

Parabrisas **CORSA**

Nº 880 del 12 al 18 de abril
- Argentina: \$ 72.000 - Paraguay: Gs.320
Uruguay: N\$ 50



LOS ARGENTINOS EN HOCKENHEIM F-2

F-2 CODASUR EN SAN JUAN

TURISMO EN TANDIL KARTING EN CORDOBA

EL T.C. EN 25 DE MAYO

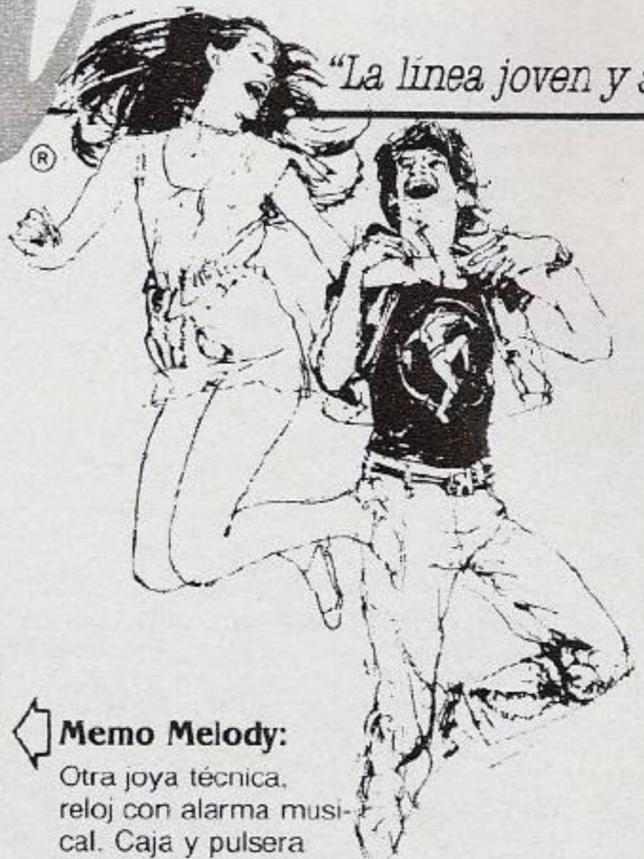
**MOTOS: DESDE EE. UU. EL FESTIVAL DE DAYTONA
Lámina a todo color de Freddie Spencer**

LAS REVISTAS DE MAURO

nueva línea CITIZEN

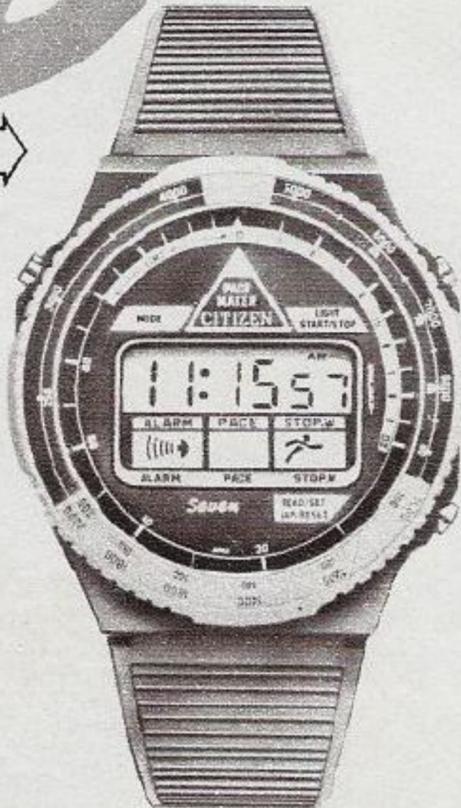
Seven[®] digital

"La línea joven y accesible."



Pacer:

Ingeniosa pieza desarrollada por Citizen. Completísimo! Todas las funciones! Y dispositivo especial para uso en actividades deportivas, trabajos y prácticas musicales, pues también actúa como metrónomo. Se puede ajustar de cero hasta 239 señales sonoras por minuto. Además, tiene anillo de registro regulable para cálculos de números de pasos, distancias y velocidades promedio para entrenamiento, jogging, etc.



Memo Melody:

Otra joya técnica, reloj con alarma musical. Caja y pulsera flexible toda negra y memoria programable de 12 dígitos (2 letras y hasta 10 números) para recordarle direcciones, teléfonos, cifras, códigos de cajas fuertes, cuentas bancarias, etc. Reloj completo con todas las funciones y muchas innovaciones.



Ana Digi LCD:

Todo de cuarzo líquido. Reloj que dibuja las agujas en la carátula y funciona como un reloj tradicional, y en la parte inferior un reloj digital completo con hora, minutos, segundos, día, mes, fecha, señal horaria, alarma, cronógrafo con tiempos parciales, contador de tiempo y luz.



Modernísimo cronógrafo multi-alarma!

Con caja y pulsera flexible, todo negro. Completísimas funciones de lectura.



Hora mundial de 22 países!



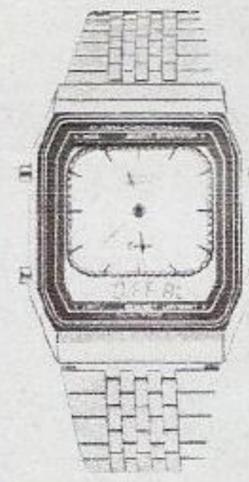
Almanaque completo!



Hora Mundial:

El famoso multi-alarma con almanaque completo y hora mundial. Cinco relojes en uno!

- 1° reloj: Reloj completo. (Hora, minutos, segundos, etc.)
- 2° reloj: Multialarma (Con dos alarmas)
- 3° reloj: Cronógrafo completo. (1 100 con tiempos parciales).
- 4° reloj: Almanaque perpetuo. (Cada día que corresponde, titila).
- 5° reloj: Hora mundial. (La de 22 países).



Todo cuarzo líquido!

Dibuja las agujas en la carátula, y en la parte inferior es un reloj digital completo.



Cronógrafo para dama.

De moderno diseño con caja y pulsera negra. Funciones: Hora, minutos, segundos, mes, día, fecha, crono 1 100, hora dual, Lap. Time y Luz.

Invirtiendo las posiciones de Mendoza y pisando fuerte desde el comienzo...

MOURAS LANZO SU CANDIDATURA

Roberto Mouras, el segundo candidato del año, el que se suma a Traverso. Con este triunfo, además de puntear el campeonato, reafirmó sus intenciones...



West

Su nuevo
cigarrillo
rubio.

Por Jorge Fernández Morano
Fotos: Bellido y JFM

Lo habíamos adelantado después de Mendoza, recalando que la ruta sería otra cosa. Esa tremenda superioridad mostrada por Traverso en la primera del año no sería tal en los semipermanentes, donde los Chevrolet y los Dodge son sumamente

veloces en las largas rectas, características del TC, y por el trabajo realizado por Mouras en esa primera reunión —segundo detrás del Falcon— se presumía que 25 de Mayo podría ser la “venganza” del hombre de Casares. En aquella oportunidad tanto el Ford como el Dodge anduvieron muy rápido. Y a juzgar por el resultado y el trámite en la pista, fue fácil deducir que en la primera del año definió más la experiencia y el talento de Traverso que los medios o las diferencias de performance entre un auto y otro.

En 25 privó la lógica, por lo menos, lo que la mayoría suponíamos, ya que el TC actual cuenta con varios candidatos al triunfo, y en los semipermanentes Dodge y Chevrolet siempre están a tiro. De manera que por lo visto hasta el momento, Roberto Mouras se presenta este año como uno de los

candidatos de peso —sin otorgar ventajas de ningún tipo— sumándose a las pretensiones de Traverso, ahora segundo en el campeonato. En lo sucesivo es de esperar que nombres como Martínez Boero, Satriano, Castellano, Occhionero, los Suárez, Martínez, Banfi, Nani y algún otro “tapado” se sumen al lote de pretendientes, para alcanzar el nivel y el éxito de la temporada anterior.

MOURAS PEGO PRIMERO

Esta vez en las series se guardaron muy poco porque nadie quiere otorgar ni siquiera la mínima ventaja. Es evidente que actualmente pesan hasta los puntos de las series y por lo tanto se pelea desde los primeros metros cada unidad. Mouras tuvo la oportunidad de pegar primero ganando la batería inicial luego de quedar segundo en el camino y tam-

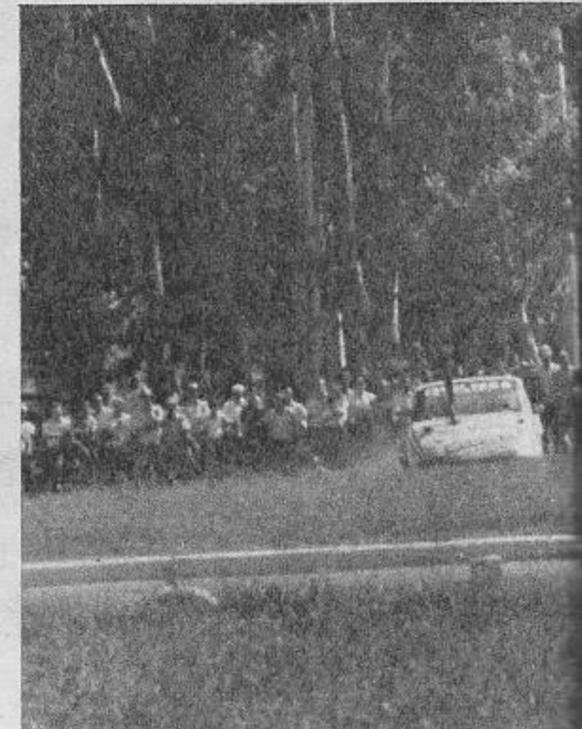
bién por tiempo detrás del campeón. Lo siguió casi pegado, aprovechando para tirar juntos en algunos tramos, hasta que negociando la rotonda de la última curva Martínez Boero entró pasando y se fue afuera, quedando primero el de Casares. Poco antes habían desaparecido Espinosa y Caparello (primer puntero del domingo), mientras que los Suárez y Nani se trenzaban detrás del dúo líder ganando con algo de luz los hermanos de Banfield. Luego llegaron Sasso, Paccialat y Brescia, este último con un Dodge superveloz armado en Azul y que el piloto llevó muy bien. Entre todos conformaron la serie más veloz de la mañana y un anticipo de lo que podría verse al final.

En la siguiente las cosas estaban más divididas, claro que en terreno teórico, ya que Oscar Castellano no dejó dudas acerca de una so-

MOURAS-TRAVERSO, los protagonistas CUANDO PESA LA EXPERIENCIA

Cada uno metido en su carrera, con planteos totalmente distintos, se convirtieron en los hombres de 25 de Mayo. Roberto Mouras porque ratificó lo bueno que había mostrado en Mendoza y sus firmes pretensiones de pelear el campeonato. Juan M. Traverso no defraudando al público a pesar de contar con un auto “no muy picante” para este circuito, pero exprimiendo al máximo las posibilidades que el medio le ofrecía. La experiencia de ambos resultó fundamental. El ganador, haciendo la punta desde el principio al fin. Al comienzo viajando apretado por Martínez Boero, Satriano y Nani. Luego haciendo la diferencia suficiente como para marcar el ritmo, rematando con tranquilidad al final. Traverso en cambio largó desde atrás y en base a un ritmo sostenido se fue acercando lentamente, superando a Martínez Boero sobre el final, además de especular con la confiabilidad de su “taxi”.

“No necesité hacer ningún cambio entre la serie y la final para ganar, creo que con comodidad. Había muchos autos muy rápidos —caso Martínez Boero, Castellano, Nani, el mismo Traverso— pero tenía gran confianza en nuestro motor. Lo único que hice en la final fue poner un juego de cubiertas con menos dibujo. Se complicó algo al promediar la carrera, por el aceite que había en la ruta, pero en general todo salió bien.” Eso comentaba Mouras, una hora después de terminar la carrera. Traverso, conforme con el segundo puesto final, agregaba: *“Más no podía pedirse. Hacía falta otro motor, pero con las complicaciones de esta semana no pudimos ni mejorarlo. Así y todo el rendimiento del auto en la final fue muy superior al de la serie. Por un lado tuve la desventaja de no poder arrimarme a ninguno para tirar juntos. Por el otro, me beneficiaron las bondades del auto en general. No conté con la máquina más rápida, pero sí con la confiabilidad de siempre y la mejor de las atenciones por parte de todo el equipo.”*



brada superioridad. Satriano pudo seguirlo una vuelta completa pero era evidente que el Dodge de Lobería le hacía la diferencia en todos los sectores. Por eso, al promediar la serie Castellano era dueño de la situación. Rápidamente desaparecieron Pernia (válvula y pistón roto), siguiéndolo Occhioneiro en las deserciones. Detrás del "Pincho", Satriano y Banti se fueron escalonando en la lucha. Mientras que desde atrás Traverso, el "Tolo" Doumic y De Arzave se venían bien armados. Justo y cómodo triunfo de Castellano. Satriano segundo, con grandes problemas de tenida a causa de la suspensión trasera. Banfi, Traverso y Herraiz completaron el lote de punta.

CUANDO PRIVO LA LOGICA

Mouras y Boero largaron en punta con un planteo simi-

lar al de la serie, o sea, aprovechar la ventaja de viajar juntos con dos autos muy rápidos. Pero en la segunda vuelta el campeón se fue nuevamente en el mismo sitio de la serie. Atrás, Suárez y Castellano con idéntico propósito que los primeros, al mismo tiempo que Satriano intentaba desprenderse de Nani. En esos tramos iniciales la fila por tiempo la encabezaba el de Casares, seguido por Satriano, Boero, Nani, Suárez, Castellano, Traverso, Sasso, Herraiz y Arana. Muy pronto volvía a desaparecer Espinosa con un problema en la tapa. En la punta, Mouras sacaba 6s de luz sobre Satriano, como prematuro anuncio de lo que vendría. Pero no terminaría ahí la cosa ya que el Chevrolet de Chivilcoy comenzó a retrasarse otra vez debido a su mala tenida y Castellano abandonaba definitivamente la prueba. Con esto Nani

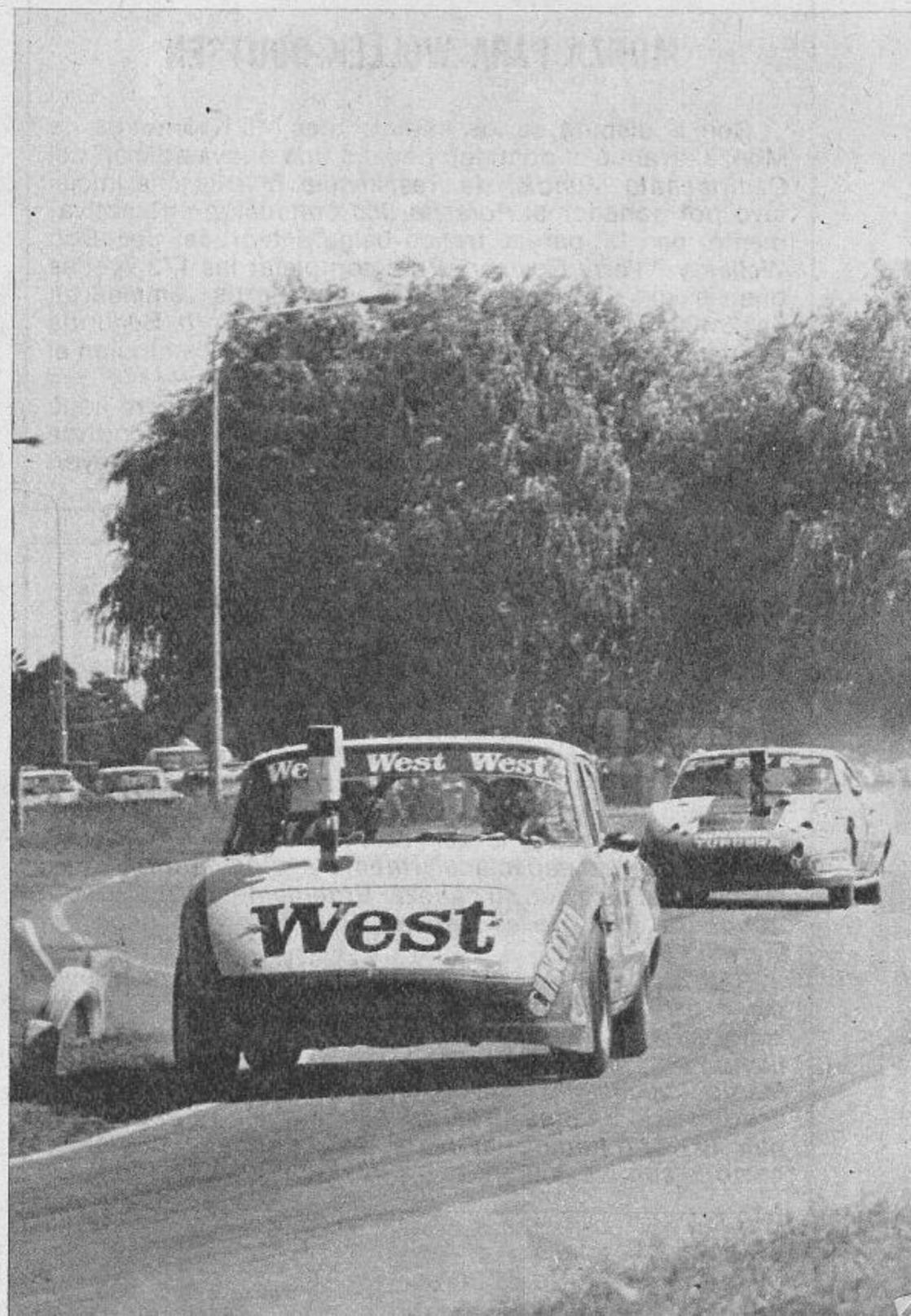
pasó al segundo puesto y Traverso al quinto, notándose los avances de Arana y Herraiz detrás del primer ganador del año. En la octava vuelta Satriano volvió al segundo lugar, pero dos giros más tarde también éste entraría a boxes con un resorte de válvulas roto.

La última parte de las 15 vueltas finales tuvo un solo ingrediente que fue el avance de Traverso. Con Mouras a 16s de diferencia de Nani y un par más de Boero, Traverso comenzó a descontar los 4 segundos que lo separaban del podio. Primero lo superó a Nani y luego al campeón faltando una vuelta y media. Lo suyo fue excelente premiando el ritmo endemoniado del "Flaco" que esta vez anduvo más rápido que el Falcon. Al llegar al final el público recibió con una ovación al ganador y al segundo. Cada uno, de dis-

West

Su nuevo
cigarrillo
rubio.

Abajo, experiencia y talento fueron los mejores argumentos de Traverso para llegar segundo. No estaba para ganar, pero se las ingenió para terminar segundo. Izquierda, los dos despistes de Martínez Boero. El de arriba corresponde a la final y el de abajo a la serie, donde le costó la punta de la misma.



West

Su nuevo
cigarrillo
rubio.

tinta manera, había dado lo mejor de sí para el espectáculo. Martínez Boero quedó también muy conforme. El público, enloquecido, reconoció el importante esfuerzo de Nani (4º), como la perseverancia de Arana y los Suárez llegando en los puntos gordos.

Necochea es la nueva cita, un circuito de características distintas, con rectas bastante cortas. El desarrollo puede ser otro, diferente al de Mendoza o éste del domingo. Pero siempre habrá que invertir en este TC. Los organizadores lo saben mejor que nadie (había más de 30.000 personas en 25 de Mayo), el público reconoce con su apoyo a toda la categoría y fundamentalmente este campeonato promete tanto como el que pasó.

TIRITAS DE ASADO

CAMBIOS — Las dos suspensiones de 25 de Mayo obligaron a un reordenamiento y cambio de fechas en las próximas reuniones del campeonato. Por esta razón Necochea irá el 24, en lugar del domingo, y muy posiblemente Punta Alta pase del 1º al 8 al mayo,

manteniendo dos semanas de intervalo entre una prueba y otra. En el curso de esta semana se resolverá, aunque en 25 prácticamente se lo daba por hecho.

ESTRICTO CONTROL —

A raíz de la reunión técnica realizada semanas atrás en la ACTC para poner en claro distintas interpretaciones sobre el reglamento, Octavio Suárez, presidente de la entidad, estuvo controlando también la verificación de los autos el sábado. Al respecto se aseguró que en lo sucesivo se actuará con bastante rigor.

AUSENCIAS — Por razones de público conocimiento Juan María Traverso fue el

único representante en 25 de Mayo del equipo Aventín. Dicho piloto, nos comentaba el domingo en boxes: "la decisión de presentarnos la tomamos entre todos por una cuestión puramente profesional, debido a los compromisos publicitarios".

ESPECTACULAR — Resultó la piña del "Cholo" Salgado en la final. El auto se fue de la ruta, sin conocerse hasta el momento las causas, y dio ocho tumbos por el campo, según testigos del lugar. Salgado y su acompañante Basile fueron trasladados al Hospital de 25 de Mayo. Allí se comprobó que el piloto presentaba una fractura en un brazo, por lo que fue derivado al Hospital Italiano en la Capital Federal.

MONZA PARA WOLLEK-BOUTSEN

Con la disputa de los tradicionales Mil Kilómetros de Monza arrancó el domingo pasado una nueva edición del *Campeonato Mundial de Resistencia*. Y esta cita inicial tuvo por ganador al *Porsche 956* conducido alternativamente por la pareja franco-belga integrada por *Bob Wollek* y *Thierry Boutsen*. Para completar las 173 vueltas que exigió la carrera, los vencedores emplearon 5h12m09s9/10 a un promedio de 192,890 km/h. Segunda quedó otra unidad similar a cargo de Jacky Ickx (quien el sábado había hecho la pole position) y Jochen Mass, que arribaron a 1m12s del binomio vencedor, y tercero llegó otro *Porsche 956*, el de la tripulación alemana formada por Rolf Stommelen, Clemen Schickentanz y Hans Meyer.

TRAGICO TRIUNFO DE ROBERTS EN IMOLA

Otra vez la muerte cobró su cuota en una competencia de motociclismo. Esta vez el escenario de la tragedia fue el circuito italiano de Imola, donde el domingo se disputó la tradicional prueba denominada 200 Millas. La víctima resultó el piloto italiano Guido Pacì, quien durante el desarrollo de la quinta vuelta, y al encarar la veloz semicurva anterior a la de Tosa, perdió el control de su *Honda*, cayendo espectacularmente y golpeando violentamente en el piso con su cabeza. Urgentemente trasladado al hospital con graves heridas, Pacì falleció a poco de ingresar al mismo.

Esta luctuosa edición de las 200 Millas de Imola tuvo como ganador al norteamericano Kenny Roberts, quien sobre su *Yamaha* empleó para completar la distancia un tiempo de 1h03m09s53/100 relegando a Franco Uncini y Marco Lucchinelli. Este éxito de Roberts se agrega al conquistado un mes atrás, cuando también se impuso en otra carrera tradicional fuera del calendario puntuable, como lo son las 200 Millas de Daytona.



DODGE POR FORD —

Carlos Saiz se presentó en esta oportunidad con el Dodge que perteneciera a Juan De Benedictis. Mientras tanto Jhonny prepara otro Dodge cero kilómetro para reaparecer próximamente. Su acompañante, Eduardo Domínguez, cumplió la misma función pero esta vez sentado a la derecha de Francisco Espinosa.

REAPARICION —

Del "Colo" Espinosa, después de la ausencia en Mendoza. Aprovechando las dos suspensiones anteriores, Wilke-Pedersoli lograron terminar para esta segunda fecha el Falcon del ex campeón, que en 1983 correrá con la mecánica de los mismos preparadores que le posibilitaron ga-

El control del público en la ruta... ¿HACE FALTA UNA DESGRACIA PARA RECAPACITAR?

En "25" hubo record de público, como no vimos en muchos años de TC. Pero también hubo record de gente mal ubicada y de policías sin instrucciones precisas para contener a la multitud. En casi 1000 metros a contar de la última curva, incluyendo el sector de boxes y la largada, hubo una gruesa fila de público a ambos lados de la ruta, a escasos 70 metros del pavimento, en una zona donde los autos vienen rápido, y algunos desacomodados, de la curva. La gran cantidad de policías que había se dedicó a mirar la carrera por no tener órdenes precisas de los organizadores. A tal punto que aseguramos que dicho personal de vigilancia sólo controló el trabajo de periodistas y fotógrafos en las zonas críticas.

Es necesario que no vuelvan a cometerse estos errores en ningún circuito del país. Si 25 de Mayo tiene una banquina de más de 100 metros entre pavimento y alambrados de los campos en la recta principal, el público en ningún momento podrá sobrepasar esos alambrados. Y en caso de aceptar el desborde de la gente, solamente porque había más de 30.000 personas, entonces se debe recapacitar. Si existen circuitos donde el público puede sobrepasar cualquier control, o se trabaja bien o se los aparta del calendario.

West

Su nuevo cigarrillo rubio.

Una serie fue para Oscar Castellano (izquierda) que se había perfilado como el mayor enemigo de Mouras. Su abandono le quitó un ingrediente importante a la carrera. Alberto Arana (derecha), quinto al final, ascendiendo progresivamente. Abajo, Nani-Satriano, protagonistas de uno de los mejores duelos.



nar su primer campeonato de TC. En carrera dio muy pocas vueltas ya que paró en su serie con una cruceta rota y en el final por un tapón de agua que se voló. Sin embargo hubo caras contentas pensando en las próximas.

Gustavo Brescia, de Azul, con un Dodge que viajaba como un rayo. Abandonó en la primera parte de la final, pero sorprendió por el desempeño en la serie.



FATALIDAD — Para Jorge Martínez Boero que en la serie y la final se fue en el mismo lugar, negociando la última curva ante los boxes. En la primera serie, cuando punteaba la misma seguido desde muy cerca por Mouras, el campeón entró pasado —según su confesión— y no pudo evitar los fuertes cordonazos que le doblaron la llanta, posibilitando el "sorpasso" de Mouras. En la

decisiva, viajando detrás del ganador siguió de largo por la calle de escape, exactamente en el mismo sector... **"no pude frenar, o mejor dicho no quise por la barbaridad de aceite que había en la pista. Si lo hacía hubiese resultado más peligroso,"**

ROSBERG GANO LA CARRERA DE LOS CAMPEONES

...Y la Carrera de los Campeones fue finalmente para el Campeón Mundial. Así la voracidad ganadora demostrada últimamente por Keljo Rosberg encontró el domingo pasado su cauce feliz en Brands Hatch, donde tras tres años de interrupción volvió a celebrarse una de las competencias más tradicionales de la categoría máxima, no incluida dentro de las del Campeonato Mundial. El finlandés ya se perfiló como el candidato más claro a la victoria, siendo el más veloz en los entrenamientos y en las pruebas clasificatorias.

Ya en carrera Rosberg se adueñó de la punta en el inicio y no la abandonó hasta el final de las 40 vueltas reglamentarias. Sin embargo la cosa no le resultó tan sencilla, ya que un progresivo desgaste de neumáticos comenzó a mermar el rendimiento del Williams al promediar la carrera, permitiendo el acercamiento de un relevante Danny Sullivan. Dicha alternativa le dio a los giros finales un cariz altamente emotivo, ya que el norteamericano agotó sus recursos en pos de superar a Rosberg. Pero el campeón pudo angustiosamente mantener su privilegiada ubicación, cruzando la meta vencedor con apenas 49/100 de ventaja sobre el piloto de Tyrrell. Tercero quedó Alan Jones, con Arrows, ubicándose a continuación Brian Henton (Theodore), Raúl Boesel (Ligier) y el debutante Jean-Louis Schlesser con March.

Esta edición de la Carrera de los Campeones tuvo otras cosas interesantes además del triunfo de Rosberg. Como por ejemplo la presentación del motor Honda Turbo, que sobre un chasis Spirit de Fórmula Dos condujo el sueco Stefan Johansson. La unidad causó una buena impresión en los entrenamientos, ubicándose segundo, pero en clasificación abundaron los problemas en el motor. Estos inconvenientes continuaron en día de la carrera, obligando a Johansson a abandonar. Otras deserciones importantes fueron las de John Watson, Nigel Mansell que corrió por primera vez con el Lotus-Renault, y la del Mexicano Héctor Rebaque, que reapareció en la categoría tripulando el único Braham presente en Brands Hatch.

CLASIFICACION

Circuito Semipermanente de 25 de Mayo de 15.006 m. 10-4-83.

PRIMERA SERIE

O. Castellano, 22m55s82, 5 vueltas; E. Satriano, 22m59s67, 5; A. Banfi, 23m08s40, 5; J. M. Traverso, 23m22s53, 5; F. Herraiz, 23m23s18, 5; R. De Arzave, 23m32s01, 5; A. Arana, 23m35s54, 5; M. Calamante, 23m35s88, 5; F. Urruti, 24m07s21, 5; M. Carelli, 24m26s64, 5; J. Santagati, 24m27s15, 5; E. Bravi, 24m29s68, 5; J. M. Segade Sanchez, 25m05s37, 5; J. Ubeda, 25m11s33, 5; Migaldi, 25m22s94, 5; Gabrielli, 25m27s44, 5; H. Rios, 26m24s52, 5; C. Lynn, 14m42s91, 3; V. Pernia, 9m44s52, 2; P. Doumic, 4m49s22, 1; C. Saiz, 4m52s82, 1.

No registraron paso: F. Martínez, J. Occhionero, R. Muñoz y R. Dotta.

Promedio general: 198.980 km/h

Record de vuelta: Castellano en la cuarta vuelta en 4m31s89/100 a un promedio de 201.377 km/h

SEGUNDA SERIE

R. Mouras, 22m55s13, 5 vueltas; J. Martínez Boero, 22m55s18, 5; "Hnos. Suárez", 22m58s10, 5; C. Nani, 23m05s61, 5; O. Sasso, 23m15s00, 5; H. Pacchialat, 23m29s54, 5; G. Brescia, 23m32s59, 5; J. Vázquez, 23m33s07, 5; J. Cá, 23m41s33, 5; O. Alaux, 23m53s47, 5.

Promedio general: 202.016 km/h.

Record de vuelta: Martínez Boero en la segunda vuelta en 4m30s76/100 a un promedio de 202.202 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	5	Roberto Mouras	Dodge	1h08m27s62	15
2º	80	Juan María Traverso	Ford	1h08m31s89	15
3º	1	Jorge Martínez Boero	Ford	1h08m40s52	15
4º	19	Carlos Nani	Chevrolet	1h08m46s57	15
5º	100	Alberto Arana	Ford	1h09m36s18	15
6º	7	"Hermanos Suárez"	Dodge	1h09m55s23	15
7º	20	Fernando Herraiz	Chevrolet	1h10m18s51	15
8º	17	Julio Cá	Ford	1h11m11s98	15
9º	72	Jorge Oyhanart	Ford	1h11m20s60	15
10º	23	Oscar Alaux	Chevrolet	1h07m19s99	14
11º	70	Enrique Bravi	Ford	1h07m33s57	14
12º	26	Carlos Saiz	Ford	1h07m44s07	14
13º	51	Santagati	Torino	1h08m22s46	14
14º	56	José Ubeda	Dodge	55m04s72	11
15º	3	Emilio Satriano	Chevrolet	45m46s62	10

No se clasifican: H. Pacchialat y D. Castellani, 9 vueltas; M. González y C. Palazzo, 7; J. Vázquez y Migaldi, 6; O. Castellano, G. Brescia, M. Loio, 5; J. García, 4; O. Sasso, H. Rios, M. Carelli y J. M. Segade Sanchez, 3; M. Di Nezio y F. Urruti, 2; R. De Arzave, A. Banfi, M. Calamante y J. Balda, 1.

No registraron paso: F. Espinosa y R. Dotta.

Promedio general: 199.942 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la tercera vuelta en 4m30s24/100 a un promedio de 202.606 km/h.

Posiciones en el campeonato: Mouras, 44 puntos; Traverso, 39,5; Martínez Boero, 37; Castellano, 16,5; O. Aventin, 13; Arana, 12; Nani, 11,5; Hnos. Suárez, 8; Pernia, Herraiz, 6; Sasso 5,5 Satriano, 5; Oyhanart, 4,5; Banfi, 3,5; Ca, 3; A. Aventin, 2; Doumic, Alaux, 1,5; Lynn, Bianchi, Pourciel, Salgado y Martínez, 1. Francia Bravi, Saiz, Santagati Ubeda, De Arzave y Pacchialat, 0,5

Próxima competencia: el 24 de abril en Necochea.

APERTURA DEL NACIONAL DE KARTING EN SALDAN (CORDOBA)

BLANCO, SIN DISCUSION

...Y lo de este cordobés que venció impecablemente en su debut en la categoría y el torneo (marcando además el primer triunfo en el plano nacional del motor Yamaha), fue casi lo único indiscutible de una carrera signada por la protesta y la confusión. De todos, modos el Campeonato ya promete mejorar

Texto y fotos: Marcelo García Lobelos



Mucha confusión. Esa es la mejor definición del domingo de apertura del Nacional 1983 de la Fórmula Internacional. El único que escapa a ella es el joven piloto cordobés Ricardo Blanco, quien se transformó en la revelación y figura estelar del round de apertura. Blanco conoce este trazado como su propia casa, pero eso no basta para ganar. Un trabajo de primer agua, que abarcó desde la pole position hasta la última vuelta de la final liderando. La solvencia de Ricardo lo mantuvo aparte de esa confusión que comentábamos.

El kartódromo de Saldán es angosto y trabado, lo suficientemente angosto y trabado como para que lo inesperado sea factor de definición. Una carrera que marcó una escapada impecable de Blanco seguido de Manozzo, y detrás de éste una lucha tremenda entre Henry Martín y el neuquino Edgardo Ver-

dini (el de mejor trabajo después de Blanco, aunque los resultados no lo acompañaron) que terminó con un enganche que benefició a Luis Belloso, quien desde atrás hizo en la final todo lo que no pudo realizar en el resto del fin de semana. Gran trabajo también de los pilotos santiagueños que descollaron en general y en particular en los nombres de José Elías y Antonio Gubaira.

Finalizada la prueba, el pesaje fue objeto de protestas y contramarchas que desembocaron en una clasificación en suspenso, obje-tados los autos de Manozzo y Belloso. Todo quedó en la espera del informe técnico elevado al comisario deportivo, ya que la balanza fue cuestionada por los pilotos. El otro punto saliente del arranque del Nacional fueron los problemas de gomas, que complicaron a todo el mundo. Tras la reglamentación de obligatoriedad de cubier-

tas nacionales para este torneo, se encontró que había pocas disponibles y las Filter RS23 que equipaban a la mayoría acusaban deformaciones y poca duración. Para las próximas carreras, posiblemente quede superado el tema con la adopción de gomas duras monomarca al estilo de la Fórmula Renault.

A pesar de todo, un arranque brillante del campeonato ya que hubo record de inscriptos (34 autos), mucho público, y si el nivel se mantiene así de parejo este torneo superará ampliamente lo visto el año pasado. El primer día de mayo en Rafaela se escribirá el segundo capítulo.

CLASIFICACION FINAL

POS.	Nº	PILOTO	CHASIS-MOTOR	LOCALIDAD
1º	22	R. Blanco	Swiss Hutless-Yamaha	Córdoba
2º	5	C. Manozzo	M101-Parilla	Buenos Aires
3º	11	L. Belloso	Panther-DAP	Zárate
4º	21	J. Elías	Trak-Parilla	Sgo. del Estero
5º	9	E. Verdini	Vara-Dap	Neuquén
6º	2	H. Martín	Panther-DAP	San Juan
7º	35	A. Gubaira	Trak-Parilla	Sgo. del Estero
8º	37	A. Leiva	Trak-Parilla	Sgo. del Estero
9º	16	J. Liadhon	Trak-Parilla	Sgo. del Estero
10º	12	J. Ambrosio	S. Hutless-Parilla	Córdoba

F-2 EUROPEA EN HOCKENHEIM - Sin los argentinos y con el dom

PALMER, MEDICO

Mansilla, excluido por prescripción médica tras un accidente de tránsito. Larrauri, eliminado por Lamberto Leoni (coequipler de "Quique" e inesperado "poleman" con las gomas destinadas al de Lanús) en la última práctica preliminar, tras mostrar sensibles avances sobre el Minardi. ...Y el doctor Palmer imponiéndose con total solvencia en una carrera que —junto con aquel último ensayo previo— fue lo único que se desarrolló con piso seco en el fin de semana

Texto y fotos: Germán Sopena
(enviado especial a Hockenheim, Alemania)

Nada más respetado en Alemania que el título de *Doctor*. Eso explicaba por qué el altoparlante del circuito mencionaba con insistencia que el puntero de la carrera era "el Dr. Jonathan Palmer", en la ocasión doblemente honrado por ser doctor y además excelente piloto.

Jonathan Palmer es en efecto un médico de las afueras de Londres. *"Pero abandoné por completo la práctica de la medicina —nos explicaba después del triunfo en Hockenheim, para dedicarme de lleno al automovilismo. Quería correr en serio y la única manera es dedicarse por completo."* Su excelente triunfo en Hockenheim es la primera gran satisfacción que recompensa esa decisión. Pero no es una sorpresa porque ya desde hace mucho se sabe que Palmer es un gran piloto de Fórmula Uno en potencia, tal como lo advirtió velozmente Frank Williams cuando quiso probarlo en uno de sus autos para conocer en detalle sus posibilidades. Palmer asombró en dicha ocasión con tiempos sorprendentes —aún posee el record absoluto para un auto Fórmula Uno con motor aspirado en el circuito de Silverstone— y demostrando que además de ser muy rápido detrás de un volante posee el criterio y la cabeza analítica que hacen falta para detectar los

remedios que necesita un auto de carrera.

Esas cualidades brillaron en gran estilo en Hockenheim. Es verdad que los Ralt-Honda se encontraron desde el primer momento sumamente cómodos en el trazado de Hockenheim, veloz pero con algunas curvas lentas que cambiaban el tipo de circuito demasiado rápido en que se había corrido hasta ahora. Pero también hay que destacar que Palmer encontró una puesta a punto sumamente eficaz (y mejor que la de Thackwell, su compañero de team) a pesar de tener que trabajar como todos en medio de un diluvio permanente entre viernes y sábado. El domingo por fin se agotaron las canillas celestes, pero los autos salieron por primera vez a la pista con gomas slick en el momento de la carrera en sí, ya que la prueba con tanques llenos de la mañana también había sido sobre pavimento mojado y con gomas con dibujo. Sin embargo, el compromiso aerodinámico y la rigidez de las suspensiones utilizado por Palmer para lo mojado, permitió adivinar con exactitud lo que hacía falta para Hockenheim, y Palmer ganó así sin ninguna dificultad el domingo por la tarde, decidiendo la carrera de entrada al superar el único obstáculo que podía frenarlo en apariencia, que era el italiano Leoni sobre el auto

Jonathan Palmer con su Ralt-Honda girando en clasificación (fue 2º) con gomas de lluvia; en carrera, subió un escalón.

del equipo James Gresham, dueño de una pole que había sorprendido a mucha gente.

Pero Leoni se había tocado con Larrauri en las vueltas previas a la carrera —se habían otorgado excepcionalmente quince minutos para rodar antes, ya que nadie había podido probar previamente con slicks por culpa de la lluvia— y su auto ya no quedó en condiciones de sostener la lucha por los primeros puestos. Atrás de Palmer bregó un rato el entusiasta francés Pierre Petit pero sin llegar muy lejos por culpa del motor de su Maurer, y ni Alliot ni Gartner, que largaban en segunda fila, pudieron en ningún momento amenazar a Palmer.

El doctor londinense no bajó sin embargo en ningún momento el ritmo, lo cual queda bien demostrado por lo parejo de su promedio general y el del record de vuelta establecido por el mismo Palmer a mitad de carrera. A más de quince segundos de distancia, el alemán Christian Danner no podía hacer tampoco más después de superar en lucha franca a Alliot y Petit, y la victoria de Palmer fue así tan incuestionable como para dejar en claro que se trataba del gran desquite por las dos



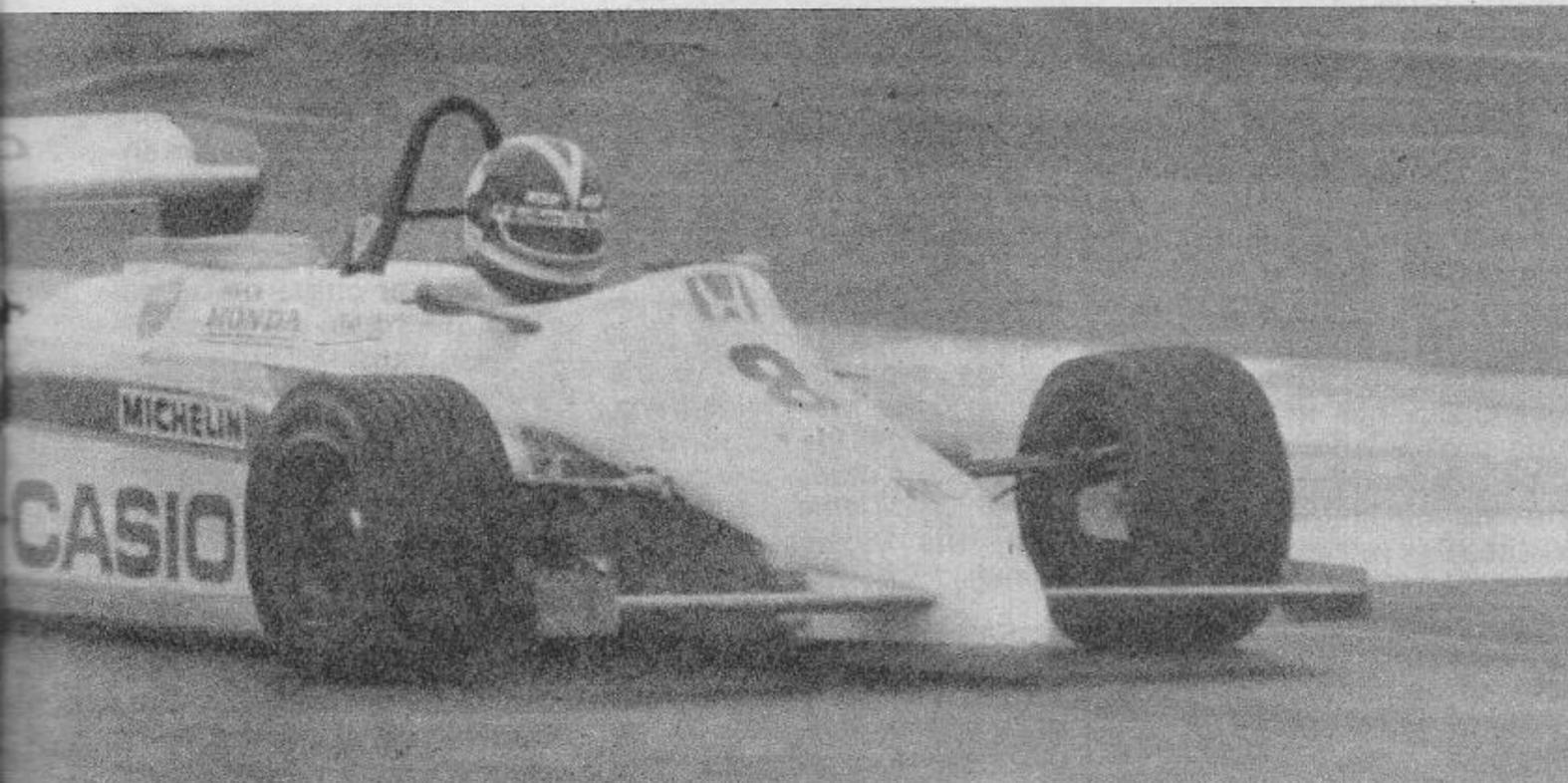
derrotas sufridas en Silverstone y Thruxton frente a Gabbiani y su March.

¿Qué pasaba entretanto con Gabbiani, líder del torneo y doble ganador hasta Hockenheim? El italiano nunca encontró el equilibrio justo entre viernes y sábado, y el domingo se quejó amargamente de un motor "que no tiraba" mientras estuvo en carrera, allá por la sexta posición y luchando con el austriaco Jo Gartner pero sin poder superarlo a pesar de viajar a su cola. Contrariamente a lo que suele suceder en esos casos, no fue el perseguido el que perdió la calma sino el propio Gabbiani quien en la curva que desemboca en la recta de boxes, hizo un violento trompo que terminó con su carrera ya que el motor no quiso arrancar más después de ese dibujo.

NI LARRAURI NI MANSILLA

Hockenheim fue sin embargo más ingrato que nadie con los dos pilotos argentinos, que ni siquiera pudieron correr en la pista alemana. Mansilla, por su problema en el ojo que comentamos aparte, y Oscar Larrauri por culpa de un desafortunado inci-

DE URGENCIAS



Inesperadamente un quinto puesto que auguraba probablemente una mejor suerte aún para Larrauri si el argentino hubiera largado.

MARCH VS. RALT

Ahora viene Nürburgring. Circuito cuyas dificultades es innecesario explicar (aunque ahora se corra solamente sobre 7 kilómetros y no el total del trazado) y donde la importancia de lo sinuoso será todavía más grande que en Hockenheim. De todos modos ya se perfila sin ninguna duda que la batalla de fondo en toda carrera es la que libran los equipos March "A" y el equipo Ralt. Los dos triunfos iniciales de Gabbiani han sido bien contrapesados por tres podios sucesivos de los pilotos Ralt que globalmente parecen conformar un equipo más sólido que el de los numerosos pilotos March. Palmer y Thackwell se mostraban confiados después de la carrera y aseguraban que en Nürburgring el Ralt debería funcionar tan bien como en Hockenheim.

La preocupación debe rondar por lo tanto en la nerviosa cabeza de "Beppe" Gabbiani.

PATIO DE BOXES

CON LAS GOMAS DE MANSILLA — El italiano Lamberto Leoni provocó la gran sorpresa del sábado al adjudicarse la pole position postergando a los Ralt que hasta ese momento parecían dominadores en los vericuetos de Hockenheim, así como a los March del equipo oficial "A". Personalmente, Leoni consideraba que tras largo tiempo de inactividad era él mismo el que avanzaba rápidamente en sus resultados (lo cual se confirma con el progreso en sus posiciones de clasificación). Pero también había que considerar el rol fundamental cum-

dente con Leoni en las vueltas previas a la carrera, cuando se probaban las gomas lisas y la puesta a punto definitiva.

El toque se produjo en la segunda chicana del circuito, donde la rueda trasera derecha del Minardi de Larrauri fue golpeada por el bigote delantero izquierdo del March de Leoni. En pleno terreno de frenaje, el Minardi se desbalanceó totalmente y Larrauri no pudo evitar seguir derecho sin poder ingresar a la chicana, terminando contra las gomas de protección que dañaron totalmente las dos suspensiones delanteras. El coche llegó lastimosamente a boxes cargado en el guinche del circuito, y Larrauri ni siquiera pudo consolarse subiendo al muletto para largar de todos modos la carrera. Este coche (porque Minardi tiene tres chasis en orden de largada) estaba inutilizable porque su motor había sido colocado la noche anterior en el auto de Nannini dejando al muletto sin planta motriz. No quedaba más nada por hacer sino explicar una y mil veces cómo había sido el accidente. "Yo venía perfectamente por mi línea — nos explicó Larrauri — y jamás lo vi a Leoni sino que repentina-

mente sentí que mi auto era tocado de atrás y que me desbalanceaba totalmente en mi trayectoria. Ni siquiera sabía que había sido Leoni, de lo cual recién me enteré cuando volví al box y Minardi me contó que el que me había tirado afuera era Leoni. Una lástima porque el auto estaba sensiblemente mejor que en las carreras anteriores y podía aspirar a un puesto puntuable."

Leoni, como suele suceder en el 99,9% de los casos, no coincidía para nada con la opinión de Larrauri. Para el italiano, la culpa era de Larrauri porque "me encerró en la entrada a la chicana. Veníamos a la par, se cerró y con su rueda trasera me agarró el alerón. Lo cambiamos antes de largar pero el golpe había producido también la rotura del regulador de frenaje, lo cual alteró todo el sistema. El auto frenaba mucho más de atrás y al final se rompió una pastilla de freno trasera, recalentada por el esfuerzo. Con un auto que frenaba en tres ruedas no podía hacer nada y lo peor es que las gomas estaban trabajando muy bien, o sea que largando en pole position podría haber estado perfectamente en la lucha con Palmer o Thackwell".

Doble decepción por lo tanto, aunque sea imposible determinar con exactitud a quién adjudicarle la culpa. En principio, si Leoni tocó su bigote contra una rueda trasera, parece bastante obvio que su auto estaba totalmente detrás del otro. Por otra parte se trataba de vueltas de precalentamiento y no tenía sentido alguno arriesgar en un "sorpasso" en ese momento.

Para Larrauri la carrera perdida significó desaprovechar todo su trabajo de viernes y sábado, que había sido arduo y en el cual había tenido que convencer al ingeniero Caliri para que modificara levemente la convergencia de las ruedas delanteras (que trabajaban muy abiertas según Larrauri), a lo cual se oponía en principio el responsable técnico del equipo Minardi. Cuando esa modificación se hizo por fin el sábado por la tarde, Larrauri bajó rápidamente dos segundos obteniendo un valioso puesto de largada en quinta fila y delante, por ejemplo, del propio líder del torneo, "Beppe" Gabbiani. Esa misma sugerencia exitosa de Larrauri fue luego aplicada al auto de Nannini, quien también mejoró para la carrera hasta obtener casi

plido por las gomas **Bridgestone** de lluvia especialmente adecuadas luego de los dos relativos fracasos sufridos en Thruxton y Silverstone. Lo anecdótico del caso, sin embargo, es que los técnicos japoneses de Bridgestone habían llevado a Hockenheim dos juegos de gomas de lluvia especialmente destinados para **Enrique Mansilla**, hasta ahora el principal probador del esfuerzo técnico japonés. Cuando la forzosa ausencia de Mansilla modificó los planes previstos, **James Gresham** le pidió a los técnicos japoneses que destinaran uno de esos juegos al auto de Leoni, lo cual recién se hizo el sábado en la segunda y última tanda de clasificación. Las pruebas demostraron que esa goma era la adecuada y Leoni obtuvo repentinamente un tiempo que dejó a todo el mundo sorprendido. Allí podría haber estado justamente Mansilla...

no apreciaron demasiado que Maurer publicara a los cuatro vientos que los motores Heidegger eran mejores que los oficiales. Finalmente se llegó a un acuerdo de último momento gracias a que el propio piloto Stefan Belloff tenía en su haber tres motores BMW que la división Motorsport le había regalado personalmente a fines del año pasado. Belloff aportó esos motores al equipo Maurer a modo de colaboración, y sólo por ayudar a Belloff, BMW aceptó que el team los utilizara como solución de emergencia. Los autos recién pudieron salir a la pista a último momento el sábado, y como todo el día llovió torrencialmente, tampoco se pudo probar adecuadamente para encontrar el equilibrio indispensable, lo cual explicaba las retrasadas posiciones de largada de los tres Maurer oficiales prácticamente desprovistos de la posibilidad de ganar.

PROBLEMAS DEL VIL METAL

— Incidente policial el día viernes en Hockenheim entre el equipo Maurer y el preparador Heidegger, responsable de los motores BMW que utiliza el team alemán. Heidegger se presentó el viernes con la policía, intimando el pago de **200.000 marcos** que le debería Maurer. El equipo alemán se resistía al pago alegando que Heidegger no le había entregado hasta ahora motores del nivel prometido (en general se asegura que los motores preparados por Heidegger tienen 10 ó 15 caballos más que los oficiales de BMW) y que por eso no quería pagar hasta obtener satisfacción en ese aspecto. Heidegger decidió entonces llevarse todos sus motores allí mismo y con la presencia policial cumplió tal amenaza dejando al equipo Maurer totalmente desprovisto. El caso era grave justo en una carrera alemana y puesto que en el equipo Maurer corre justamente **Stefan Belloff**, el local más destacado y que podría aspirar a un triunfo. Por su parte, la gente de **BMW Motorsport** no se sentía muy inclinada a solucionar el problema del equipo Maurer ya que durante 1982

ARGENTINO CON MALA SUERTE

— En los boxes de Hockenheim estaba un joven piloto de **Fórmula Ford 1600** del Campeonato Alemán —**Patricio van Cayzele**— quien a pesar de un castellano más bien limitado es sin embargo, argentino de nacimiento aunque vive desde los siete años de edad en la ciudad de Bremen con su familia. Van Cayzele pensaba correr en Hockenheim con su Tiga de **Fórmula Ford** pero yendo para el circuito sufrió un accidente en la calle a raíz del cual se soltó el auto del trailer, volcó al costado del camino y sufrió roturas demasiado importantes como para ser reparadas en el mismo fin de semana.

SORPRESAS PERO NO TANTO

— La lluvia del viernes y sábado modificó en parte las expectativas para el orden de largada y así como favoreció por ejemplo a **Oscar Larrauri** emparejando posibilidades, también otorgó relativas sorpresas como las excelentes posiciones obtenidas por el francés **Pierre Petit** o el austríaco **Jo Gartner**. La sorpresa era sin em-

POR CULPA DE UN ACCIDENTE EN LA CALLE.

MANSILLA EN EL HOSPITAL

El azar reserva esas sorpresas, un piloto de carreras puede arriesgar su vida, todos los domingos buscando el límite a 250 km/h y luego sufrir un ridículo accidente en la calle a 80 km/h, que lo inmoviliza en una cama de hospital por varios días.

Eso es exactamente lo que le pasó a Enrique Mansilla, que en lugar de correr el domingo pasado en Hockenheim tuvo que recluírse en reposo obligatorio en la clínica de ojos de la vecina Universidad de Heidelberg, por culpa de una hemorragia en el globo ocular producida en un accidente sufrido en una ruta inglesa tres días antes.

El desafortunado incidente sucedió —para colmo de ironías— en la ruta que pasa al costado del circuito de Silverstone, o para ser más exactos, en el trayecto que se encuentra entre los pueblitos de Silverstone y Towcester. Mansilla circulaba por allí de retorno de la fábrica March, ubicada en Bicester manejando un Alfa Romeo GTV prestado por un amigo ya que Mansilla tuvo que vender recientemente su auto particular —un Alfa Sud— para poder financiar su participación actual en la Fórmula Dos.

"No iba rápido como se

pensaba en primera instancia —nos aseguraba Mansilla en el hospital alemán— sino manejando a unos 80 km/h, y colocaba justo en ese momento un cassette en el pasacassettes. De pronto noté que el auto patinaba totalmente sin control, y era porque además del pavimento mojado por la lluvia había una inmensa mancha de aceite que cubría toda la calzada por culpa de un camión que había perdido parte de su carga. El auto se me iba en forma incontrolable hacia la mano contraria por la cual venía avanzando un camión que seguramente tampoco podría frenar a tiempo. Antes de chocar procuré corregir totalmente la trayectoria cruzando por la mano contraria y dirigiéndome hacia la banquina para terminar en el campo como fuera. La mala suerte fue que había por allí el cabo de un tronco de árbol cortado y el auto pegó contra ese resto de árbol y se clavó volcando de punta. Por suerte yo estaba bien atado con el cinturón de seguridad y viajaba solo, además. Por eso no pasó nada más grave. Pero el auto cayó de techo aplastándose por completo y allí me golpeó un poco la cabeza, lo que me dejó mareado por un buen rato. Para colmo, cuando me estaba ba-

bargo menor si se tomaba en cuenta que ambos son particularmente expertos y favorecidos por la conducción sobre piso mojado.

ARGENTINO EXITOSO

— En el desafortunado fin de semana alemán para los colores argentinos, el único compatriota satisfecho era un ingeniero, diseñador de los chasis ingleses PRS que habían obtenido el primero y el segundo puestos en la carrera de **Fórmula Ford 2000 Alemana**, en manos del alemán **W. Weidler** y del mexicano **A. Toledano**. El ingeniero en cuestión es **Sergio Rinland**, quien trabajó en Ar-

gentina, junto a Guillermo Kissling y Miguel De Guidi en la **Fórmula Dos** nacional y que en 1981 se radicó en Inglaterra para proseguir en la meca del automovilismo su dedicación al diseño de autos de carrera. Tras un primer año de experiencias, el actual chasis **PRS** (siglas que significan Professional Racing Service) ha debutado con éxito en carreras europeas de las **Fórmulas Ford 1600** y **2000** para las cuales ya se han vendido unos diez chasis en total.

DANNER POR BELLOFF

— Los alemanes esperaban ver en acción sobre todo a

AL

jando del coche volcado, otro auto que venía atrás —un Ford Cortina— también había patinado sobre el aceite y vino a pegar contra el mío mientras que un tercer auto también se iba afuera en el mismo lugar. Increíble, tanta mala suerte...”.

Rápidamente, Mansilla fue a un hospital para hacerse una revisión completa, pero no tenía aparentemente ninguna lesión.

Sin embargo, ya en Alemania, sentía una molestia en el ojo derecho donde se manifestaba una evidente hemorragia en el globo ocular. Teñido de color rojo. El viernes, en el momento de iniciarse las primeras pruebas libres de Fórmula Dos, Mansilla estaba ya con casco puesto y sentado dentro del auto para salir a la pista cuando inesperadamente el motor no arrancó y su auto tuvo que volver al box para sufrir el reemplazo completo de la unidad motriz. Esa casualidad fue por cierto una gran cuota de suerte ya que ante la inactividad momentánea obligada, Mansilla quiso consultar a un médico en ese momento ya que notaba cierta molestia en el ojo derecho. Llevado al hospital de Heidelberg por el argentino alemán Gunther Weber (habitual colaborador de los pilotos argentinos), Mansilla



Mansilla en el Hospital de Heidelberg. (Foto gentileza Diario "Clarín").

fue revisado casi con indignación por un médico alemán, el Dr. Heinz Ludwig, para quien la posible herida ocular era más importante que lo que habían considerado los médicos ingleses. El médico alemán indicó que era absolutamente ilógico correr la carrera porque las vibraciones del auto podían provocar un agravamiento de la hemorragia con consecuencias acaso permanentes, y que el único remedio posible para dicha lesión era internarse de inmediato para sufrir un tratamiento de por lo menos una semana en reposo absoluto y con unos anteojos oscuros para no ver absolutamente nada y dejar descansar al ojo. La sugerencia del médico prohibía incluso retornar a Inglaterra ya que el viaje en avión (por la eventual diferencia de presión) o las vibraciones de un viaje en auto podían empeorarlo más.

Mansilla quedó así internado en un cuarto del hospital universitario de Heidelberg recibiendo la cotidiana visita de su jefe de equipo, James Gresham, el ingeniero Tim Halloway y sus propios mecánicos.

Su frustración era comprensible ya que todo estaba previsto para realizar una buena carrera en Hockenheim (como lo demostró la pole obtenida por su compañero Leoni) y porque además, la reclusión en el hospital es particularmente aburrida ya que es imposible ver televisión o leer diarios o revistas en su situación.

Si todo va bien, Mansilla podría reaparecer en Nürburgring el domingo 24. Pero la decisión médica definitiva se tomará recién al final de esta semana cuando lo den de alta en el hospital alemán.

G.S.

ORDEN DE LARGADA

J. Palmer Ralt-Honda 2m14s48	L. Leoni March-BMW 2m14s43 182.033 km/h.
J. Gartner Spirit-BMW 2m15s17	P. Alliot Martini-BMW 2m14s54
C. Daner March-BMW 2m15s71	P. Petit Maurer-BMW 2m15s24
K. Acheson Maurer-BMW 2m15s86	M. Thackwell Ralt-Honda 2m15s75
O. Larrauri Minardi-BMW 2m16s34	T. Tassin March-BMW 2m16s10
P. Streiff AGS-BMW 2m16s57	B. Gabbiani March-BMW 2m16s36
D. Scott March-BMW 2m18s32	A. Nannini Minardi-BMW 2m17s62
G. Dacco Merzario-BMW 2m19s07	R. Biland March-BMW 2m18s82
T. Kaiser Maurer-BMW 2m20s50	R. Del Castello March-BMW 2m20s00
S. Bellof Maurer-BMW 2m20s65	P. Chauvet Spirit-BMW 2m20s52
A. Ferté Maurer-BMW 2m23s01	B. Stadler Maurer-BMW 2m21s12
F. Ballabio Merzario-BMW 2m25s54	A. Bertuzzi Minardi-BMW 2m23s36

Stefan Bellof, gran promesa que el año pasado había comenzado con todo ganando las dos primeras carreras del torneo de Fórmula Dos. Pero sorpresivamente fue **Christian Danner** quien salvó los honores locales ante la debacle motorística sufrida por el equipo Maurer. Danner cumplió una destacada actuación y obtuvo así su mejor resultado en Fórmula Dos hasta hoy. Pero puede mejorarlo todavía en el curso de este año...

TANQUES LLENOS — La prueba del domingo a la mañana se desarrolló todavía con piso mojado, pese a que

recién dejaba de llover en ese momento luego de tres días de temporal continuado que provocó importantes inundaciones en toda la región. Los tiempos de la mañana no servirían luego demasiado como referencia ya que a la hora de la carrera la pista estaba por fin totalmente seca, pero, de todos modos, Palmer estaba siempre ubicado en lugar preferencial, sólo superado por el entusiasta Petit, muy destacado en piso húmedo. Los diez primeros tiempos fueron así los siguientes: Petit, 2.15.48; Palmer, 2.15.89; Gartner, 2.16.62; Gabbiani, 2.16.63; Thackwell, 2.16.64; Scott, 2.17.05; Leoni, 2.17.20; Danner, 2.17.62; Bellof, 2.17.72; Tassin, 2.17.98.

CLASIFICACION

Autódromo de Hockenheim - Circuito de 6.797 m - 30 vueltas - Recorrido total: 203.910 km - 10-4-83.-

POS PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º Jonathan Palmer	Ralt RH6-Honda	1h02m25s33	30
2º Christian Danner	March 832-BMW	1h02m47s52	30
3º Mike Thackwell	Ralt RH6-Honda	1h03m15s02	30
4º Jo Gartner	Spirit 201-05-BMW	1h03m20s50	30
5º Alessandro Nannini	Minardi M283-BMW	1h03m53s14	30
6º Thierry Tassin	Maurer MM83-BMW	1h03m56s36	30
7º Lamberto Leoni	March 832-BMW	1h03m58s82	30
8º Philippe Alliot	Martini 001-BMW	1h04m03s28	30
9º Roland Biland	March 832-BMW	1h04m06s34	30
10º Kenny Acheson	Maurer MM83-BMW	1h03m26s23	29

Luego se clasificaron: B. Stadler (Maurer MM83-BMW), 1h03m33s, 29 vueltas; A. Ferté (Maurer MM83-BMW), 1h03m41s78, 29; A. Bertuzzi (Minardi M283-BMW), 1h02m55s11, 28; F. Ballabio (Merzario M28-BMW), 1h03m39s04, 28; G. Dacco (Merzario M28-BMW), 58m49s59, 27.

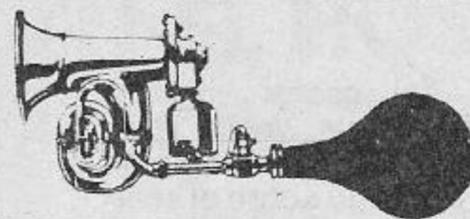
Promedio del ganador: 196,015 km/h.

Record de vuelta: Palmer en la 19ª vuelta en 2m03s76/100 a un promedio de 197,727 km/h.

Posiciones en el campeonato: Gabbiani, 18 puntos; Thackwell, 16; Palmer, 13; Danner, 10; Tassin, 4; Bellof y Gartner, 3; Streiff, Alliot y Nannini, 2; Leoni y Jelinski, 1.

Próxima competencia: el 24 de abril en Nürburgring.

TOQUECITOS DE BOCINA



EL RIO SUENA - Llamó poderosamente la atención la presencia de **Carlos Alberto Pairetti** en todas las competencias de Fórmula 2 SUDAM que se han realizado. El presidente del **Club Argentino de Pilotos** viajó tanto a Uruguay como a Chile para observar el funcionamiento de la categoría de monoplazas sudamericanas. Tan sugestiva presencia debía tener una explicación, que recogimos como versión fidedigna. Según parece, Pairetti ha sido propuesto por un alto directivo de F-2 y un destacado piloto de la categoría para que se ocupe de la promoción y difusión de la misma. "Carlitos" tiene una organización que se dedica a comercializar la publicidad del CAP y además realiza las comunicaciones con la prensa. Esa misma agrupación tomaría a su cargo la comercialización de la publicidad de F-2, como así también el trabajo de difu-

sión. Pairetti habría solicitado un plazo de tres carreras para interiorizarse del funcionamiento de la categoría, y luego contestar si acepta o no el nuevo cargo de promotor de la F-2 SUDAM.

VUELVE - *El volante de la ciudad bonaerense de 9 de Julio, Daniel Cingolani, retornará a la actividad, a más tardar, luego de la próxima competencia de Fórmula Renault Argentina. Para tal fin adquirió el auto que utilizó Angel Chiviló en la temporada anterior, un Tulia XXI del equipo de Tulio Crespi. Sobre esa máquina instalará una planta motriz de 1.400 cm³ desarrollada por los hermanos Rullo, intentando reaparecer en la prueba que se realizará el 24 del corriente en el Autódromo de Buenos Aires. El ex integrante del equipo de F-2 de Guillermo Maldonado, ya participó de la F-R en*

1980, cumpliendo actuaciones destacadas en los monoplazas menores.

DUALIDAD - Jorge Omar del Río estaría por compensarle a **Guillermo Maldonado** el gesto que tuvo, de incorporarlo a su equipo de F-2. En su momento, Maldonado le ofreció un monoplaza de su equipo al Campeón del Turismo Competición 2000; ahora Del Río le ofrecerá un Dodge VW 1500 para que el Campeón de F-2 pueda correr en el TC-2000. Del Río pondría a disposición de Maldonado el auto que él está utilizando actualmente, ya que en la próxima competencia dispondrá de una nueva máquina preparada por **Aldo Bellavigna** y **Juan Carlos Pianetto**. El "Yoyo" ya corrió en Turismo Competición con una máquina del equipo de Luis Di Palma en 1980.

VUELTA DEL NOROESTE - *La Asociación Tucumana de Automóviles Standard solicitó a la Comisión Deportiva una fecha en el calendario de Turismo Rally, para realizar en el mes de setiembre la 15ª edición de la tradicional Vuelta del Noroeste, clásica carrera de ruta que hace tres años que no se lleva a cabo. La CDA le pidió al club organizador, que aclare si han tenido en cuenta que a partir del 1º de mayo la provincia de Tucumán adoptará como combustible obligatorio la "alco-nafta", debiendo, por lo tanto, tramitar una autorización gubernamental para emplear nafta en los autos de carrera.*

Si ATAS tiene resuelto ese problema, existe un 90% de posibilidades para que la competencia se concrete en la fecha solicitada, algo que sin duda será aplaudido por todos los aficionados de la especialidad.

EL IES 3CV EN LO DE PUGLIESE

El martes de la semana pasada, el concesionario de Automóviles Citroën SA Alejandro Raúl Pugliese, más conocido por nosotros por su condición de piloto, recibió en su local de la avenida Mosconi, en San Justo, las dos primeras unidades IES 3 CV. Con tal motivo, convocó a clientes y amigos para celebrar el regreso del "tres caballos" al mercado automotor. En la fotografía vemos a los señores José María Agra y Juan Bautista Marcote (ambos de Post Ventas de la fábrica), a Carlos Crocco (también concesionario de la marca) y al dueño de casa, en un momento de la reunión.



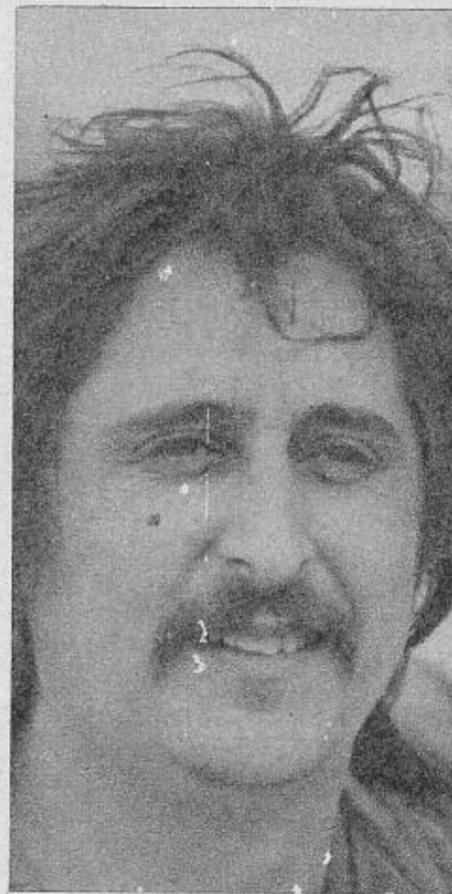
FORMULA 4000 - Activamente siguen trabajando en Santa Fe, con el ingeniero **Eduardo Ricotti** a la cabeza, los pilotos de la ex **Fórmula Uno Argentina**, para concretar competencias de la nueva categoría zonal **Fórmula 4000** que utiliza los chasis de la antigua especialidad de monopostos. Luego de la primera carrera realizada en Las Parejas (que se adjudicó **Edgardo Lavari**) otros pilotos han prometido su asistencia para la próxima, que se realizará en **Rosario** el domingo 17. Además, tienen previsto correr el 1º de mayo en el autódromo de **Paraná**. Todo parece indicar que la especialidad volverá por sus fueros y ya se habla de un nuevo reglamento para abaratar los costos. Se dice que la F-4000 podría ser monomarca, con motores **Falcon** y neumáticos más angostos para facilitar su adquisición. Todos recuerdan el trabajo que realizó, desde su puesto de presidente de **CADAD**, **Eduardo Ricotti** en favor de la categoría y parece que ahora asumió el compromiso de re-flotarla para instalarla nuevamente en el calendario nacional.

INTERMEDIARIO - **Romagnoli**, el campeón cordobés de **Kariing**, está a punto de debutar en la **Fórmula Renault**. Para ello cuenta con el chasis que perteneció a **Claudio Becerra**, que en un primer momento había sido adquirido por **Jorge Pernigotte** (un **Berta** con motor preparado por **Pedro Vidal**). La máquina ni llegó al taller de **Pernigotte**, ya que la revendió inmediatamente pues éste seguirá con el chasis **Crespi** que posee, un **Tulia XXI** atendido

QUIEN ES...

JORGE EZQUERRA

Debutó en el Gran Premio de Turismo 1979 que se largó desde Carlos Paz, cumpliendo un largo enlace hasta Neuquén. Allí fue 2º, tras Gonzalo Barceló en el 2º prime. Abandonó poco después, atravesando el Parque Nacional "Laguna Blanca". En la Manzana '80 fue 7º y abandonó en las ediciones '81 y '82 (en la primera de ellas, después de ganar su categoría hasta el enlace final de la primera etapa). La mecánica de sus autos está en manos de Roberto Faca y utiliza fierros de Luis Echenique para potenciar un motor preparado básicamente como Turismo. Estuvo este año en el Rally de Villa Dolores pero abandonó en la segunda etapa, luego de una salida del camino en la bajada de Giulio Cesare. Es dueño de un laboratorio fotográfico en Bariloche y es uno de los pilotos más populares de esa ciudad. "Como a muchos, me perjudicó el haber largado tan atrás por el sorteo previo. Llegué a la cuarta etapa sin pensar que tuviese posibilidades ciertas de ganar, y me conformaba con el tercer puesto detrás de Torrás y Damilano, con quienes me divertí mucho a lo largo de toda la carrera, haciendo duelos bastante interesantes. Como auxilios tenía cinco camionetas y un montón de amigos... De ahora en más, espero poder seguir todo el campeonato". Finalmente, ganó su clase siendo cuarto en la general.



por el equipo **LX** de **Laskac** y **Xamar**. **Romagnoli** contará con el asesoramiento de **Oreste Berta**, ya que tiene una sólida relación con el "Mago" de **Alta Gracia**.

TURISTAS - Se dio a conocer el calendario de la categoría **Turismo** en su especialidad pista, para los meses de **mayo, junio y julio**. Luego de la prueba de **Tandil** que debía realizarse el domingo anterior, la especialidad se presentará el 22/5 en **Buenos Aires**, 12/6 en el **Oscar Cabalén** de **Córdoba** y 10/7 en **Concordia** (**Entre Ríos**). Estas fechas ya fueron confirmadas y además se tiene previsto correr en **Bahía Blanca** en **agosto**, **Río IV** y **El Pinar** (**Uruguay**) en **setiembre**, **San Juan** en oc-

tubre, **General Roca** (**Río Negro**) en **noviembre** y **Las Flores** y **Buenos Aires** en **diciembre**. Todas estas competencias no tienen confirmado el día en que se llevarán a cabo.

LAUDO AUTOMOVILISTICO - El **Club Argentino de Pilotos** está programando una carrera de su categoría monomarca en el autódromo chileno de **Las Vizcachas** para el 22/5. En oportunidad de presentarse en el escenario trasandino la **F-2 CODASUR**, **Luis Di Palma** y **Guillermo Kissling** entrevistaron la posibilidad de correr en **Santiago de Chile** y en principio se ha fijado el mes de **mayo**, ya que luego tendrían que esperar hasta **octubre** o **noviembre** si

los caminos llegan a estar clausurados por la temporada invernal. Los dirigentes chilenos aceptaron la propuesta, con una salvedad, que dos de los autos argentinos estén a disposición de corredores trasandinos. El proyecto global contempla la posibilidad de correr en **Mendoza** una semana después de **Las Vizcachas**.

PREMIOS - La categoría **Turismo** en su especialidad pista, recibirá en cada competencia una retribución mínima de \$ 200.000.000. Esta cifra ha sido fijada por la **CDA** y será distribuida entre las tres clases, correspondiéndole a la 1 el 20% de aquella cantidad, y a la 2 el 40%, al igual que a la 3. A los ganadores se les abonará, como mini-

Año XVI N° 880
 Del 11 al 17 de abril de 1983
 Redacción: Avda. Alem 896 - 1001
 Capital Federal
 Télex: 9229/22148 - Abril - AR.
 T.E: 312-6010/29

DIRECTOR
 Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
 Oscar D. Fittipaldi

REDACCION: Ricardo Delgado
 (*Prosecretario*); Jorge
 Fernández Morano, Eduardo Enrique
 Neira, Marcelo García Lobelos
 (*Jefe de Diagramación*); Enrique
 Giovanetti.
 (*Diagramadores*)

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

SECRETARIA:
 María Della Cedres de Mango

**DEPARTAMENTO DE
 SERVICIOS FOTOGRAFICOS**

Director: Hugo Pérez Campos

Jefes: Osvaldo Dubini -
 Juan Carlos Franceschini

GALERIA: Isidoro Rubini (*Jefe*)

Fotógrafos:

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

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
 EXTERIORES Y ARCHIVO**

Director: Mario Ceretti

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

ARCHIVO: Francisco Forcinitti (*Jefe*)



editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL

**Gerente de Coordinación
 Editorial:** Jorge N. Milani

Director de Arte: Julio Peralta

AREA PUBLICIDAD

Gerente: Oscar Paino

Gerente Adjunto: Fernando Costanzó

Gerente de Ventas: Gerardo Cerolini

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Publicidad: Héctor Bustos.

AREA CIRCULACION

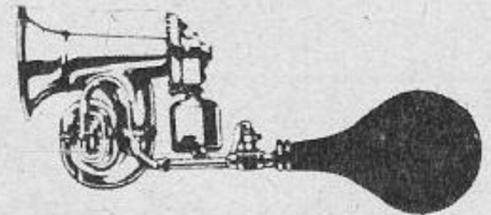
Gerente: Osvaldo Andrés

Avda. Belgrano 824 - 1092 Capital
 TE: 30-7891/99

AREA INDUSTRIAL

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

Toquecitos de BOCINA



mo, el 18,9% del monto estipulado para cada categoría y en escala descendente se premiará a los 10 primeros clasificados.

EQUIPOS OFICIALES - Se decidió nomás Miguel Etcheagaray y correrá con un chasis Berta las competencias de Fórmula Renault. El nuevo auto pertenece a Héctor Flieter, quien lo había adquirido por encargo del piloto chileno Alejandro Schmauk, que pensaba utilizarlo en su país. Al desistir éste de la compra, la máquina le fue ofrecida a Etcheagaray quien ya ganó la primera carrera de la temporada con un Crespi, aceptando la oferta con estos argumentos: "Si una marca de autos tiene un equipo propio oficial, se debe pensar que el dueño le brindará atención preferencial, relegando a los particulares que utilizan su misma marca de autos. Por eso estimé conveniente buscar una alternativa con otro chasis".

El puntero del Campeonato seguirá contando con los motores preparados por Juan José Reybet y, debutará con el nuevo auto en la próxima carrera; previamente viajó a Córdoba para poner a punto el coche en el autódromo Oscar Cabalén, sin descartar un asesoramiento en la tarea por parte de Oreste Berta.

ENSAYO GENERAL - Cinco pilotos estarán esta semana probando sus autos en el nuevo circuito de la ciudad de Rosario. Se trata de Francisco Mayorga, José L. Gervasoni, José Manuel Fararoni, Daniel Sancho y otro que será designado por Juan Emmi. El CAP quiere correr en el nuevo autódromo, pero objeta el largo de la pista, ya que solamente tiene 1.400 me-

tros. El club organizador prometió agregar 1.000 metros en un futuro cercano, pero por el momento simplemente ensanchará las zonas de curva. Por eso las cinco máquinas tratarán de comprobar si es posible correr en estas condiciones. Los representantes rosarinos estiman que en estos momentos se pueden reunir 25.000 aficionados, por los Datsun, en su flamante autódromo.

SUPERPOSICION - El Club Madariaguense de Automovilismo quiere realizar una edición del Rally de la Provincia de Buenos Aires en la zona de la Bahía Samborombón y Villa Gesell, en la misma fecha que se disputará el Gran Premio de Turismo. Por eso, las autoridades del ACA se han dirigido a los presuntos organizadores para que traten de ubicar su carrera en una fecha que no interfiera el calendario ya confeccionado. La carrera serviría para abrir la temporada turística en el Municipio Urbano de la Costa, por lo tanto se estudiará la posibilidad de llevarla a cabo en el mes de

octubre para asegurar el éxito de la competencia.

POSTERGACION - Como consecuencia de las dos sucesivas postergaciones que sufrió la prueba de Turismo Carretera de 25 de Mayo, la ACTC debió cambiar también la fecha de la carrera anunciada en Necochea para el domingo 17. De común acuerdo con los organizadores, se trasladó la tercera fecha del Campeonato de TC para el 24 de abril. Esta modificación, acaso genere también una postergación de la prueba de Bahía Blanca.

CONFIRMACION - Luego de la carrera de Fórmula Renault realizada en Rosario, la Comisión Técnica trasladó a Buenos Aires varios de los elementos mecánicos de los motores empleados por los tres primeros clasificados. Sometidos a un examen profundo se comprobó que todo estaba en orden, por lo tanto inmediatamente se confirmó el resultado final de la carrera sin ningún tipo de alteraciones.

CALENDARIO

Competencias previstas para el domingo 17 de abril de 1983

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Uno: En el circuito de Paul Ricard se realizará el Gran Premio de Francia, tercera competencia por el Campeonato del Mundo de F-1. Ver pág. 23.

Fórmula Tres: La tercera carrera del Campeonato Europeo de F-3 se concretará en el circuito belga de Zolder, donde debutará Enrique Benamo.

Fórmula Ford: El circuito británico de Snetterton servirá de escenario para la cuarta prueba del Campeonato Inglés de FF-2000, intervendrá Víctor Rosso.

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Competición 2000: El autódromo entrerriano de Paraná recibirá al Turismo Competición 2000 para llevar a cabo la segunda prueba de la temporada por el Campeonato Argentino que fiscaliza la CDA del ACA.

EQUIPO BELICOSO - Edgardo Lede tiene la intención de incorporarse a la F-2 SUDAM y para ello está en tratativas con Miguel Angel Guerra, a fin de tratar de asimilarse a su equipo. Lede ya arregló con Pedro Vidal, quien asistirá técnicamente el auto de Guerra, y quedó establecido que cuando se concrete el equipo que está gestando el ex piloto de F-1 Internacional, Edgardo será el piloto N° 2. Como se sabe, todavía no tienen los motores R-18 que está desarrollando Oreste Berta, que serán suministrados a los teams que pretenden utilizar plantas motrices Renault. Para tal fin, Lede ya puso en venta el chasis Berta de F-R que utilizó el año pasado.

SEMIPERMANENTE - Tres Arroyos, ciudad del sur bonaerense, también pretende incorporarse a la nómina de organizadores de competencias de Turismo Carretera. Los dirigentes locales quieren reeditar la clásica Vuelta de Tres Arroyos y han sugerido a la ACTC un circuito semipermanente ubicado en las inmediaciones de su ciudad. El trazado tiene más de 7.000 metros y sería fácilmente adaptado para correr TC, y si existiera la posibilidad de concretar una prueba en agosto estiman que el circuito estaría totalmente listo para entonces. Es oportuno recordar que durante el octavo mes del año la ACTC no tiene carreras programadas, ya que se pensaba ir a Brasil pero el proyecto aparentemente no prosperó.

CUCHILLO EN MANO - El polémico tema de las cubiertas se arregló, felizmente, en la Fórmula Renault. Como consecuencia de un enfrentamiento entre algunos cons-

tructores y fabricantes de gomas, se llegó a pensar que todo degeneraría en un gran distanciamiento, sin embargo se solucionó de la mejor manera. Se resolvió seguir con las gomas Fliter, quedando las utilizadas en Rosario como testigos de la calidad para comparar en el futuro si existiera alguna denuncia. Por su parte, Fliter se comprometió a brindar asistencia técnica en las carreras y reponer, sin cargo alguno, si alguna goma tiene que ser cortada para verificar el tipo de compuesto que utiliza. Los trozos de las gomas cuestionadas serán analizados en caso de dudas, y si existiera alguna alteración se responsabilizará al fabricante exclusivo.

UN RUMOR MAS - Nuevamente el nombre de Carlos Alberto Reutemann está asociado a un probable retorno al automovilismo deportivo. En este caso se lo vincula con el equipo oficial Lancia, que le habría ofrecido un auto para que participe en el Rally Argentino que se disputará en agosto por el Campeonato del Mundo, con la organización del Automóvil Club Argentino. El piloto santafesino, ahora residiendo en la Capital Federal, manifestó que todavía mantiene su posición, pero dejó entrever que una competencia de Rally sería apropiada para desistir de su inactividad.

¡AY, DOLORES! - La carrera de Fórmula Renault que está anunciada para mayo en el autódromo de la ciudad de Dolores, no se realizará. En su lugar, posiblemente, la categoría se presentará en el circuito cordobés de Marcos Juárez. Una cosa es segura: no se perderá la fecha y si no se llega a un acuerdo con Córdoba, Buenos Aires puede ser la alternativa ideal.

EXIJA

INFORMES DE COLOCACION

750-5692/5483 de 7 a 15 hs.

GUARDAPLAST
LEGITIMO



RESORTES DE SUSPENSION

Fabrica y distribuye:

ANICETO GOMEZ

Infórmese sobre Agente Autorizado más cercano 641-2907/641-8429



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.

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



ENVIOS AL INTERIOR

NEW YORK RUEDAS S.A. PROTTO Hnos.

DISTRIBUYE LO MEJOR

TAUNUS GHIA - FALCON 82 - PEUGEOT 505

B.M.W. - RENAULT 18 FUEGO LEGITIMAS

y toda la línea EXCLUSIVA BMW.

para PEUGEOT - FIAT - DODGE

PRECIOS SENSACIONALES

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

DINERS • VISA • CABAL ARGENCARD • CARTA FRANCA AMERICAN EXPRESS

Revista
Joker

Juéguese por su diversión.

Apuéstele a Joker.

Sí, adivinó.



volvió con todo!

La revista que usted estaba esperando ya está en su quiosco.
¡Disfrútela!

\$ 40.000.-

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

De Ernesto J. Robado.
Munro.

ACLARACION SOBRE CHAPMAN "EL MITO"

Estimado Hansen:

Con relación a tu excelente nota sobre Chapman, TODOS LOS MITOS, EL MITO, publicada hace un tiempo siento la necesidad de comentarte un punto que considero requiere corrección. Es el referido al "sistema de usar el semleje de tracción y el portamazas como uno de los elementos del paralelogramo deformable", utilizado en el LOTUS 18 y presentado en Buenos Aires en febrero de 1960; sistema al cual Chapman denominó "Double Transverse Link". Este es en realidad un diseño de "Eric Broadley", quien lo utilizó, con singular éxito, en su LOLA 1.100 cm³. sport competición de 1959. Tengo pruebas fehacientes de ello. Están a tu disposición.

R) Sería lindo que nos enviara el material para hacer la aclaración amplia, dado que Ronald Hansen (por suerte para él) viene poco por la redacción. Lo esperamos.

De Ricardo Zeballos
Perú.

LOLE

Estimada Corsa:

Soy un peruano fanático del automovilismo y en especial de la Fórmula 1. Tengo 18 años y acabo de salir del colegio. Sueño con irme a Europa a correr en auto. Quiero llegar a ser un gran piloto profesional. Practico aquí en Lima, pero no sobre buenos autos, aunque sé que puedo ser un buen piloto.

Les escribo esta carta para pedirles un favor. Necesito dinero para irme a alguna escuela de pilotos europea o para comprarme algo acá y correr. Actualmente la televisión peruana tiene un programa de concurso (preguntas y respuestas) del tema que el concursante escoja. Tengo idea de participar y reunir así el dinero que me falta. Y el tema elegido es: Carlos Alberto Reutemann. Por eso les pido que me manden toda la información posible sobre él. Tengo toda la colección de Corsa, pero necesitaría más datos, por ejemplo cuánto mide, cuánto pesa, nombre de sus familiares, etcétera.

R) Lo más completo que podemos ofrecerte en la materia es el libro especial que publicamos sobre Lole tras la temporada '81. (Puedes pedirlo a Ryela, Belgrano 624, Cap. Federal). Allí encontrarás los datos necesarios para saber todo sobre su campaña. Lamentablemente los datos necesarios que pides nos resulta imposible dártelos, porque si bien para nosotros, periodísticamente hablando, es bueno saber todo lo posible, no hemos llegado tan lejos... Pero si le escribes una carta al Automóvil Club Argentino dirigida a Lole, pidiéndole esos datos, en una de esas... la dirección del ACA es: Av. del Libertador 1850 (1425) Capital Federal.

De Félix Alberto Alvarez
Berisso

PROBLEMA

Amigazos:

Les digo así porque toda la semana los tengo al lado mío y cada vez que se vende una revista me pongo contento porque tengo un kiosco y es una gotita del sueldo.

Aparte de eso no creemos ser los únicos, mi padre y yo, que seguimos su revista desde el número 1, y espero que sigan mis hijos, nietos, etc.

Pero pasemos a las preguntas, ya que tengo dos problemas graves. 1) Soy poseedor de un Taunus L modelo 80, al cual ningún mecánico pudo sacarle el problema de que cada 4.500 a 6.000 kilómetros se me corte la cadena de distribución en la calle (¿no es que dicen que hay que cambiarla cada 30.000 km?). ¿Qué puede ser y cómo lo soluciono? 2) Cuando pongo la primera y luego paso a segunda, en ese momento se produce un golpe en el diferencial. Esto, el auto lo tiene desde 0 Km, así lo compré, y por más que le han cambiado satélites, planetarios y no sé cuántos astros más, sigue igual...

R) Nos alegramos de que sea nuestro socio (porque cada revista que se vende es una gota de nuestro sueldo y unos cuantos litritos del suyo, ¿o no?). Bien. El problema de la cadena de distribución seguramente se debe a algún error de quien la ha colocado (muy tensa, quizá), porque no nos parece normal que se rompa tan seguido. Con respecto al "golpe", el Taunus L de ese año posee como característica esa especie de juego. Esto lo decimos en base a una experiencia de uno de nuestros redactores, que tuvo uno similar y peregrinó tratando de averiguar a qué se debía. Claro que habría que ver qué tipo de "golpe" tiene el suyo. Los dos problemas que plantea pueden ser solucionados por un buen especialista en Ford, le recomendamos que vea a uno, ya que desde esta modesta sección poco más podemos hacer. Suerte.

Kiosco EL COLO

PREMIO PARA BRANDS HATCH

Pese a que 1982 hace ya rato que nos abandonó, todavía hay quienes continúan recibiendo premios por lo realizado en la temporada anterior.

Y entre ellos están los responsables del circuito de Brands Hatch, que la semana anterior tuvieron el halago de ser considerados por la Federación Internacional del Deporte Automovilístico como los mejores organizadores de Grandes Premios de Fórmula Uno de 1982, por el trabajo realizado en ocasión del Gran Premio de Inglaterra, disputado en ese tradicional trazado el pasado 18 de julio.

Tal distinción se tradujo en la práctica en la entrega de un hermoso trofeo que fue puesto en manos de John Webb, que en la oportunidad representó a la gente de Brands Hatch, nada menos que por el titular de la FISA, Jean-Marie Balestre.

Vale la pena señalar que para este premio, la FISA tuvo en cuenta exclusivamente los detalles organizativos de la carrera, tanto en lo atinente a la parte deportiva como en lo referido al público.

PARA ARNOUX Y PIRONI, EL TROFEO VILLENEUVE

El hermoso trofeo que sostienen René Arnoux y Didier Pironi lleva la denominación Gilles Villeneuve y fue entregado a ambos pilotos de Ferrari por las autoridades de la pequeña República de San Marino, como recordación del infortunado piloto canadiense. Fue una emotiva ceremonia que significó además la primera aparición en público, en Italia, de Pironi luego del terrible accidente sufrido en Hockenheim. Didier mostró en la ocasión, que su proceso recuperatorio sigue marchando normalmente, estimando que de no mediar inconvenientes, a fin de agosto podría estar en condiciones de tripular nuevamente un auto de Fórmula Uno.

No fue éste el único testimonio de recordación hacia Villeneuve realizado en los últimos días, ya que al mismo tiempo las autoridades del Autódromo Dino Ferrari de Imola anunciaron que en un futuro cercano construirán un monumento en memoria de Gilles en el propio circuito italiano, que coincidentemente fue el lugar donde el piloto canadiense disputase la última carrera de su destacada trayectoria en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno.



NUEVO CIRCUITO ESPAÑOL - Hace un tiempo hicimos referencia a un proyecto existente para la construcción de un circuito callejero en la balnearia y sofisticada Marbella. El tiempo ha pasado, y no en vano en este caso, ya que la idea ha ido cobrando forma al punto de que en estos momentos ya se encuentran en pleno desarrollo las tareas de adecuar parte de las calles de la ciudad turística de Fuengirola a las exigencias de una carrera de autos. Pero esto no es todo. Recientemente, el futuro circuito recibió el primer visto bueno de la FISA por intermedio de Sandro Rocci, integrante de la Comisión Técnica de la entidad, y también de los pilotos, en la persona de Tiff Needell. Tales alternativas animaron a los británicos Dee y Rutcliffe, los promotores de la idea, quienes rápidamente se pusieron en contacto con Barry Bland con el fin de poder concretar en los últimos meses del año una competencia de Fórmula Dos. Según lo planeado, éste sería el paso previo para solicitar en 1984 ser sede del Gran

Premio de España de Fórmula Uno.
¿Lo conseguirán?

SE SALIERON CON LA SUYA - ..Y los sudafricanos lograron que la FISA les adelantara la fecha de realización de las Nueve Horas de Kyalami, la competencia que este año tendrá validez por el Campeonato Mundial de Marcas. Esta prueba, originalmente estaba prevista para el 5 de noviembre, o sea una semana después de la fecha a que fuera trasladado el Gran Premio de Fórmula Uno tras la modificación inicial en el programa de este torneo. Esta situación de proximidad de ambas carreras preocupaba bastante a los sudafricanos, ya que según el criterio de sus dirigentes les dificultaría la organización de las dos competencias. Fue así que decidieron solicitar a la FISA el cambio de fecha de alguna de ambas, logrando que ello ocurriera con la de Residencia, que por decisión de la FISA fue adelantada para el 30 de julio. Una medida que satisfizo a los sudafricanos que ahora sí podrán

trabajar con tranquilidad.

MAS SOBRE LA TELEVISION - Semanas atrás consignábamos las cifras de telespectadores que observaron las carreras de Fórmula Uno en 1982. Decíamos en aquella oportunidad que fueron cerca de mil millones, exactamente 946.160.000 las personas que vieron las competencias, lo que según los nuevos datos llegados significa un aumento de audiencia del 4,26% con relación a 1981. También subieron los minutos de emisión de carreras, que en 1982 fueron de 25.609 contra 19.806 registrados la temporada anterior, lo que presentó un incremento de 29,3%. Hubo también una ampliación en el número de emisoras que captaron las imágenes, que de 424 en 1982 pasaron a ser 439 el año anterior. Donde se notó una disminución fue en el rubro de los países que recibieron la televisión de las competencias, que en 1982 resultaron 42 contra los 44 anotados en 1981. Asimismo, dentro del calendario de carreras fue la de Mónaco

A UN AÑO DE MALVINAS... NUESTROS HEROES DEL AIRE CUENTAN SUS HAZAÑAS EN...

SEIS DIAS DIOS Y LOS HALCONES

Cap. Pablo Marcos Carballo Ilustraciones del Cap. Res. Exequiel Martínez



La heroica acción de la
aviación militar argentina
en Malvinas, narrada
misión por misión
por nuestros pilotos de combate.

**El único libro escrito
por un hombre que
luchó en la guerra.**

Completa recopilación de las narraciones más impactantes de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina. Los actos de valor que sorprendieron al mundo. Las anécdotas insospechadas de una lucha desigual. Todo, documentado con vibrantes ilustraciones y fotos color obtenidas en el escenario de la guerra.

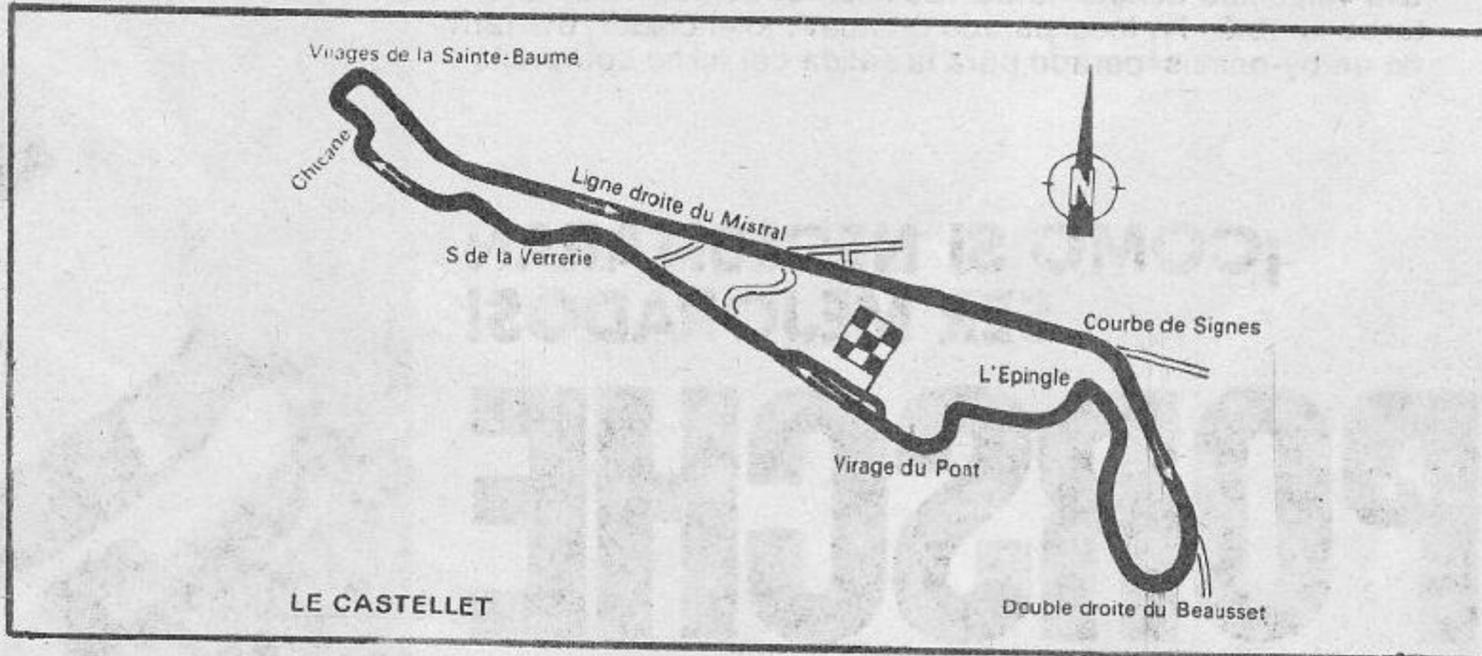
Una obra esclarecedora que describe cada episodio bélico en su exacta dimensión.

**El ataque al "Invencible".
El hundimiento de
la fragata "Argonaut".
La destrucción del "Sir
Galahad" y el "Sir
Tristram".**

**Lo que no se dijo sobre
las muertes de los pilotos
García Cuerva y Jukic.
Los aciertos.
Y los errores.**

SI LOS VAIVENES ECONOMICOS IMPUESTOS POR LA F.O.C.A. LOGRAN SUPERARSE FELIZMENTE, EL PROXIMO DOMINGO...

F-1 EN PAUL RICARD



GRAN PREMIO DE FRANCIA

Circuito de Paul Ricard-Le Castellet de 5,81 km. 54 vueltas:
313,74 km. 25-7-82
GANADOR: (16) René Arnoux Renault RE30B Turbo
1h33m33s217/1000 a un promedio de 201,205 km/h

El domingo próximo la Fórmula Uno regresa a Europa y a Francia para disputar uno de los Grandes Premios más tradicionales. Sin embargo, esta vez el GP francés tiene sobre sí una espada de Damócles, ya que las altas pretensiones de la FOCA en materia económica ponen una vez más en el candelero la continuidad allí de la categoría. Esperemos que todo se arregle y podamos ver a los F1 —aunque sea por televisión— lanzados en la recta del Mistral. ¿Prevalecerá la mayor velocidad de los turbo, y más ahora que no hay efecto suelo? Todo parece indicar que sí. Sin embargo nada puede aventurarse en esta Fórmula Uno moderna. Sólo nos queda esperar que la carrera se haga y sentarnos frente al televisor. Y la semana que viene, por supuesto, revivir la prueba en Corsa, a través de nuestros enviados especiales. Y por supuesto, entre otras muchas, el G.P tendrá el complemento de la Fórmula Renault... y sus estrellas: Etcheagaray, Gurini, Chivilló, Turo... en fin, todos...

CLASIFICACION					
POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAo
2º	15	Alain Prost	Renault RE30B-Turbo	1h33m50s525	54
3º	28	Didier Pironi	Ferrari 126 C2 Turbo	1h34m15s345	54
4º	27	Patrick Tambay	Ferrari 126 C2 Turbo	1h34m49s458	54
5º	6	Keijo Rosberg	Williams FW08-Cosworth	1h35m04s211	54
6º	3	Michele Alboreto	Tyrrell 010-Cosworth	1h35m05s556	54
7º	5	Derek Daly	Williams FW08-Cosworth	1h33m39s506	53
8º	8	Niki Lauda	McLaren MP4B-Cosworth	1h33m50s849	53
9º	23	Bruno Giacomelli	Alfa Romeo A 182	1h34m44s843	53
10º	4	Brian Henton	Tyrrell 010-Cosworth	1h35m02s097	53
11º		M Winkelhock	ATS D5-Cosworth	1h34m13s673	52
12º	12	Geoff Lees	Lotus 91 Cosworth	1h34m36s323	52
13º	29	Marc Surer	Arrows A4B-Cosworth	1h35m12s976	52
14º	26	Jacques Laffite	Talbot Ligier JS19-Matra	1h34m36s000	51
15º	35	Derek Warwick	Toleman TG181B-Hart Turbo	1h34m12s243	50
16º	25	Eddie Cheever	Talbot Ligier JS19-Matra	1h34m39s226	49

HISTORIAL			
1976 (Ricard)	Hunt	McLaren Cosworth	(186,422 km/h)
1977 (Prenois)	Andretti	Lotus-Cosworth	(183,006)
1978 (Ricard)	Andretti	Lotus-Cosworth	(190,404)
1979 (Dijon)	P. Jabouille	Renault	(191,315)
1980 (Ricard)	Jones	Williams-Cosworth	(203,016)
1981 (Ricard)	Prost	Renault	(190,392)
1982 (Ricard)	Prost	Renault	(201,205)

ASI SE GIRA			
Pole Position.			
1977	Andretti	Lotus-Cosworth	1m12s21/100 183,329 km/h
1978	Watson	Brabham-Alfa	1m44s41 200,325
1979	P. Jabouille	Renault	1m07s19 203,601
1980	Laffite	Ligier-Cosworth	1m38s88 211,529
1981	Arnoux	Renault	1m05s95 207,430
1982	Arnoux	Renault	1m34s406/1000 210,399
Record de Vuelta.			
(De las ediciones del GP disputadas en Paul Ricard)			
1971	Stewart	Tyrrell-Cosworth	1m54s09/100 183,329 km/h
1975	Mass	McLaren Cosworth	1m50s60 189,113
1976	Lauda	Ferrari	1m51s00 188,432
1978	Reutemann	Ferrari	1m48s56 192,667
1980	Jones	Williams Cosworth	1m41s45 206,171
1982	Patrese	Brabham BMW	1m40s075 202,694

ORDEN DE LARGADA	
René Arnoux Renault Turbo 1m34s406 Promedio:	Alain Prost Renault Turbo 1m34s688
Didier Pironi Ferrari Turbo 1m35s790	Riccardo Patrese Brabham-BMW Tbo 1m35s311
Patrick Tambay Ferrari Turbo 1m35s790	Nelson Piquet Brabham-BMW Tbo 1m36s359
Andrea De Cesaris Alfa Romeo 1m37s573	Bruno Giacomelli Alfa Romeo 1m37s705
Niki Lauda McLaren-Cosworth 1m37s778	Keijo Rosberg Williams-Cosworth 1m37s780
Derek Daly Williams-Cosworth 1m38s767	John Watson McLaren-Cosworth 1m38s944
Elio De Angelis Lotus-Cosworth 1m39s118	Derek Warwick Toleman-Hart Tbo 1m39s306
Michele Alboreto Tyrrell-Cosworth 1m39s440	Jacques Laffite Talbot Ligier-Matra 1m39s605
Jean Pierre Jarier Osella-Cosworth 1m39s909	M Winkelhock ATS-Cosworth 1m39s917
Eddie Cheever Talbot Ligier-Matra 1m40s187	Marc Surer Arrows-Cosworth 1m40s335
Teo Fabi Toleman-Hart Tbo 1m40s421	Eliseo Zalazar ATS-Cosworth 1m40s673
Brian Henton Tyrrell-Cosworth 1m40s852	Geoff Lees Lotus-Cosworth 1m40s974
Mauro Baldi Arrows-Cosworth 1m40s997	Jochen Mass March-Cosworth 1m41s579

No se clasificaron: Jan Lammers (Theodore-Cosworth), 1m41s714; Chico Serra (Fittipaldi-Cosworth), 1m42s414; Roberto Guerrero (Ensign-Cosworth), 1m42s270; Raúl Boesel (March-Cosworth), 1m43s099.



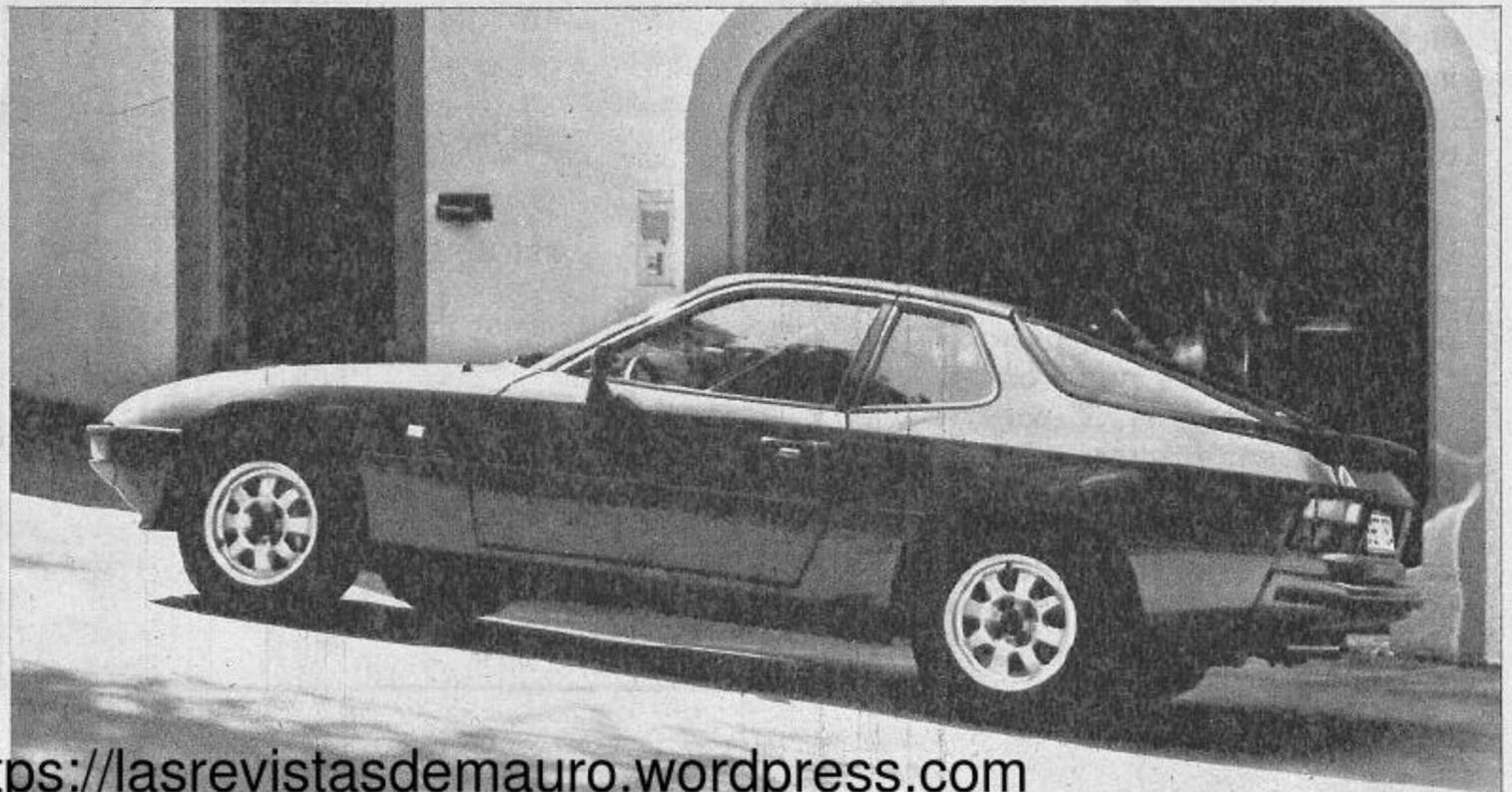
El 911 turbo, uno de los automóviles deportivos más veloces. En la casa germana se han dedicado exclusivamente en aumentar su performance, y por eso han trabajado, sobre todo en la mezcla aire-combustible, obteniendo además una clara reducción en el consumo de la máquina. A pesar de sus 300 HP, en Porsche han logrado reducir el consumo de su motor de 3,3 litros de 20 a 15.5 litros cada cien kilómetros en ciudad y de 15.3 a 11.8 litros cada cien, en ruta manteniendo una velocidad constante de 120 kilómetros por hora. El 911 turbo también ha incorporado un nuevo silenciador, utilizando un by-pase separado para la salida del turbo compresor.

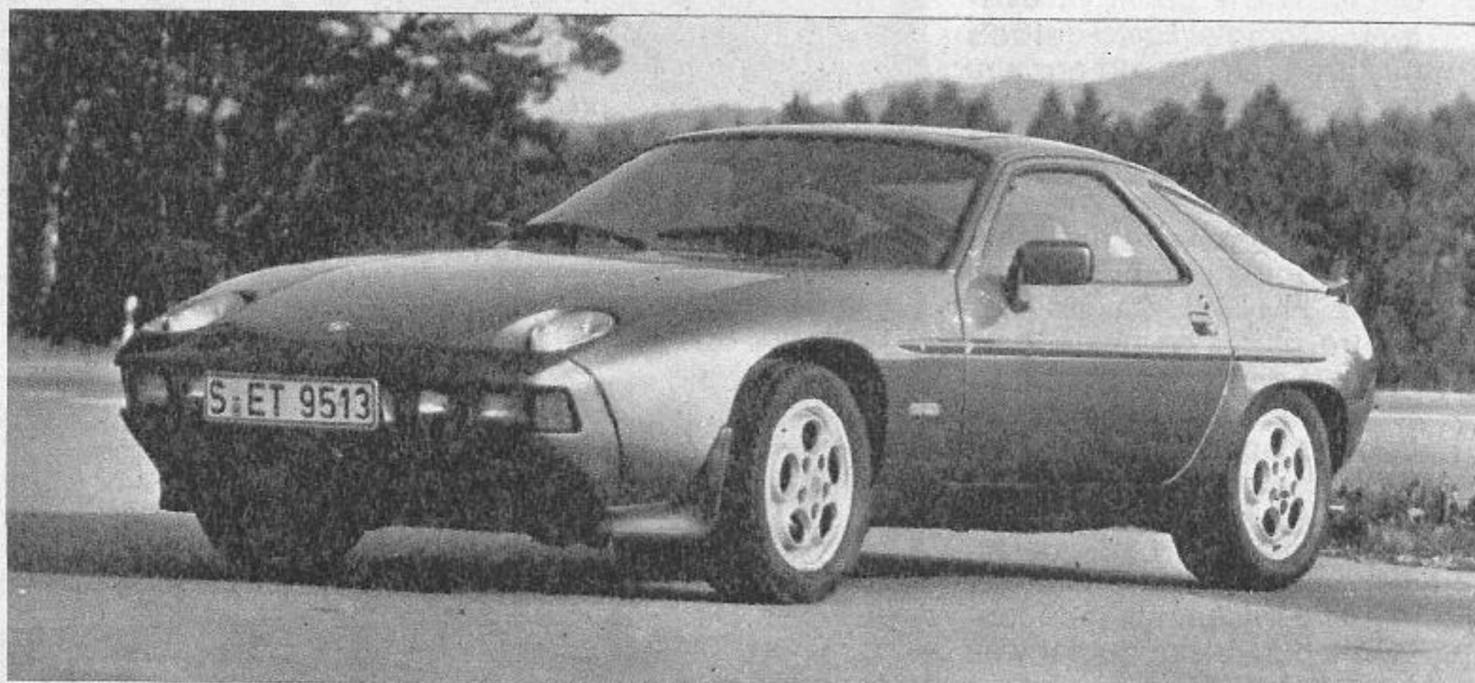
**¡COMO SI NECESITARAN
SER MEJORADOS!**

LOS PORSCHE DEL '83

Parece mentira que autos que han llegado a un nivel tan alto en cuanto a performance, técnica y calidad, puedan ser mejorados... Sin embargo, parece que los alemanes de Stuttgart lo han logrado... Principalmente, trabajando en el área aerodinámica, el consumo y sus sistemas de sonido y confort. También hay nueva gama de colores (aunque en estas fotos no se adviertan) y en todo momento, la proverbial calidad Porsche

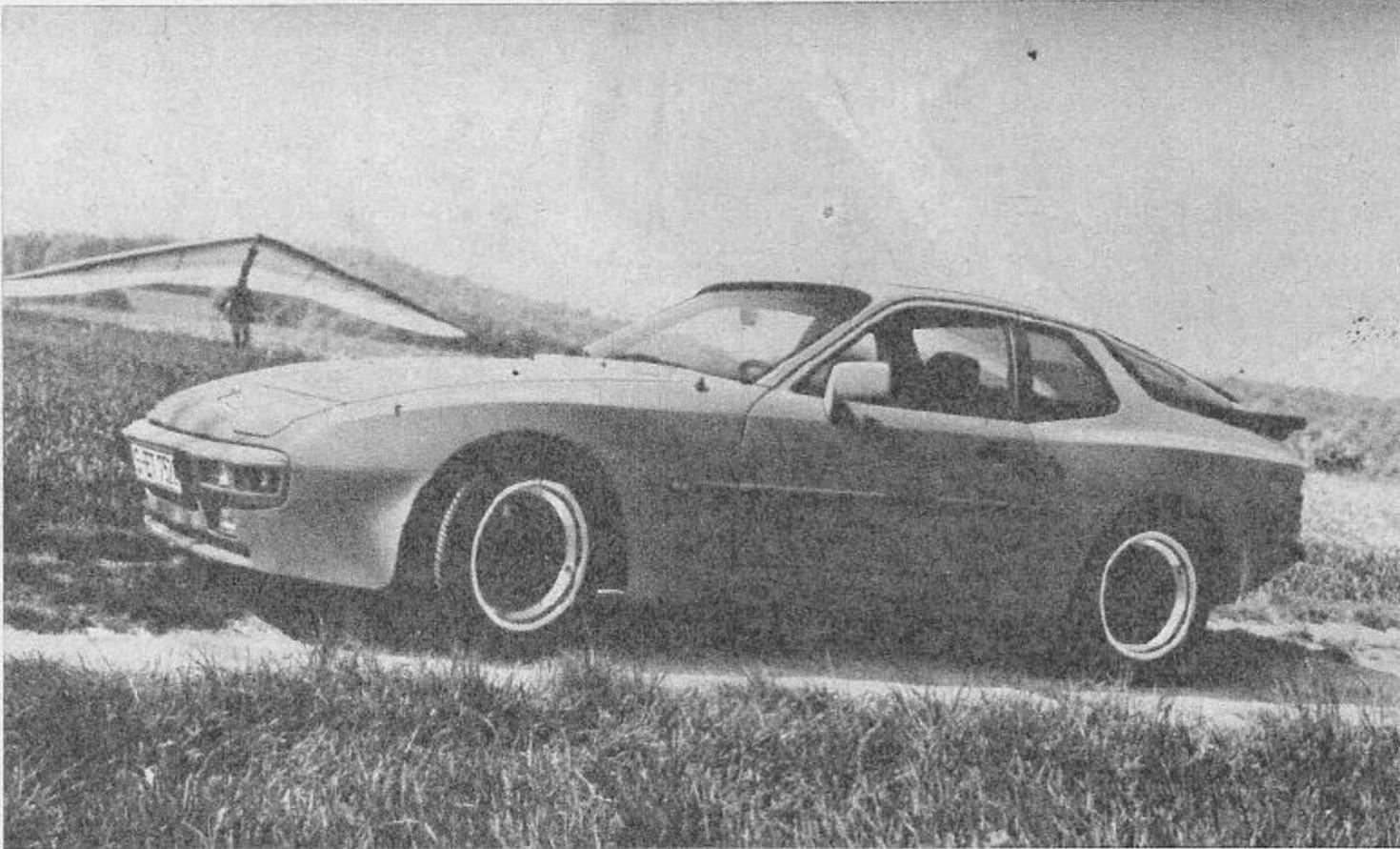
El 924 se diferencia de su predecesor por un alerón integrado en la parte posterior. Pero los valores de este spoiler son aún más importantes todavía ya que reducen el coeficiente de arrastre de $C_a = 0.36$ a $C_a = 0.33$. Con la sección frontal, siempre 1.79 m² sin modificar, y multiplicando el coeficiente de arrastre y el sector frontal ($C_a \times F$), esta cifra se convierte en 0.59 que es la mejor en el mundo dentro de los automóviles de serie. Las cifras de consumo del auto no se han modificado, pero la velocidad final será más elevada.





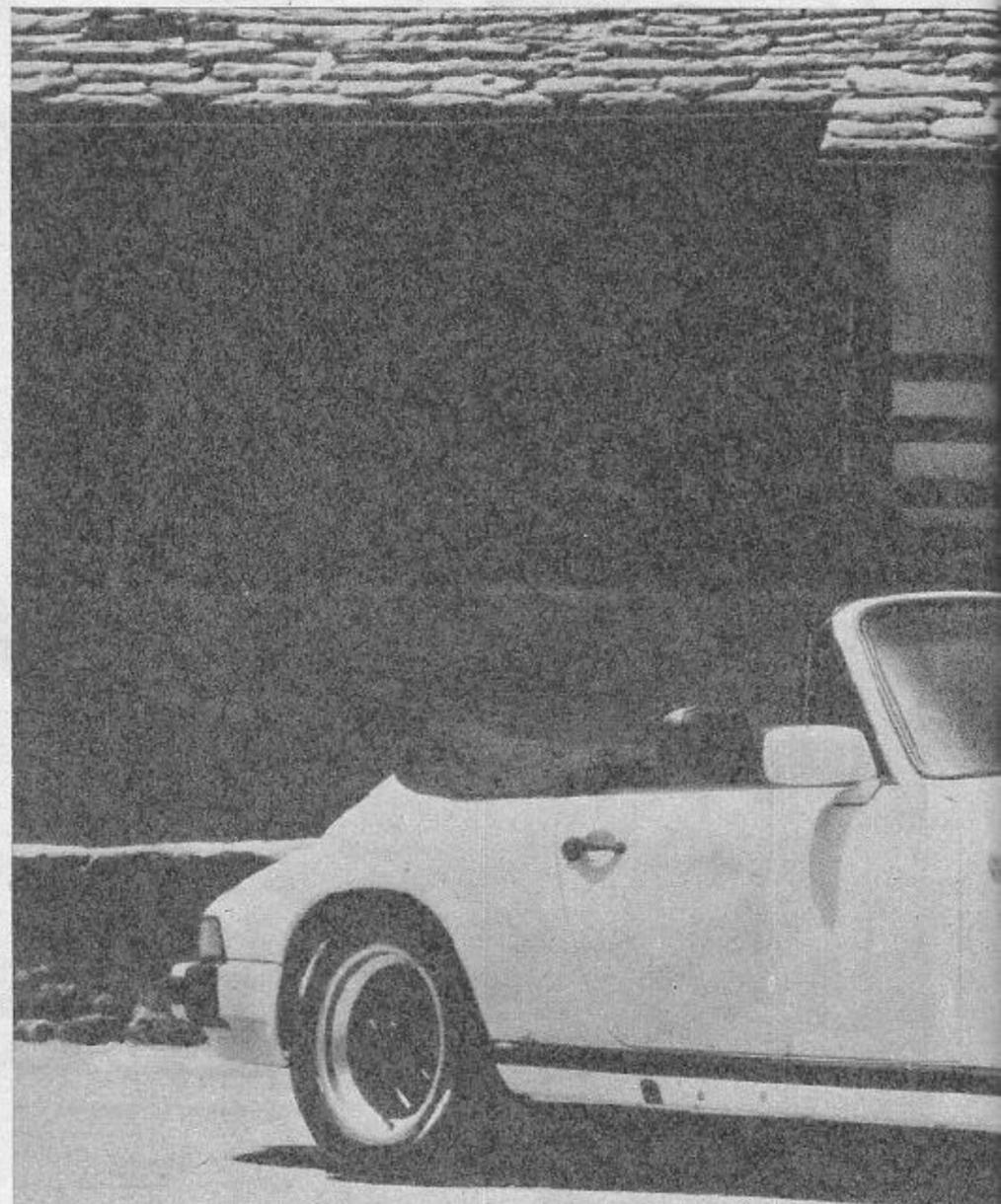
El 928 es uno de los innovadores de la tecnología "transaxle" (motor adelante y caja de cambios atrás). Su motor de 4.7 litros realizado en aluminio, desarrolla 300 HP y alcanza los 250 km/h. El 928 S acelera de 0 a 100 en tan sólo 6.6 segundos. Una de las mejoras importantes está dada en el interior del vehículo; vidrios polarizados, butaca y volante ajustables en forma eléctrica, este año son equipo estándar. En 1983 también se ofrecen nuevos colores —incluyendo cinco metalizados.

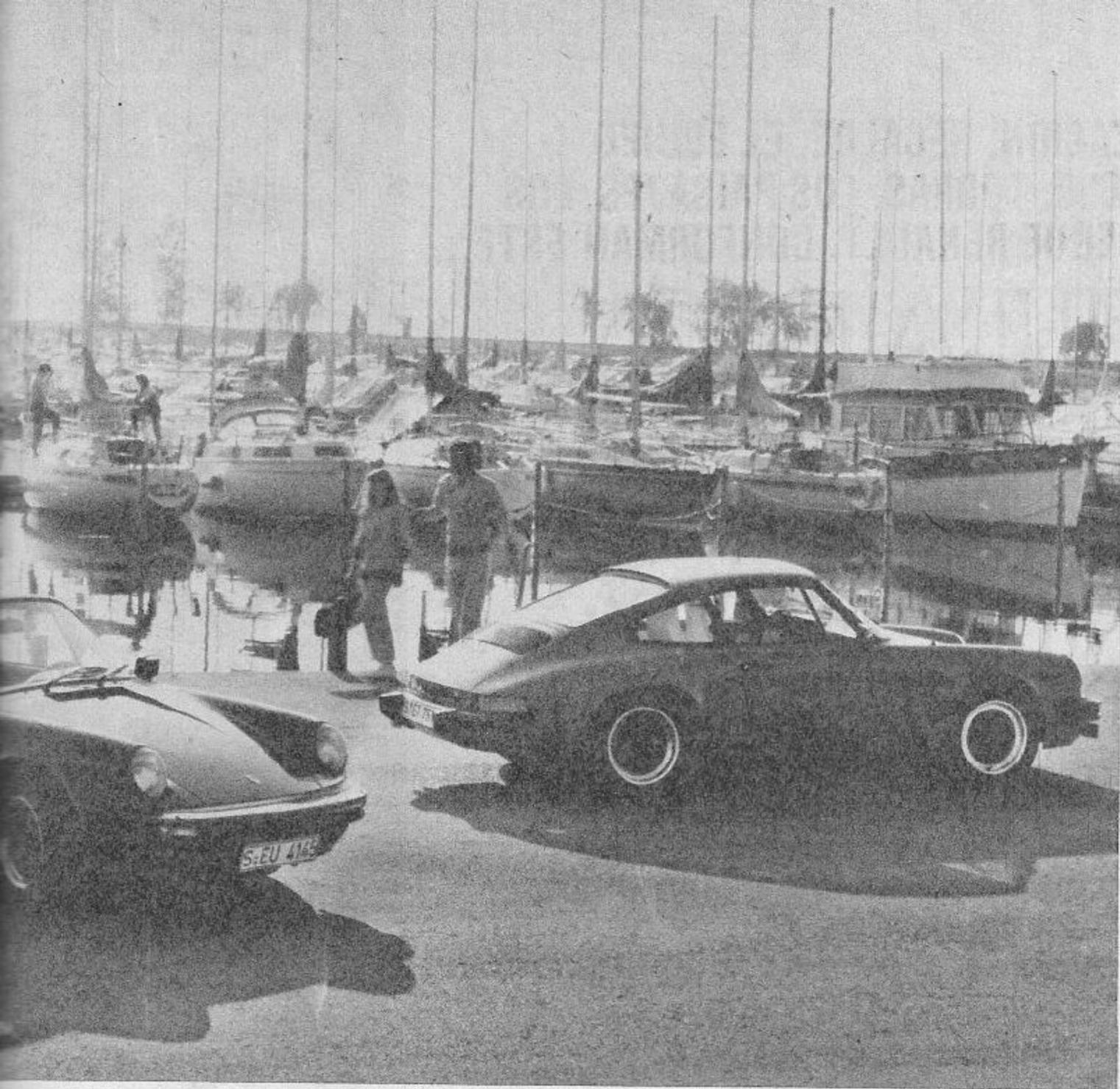
El novísimo Porsche 944 de cuatro cilindros, debe su gran demanda a un concepto orientado hacia el futuro. El auto posee todo lo que un fanático del automovilismo desea. Tiene el andar de un motor de seis u otro cilindros, con el consumo de un vehículo pequeño. El motor a pesar de sus 163 HP (120 kW) (tiene una velocidad máxima de 220 km/h) sólo consume 7 litros/100 km a 90 km/h. A 120 km/h consume 8.7 km y en ciudad 11.4 litros/100 km. La carrocería y el chasis del 944 están basados en el 924 Carrera. Este año se han modificado los spoilers delantero y trasero, consiguiendo un impresionante coeficiente de arrastre de tan sólo Cd 0.35, uno de los más bajos en el mundo.



LOS PORSCHE DEL '83

El 911 SC Cabriolet ya ha entrado en su decimonoveno año de circulación. Para 1983, cinco nuevos colores metalizados han sido incorporados a la gama ya existente. Como el ruido del seis cilindros refrigerado por aire ha disminuido con el correr de los años, y la demanda por mejores equipos de música ha aumentado. Este año se ha incorporado un poderoso equipo combinado con radio AM-FM. Casete con cuatro parlantes ubicado en la parte posterior del auto y en ambas puertas. El Cabriolet tiene butacas estándar de cuero y un nuevo espejo retrovisor del lado del acompañante. La calefacción será regulable manualmente y totalmente independiente para el conductor y su acompañante.





El 911 SC Coupé y Targa. Ambos autos parten del 911 SC Cabriolet, dotado de un motor seis cilindros con una potencia máxima de 204 HP DIN (150 kW) a 5900 revoluciones. Con un peso de 1.500 kilos el auto acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 6.8 segundos, alcanzando una velocidad máxima de 235 km/h.

El consumo de este vehículo también ha sido mejorado al máximo, utilizando tan sólo 8.0 litros cada 100 a 90 km/h, 9.7 litros/100 a 120 km/h, y 13.4 litros/100 en ciudad.



SIEMPRE MEJOR

Mejoras en el aspecto aerodinámico, acústico de interior y consumo, caracterizan a los modelos 1983 de la casa germana Porsche.

La presentación oficial se realizó en agosto de este año, y la línea estará integrada esta temporada por dos máquinas de cuatro cilindros —el 924 y 944—, dos modelos de seis, como son el 911SC y el 911 turbo, y un auto de ocho: el 928 S. El modelo 924 turbo del año pasado ha sido suplantado en la mayoría de los mercados internacionales, con la excepción de Italia por razones de impuestos por el novísimo 944.

La mejora más sobresaliente de este año como decíamos al principio, estará dada en la parte "musical" de los autos. El 928 S y el 911, serán equipados con potentes parlantes que también serán opcionales en los demás modelos. Estos estarán ubicado en ambas puertas y en la parte posterior de las máquinas. En el modelo 928 S se puede incluir el "paquete musical", que consta de ocho parlantes y una radio Blaupunkt Koln SQR 22, a la cual se le puede agregar un amplificador para potencia suplementaria.

Los precios han variado tan sólo en un dos por ciento, con respecto al año anterior, y por lo tanto el modelo más barato de la marca sigue siendo el 924. Este se cotiza en 12.645 dólares, luego se ubica el 944 en 16.240 U\$S, el 911 SC en 22.370 U\$S, el 911 SC Cabriolet en 25.909 U\$S, el 928 S en 32.858 U\$S y por último el 911 turbo a 38.723 de la misma moneda.

LA ORGANIZACION, RECALDE, EL EQUIPO SEVEL, SANTANGELO, TORRAS, LOS PAISAJES, LOS TALLERES, EL DESPLIEGUE RENAULT, CONFORMAN ESTE...

LICUADO DE MANZANA

Como siempre sucede después de un rally de estas características, son muchos los elementos que no caben en nuestro "cierre", y por ello volvemos a la carga esta semana con una cantidad de fotos, chimentos, recuadros y datos que, esperamos, complementen la información dada en el número anterior

Fotos: J.C.F.

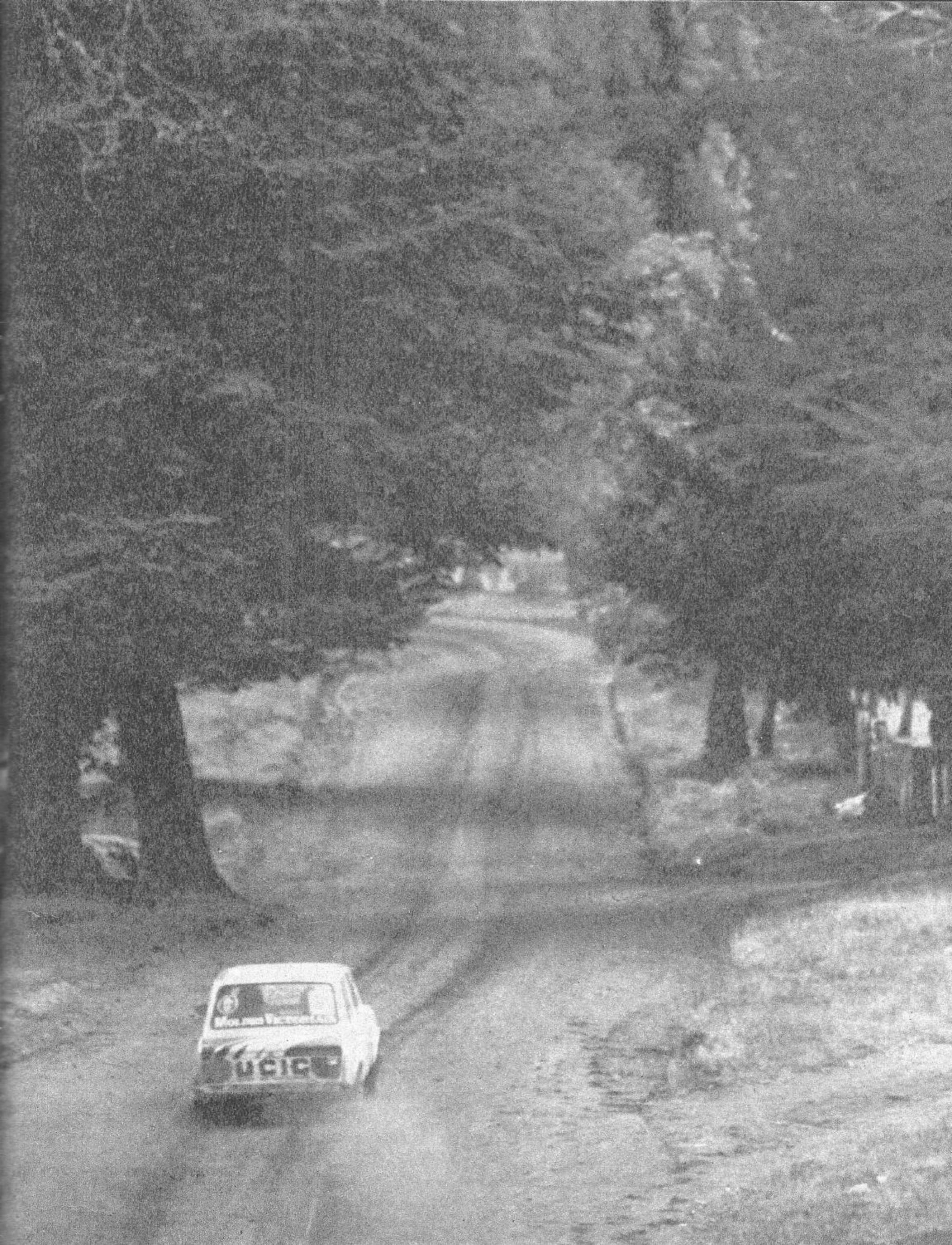


Previamente a la carrera, el taller de la concesionaria Renault de General Roca fue tomado por asalto por hordas de R-18 y R-12. La buena voluntad puesta de manifiesto por los hermanos Salem, ayudó a muchos para que pudieran prepararse mejor. En la foto, el R-12 de Luna (abandonaría por bomba de agua) y más atrás, los de Ezquerro y Damilano. En la foto grande, De Giovanni pasando por Correntoso.

NIEVE-HIELO — Fueron muchos quienes llegaron a la Vuelta de la Manzana demostrando interés sobre las particularidades que posee el manejo sobre hielo o nieve. Sin embargo, los pilotos de la zona, sobre todo de Bariloche, aclararon que no piensan que esos fríos elementos puedan ser un grave inconveniente. "Hay que andar con cuidado, sin pensar en utilizar el freno. ¿Hielo? Sí, en algunas partes, sobre

todo en las sombras que proyectan árboles y montañas, pero no en todo el recorrido. Ni en la tierra o el ripio hay mayores inconvenientes. En cuanto a la nieve: si hay mucha, directamente no se puede pasar, y habrá que ir por los caminos de alternativa".

EN LO DE FELIX — Luego de llegar en cada etapa a San Carlos de Bariloche, el centro de reunión por la noche

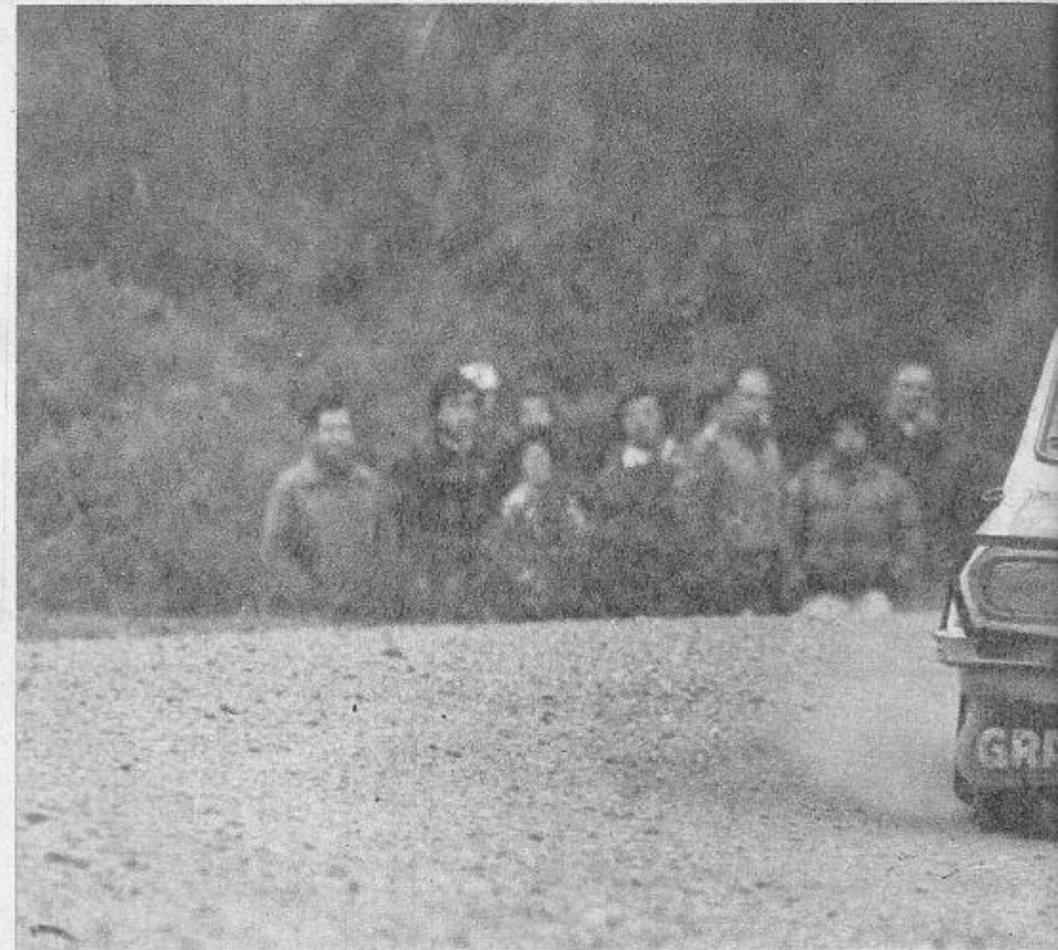




Por supuesto que era noticia desde que se supo que tenía intenciones de volver a correr la Vuelta de la Manzana. Y no sólo porque es ídolo en el Valle del Río Negro. Las cualidades del "Flaco" son bien conocidas en todo el país. Y desde su "retorno" ganador en el Gran Premio de Turismo 1981 continuaba buscando una actuación de esta clase, que destacara que un particular puede... si se lo propone.

"Unos doce días antes de la carrera le compré el auto a José Fortunato, que lo usaba para correr en pista. Arreglé con Julio Ponce para que se ocupara de todo y preparara el motor Grupo A. Tenía ganas de disponer de un fierro" que me permitiera, por lo

3



5

Oswaldo Damilano (Villa Dolores) en Villa Trafal, durante la última etapa. Poco después abandonaría epilogando una muy buena y rápida labor. Fenoglio (izquierda) y Veronessi departiendo poco antes del final de la tercera etapa. Se consolaban mutuamente los "abandonados de los R-18". Los hermanos Aubone (de Neuquén) lograron finalizar bien colocados en su clase.

fue el restaurante que nuestro "ex", el "Colorado" Figueras, posee en el barrio de Belgrano. Recalde, Torrás, Cosma, Tornquist, René Ferrero, Miguel Calandra, "Satanás" Raies y muchos más se solazaron con las especialidades de la casa...

EDELBERG — Prolija carrera fue la realizada en la Manzana por el neuquino Jorge Edelberg. Utilizando —como siempre— mecánica y aten-

4

HORACIO SANTANGELO



menos, tratar de hacer algo de fuerza al equipo Renault. En el Valle me ayudaron y todo salió bastante bien.

"Sin embargo, no tuve mucho tiempo para entrenarme y recorrer la ruta, así que Daniel Griwieniec no pudo tener una hoja de ruta a medida y usamos la de Juan García. Los problemas comenzaron apenas bajamos a la tierra en el primer prime. Yo usaba Fliter del nuevo diseño para rally, y no las había probado antes. Rompí una, y 15 kilómetros más adelante la segunda. Por las dudas, pedimos dos más a unas personas del público y terminamos el prime yendo a no más de 100 km/h, con un miedo bárbaro de que las Fliter volvieran a romperse.

Así que el tiempo perdido ya era casi imposible de recuperar. Apenas llegamos a Plaza Huincul pusimos Fate Radiales y con ese tipo corrimos todo el rally. En general no tuve problemas, salvo el de acostumbrarme a manejar este auto, que era todo nuevo (el único que manejé fue en una carrera de autódromo en Buenos Aires cuando me subí una hora al 504 que compartía con mi hermano Hugo). El autoblocante, la palanca de cambios en el volante, el torque en otro régimen de potencia y mil detalles más diferentes al 125 hicieron que me costara unos cuantos kilómetros acostumbrarme.

"En el primer prime de la segunda etapa ganamos, en

el siguiente rompimos un caño de freno y le pegamos a un cartel al salirnos de la ruta en una curva. Los mayores problemas los teníamos en los tramos lentos, mientras que en lo rápido llegábamos a unos 190 km/h a 6.000 RPM, teniendo el máximo torque a 5.500. En la tercera etapa, por no recorrer la ruta previamente me pasé dos kilómetros y medio en un desvío. Hacia el final, en la cuarta etapa, se nos desenganchó el capot y paramos a fijarlo correctamente. Gané un par de primes más, pero aún me falta llevar el auto con más solvencia, si bien el resultado de la última etapa, vale mucho. Espero seguir todo el año, pero algo mejor organizado.



ción de Chiche López, cumplió a lo largo de tres etapas, una tarea interesante. Sin embargo, en el primer prime de la cuarta etapa y luego de Villa Trafal, a 12 kilómetros de El Portezuelo, se rompió una mangueta derecha, la rueda quedó "loca" y se desprendió, dejándolo sin posibilidades. "Menos mal que fue ahí, porque en el zona no faltan los precipicios". Se consolaba Edelberg. En la segunda etapa había pincha-

do ambas gomas traseras (Goodyear). La suerte no lo está acompañando en ninguna de las últimas cuatro carreras en que participó: Codasur 81, Manzana Y GP 82 y Manzana 83, logró terminar.

ORIGINAL — Cuando promediaba la entrega de premios que se realizó el domingo 3 de abril en la escuela N° 86 de General Roca y donde asistieron unas 450 personas (atendidos entre otras niñas



DESPLIEGUE RENAULT

Renault utilizó para la Manzana los dos R-18 TX que corrieron durante 1982 en el campeonato de Pista (X466558 ex Mustafá-Monguzzi para Jorge Recalde y X466559 ex Raies-Moroni para el mismo Alejandro Moroni). Los motores fueron los desarrollados por Oreste Berta para Grupo A en 1982 y su potencia está en los 135 HP a 7.000 rpm, el torque máximo se encuentra 1.500 rpm más abajo, mientras que la compresión es de 10.5: 1. Además se cambiaron las jaulas antivuelco que ahora refuerzan en buena medida al monocasco. Diferencial con autoblocante Hewland, palieres de R-20 y una caja standard integran la transmisión. Se eliminaron buena cantidad de los accesorios y por supuesto las 17 rótulas que conformaban parte de la suspensión, que se completaba con amortiguadores nacionales Fric Rot experimentales y Decarbon Franceses. El caño de escape es doble y conserva el mismo recorrido original.

Los auxilios del equipo estaban integrados principalmente por dos camionetas T-1000, dos break R-18 GTX, y tres autos particulares. Sin embargo, la mayor novedad fue que cada tripulación tenía su propio "muletto". Recalde utilizando el mismo coche con el cual ganó las tres carreras del año pasado (justamente ese R18 había debutado en la Manzana '82) y Moroni el que corrió en Villa Dolores de este año, ambos con motor Turismo.



6



7



9

Del Río pasando el puente del Rahue en la primera etapa (detrás, Raies, que venía recuperando tras su detención en el prime inicial). Hugo Hernandez de Catriel (hermano de Héctor) sacándose los cinturones en la llegada a Roca. El santiagueño Milan Janovich que peleó toda la carrera con García Jurjo. El Fiat 600 de "Dellavaletina-Nardo" recibió aplausos a lo largo de toda la carrera. Luego de romper una maza y algunas gomas, logró finalizar.



8

Jorge Del Buono: "Nuestra preparación para la Manzana, comenzó el miércoles anterior a la largada. Junto a Alejandro Moroni, Raúl Compañía, Gabriel Raies y Martín Christie fuimos con tres autos (dos muletos R-18 y un 18 standard) a darles una repasada a todos los tramos conocidos, es decir, aquellos que recorrimos en las dos últimas ediciones de la Manzana y en el Gran Premio del '81, rutas de las cuales ya poseíamos las hojas de ruta en las que sólo hubo que agregar algunas correcciones. Además, también hubo que escribir y volver a comprobar lo nuevo: el primer prime entre Centenario y Plaza Huincul, y toda la cuarta etapa. Jorge llegó unos días después y con él volvimos a dar toda la vuelta corrigiendo detalles en la hoja..."

Jorge Recalde: "En el sorteo del orden de largada nos tocó el número 9, lo cual nos hizo partir en el primer prime detrás del Citroën Visa Super de Mastromarino, al cual pasamos a los 8,8 kilómetros de salir de Centenario. Me parece que el tema de las prioridades de largada debe ser revisado para dar mayor seguridad y coherencia a toda la carrera. Lo importante es que los autos más veloces estén adelante y los más lentos detrás, lo que sucedería si sólo se tuviera en cuenta la clasificación general de los rallies para establecer las prioridades. Además, pienso —y ya lo dije el año pasado—, que los pilotos graduados "A" y "B" FISA deben estar adelante de

cualquier otra prioridad nacional. No creo que sea tarde para efectuar cambios a este respecto, y no habría mayores problemas para nadie.

Siguiendo con la carrera, durante el primer prime también lo alcanzamos a Jorge Maggi ya en la tierra, paró correctamente y nos dejó pasar. Lo único que creo modificaría, serían los tramos de pavimento muy derecho. Los autos van muy rápido, corren peligro de pasarse de vueltas y eso no es nada bueno para tener cantidad de autos en la llegada final.

En el segundo prime del primer día, entre Zapala y Junín de los Andes, largamos cuartos en el camino detrás de Veronessi (que venía con problemas) y Diego Fenoglio. Ambos nos dejaron paso sin ningún problema. Sin embargo, poco después, cerca de Primeros Pinos, se nos pinchó la goma trasera derecha, y mientras la cambiábamos, no sin dificultades por que se nos cayó el crique, nos volvieron a superar en el camino Fenoglio, Veronessi y Maggi. Sin embargo, la rueda que habíamos cambiado tocaba en el guardabarros, así que paramos en el auxilio de Miguel Torrás y nos solucionaron el inconveniente, pero igual continuamos "tranquillos" por las dudas, aunque sabíamos que no había nada roto. Igual alcanzamos a Maggi (que poco después abandonaba) y a Veronessi. A unos 40 kilómetros de Aluminé, uno de los amortiguadores traseros a gas se calentó y no funcionaba bien, así que lo hicimos "descansar" un

por la longilinea Srta. Hugel), se hicieron presentes, vistiendo buzo antinflama, casco e intercomunicadores, los santiagueños José "Chelo" Chazarreta y su navegante Hugo Medina, barbudos y con una cara de sueño que se caían recién arribados desde San Martín de los Andes, donde habían llegado luego de su abandono el día anterior. Mostraban a diestra y siniestra el carnet de ruta insistiendo en presentarlo a

la mesa de control respectiva, que había cerrado... 24 horas antes.

DEBUT — Jorge Maggi y Héctor Valles, quienes pincharon un pistón el día anterior a la largada y luego debieron abandonar con problemas en la caja de cambios, hicieron debutar en rally a las nuevas Fate Radial Acero. Dado que su carrera duró poco más de 200 kiló-

GANAMOS LA VUELTA DE LA MANZANA



poco y cuando volvió a tomar consistencia (100 km después) seguimos a nuestro ritmo.

En El Rahue cargamos cuarenta litros de nafta, porque no estábamos seguros de llegar al fin del prime, y poco después vimos a Fenoglio parado, aminoramos la marcha pero como ellos estaban bien, seguimos. Pensábamos que el puntero nos había sacado unos diez minutos, pero al final sólo fueron seis los que nos separaban de Moroni. Al fin de la etapa cambiamos amortiguadores.

La noche transcurrió en San Martín de los Andes. Como siempre, dormimos en el hotel que domina la ciudad desde el cerro y fuimos a cenar con la intendente de la ciudad y la gente de la comisión de apoyo al rally.

Al día siguiente, miércoles, después de las dos horas que hay entre la salida de parque cerrado y la efectiva largada del prime entre San Martín y Confluencia (por el lago Mellquina), salimos sin problemas hasta que pin-

chamos la goma trasera izquierda (consideramos la posibilidad de seguir en llanta hasta Confluencia Traful pero era un riesgo muy grande) así que le pusimos sólo dos de los cuatro bulones que la sujetan y perdimos 1m14s respecto de Santángelo, quien ganó el prime (alguna radio dijo que habíamos tardado 25 segundos en cambiar la cubierta, ¡ni que el "Bicho" Del Buono fuera Superman!). En un puente volamos bastante, aunque con buena suerte. En cambio Alejandro (Moroni) en ese mismo salto dobló el puente trasero.

En el prime entre Confluencia y Villa La Angostura apuramos el ritmo. El camino estaba en buen estado y no tuvimos más problemas que el de un amortiguador delantero izquierdo que cambiamos en el auxilio de La Angostura. El siguiente prime, entre la Villa y Nahuel Huapi, fue más veloz y sin ningún problema para nosotros. Y así llegamos al parque cerrado en San Carlos de Bariloche. La tercera etapa, que

llegaba hasta El Bolsón y Epuén para luego volver a Bariloche, transcurrió normalmente. Los primes fueron bastante veloces todos. Ganamos la Trepada al Cerro Catedral (que formaba parte del primer prime pero se cronometraba aparte) y el asfalto hasta pasar Villa Mascardi estaba algo húmedo, pero no representó inconveniente alguno. Desde El Bolsón a El Maitén hicimos unos 2.000 metros sin hoja cruzando una obra vial. Los dos primes siguientes los hicimos muy rápido y así ganamos los cuatro del día.

El auto estaba casi intacto y aprovechamos el viernes 1° de abril para descansar en Bariloche.

El sábado, último día de la carrera, fuimos hasta Confluencia para largar el prime que llegaba a San Martín, y mientras estábamos parados esperando nuestra hora de partida, veíamos cómo autos particulares entraban en el camino de la carrera, sin que nadie se lo impidiese. Fuimos con el "Bicho" hasta la mesa y les dijimos que cerrarían la ruta. Teníamos ganas de no largar hasta tener la certeza de que el camino estaba despejado. Lamentablemente no fue así, y unos pocos kilómetros antes de llegar a Villa Traful nos encontramos de frente con una camioneta. Eso nos atemorizó en todas las curvas ciegas del prime (que son muchas) y levantábamos más de la cuenta por miedo que ese encuentro se repitiera. Psicológicamente eso te daña bastante.

Pero no hubo más problemas con autos. Lo que sí

había eran caballos y vacas sobre el camino de los Siete Lagos.

Después, salimos desde El Tropezón (cerca de Junín de los Andes), con camino algo húmedo, en prime hasta el empalme con la ruta 40, haciendo en sentido contrario la misma ruta del prime N° 2 (del martes pasado) hasta El Rahue. Allí había algo de nieve (creo que la primera del año). Además también sabíamos que existían dos o tres atajos sin marcar en el libro de ruta, por lo que se podían tomar. Pero para evitar suspicacias, los evitamos tanto Moroni como nosotros. Después, en el último prime, entre El Chocón y Paso Córdoba, se habían formado una cantidad de lagunas en los innumerables badenes, y las esquivamos a todas prolijamente. No valía la pena arriesgar nada en los últimos kilómetros. Mucha gente al costado de la ruta en ese tramo. Al final, en el último control de llegada de velocidad, tuvimos por primera vez en esa carrera una diferencia entre lo que marcaba el cronómetro del "Bicho" y el de la mesa de control, lo que determinó que perdiéramos la etapa a manos de Horacio Santángelo...

Es para destacar que la organización de la Asociación de Volantes de General Roca está entre las mejores del país, al igual que la que normalmente muestra ACRYR en Córdoba... y espero el Rally de Argentina para volver.

Eduardo E. Neira

Fotos: Juan Carlos Franceschini

metros, es difícil hacer un balance sobre el rendimiento de estos neumáticos.

LA CURVA DE LAS VIBORAS — Poco antes del fin de la tercera etapa, que viene de Pilcaniyeu hacia Bariloche, hay una curva de 90° que juntó a buena parte de las "viboras" tanto barilochenses como de la zona de influencia. Estuvimos allí, donde se analizaba a cada

piloto con microscopio. Con asado, vino y salames caseiros de por medio (los cuales obviamente degustamos), el paso de cada auto fue minuciosamente observado.

RENE FERRERO — El conocido dirigente cordobés fue Comisario Deportivo designado por la Comisión Deportiva Automovilística. "Esta es una carrera que me gusta mucho, y en esta ocasión tengo un doble propósito: el

relevamiento de los detalles que puedan ser útiles para la organización del Rally de Argentina (en el cual por supuesto la A.V.G.R. tendrá parte activa) y el comisariato propiamente dicho".

Con solvencia y buena voluntad, Ferrero asistió a una organización que, como ya dijimos, resultó excelente.

GRACIAS — A todos los integrantes de la Asociación de

Volantes de General Roca, quienes hicieron lo imposible para ayudarnos en nuestra tarea. Al Hotel Edelweiss de Bariloche, donde se preocuparon por conseguirnos alojamiento en un momento difícil, y a todos aquellos que de una forma u otra facilitaron nuestro trabajo.

CASINO — Durante la estadía en San Martín de los Andes y Bariloche, hubo al-



Importante piña de Bravo-Sisa en la segunda etapa. La jaula antivuelco soportó fielmente el esfuerzo al caer el 504 entre estos troncos a orillas del lago Correntoso. Eduardo Chiavarolle-Roque Pérez al borde del lago Trafal y el recinto de la organización en Bariloche. En primer plano, Miguel Calandra, "factótum" de la carrera.



VUELVE SEVEL, PERO... ¿CUANDO?

La noticia está adquiriendo consistencia con el tiempo, y si bien hace unos pocos meses la misma sólo tenía nivel de esperanza, ahora ya están confirmados *Carlos Garro* y *Marcelo Tornquist* como primera tripulación de un *Peugeot 504*. En el otro auto habría un piloto relativamente joven para "formar" que, estimamos, podría ser el cordobés *Jorge Bescham*. La dirección del equipo estará a cargo de *Jackie Forest Greene*. La presentación del debut será presumiblemente en el primer rally que se realice entre La Rioja o el Día de la Bandera en Villa Calos Paz. Es posible que el primer auto que se arme sea utilizado como muletto para los primeros entretenimientos.

CAMPEONATO DE NAVEGANTES

(Disputadas tres competencias: Va. Dolores, Buenos Aires y la Manzana)

CLASE 3

Del Buono, 40 puntos: Campaña, 30; Valles, 20; Ruiz, 15; Silva, Díaz y Griwieniec, 12; Ciriani y Aciri, 10; López Piccioni y Coggiola, 8; Beltramino y "Pojer-Jure", 6; Zavaleta y Olave, 4; Darsie, 2.

CLASE 2

Pérez 45 puntos; Medina, 32, García y Pellejero, 20, Quirós y Rigato, 12, Pardo, Silva y Aubone, 10, Argüello, Escudero y J. García, 8, Viconi, Rienzi y Valerio, 6, Uberti, Bilbao, Amuchastegui y Rodríguez, 4, Teysseidou y soria, 3, Olivera, Smith y Urra, 2, Dehecchi, 1.

CLASE 1

Rizzardi, 47 puntos; Sarlinga, 35, Carrera, 32, Alborno, 27, Griffó, 20, Garrido, 10, Panagopulo, Lorenzato y Roda, 8, Bazán y "Bonilla-Gómez", 6, Berbel, 4 y "Narbo-Dellavalentina", 3.

QUIEN ES... MIGUEL TORRAS



Nació el 12 de marzo de 1950. Empezó a correr en 1969 (Gran Premio de Turismo al Sur) como acompañante de *Carlos Monguzzi* (hermano de *Angel*). A partir de 1971 debutó como piloto en el campeonato zonal cordobés con un *Renault Gordini* con fierros de *Luis Cosma* y armado de "Pocho" *Brizuela* (tal como lo hace hasta este momento). Participó en cuatro campeonatos zonales con resultados interesantes pero sin poder concretar ningún título.

En el 81 corrió el Rally Día de la Bandera con una berlina *Fiat 125* y también el *Codasur* (donde largó con el N° 93 y llegó a estar 17° en el camino). En 1982 compró un *Renault 12* ex oficial y debutó con él en el Rally de

Tierra del Fuego donde iba ganando su clase hasta que se "pegó" en la primera etapa. Luego participó en *San Luis* y el *Gran Premio*, pero tampoco concretó una buena colocación. A partir de este año corre con un *Renault 12 TS* y un apoyo de estructura más apreciable, el cual ya ha rendido buenos frutos. Fue la figura indiscutible de la Clase Dos en esta pasada Vuelta de la Manzana, durante la cual utilizó un muletto (auto de *Olcese*) y un *R-12* particular para recorrer la ruta, disponiendo de tres camionetas de auxilio "completas". Esta carrera le insumió 36 neumáticos (21 *Filters* y 15 *Fate*). Es soltero y en Córdoba tiene una distribuidora mayorista de productos de ferretería y estaciones de servicio.

gunos pilotos que hicieron correrías por los respectivos casinos. Incluso hasta se dio que uno de ellos a quien le faltaba algo de "cash", pudo continuar en carrera por haber logrado una buena racha de suerte.

FREYTES — Este cordobés, socio de *Echenique* en *Carlos Paz*, tiene ganas de preparar un *Renault 18* para correr durante el año. Ojalá pueda, puesto que luego de su demostración en el pasado Rally de *Villa Dolores*, ha probado que tiene argumen-

tos para competir...

SORTEO — En el sorteo del orden de largada, la Asociación de Volantes no tenía las prioridades de algunos pilotos pues éstas no le habían sido suministradas por la C.D.A. del A.C.A. debiendo luego "remendar" el orden sin que ello trascendiera por demás. Sin embargo, es recomendable que se mantenga informados a los clubes organizadores de todas las resoluciones y resultados de nuestra actividad, con un flujo de información constante.





ASTON MARTIN DBR-1

Los primeros DBR—1 comenzaron a aparecer en 1957, cuando el diseño ya había sido pergeñado y aprobado por la firma de David Brown. Nació originalmente bajo el tipo DBR—1/250 (con motor de 2,5 litros especialmente diseñado para F.1.), pero también se desarrolló paralelamente la variante 300 (obviamente con motor de tres litros). Ambas unidades usaban propulsores seis en línea de cuatro bancadas que derivaban directamente del viejo y famoso motor DB3S.

La carrocería era tipo "barchetta" con lugar para dos ocupantes —en realidad siempre iba el piloto, pero los reglamentos obligaban a que así fuera—. De típico

estilo inglés, aunque inspirada en los Sport italianos de la "época de oro", presentaba líneas suavemente fluidas y bajas y, obviamente, de agraciado styling.

Pero lo más destacable fue la faz deportiva de este "paquete" de delicada forma. Los DBR—1 en su variante 300 corrieron durante 1957, 58 y 59 (este último año cambiaron el motor DB3S por una unidad —también seis en línea— pero 7 bancadas y alimentada por carburadores Weber 50—DCOE). Participaron en 16 pruebas de largo aliento de las cuales ganaron ocho en forma absoluta. Pero sería en la última de esas temporadas donde lograrían el halago más importante al

conseguir para Aston Martin el Campeonato Mundial de Marcas. Por única vez en la historia del automovilismo, una marca inglesa lo había logrado y el hito es válido hasta nuestros días. Para la consumación del mismo, mediaron triunfos en Nürburgring y las 24 Horas de Le Mans, nombres que se agregaron a una frondosa lista de victorias.

Para este modelo de apenas 801 kilos de peso y trescientos HP, toda la gloria de haber batido a los rivales más fuertes que hubo en la categoría Sport de la década del '60: Ferrari. Solo el hecho de coronarse en pleno apogeo de la marca italiana merece este "revival".
Ilustración: Jorge Ferrera Basso.



Semana de la Velocidad en Daytona Beach, Florida, USA. Superbikes, 250, Motocross y en las "200 Millas"...

Aplastante triunfo de Honda con Freddie Spencer en la nueva categoría Superbikes. Bob Hannah, también con Honda, en Motocross. El brasileño Antonio Jorge Neto fue la sorpresa en 250. Kenny Roberts, retrasado al principio, ganó impecablemente la tradicional prueba de 200 Millas

Por Héctor Cademartori
(Desde los Estados Unidos)

Todos los años el Gran Clásico Americano, las 200 Millas de Daytona, sirven como una importante referencia, poner en una misma pista a quienes van a tener que mirarse las caras durante todo el resto del año y mostrar la maquinaria que utilizarán en la temporada. No solamente aprovechan la ocasión quienes disputarán los campeonatos locales, también la pista de Florida es un excelente campo de pruebas para quienes partirán una vez terminada la carrera hacia las pistas europeas.

Tampoco es privativo de las motos de velocidad, nada de eso, ya que se disputa una fecha del campeonato de motocross en el que, obviamente, están todos los equipos oficiales presentes.

Fundamentalmente, si bien hay carreras prácticamente toda la semana, desde amateurs hasta Dirt Track, desde el tradicional "Alligator Enduro" (que pasa por cuanto pantano maloliente de la Florida existe), hasta la ya también tradicional "Battle of the Twins", la carrera reservada para motos de dos cilindros. Así se llega al viernes, con la carrera de 100 Millas Superbikes, el sábado a la mañana las 100 Millas Lightweight de 250 (Fórmula 2) y el motocross por la tarde, para rematar el domingo con la gran carrera de 200 Millas.



Eddie Lawson, Campeón de Fórmula 2 (250) y dos veces ('81 y '82) en Superbikes con Kawasaki, sorprendió a todos firmando contrato con Yamaha en 1983. Será coequiper de Roberts. Segundo en Daytona.

Para qué contar lo que es la pequeña ciudad de Daytona Beach invadida por los motociclistas. Grandes caravanas ocupan las rutas y calles de acceso, cuadras y cuadras enteras de motos estacionadas, desde las más sofisticadas japonesas hasta los más increíbles engendros, pasando por supuesto por "choppers" y Harleys reformadas. De sus dueños bueno... Están las parejas de viejitos en Gold Wing con camperas de Honda y cascos haciendo juego con el color de la moto hasta los

clásicos exponentes que lucen el más auténtico estilo "Hell's Angels", con charreras de cuero, y tanto fierro en tachas y cadenas colgadas que harían volver loco a cualquier detector de metales de aeropuerto. Las señoritas acompañantes para qué hablar, digamos nada más que hacen juego con sus galanes. Pero no hay problema, es más la facha que otra cosa. El asunto es no meterse con ellos y listo. El control policial es sumamente estricto y ellos lo saben. De todas maneras uno puede mezclarse en una conversación sobre motos con cualquiera que se cruce en la calle Main de Daytona sin ningún tipo de complejos, basta que lleve puesta una campera con algo de motos. Aquí no hay diferencias y el ambiente es más de fiesta que de problemas. Nadie quiere pasar el fin de semana "guardado" después de haber recorrido tantos kilómetros para llegar a este punto de reunión anual. Las casas de souvenirs, las remeras, posters y todo lo que tenga que ver (o no) con el tema, trabajan a fondo. Hay bares clave y llegar por la mañana a la international House of Pancakes a desayunar es como entrar a la International House of Motorcycles, no solamente por lo que hay afuera estacionado sino por lo que hay adentro.

EN LA PISTA

Para hacerla corta digamos que, cronológicamente, la carrera de Superbikes fue lo primero. El viernes se dio en los relojes lo que todo el mundo esperaba. Honda copó la banca. Es claro, están decididos a ganar el Campeonato este año, cueste lo que cueste y para ello han alineado un equipo que no puede perder. Además de quienes correrán todo el año en Estados Unidos, Freddie Spencer despuntó el vicio en la categoría.

Esta fue la primera carrera de la nueva reglamentación que permite motos hasta 750, en lugar de hasta 1000 cm³ como era hasta el año pasado.

Honda necesitaba recuperar el prestigio en una clase que se supone es el reflejo de las motos de serie ya que estas motos están basadas, justamente, en aquellas y, en el caso de Honda, en la 750 Interceptor con motor V4, la gran esperanza futura para esta marca.

Yoshimura, sin poder lograr más apoyo que el que tenía hasta ahora por parte de Suzuki, decidió abandonar el tren y dedicarse a su negocio de repuestos y accesorios especiales hasta ver qué pasa.

Solamente Kawasaki, campeona los últimos dos años en forma consec-

Kenny Roberts, con el número 2, clásico de sus presentaciones en Estados Unidos, ganó la 42ª edición de este clásico norteamericano, que también ganara en 1978. Casi seguramente se retirará a fin de temporada.



KENNY ROBERTS, DE PUÑO Y LETRA

El podio. El famoso "Victory Lane" de Daytona con los tres primeros y sus motos. Solamente una Honda, la de Wise, sobrevivió a la debacle.

Freddie Spencer llevó a la victoria a la nueva Superbike de Honda, la V4 basada en la Interceptor. (Foto Gentileza Stuart Rowlands & Associates).

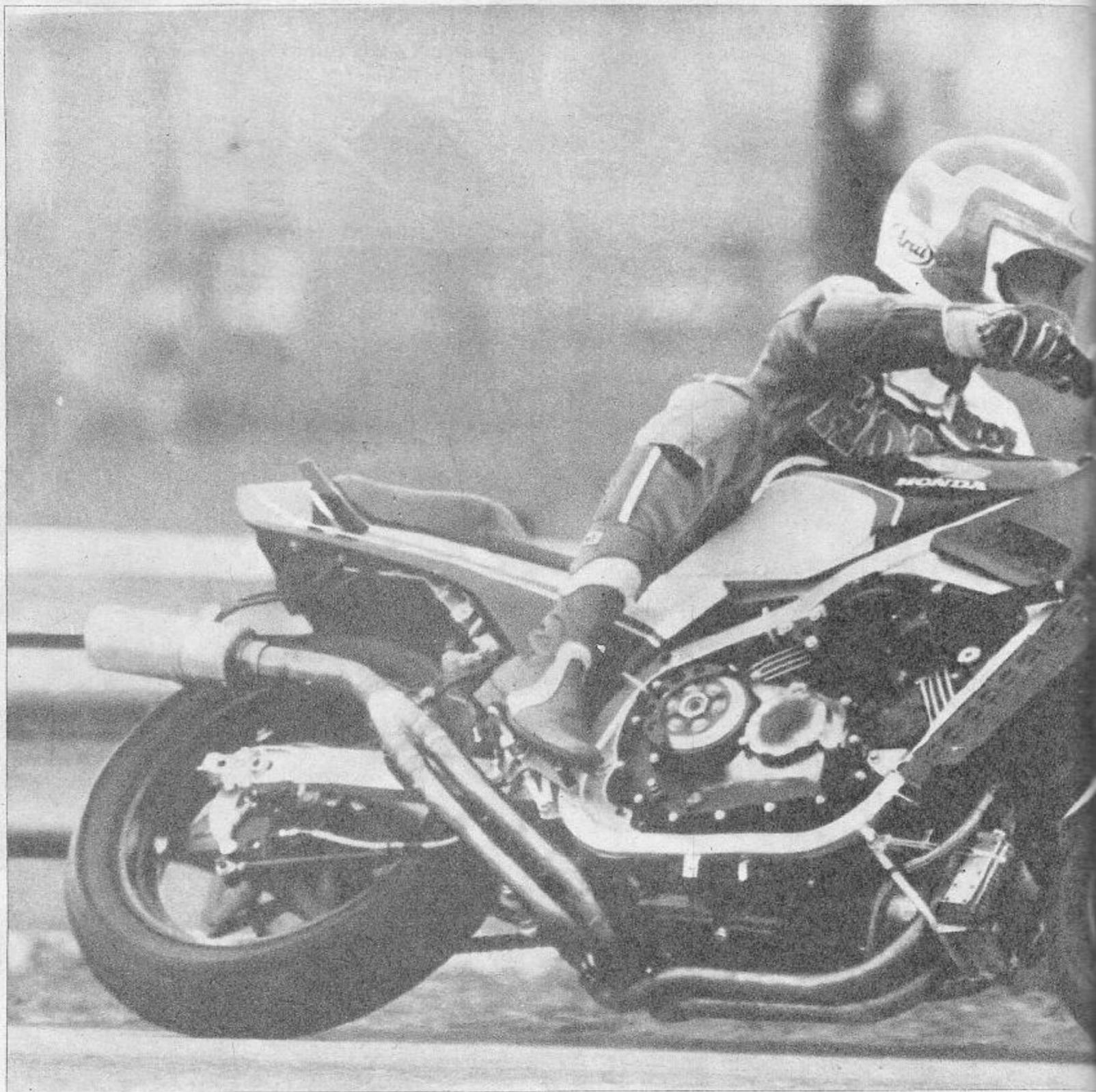
Steve Wise condujo a la Honda FWS Formula One de 1000 cm³ al tercer lugar en las 200 Millas. (Foto gentileza Stuart Rowlands & Assoc.)

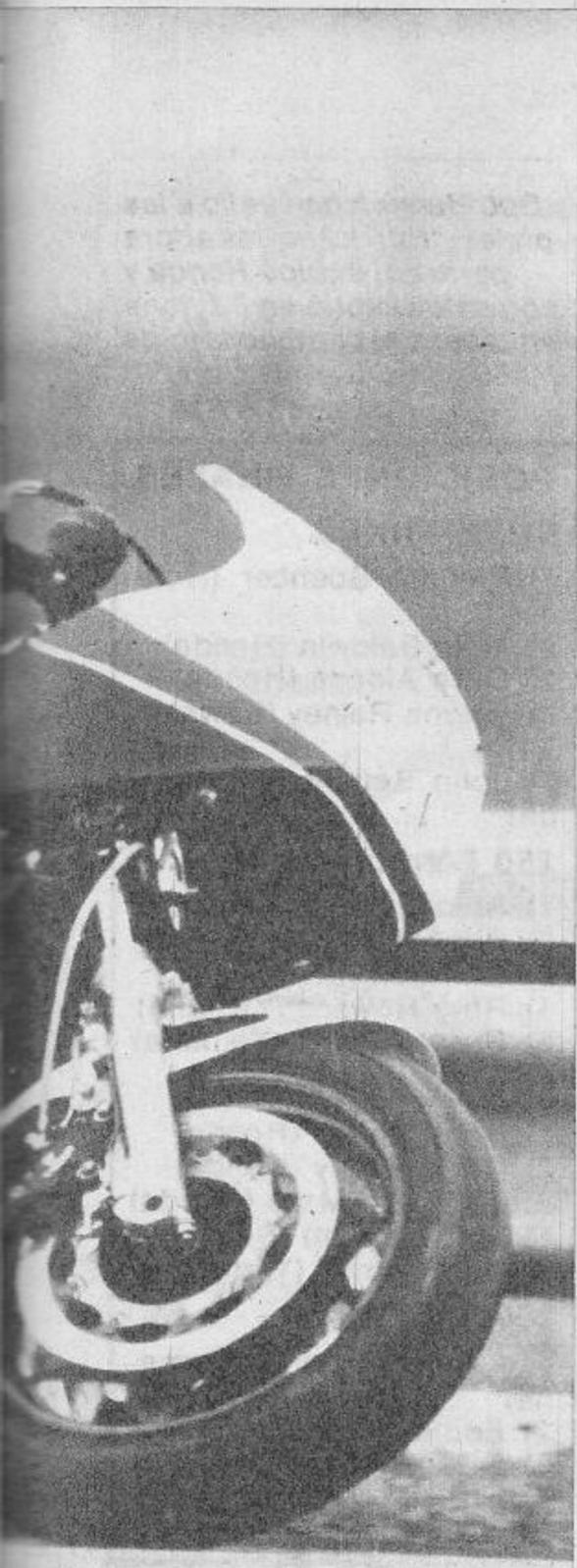
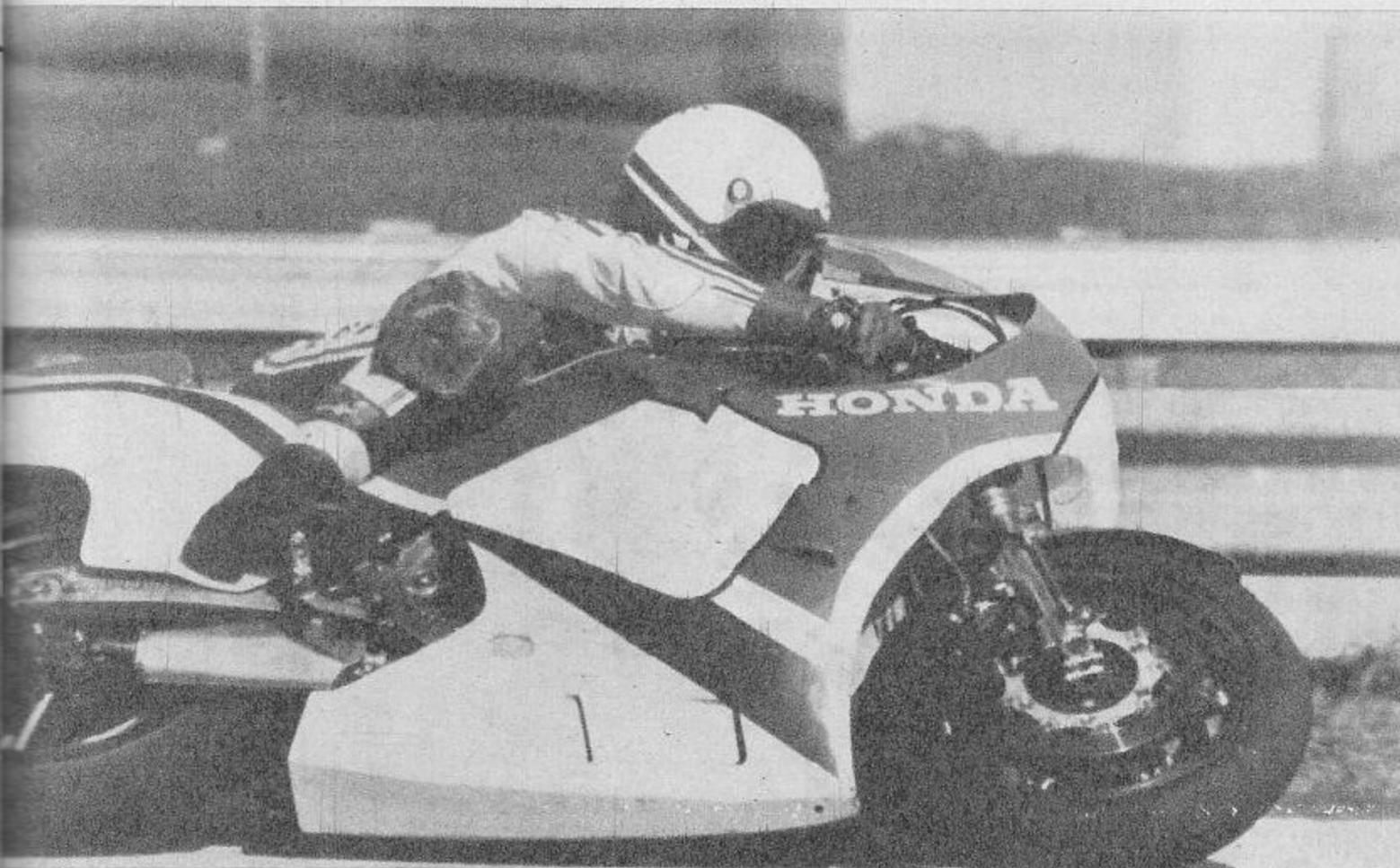


tiva con Eddie Lawson, se atrevió a presentarse con las 750 basadas en las GPZ, formando con Wayne Rainey (que ya estaba en el equipo), y contratando los servicios de Wes Cooley, en libertad al desmantelarse el equipo Yoshimura. De todas formas, Honda no sólo contaba con los oficiales, en este caso Spencer, Mike Baldwin y Steve Wise, sino que además tiene un grupo de pilotos que reciben apoyo directo, como el venezolano Roberto Pietri, Dave Aldana o John Betten-court, todos también con motos V4.

Las Bell 100 Millas para Superbikes fue un calco de lo que sucedió el año anterior. Honda no tuvo contra. Spencer y Baldwin (oficiales) tranquilos como agua de tanque y tercero Dave Aldana. Sin embargo la Kawasaki de Rainey se mostró muy veloz en la parte trabada del circuito por lo que, palabras de Cooley, tienen confianza en que en autódromos más sinuosos como Riverside, Loudon o mismo en Laguna Seca, las posibilidades se emparejen.

Hasta el momento, el primer round del campeonato, primera carrera también de esta nueva fórmula, fue para Honda por demolición. Las V4 estaban listas desde octubre del año pasado y el resultado está a la vista. Será muy difícil que el torneo se les escape de las manos.





250: UN VECINO

La carrera de 250 tiene un historial muy interesante y ha sido la categoría de lanzamiento para muchos de los más grandes pilotos norteamericanos. Roberts, Steve Baker y Eddie Lawson, por nombrar a los más modernos y Dick Mann, Kel Karruthers o Gene Romero entre los más veteranos.

Hay un pibe que se viene a valor, Jim Felice, que, según se dice, está medio como apadrinado por Kenny Roberts y tiene todo el apoyo de Yamaha-USA.

La pole position fue suya y si había algún favorito era él.

Desde la cuarta fila, sin embargo, apareció uno que no estaba en los papeles de nadie. Un vecino nuestro, Antonio Jorge Neto, brasileño y que no estoy muy seguro si corrió en nuestro GP. Creo que sí.

La cosa fue que el brasileño, 19 años, Yamaha totalmente particular, pinta de muy poca guita y apoyo de nadie, se le coló a Felice en la cuarta vuelta y controló la carrera sin problemas. Te imaginás la cara de la meresa...

Neto nos contaba más tarde que el año pasado había ido a correr tres carreras a Europa, abandonó en Francia, fue séptimo en España y cuarto en Italia, todas 250. Qué tal...

MOTOCROSS ROJO HONDA

Así como en Superbikes, en cross Honda también está para cualquier cosa. No sólo tiene la mejor moto sino un equipo de primera línea. Más o menos el lector tendrá una idea después de leer la nota sobre la exitosa campaña de los americanos en los Campeonatos Mundiales en 1982 y los plásticos triunfos en el Trofeo y Motocross de las Naciones. El equipo rojo contrató, por si las moscas, al famoso "Hurricane" Hannah, que volvió después de una larga temporada retirado de las carreras motivada por un accidente haciendo sky acuático. Bob Hannah fue campeón de 125 tres años consecutivos y según sus propias palabras el sábado a la noche en el hotel, "Hurricane ha vuelto", y así parece porque se ha hecho coser en sus pantalones "Hurricane 2" y en Daytona los mató. 40 corredores, el número más abultado en la historia de esta carrera, largaron el sábado a la tarde. Honda concretó un 1-2-3 con Hannah, David Bailey y Johnny O'Mara.

Excelente Mark Barnett, el número uno de Suzuki, estrenando un prototipo nuevo que como particularidad tiene el tanque de nafta debajo del asiento y el filtro de aire en el lugar del tanque. Barnett fue cuarto entre

la manada de Hondas y demostró que a pesar de estar solo en la lucha, no habrá que darle "ni un tranco 'e poyo". Brock Glover con Yamaha fue quinto colocándose bien de acuerdo a sus antecedentes. No debemos olvidar, sin embargo, que faltaron a la cita varios integrantes del equipo Honda. Todos ellos lesionados, no estuvieron ni Jim Gibson, ni Donnie Hansen ni Darrel Schultz.

TORO EN SU RODEO

Las "200" de Daytona están reservadas para máquinas de Fórmula Uno, es decir, hasta 750 las dos tiempos y 1000 cm³ las de cuatro ciclos.

El parque se compuso, en esta oportunidad por un heterogéneo grupo de motos de todo tipo. Están las GP como las Yamaha, las Fórmula Uno, como las Honda FWS V4, las F1 basadas en Superbikes y una serie de máquinas de la ex categoría Superbikes ahora achicada a 750 cm³ que encontraron lugar para sus motores de litro en la categoría grande, limada de aquí, retocada de allá, refuerzo del otro lado...

En las pruebas de clasificación, las Yamaha de Roberts (pole) y del recientemente incorporado Eddie Lawson, que compartirá el equipo con el King, consiguieron los dos primeros lugares, en el caso de Roberts bajando la marca de los 2 m para la vuelta al circuito de 3.8 millas que evoluciona en un mixto interno y aprovecha dos partes del óvalo peraltados perimetral. Indescriptible ver a estos tipos en el peralte a 300 kilómetros por hora.

Las dos Yamaha oficiales habían estado haciendo unas pruebas privadas en una pista del norte de California (no recuerdo si Sears Point o Laguna Seca) y dieron cuatro o cinco vueltas, se bajaron de las motos y encajonaron todo para mandarlo al este, a Daytona. Roberts comentó que jamás había probado una moto que estuviera tan a punto como éstas. Las máquinas eran básicamente las GP "square four" que estaban un poco excedidas de cilindrada sin que pudiéramos averiguar cuánto. Es decir, y aclarando,

KENNY ROBERTS, DE PUÑO Y LETRA

excedidas para su categoría original de 500 cm³ pero perfectamente en regla para los 750 máximos permitidos en Fórmula Uno.

Detrás de ellos una horda de Honda ansiando ganar este clásico, no solamente por lo que ello representa como prestigio sino para completar un fin de semana perfecto: Superbikes, Motocross y Fórmula Uno.

Excepto los dos primeros lugares ocupados por las Yamaha 0W61 con Roberts y Lawson, el resto de la primera fila era Honda que, para el evento, alineó a las FWS 1000 V4 de Baldwin y Wise y a dos NS 500, el modelo GP, para Spencer y el inglés Ron Haslam. También las Honda NS 500, se supo, estaban por encima de su cilindrada original.

La primera fila, entonces: Roberts, Lawson, Spencer, Haslam y Baldwin.

Más atrás, Wise compartía la segunda fila con Wes Cooley, la única Kawasaki oficial en Fórmula Uno, Dave Aldana con su Yamaha particular, Nicky Richichi (invitado a Argentina por Scalise un par de años atrás y que corrió con las Kawasaki de Superbikes) y Steve Baron con el décimo tiempo.

A poco de largarse, Roberts entró a boxes. Todo el mundo pensó que la tradicional mala suerte del americano en sus presentaciones en Daytona seguía vigente. Roberts creyó que la goma trasera estaba perdiendo presión debido a unos extraños movimientos de la moto en el peralte de la parte de atrás del circuito. Nada de eso ya que según se supo después una mancha de aceite ensució la goma y produjo esa nada agradable sensación.

Allí, en el momento que Roberts salía a pista nuevamente, comenzó la verdadera carrera, porque el triple campeón mundial empezó a remontar de una manera que cualquiera que hubiera estado allí no hubiera dudado en apostar que llegaría a la punta. La forma en que circuló con tráfico lento pasando



monos como de contramaño, para apurar después con el camino libre, fue de película.

Adelante Lawson estaba mostrando que para él la punta en una carrera no tiene ningún secreto y sin dificultad se alejaba de las Honda de Baldwin, Spencer, Haslam y Wise. Thad Wolff era el primer privado y detrás de él Aldana no perdía pisada. Nadie veía a Roberts.

Las Honda empezaron a fallar. Spencer con problemas de caja, Baldwin embrague, más tarde Haslam destrozaba el motor. Ya Roberts en la vuelta 7 figuraba en la torre de posiciones y se ponía a la cola de los anteriormente nombrados.

Ni que hablar que de un plumero Roberts pasó a las Honda y se puso atrás de Lawson como diciendo "Correte pibe, que llegó papá". En esa misma vuelta entró a cargar nafta y salió para ponerse puntero hasta el final.

Lawson a su cola, obediente en su primera carrera con el equipo de cuero amarillo pero con la misma potencia que Roberts.

Sólo Steve Wise, tercero, salvó a las Honda de una debacle total.

Infame la suerte para Wolff que faltando tres de las

52 vueltas rompió marchando tercero. Injusto.

Cuarto otro privado que sí tuvo suerte, el canadiense Steve Gervais con una Yamaha más vieja que la Injusticia (5 años según nos dijo su cronometrista).

Quinto Aldana que entre el tercer puesto de Superbikes y este quinto en las "200" no se cambiaba ni por Robert Redford.

Una parada en boxes ya sobre el final de la carrera para cambiar el neumático trasero de Lawson privó al equipo Yamaha de llegar en tandem aunque, de todas formas, hicieran el 1-2. Tal vez fue mejor así, Roberts, cruzando solo la línea de llegada, sin nada que molestara esa imagen victoriosa de quien más que ninguno mostró que esa tarde Daytona tenía nombre y apellido. Porque su estilo y estrategia fueron impecables. Porque ganó a lo campeón quizás en su última carrera en este circuito, si se concreta su retiro a fin de año. Nada que agregar, simplemente lo que su padre, Buster Roberts, declaró sonriente al final de la carrera: "Mi hijo Kenny sigue siendo el más grande".

Esa tarde sí, Mister Buster, esa tarde Kenny fue el más grande.

Bob Hannah ha vuelto a las pistas. "Hurricane" es ahora parte del equipo Honda y con esta victoria en Daytona encabeza el campeonato de 250. (Foto Gentileza Stuart Rowlands & Assoc)

POSICIONES FINALES SUPERBIKES

- 1) Freddie Spencer (Honda)
- 2) Mike Baldwin (Honda)
- 3) Dave Aldana (Honda)
- 4) Wayne Rainey (Kawasaki)
- 5) John Bettencourt (Honda)

250 Fórmula 2

- 1) Antonio Neto (Yamaha)
- 2) Jim Filice (Yamaha)
- 3) Con Law (Ehrlich)
- 4) Rhys Howard (Yamaha)
- 5) Russell Paulk (Yamaha)

MOTOCROSS 250

- 1) Bob Hannah (Honda)
- 2) David Bailey (Honda)
- 3) Johnny O'Mara (Honda)
- 4) Mark Barnett (Suzuki)
- 5) Broc Glover (Yamaha)

200 MILLAS

- 1) Kenny Roberts (Yamaha)
- 2) Eddie Lawson (Yamaha)
- 3) Steve Wise (Honda)
- 4) Steve Gervais (Yamaha)
- 5) Dave Aldana (Yamaha)



Desde ahora y para siempre

autocolor

...y a otra cosa!

LACA EN AEROSOL PARA AUTOMOTORES.

Para que Ud. mismo, en breves minutos, pueda hacer desaparecer de su automóvil, raspones, puntos de óxido y abolladuras.

Sin necesidad de pistola ni de compresor. Sin demoras de taller que le impidan el uso de su unidad. Sin gastos sorpresivos. Sin las gestiones del seguro.

Con un costo mínimo. Sin comprar más de lo necesario. Y sin necesidad de solvente.

LA MISMA QUE UTILIZAN LAS TERMINALES.

Con un secado rapidísimo que,

entre 2 y 4 minutos, dejará su auto como un 0 km.

TODOS LOS COLORES DE TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES.

Lacas acrílicas, acrílicas metalizadas y nitrosintéticas, con los colores originales de su vehículo. De secado rapidísimo. Listas para su uso inmediato.

Y LAS APLICACIONES QUE SU INGENIO LE DICTE...

Recuerde que **autocolor** puede ser utilizado para decorar su automóvil con franjas u otros motivos. Pintar su utilitario, su moto, su bicicleta...



CALAMITA/VILCINSKAS

**PARA LUCIR 0 km LA PINTURA DE SU AUTO
UN PLACER MAS. UNA PREOCUPACION MENOS**

FABRICA, DISTRIBUYE Y GARANTIZA

autocolor s.a.

ADQUIERALA EN LOS COMERCIOS DEL RAMO O SOLICITELA A C.C. 2, HAEDO, C.P. 1706

UN NUEVO
LANZAMIENTO DE SEVEL
CON EL SELLO DE FIAT

EL SUPER EUROPA

En marzo del año pasado se lanzó al mercado el Fiat Europa CL 5, un auto que en su categoría fue el primero en nuestro medio. Pero claro, el avance tecnológico exige a los fabricantes superarse día a día, sostiene la fábrica. Consciente de ello, SEVEL decidió acelerar el desarrollo de un modelo nuevo que reemplazará a éste.

Se trata del Fiat Super Europa, heredero en varios aspectos del antes mencionado, fundamentalmente en la estructura y los órganos mecánicos.

El primer impacto visual lo provoca el nuevo aspecto de la trompa de "inclinación positiva", más aerodinámica, que incluye nuevos faros rectangulares de gran alcance, nueva parrilla frontal realizada en plástico de color gris oscuro y paragolpes envolventes con spoiler incorporado.

La cola, de nuevo diseño, acompaña el estilo de la trompa, y está enmarcada por un adorno de plástico que personaliza, dice SEVEL, el aspecto trasero; por otra parte, la supresión de los ventiletes delanteros busca mejorar la visibilidad y estilizar el perfil. También en el habitáculo se logró mayor confort y se completó el equipamiento deblendo destacarse los nuevos asientos de respaldo alto más anatómicos, y apoyacabezas eficaces. El instrumental innovado posee tacómetro incorporado, 8 testigos luminosos

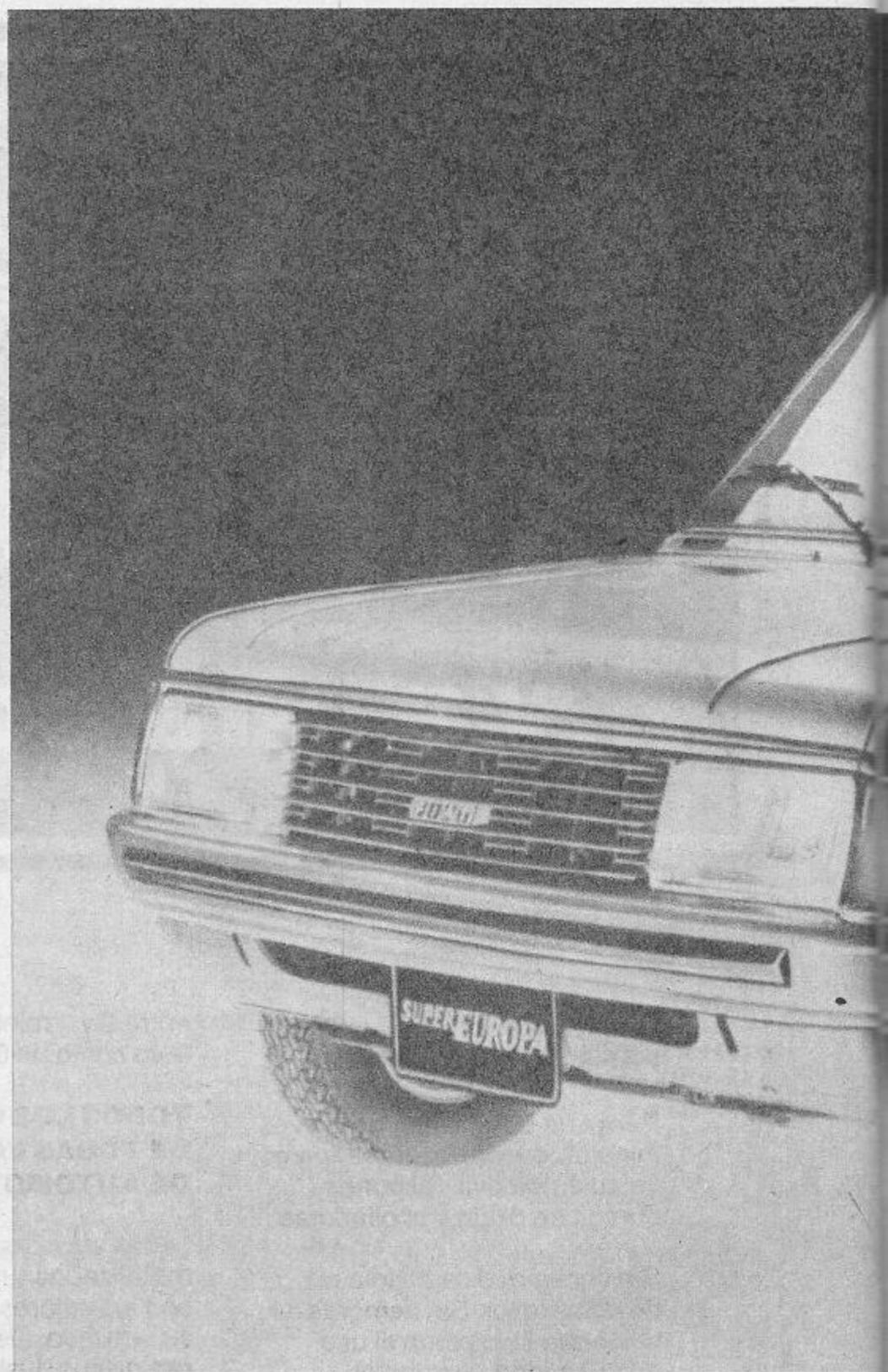
de control de marcha, reloj analógico, consola con portacassette, faros de alógeno, radio-cassette stereo con auto-reverse, luneta térmica, espejo retrovisor exterior con comando interno y opcionalmente aire acondicionado.

Desde el punto de vista técnico se destaca, como siempre, su motor de alto rendimiento con árbol de levas a la cabeza comandado por correa dentada, que ubicado en posición transversal permite centrar mejor las masas en beneficio de la estabilidad y del frenado, lo que "responde a la filosofía de la más pura lógica mecánica".

Su transmisión de 5 velocidades también es exclusiva en esta categoría, lo que combinado con su motor, su peso reducido y sus virtudes aerodinámicas mejoradas, reducen el consumo de combustible llevándolo a una de las más bajas de la industria automotriz nacional.

El Fiat Super Europa posee suspensión independiente en las cuatro ruedas, lo que brinda mayor estabilidad y confort especialmente en caminos malos.

Por todo lo mencionado, SEVEL considera al Fiat Super Europa como un auténtico nuevo modelo. El retocado estilo de su carrocería, el confort del habitáculo y el tablero de instrumentos, conforman un vehículo singular y de promisorias prestaciones que lo convierten en exponente destacado de su categoría.

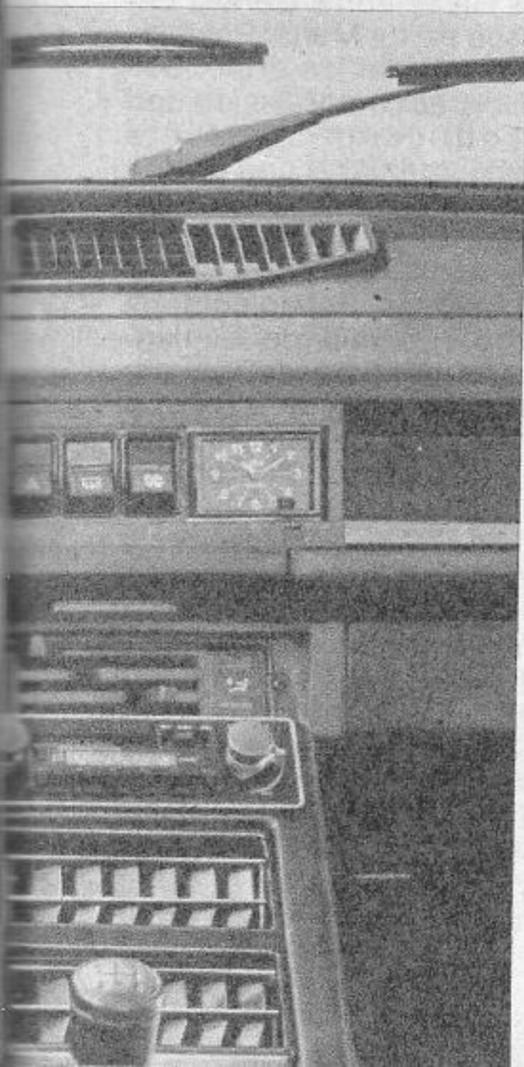


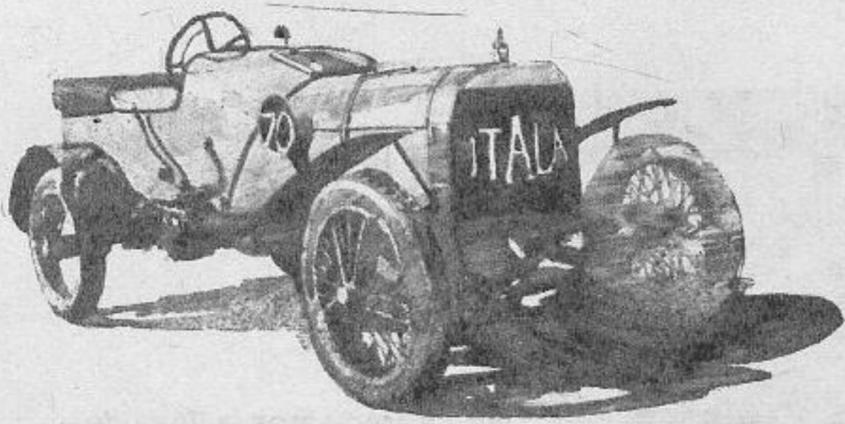


Aquí apreciamos la línea del Super Europa; en ella notamos la inclinación de la trompa, más aerodinámica y el perfil más "despejado" que se logró con la supresión del ventilete delantero. Eso sí, en cuanto a estética, creemos que este modelo no ganó nada con respecto al Europa...

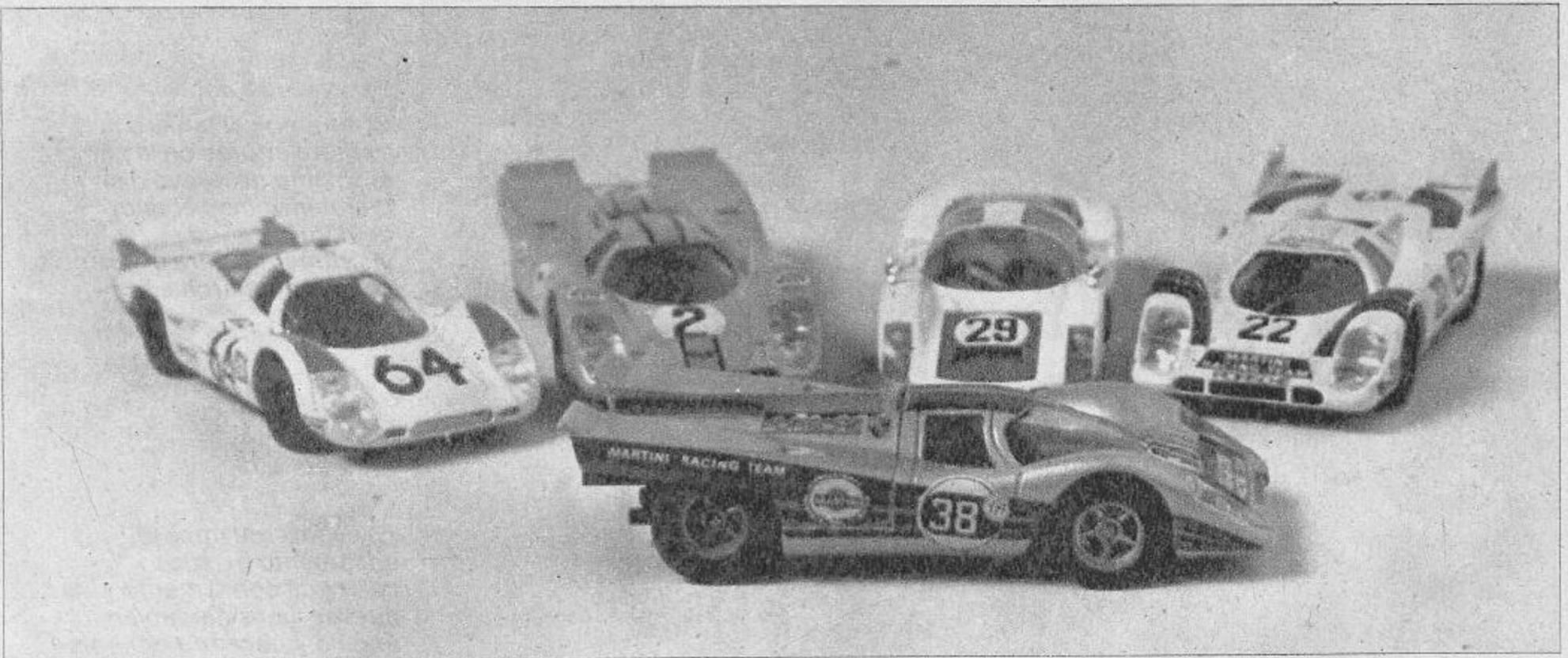
Si miramos el tablero la primera impresión la causa el volante de nuevo diseño, también vemos el reloj analógico y todo el instrumental para el correcto control de marcha.

En la cola notamos el aditamento plástico colocado como marco y las nuevas luces de giro en ángulo, buscando armonía con la trompa.





AUTOMODELISMO MINI PORSCHE



Hay dos marcas de autos que tienen especial magnetismo para los fabricantes de modelos en escala: PORSCHE y FERRARI. Los coleccionistas generalmente están en la búsqueda de reproducciones en miniatura de estas marcas, e incluso hay muchos en los Estados Unidos y Europa que sólo coleccionan exclusivamente PORSCHE o FERRARI.

En lo que respecta a la marca alemana, las reproducciones de modelos de competición anteriores a 1964 son muy pocas, si nos referimos a productores industriales de autos en miniatura; sí son muchas las réplicas realizadas de PORSCHE de carrera en metal blanco, es decir artesanalmente. En esta área se encuentran, entre otros, Classic Cars con la réplica del modelo 550 A

Coupé 1953 Pan Am de la asociación guatemalteca de caminos, Precision Miniatures con el R.S.K. 1500 de Le Mans 1958 y el 718 R.S.K.F.2 de 1957, Marque Products con la réplica del modelo carenado de Le Mans 1951 y una lista muy extensa de modelos más realizados en metal blanco.

Entre los fabricantes industriales de autos en escala, la marca tiene una buena reproducción (considerando el año de producción de la miniatura: 1957) del Porsche 550 Spyder que ganó la clase hasta 1500 cm³. en Le Mans 1954, conducido por J. Claes y P. Strasse, por SOLIDO. Lástima que en esta época, Solido colocaba en las miniaturas un piloto en posición de manejo que era espantoso, el pobre, y además deslucía a la miniatura.

El Porsche Carrera 6 de

1966 que ganó la Targa Florio con Mairesse-Müller y que fue campeón de marcas hasta dos litros ese año, es reproducido entre otros por Dinky Toys France y Solido, con espejos retrovisores y el interior detallado. Lástima que las puertas "ala de gaviota" son completamente en plástico en ambos modelos. Una crítica especial a este modelo de Dinky es que hasta el techo del cockpit es de plástico, cuando debería ser metálico. Marklin, la casa alemana, reprodujo con bastante fidelidad, sobre todo en el sistema de apertura de puertas, el Porsche 910 de 1967 con el cual Gerard Mitter venció en Mugello (no creemos que el color corresponda). En noviembre de 1969, SOLIDO lanza al mercado la réplica del modelo 908 cola larga que se clasificó segundo ese año con

Hans Herrmann y Gerard Larrousse en Le Mans. Posiblemente uno de los prototipos más logrados por Solido con reproducción perfecta de calcomanías y una prolijidad de líneas increíble, pero a lo que la casa francesa nos tuvo acostumbrados siempre. Además, Solido cuidaba mucho el detalle de las llantas que también debían ser réplica del original.

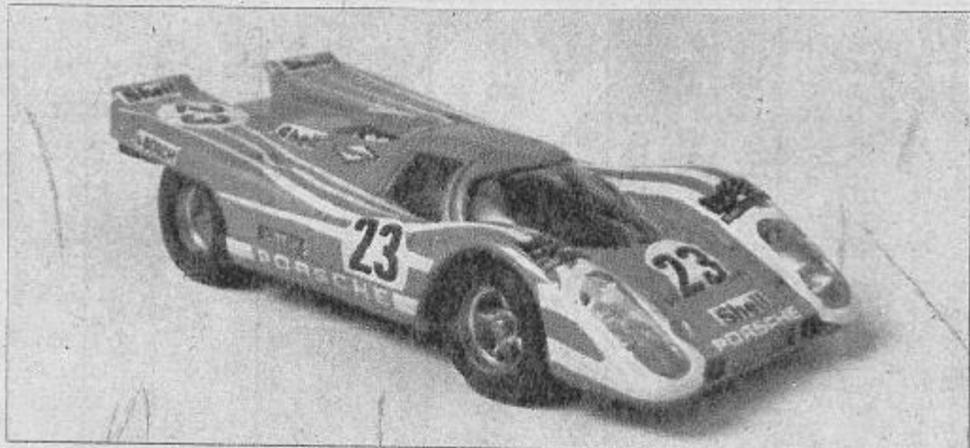
En marzo de 1971 aparecen en las casas de hobbies los espectaculares Porsche 917 de Solido. Es admirable la fidelidad en la decoración del 917 que ganó en Le Mans 1970 con Hans Herrmann y Richard Attwood, en color ladrillo con las franjas blancas que envuelven los faros delanteros y llegan hasta el final de la cola. Otras versiones del modelo 917 realizadas por Solido son el de la escudería John Wyer, color



Los "añejos" de Porsche: el spyder 1955 de Solido, segundo modelo de la serie en escala 1/43 que inició la casa francesa en 1957; el R.S. 8 cilindros de Le Mans 1963, realizado por Solido en 1964; el simpático 356, uno de los primeros Marklin de posguerra; el modelo 908/3 de la fábrica italiana MERCURY, lejos el más feo de todos (el verdadero y la miniatura); el 914/6, también de Solido, y, por último, el 910 de la fábrica alemana Marklin, con una correcta reproducción del sistema de apertura de puertas, además de estar muy prolijo.

En primer plano aparece Porsche 917 K del Martini Racing Team 2º en los 1000 Km de Bs. As. Atrás se encuentra el modelo 908 de Solido (Herrmann/Larrousse), 2º en Le Mans 1969; el 917 Gulf de Pedro Rodríguez/Leo Kinnunen, también de Solido; el Carrera 6 de Dinky Toys France; y por último otro Solido, el 917 Martini que triunfó en Le Mans '71.

EL PORSCHE 917K realizado por la casa francesa SOLIDO. La decoración de este modelo pertenece al auto que disputó las "24 Horas de Le Mans" 1970, pilotado por Hans Herrmann y Richard Attwood, obteniendo el primer lugar. La calidad de este modelo es indiscutible; las formas perfectamente logradas y la decoración es perfecta, con el color ladrillo y las franjas blancas que envuelven los faros delanteros y llegan hasta la cola del auto. Espectacular para una miniatura.



celeste con la franja naranja (como corresponde) con el cual el mexicano Pedro Rodríguez en pareja con el finlandés Leo Kinnunen triunfaron en Daytona, Brands Hatch, Monza y las 6 horas de Watkins Glen. También Solido reproduce el Porsche del Martini International Racing Team con el cual Lennep-Marko se clasificaron segundos en los "1000 k.m. de la Ciudad de Buenos Aires" 1971. Este modelo hasta tiene reproducidos los emblemas de Y.P.F. al lado del número, como corresponde a una real réplica.

Mercury, de Italia, realizó el Porsche 908/3 de 1970 con el cual la casa alemana venció en la Targa Florio con Jo Siffert y Brian Redman. El modelo no está muy detallado y las ruedas dejan mucho que desear. Una lástima porque este modelo se reprodu-

jo muy poco en miniatura, tal vez por la simpleza de sus líneas, escasamente atractivas.

El ganador de Le Mans 1971 es el Porsche 917 de Van Lennep/Helmut Marko y es otra excelente reproducción de Solido. Claro que para realizar este modelo se tomó la base y la trompa del 917 K de 1970 y sólo se le cambió la cola. Corgi reprodujo el Porsche 917 con cola larga en versión 1969. Las líneas de la carrocería en general están logradas, pero tiene dos grandes fallas: la primera es el color, azul metalizado, y la segunda es un defecto común en los Corgi de esa época: las ruedas superveloces o "whizzwheels" que transforman una réplica en un juguete. ¡Qué lástima! En el próximo número, la última parte de esta nota. Arq. Sergio Marcelo Goldvarg.

el bungalow RESTAURANT

Una exquisita ceremonia



Cada servicio, cada plato, cada comensal, es partícipe en El Bungalow, de una muy especial "ceremonia gastronómica".

La cocina internacional al mejor estilo Suizo, unida a un ambiente sereno y cordial hacen del piso 19º del Bauen el lugar ideal para disfrutar con las amistades o sellar buenos negocios.

Todo, enmarcado en los cinco tenedores de un señor restaurant

Almuerzos ejecutivos.
Salón reservado para eventos.



BAUEN
BUENOS AIRES BAUEN HOTEL

La Ciudad de la Ciudad

Callao 360
Tel. 393-2010 al 2910
Reservas: internos 1907 ó 0312

AUTOMOVILES USADOS NACIONALES

(Cotización en millones de pesos al 1º de Abril de 1983)

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
CITROEN 3 CV Azam. Ami 8 Elysée Mehari Furgoneta AK R			145 145 145 145 130	130 130 130 130 115	115 115 115 115 105	100 100 100 100 90	90 90 90 90 90	80 80 80 80 80	70 70 70 70 70	60 60 60 60 60
FIAT (SEVEL) 600 R 600 S 125 Cupé 125 Berlina 125 Familiar 125 CL Mirafiori 128 128 Familiar 128 1100 Europa 128 IAVA 128 Familiar Europa 128 CL 1300 E 133 147 147 CL		160	145	130	120 170 180 190 180 190	105 160 160 170 160 170	95 145 145 155 145 155	85 125 130 135 125 135	70 115 120 120 110 120	60 100 110 110 100 110
PEUGEOT (SEVEL) 404 GP 404 404 Diesel 504 504 XE 504 XL 504 XSE 504 2000 L 504 SES 2000 504 SED 504 2000 E 504 200 SE 504 GLS 504 SL 504 Familiar 505 GR 505 SR			240 310	240 230 290 240	220 210 260 220	200 180 240 200	180 160 210 180 200 200 230 230	160 145 190 160 180 180 210	145 130 170 140 170 170 190	130 110 150 130 150 150 170
FORD Fairlane 500 6 cil. Fairlane LTD 6 cil. LTD 8 cil. Elite Falcon STD De Luxe Futura Rural De Lujo Sprint Rural STD Rural De Lujo Taunus L GXL 2000 GXL 2300 Cupé GT Cupé Autom. GT SP Ghia Ghia GT Ghia GT SP	500 530	450 480	430 460	320 400 430	230 300 370	210 290 350	195 270 320	185 230 300	170 210 280	155 180 250
G. MOTORS Chevrolet 400 SS 400 Special RS Chevy SS STD Cupé Serie 2 Opel 180 180 LX						230 300 200 210	210 270 180 190	195 240 160	160 200 150	150 120 150 185 140 165
RENAULT 4S R 6 R 12 R 12 Break R 12 TL R 12 TS R 12 TS Break R 18 TX R 18 GTL R 18 TX Break R 18 GTX Break R 18 GTX R Fuego Torino 4 P Cupé 7B TSX G Routier	230 320	200 300	180 270	160 250	140 230	125 200	110 170 200 220 230	140 185 200	120 170 180	110 150 160
DODGE Polara cupé GTX 6 cil. Polara RT GTX 8 cil. Coronado autom. Coronado 1500 GT 90 GT 100 SPL 1.8 autom. 1500 1500 1.8		300	280 250	250 230	200 230 200 200 220 200 200	180 230 200 180 200 200	170 200 180 160 180 180	150 170 160 140	140 150 150 130	150 160 140 115 140

AUTOMOVILES NACIONALES - 0 KM

Precios sugeridos por los fabricantes, incluidos los impuestos. Vigentes
al 1º de Abril 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
VOLKSWAGEN															
VW 1.500	1.498	5.000	61	4	D	T	4	4	5	950	4.230	1.588	145	1	465.969.000
VW 1.500 1,8	1.798	5.000	76	4	D	T	4	4	5	960	4.230	1.588	155	1	542.516.000
VW 1.500 1,8 Aut.	1.798	5.000	76	4	D	T	3	4	5	985	4.230	1.588	155	1	592.631.000
Pick Up VW	1.584	4.000	48	4	T	T	4	2	3	1.145	4.380	1.682		1	437.821.000
Furgón	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	3	1.120	4.380	1.682		1	506.956.000
Microbús	1.584	4.000	48	4	T	T	4	4	9	1.120	4.380	1.682		1	577.744.000
* Sin gastos de patente															
RENAULT															
R4 S	1.020	5.500	34	4	D	D	4	4	4	742	3.747	1.505	120	1	340.194.000
R6 GTL	1.397	4.500	46	4	D	D	4	4	4	835	3.735	1.504	125	1	410.442.000
R 12 TL	1.397	5.000	57	4	D	D	4	4	4	922	4.387	1.635	140	1	519.947.000
R 12 TS Break	1.397	5.500	74	4	D	D	4	4	4	979	4.461	1.635	155	1	671.777.000
R 18 TX	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5	1.045	4.468	1.682	170	1	920.329.000
R 18 GTL	1.995	5.700	99	4	D	D	4	4	5		4468	1.682		1	753.954.000
R 18 GTX	1.995	5.700	99	4	D	D	5	4	5		4468	1.682		1	975.707.000
R 18 GTX Break	1.995	5.700	99	4	D	D	5	5	5	1.105	4514	1.686	164	1	1.047.009.000
R Fuego Nacional	1.995	5.700	99	4	D	D	5	3	5		4468	1.682		1	1.112.944.000
FORD															
Taurus L	2.000	5.000	73cv	4	D	T	4	4	5	1.103	4.400	1.700		1	673.621.000
Taurus Ghia	2.300	5.000	100cv	4	D	T	4	4	5	1.125	4.400	1.700		1	971.889.000
Taurus GT SP	2.300	5.500	114cv	4	D	T	4	2	5	1.093	4.400	1.700		1	964.075.000
Falcon STD															630.911.000
Falcon Stand. 6 cil.	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	4	6	1.245	4.730	1.790		1	649.314.000
Falcon De Luxe	3.620	4.000	84cv	6	D	T	4	4	5	1.276	4.730	1.790		1	671.884.000
Taurus Ghia Aut.															1.038.730.000
Falcon Rural Standart	3.080	4.000	84cv	6	D	T	3	5	6	1.381	4.730	1.790		1	718.239.000
Falcon Rural De Luxe	4.785	4.000	84cv	6	D	T	3	4	5/6	1.665	4.730	1.790		1	986.125.000
Taurus Coupe Aut.															.006.611.000
Taurus Coupe															959.562.000
Falcon Ghia SP															.031.264.000
Falcon 3/8 4 c.															880.221.000
Falcon Ghia Aut.															1.041.681.000
* Sin gastos de patente															
FIAT (SEVEL)															
Con opcionales															
147 IAVA	1.301	6200	90	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1545	165	1	402.043.000
147 CL	1100	6150	53	4	D	D	4	2	4	820	3.745	1.545	135	1	340.029.000
128 CL	1.290	6.800	90	4	D	D	5	4	4/5	825	3.840	1.590	165	1	407.967.000
PEUGEOT (SEVEL)															
Con opcionales															
504 GR	1.971	5.000	98	4	D	T	4	4	5	1.150	4.490	1.690		1	590.899.000
504 Familiar	1.971	4.500	98	4	D	T	4	5	5	1.330	4.800	1.690	170	1	732.933.000
505 GR	1.971	5.000	98	4	D	T	4	4	7	1.200	4.580	1.720	160	1	761.776.000
505 SR	1.971	5.000	98	4	D	T	4	4	5	1.250	4.580	1.720	165	1	891.340.000

CORSA

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 Parabrasas Corsa, 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 Parabrasas Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros.

1.0	Automóviles de competición (compra, venta, permuta)	2.4	Auto ahorro (compra, venta, permuta)
2.0	Automóviles (compra, venta, permuta)	3.0	Camiones (compra, venta, permuta)
2.1	Automóviles de colección (compra, venta, permuta)	4.0	Pick-ups (compra, venta, permuta)
2.2	Automóviles importados (compra, venta, permuta)	5.0	Motocicletas (compra, venta, permuta)
2.3	Autos fuera de serie (compra, venta, permuta)	6.0	Repuestos y accesorios (compra, venta, permuta)
		7.0	Herramientas y máquinas (compra, venta, permuta)
		8.0	Náutica (compra, venta, permuta)
		9.0	Casas rodantes y trailers (compra, venta, permuta)
		10.0	Varios
		11.0	Automodelismo

Parabrasas Corsa
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 —VENTA—

FIAT 600 carrera un cigueñal volteo 74 M.M. y otro de 70 M.M. Tapa especial, corona y piñón 9/41 Abarth. Dean Funes 1524 Capital.

KARTING COMPETICION chasis M101, especial para tierra. Motor Zanella 125, varias relaciones. Llamar al teléfono 23768 o Tratar en Bolívar 209 después de las 21 horas. Chivilcoy.

KARTING CHASIS TRAK motor GAE, especial para categoría junior, flamante, 12 de octubre 1935 J.L. Suárez TE: 767-8524.

F.R. Motor 1020 (90 HP) caja Meriggi, chasis monocasco. Tratar Rolando Uriarte TE: 795-3820.

KARTING MOTOR ZANELLA 100cc, ruedas Sgrip, frenos disco ideal para comenzar vendo o permuto por ciclomotor Zanella 540 cc. Tratar: Avellaneda 1772, Capital. Horario comercial sábados todo el día o llamar 632-4903.

KARTING MAYOR santafesino, chasis Staling. Motor Meyfa, listo para largar. Llamar TE: 71420. Av. San Martín 3400 Gral. Baigorria. Preguntar por Angel Gomez o permuto.

CHASIS FORMULA DOS bonaerense Bravi, modelo 1978. Buen estado. Vendo urgente con o sin gomas. Precio a convenir. Tratar. TE: 2656 Arrecifes - Avenida Sarmiento N° 39

LOTUS FORMULA 2 Nacional, listo para largar, mecánica De Guidi, muchos repuestos, permuto por auto sport TC 2000 Turismo Nacional, diferencia convenir Grigioni 13 esquina 36, La Plata.

DI COLA VENDE 2 chasis Panther, 3 motores Parilla, carburadores, repuestos, dos juegos de coronas "Ministar", llantas, gomas... Todos elementos de primer nivel internacional. Llamar al 26003, Río Cuarto, Córdoba de 15 a 18 hs.

FORMULA 2 Nacional (Entrecor) Lotus actualizado, mecánica De Guidi, caja Hewland, listo para largar, repuestos varios, relaciones. Vendo, permuto auto, moto nacional importado, diferencia a convenir. Acepto oferta personalmente Grigioni Angel 13 esquina 36 La Plata.

URGENTE VENDO primera oferta Lotus F-2 Nacional, mecánica De Guidi, caja Hewland, listo para largar, repuestos varios, relaciones o permuto moto, auto nacional, importado, diferencia convenir, aceptaría también auto TN Grigioni Angel 13, esquina 36, La Plata.

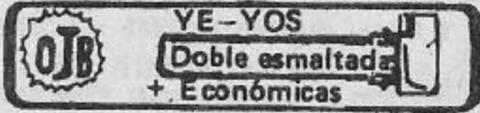
TURISMO CARRETERA Bonaerense, clase B, mecánica Oyhanart, caja relacionada, discos en las 4 ruedas, palier flotante, bomba recuperadora, chasis Sacelli, listo para largar, 25 de Mayo 354, Escobar, Pcia Bs. As.

2.0 Automóviles —VENTA—

PEUGEOT 403/65 palanca al piso, llantas cromadas, volante deportivo, tapizado original.

chapa y gomas deterioradas. Motor funcionando. 86-6673 Billinghurst 241 Cap. Federal. \$ 30.000.000

O PERMUTO Renault 18 GTX chocado M.82, mecánica intacta, 4.800 km reales, caja quinta. Tratar: Gerardo Buenos Aires 458 5600, San Rafael, Mendoza. TE: 22418, 21298.



MEHARI 77 azul, con capota completa. motor muy bueno, funciona a las mil maravillas, tan sólo 150.000.000\$, ver en Av. del Libertador 2200, 25 "A" de lunes a domingo.

2.1 Automóviles de Colección —VENTA—

FORD CUPE 1948 original mecánica Chevy 1978, caja "ZF" "4 marchas"; cubiertas nuevas; diferencial autoblocante; freno a disco. Motor 250, preparado. Preguntar Sr. Juan 203-3437 \$ 250.000.000 Vélez Sarsfield 437 Avellaneda.

AUTOMOVILES comunes de colección especiales y fuera de serie, tomo en consignación para la venta 294-0894, preguntar por Hugo Bergamasco.



5.0 Motocicletas —VENTA—

KAWASAKI SR/650 mod/79 roja. Impecable. Espejos Napoleón, mataperros \$ 130.000.000. Acepto permutas mayor o menor valor. Llamar Lunes/viernes 9/19 hs 798-4499 - Sábado/domingo dejar mensaje TE: 798-6262.

MAICO ENDURO 400 65, 1980, muy buena, roja, 798-5729, Entre Ríos 2943, Martínez.

ZANELLA RZF 200 motor, caja, pintura, todo 0 km, batería y relojes a estrenar, giros, balizas, espejos, llantas magnesio \$ 48.000.000, tomaría Zanella

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

PRECIO ZANELLA

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

2.3 Autos fuera de serie —COMPRA—

MCLAREN PROTOTIPO ex Cocho López. Completo sin motor y caja, ideal sport de calle. Vendo o permuta, llantas especiales, discos en las cuatro ruedas, carrocería impecable. Hugo Avda. Mitre 6393 Wilde 207-7962.

4.0 Pick-Up —VENTA—

O PERMUTO PICK UP Ford 1977, estado muy bueno, ocho cilindros, tomo unidad menor valor, preguntar por Daniel. TE 3005, Nueve de Julio (6500)

menor valor, block 28 6º "A", Lugano.

SUZUKI RM 125 Cross, modelo 80, excelente estado impecable, encendido y embragues nuevos, sin carreras o permuta CBN modelo 80 u 81, hace un buen negocio, llámeme 801-2510.

5.0 Motocicletas —COMPRA—

URGENTE COMPRO para moto inglesa Scott, repuestos nuevos o usados y manual o fotocopias de manual original Tratar Edgardo Obiol, Córdoba 330, 8000, Bahía Blanca TE. 091-38425 ó 091-25500.

LOTUS LAMBORGHINI: Poseo matrices, patentes y marcas. Escocho proposiciones para su explotación, Av. J. B. Justo 3641 (c.p. 1416) Tel. 59-7237

6.0 Repuestos y Accesorios

—VENTA—

MULTIPLE DE ESCAPE vendo para Kawasaki marca

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255. ENVIOS AL INTERIOR

"Morwing" de competición "Italiano" para 650 Precio Total \$7.000.000. Tratar Sr. Juan 203-3437 50-6422 Baigorria 2461 Capital y accesorios varios.

CAJA TCM para fórmula Renault, piñón y corona largos con relaciones. Vendo urgente llamar de lunes a viernes 9/19 hs. 798-4499. Sábado/Domingo dejar mensaje TE: 798-6262

RELOJ ARGO SUIZO de taxi. Ideal para coleccionista \$ 1 millón. Belaustegui 1612 - Capital.

CASCO COUPE FIAT 1600 o 125 vendo con tren delantero puertas, vidrios, capot e instalación eléctrica. Tratar TE: 21908 Río Tercero (Pcia. de Córdoba)

MOTOR 1020 vendo. Muy buen estado. Ver Melo 1712 Banfield TE: 244-9627.

PARTES ORIGINALES de carrocería y chasis de Ford 1946, molduras, parrilla, paragolpes, estribos, asientos, puertas, vidrios, etc. Sr. Juan Rolla Salta 816 - San Pedro, Pcia. Buenos Aires TE: 26132.

OPORTUNIDAD VENDO o permuta cubiertas Fliter Rally y Pisteras 185/70/13, ver en Paysandú 670, Capital.

CURSO

MOTORES DE COMPETICION

Pida informes a

IMA C.C.40

Suc Caseros (B)
1678 - Buenos Aires

FILTRO DE AIRE Fiat 1500, \$ 300.000, motor, limpiaparabrisas de VW 51 al 61, 6 Volt. completo con brazos original \$ 1.000.000, 750-4256

PARRILLA molduras, paragolpes, manijas, tablero, chasis, todo original de Ford 1946, Sr. Juan Rulla. TE: 26132, San Pedro, Buenos Aires.

STOCK COMPLETO de repuestos de freno y embrague, vendo o permuta por disolución de negocio 244-1646.

CASCOS INTEGRALES sin uso, diversos colores, 3 tamaños \$ 1,8 millones cada uno, block 28 6º "A", Lugano.

6.0 Repuestos y Accesorios

—COMPRA—

REPUESTOS DE MOTOR PORSCHE, carrera 1500 o 1600 cuatro arboles compro. Llamar al 795-1642, después de las 19 hs. David Santana.

PRECIOS AUTOMOVILES DATSUN	
120 A Sedán.....	\$ 675.000.000
120 A Cupé.....	" 675.000.000
Bluebird Sedán.....	" 1.204.000.000
Bluebird Cupé.....	" 1.257.000.000
Bluebird Rural.....	" 1.151.000.000
Laurel MT (con techo corredizo).....	" 2.301.000.000
Laurel Aut. (con techo corredizo).....	" 2.394.000.000
280 ZX.....	" 2.976.000.000
280 ZXT (con techo desmontable).....	" 3.200.000.000
180 SX "Silvia".....	" 1.098.000.000
Pick-Up Doble Tracción p/1000 kg.....	" 940.000.000
Pick-Up Diesel p/1000 kg.....	" 966.000.000
Pick-Up Cabina y Media p/1000 kg.....	" 1.310.000.000



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES

- Silenciadores y escapes deportivos
- Jaula de seguridad

NACIONALES E IMPORTADOS

EQUIPO RENAULT 18



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



JORGE OMAR DEL RIO 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.

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

BUZOS ANTIFLAMA EDANOR

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

sadora vendo o permuto por auto 244-1646.

BANCO PARA armado y control de motores para todas las marcas de autos, camiones, pickups, motos, lanchas, etc. alemán; marca Leader, estado impecable, total \$ 25.000.000. 750-4256.

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 - Envios al interior

Av. del Libertador 8404 - Cap. Tel. 701-5419

Buby, Telcno, Matchbox, Spot-On, etc. llamar en Montevideo (ROU), Horacio Moyano, 79-1483, en Buenos Aires Sergio Goldwarg 824-4535.

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

10.0

Varios

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1684) EL PALOMAR

ración o manual de repuestos de moto Honda 300 Dream Mod. 62 a 64, pago cdo. contrarreembolso. Ricardo Sadowsky, avenida del Trabajo 929, Cutral-Co, 8322, Neuquén.

11.0 Automodelismo

7.0 Herramientas — VENTA —

TORNO PORTATIL líquido urgente con eje flexible colgante 1/5 HP 15.000 RPM Ideal mecánica dental, hobby, taller etc. \$15 millones Belaustegui 1612 a una cuadra de Juan B. Justo y Donato Alvarez.

DISTRIBUSCOPIO Telme con mesa impecable, vendo, permuto por automóvil. Urgente, Cañada de Gómez 5399, Villa Lugano, ver Juan.

RECTIFICADORA DE campanas y discos de freno adaptable para volantes de motor, practicamente sin uso. 2 1/2 HP, De Benedetti y remachadora y fre-

TECNICO MECANICO computa y presupuesta instalaciones industriales y/o domiciliarias de calefacción, refrigeración y aire acondicionado, llamar al 99-8402, preguntar por Marcelo.

MECANICO LINEA Fiat con experiencia ofrece sus servicios para taller, en zona cercana, tratar después 19 hs., Adalberto Pergamino 702, 1874, Villa Dominico, Buenos Aires.

10.0

Varios

— COMPRA —

URGENTE compro o solicito para fotocopiar manual de repa-

10.0 VARIOS — VENTA —

COLECCION CORSA liquido: años 1979, '80, '81, '82, a razón de \$ 1.000.000 por año ¡Están impecables! La Pampa 4961 o llamar al 51-8685.

11.0 Automodelismo — COMPRA —

AUTOS EN miniatura compra coleccionista Dinky, Sólido,

PISTA A pila veinte curvas, ocho rectas, tres pulsadores, dos vías cuentavueltas, etc. Vendo o permuto por elementos de Karting, tratar Juan Carlos Polini, San Martín s/n Santa Sylvina Chaco TE. 237.

CENTRO ARGENTINO DE AUTOMODELISMO. Av. San Martín 405 (altura Libertador 1500) Vicente López, sábados y domingos 16 hs. Pista 70 m, uso del circuito gratis, comienzan los campeonatos de invierno. TE.772-0382.

11.0 Automovilismo — VENTA —

ARQUITECTO GOLDVARG, tengo muchos autos para vender Matewjob, Tonira, Buby Jet, etc. Llamar a Luiggi 1492 Punta Alta Bs. As. 81673 Fernando.

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, abril de 1983.

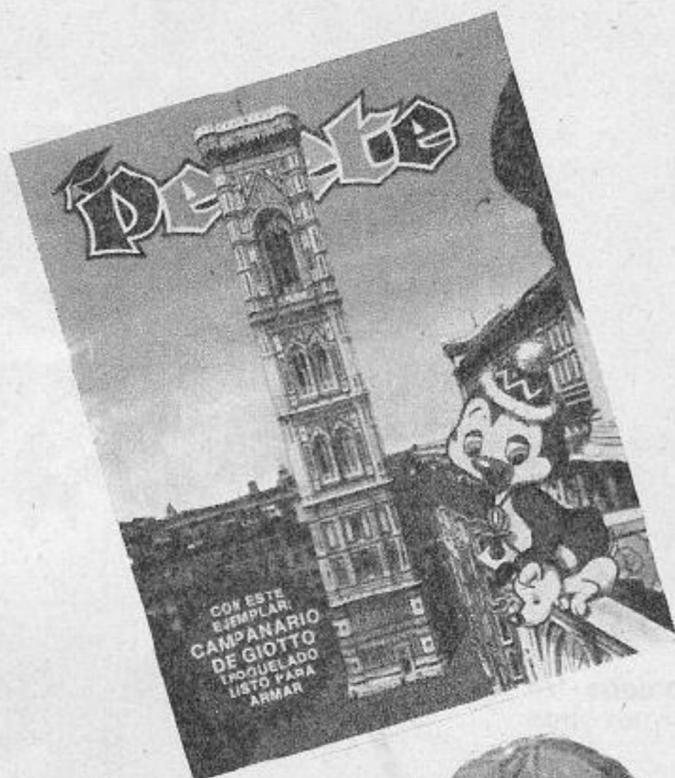
Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión N° 7970

AHORA, TODOS LOS LUNES LOS CHICOS YA TIENEN SU REVISTA.

Pequeño

PARA APRENDER JUGANDO TODO LO QUE CONVIENE SABER.

Con todo lo que **EDUCA, MARAVILLA Y ENTRETIENE** ayudando a los niños en su sana formación moral y espiritual.



Esta semana:
Para armar...
CAMPANARIO DEL GIOTTO (FLORENCIA)
Una bellísima expresión del arte arquitectónico.



HAGALO UD. MISMO: PARA QUE SIEMPRE ES

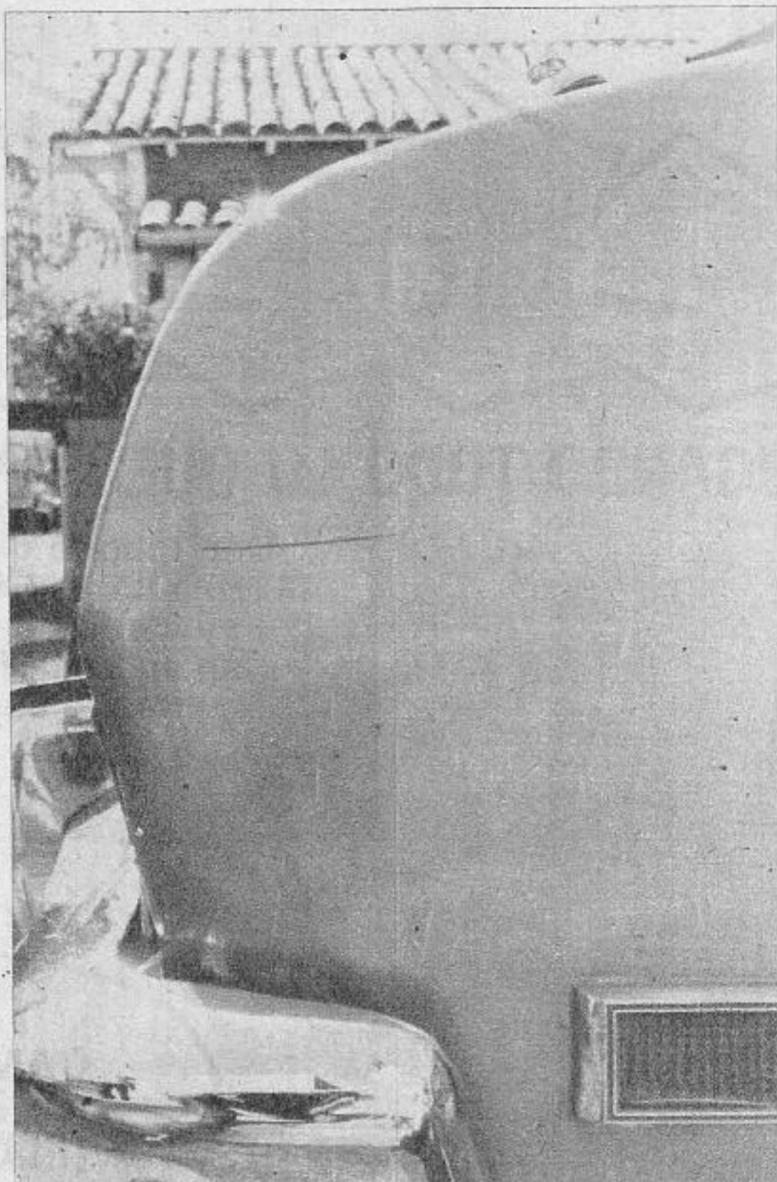
Con un poco de paciencia y muy pocos \$\$\$ se puede mantener la pintura del auto en estado Impecable. La firma

La idea es simple. Se trata de envasar en aerosol la misma pintura que las terminales de autos utilizan en los vehículos. De esta manera cada uno puede sin recurrir al chapista retocar alguna raya y deterioro de la pintura de su auto. Por supuesto que no estamos hablando de pintar un auto completo ni nada parecido (un guardabarros o capot, etc...), no. Nos referimos a deterioros de pintura exclusivamente. Aunque la misma firma ha tenido la idea de envasar también en aerosol lo que se conoce como "impresión", y si uno se da un poco de maña, con masilla plástica, lija al agua y esta impresión hasta pueden salvarse pequeños golpes o abolladuras de la chapa.

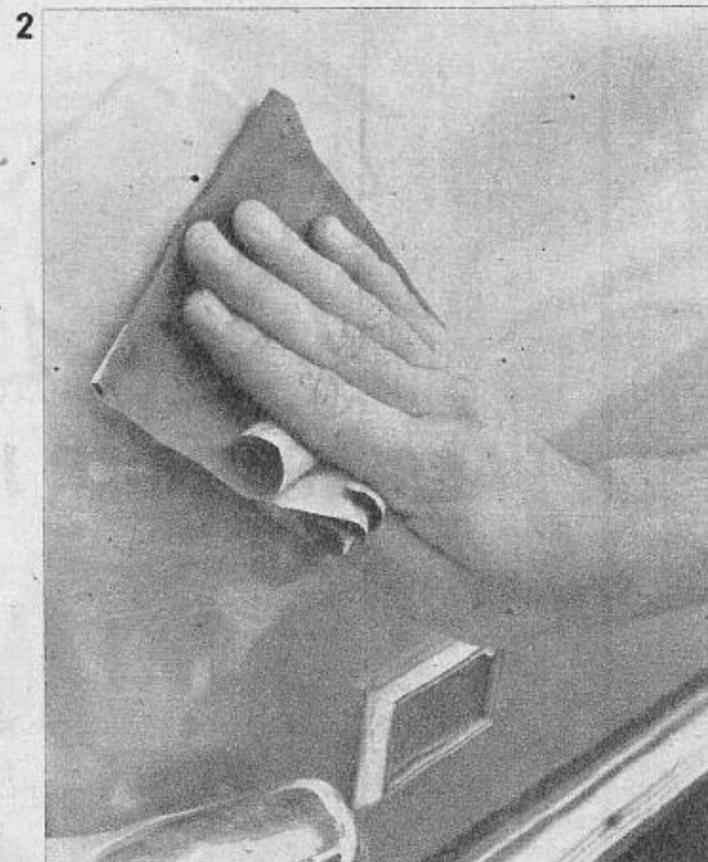
La gama de posibilidades no se agota en los retoques, ya que al no necesitarse soplete o pistola de pintar, el propio dueño puede filetear o decorar su auto. De esta manera, por una módica suma cualquier usuario puede tener acceso a la pintura original en forma rápida y práctica.

Es conveniente aclarar que, según nos comentó Hugo Pérez Carballo —uno de los responsables del proyecto— se envasarán los colores que tengan hasta tres años de antigüedad en el mercado. O sea que es inútil buscar el color de una Bugatti Type 51 porque no lo va a encontrar.

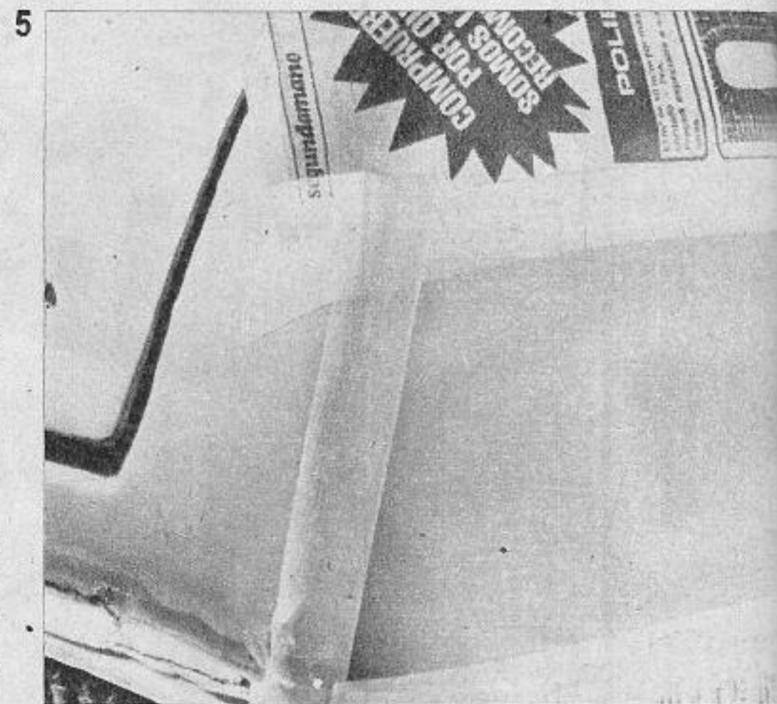
Después de ver en acción estas pinturas extrajimos la conclusión de que el éxito radica solamente en la prolijidad con que se haga el trabajo, pues en lo que atañe al producto, cumple a la perfección.



1) La cola de un Chevy es la elegida para la prueba. Un notorio rayón fue practicado a propósito por nosotros para luego ser reparado.



2) El primer paso es limpiar bien la superficie, librarla de toda grasitud o polvo, por lo que conviene trabajar en un ambiente limpio. Una vez hecho esto se lija alrededor de la parte deteriorada con una lija al agua de graduación fina, para opacar la superficie y que la pintura que se va a aplicar la encuentre rugosa.



5) Aquí se nota la pintura recién aplicada y que ha cubierto el rayón que le habíamos hecho al auto. Mientras se seca, lo que demanda de dos a cuatro minutos, pueden pegarse a la capa húmeda motas de polvo o insectos, de allí la recomendación de hacer el trabajo en un lugar limpio, seco y sin viento.



6A) Una vez seca, al cabo de muy pocos minutos se puede dar una nueva mano de pintura, siempre trabajando con el aerosol a unos 30 cms. de la superficie. Para limpiar el pico del aerosol, se invierte el envase, se aprieta la válvula y se deja salir toda la pintura remanente hasta que salga solamente gas.

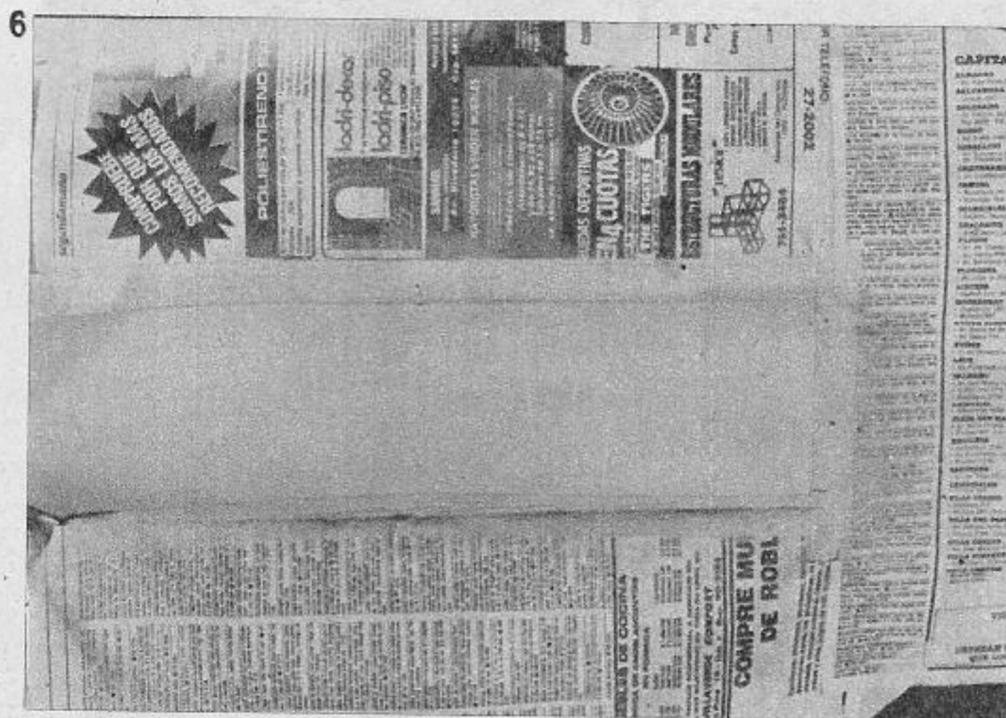
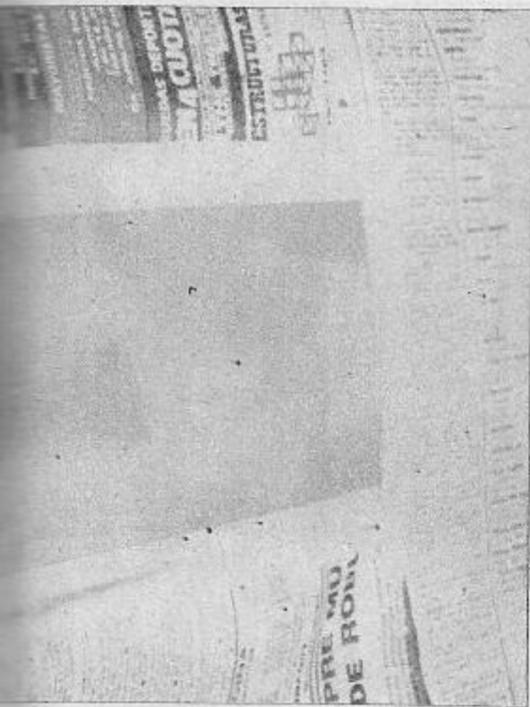
TE DE BUEN COLOR...

Autocolor ha lanzado al mercado aerosoles con el mismo tipo y color de pintura que utilizan las fábricas de autos

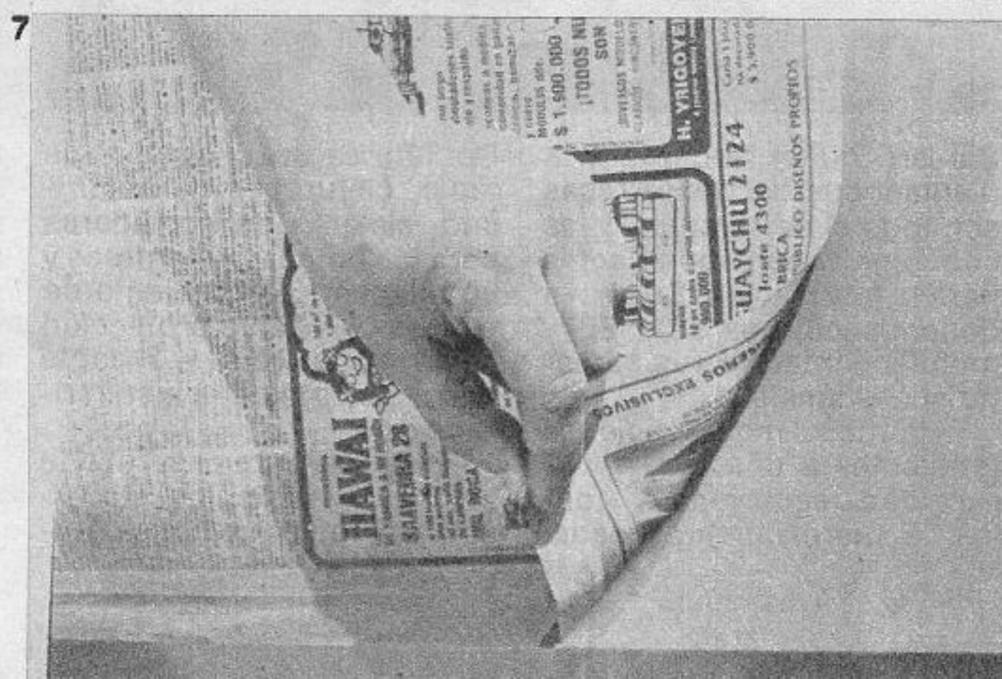


3) El siguiente paso es enmascarar alrededor del rayón (para nuestro caso) utilizando cinta y papel de diario. Es recomendable hacerlo con cinta de la comúnmente llamada "de chapista" que se compra en pinturerías, que asegura hermeticidad. El tamaño de la superficie que debe quedar libre es a criterio de quien realiza el trabajo, y por lo general no debe exceder mucho la superficie que abarca el deterioro.

4) Y por fin llega el momento de utilizar la pintura en aerosol. El éxito depende de la prolijidad con que se la aplique, por eso es fundamental recordar que hay que rociar desde 30 centímetros de distancia (en un lugar donde no haya polvo, viento ni bichos o cosas que se adhieran a la pintura) y tratar de cubrir con dos manos suaves para evitar que chorree.



6) Una vez seca, la capa ha tomado el mismo color que la pintura original del vehículo y ya no se nota el deterioro. Lo único que resta es pulirla un poco (ya que brilla casi sin necesidad de lustrado) con pasta de grano fino o bien un lustre para automóviles de uso corriente.

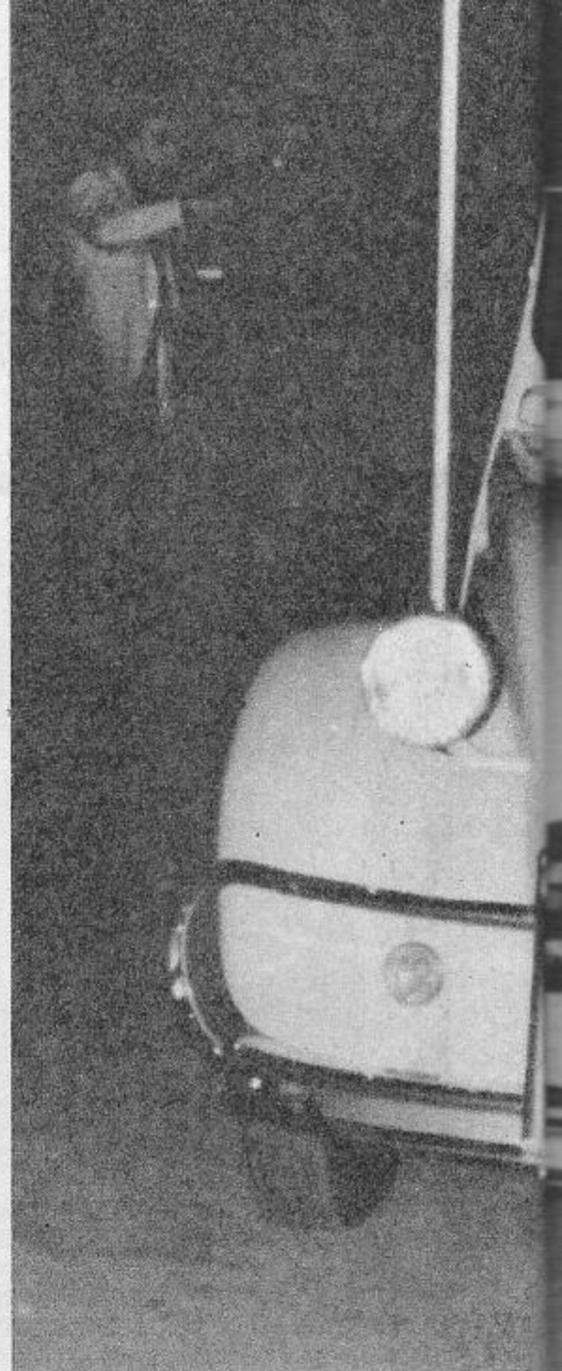


7) No solamente para retocar es este producto. También puede darse rienda suelta a la creatividad personalizando el auto mediante franjas, logotipos o lo que el dueño desee. En esta foto, quitando el papel después de haber pintado una franja con filete de un tono más oscuro en el Chevy de la demostración. En pocos minutos lo disfrazamos de "gamuza"...

EL 3CV IES

LA VUELTA DEL "PRIMER AMOR"

El 3CV IES gana el mercado automovilista. Una presentación que produjo alegría en el ambiente y que llamó al recreo de innumerables recuerdos de un noble producto...



Vamos, todavía. El noble y no por legendario menos efectivo Citroën 3CV, vuelve a producirse en la Argentina. Un vehículo verdaderamente práctico y utilitario que supo ganarse a través de los años fama de duradero, económico e irrompible. Hoy vuelve a ser lanzado al mercado gracias al empuje y a la visión empresarial del Sr. Eduardo

Sal-lari, quien adquiriera la planta industrial de Barracas con todo el herramental y las licencias correspondientes para la fabricación. Su nueva denominación es 3CV IES y mantiene intactas sus características técnicas.

Algunas modificaciones tendientes a una mayor durabilidad, seguridad y confort le fueron incorporadas.

De fábrica trae equipo de radio, cinturones de seguridad, sistema de correderas para las butacas delanteras y un adecuado tratamiento de pintura con doble protección en la zona baja y notable mejoramiento de la insonorización.

Este lanzamiento tiene algo muy particular, significativo, y más si lo considera-

mos en el tiempo y el lugar. En momentos en que una marcada recesión aqueja a toda la industria automotriz, una empresa de capitales argentinos decide volver a colocar un producto que fuera discontinuado por una empresa de capital extranjero. Y un producto tendiente a cubrir la franja más baja del mercado automotor, en lo



Todo está como era entonces. Funcionalidad y economía fue el concepto que originariamente privó al crear este auto. La época, en la Argentina, vuelve a reclamarlo.

El Ing. Eduardo Sal-lari, presidente de la empresa, hace uso de la palabra en el momento de la presentación del 3 CV IES.



que a precio se refiere.

"Patito feo", "la rana", "boligoma", "Estercita", fueron apelativos cariñosos con que el público lo bautizó en su época de esplendor. Ojalá que vuelvan a tener vigencia porque esto significaría su nueva aceptación en una época totalmente distinta. Y que sigamos festejando el reencuentro.

El clásico perfil del 3 CV, y dentro, la misma mecánica. Nobleza y robustez fueron las características de este modelo, hoy nuevamente en el mercado.

FICHA TECNICA

MOTOR: 4 tiempos - Cilindrada 602 cm³ (74 x 70) - 2 cilindros opuestos horizontales - Camisas intercambiables - Refrigeración por aire - Relación de compresión 8,5/1 - Carburador Carcicyj - Difusor \varnothing 28 - Culatas hemisféricas - Válvulas a la cabeza - Radiador de aceite - Potencia vehicular máxima neta, según NORMA CETIA 3-1 (12/74): 20,50 kW a 6.750 RPM - Potencia vehicular máxima bruta, según NORMA SAE J. 816 b (7/71): 32 CV a 6.750 RPM.

CAJA DE VELOCIDADES: -4 velocidades adelante sincronizadas. Marcha atrás.

DIRECCION: A cremallera.

FRENOS: Hidráulicos en las cuatro ruedas - Tambores delanteros a la salida del diferencial - Superficie de frenado: 545 cm².

TRANSMISION: Equipado con transmisión homocinética - Ruedas delanteras motrices - Grupo cónico 8 x 31 - Embrague monodisco a seco.

SUSPENSION: Por interacción entre las ruedas delanteras y traseras - 4 muelles helicoidales de suspensión - Ruedas independientes controladas por amortiguadores hidráulicos y batidores de inercia.

CHASIS: Plataforma con largueros incorporados.

ELECTRICIDAD: Equipado con Alternador. Equipo de 12 V. Batería de 32 A/h - Faros regulables en altura desde el interior. Bocina e iluminación accionadas por una llave única, situada debajo del volante.

CAPACIDAD: Tanque nafta 30 litros - Aceite motor 2,5 litros. Aceite caja 1 litro.

PESO TOTAL VACIO: 630

PESO TOTAL CARGADO: 930

NEUMATICOS: 135 mm x 380 mm ó x 5" x 15"

COMENZO EL CAMPEONATO DE TURISMO

TANDIL: PROPIEDAD PRIVADA

Luego de sortear algunos problemas organizativos y con un parque escaso, y por ahora sin equipos oficiales, la categoría retomó este año su actividad con un esquema renovado. Sobre un circuito triángulo "tipo T.C.", una jauría de Fiat 128 IAVA, apoyada por un trío de Peugeot 504, dio un espectáculo dignísimo en el cual sobresallieron Carlos Zabala (ganador) y Raúl Potetti



Paridad en pista. Las pruebas de ella son dadas por Blandini, Monin, Cortese y el ganador Zabala.

Potetti (128 blanco), y Zabala en la frenada hacia la horquilla Pizzorno y Blandini. Daba gusto verlos...

Texto y fotos:

Eduardo Enrique Neira

Mirá, creo que hoy vamos a andar muy bien. No sé cuánto en relación a los demás, pero con toda seguridad muy bien", adelantaba Carlos Potetti en la mañana del domingo pasado, mientras los autos se acomodaban en el verde y "aireado" recinto que son los boxes del circuito del Parque Industrial en Tandil. Poco después, y ya olvidados los problemas surgidos el día anterior por la "suspensión-no suspensión" de la carrera, se revelaban casi proféticas las palabras del de 9 de Julio. Carlos Zabala encabezaba la clasificación con 6m39s83/100 para un total de tres vueltas,

seguido por Potetti con 6m43s81, y luego Guiral, Pizzorno y Percaz. Pero estaba bastante claro que la punta debía reservarse a los dos primeros, quienes seguramente otorgarían interesante brillo a la apertura del campeonato de Turismo (pista) 1983, en su primer año con reglamento exclusivamente Grupo A y volviendo la categoría (gracias a quien corresponda) a pruebas disputadas por un solo piloto por auto, tras haber conocido las simas más negras durante el año pasado; algo que, eventualmente, podría remediarse definitivamente a corto plazo, dada la competitiv-

dad mostrada por varios autos.

Durante la primera de las dos baterías (definición por suma de los tiempos de ambas), todo comenzó con el cuarteto formado por Zabala, Potetti, Percaz y Guiral, quienes se intercambiaron puestos en la punta algunas vueltas hasta el abandono de este último al quedarse sin batería por problemas de alternador y el retiro de Percaz al romper un pistón de su IAVA. Sin embargo estas deserciones no atentaron contra el espectáculo brindado por Zabala y Potetti, quienes no se regalaban un centímetro en parte alguna del abu-

rrido triángulo de 5.392 metros (formado por Ruta Nacional 226, Ruta Provincial 30 y Acceso a Tandil). El momento culminante llegó cuando al salir de la Horquilla (primera curva), Zabala le pegó a Potetti luego que el auto de éste "dudara" un segundo antes de acelerar. Esto hizo que Zabala se retrasara y Potetti pudiera ganar sin ulteriores apremios. En la clase "grande", tras un primer dominio de Francisco Talone (que luego rompió pistón), fue Pizzorno el vencedor (con un 504 preparado por Julio Ponce y atendido por Daniel Griwieniec) seguido por "Petete" Capra.



Diez segundos separaban a Potetti de Zabala y al término de la batería inicial éste tenía problemas con la caja. La cosa parecía definida. Pero aún faltaban las 20 vueltas de la segunda serie.

Pero allí; las tornas se volverían en contra de Potetti, quien, luego de una buena largada y un caminar parejo junto a Pizzorno (que había tomado la punta "general" sufrió un toque con Blandini cayendo al fondo del pelotón. Pentecoste (con problemas en la primera serie con su caja, que había cambiado antes de largar) se adueñaba de la carrera con el 128 colorado preparado por Car-

los Scarbassi. Detrás, Pizzorno y un muy recuperado Zabala (tras una pésima largada debida al consabido drama con su caja). Sin embargo, Potetti apretó el paso y su escalada sirvió para que Zabala, advertido por Pardo desde la vera del camino, aumentara el ritmo sin permitir que pudiera acercarse más allá de los quince segundos (cinco más que los perdidos en la primera serie, con saldo evidente a favor de Zabala).

También otros protagonizaron interesantes duelos, Cristian Monin, José Costes, Guillermo Espil y Fernando Padilla entre los principales.

Todo está indicando que los desarrollos de Grupo A realizados por particulares sólo necesitaban algo de tiempo para rendir sus frutos. Ausentes —con aviso y por todo el campeonato— los dos R-18 oficiales del año pasado. Su falta, como interesantes elementos técnicos, se notó. Pero el Turismo, ahora "privatizado", mantiene su vigor. Aunque por ahora sólo sean 28 quienes deban demostrarlo.

PATIO DE BOXES

CLASIFICACION — Estos son los tiempos que or-

denaron la largada de la primera serie el domingo logrados luego de tres vueltas al circuito: **1° Carlos Zabala 6m39s83/100 a 145,645 km/h** 2° Raúl Potetti 6m43s81, 3° Jorge Guiral 6m45s36, 4° Jorge Pizzorno 6m46s01, 5° Néstor Percas 6m47s48; 6° Francisco Talone 6m48s79; 7° Arnoldo Capra 6m50s52; 8° Cristian Monin 6m53s87; 9° Oscar Pentecoste 6m53s92; 10° Omar Rossoti 6m55s14; 11° Juan Carlos Blandini 6m56s02; 12° Alberto Iturrarte 6m56s70; 13° "El Santo" 6m56s84; 14° Juan Carlos Scenna 6m58s57; 15° Rodolfo Manzur 7m01s62; 16° José Bas-

so 7m02s20; 17° Víctor Lepore 7m04s62; 18° Luis Bongiovanni 7m05s30; 19° Guillermo Espil 7m08s12; 20° Fernando Padilla 7m08s45; 21° Marcelo Inoriza 7m09s33; 22° Ricardo Pereyra 7m11s63; 23° Claudio Garófalo 7m25s83; 24° Juan Carlos Giorgio 7m43s46; 25° Carlos Rosatti 7m53s26; 26° Carlos Costes 8m16s60; 27° José Cortese: No registró paso. Oscar Rodríguez y Ernesto C. Bessone: No clasificaron.

DEBUT — De **Marcelo Inoriza** con el 128 IAVA blanco que utilizó Gabriel Raies en 1981 para salir campeón de Turismo Clase "C" (y ganar, entre otras carreras el Rally Gran Premio de ese año). El auto pasó en 1982 por la conducción de Zanet y Micó.

FELTRIN — Vimos en Tandil a José Feltrin, quien preparara hace ya unos cuantos años, el primer motor Dodge 1500 que ganó en la Fórmula Dos Nacional con Miguel De Guidi. Actualmente trabaja en el auto de Jorge Guiral, uno de los más veloces de la categoría.

GANAS — De hacer en Mar del Plata —y zona de influencia— una carrera de Turismo para formar un parque con vistas a participaciones futuras en el campeonato argentino.

MARQUEZ — "Creo que este reglamento del Grupo A no sirve para nosotros. Implica desarrollos demasiado caros y muchos no están en condiciones de soportarlos. A mis autos los preparé bastante "livianitos", pero con muchas posibilidades de llegar".

BESSONE AUSENTE — Si bien estaba inscripto y su auto y equipo esperando en Tandil **Ernesto C. Bessone** no estuvo en el circuito, mientras todos aguardaban que se subiese al Alfa Romeo GTV 2000 dorado preparado por **Héctor Giambronne** en sólo cinco días. Hubiese competido en la clase 3 y difícilmente los demás le habrían presentado lucha

RETRASOS Y ABANDONOS

Basso: motor, **Garófalo:** 2 salidas de pista, **Monin:** Motor, **Talone:** pistón. **Percaz:** pistón. **Guiral:** Alternador. **Giorgio:** vuelco, **Pereyra:** embrague, **Manzur:** tapón de agua del block, **Pentecoste:** varillaje de caja.

Pizzorno (preparación Ponce) asediado en la segunda serie por Potetti (por afuera), Blandini, Pentecoste (que ganaría el parcial) y Zabala.

El Alfa GTV 2000 destinado a Bessone. Preparación Giambronne. Sin embargo le faltaban detalles de seguridad tales como un corte de corriente reglamentario

PERDI LA PRIMERA, PERO GANE LA FINAL

Durante 1982 también fue, junto a José Lago, su anterior coequipier, habituado de las competencias de Turismo con un Fiat 128 IAVA. A fines del año pasado, y ya terminado el certamen, le compró el auto campeón a Julio Pardo, dado que este se dedicaría al TC-2000. Si bien se debió aumentar el peso por el cambio en ese punto del reglamento, estuvo claro en Tandil que esa herramienta continúa (con la atención del mismo Pardo) es el mejor nivel. Resultados al canto. "En la primera serie quería chuparme con Potetti porque los autos andaban en forma muy similar, pero él no quiso y en dos o tres oportunidades me tocó el



freno cuando veníamos tirando juntos, finalmente a la salida de la "horquilla" bajó el ritmo y lo toqué con mi trompa, y el golpe me rom-



pió la horquilla de la caja lo que me dificultó luego el trabajo de cambios. Eso me hizo largar en segunda en la última serie (por supuesto que todos me pasaron como si estuviera parado), al rato "enganché" a Pizzorno y estuve casi todo el parcial con él, hasta que, faltando poco, Julio Pardo me hizo apurar porque Potetti iba recuperándose después de su toque con Blandini. Al fin no hubo problemas y gané por unos cuatro segundos en la suma de tiempos".

LAS IDAS Y VUELTAS

Parte de lo sucedido en Tandil el fin de semana pasado no es nada reconfortante. La cuestión básica fue sencilla: el reglamento facultaba al club organizador suspender la competencia si en alguna de las clases había menos de 30 autos inscriptos. Por lo tanto, se partía de una premisa falsa: es una utopía suponer siquiera que la categoría, en su actual situación pueda juntar 90 participantes (contabilizando las tres clases: 1, 2 y 3. Pues bien, según dirigentes del Tandil Auto Club, dirigentes de APAT "habían prometido" no menos de esa cantidad de autos en la línea de largada del domingo y no los 28 que habían verificado, el sábado a las 19 hs. Obviamente, dadas las características mostradas en la temporada pasada por el Turismo, cabe, por lo menos tachar de ingenuo a quien pensó que esa cifra de pilotos podría estar en Tandil. Sin embargo, hubo cierta urgencia para suspender la carrera, apurada decisión a la que se llegó sin consultar a los pilotos, y que luego se debió revocar. Esas idas y venidas y algunos comentarios presurosos perjudicaron en alguna medida a la carrera, que finalmente se acordó realizar en forma conjunta para las tres categorías sin que el organizador pagara los premios y cobrando una entrada de meros \$ 20.000 en lugar de los \$ 100.000 previstos. La carrera se hizo, el campeonato comenzó.

Y la falta de entusiasmo -juicio altamente subjetivo— por supuesto, de los organizadores nos resultó bien evidente. Algo que pueden atestiguar los cronometristas de la Comisión Deportiva Automovilística del A.C.A. quienes debieron trabajar en condiciones muy incómodas (papeles al viento) y apurados al final de la carrera porque el palco en que trabajaban... tenía que ser retirado por un tractor...

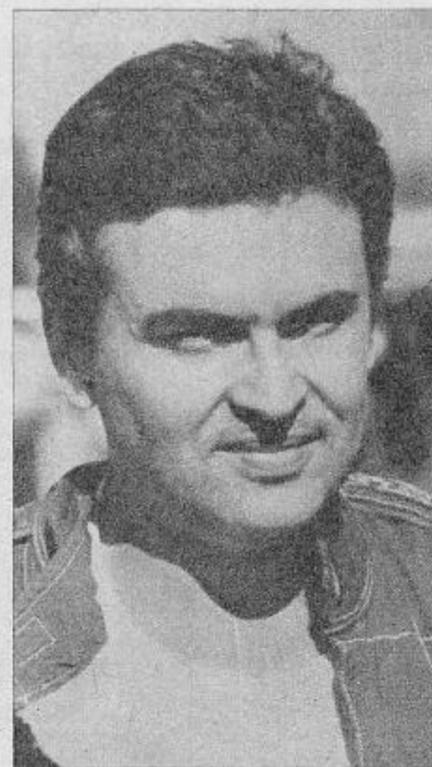


RAUL POTETTI

Fue uno de los dos protagonistas que nos divertieron el domingo pasado. Comenzó en Turismo durante 1981 con un Fiat 128 IAVA, que prepara y arma junto a su hermano Carlos. Ambos son de 9 de Julio y fueron aconsejados en más de una oportunidad por Guillermo Maldonado, quien les facilita su banco de pruebas para ensayos de motor.

"El casco que utilizamos durante todo el '82 lo desarmamos íntegro y lo arena-mos, para partir de una buena base. Armamos todo bastante prolijo y utilizamos la

misma leva de Oreste Berta que tenemos desde hace algunos años. En la tapa, no trabajamos sobre los conductos, pero sí en el "cielo" y los pistones. Tenemos unos 120 HP a 7.700 RPM (el motor tira hasta las 8.200 con las ruedas "altas") y estamos realmente contentos con el rendimiento. Ahora, lo que vamos a hacer es pedirle a Berta que haga otra leva aprovechando las 3/10 de alzada que otorga este reglamento de Grupo "A". A eso le agregaremos llantas de estilo que nos ayudarán en las frenadas".



CLASIFICACION

Auto Club Tandil - Circuito Parque Industrial de 5.392m - 40 vueltas -
Recorrido total: 215. 680 km.- 10-4-83.

PRIMERA SERIE

Potetti, C 2, 43m38s30, 20 vueltas; Zabala, C 2, 43m47s84, 20; Pizzorno, C 3, 44m20s28, 20; Capra C 3; 44m47s92, 20; Cortese, C 2, 45m01s80, 20; Espil, C 2, 45m25s31, 20; Padilla, C 2, 45m25s70, 20; Blandini, C 2, 44,05s10, 19; Monin, C 2, 43m38s59, 18; Rosatti, C 1, 44m13s05, 16; Costes, C 2, 44m57s59, 16.

Promedio: 148,273 km/h.

Record de vuelta: Potetti en la 17ª vuelta en 2m07s98/100 a un promedio de 151,673 km/h.

SEGUNDA SERIE

Pentecoste, C 2, 44m05s08, 20 vueltas; Zabala, C 2, 44m05s81, 20; Pizzorno, C 3, 44m10s70, 20; Potetti, C 2, 44m19s, 20; Capra, C 3, 44m32s96, 20; Padilla, C 2, 44m56s97, 20; Espil, C 2, 44m57s27, 20; Blandini, C 2, 45m55s36, 20; Rosatti, C 1, 44m30s97, 17; Monin, C 2, 30m52s89, 14; Cortese, C 2, 27m05s87, 11; Garofalo, C 2, 24m02s99, 10; Costes, C 2, 5m19s10, 2

Promedio: 144,278 km/h.

Record de vuelta: Zabala en la tercera vuelta en 2m09s29/100 a un promedio de 150,137 Km/h.

POS	Nº	CLASE	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1º	41	2	Carlos Zabala	Fiat 128 IAVA	1h27m53s65	40
2º	43	2	Raúl Potetti	Fiat 128 IAVA	1h27m57s30	40
3º	89	3	Jorge Pizzorno	Peugeot 504	1h28m30s98	40
4º	71	3	Arnoldo Capra	Peugeot 504	1h29m20s88	40
5º	36	2	Guillermo Espil	Fiat 128 IAVA	1h30m22s58	40
6º	65	2	Fernando Padilla	Fiat 128 IAVA	1h30m22s67	40
7º	67	2	J.Carlos Blandini	Fiat 128 IAVA	1h30m00s46	39
8º	2	1	Carlos Rosatti	Fiat 128	1h28m44s02	33
9º	34	2	Cristian Monin	Fiat 128 IAVA	1h14m31s48	32
10º	39	2	José Cortese	Fiat 128 IAVA	1h12m07s67	31

No se clasificaron: Oscar Pentecoste (Fiat 128 IAVA) 25 vueltas, José Costes "Fiat 128 IAVA" 18 vueltas, Francisco Talone (Peugeot 504) 16 vueltas, Juan Carlos Giorgio (Fiat 128) 7 vueltas, Claudio Garofalo (Fiat 128 IAVA) 11 vueltas, Alberto Iturrarte (Fiat 125 SP) 1 vuelta.

Promedio: 138,282 km/h.

Record de vuelta: Potetti en la 17ª vuelta en 2m07s98/100 a un promedio de 151,673 km/h.

Campeonato:

Clase 2: Zabala, 20 puntos; Potetti, 15; Espil, 12; Padilla, 10; Blandini, 8; Monin, 6; Cortese, 4.

Próxima competencia: el 22 de mayor en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

EL ZONDA, SAN JUAN. TERCERA CARRERA POR EL CAMPEONATO CROCERI, ESE IN

Probablemente, este adjetivo sea el más indicado para definir la impecable victoria de Fernando Croceri. Ante lo más granado de la especialidad, ganó como un grande. Segundo llegó "el profe" Del Río quien se jugó a todo o nada en la última curva. Kissling "sigue en el podio": esta vez tercero. Gran jornada con más de 20.000 personas, record absoluto para El Zonda.

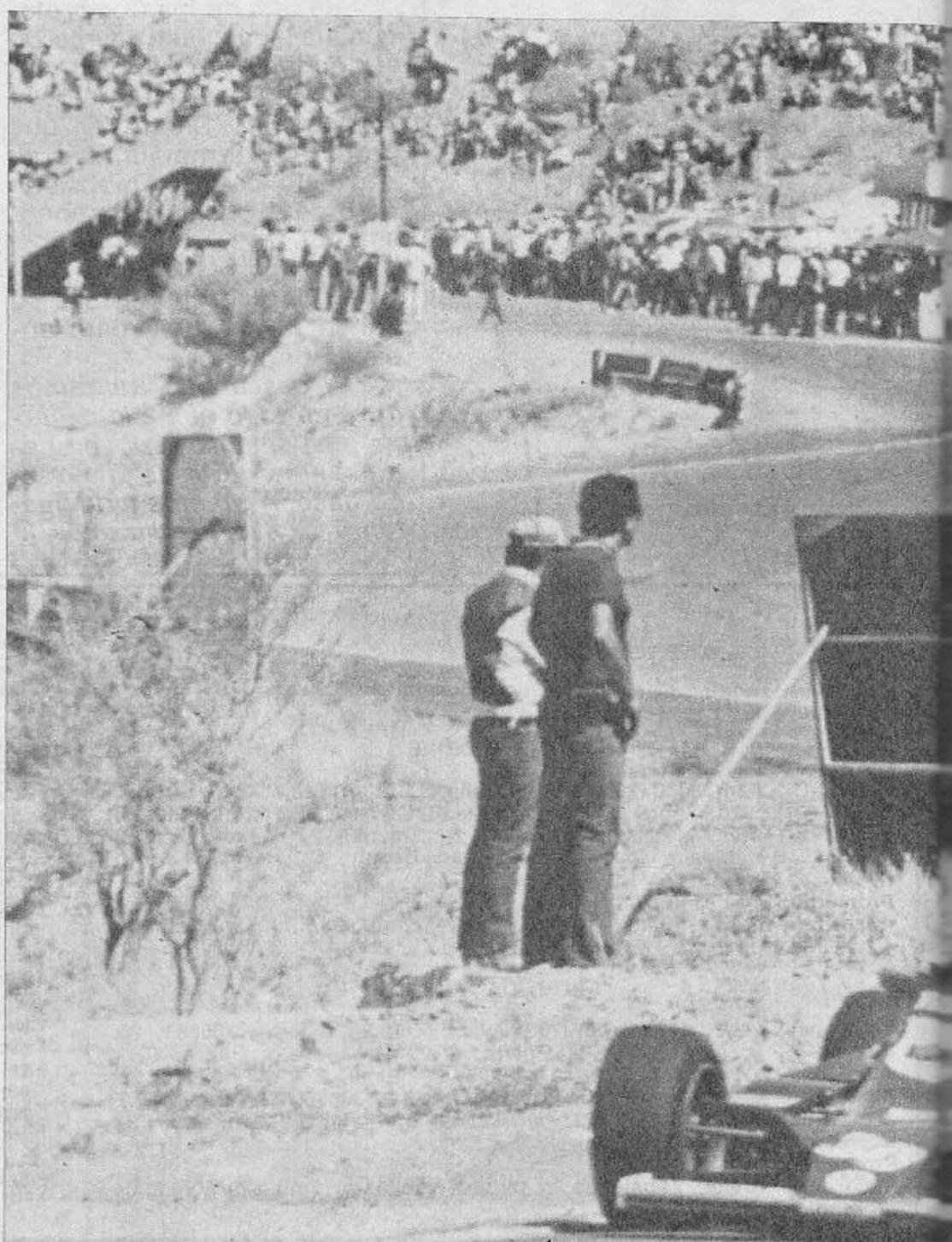
Sorpresivo? Quizás el adjetivo sea lógico y aceptable para aquel que siga a la F-2 por televisión o desde una tribuna en tal o cual circuito. Pero carecería de validez para quien hubiera seguido los pasos de Fernando Croceri desde su arranque en la categoría, y más especialmente su continuo ascenso. Y la mejor prueba quizá la hayamos tenido este mismo fin de semana, pero mucho antes que cuando la bandera lo coronó en su primer triunfo en la F-2 en El Zonda.

La primera tanda del viernes, donde todos debieron trabajar con caucho usado y por ende en condiciones

más cercanas a las reales de una carrera, Fernando Croceri hizo lo mejor aventajando por dos décimas al "hombre a batir", Juan Manuel Fangio. Pareció que todo volvía a la "normalidad", aun reconociendo la excelencia de lo hecho por Croceri, cuando el de Balcarce pasó al frente por una décima en la segunda tanda del sábado. Allí Croceri no había girado por problemas mecánicos, aunque también él y el equipo INI confiaban en que pocos podrían acercarse a lo suyo. Cuando en la tercera y última tanda quedó segundo de Fangio (que bajó aún más su tiempo), no cabían dudas: si alguien podía ser el rival



Croceri precediendo a Del Río en las instancias finales de la prueba. El ganador elaboró una victoria de impecable factura, que corrió serio riesgo cuando Del Río se tiró a ganar en la última curva. En la foto chica, el podio, donde el ganador está flanqueado por Del Río, Kissling y sendas niñas.



CODASUR DE F-2

Texto y fotos: Ricardo Delgado

SOLENTE



directo de Juan Manuel, ese lugar lo había ocupado Fernando Croceri. Lo que se corroboró el domingo a la mañana, cuando una sugestiva "huella" en uno de los neumáticos traseros del Berta de Fangio no presagiaba nada bueno. Como contrapartida, el caucho del auto de INI había quedado impecable.

Pero además de todos estos antecedentes, lo que sucedió en la carrera le dio a Croceri el argumento que le faltaba. Porque en las 32 vueltas de El Zonda, se produjo en uno de los pilotos más temperamentales una especie de "metamorfosis" que le redituó, ni más ni

menos, que la victoria.

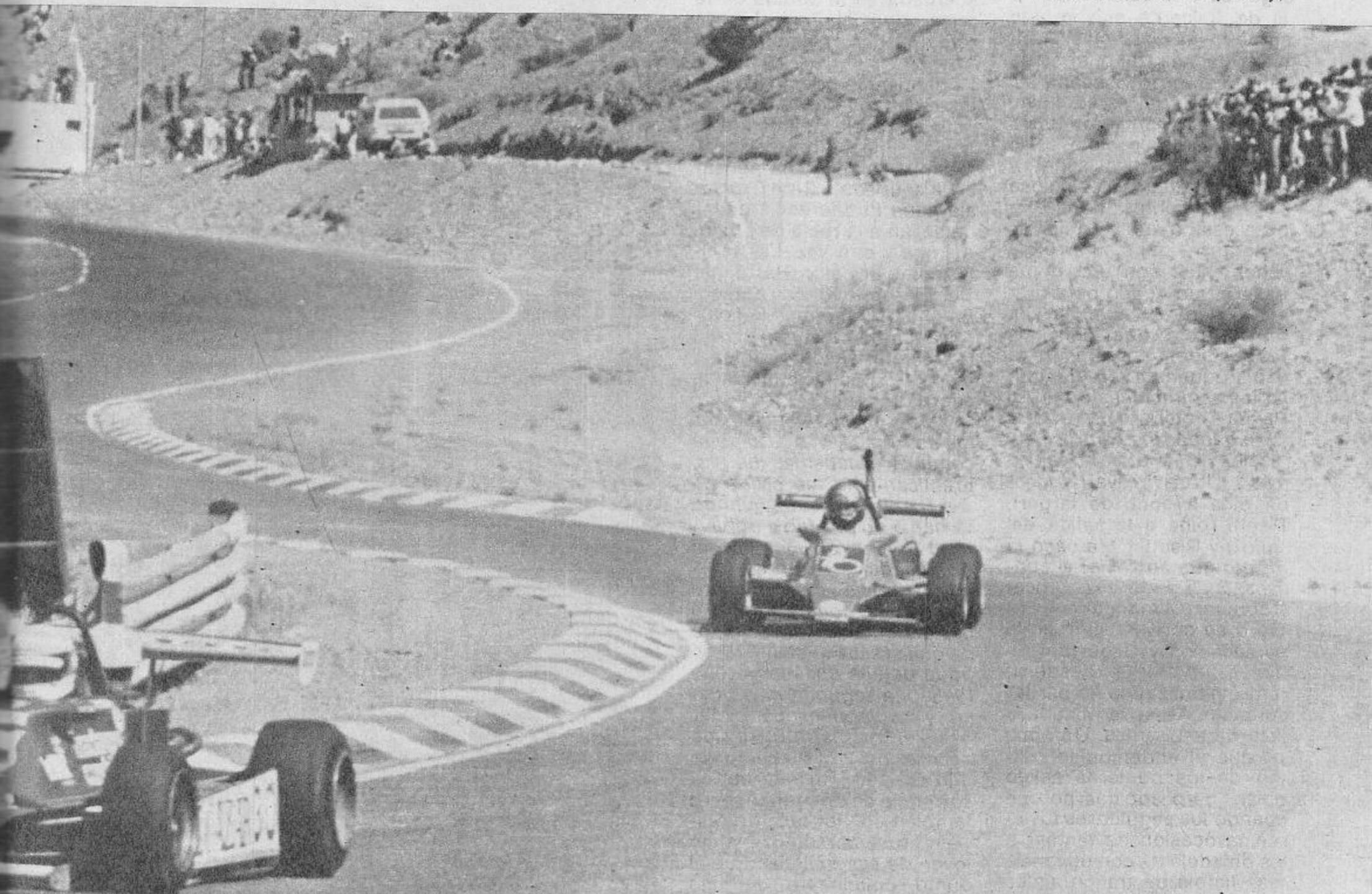
De otra forma hubiera costado creer cómo controlaba a Di Palma, Scarazzini, Del Río y Kissling sin perderle pisada a Fangio en los primeros tramos. O con qué suficiencia y justeza dejó rezagados atrás para no perder el control de la situación. E incluso, cómo concretó la maniobra de definición en la última curva de la última vuelta y ante el violento ataque a que lo acometió Del Río buscándole la cuerda con una "frenada larga". Era como si de golpe se hubiese olvidado de todos sus arreos de "enfant terrible" que lo llevaron a excelentes parciales, aunque sazonados con

excesos, y hubiera madurado. Sí, madurado como para dejar de ser un "simple" corredor veloz, pasando a ser un piloto. Hizo caso de todo lo que le marcó el box (gran conducción de Mario Blaggin), apuró a Fangio para forzarlo cuando se lo indicaron, levantó cuando llegó la orden y circuló sin perder la huella, el ritmo y por ende el margen de seguridad que aportó la senda engomada. Después de todo esto, los adjetivos huelgan. Fernando Croceri, probablemente vuelva a ser el mismo de siempre cuando las cosas no le salgan tan redondas como en San Juan. Pero aquí demostró que puede hacerlo

bien. Como varios más —ganadores o no—, tuvo ocasión de palpar muy de cerca los beneficios que otorga un trabajo que comienza en la cabeza y termina en el pie derecho, y damos fe que lo hizo a la manera de los mejores, y por qué no, de los grandes.

FANGIO "MURIO EN SU LEY", CROCERIGANO CAMBIANDO Y DEL RÍO ATACO ENSEÑANDO

Bastó la largada para comenzar a palpar cómo sería el desarrollo de la carrera. Fangio "scatenato" en la punta haciendo valer la pole y,



mucho más, su condición de candidato más firme. Mediaba, es cierto, el accidente de Maldonado el sábado (destruyó su auto, aunque sin consecuencias personales), que estaba en inferioridad sobre el muletto de De Guidl. Y la luz que había sacado Fangio en clasificación y el hecho de tener un auto que literalmente era una aplanadora. También pesaba, y no es menos cierto, su condición de serio aspirante al título; un aspirante que quiere ganar a toda costa y juega todas sus cartas a esa posibilidad. Bueno, pero volviendo al tema, seguimos... Fangio volaba en la punta. Croceri, Scarazzini, Di Palma, Del Río, Kissling lo taloneaban. Y luego, los muchachos del segundo pelotón, Chourrout, Einöder, Ridolfi, Risatti, Pasadore y el resto. Tempranamente, el campeón quedaba de a pie por una caja caprichosa que por segunda vez en el fin de semana se rompía (*"Debe tener el eje de segunda y tercera torcido"*). El de Balcarce muy pronto agrandó las distancias. Décima a décima, tal cual es su estilo, comenzó a escaparse. Y también, cual es su estilo, viajó de costado por todos los sectores posibles. No respetó "ni pelo ni señal" y de tanto andar así —incluso sin miramientos donde la pista estaba sucia de tierras y piedras— pagó su arrojo y vehemencia con una goma trasera que quedó para tirar a la basura. Nuevo líder y la "otra carrera" que comienza. Porque además de Fangio ya habían quedado en el camino las aspiraciones de un Di Palma notoriamente veloz (*"Me quedé sin aceite"*), Scarazzini (*"El motor no quiso más"*), Urretavizcaya (tremenda piña a poco de largar), Picetti (piña a la salida del "rulo") y Risatti (*"Me pasó lo mismo que en Chile: el condensador"*). Entonces, Croceri comenzó a mandar con Del Río a su cola, Kissling en la persecución y Chourrout (lo mejor que produjo desde su rentrée) buscando no perder contacto. Allí se terminaba la lista de aspirantes. Un poco porque el endemoniado ritmo de los punteros así lo quiso, pero además porque cuando los seguidores tuvieron la ocasión de tantear a los de adelante con una pista más limpia de tráfico, éstos

ya estaban lejos. En ese papel se ubicaron el chileno Ridolfi y el uruguayo Einöder. Mostrando excelente adaptación, Ridolfi mantuvo un ritmo respetable que le permitió elaborar una sólida performance (aunque se haya desdibujado sobre el final por una falla que comenzó cuando faltaban cuatro vueltas). Einöder cumplió un decoroso papel con uno de los autos más veloces del parque que, precisamente por eso, quizá lo presione obligándolo a algunas maniobras poco ortodoxas.

Del Río limaba metros, Kissling no podía llegar a atacarlo y Chourrout se mantenía (*"Tenía un motor que andaba una barbaridad, pero el acelerador se me trababa a fondo"*). El acercamiento del "profesor" se hizo implacable.

Era evidente que Del Río buscaba la succión del auto de Croceri. El Berta marrón y oro frenaba mejor en la última curva del circuito y se acercaba en la subida de la recta principal. Pero el Berta rojo de INI lo aplastaba en el "rulo".

Precisamente con los autos mostrando esas características se fue acercando el final. Veinte metros los separaban y ya se podía pensar en la chupada... Pero Croceri alargaba la diferencia cuando salían a la recta de abajo. Así una y otra vez. Las vueltas, como un calco. Hasta que Del Río no tuvo otra opción. En el lugar que más lo favorecía, la última curva, alargó la frenada, sesgó su línea y marchó derecho a buscar la cuerda interna.

"Miré por los espejos antes de frenar y vi que lo tenía como a cincuenta metros, prácticamente me olvidé de Del Río... De pronto, cuando ya había empezado a doblar, miro por el rabllo y veo la trompa del otro Berta. Casi no lo podía creer..., pero reaccioné a tiempo y aceleré la maniobra. Estaba seguro de que si salía adelante de él, no le dejaba chance porque tenía una segunda muy buena y se la pensaba poner hasta el "rulo" si hubiera sido necesario...". Tal como lo dijo Croceri. Remató con la solvencia de un grande, pero también con la "falta de respeto" que caracteriza a un joven de sus quillates. Fue el punto culminante de una

producción de primer nivel...

Del Río pudo esta vez poner en juego sus dotes conocidas de piloto rítmico que hace de la conducción "un estudio". Su proverbial y hasta científica forma de planear y ejecutar en carrera se puso por primera vez de relieve en esta F-2, con absoluta contundencia. Le faltó ganar. Pero ésa era una gestión

complicada. Por las luces de un Croceri inspirado que, además, seguramente iba a vender cara su derrota. No obstante, demostró que su forma de encarar las cosas en F-2 puede redituarse dividiéndose en poco tiempo más. Una garantía que hace apostar por ello.

Esta vez sin el nivel de Las Vizcachas, a causa de un

Izquierda: Guillermo Kissling se "abonó" al podio en las dos últimas pruebas. La dirección dañada a causa de un golpe en las pruebas de la mañana, conspiró en su contra. Lo siguen Chourrout, Risatti, Einöder y otros. Derecha: Duelo en el "rulo". Einöder precede a Risatti y Ridolfi. Este último será quinto y el uruguayo sexto; Risatti se quedó cuando venía bien ubicado. Izquierda, abajo: Primer plano para Cochese que estrenó un Ralt. Semitapado aparece Chourrout, cuarto en eficaz trabajo. Abajo, derecha: Primera vuelta antes del "rulo"; encabeza Fangio seguido por Croceri, Scarazzini, Di Palma, Urretavizcaya y Del Río.



auto indócil después del golpe del "warm-up", Guillermo Kissling subió por segunda ocasión al podio en una semana. Consistente, efectivo y ahora con un medio acorde, aparece como el más serio aspirante de Renault. Lo dejó sentado en Chile y, de no mediar problema, seguramente lo hubiera demostrado más aún en El Zonda.

Tercera de F-2 CODASUR y segunda prueba en una semana. Un "raid" que reunió en la etapa sanjuanina a más de 20.000 personas, televisión para nueve países, 22 autos en línea de largada.

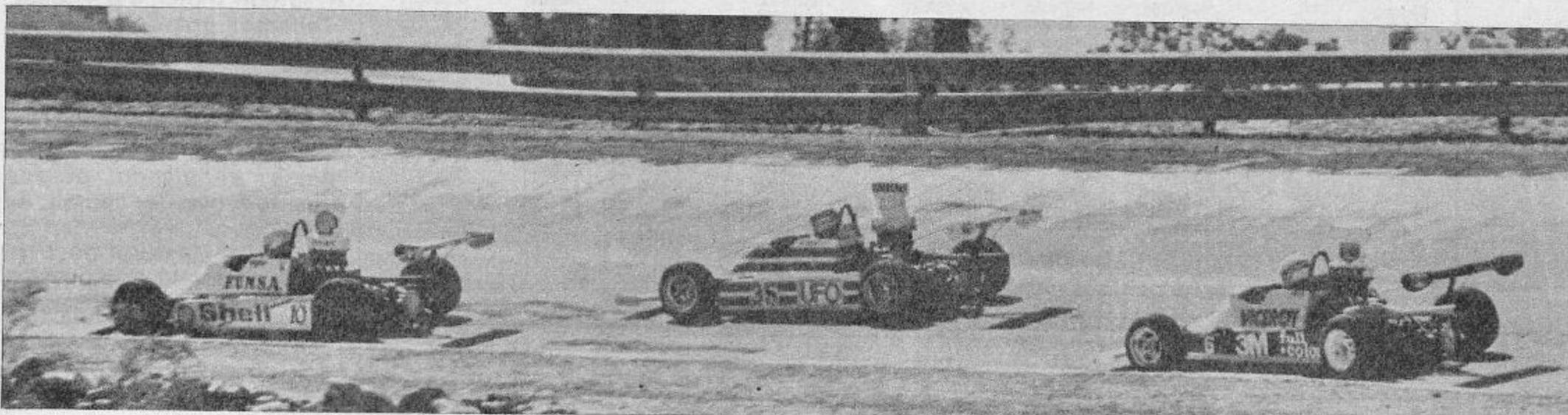
FERNANDO CROGERI: "EMPEZAMOS A GANAR EL VIERNES"

¿Usted vio un chico con un juguete nuevo? Bueno, eso parecía Fernando Crogeri. Todavía sin saber qué hacer con esa victoria que ya nadie podía arrebatárle. Por la que en su campaña cometió más de una macana, aunque siempre en aras de ir lo más rápido posible, y que llegó cuando sólo lleva ocho carreras de F-2 en su haber. Jugaba con la corona de laureles, saludaba aquí y allá y no se cansaba de repetir...

"Viví la carrera pendiente del box. Habíamos planeado que, de darse las cosas como se dieron, tenía que seguir a Juan hasta que faltaran siete vueltas y recién ahí apurar. No hizo falta, pero esta vez estuvimos muy bien organizados y lo íbamos a cumplir al pie de la letra. Venía con buen ritmo y creo que hubiera llegado a la definición con resto.

"Mi auto era un espanto en el 'rulo', creo que ahí nadie tenía un coche como el mío. Pero además estaba muy bien balanceado en general. Calculé que sólo tenía cuatro grados de incidencia en el alerón, y los spoilers en el punto cinco —el más bajo—. Lo último que hicimos para balancearlo más 'finito' aerodinámicamente fue trabajar con los deflectores de salida de los radiadores. Cuando lo conseguimos, el auto era un tren...

"Cuando se quedó Juan comencé a tirar todos los cambios a 8.000 rpm, llegaba a 8.600 al fondo de la recta, y a Del Río lo tenía bien controlado. Cuando se tiró a pasarme me sorprendió, pero estaba seguro de que no me ganaba. Trabajamos mucho para esta carrera y lo logramos, el equipo estuvo formidable. Empezamos a ganar desde el viernes..."



Datos sin precedentes que con el triunfo de Croceri (positivo desde el punto de vista de la categoría), la presentación del venezolano Cochesea con un Ralt-VW Passat y la constante afluencia de pilotos (esta vez apareció Da Silva con el Andujar), no hacen más que reforzar los basamentos sobre los que está apoyada la categoría más importante del sub continente.

PATIO DE BOXES

EL EQUIPO GANADOR

— Pocos equipos merecían un halago de este tipo como *INI Competición*. Por su inversión para presentar un team al mejor nivel, por la capacidad de trabajo de su gente y además por la humildad que les tocó demostrar en el momento de la victoria. La mejor síntesis quizás haya

quedado en las palabras de *Marlo Biaggini*, quien a modo de balance, comentó: "Hoy Fernando corrió como un campeón". No importó que debieran trabajar hasta las seis de la mañana del domingo, ni que además tuvieran tiempo para supervisar el auto de Muffato.

Para la gente de INI sólo contaba lo que había hecho su piloto y de él era todo el mérito. Sin embargo, quie-

nes están atrás de cada victoria tienen la importancia que les confiere el presentar un auto en condiciones de ganar, y el grupo de INI lo hizo.

TARDE— El chileno *Santander* llegó recién el sábado a El Zonda.

Motivos personales lo retrasaron en Chile y por ello se perdió la primera tanda. A pesar de eso y de un *Berta-R18* que no rendía como el de su coequiper Kissling, demostró que su proceso de adaptación sigue siendo firme. Decoroso papel.

EL INVASOR— El venezolano Cochesea trajo un Ralt RT-5 con motor VW Passat. "Tenemos grandes expectativas. El motor está muy 'verde' porque apenas lo tuvimos en el banco una hora y salimos volando para acá, pero alcanzó 172 HP. Seguiremos trabajando porque creemos que la opción es buena".

A pesar de durar poco, el binomio mostró que pueden

LOS TIEMPOS

PILOTO	VIERNES			ENTREN	SABADO		DOMINGO WARM UP
	1° ENTREN.	2° ENTREN.	CLASIF.		1° CLASIF.	2° CLASIF.	
Fangio	1m10s452	1m10s149	1m07s987	1m09s016	1m07s617	1m07s337	1m08s888
Croceri	1m11s872	1m09s036	1m07s709	1m10s461	—	1m07s492	1m09s402
Di Palma	1m11s876	1m09s920	1m08s355	1m08s977	1m08s007	1m07s997	1m08s255
Scarazzini	1m11s706	1m09s601	1m09s588	1m11s096	1m08s645	1m08s093	1m09s308
Urretavizcaya	1m13s243	1m09s636	1m09s307	1m08s968	1m08s193	1m08s508	1m09s486
Maldonado	1m15s521	1m10s321	1m08s771	1m09s851	1m09s046	1m08s353	1m08s715
Kissling	1m10s798	1m09s055	1m08s634	1m10s300	—	1m08s387	1m09s808
Del Rio	1m12s243	1m11s240	—	1m13s688	1m09s025	1m08s814	1m08s929
Chourrout	1m13s318	1m11s453	1m09s995	1m09s978	1m09s786	1m08s946	1m19s169
Risatti	—	—	—	1m11s539	1m09s748	1m10s333	1m13s118
Ridolfi	1m15s854	1m12s995	1m11s242	1m11s450	1m09s946	1m09s770	1m10s665
Einöder	1m14s975	1m12s694	1m10s096	—	1m10s347	1m09s882	1m12s489
Caneda	1m20s001	1m10s982	1m11s584	—	1m20s663	1m10s036	1m10s044
Semmi	1m23s056	—	1m12s083	1m11s010	—	1m10s288	1m21s532
Passadore	1m12s190	1m11s147	1m10s321	1m11s630	1m11s304	—	1m12s255
Cochesea	1m14s145	1m12s877	1m11s144	1m11s045	1m11s260	1m10s675	1m12s066
Candia	—	—	—	1m12s456	1m12s507	1m10s907	1m10s849
Muffato	1m13s846	1m12s424	1m12s010	1m12s099	1m10s960	—	1m13s777
Santander	1m13s245	—	—	1m13s881	1m12s356	1m11s890	1m11s865
Rullo	1m14s693	1m15s680	1m14s593	1m14s383	1m14s188	1m12s809	1m18s418
Picetti	1m14s480	—	1m15s229	1m13s275	1m13s591	1m16s861	1m13s809
Da Silva	—	1m43s762	—	1m30s054	1m28s188	1m24s844	—

No hay primera



En el '83, Renault 18 sigue demostrando su poderío: febrero lo vio ganar en el Rally Villa Dolores; marzo-abril, en La Vuelta de la Manzana... Y va la segunda!

Clasificación general Clase 3 (hasta 2000 cm³). 1° Recalde Del Buono; Renault 18, 13h 57' 25" - 2° Moroni Campaña; Renault 18, 14h 09' 24" - 3° Santangelo Griwieniec; Peugeot 504, 14h 19' 56"

tener buenas posibilidades.

EUFORIA— En la gente que luego de la prueba invadió los boxes. Kissling contaba:

"Me pasó algo increíble, firmé autógrafos en cualquier parte, hasta alguien me hizo poner la firma sobre un billete de 500.000 pesos".

AGRADECIMIENTO —De F-2 hacia la sucursal Renault de San Juan y también al ACRA.

La empresa puso a disposición de la categoría nada menos que ¡ochos autos!

TEMPERATURA —"A partir de la vuelta 14 el motor comenzó a levantar temperatura y tuve que controlar todo el tiempo el marcador". Justificación de Danny Candia cuando le insinuamos su cambio de ritmo.

De todas formas llegó al final cumpliendo digno papel. Paraguay está bien representado.

ORDEN DE LARGADA

	J. M. Fangio 1m07s337 Promedio: 172.640 km/h.
F. Crocero 1m07s709	R. Di Palma 1m07s997
A. Scarazzini 1m08s093	R. Urretavizcaya 1m08s193
G. Maldonado 1m08s353	G. Kissling 1m08s387
J. O. Del Rio 1m08s814	R. Chourrout 1m08s946
R. Risatti 1m09s748	J. C. Ridolfi 1m09s770
E. Einöder 1m09s982	R. Caneda 1m10s036
G. Sommi 1m10s288	P. Passadore 1m10s321
J. Cochesa 1m10s875	D. Candia 1m10s907
P. Muffato 1m10s960	S. Santander 1m11s890
R. Rullo 1m12s809	N. Picetti 1m13s591



CAMPEONATO

POS.	PILOTO	NAC.	PTS.
1º	Fangio	ARG.	15
2º	Kissling	ARG.	13
3º	Maldonado	ARG.	10
4º	Crocero	ARG.	9
	Del Rio	ARG.	9
6º	Sommi	ARG.	4
	Di Palma	ARG.	4
	Ridolfi	CHILE	4
9º	Caneda	ARG.	3
	Chourrout	ARG.	3
11º	Scarazzini	ARG.	2
12º	Cochesa	VEN.	1
	Einöder	URUG.	1

CLASIFICACION

Autódromo de El Zonda - Circuito de 3.230 m. - 32 vueltas - Recorrido total: 103,360 km. - 10-4-83.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	30	Fernando Crocero	Berta-VW	37m19s415	32
2º	2	Jorge O. Del Rio	Berta-VW	37m20s271	32
3º	18	Guillermo Kissling	Berta-R18	37m31s878	32
4º	31	Ricardo Chourrout	Berta-VW	38m01s304	32
5º	6	Juan Carlos Ridolfi	Berta-VW	38m17s902	32
6º	10	Egon Einöder	Berta-VW	37m35s470	31
7º	9	Juan Manuel Fangio	Berta-VW	37m37s921	31
8º	19	Sergio Santander	Berta-R 18	37m59s519	31
9º	23	Danny Candia	Berta-Ford	38m19s737	31
10º	20	Pedro Muffato	Muffato-VW	38m25s229	31
11º	42	Roberto Caneda	Berta-VW	39m09s887	30

No clasificado: G. Sommi (Berta-Renault).

Promedio general: 166,158 km/h.

Record de vuelta: Di Palma en la segunda en 1m08s440/1000 a 169,900 km/h.

Próxima competencia: el 8 de mayo en Salta, Argentina.

sin segunda.



SUPERARSE ES RENAULT

... Y va la segunda! En el '83, Renault 12 sigue fiel a su costumbre: ganar los Rallies de su categoría. Primero en Villa Dolores y ahora, en La Vuelta de la Manzana.

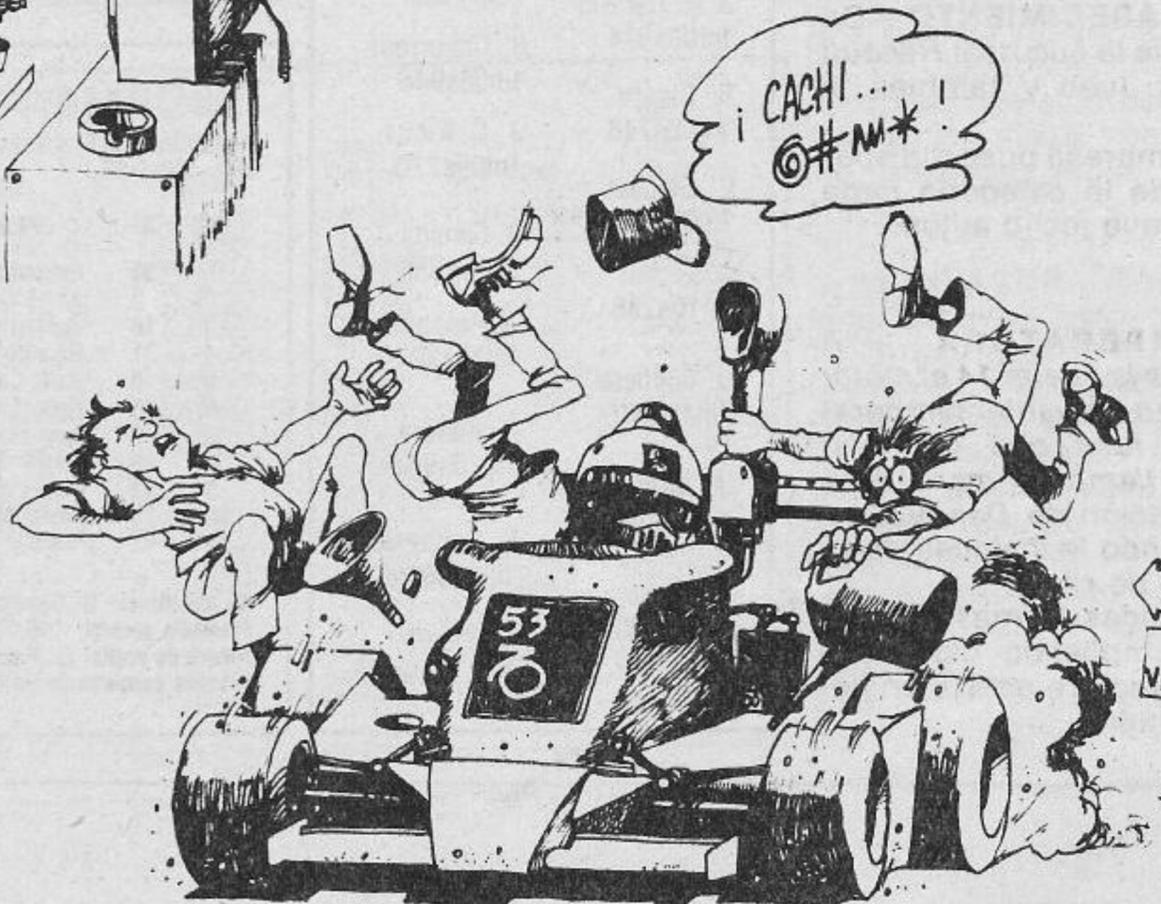
Clasificación general Clase 2 (hasta 1600 cm³). 1º- Ezquerria/Pellejero; Renault 12, 15h 38' 43" - 2º- Chiavarolle/Pérez; Fiat 128, 15h 49' 53" - 3º- Del Rio/Rigato; Renault 12, 16h 12' 36".

Efecto Humor

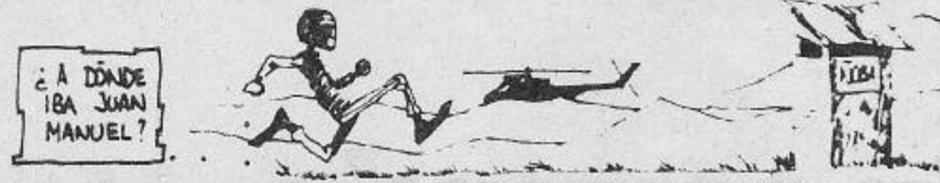


... EN LA VUELTA PREVIA LOS CORREDORES PRODUCEN EL CONSABIDO ZIGZAGUEO ESQUIVANDO PIEDRITAS, TACHUELAS, LATITAS, ETC. Y NO COMO SEGUN OTROS, PROBANDO LA DIRECCION

DESPUES DE VER EN ACCION A LOS MUCHACHOS DEL EQ. DE SCARAZZINI, NOTAMOS QUE SOLO SE DIFERENCIAN DE LOS DEL EQ. BRABHAM POR LA AUSENCIA DE CAPUCHAS ANTIFLAMA.



¡NO SE OLVIDEN DE LOS ZAPATITOS!
 ¡OJO CON LAS COMETAS PIRATAS!
 ¡CAMPERA 43-70!
 QUITENLE EL BUZO ASI LE PONGO LOS "ZELCIYONCA FLORICEL"
 ¡EL GORRO DE LAS GOMAS!
 ¡AFLOJÁ LUIS! "MEDIAS JUANCITO"



¡JUA JI!
 ¡SE EQUIVOCÓ!
 ¡SE EQUIVOCÓ!
 ¡LA REPETICIÓN NO VINO!
 ¡JAAA-JAH!
 DECIME ¿ QUIÉN ES ÉSE TAL "TRASEN" QUE DE AUTOS SABE LO QUE YO DE "FÖBAL" ?
 ¡PARA, VIEJO. NO ES UN ALFAJOR!

¡AHHH... ESAS BENDITAS COMETAS A LA HORA DEL PODIO!

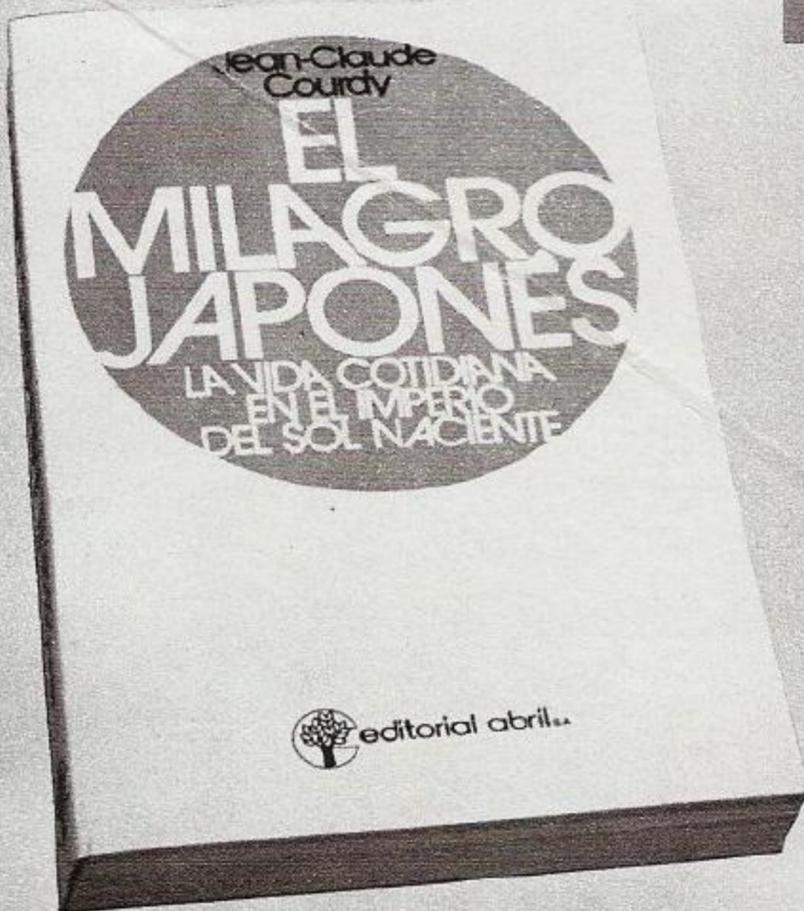
J. OLMO

Guía de la Literatura

“La mejor manera de llegar a los títulos más exitosos.”



Nuestro recomendado



EL MILAGRO JAPONES

de Jean-Claude Courdy

La obra más completa y reveladora sobre el fascinante Imperio del Sol Naciente, por el más profundo conocedor del Japón actual.

Dijo "FLASH INFORMATIONS"
"Un apasionante testimonio sobre el milagro japonés que nos conduce a los límites de la sorpresa."

Consígalo en las mejores librerías de todo el país o solicítelo por correo a: CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo N° 386 - (1000) Correo Central.

Solicito envío de (1) un ejemplar de EL MILAGRO JAPONES.

Sistema de pago: REEMBOLSO

(Pagaré al recibir el ejemplar \$ 380.000.-)

CONTADO: OFERTA ESPECIAL SIN GASTOS

(Adjunto cheque/giro postal sobre Buenos Aires NO A LA ORDEN de Editorial ABRIL S.A. por \$ 320.000)

NOMBRE:

CALLE:

NUMERO:PISO:DPTO:C. POSTAL:

LOCALIDAD:

PROVINCIA:

No es indispensable el envío de cupón.

No envíe efectivo.

Un triángulo amoroso diferente...

EXCLUSIVO
PARA SOCIOS:
CON FIRMA
DE LA AUTORA

DORIS BAND

LA RAFAGA

Una mujer atrapada en
vértigo de dos extrañas pasiones



editorial abril

Una mujer
atrapada
entre dos
extrañas
pasiones.

Una apasionada novela de sentimientos, tensiones, anhelos y desengaños, donde la acción y el diálogo fluyen al ritmo de la desbordada sensualidad de los personajes. No se la pierda.

Consígala en las mejores librerías de todo el país o solicítelas por correo enviando este cupón a: CLUB DE LETRAS — Casilla de Correo N° 388 — Correo Central (1000) Capital Federal.

Solicito un ejemplar de LA RAFAGA.

Sistema de pago elegido:

CONTADO: Adjunto cheque/giro postal sobre Buenos Aires NO A LA ORDEN de Editorial ABRIL S.A. por \$ 200.000.-

CONTRARREEMBOLSO: Abonaré al recibirla la suma de \$ 220.000.-

NOMBRE:.....

CALLE:..... N°:.....

PISO:..... DPTO.:.....

LOCALIDAD:.....

PROVINCIA:.....

C. POSTAL:.....