupé 7B						27000	25000	23000	21000	15000
TSX						43000	39000	35000	31000	
G Router		55000	51000	45000	37000	32000	25000	22000	19000	
DODGE										
Polara cupé										15000
GTX 6 cil.										17000
Polara RT					25000	22000	20000	18000	16000	
GTX 8 cil.					26000	23000	20000	18000	16000	15000
Coronado autom.		35000	31000	28000	24500	22500	20000	18000	16000	15000
Coronado		35000	31000	28000	24500	22500	20000	18000	16000	15000
1500 GT 90						24000	22000	20000	18000	16000
GT 100						24000	22000	20000	18000	16000
SPL					26000	24000	22000	20000	18000	16000
1.8 autom.		35000	31000	29000	26000	24000	22000	20000	18000	16000
1500	45000	38000	33000	30000	26000	24000	22000	20000	18000	16000
1500 1.8	46000	39000	34000	31000	27000	25000	23000	20000		

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM
Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes
al 1º de Junio de 1983

	CILIND. CM ³	R.P.M.	H.P.	CILIND.	MOTOR	TRACC.	MARCH.	PUERTA	ASIENT.	PESO TOTAL	LARGO mm	ANCHO mm	VELOC. MAXIMA	CARBUR.	PRECIO PESOS ARGENTINOS
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	62.018
VW 1.500 1,8	1.795	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	71.245
VW 1.500 1,8 Aut	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	77.826
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	60.327
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	65.938
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	75.145
Sin gastos de patente															
IES															
3 CV	602	6.750	32	4	D	D	4	4	4	630	3.780	1.480	113	1	43.164
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	52.877
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	65.403
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	75.369
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	97.184
R 18 TX	1.995	5.500	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	133.154
R 18 GTL	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	5		4.468	1.682		1	109.015
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4.468	1.682		1	130.461
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4.514	1.686	164	1	151.181
R. Fuego	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4.468	1.682		1	185.824
FORD															
Taurus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	4	1.103	4.400	1.700		1	98.059
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	143.249
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	1.700			1	142.127
Falcon STD	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	4	6					1	93.011
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	95.724
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	14.730	1.790		1	99.051
Taurus Ghia Aut.														1	153.133
Falcon Rural Standard	3.080	4.000	84 cv	6	D	T	3	5	6	11.381	4.730	1.790		1	105.885
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84 cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	145.310
Taurus Coupe Aut.	2.300	4.000	84 cv	4	D	T	4	2	5		4.400	1.700		1	148.398
Taurus Coupe	2.300	4.000	84 cv	4	D	T	4	2	5		4.730	1.790		1	141.347
Falcon Ghia SP				6	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	152.032
Falcon 3/6 4 c.				4	D	T	4	4	5		4.730	1.790		1	152.665
Falcon Ghia Aut.				4	D	T	4	4	5					1	153.568
Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL)															
Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6.200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	165	1	57.131
Super Europa	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4					1	69.758
147 CL	1.100	6.150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	49.067
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	59.962
PEUGEOT (SEVEL)															
Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	87.474
504 Familiar	1.971	4.500	96	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	103.587
505 GR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	110.170
505 SR	1.971	5.000	96	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	118.360

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

MERCADO DEL AUTOMOVIL

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Parabras Corsas, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal o en alguna de las siguientes receptorías: en Vicente López (Bs. As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel. 40-181.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el

próximo número de Parabras Corsas.	2.4	Auto ahorro (compra, venta, permuta)
Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.	3.0	Camiones (compra, venta, permuta)
El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.	4.0	Pick-ups (compra, venta, permuta)
1.0 Automóviles de competición (compra, venta, permuta)	5.0	Motocicletas (compra, venta, permuta)
2.0 Automóviles (compra, venta, permuta)	6.0	Repuestos y accesorios (compra, venta, permuta)
2.1 Automóviles de colección (compra, venta, permuta)	7.0	Herramientas y máquinas (compra, venta, permuta)
2.2 Automóviles importados (compra, venta, permuta)	8.0	Náutica (compra, venta, permuta)
2.3 Autos fuera de serie (compra, venta, permuta)	9.0	Casas rodantes y trailers (compra, venta, permuta)
	10.0	Varios
	11.0	Automodelismo

Parabras Corsas
 Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
 Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

.. Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0. Automóviles de competición —COMPRA—

COMPRO FORMULA RENAULT 17 aprox. en adelante, completo, desarmado, chocado, etc. Repuestos varios Tel.: 41-8443 Cap. Fed. Preguntar por Fernando de lunes a viernes después de las 13 hs.

1.0 Automóviles de competición —VENTA—

VENDO O PERMUTO Peugeot

504 rally TN motor 0 km. gomas nuevas o permuta por auto particular. Av. Crovara 463, Villa Insuperable. Tel.: 652-0944, 8,30 a 12 y 14.30 a 19 hs.

FIAT 600 Categoría 850 libre listo para largar con trailer equipado cubiertas continental. Teléfono 749-1502 de 16 a 19 hs.

GARAVAGLIA-CALVO venden la cupé Datsun 280 campeona C.A.P. '82 estado impecable puesta a cero lista para largar ya. Tratar Juan F. Seguí 3659, Tel.: 802-9751, 802-3332. Sábado también.

HNOS. POTETTI. 128 grupo A 2° Gral. Recora, Vuelta Tandil 8100, Vueltas garantidas de punta completo, Santa Fe 632, 9 de Julio, Bs. As., Teléfono: 2585.

2.0 Automóviles —VENTA—

FIAT 1100 61 Motor desarmado faltan tapa carburador y dinamo detalles de chapa, vendo \$a 1.700. Ver día sábado únicamente en: Luis María Campos 4740, Caseros, Prov. Bs. As.

FIAT 600 E modelo 1966 muy buen estado original, se incluye seguro \$a 7.500. Gabriela Mistral 2462 piso 4, departamento "D", horario 16 a 20 horas. V. Pueyrredón, Capital. Documentación toda en orden.

CUPE TAUNUS. Vidrios tonalizados, luneta térmica, audio Pioneer, 4 parlantes

triayiales, llantas importadas de acero, 4 discos radiador de aceite multidisco 2,9 litros supera 210, Avenida Libertador 1017, San Fernando.

2.1 Automóviles de colección —VENTA—

VENDO WILLYS 34 cuatro puertas, óptimo estado original, papeles al día. Valor 42.000 pesos argentinos. Tratar lunes a viernes, diagonal 74 N° 3130 entre 26 y 27, La Plata. Aventureros abstenerse. Sólo para serios coleccionistas.

CUPE FORD 1940 original, me-

**VALVULAS DE COMPETICION
CON ACEROS ESPECIALES**

VERIFIQUE NUESTRA CALIDAD
NO ACEPTÉ IMITACIONES
ENVIOS AL INTERIOR
GUIAS DE BRONCE

competición 5

de JORGE
BIANCOSPINO

AIZPURUA 2691 Tel: 572-6569.
All. Av. de los Constituyentes 5100 Cap

cánica Chevy 1978 caja "ZF" 4
marchas. Cubiertas nuevas, di-
ferencial autoblocante, freno a
disco, motor 250 preparado.
Preguntar Sr. Juan, 203-3437.
35.000. Vélez Sársfield 437, Ave-
llaneda. Ideal para participar pi-
cadas.

CASTROL RACING VEGETAL
LA UNICA OPCION PARA ALTO REGIMEN
JUAN B. JUSTO 4300 • ANEXO J.

COUPE CHEVROLET 1941,
chapa y pintura para restaurar,
mecánica buena, tapizado origi-
nal, papeles al día, batería nueva
con garantía, gomas buenas \$a
3.700. Teléfono 90-6762, 08:00
hs. a 14:00 hs. Señor Daniel.

PRECIO ZANELLA

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

2.2

**Automóviles
importados**

—VENTA—

OPORTUNIDAD Vendo coupé
Toyota Célida 2000 Dohe, mode-
lo 1980, volcada. Papelería en
orden. Escucho oferta, San Jorge,
Santa Fe. Teléfono 40350.

CADILLAC FLETWOOD 62 mo-
tor desarmado. Todo original,
ideal coleccionista o fanáticos
de la marca. Tiene 50.000 km.
reales, único. \$a 5.200. Acepto
T.V. Color 24" ó 26" parte pago.
Ver sábados solamente Luis Ma-
ría Campos 4740, Caseros.

2.2

**Automóviles
importados**

—COMPRA—

COMPRO DAIHATSU modelo
Charade. Excelente estado.
Mandar datos a Libertad 1386 5º
"B" Capital Federal. C. Postal
1016, o llamar todos los días
después 20 hs. Preguntar por
Jorge Schmidt, Teléfono
44-2090.

**COMPRO ROLL ROYCE DORA-
DO.** Importante sea de primera
mano, con tapizado original y
cubiertas nuevas, estado gene-
ral del auto en excelente estado,
tratar con el Sr. Osvaldo, calle
Picheuta 4335 Villa Caraza Bue-
nos Aires.

PRECIOS YAMAHA

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

2.3

**Automóviles
fuera de serie**

—VENTA—

CUPE CHEVROLET 38 motor
230 nuevo. Caja 4ta. "ZF", esta-
do general impecable, una ma-
quinista coqueta; inmejorable
oportunidad, total \$a 16.500,
permuto 9 de julio 3928 Lanús
Este. Gracias.

BUGGY BRAMA ROJO sensa-
cional mecánica Renault 12
1975, patonas radiales, nuevas
butacas deportivas, tablero tapi-
zado, 8 relojes, radio botonera,
volante madera, alfombra mo-
quet, aceptaría Boylita. Díaz Vé-
lez 1360, Olivos TE 795-7730

5.0

Motocicletas

—VENTA—

CARBURADOR MIKUNI para
Andina o Sapucaí, casi sin uso. \$
2.500.000. Sábado líquido, Bi-
llinghurst 2386 5º "F" Capital.

HONDA 125 R Cross "Aguatera"
sin carreras, cubiertas de fabri-

CURSO

**MOTORES DE
COMPETICION**

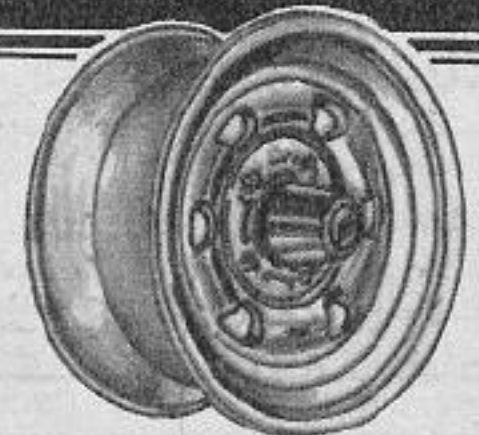
Pida informes a:
IMA C.C.40
Suc. Caseros (B)
1678 - Buenos Aires

350 cc. Monoalberas 1947, Ade-
más: B.S.A. 500 cc. 1912, pieza
única y Scott 600 cc. 1947. Tel.:
091-38425.

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

RUEDAS spina

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



SPINA HROS. SOCRATES 796 TEL: 653-6247 CIUDADELA NORTE

ca. Escucho oferta o permuto
por vehículo o pick-up Chevrolet
74/78. Preguntar por Javier, te-
léfono 0472-25721, Marcos Juá-
rez, Córdoba.

VENDO importante colección
motos competición de época:
Norton Manx 500 cc. Bialbera
1952 2 Velocette KTT-MK VIII

CICLOMOTOR FANTIC 0 km.
me sobra ofrezco a particular,
pesos 4.230, intermediarios abs-
tenerse, Teléfono 782-9213,
equipo completo.

MINI MOTO de hechura casera
sin suspensión, motor Sachs 98
recién asentado, precio \$a
1.000. Llamar al T.E. 23768 o en
Bolívar 209, Chivilcoy.

PARA FIAT 600: Cigüeñal
ABARTH - Volteo 74 mms; otro
de 70 mms., 1 carburador Weber
40-40 horizontal; otro 45-45; 1
corona y Piñón 9/41 Abarth; 1
tapa preparada para colocar We-
ber horizontal; múltiples especia-
les. Instrumental importado para
afinación; 2 llaves de impacto
1/2 y 1/4. Carburador con múl-
tiple lava. GARAY 3050. Te.
941-6353 (Horacio).

5.0

Motocicletas

—COMPRA—

MOTO SCOTT 600 cc. año 1947,
compro contado todo tipo de
repuestos y manual de fábrica,
tratar Edgardo, Córdoba 330,
8000, B. Blanca, Tel.: 091-38425.

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN

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

COMPRO Moto 50cc o 125 cc. de carrera, Fórmula Internacional, por ejemplo: Kreidler, Derbi, Morbidelli, etc. Tratar Tel.: 091-38425 después 23 horas.

6.0

Repuestos y accesorios

—PERMUTA—

PERMUTO carburador Weber 40/40 por caja Meriggi o relaciones Timote 4100, Remedios de Escalada.

6.0

Repuestos y accesorios

—COMPRA—

COMPRO Caja Meriggi con relaciones, Sr. Rubén Díaz, La Rioja 936, Capital, Tel.: 93-0322, llamar 8 a 12 y 14,30 a 18,30, lunes a viernes.

COMPRO múltiple escape especial de caños individuales para Renault 4S con motor R12; tratar teléfono 091-38425, después 23 horas.

CHASIS Y CARROCERIA para armar Buggy mecánica Renault. Enviar valor y detalles a Raúl, Don Bosco 48, T.E. 46999 o T.E. 33712, Bahía Blanca.

6.0

Repuestos y accesorios

—VENTA—

CAJA TAUNUS vendo o permuto. Escucho ofertas. Nueva sin uso, Mozart 861 6 a 13 hs

LEVAS CRESPO

★ R-6 • R • FIAT • TAUNUS ★

LA LITUA MAS COMPLETA
E RESORTES
DE VALVULAS ESPECIALES
ACA: SUSSO 1393 - OLIVOS
TEL. 795-9864
(C.F. 1636) (Alt. Maipú 3200)

R-18 - TAUNUS - DODGE - CHEV
MAZDA - DATSUN - TOYOTA
ISUZU - FIAT - FORD - R-6-18
DAIHATZU - OPEL - TAUNUS

67-5439 altura Directorio 4500 Capital, Guillermo o Daniel.

VENDO URGENTE motor Torino lo con papeles totalmente desarmado tiene todo menos burro y jímamo 751-5049 en horario comercial, 611-5795, preguntar Eduardo o Mily.

VENDO núcleo diferenc. isotorque Fiat 125 sin uso \$a 1.000, tratar Jujuy 1231, Ing. Maschwitz, Prov. Buenos Aires.

VENTA caja Z.F. Diferencial completo, tren delantero de Torino Modelo '70, \$a 5.000, dirigirse Sr. Benegas, V. Gesell 7165 Av 11 N° 590. Horarios, mediodía o después 19 hs.

MOTOR RENAULT 850 cc. listo para largar. Completo, enviar datos y precio a Adolfo Coggiola, Ecuador 621, Catriel, Río Negro, Tel.: 51-193

7.0

Herramientas y máquinas

—VENTA—

SOLDADURA ELECTRICA reforzada con regulador a manivela extra pesada vendo hoy \$a 1.300, ver en Dr. Luis Belástegui 1612, Capital (Juan B. Justo al 4400)

TORNO PORTATIL con eje flexible 15.000 R.P.M. con pie y reóstato de 8 posiciones con accesorios ideal hobby, mecánica dental, rectificación tapas de cilindros, etc. \$a 1.900, Belástegui 1612 (J.B. Justo 4400)

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

8.0

Náutica

—VENTA—

VENDO Pagliettini Codinet motor Mercury 50 HP mod. 1981 con trailer. 207-6765, Sr. Daniel, Piran 157, Wilde.

9.0

Casas rodantes y trailers

—VENTA—

VENDO Autoportante Mercedes Benz frontal 321, seis camas, dormitorios separados, baño, ducha, comedor, calefón, cocina tres hornallas con horno, extractor de aire, heladera, motor 0 km. Perfecto estado, urgente, 551-5464.

MOTORHOME construido sobre chasis frontal, Toyota, gasolina solo 3 viajes Mar del Plata, Buenos Aires, extraordinario se fabricó con lo mejor de plaza \$ 2.000.000.000 tomo valores 241-5819 Sr. Eduardo o Carlos.

CHASIS PARA CASA RODANTE: largo 4 mts. eje, elásticos especiales con 5 ventanas de aluminio, oportunidad, ver, do, o permuto coche chico. Diferencia a convenir L.N. Alem 785 Bernal (1876) Pcia. de Bs. As.

ALQUILO CASA RODANTE estilo autoportante 4 a 6 personas para enero 1984 Pago bien. Llamar a Gustavo 801-9533 Insistir.

10.00

Varios

—COMI:RA—

COMPRO MANUALES Y CATALOGOS de taller servicio repuestos de motores y equipos Diesel, nafteros, afiches, despiere. Es-

cribir a Ing. Yufri, Pedro Vargas 480, Gllén, Mendoza, C.P. 5519, T.E. 242593.

AVIACION compro Cessna 182, mandar datos de motor planeador C, instrumental a Sr. March, Malbrán 3922, Córdoba 5009.

URGENTE compro o solicito para fotocopiar manual de reparación o manual de repuestos de moto Honda 300 Dream Mod. 62 a 64, pago cdo. contrarrembolso. Ricardo Sadowsky, avenida del Trabajo 929. Cutral-Co 8322, Neuquén.

10.0

Varios

—VENTA—

VENDO 116 revistas Automundo, junio 1969 a diciembre 1971, total \$ 2.300.000. Tel.: 542-7301.

VENDO Casco Vértigo, integral, dos visores, bueno. \$ 1.500.000 y portaequipaje original Yamaha 400 R.D. Daytona. Nuevo, \$ 2.000.000, calle 17 N° 1925, entre 72 y 73, La Plata, Sr. Daniel.

CASCOS INTEGRALES nuevos. Importados de Italia, marca Idea Uno. Construidos en fibra de vidrio; ignífugos; con antiempañador desmontable, varios colores, visor móvil. Llamar 67-6109 o 760-3721, oportunidad única.

VENDO CORSA, Parabrisas, Mecánica Popular, Automundo, de cualquier año, llamar 90-7998, después 19 hs. Escribir: Daniel Reisenman, Florencio Balcarce 32, 5° piso, 1405, Capital Federal. También algunos ejemplares de Quattroruote.

AVIACION. motor Soamaster sin uso y hélice metálica adaptable a cualquier Ala-Delta o superliviano su precio es 1.500 v\$ lo regalo por 1.000 v\$\$, SR March, Malbrán 3922, Córdoba 5009.

MOTOMANOS. Dos equipos cuero un dainese muy lindo y bueno y un ugura te llevas, los dos por solo 20 millones, Alvarado 107, Bahía Blanca, Tel: 22-806, Sr. Anibal.

PARLANTES PHASE II par, japoneses, biaxiales, para auto 25 watts reales. 6 x 9 pulgadas \$ 6.800.000 772-4482.

ESTEREO SANYO FT 1495 dos parlantes Beltek triaxiales y dos parlantes Jensen triaxiales jun-

ESCAPESSIMENS

Silenciadores y escapes deportivos
Jaula de seguridad

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

FALCON 4 CILINDROS

0228-21543
Bartolomé Mitre 2033 Ruta 7 - Km. 36,600 MORENO - Bs. As. 0228-20356

tos o separados. Escucho ofertas todos los días hasta 16 horas. Claudio Brusa, tel. 59-6168.

SIMPSON cascos buzos, antiflama completo, guantes, todo legítimo Simpson para competición, ropa interior, medias, botas. Alberto 795-9864

CAMARA KODAK instantánea colorburst 200 (U.S.A) muy poco

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

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

uso con manual excelente estado \$ 2.500.000, Billingham 2386 5º "E" Sábado y domingo.

MANUALES ORIGINALES vendido Dodge Dart '64 (Valiant 3 americano) De Soto '47 y '57 Manual para taller Ford 1957 y despiece línea Ford '55 al '57 Camión Dodge 1/2 tonelada (Guerrero) 1940 Anuario "auto-course" Sr. Carlos Hipólito Yrigoyen 3891. Florida.

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

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

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

EQUIPO DE AUDIO Sansul, amplificador AU-117, Deck SC-1330, bandeja FR-D35, bafles S-70, rack, nuevo. Total \$

57.000.000. Llamar al tel. 42-9343. Horario de oficina.

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

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

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

VENDO TRANSFIERO TALLER de motos excel. ubicación totalmente equipado casi un hospital habilitación al día Malabia 691 Capital, acepto coche o motos. Preguntar por Claudio Berman.

CENTRO MUSICAL HITACHI 0 km. 60 wats de salida 2 bafles radio AM-FM-SW Grabación de cassetes sistema Dolby y también cassetes de cromo \$ 45.000.000.- Belaustegui 1612 Capital (Juan B. Justo 4400)

10.0

Varios

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

OPEL K180 GRIS OTOÑO gratificaré datos patente R043465 chocado parte delantera derecha. Dirigirse Gazcon 589 Boulogne Bs. As. (1609) o tel. 765-1715 Tratar con Lino.

M. FAVIO FENOGLIO agradece muchísimo al señor Jorge E. Clarizza, de Bs. As., por haberme mandado sin cargo alguno el libro Ferrari, que yo había mandado a pedir en esta página de los clas. Estimado amigo Jorge.


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

CYCLE WORLD
• PROTECTORES DE CARTER •
• PARRILLAS PORTAEQUIPAJES •
• EQUIPOS DE ESCAPES 2 a 1 4 a 1 y 6 a 1 •
• HONDA • KAWASAKI •
• YAMAHA • SUZUKI •
Somos fabricantes
Precios especiales para revendedores
- Envíos al interior
Av. del Libertador 8404 - Cap.
Tel. 701-5419

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1984) EL PALOMAR

muchas gracias por el libro. Marull, Córdoba.

11.0

Automodelismo

—COMPRA—

AUTOS EN MINIATURA compra coleccionista Matchbox, Dinky, Corgi, Buby, Río, Solido, Tekno, Majorette, Spot-on, Tomica, Diapet, Eligor, Conrad, Gama, etc. en Bs. As. Sergio Goldvarg 824-4535, en Montevideo (R.O.U.) Moyano 79-1483.

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

TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES (Consulte para banquear su propio motor).
Pida listado de repuestos y precios
Colocamos Turbo-Compresores
ALFA ROMEO - BMW - RENAULT 5 Y DIESEL MARINO • BOBINAS INDUMAC
• OSVALDO MACEIRA •
COMPETICION
Italia 355 - Tigre - 749-1502

11.0

Automodelismo

—VENTA—

AUTO RADIOCONTROL vendo urgente 1/8 R.C. 300, motor K&B 21 bujias, arrancador Sullivan, carrocería, herramientas, radio Graupner, servos, gomas nuevas etc. Equipo completo poco uso A. Gallardo 910 "1º E" 8400 Bariloche. Río Negro.

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

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

11.0

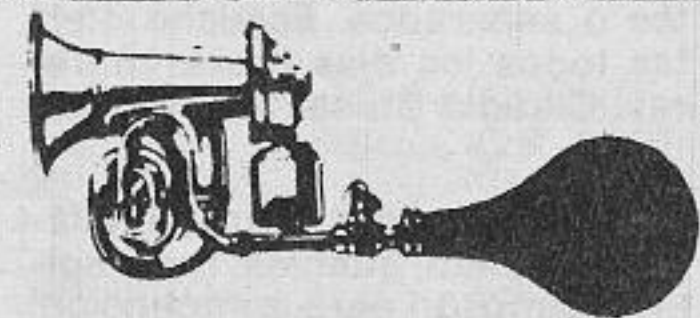
Varios

CENTRO ARGENTINO DE AUTOMODELISMO Av. San Martín 405 (altura Libertador 1500) Vicente López. Sábados y domingos, 16 hs. Pista 70 m, siempre gratis. Ateneo Juventus 772-0382 EL USO DE PISTA ES GRATIS.

Es una publicación de **EDITORIAL ABRIL S.A.** Av. Alem 896, Capital Federal. Tel.: 312-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial ABRIL S.A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, P. 2º, Buenos Aires, República Argentina. Tel.: 312-6010 al 29. Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derecho de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac del Der. de Autor N° 200.490. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. Distribución internacional: Editorial ABRIL S. A., Av. Belgrano 624, 8º piso, Tel: 30-7891/99, Télex 17216/22630. URUGUAY: Displa S. A., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Distrib. Rimac S. A., Av. Rep. de Venezuela 2291, Lima. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos ABRIL S. A., Julio A. Roca 4410, Florida, Prov. de Buenos Aires, junio de 1983.

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

toquecitos de bocina



NUEVO ORDEN DE LARGADA EN RALLY — Una modificación al utilizado actualmente, resolvió la C.D.A. del Automóvil Club Argentino. Como se sabe, hasta la Vuelta de la Manzana inclusive, la posición de largada de cada piloto en la primera etapa de los rallies nacionales, estaba dada por la prioridad lograda a través de sus performances, independientemente del auto utilizado. Sin embargo, y conservando el mismo espíritu de esa reglamentación (que los pilotos más efectivos larguen adelante), desde el Rally Día de la Bandera cada orden de prioridad será dividida por clases, que serán sorteadas separadamente, de acuerdo con la cilindrada de los autos. Así, primero se sortearán los pilotos de Prioridad "A" que compitan con autos de la clase 3. Luego se hará lo propio con los de la clase 2 y, finalmente, con los de la clase 1. A continuación se tomará el mismo criterio para sortear las prioridades "B", "C", "D" y "E". Esta medida fue adoptada recientemente por la FISA para la largada de los rallies internacionales y fue reclamada por varios pilotos en el transcurso de las tres primeras carreras del Campeonato Argentino de Rally.

PEDIDO DE HOMOLOGACION — Sevel Argentina solicitará a la FISA, por intermedio del Automóvil Club Argentino, la homologación en Grupo B internacional de tres modelos de su producción, a propósito del muy próximo Rally de Argentina. Estos son: el Fiat 147 Sorpasso, Fiat 128 CL y el Peugeot 504 TN. Justamente éste será uno de los temas que tratará el ingeniero Rafael Sierra en su próximo viaje a Francia, donde participará de las reuniones periódicas de los distintos comités de la Federación Internacional.

SOTO CON MULETTO —

En su rentrée sobre un auto oficial del equipo Renault, Ernesto Soto —de Villa Dolores— usará el Renault 18 verde, mulletto de Moroni (patente X 466443). Luego, "el Cabezón" integrará el team para el Rally de la Argentina y muy posiblemente continúe en él por el resto del año.

¿SHEKHAR MEHTA CON AUDI? — Es probable que el piloto keniano, quien habitualmente participa con Nissan 240 RS en el campeonato mundial, integre el team Audi Motorsport piloteando un modelo Quattro Grupo "B" en el Rally de la Argentina.

NOVEDADES DE LA BANDERA — Miguel Avaro, quien será director del Rally Día de la Bandera, nos comunicó las siguientes novedades: la verificación técnica y administrativa se realizará en el Estadio Córdoba —donde también será el Parque Cerrado previo— el jueves 16 y el viernes 17 de junio. La largada del rally, el sábado 18, será frente a la Municipalidad de Córdoba, mientras que los días sucesivos se realizará frente al Casino de Villa Carlos Paz. El parque cerrado en esta ciudad se hará en el Complejo Polideportivo. Por último, también intervendrá la categoría "A" zonal, con aproximadamente 15 autos.

MARPLATENSES A BARILOCHE — José Basso y Fernando Padilla aseguraron que correrán el Rally Marlboro de la Argentina San Carlos de Bariloche 1983, con un Fiat 128 Grupo "A" preparado por Eduardo Márquez. Ambos pilotos de Mar del Plata, habitués de la categoría Turismo Pista, efectuarán de este modo su debut en rally. Por supuesto que entre todo el material que desplacen hacia Bariloche, incluirán sus esquís y bastones,

como para aprovechar el viaje...

AMERATHON '84 — Ya fue otorgado el primer número a un corredor argentino que participará en este rally que se disputará sobre 63.000 kilómetros entre junio y julio de 1984, con largada y llegada en Los Angeles, EE. UU. A Paco Mayorga, quien integrará equipo con "El Orejano" (Oscar Talía), le fue adjudicado el N° 19 para su auto. Los organizadores esperan contar con más de un centenar de participantes.

SUBSIDIO PARA EL TURISMO — Ante gestiones realizadas en las últimas semanas por autoridades de la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo y Francisco Mayorga, su presidente, la Secretaría de Deportes de la Nación definió una resolución para subsidiar parte de los gastos de la categoría. Por lo pronto, habría que instrumentar la medida, la que está destinada, en principio, a pagar los gastos que demanda el uso de la sede social, y a la concreción de carreras. De acuerdo con lo averiguado por los dirigentes del Turismo, al momento sólo dos deportes no están subsidiados: el automovilismo y el rugby.

DE NUEVO AL AUTO-

DROMO — Está programada para el domingo 3 de julio próximo, la cuarta competencia de Turismo-Pista del campeonato 1983. En esta oportunidad, la categoría compartirá la programación con Fiat 600 Standard Mejorados, institución que poseía la fecha original. Correrán sobre el circuito N° 9, con un solo piloto y el esquema de series y final.

25 AÑOS DE AUTOMOVILISMO EN CARLOS PAZ — Una tradición de un cuarto de siglo, en nuestro automovilismo es algo poco usual, y ése es justamente el lapso que media entre la Primera Vuelta Sierras de Córdoba y el próximo 3° Rally Día de la Bandera. Ambas teniendo como epicentro a la ciudad de Villa Carlos Paz, fueron promovidas por el mismo cordobés: Alcides Raies. En aquella competencia de agosto de 1958, organizada por el Club Atlético Carlos Paz, ganó Oscar Gálvez, seguido de su hermano Juan, Angel Rienzi y Ernesto Varonio.

RALLY DE TIERRA DEL FUEGO — La décima edición del Rally Gran Premio Internacional de Tierra del Fuego, prueba ya tradicional en la zona austral de la Argentina y Chile, tendrá lugar entre el sábado 20 y el domingo 21 de agosto de este año. Como

NUEVA FABRICA

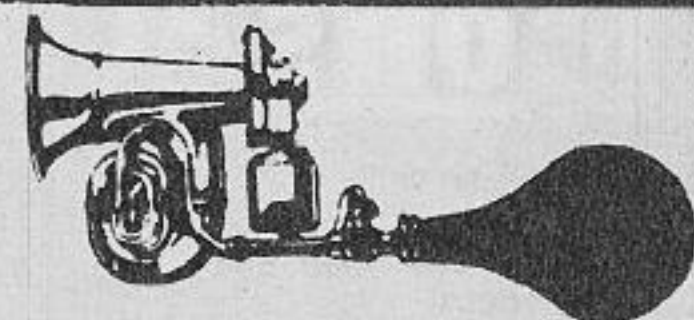
ENIAK S.A., una empresa de larga trayectoria industrial y tecnológica, comenzará a fabricar automóviles en el país a partir de autopartes nacionales.

Por resolución N° 222 del 13 de mayo de 1983 del Ministerio de Justicia, ha quedado facultada para inscribir dichos vehículos, regular y normalmente, en el *Registro Nacional de la Propiedad del Automotor*.

Dicha resolución fue adoptada previa evaluación de los organismos técnicos competentes y dictamen favorable del Ministerio de Economía, todo ello de acuerdo con la norma contenida en el art. 4° del Decreto 202/79.

A tal efecto, se están realizando las pruebas correspondientes a un prototipo de automóvil sport, biplaza, cuya línea trae reminiscencias de los años 30. Contará con un motor de 4 cilindros, 1.800 cm³ de producción nacional en

toquecitos de bocina



siempre, la competencia unirá las localidades de Río Grande en la Argentina y Puerto El Porvenir en Chile. Sábado, primera etapa: Río Grande-Puerto El Porvenir. Domingo, segunda etapa: Puerto El Porvenir-Río Grande. Como lo hizo en las dos últimas ediciones, es altamente probable la participación del equipo de Competición Renault, el cual, luego de finalizar el Rally de la Argentina se dirigirá hacia Tierra del Fuego. Lamentablemente, dada la proximidad entre una y otra prueba, difícilmente puedan correr en Bariloche pilotos de aquella región del sur, tan acostumbrados a correr sobre hielo, nieve y barro.

CAMPEONATO SUDAMERICANO DE RALLY — Luego de esta primera prueba en Córdoba, el torneo continuará con las siguientes competencias: Rally del Brasil (17 al 21 de agosto), Rally La Marginal, Perú (4 al 11 de setiembre); Rally Transchaco, Paraguay (29 de setiembre al 2 de octubre), Rally Uruguay-Argentina (20 al 23 de octubre) y Rally Gran Premio del A.C.A. (24 al 27 de noviembre). Asimismo, recordamos el puntaje que obtienen los participantes en el torneo CODASUR, cualesquiera que fuesen las clases en que compitan, vale exclu-

sivamente su colocación en la clasificación general. La escala es la siguiente: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

APROBADOS — La semana pasada rindieron examen en el Autódromo Municipal, los pilotos que se presentaron como postulantes para obtener la licencia de Turismo Carretera. Una docena de corredores fueron habilitados para debutar el próximo domingo. Los nuevos volantes de T.C. obtuvieron su reconocimiento luego de haber girado en el circuito N° 12 y si bien en principio se había fijado un tiempo máximo de 2m7s para la vuelta, en virtud de las condiciones generales de algunos pilotos, se los habilitó sin haber establecido el tiempo tope requerido. Estos son los flamantes teceístas y sus respectivas "notas": Roberto Banfi, representante de Mariano Alfonso, 2m5s6/10; Gustavo Del Campo (Quilmes) 2m6s; Luis Hernández (Nicanor Otamendi) 2m6s2/10; Alberto Piñanelli (Pehuajó) 2m7s; Francisco Altuna (Lobería) 2m7s1/10; Domingo Martínez (Bernal) 2m7s9/10; Juan José Baldillom (Salto) 2m8s; Antonio Pérez Cocola 2m8s1/10; Hugo Marcelino (Burzaco) 2m8s8/10 y Juan Carlos Bustos (Chivilcoy) 2m9s2/10.

AL PARAISO — Ya tiene

piloto el nuevo auto de Juan José Sampedro, ocupando la plaza dejada vacante por Jorge Lázaro. Se trata de Marcelo Urruti, quien se apresta a debutar con el nuevo auto de Fórmula Renault en la carrera de Rosario. El chasis será sometido esta semana a las primeras pruebas en pista y de no surgir problemas de importancia será presentado en Rosario.

POLITICA — La última reunión de asociados realizada en la Asociación Corredores Turismo Carretera, tuvo un tinte acorde con los momentos preelectorales que se viven en el país. A la habitual reunión de los martes concurren la semana

pasada Rodolfo Traversi y Virgilio Capaccione (h), quienes en 1975 fueron responsables de una importante área de la Secretaría de Deportes. Concurrieron a la sede de la ACTC acompañados por Roberto Sol Bría. Además integraba el grupo Pedro Cerutti, quien parece decidido a trabajar por el Turismo Carretera en el futuro inmediato. Simultáneamente, se conocían declaraciones de Oscar Aventín en las cuales reconocía contar con las simpatías de Lorenzo Miguel.

TOTAL RECUPERACION — Ya se encuentra casi totalmente restablecido de las lesiones que recibiera en la carrera de Fórmula Renault

LISTA DE PRIORIDADES DE RALLIES NACIONALES

PRIORIDAD "A"

Albertengo, Ricardo
Alcuaz, Francisco
Barceló, Gonzalo
Bescham, Jorge
Busto, Raúl
Chiavarolle, Eduardo
Celis, Carlos
Fenoglio, Diego
Garro, Carlos
Harrington, Pablo
Chehede, Joaquín
Maggi, Jorge
Mastromarino, Carlos
Moroni, Alejandro
Nieto, Dardo
Reies, Gabriel
Raies, Marcelo
Racalde, Jorge
Santángelo, Horacio
Soto, Ernesto
Stillo, Mario
Veronessi, Carlos

PRIORIDAD "B"

Baldinelli, Alberto
Batolla, Alberto
Battistuzzi, Daniel
Borgioli, Adolfo
"Bravo-González"
Carlomagno, José
Cecchetto, José
De Giovanni, Omar
Del Río, Aurelio
Edelberg, Jorge
Ezquerro, Jorge
Ibáñez Carlos
Llamas Madrigali, Angel
Maressa, Oscar
"Mataco"
Torrás, Miguel
Tubak, Miguel
Macri, Luis

dos versiones: Standard, con 76 HP, y potenciado, en el orden de 110 HP; con lo que se garantizará, dado su bajo peso, una aceleración y velocidad final más que interesante, estimada en el orden de 170 Km/H.

El chasis reticulado, fabricado en caños de sección rectangular, se complementa con una suspensión de concepción muy moderna e independiente en las 4 ruedas, que proporcionará confort y suavidad de marcha tanto en viajes prolongados, como en el denso tránsito urbano.

Próximamente se conocerán más características de este automóvil "destinado a ofrecer una alternativa diferente en la franja del mercado hasta el momento ocupada por vehículos sport importados y motocicletas de alta cilindrada".

Nota: En estas listas figuran todos los pilotos poseedores de la prioridad "A" de largada en rallies, lo cual no se repite en el listado "B", en el cual sólo incluimos los 18 que habitualmente participan (o que tienen más posibilidades de hacerlo) de los 40 que la conforman. La lista "C" (pilotos que obtuvieron puntaje en rallies nacionales en los dos últimos años) está compuesta por 90 pilotos.

DIRECTOR
 Carlos Fresco

JEFE DE REDACCION
 Oscar D. Fittipaldi

REDACCION:

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

DIAGRAMACION:

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

COLABORADORES:

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

SECRETARIA:

María Della Cedrés de Mango

**DEPARTAMENTO DE
 SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
 Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini (*Jefe*)

LABORATORIO: Armando Pirro

Fotógrafos:

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

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
 EXTERIORES Y ARCHIVO**

Director: Mario Ceretti

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

ARCHIVO: Francisco Forcinitti (*Jefe*)



editorial abril sa

AREA EDITORIAL

Gerente de Coordinación
Editorial: Jorge N. Milani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Constanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Publicidad: Héctor Bustos

AREA CIRCULACION

Gerente: Adolfo Nerpiti

Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital
 TE: 30-7691/99

AREA INDUSTRIAL

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

TOQUECITOS DE BOCINA

realizada el mes pasado en Buenos Aires, el piloto *Juan J. Bongiovanni*. La última parte de su convalecencia transcurre en su casa en la provincia de La Pampa y el piloto ya está haciendo proyectos deportivos para el futuro. La fractura de dos vértebras que sufrió en aquel espectacular triple choque con Riva y Barreto, ya pertenece al pasado y bien pudo estar antes recuperado, de no mediar una imprudente retirada precoz del "corset" de yeso que debía usar permanentemente.

INTEGRACION — La semana pasada realizó sus primeros ensayos con el *Berta-Renault de Fórmula Dos CODASUR*, el piloto *Angel Guerra*. Las pruebas fueron realizadas en el *Autódromo Municipal* y el ex piloto de F-1 Internacional se mostró satisfecho con el resultado del "bautismo". En la oportunidad, también quedó delineada cómo será la integración definitiva del equipo, al que se integrará *Norberto Picetti* con un auto similar al de "Angelito". La incorporación de Picetti se concretó luego que fracasaran las gestiones que venía llevando a cabo *Edgardo Lede* para adquirir el auto "muletto" del equipo de Miguel de Guidi. Guerra se presentaría entonces con su nuevo equipo en la carrera por el Campeonato Suda-

americano del próximo domingo en Goiania (Brasil).

NUEVO INTEGRANTE — El equipo de *Carlos Akel* recibirá el aporte de un nue-

vo integrante. Se trata de *Osvaldo Ravade*, un corredor estrechamente vinculado con Antonio Ramponi, que ahora decidió dedicarse al *Turismo Competición 2000*. Ravade será el encargado de

ERRATA

En el número anterior hicimos referencia a que para la carrera de Rosario, de **Fórmula Renault**, quedaría a un lado el pacto interno de no probar la semana previa. No es así, se encargaron de aclararnos en la **Asociación Pilotos de F-4** y por ello cumplimos en reproducir el comunicado de prensa de fecha 7/6 que lo desmiente. Pero hay algo que no queda claro respecto de este tipo de pactos. Hay equipos que si bien se atienen a él, viajan aún antes al circuito y prueban hasta el fin de semana previo a la carrera, desvirtuando completamente, de esta manera, el espíritu original del pacto (ahorrar gastos). ¿No estaremos en presencia de otro acuerdo conflictivo y contraproducente, al estilo de los neumáticos?

"Ante versiones periodísticas en las cuales se informa que esta Asociación ha violado el pacto establecido por sus pilotos de NO REALIZAR PRUEBAS EN LA SEMANA PREVIA A UNA COMPETENCIA EN EL CIRCUITO EN QUE ESTA SE DESARROLLE, la Comisión Directiva de la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro comunica: Que dichas versiones son totalmente incorrectas, y que el pacto establecido se mantiene en plena vigencia, demostrando de esta forma, la unión existente entre los Pilotos de la Fórmula Renault Argentina.

"De esta manera, la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro solicita a los medios periodísticos especializados que, para evitar este tipo de versiones, recurran a las fuentes de información genuinas comunicándose con la Gerencia de la misma de Lunes a Viernes de 14 a 19 horas, al Teléfono 641-4325, o a la sede de nuestra Asociación, Gurruchaga 2064, Capital Federal, Tel. 71-2740, los días miércoles a partir de las 21 horas."

LA COMISION DIRECTIVA

CALENDARIO

Competencias previstas para los días 18 y 19 de junio de 1983

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Turismo y Sport: El sábado 18 se largará en el circuito francés de Le Mans, una nueva edición de sus clásicas "24 Horas", en la cual intervendrá Oscar Larrauri.

Fórmula Ford 2000: En el autódromo británico de Oulton Park se concretará una prueba de FF-2000, donde intervendrá Víctor Rosso.

Fórmula Dos CODASUR: La quinta competencia por el Campeonato Sudamericano de F-2 CODASUR, se realizará en el autódromo de Goiania (Brasil). Véase página 45.

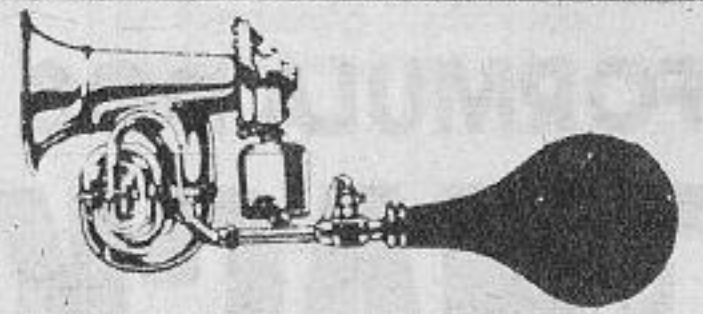
ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Rally: Por los caminos de Córdoba se disputará, a partir del 18, una nueva edición del Rally Día de la Bandera. Cuarta prueba del Campeonato Argentino de Rally. Véase página 46.

Fórmula Renault: La F-R hará su segunda presentación en Rosario, para disputar la tercera carrera de la temporada.

Turismo Carretera: La sexta competencia del Campeonato Argentino de TC que fiscaliza la ACTC, se concretará en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. Véase página 19.

TOQUECITOS DE BOCINA



KARTING

OTRA POSTERGACION AL NACIONAL

La segunda fecha del torneo Nacional de Karting para la Fórmula Internacional, que debía haberse realizado el fin de semana pasado a cargo del Auto Moto Club de **Chacabuco**, quedó a la espera de mejor oportunidad por motivos económicos. La Federación Argentina de Karting ha tomado una vez más, entonces, la responsabilidad de llevar adelante el torneo, realizando ella misma la carrera en fecha próxima. En cuanto se dé a conocer la misma, lo haremos saber.

conducir el *Ford Taunus* que en su momento perteneció a Esteban Fernandino cuando éste integraba el equipo oficial Ford de José Miguel Herceg.

DOS OPCIONES — Todos hablan en la ACTC del *Gran Premio* que se realizará para clausurar la actividad de la presente temporada. Muchos son los allegados a la Asociación que, de pronto, se han dedicado a pregonar la posible realización. Hasta el momento son dos las opciones concretas, ambas manejadas por **Octavio Suárez** quien entabló tratativas con dirigentes del interior del país. Una de las posibilidades está dada por los directivos de Pehuajó (Nelo Massola tiene mucho que ver con el tema) quienes proponen realizar un GP por caminos de la *Provincia de Buenos Aires, zona Oeste*, tocando alguna localidad de La Pampa. Esta alternativa cuenta con grandes posibilidades dada la importancia que tiene el TC en esa región del país. Otra de las propuestas llegó desde la provincia de *San Luis*, que, de alguna manera, quiere reeditar con el Turismo Carretera, su tradicional carrera de Turismo denominada *Vuelta de San Luis*. En la primera semana de julio, ya habría un recorrido tentativo en San Luis para que sea aprobado por los corredores. Solamente falta ajustar detalles del monto de premios, para poder asegurar que la clásica carrera de

largo aliento se realizará en la provincia de San Luis en el mes de diciembre.

PROMISORIO — La semana pasada estuvo probando su nueva máquina de TC-2000 el volante de la ciudad de Lobos, **José Fortunato**. Se trata de un *Peugeot 505*. Las primeras prácticas

PAIRETTI Y LA F-2

Continúa sin definición el tema sobre la incorporación de Carlos Pairetti a la F-2 CODASUR. Sin embargo, trascendieron algunos detalles sobre el tema en cuestión. Por un lado, se supo que varios pilotos de la categoría mostraron su preocupación ante el anuncio del arrecifeño de "tomar las riendas" de la F-2, posición aquella que también fue compartida por el principal sponsor de la misma, o sea 43/70. Pero, al mismo tiempo, también se supo que existe una presión de la comisión de carreras de Volkswagen para que Pairetti asuma tal cargo ante la posibilidad de que en 1984 el Club Argentino de Pilotos realice su tercer campeonato con VW-1500 o el nuevo producto (llamado BX hasta el momento) que lanzará la terminal alemana en septiembre.

Por lo visto, este tema es mucho más político de lo que se pensó en un primer momento y, obviamente, pesarán los intereses más importantes.

fueron positivas y mayor fue el entusiasmo al recoger las impresiones de **Jorge Serafini**, que de espectador pasó a conducir el auto ante el ofrecimiento de Fortunato.

SIN CLAVOS — Una importante aclaración realizó el *Automóvil Club Argentino* con respecto a la utilización

de neumáticos especiales para nieve en el *Rally de la Argentina* que se concretará en el mes de agosto en la zona de San Carlos de Bariloche. Respetando las ordenanzas de tránsito nacionales, que prohíben expresamente la utilización de cadenas y elementos de hierro de cualquier tipo en los automóviles que circulan por las rutas del país, y apelando a una reglamentación de la FISA y del CDI que permite al club organizador legislar en la materia, se resolvió prohibir el uso de gomas con clavos en su carrera internacional. Con la medida se equiparán las posibilidades de los volantes argentinos, quienes no estarían en condiciones de adquirir gomas de ese tipo en nuestro país ya que no se las fabrica y el valor de las importadas es verdaderamente astronómico.

Parabrisas 112

CORSA

T.M. Y M.A. EN EL AUTODROMO



EL NUEVO MAC LAREN-M7A
Ganador del G.P. de Bélgica

CORSA hace 15 años

Nº 112 del 11 al 17 de junio de 1968

Copello no perdona — Se vivía una fiesta en el Autódromo Municipal, una cantidad de público aceptable esperaba ver a las tres categorías programadas para la jornada. Y como dice el título de esta nota, Copello no perdonó, ganó dos de las competencias, la de Turismo (2.000 cm³ en adelante) y la de Mecánica Argentina Fórmula Uno; Raúl Sardá ganaba la de M.A. F-4, mientras que Francisco "Paco" Mayorga se llevaba los laureles en la otra clase de Turismo (hasta 2.000 cm³).

POSIBILIDAD — **Ricardo Peduzzi** podría probar el auto del Centro de Comerciantes de la Avenida Crovara que será conducido en primera instancia por el piloto **González Correa**. La oportunidad para el "Tola" sería propiciada por algunos de los integrantes de dicho Centro, quienes estarían trabajando para que el hijo del

recordado piloto de Villa Ballester pueda disputar algunas carreras de TC con dicha máquina, antes de que termine de preparar su propio Turismo de Carretera. Los trabajos sobre el *Chevrolet* que piensa utilizar Peduzzi, están muy atrasados y no será posible terminarlos antes de fin de año. Por eso se les brindará esa oportunidad, por una o dos carreras.

FORMULA DOS EUROPEA EN JARAMA ESPAÑA

THACKWELL, BAJO PROTESTA

Mansilla empezó a sumar

Aunque hubo quejas por la presunta utilización de suspensiones hidroneumáticas, la victoria de Thackwell fue brillantemente elaborada bajo el ardiente sol español. El argentino Enrique Mansilla logró el sexto puesto y con él, su primer punto en la F-2

En una carrera realmente extenuante, debido a los 36 grados de temperatura ambiente, el neozelandés Mike Thackwell, con Ralt-Honda, se impuso al final de las 65 vueltas pactadas. Quique Mansilla efectuó una muy inteligente carrera, y a pesar de la rotura de la palanca de cambios de su auto, se clasificó finamente en el sexto puesto, logrando de esta manera su primer punto en este campeonato de 1983.

El autódromo del Jarama contrastaba con sus 15.000 espectadores, con lo que se pudo ver dos semanas atrás, en ocasión de la prueba por el Campeonato Mundial de Motociclismo, ocasión en la cual más de 100.000 espectadores abarrotaban las comodidades que ofrece este complejo, a unos 35 kilómetros de Madrid.

Ya desde el viernes, en que se realizaron los primeros entrenamientos libres, el calor reinante comenzó a preocupar a los integrantes de los distintos equipos, ya que el tema gomas se presentaba complicado por las altas temperaturas de pista con que habría que lidiar. Mansilla, con un tiempo de 1m19s y fracción, se mostraba bastante conforme con lo realizado, a pesar de haber roto su diferencial. El sábado, durante la clasificación oficial, no pudo superar el tiempo anterior, quedando de tal manera en un incómo-

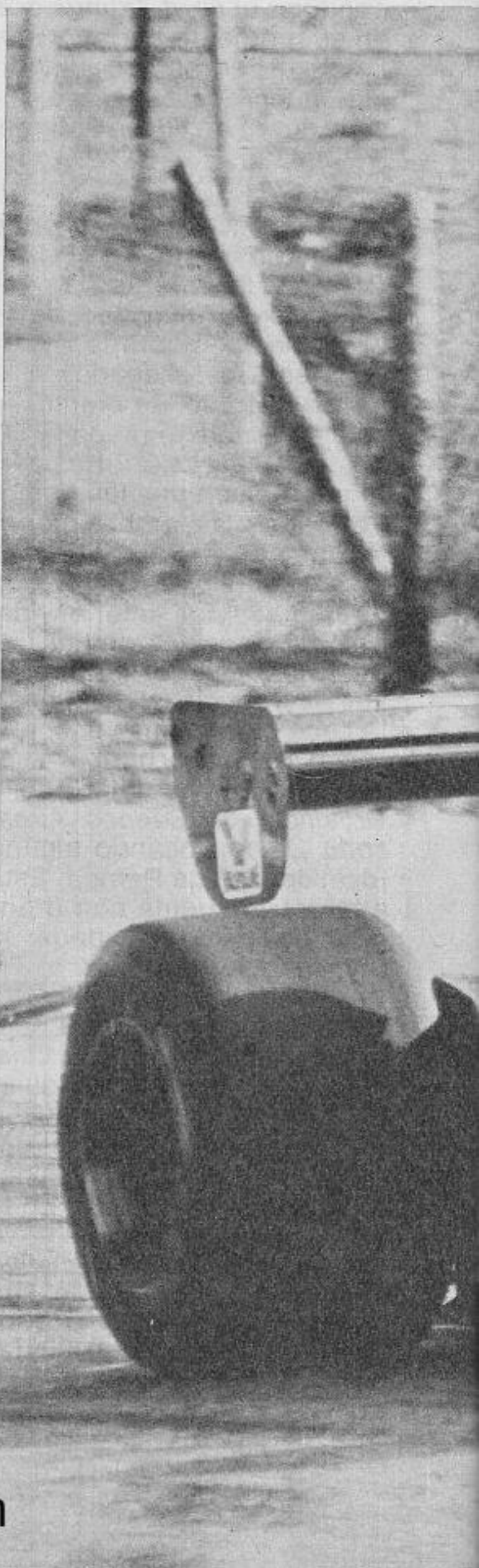
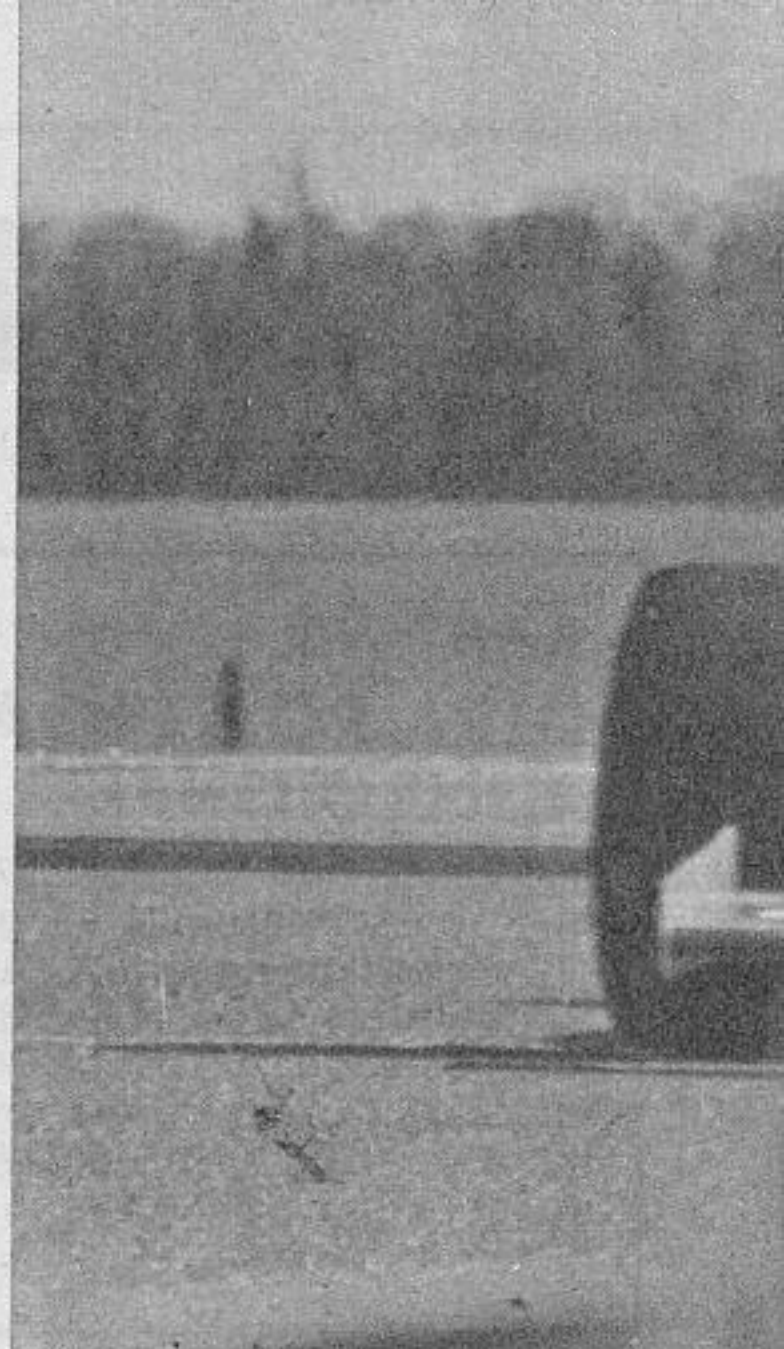
do decimotercer puesto en la grilla. La hegemonía de los primeros puestos había sido para los motores Honda (Jonathan Palmer y Mike Thackwell, de Ralt Racing) que en los 'Warm up' repitieron, mostrando a los rivales una consistencia realmente envidiable. Gabbiani, en cambio, si bien en los puestos de punta para la largada, acusaba problemas, mientras que Mansilla, muy requerido por el periodismo español, por ser uno de los dos pilotos hispano-hablantes, nos comentaba que: *'La carrera es larga, y el coche se encuentra bien equilibrado por lo que pienso que voy a poder andar muy bien mañana.'*

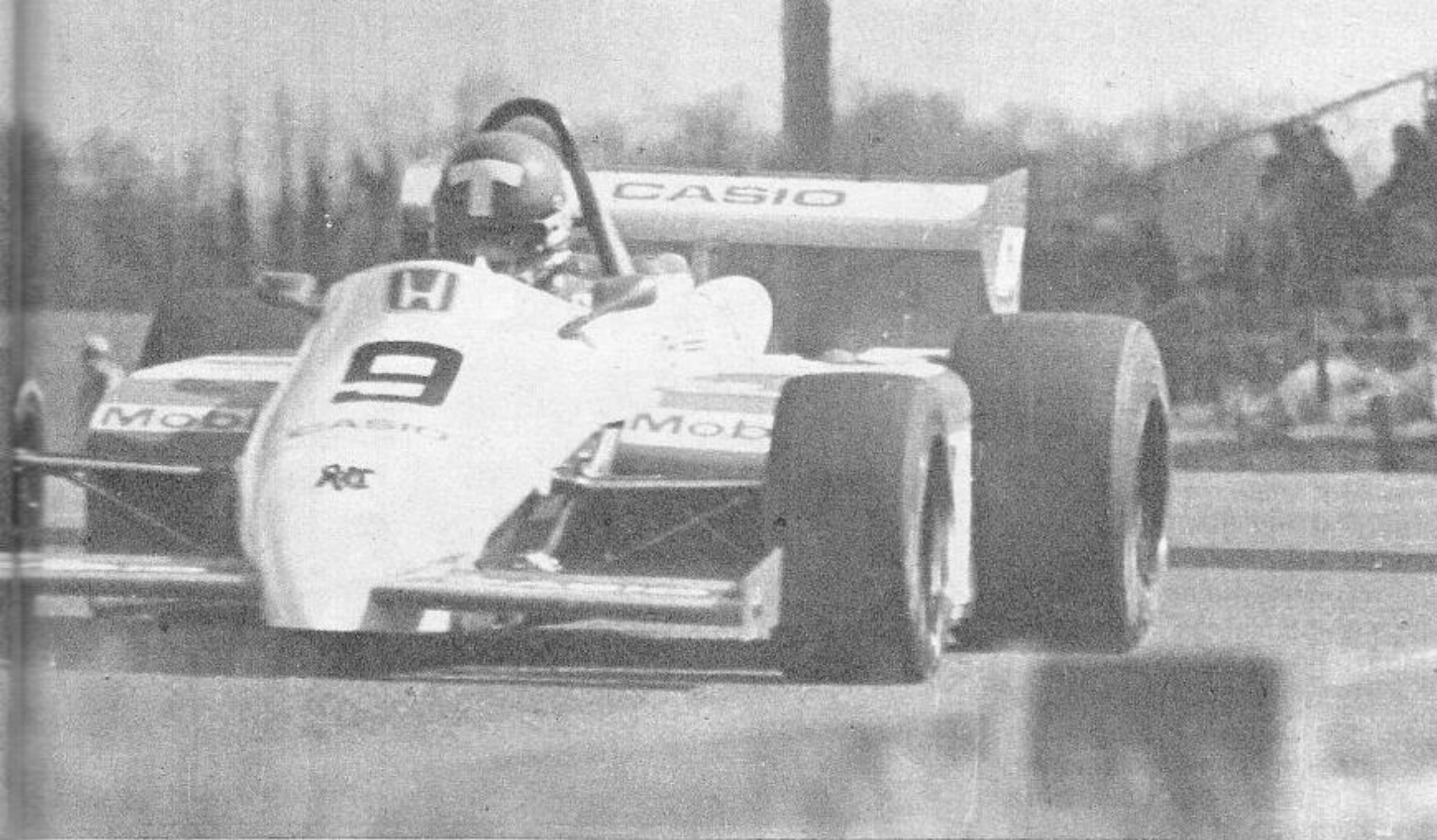
De Villota, en cambio, que debido a un excelente manejo de las relaciones públicas, había conseguido el coche con que Larrauri estaba realizando su actual campaña de la F2 europea, no lograba situarlo más allá de la última posición. Su eventual compañero de equipo, el italiano Nannini, ponía a último momento "todo el asado en el fuego", y lograba situarse dentro de los diez primeros en la línea de salida. Planteadas así las cosas, se procedió al pesaje de los coches, con una disciplina bastante tibia, por lo que ninguno de ellos ofreció problemas en superar los 515 kilos de mínimo, aunque a ojo de buen cubero se puede asegurar que se apeló a 'pequeñas

triquiñuelas' para superar ese límite.

Mansilla se mostró muy relajado en todo momento, ya que toda la atención del equipo se centró en él, puesto que Lamberto Leonino no concurre a la carrera española por el mismo problema que aqueja cada vez más a tantos y tantos pilotos, la falta de dinero en qué basar sus campañas completas. Su puesto, hasta mediados de la semana anterior a la carrera, parecía que iba a ser cubierto por el español Juan Carlos Abella, asiduo participante de la F-3, aunque a diferencia de su compatriota Villota, no pudo conseguir los medios necesarios (le faltaron unos 10.000 dólares) para montarse en el auto del equipo de James Gresham, que quedó guardado en el interior de los boxes, mientras que el frustrado Abella se iba a Silverstone para completar otra prueba de F-3.

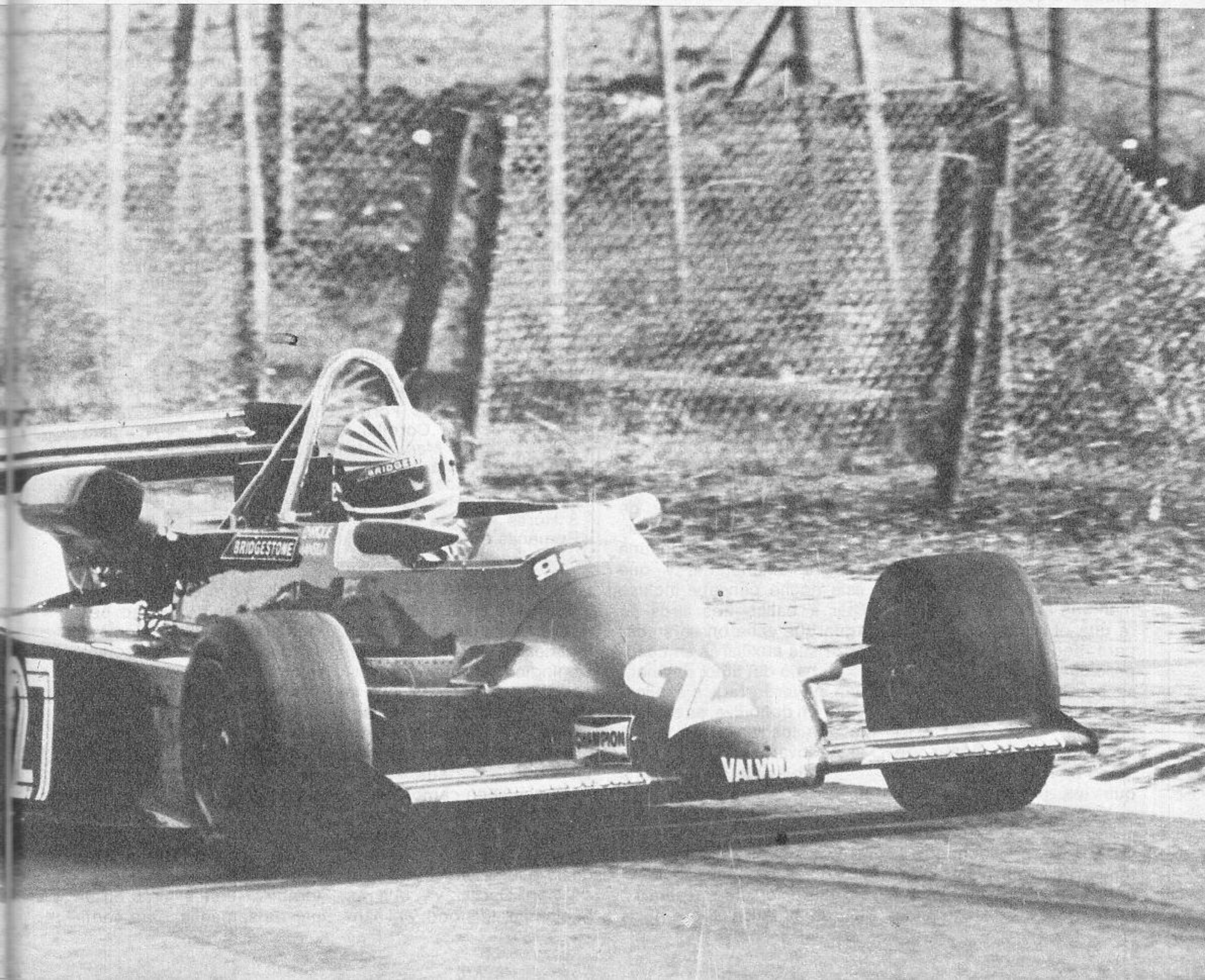
La carrera en sí fue un monólogo del Dr. Jonathan Palmer, durante las primeras cincuenta vueltas, hasta que fue limpiamente superado por su coequipier Thackwell, y apenas dos giros más tarde por Stefan Bellof, con el Maurer-BMW. Tal como se suponía, las gomas le habían jugado una mala pasada, ya que debido al calor, el auto comenzó a manifestar una subvirancia que lo relegó en los puntos. Mansilla, en tanto, realizaba una excelente





Por Fernando Castiñeira
Fotos: Javier Nesquel y F. C.

Mike Thackwell (Nº 9) realizó una carrera de expectativa durante el 80% de la misma detrás de su coequipier Palmer hasta que de un "zarpazo" le arrebató la primera posición. Mansilla (Nº 27), sufrió inconvenientes con la caja de cambios, pese a lo cual resultó el mejor March. El intenso calor también hizo transpirar al argentino.



largada, y se mantenía en el segundo grupo, entre el francés Petit y Kenny Acheson.

A pesar de los problemas con la palanca de su caja de cambios, que se empezaron a notar a partir de la séptima vuelta, los tiempos no variaban demasiado, y su ritmo era muy parejo. Gabbiani, en cambio, un par de puestos por delante, comenzaba a penar también con los neumáticos. Streiff, Alliot y Daner completaban el grupo puntero en las vueltas iniciales, seguidos por Nannini, que también se mostraba muy cómodo en el circuito español. Sin embargo tendría que retirarse en la vuelta 25, mientras que Alliot había entrado a boxes en la 11.

Estas contingencias hacían subir puestos a Mansilla, en conjunto con el trencito que integraba que a medida que pasaba el tiempo se iba separando lentamente.

En la retaguardia, Villota, a quien ya no le queda prácticamente categoría internacional por habitar, cometía gruesos errores, cerrándose en su trayectoria en un par de oportunidades sobre coches que lo querían superar. El principal perjudicado fue el italiano Ballabio, quien en una de esas maniobras perdió la 'proa' de su coche contra una de las ruedas traseras de Villota, quien, aun así no cedió el lugar. El vehemente Villota, sin embargo, se salió finalmente de pista tres vueltas antes del final, completando de tal manera una intrascendente y nada comentable actuación en su primera intervención en la F-2 Europea. Nos comentaba al finalizar la carrera que el ritmo de la F-2 es para media hora de carrera, pero que de ninguna manera se puede competir en esas condiciones durante hora y media...

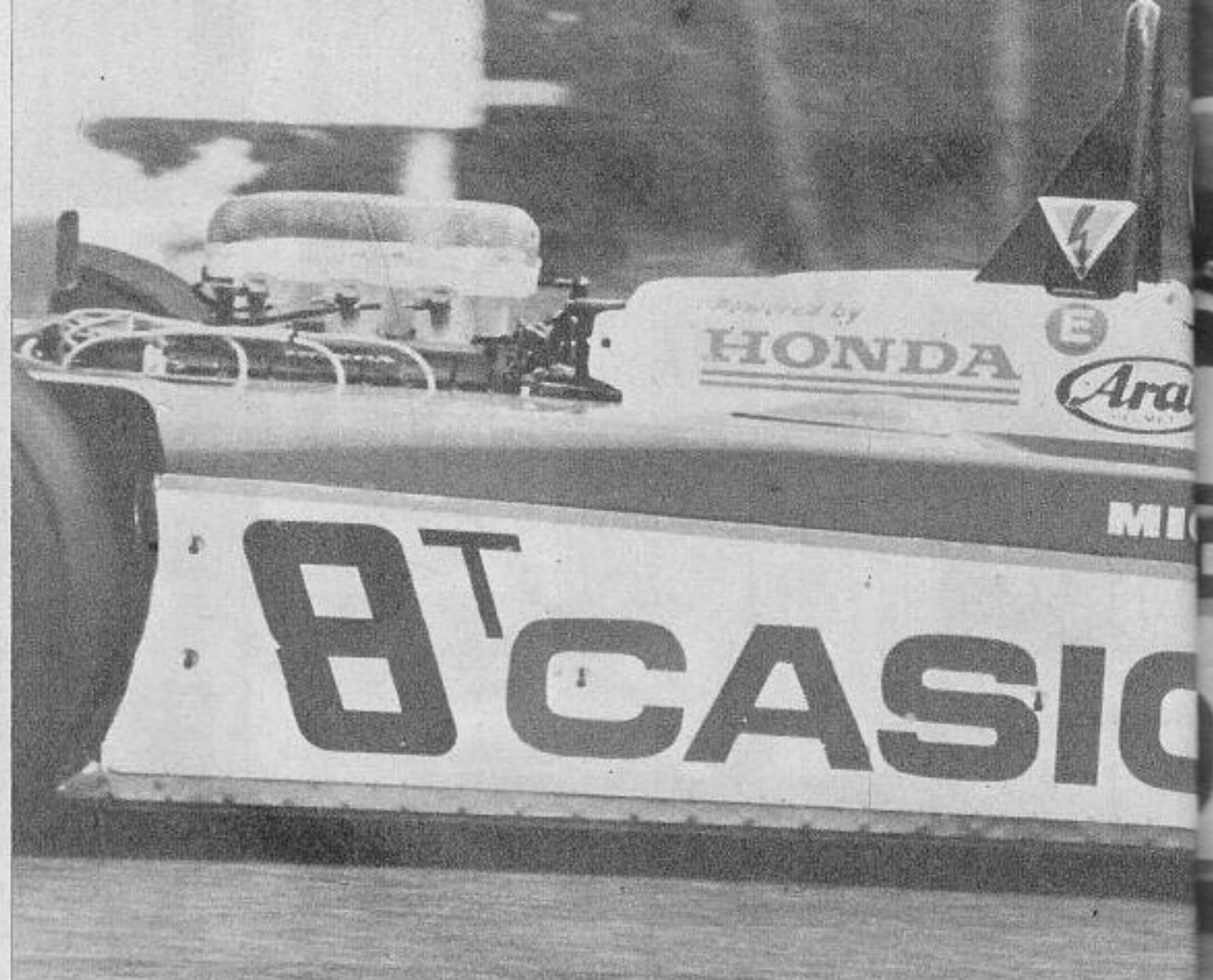
Todo hacía suponer, dejando de lado el tema Villota, que los punteros tendrían que detenerse a mitad de carrera para cambiar gomas, ya que se pensaba que la temperatura de pista podría obligar a un recambio. Sin embargo las vueltas transcu-

rrían y la esperada indicación no tuvo lugar por parte de ninguno de ellos. Se notaba la falta de "grip", y que muchos coches estaban bastante más indóciles a medida que transcurría la competencia, pero como nadie había sacado ventajas apreciables como para disponer de tiempo necesario para ello, no quedó más remedio que apretar los dientes y seguir adelante.

Mansilla manifestaba a los responsables de Bridgestone, sin embargo, al final de la competencia, que el compuesto utilizado (58) se había comportado perfectamente, y que sólo notó una ligera subvirancia a partir de la vuelta 45, cuando los tiempos se estabilizaron en el minuto 22, contra el 21 y fracción que se le venía cronometrando en los giros anteriores.

Streiff, quien circulaba delante de Mansilla, se retiraba en la vuelta 37, y éste ganaba un puesto. Las últimas quince le sirvieron para superar asimismo a Gabbiani y Daner, en ese orden, llegando a la sexta posición. *"No quise atacar a Ferté porque sinceramente era imposible superarlo, por la distancia que me llevaba, y además el cansancio era demasiado ¿notaste el tubito que llevaba dentro del casco? era glucosa con vitaminas porque de otra manera no habría podido soportar el esfuerzo."* Gabbiani, que llegó tras él, comentaba en la conferencia de prensa posterior, sin embargo, que no había sido una carrera extenuante, y que esta noche pensaba incluso salir a bailar. Los litros de agua que echaron en su cabeza sus auxiliares en cuanto se bajó del auto, desmentían su verbosísima explicación. En definitiva, es evidente que los vicios de la F-1 están invadiendo.

También a su hermana menor. Eran varios los interesados entre los equipos clasificados en elevar una protesta contra los primeros cinco llevados por la evidente utilización de suspensión hidroneumática. Sin embar-



RECALDE: VICTORIA EN PERU CON RENAULT 5 TURBO

En el circuito de Santa Rosa, cercano a Lima, Perú, se disputaron el pasado domingo los "100 Kilómetros de Ayuda a los Damnificados por las Inundaciones", para contribuir a paliar ese fenómeno que parece de extensión continental. Esta competencia, organizada por el C.A.S. y reservada para automóviles de Turismo, fue a 28 vueltas de 3.400 m. cada una.

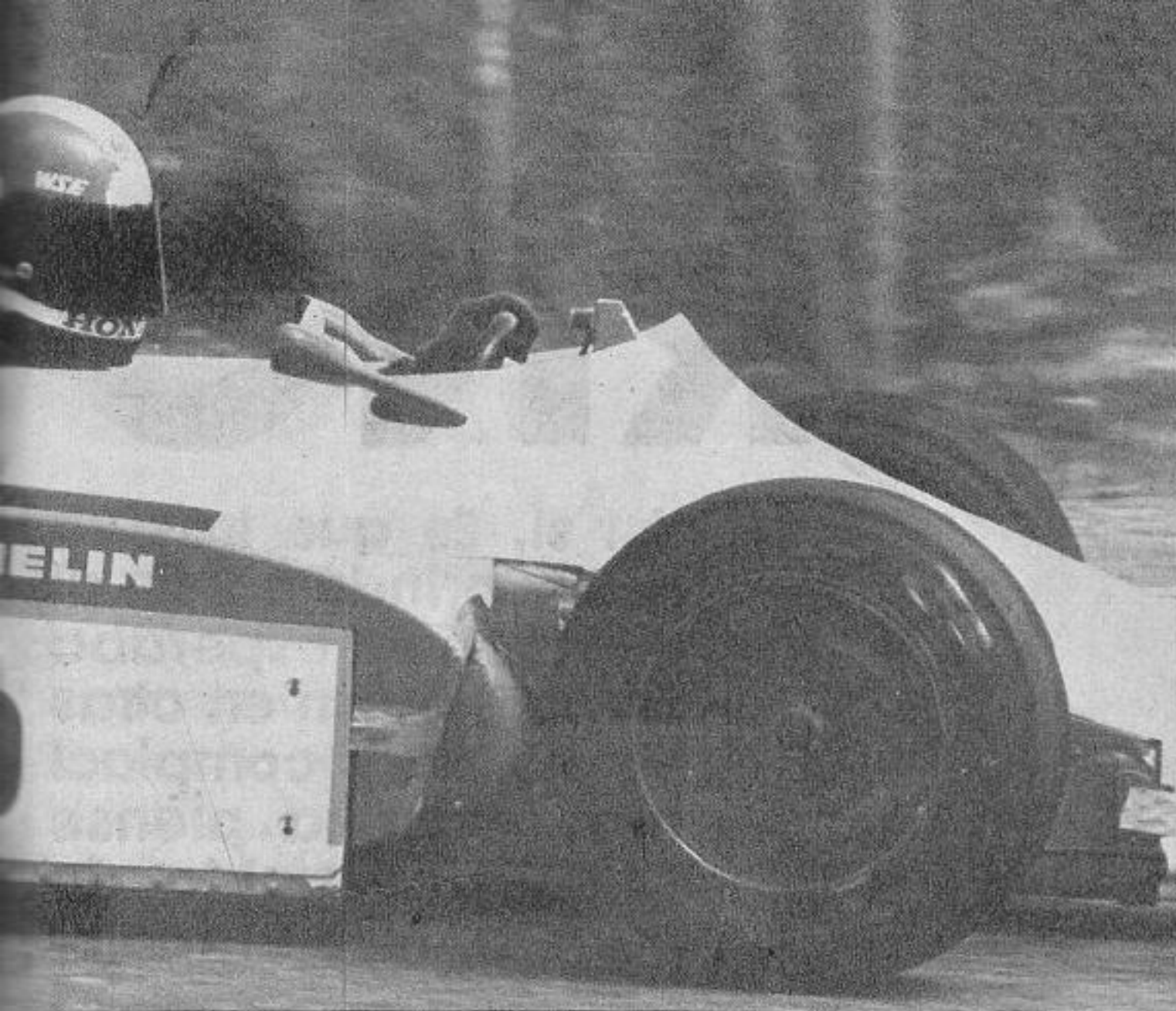
Jorge Recalde, habitualmente invitado por Alfredo Bergna —de Europa Automotriz, representante de Renault en Perú—, volvió a conducir un Renault 5 Turbo, y si bien durante las primeras quince vueltas realizó una buena carrera, se trabó un diafragma del turbocompresor, dejando al motor trabajando con presión atmosférica, tal como un R-12 Alpine normal. Pese a ello, Recalde se las ingenió para imponerse en su clase (y terminar 2º en la "general"), Turismo Mejorado hasta 2000 (una suerte de Grupo Cuatro), sobre Manuel López (Ford Escort) y Orlandino (Toyota Corolla 16 válvulas). En T.M. más de 2.000 —y la "general"— ganó Gaspar Della Francesca con un picantísimo Mazda RX7. En T.M. hasta 1.600 cm³ Julio César de las Casas (Ford Escort) se impuso sobre Tomás Hearne (Toyota Corolla). En Turismo (Grupo A) hasta 2.000 cm³ ganó Manuel Motta (Toyota), finalizando segundo Jorge Greena (VW Passat). En Standard (debutantes) fue Juan Carlos Dammi Jr. quien ganó con un Toyota Corolla 1800. Recalde espera volver a Perú para correr las 3 Horas el 3 de julio, y para las ya clásicas 6 Horas Peruanas en noviembre.

go, no prosperó la idea y todo quedó en la nada.

Mansilla vuelve ahora a Inglaterra, para probar en Donington, el jueves y viernes de esta semana, por lo que su supuesta intervención en Le Mans, según sus propias palabras, queda totalmente descartada.

El que sí en cambio va es Larrauri, ya que su retorno al equipo de Minardi es cada vez más incierto. Minardi nos decía que se encuentra ligado con Oscar, ya que se hablan por teléfono, y el san-

tafesino vive en un departamento de su propiedad, pero que el principal problema en la relación era el dinero, y lo ilustra gráficamente con el conocido gesto de restregar dos dedos. *"El único apoyo que ha logrado hasta el momento es de Marlboro Argentina, pero no es el suficiente"*. Si bien Mansilla, por otra parte, ha conseguido la financiación necesaria para hacer un par de carreras más tranquilo, también retorna a Buenos Aires en un par de semanas, para conti-



Arriba; el gran protagonista del domingo en Jarama, el Dr. Jonathan Palmer, quien puntuó casi toda la competencia hasta que su elección de neumáticos se reveló inadecuada para los grandes calores de la primavera madrileña. Abajo, Mansilla con pirómetro en mano. "Quique" declinó un ofrecimiento de March para las 24 Horas de Le Mans. Prefiere continuar esforzándose en la F-2.



nuar una serie de contactos de vital importancia que ha iniciado y tampoco es de descartar que lo veamos pronto montado en algún coche de otra categoría. "Descarte lo de Le Mans, con el equipo March, porque me interesa más la F-2 como futuro, pero a pesar de eso pienso intervenir en otra categoría más adelante, ya que las fechas de F-2 no son demasiado seguidas, y uno se encuentra mucho tiempo parado, cosa que a mí no me gusta demasiado."

ORDEN DE LARGADA

Stefan Bellof Maurer MM83-BMW 1m16s91	Jonathan Palmer Ralt RH6-Honda 1m16s79/100
Philippe Alliot Martini 001-BMW 1m17s25	Mike Thackwell Ralt RH6-Honda 1m17s05
Philippe Streiff AGS 19-BMW 1m17s84	Christian Danner March 832-BMW 1m17s60
Jo Gartner Emco 201-BMW 1m18s29	Alessandro Nannini Minardi M283-BMW 1m18s24
Kenny Acheson Maurer MM83-BMW 1m19s05	Beppe Gabbiani March 832-BMW 1m18s76
Pierre Pettit Maurer MM83-BMW 1m19s23	Alain Ferté Maurer MM83-BMW 1m19s07
Ricardo Del Castillo March 832-BMW 1m19s29	Enrique Mansilla March 832-BMW 1m19s29
Richard Dallest Merzario M28-BMW 1m20s19	Pierre Chauvet Emco 201-BMW 1m19s44
Guido Dacco March 832-BMW 1m20s43	Patrick Neve March 832-BMW 1m20s36
Rolf Biland March 832-BMW 1m21s06	F. Ballabio AGS 19-BMW 1m20s51
Dave Scott March 832-BMW 1m21s24	A. Bertuzzi March 832-BMW 1m21s14
	Emilio De Villota Minardi M283-BMW 1m21s25

F-3 EURO EN SILVERSTONE VICTORIA DE BRUNDLE, ABANDONO DE BENAMO

El pasado fin de semana en Silverstone, Inglaterra, Enrique Benamo (Ralt-Alfa Romeo), finalizó 12º la clasificación (1m27s06), que fue ganada por Martin Brundle con Ralt-VW (1m23s99). El domingo, Benamo fue 4to. en las pruebas de tanques llenos y ya en carrera, llegó a colocarse quinto, pero en la cuarta vuelta fue tocado por otro auto desde atrás, torciéndole un alerón y tapándose el radiador de aceite, elevando la temperatura del motor y obligándolo así a abandonar. Resultó 1º Brundle, 2º Tommy Byrne, y 3º Didier Theys.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO GRAN PREMIO DE YUGOSLAVIA

Indudablemente, éste es el año de *Freddie Spencer* y *Honda*. El joven piloto norteamericano sumó una nueva victoria en el campeonato del mundo de la categoría máxima del motociclismo, la 500cm³. En el renovado circuito de Rijeka superó a Randy Mamola (quien dio el primer respiro a Suzuki en lo que va del año al otro novel yanqui, discípulo de Roberts, Eddie Lewson, con Yamaha como su maestro, quien lo siguió en la clasificación general precediendo a Fakazumi Katayama con Honda. Freddie encabeza cómodamente el campeonato seguido de Roberts a diez puntos de diferencia, que tal como viene el torneo serán difíciles de descontar.

En la carrera de 250 volvió a ganar el simpático *Carlos Lavado*. El venezolano encabeza ahora el campeonato y, según declara, aspira a llevarse el título. Lo siguieron el francés Christain Sarron, también con *Yamaha*, el alemán Manfred Herweh (que no solamente anda fuerte en su país) con una Rotax y Jean François Baldé con la Chevalier. Lavado tiene ahora 57 puntos en el torneo, seguido por De Radigues (44), Herweh (40), Sarron (36) y Hervé Guilleux con 35.

En 125 —sorpresa— no ganó Nieto. Lo hizo el suizo *Bruno Kneuhubler* con una *MBA*, lo siguieron Maurizio Vitali (*MBA*), Stefano Caracchi (*MBA*) y Johny Wicström (*MBA*). En esta cilindrada participaron los argentinos *Hugo Vigneti*, que resultó noveno, y *Willy Pérez* a quien no acompañó la fortuna debiendo desertar de la prueba.

CLASIFICACION

Real Automóvil Club de España. Autódromo del Jarama. Circuito de 3.312,04 m. 65 vueltas. Recorrido total: 215,282 km 12-6-83

POS	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	Mike Thackwell	Ralt RH6-Honda	1h28m50s80	65
2º	Stefan Bellof	Maurer MM83-BMW	1h28m53s16	65
3º	Jonathan Palmer	Ralt RH6-Honda	1h29m06s29	65
4º	Philippe Streiff	AGS 19-BMW	1h29m25s62	65
5º	Alain Ferté	Maurer MM83-BMW	1h29m29s99	65
6º	Enrique Mansilla	March 832-BMW	1h29m43,15	65
7º	Beppe Gabbiani	March 832-BMW	1h29m59s20	65
8º	Richard Dallest	Merzario 28-BMW	1h30m06s30	65
9º	Christian Danner	March 832-BMW	1h30m13s77	65
10º	Rolf Biland	March 832-BMW	1h29m07s57	64

Record de vuelta: Thackwell en la 8va en 1m20s02/100 a km/h.

Abandonaron: Guido Dacco, March 832-BMW (56 vueltas), P. Chauvet, Emco 201-BMW (47), Pierre Petit, Maurer MM83-BMW (37), Kenny Acheson, Maurer MM83-BMW (27), Alessandro Nannini, Minardi M283-BMW (25), Philippe Alliot, Martini 001-BMW (11).

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS: Gabbiani 36 punto, Palmer 30, Thackwell 29, Danner 16, Garther 12, Tassin 11, Bellof 9, Nannini 8, Streiff 7, Acheson 6, Ferté 4, Alliot 2, Leoni, Jeliski, Dacco, Biland y Mansilla 1.

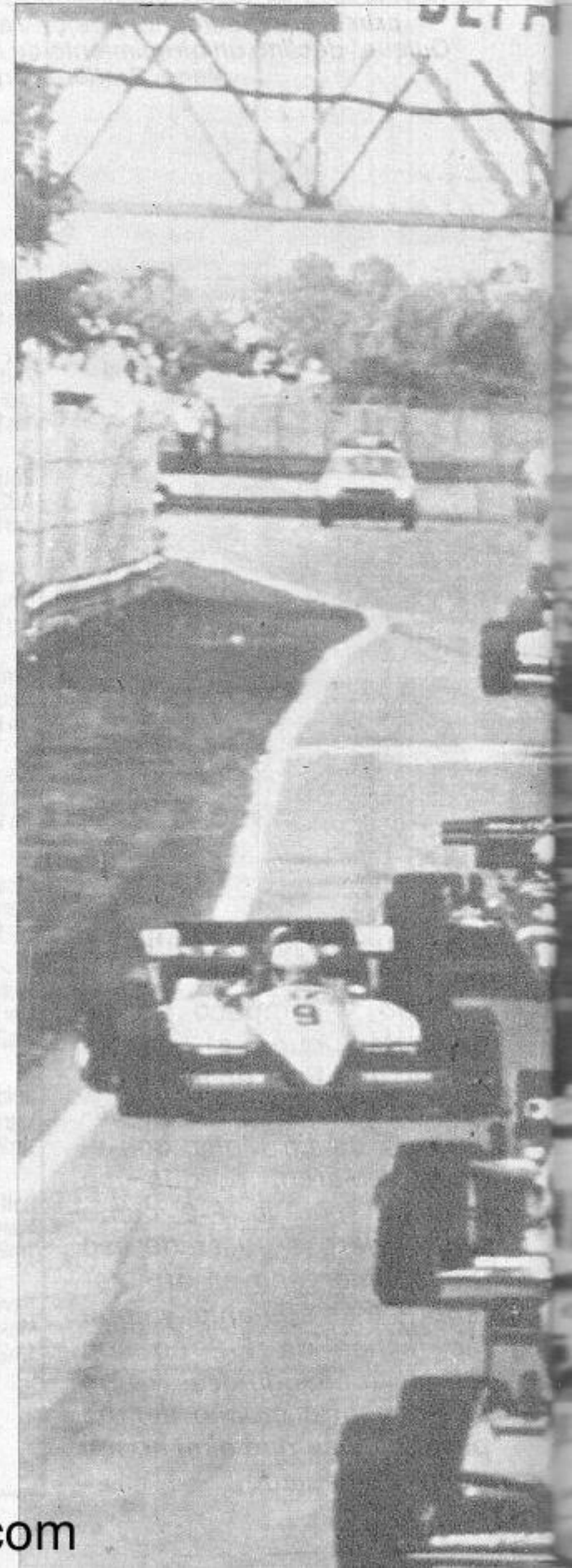
Próxima competencia: Donington, el sábado 25 de junio.

GRAND PRIX DE CANADA

¡AL FIN ARNO



Y... sí. Es que tras va
cés le brindó por fin al
cho que se esperaba
Stewart, quien en otras
tra no muy complaci
hoy acaso la plense
Cheever seguido de
carrera, hizo el mejor



UX!

Informe: Franco Lini

Desde la demorada e imponente largada del G.P., con Prost, los dos Brabham, Tambay, Cheever y Winkelhock (medio espantado) a su zaga encabezando el lote, hasta el momento de la tensión liberada en el podio, René Arnoux pudo saborear por fin un éxito que venía negándosele en Ferrari, que tantas esperanzas ha cifrado en él.

rios amagues frustrados, el pequeño fran-
"Comendatore" algo concreto de lo mu-
de él (por lo que, por ejemplo, Jackie
páginas de este mismo número se mues-
do con su rendimiento hasta Detroit,
distinto...). En faena de relieve lo secundó
Tambay quien, pese a dar ventajas en
negocio en la cima del torneo.

Ferrari no podía concluir mejor la primera parte del Campeonato Mundial '83. René Arnoux primero y Patrick Tambay segundo en el torneo son un viático excelente para la nueva fase que comenzará a mitad de julio en Silverstone y que en apariencia deberá ser plenamente favorable a la escuadra italiana. Además, las novedades técnicas deberán representar por fuerza una mejora general.

Primero y tercero en Mon-

treal, los pilotos de Ferrari aparecen como candidatos al título. Naturalmente, con mayor ventaja para Tambay, que el domingo en Canadá tuvo una reparación de la gran desilusión de Detroit. El esperaba clasificarse mejor en este GP, pero con todo, de cualquier forma resultó bien porque esta vez sus adversarios directos no pudieron aprovechar la situación. Aunque es mejor decir que ésta "no era la ocasión de los adversarios", porque la Ferrari andaba verdaderamente muy fuerte. Por eso Tambay puede estar algo descontento con un resultado que podía haber sido mejor. El mismo lo dijo: "En la primera parte de la carrera tuve un pequeño problema en la aceleración y cuando el motor llegaba a sus máximas rpm, a causa de una 'trampa de vapor' que se formó en una canalización. Este fue el 'regalito' que me dejó la larga espera por el retraso de la partida. Por esto mismo no pude superar a Cheever y cuando quise pasar a Patrese no me alcanzó la aceleración para poner mis ruedas adelante de las de él. En esa maniobra fallida estropeé la goma delantera derecha a consecuencia de bloquear, y en ese momento tuve que desistir de todo intento porque el auto quedó muy desequilibrado."

"Ahora, con este tercer puesto avancé cuatro puntos y, faltándome sumar sólo en Detroit y Long Beach, mi balance no ha sufrido. Tengo 27 puntos y para llegar a los sesenta que preveo para tener chance, hay que tomar en cuenta que espero mucho de la nueva Ferrari, con ella hacer por lo menos una treintena. Pienso que juntar 57 puede ser suficiente para ser campeón."

René Arnoux, por supuesto, se mostraba radiante —como es comprensible— recordando que no obstante todo lo que le pasó en carreras anteriores, "yo siempre creí que un día u otro la serie



negativa tenía que terminar, percibía que ganar estaba cerca y naturalmente ahora estoy contento por haber dado a Ferrari este suceso que ellos esperaban de mí; y como para el final del campeonato falta mucho, tengo posibilidades que pienso afirmar en las próximas carreras. Sobre todo porque la nueva Ferrari será formidable”...

Estos fueron los comentarios en caliente” de los hombres de Ferrari; como se verá, decididamente optimistas. La victoria de Montreal (que pudo haber sido también en Detroit) debe ser interpretada de este modo reconociendo que las Ferrari se manifestaron superiores a pesar de ser más pesadas que el resto de los autos.

En Montreal sonó definitivamente la “hora fúnebre” para los motores aspirados a pesar de toda la furia de Rosberg por insertarse entre los turbo, lo que sólo logró delante del Alfa Romeo y los Toleman-Hart, porque Ferrari, Renault y BMW se le escaparon rápidamente. La carrera en este aspecto, fue muy clara: seis autos turbo comprimidos, se alejaron en pocas vueltas. Después jugaron otros elementos, la eficacia global, la elección más o menos acertada de las gomas y la calidad en el manejo y el planteo táctico de la carrera.

Arnoux estuvo muy bien en todos estos aspectos, porque después de una quincena de giros, controló muy bien a una máquina que tenía un neumático deteriorado, llevándola hasta el límite y eligiendo el momento justo para el cambio, saliendo luego a conservar la ventaja. De la misma manera estuvo acertado Tambay, como se dijo, pero el piloto que debió luchar más para conseguir un resultado fue Cheever, obligado a doblegar adversarios dada su desfavorable posición de partida. *“Si hubiera tenido las gomas buenas, también en pruebas podía haber estado adelante y no me habría encontrado séptimo en la primera vuelta como ocurrió. Pienso que si hubiera largado cerca de Arnoux, no digo que lo hubiera pasado, porque la Ferrari me parece que no es fácilmente superable, pero si hubiera ido atrás, las cosas se le*

habrían puesto difíciles. Estuve domorado, incluso por mi propio compañero cuando él venía con problemas, creo que en el motor. No quise pasarlo rápido para no crear situaciones delicadas entre ambos y que fueran negativas para los dos. Lo pasé cuando me resultó muy fácil, pero mientras tanto, la punta se escapaba. Aunque el resultado es bueno, podría haber tenido ayuda de la fortuna como Alboreto en Detroit ¿no?...”

Lo que dice Cheever confirma lo que en general se opina de las Ferrari, pero también estuvo brillante el Brabham-BMW con Patrese rápidamente adelante de Piquet, hasta que la transmisión le impidió terminar una carrera que se le presentaba muy favorable. Otra prueba fallida para el padovano que deberá rezarle un poco a San Antonio... En las próximas carreras en circuitos veloces, seguramente los Brabham estarán entre los favoritos aunque necesitarán mayor confiabilidad.

Cerrando el pelotón de turbo, el Euroracing Alfa Romeo y el Toleman, el primero con problemas de diferentes naturaleza, incluidos chasis y aerodinámica que De Cesaris superó con su habilidad notable; lo que no pudo disimular el italiano fueron los problemas de puesta a punto del motor y sus órganos accesorios, como el recalentamiento por falta de refrigeración (uno de los puntos débiles del motor sobrealimentado).

Mientras tanto, no olvidemos que en Inglaterra se está preparando el nuevo Lotus con Motor Renault, proyecto en el cual colabora Gérard Ducarouge después de haber abandonado Alfa Romeo. No sería raro que en Silverstone “el Alfa Romeo negro y dorado” (como ya le llaman al nuevo Lotus) fuera más eficaz que la máquina italiana.

Un verdadero espectáculo fue la cantidad de gente —se calcula que en número de 50.000— que pobló el “Giller Villeneuve” de Montreal.

El tiempo estuvo magnífico y todo se presentaba en las mejores condiciones cuando ocurrió un contra-tiempo imprevisto y fastidioso: la torre de control y la

zona del circuito se quedaron sin electricidad por causas desconocidas. De esta forma no se podían poner en funcionamiento los semáforos ni el sistema de cronometraje. La partida de la carrera se demoró cuarenta minutos con las máquinas en la pista y al sol con los consecuentes e inimaginables problemas para los motores.

Tras la partida, la Ferrari de Arnoux se destacó en la punta mientras, detrás, Patrese intentaba colocarse delante de Prost seguido por Piquet, Tambay, Cheever, De Cesaris, Giacomelli, Rosberg, Warwick, Laffite y Boutsen. Al final del primer giro, Jarier entraba a boxes con la caja de cambios rota, mientras que sobre la línea de partida quedaba el Arrows de Surer con la transmisión inerte. Las seis máquinas con motor turbo dominaban adelante con Arnoux que se escapaba, mientras Patrese, Piquet, Prost y Cheever formaban un compacto pelotón. Se hacía notar Rosberg que después de haber superado a Giacomelli se ponía a las ruedas de De Cesaris que seguía al pelotón antes nombrado.

En el sexto giro, Mansell entraba a boxes para el primer de los cuatro cambios de gomas que realizaría en la carrera, abandonado por último sin nada que hacer.

Sobre el Renault de Cheever se notaba la ausencia del cono de tompa, probablemente perdido en una ligera colisión, aunque peor le fue a Boutsen que perdió un bigote luego de un roce con Watson. Por algunos giros, Rosberg siguió a De Cesaris e intentó pasarlo en la curva antes de boxes, pero le salió mal y el auto se le cruzó haciéndole perder posiciones (toque mediante con el italiano) a manos de Giacomelli y Laffite. En el 11º giro, Tambay superó a Prost que venía con dificultades. Así, la carrera se encolumnaba con Arnoux, Patrese, Piquet y luego Tambay, mientras el dúo Prost-Cheever quedaba algo más lejos. Solitario marchaba De Cesaris y luego Winkelhock, Laffite y Rosberg. En el giro doce, Lauda se salía de pista y no podía retornar a la carrera, mientras Tambay se le iba al humo a los Brabham. En los

giros sucesivos, Arnoux le sacaba una vuelta a Fabi y Winkelhock pasaba a De Cesaris.

En el giro quince se produjo el importante abandono de Piquet, mientras Rosberg atacaba perfectamente a De Cesaris y lo pasaba, imitado a la vuelta siguiente por Laffite. Tambay se acercaba a Patrese y Rosberg superaba también al ATS, mientras Cecotto entraba a boxes.

En la vuelta 18, Tambay realizó un intento de superar a Patrese en la horquilla, pero con poca fortuna porque el motor falló en el instante clave obligándolo a bloquear y estropear una rueda delantera. En ese mismo momento, Tambay decidió no volver a atacar a Patrese ya que la Ferrari quedó desbalanceada.



Prost y Cheever cuando aún el francés superaba a su coéquilprie, aunque en realidad haciéndole perder tiempo al italoamericano a esa altura ya que venía con un arma en mejores condiciones. Tanto que, luego de pasarlo, Eddie se animaría a un ataque mayor.

A todo esto, Cheever, "desprejuiciado" después de superar a Prost, se recuperaba rápidamente y se lanzaba a la caza de Tambay. Con la Ferrari disminuida, el Renault no tuvo problemas en superarla en la vuelta 30, perdiendo asimismo terreno con respecto a Prost con el otro Renault.

¡A COMEEER...!

Y llegó el temido y esperado momento del reaprovisionamiento de combustible y gomas. El primero en entrar fue Prost, luego Arnoux. Un giro después lo hacía Cheever, luego Rosberg y Patrese y finalmente, en la vuelta 37a., Tambay.

Luego de la carga, con todos los autos en pista, las

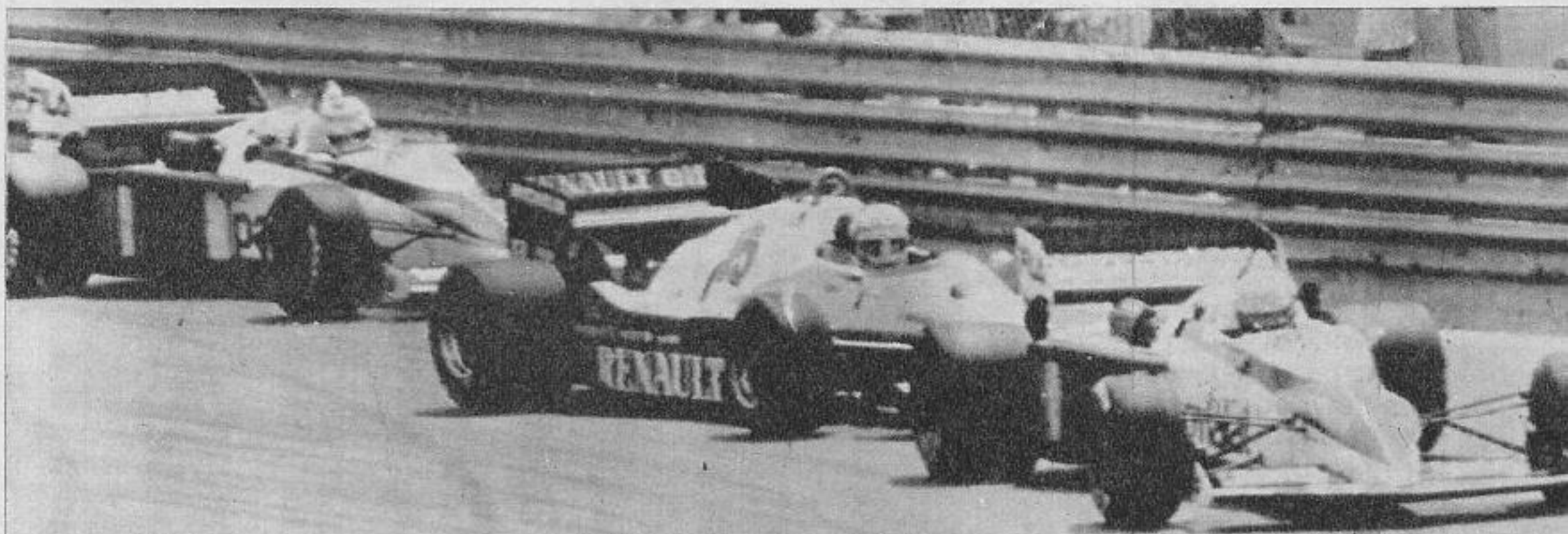
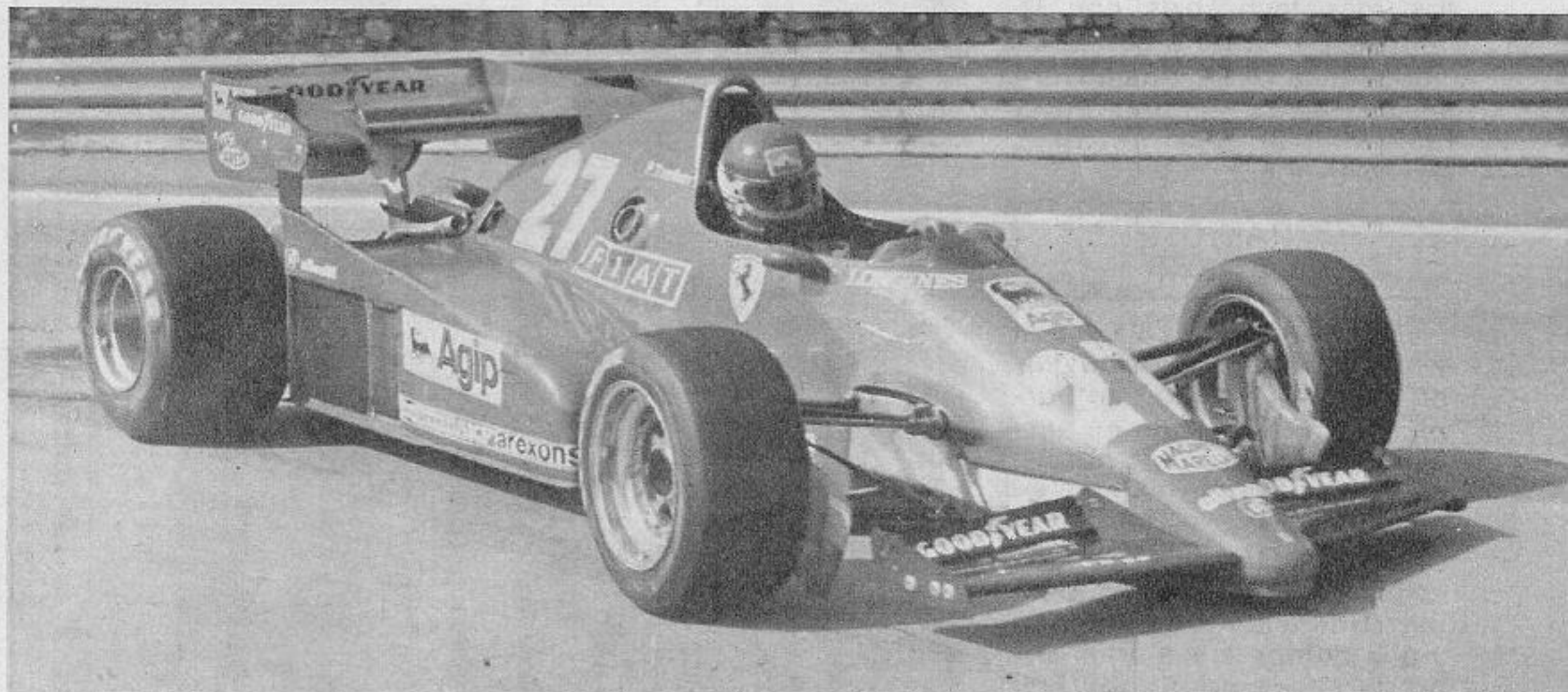
posiciones eran las siguientes: Arnoux, Patrese, Cheever, Tambay, Prost y Rosberg. En la vuelta 49, Cheever y Tambay superaban a Patrese con el Brabham "herido". Desde ese momento en adelante, las posiciones no cambiarían más a pesar del intento de Cheever que, envalentonado con las gomas nuevas, intentaba atacar a Arnoux, aunque luego renunciaría a ello. También Prost superó a Patrese y una vuelta después lo haría Rosberg.

Hubo que esperar hasta el giro 55 para que se produjera alguna novedad de importancia: fue Prost que entró a cambiar una goma pinchada y perdió toda posibilidad de entrar en los puntos gordos. Rosbert quedaba así cuarto,

NUESTRO DESPLIEGUE DEL PROXIMO DOMINGO

La semana que viene nos desplegamos... Vamos a estar desperdigados por Europa, Brasil y la República Argentina.

Detallamos: 1) Germán Sopena viaja de París a Le Mans para estar en esta clásica del mundial de Endurance junto a Oscar Larrauri. 2) Ricardo Delgado viaja a Goiânia Brasil con toda la troupe de la Fórmula Dos Cadasur. 3) Eduardo Neira va a Bariloche para indicarle a Carlos Reutemann cómo componérselas para las pruebas de Lancia con vistas al Rally de la Argentina. 4) Del sábado al lunes estaremos en Córdoba, cubriendo el Rally Día de la Bandera (campeonato argentino y sudamericano) 5) Oscar Fittipaldi y Marcelo García Lobelos se corren a Rosario para asistir a la Fórmula Renault. 6) El "Gallego" Fernández Morano se queda en Buenos Aires para "cubrir" la carrera de Turismo Carretera en el Autódromo Municipal, y 7) Rubén Lettieri —nuestro archivero y hombre-orquesta— esparerá en su casa comiéndose las uñas, mientras piensa en el jaleo que tendrá el domingo y el lunes que viene. Como siempre, estamos en todas...



Arriba: con problemas de rendimiento en su motor, provocados acaso por la larga espera al sol hasta la largada, Tambay logró un importante tercer puesto. Abajo: Arnoux, Patrese, Prost y Piquet en los primeros tramos de una brega que estos tres no terminarían bien.

un resultado excepcional considerando las circunstancias.

Montreal confirmó a las Ferrari y sus pilotos, pero también la vigencia de Rosberg en su continua batalla contra los turbo, y en grado menor, pero también dentro de un plano relevante, a Laffite y Alboreto. Los McLaren esta vez estuvieron más cerca (... y sus pilotos siguen rogando por el Porsch-TAG), pero sin inquietar a los habitués a los puestos puntuables.

O sea que se cumplió la lógica que se venía dando en la categoría, lo que no hace más que avalar a quienes en estos momentos están a la cabeza (tanto en la Copa como en el Campeonato). Efectivamente, todos "tienen algo que ver" con los turbo y ahora que llegan a los circuitos más favorables con la ventaja de haber sido superiores en la parte más adversa de la temporada, nada hace pensar que la van a desaprovechar.

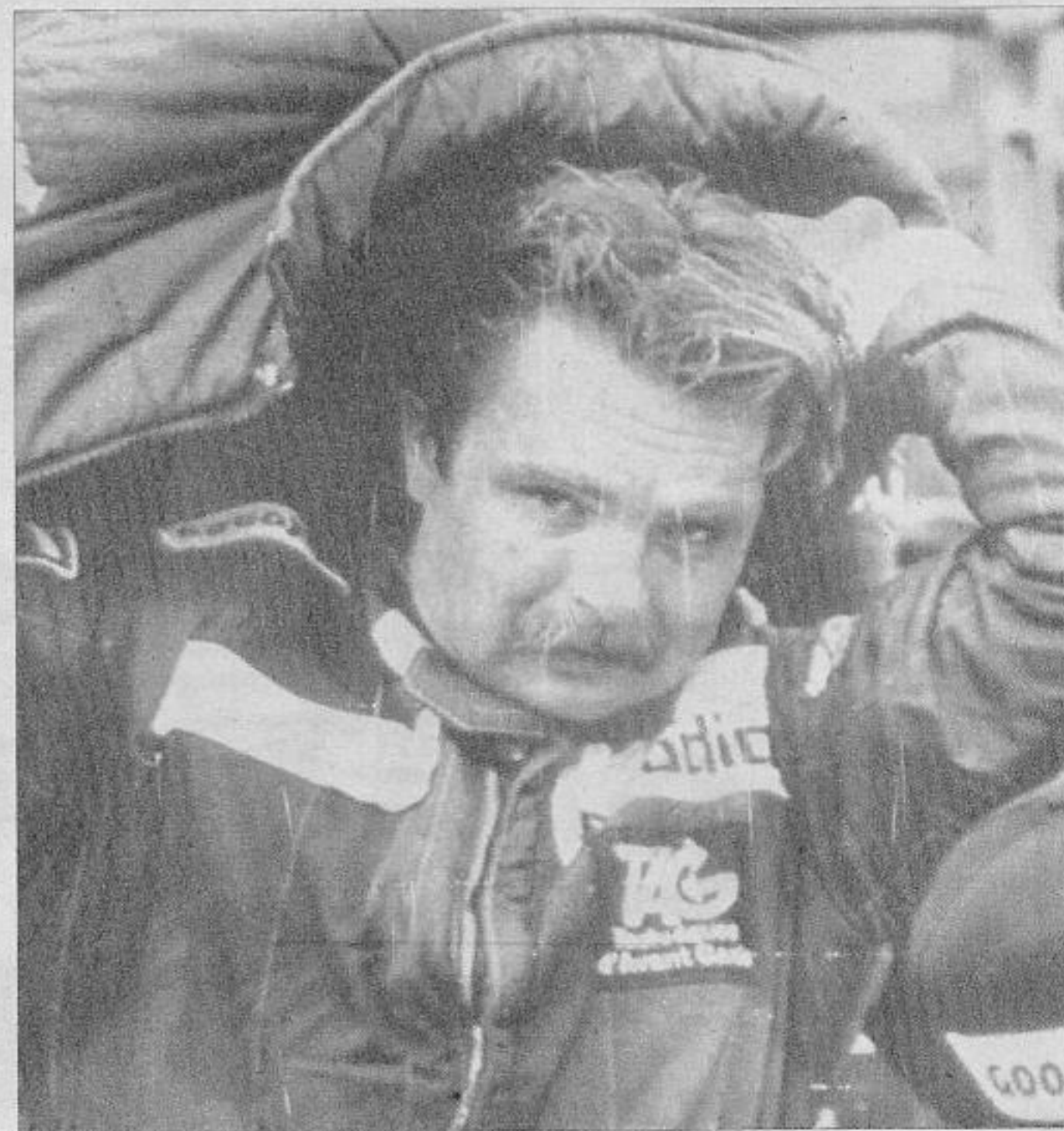
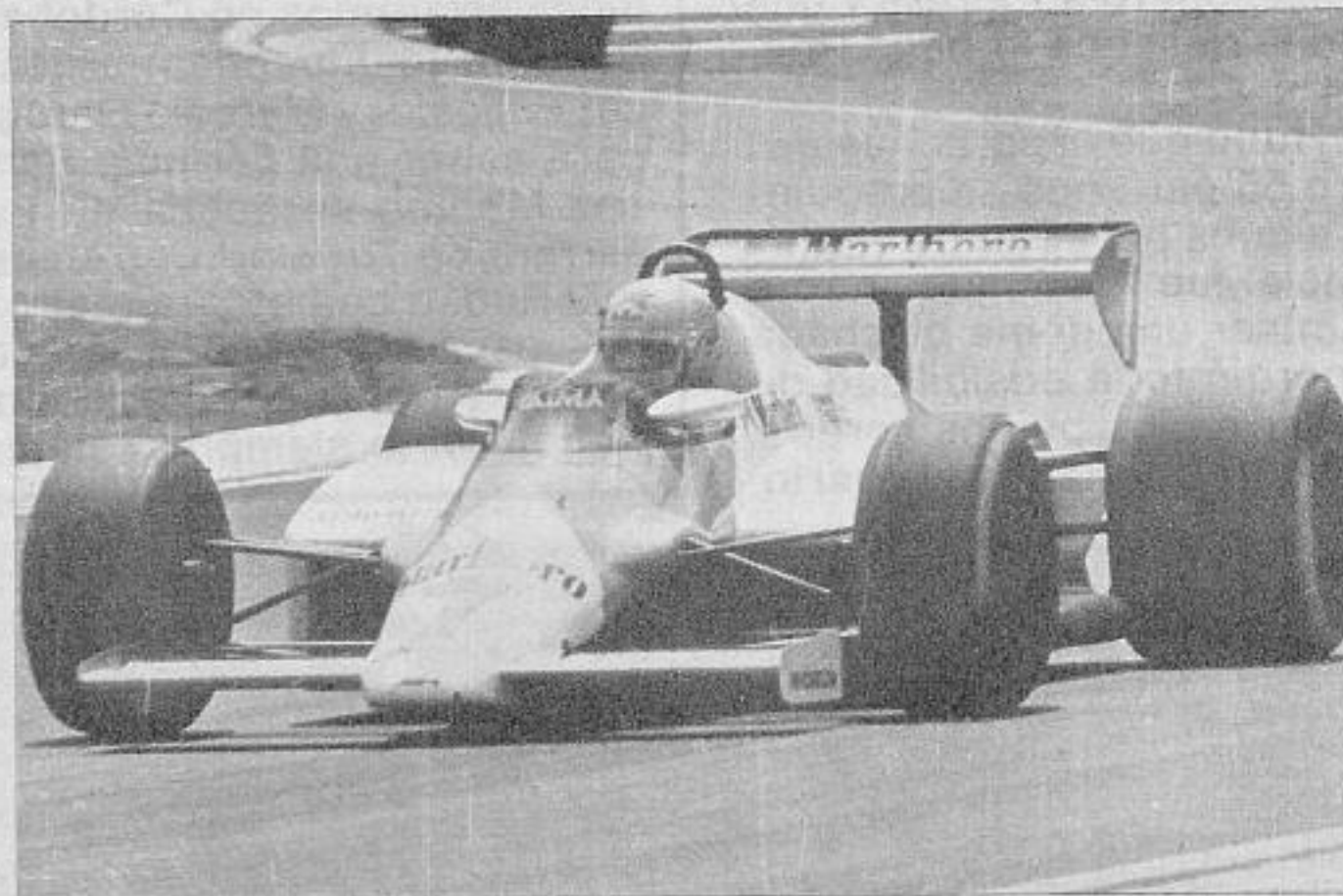
PATIO DE BOXES

BUEN AÑO — Esta fue la victoria N° 500 de Goodyear en grandes premios de Fórmula Uno. Ingresada en esta especialidad en 1967, obtuvo su primer triunfo al año siguiente por medio del Honda de Richie Ghinter. Después se afirmó cada vez más, desplazando a la inglesa Dunlop y a la competencia americana de Firestone. En los últimos tiempos encontró un rival de envergadura con la entrada de Michelin y sus radiales. Todo esto, más la incorporación de Pirelli también con carcasas radiales, acelera el proceso de Goodyear hacia ese tipo de neumático para tratar de seguir ganando.

DEMORA — La partida del GP canadiense se retrasó *más de media hora* a causa de una insólita defeción de la red eléctrica en la zona del circuito. Parece que el problema se originó en una sobrecarga provocada por el excesivo uso de aparatos de aire acondicionado, en su mayoría de las casas rodantes de quienes presenciaban la carrera. El enfriamiento de los ambientes —una especie de manía americana— provocó así efectos malignos en

los autos de carrera, que debieron esperar bajo el sol. Probablemente ésta fuera una de las causas originantes de los problemas de alimentación de los que se quejaron muchos, especialmente Tambay.

CANDY — Los resultados del trofeo Candy al manejo pulido, esta vez fueron coincidentes con los tres primeros clasificados: **Arnoux, 37**



... Y no es casual que el "rincón Cosworth" haya quedado postergado a la última página... En considerable desventaja aun sobre un circuito no del todo adverso, en teoría, para los aspirados, puede considerarse poco menos que inesperado el cuarto lugar de Rosberg (abajo) y el sexto de Watson.

votos de la prensa; Cheever, 17, Tambay, 12; Patrese, 8; Boutsen y Rosberg, 7, y Watson, 2.

DESCLASIFICADO — Después de la carrera se realizó una verificación técnica de las máquinas, a cargo de los comisarios de boxes, encontrándose que el Tyrrell de **Danny Sullivan** y el Arrows de **Thierry Boutsen** estaban fuera de peso. Como la máquina de este

último había perdido un alerón delantero en un toque con Watson, se lo recuperó y volvió a pesar el auto con él, encontrándolo dentro de las normas de peso correctas (hilan fino con el peso, los muchachos...

Algo similar ocurrió en el caso de Sullivan, cuyo auto perdió un tramo del escape, pero aunque se lo recuperó y pesó varias veces, no llegó a los 540 kilos de reglamento (daba 536) por lo que fue

ORDEN DE LARGADA

Alain Prost Renault-Turbo 1m28s830	René Arnoux Ferrari-Turbo 1m28s729 Promedio: 178.926 km/h
Patrick Tambay Ferrari-Turbo 1m28s992	Nelson Piquet Brabham-BMW Turbo 1m28s887
Eddie Cheever Renault-Turbo 1m29s863	Riccardo Patrese Brabham-BMW Turbo 1m29s549
Andrea de Cesaris Alfa Romeo-Turbo 1m31s173	Manfred Winkelhock ATS-BMW Turbo 1m30s966
Bruno Giacomelli Toleman-Hart Turboc 1m31s586	Keijo Rosberg Williams-Cosworth 1m31s480
Derek Warwick Toleman-Hart Turbo 1m32s116	Elio de Angelis Lotus-Renault Turbo 1m31s822
Merc Surer Arrows-Cosworth 1m32s540	Jacques Laffite Williams-Cosworth 1m32s185
Jean P. Jarier Ligier-Cosworth 1m32s642	Thierry Boutsen Arrows-Cosworth 1m32s576
Nigel Mansell Lotus-Cosworth 1m33s588	Michele Alboreto Tyrrell-Cosworth 1m33s175
John Watson McLaren-Cosworth 1m33s705	Niki Lauda McLaren-Cosworth 1m33s671
Danny Sullivan Tyrrell-Cosworth 1m33s791	Roberto Guerrero Theodore-Cosworth 1m33s721
Raúl Boesel Ligier-Cosworth 1m34s486	Alberto Cecotto Theodore-Cosworth 1m34s114
Mauro Baldi Alfa Romeo-Turbo 1m34s755	Corrado Fabi Osella-Alfa Romeo 1m34s544

DESARROLLO DE LA CARRERA

VTA	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	ARN	PAT	PIQ	PRO	TAM	CHE	CES	ROS	WIN	LAF
35	PAT	CHE	ARN	TAM	PRO	ROS	LAF	WAT	BOU	GIA
50	ARN	CHE	TAM	PAT	PRO	ROS	WAT	BOU	ALB	WIN
70	ARN	CHE	TAM	ROS	PRO	WAT	BOU	ALB	SUL	WIN

excluido de la clasificación ante el desconsuelo de *Ken Tyrrell*, presente en el pesaje.

WARM UP — En la prueba realizada el domingo con tanques llenos se obtuvieron los siguientes tiempos: *Tambay*, 1m30s479; *Patrese*, 1m31s518; *Arnoux*, 1m31s608; *Prost*, 1m31s925; *Piquet*, 1m32s578; *Winkelhock*, 1m32s579; *Rosbert*, 1m32s746; *Cheever*, 1m32s770; *De Cesaris*,

1m33s792; *Surer*, 1m34s273; *Laffite*, 1m34s327; *Watson*, 1m34s402; *Jarier*, 1m34s453; *Lauda*, 1m34s616; *Boutsen*, 1m34s756; *Warwick*, 1m34s779; *Cecotto*, 1m35s067; *Sullivan*, 1m35s076; *Baldi*, 1m35s249; *Giacomelli*, 1m35s328; *Mansell*, 1m35s410; *De Angelis*, 1m35s610; *Alboreto*, 1m35s660; *Guerrero*, 1m35s864; *Fabi*, 1m36s103; *Boesel*, 1m36s406.

CAMPEONATO

POSPILOTO	NAC.	PTS
1º Prost	FRA	30
2º Tambay	FRA	27
Piquet	BRA	27
4º Rosberg	FIN	25
5º Arnoux	FRA	17
6º Watson	IRL	16
7º Cheever	EE.UU	14
8º Lauda	AUS	10
Laffite	FRA	10
10º Alboreto	ITA	9
11º Surer	SUI	4
12º Sullivan	EE.UU	2
13º Cecotto	VENEZ	1
Baldi	ITA	1
Mansell	ING	1

COPA DE CONSTRUCTORES

POS.	MARCA	PTS.
1º Renault		44
Ferrari		44
3º Williams		35
4º Brabham		27
5º McLaren		26
6º Tyrrell		11
7º Arrows		4
8º Theodore		1
Alfa Romeo		1
Lotus		1

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

VTA.Nº	PILOTO	MARCA	CAUSA
— 29	Marc Surer	Arrows A6-Cosworth	Transmisión rota en largada
1 25	Jean Pierre Jarier	Ligier JS21-Cosworth	Caja de cambios
2 11	Elio De Angelis	Lotus 93-Renault Turbo	Cable de acelerador
12 8	Niki Lauda	McLaren MP4 1C-Cosworth	Salida de pista
16 5	Nelson Piquet	Brabham BT52-BMW Turbo	Cable de acelerador
18 34	Alberto Cecotto	Theodore B183-Cosworth	Caja de cambios
27 31	Corrado Fabi	Osella FA1D-Alfa Romeo	Presión de aceite
28 33	Roberto Guerrero	Theodore B183-Cosworth	Motor
33 26	Raúl Boesel	Ligier JS 21-Cosworth	Semieje
38 2	Jacques Laffite	Williams FW08C-Cosworth	Caja de cambios
43 22	Andrea De Cesaris	Alfa Romeo 183-Turbo	Temperatura de motor
49 12	Nigel Mansell	Lotus 92-Cosworth	Neumáticos
44 36	Bruno Giacomelli	Toleman TG183-Hart Turbo	Motor
48 35	Derek Warwick	Toleman TG183-Hart Turbo	Incendio
55 6	Riccardo Patrese	Brabham BT52-BMW Turbo	Transmisión

CLASIFICACION

Autódromo Gilles Villeneuve de Montreal, Canadá - Circuito de 4,410 km - 70 vueltas - Recorrido total: 308,700 km - 12-6-83.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1	28	René Arnoux	Ferrari 126 C2B-Turbo	1h48m31s838	70
2º	16	Eddie Cheever	Renault RE40-Turbo	1h49m13s867	70
3º	27	Patrick Tambay	Ferrari 126 C2B-Turbo	1h49m24s448	70
4º	1	Kelp Rosberg	Williams FW08C-Cosworth	1h49m48s886	70
5º	15	Alan Prost	Renault RE40-Turbo	—	69
6º	7	John Watson	McLaren MP4 1C-Cosworth	—	69
7º	30	Thierry Boutsen	Arrows A6-Cosworth	—	69
8º	3	Michele Alboreto	Tyrrell O11-Cosworth	—	68
9º	4	Danny Sullivan	Tyrrell O11-Cosworth	—	68
10º	9	Manfred Winkelhock	ATS D06-BMW Turbo	—	67
11º	23	Mauro Baldi	Alfa Romeo 183-Turbo	—	67

Promedio del ganador: 170,661 km/h.

Récord de vuelta: Tambay en la 42a. vuelta en 1m30s851/1000 a un promedio de 174,747 km/h.


Próxima competencia: el 10 de julio en Suiza.

GRAFITEC



BUFFALO

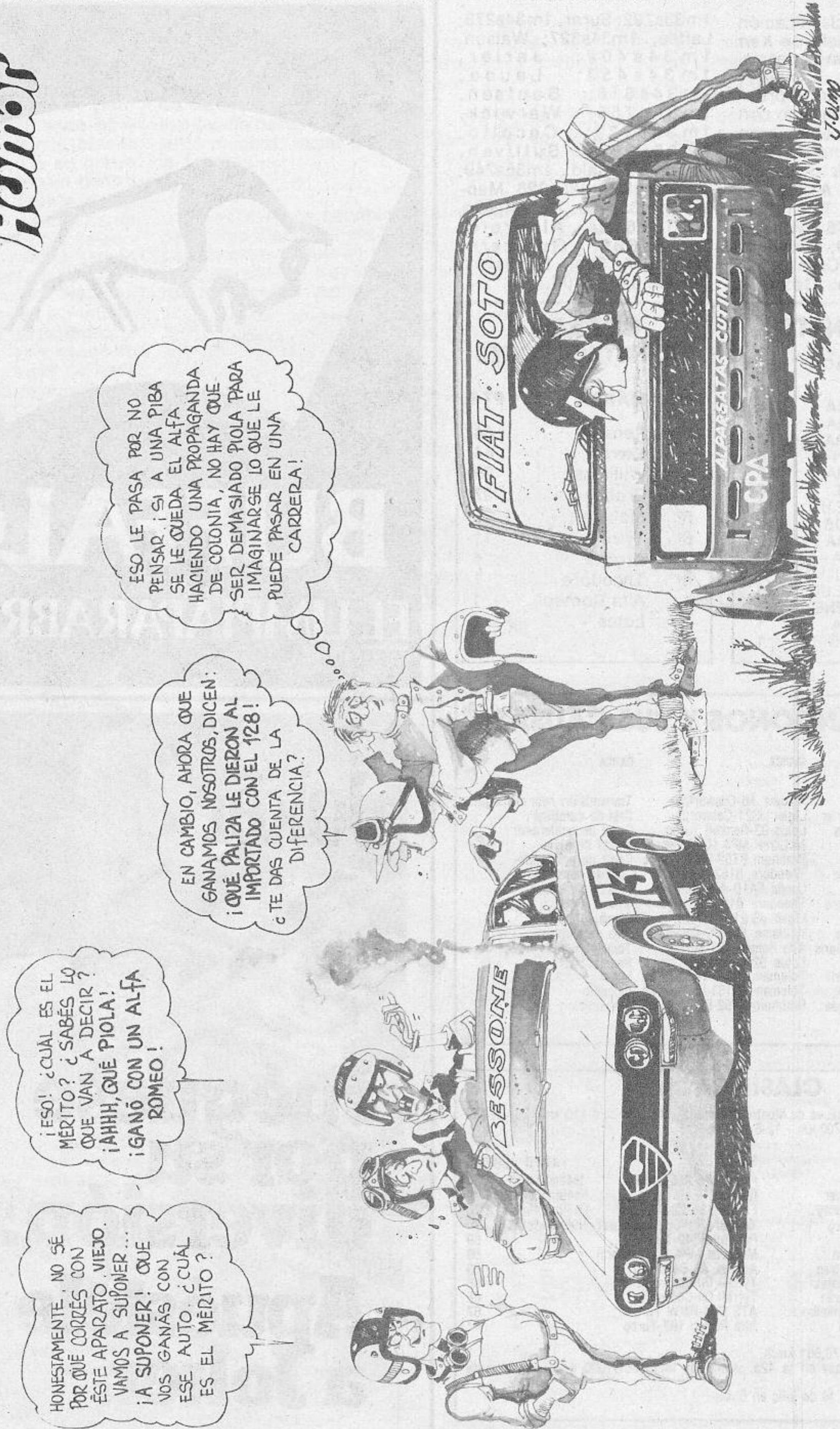
EL LIMPIAPARABRISAS



Revisión
Joker

Jueguese por su diversión.

Apuéstele a Joker.



HONESTAMENTE, NO SÉ POR QUÉ CORRÉS CON ÉSTE APARATO VIEJO. VAMOS A SUPONER... ¡A SUPONER! QUE VOS GANÁS CON ESE AUTO. ¿CUÁL ES EL MÉRITO?

¡ESO! ¿CUÁL ES EL MÉRITO? ¿SABÉS LO QUE VAN A DECIR? ¡AHHH, QUÉ PIOLA! ¡GANÓ CON UN ALFA ROMEO!

EN CAMBIO, AHORA QUE GANAMOS NOSOTROS, DICEN: ¡QUÉ PALIZA LE DIERON AL IMPORTADO CON EL 128! ¿TE DAS CUENTA DE LA DIFERENCIA?

ESO LE PASA POR NO PENSAR. ¡SI A UNA PIBA SE LE QUEDA EL ALFA HACIENDO UNA PROPAGANDA DE COLONIA, NO HAY QUE SER DEMASIADO PIOLA PARA IMAGINARSE LO QUE LE PUEDE PASAR EN UNA CARRERA!

J. OLMO

HONESTAMENTE, NO SÉ POR QUÉ CORRÉS CON ÉSTE APARATO VIEJO. VAMOS A SUPONER... ¡A SUPONER! QUE VOS GANÁS CON ESE AUTO. ¿CUÁL ES EL MÉRITO?

¡ESO! ¿CUÁL ES EL MÉRITO? ¿SABÉS LO QUE VAN A DECIR? ¡AHHH, QUÉ PIOLA! ¡GANÓ CON UN ALFA ROMEO!

EN CAMBIO, AHORA QUE GANAMOS NOSOTROS, DICEN: ¡QUÉ PALIZA LE DIERON AL IMPORTADO CON EL 128! ¿TE DAS CUENTA DE LA DIFERENCIA?

ESO LE PASA POR NO PENSAR. ¡SI A UNA PIBA SE LE QUEDA EL ALFA HACIENDO UNA PROPAGANDA DE COLONIA, NO HAY QUE SER DEMASIADO PIOLA PARA IMAGINARSE LO QUE LE PUEDE PASAR EN UNA CARRERA!

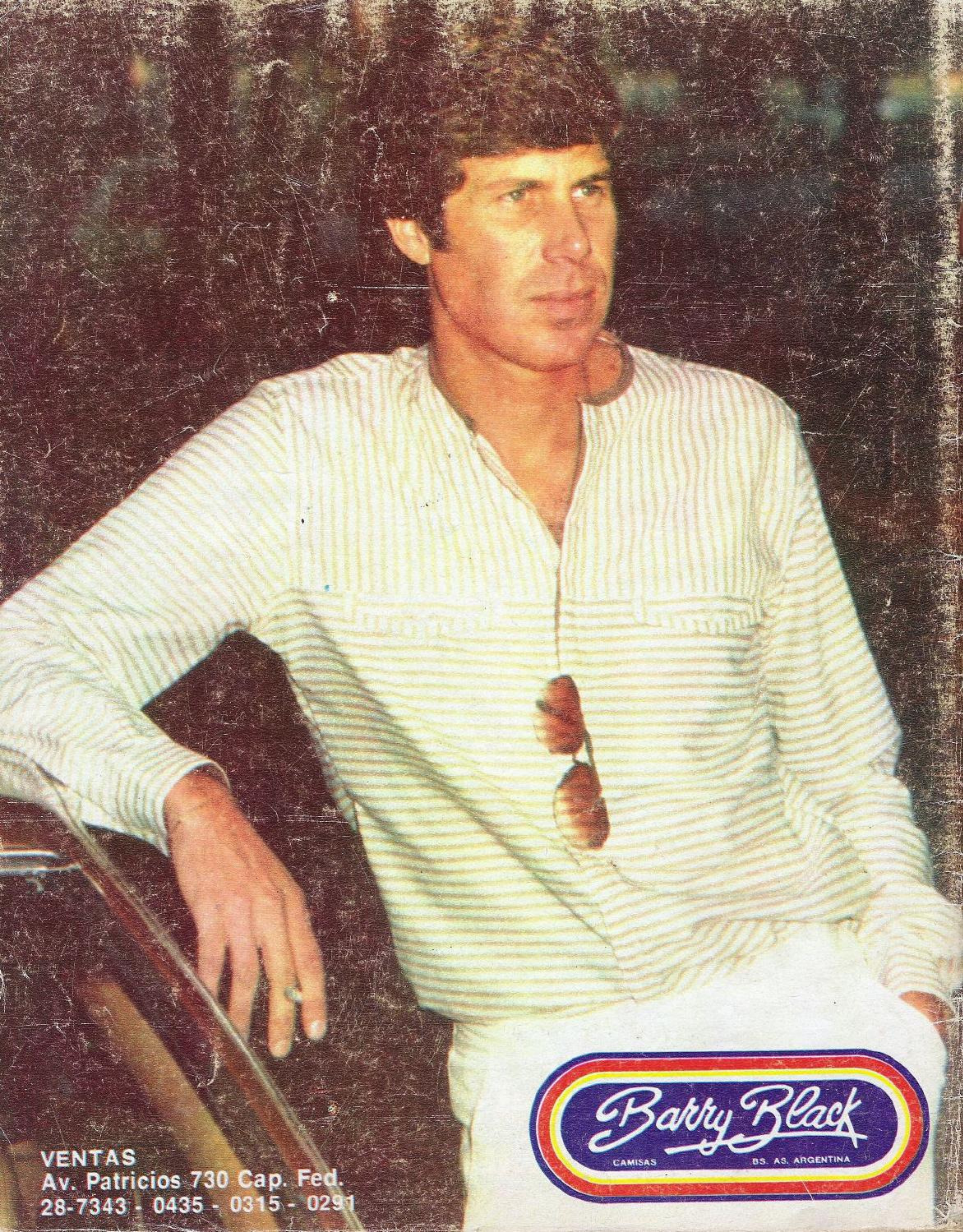


Marlboro



Venga donde está el sabor.
Venga al mundo Marlboro.





VENTAS
Av. Patricios 730 Cap. Fed.
28-7343 - 0435 - 0315 - 0291

