

Parabrisas **CORSA**

N° 936 del 15 al 21 de mayo de 1984 - Argentina  
Sa 78 - Uruguay NS 70 - Paraguay Gs 350

**PRESENTACION  
EXCLUSIVA**



**EL  
NUEVO  
FORD  
ARGENTINO**

**PROBAMOS EL SIERRA CON GALVEZ**



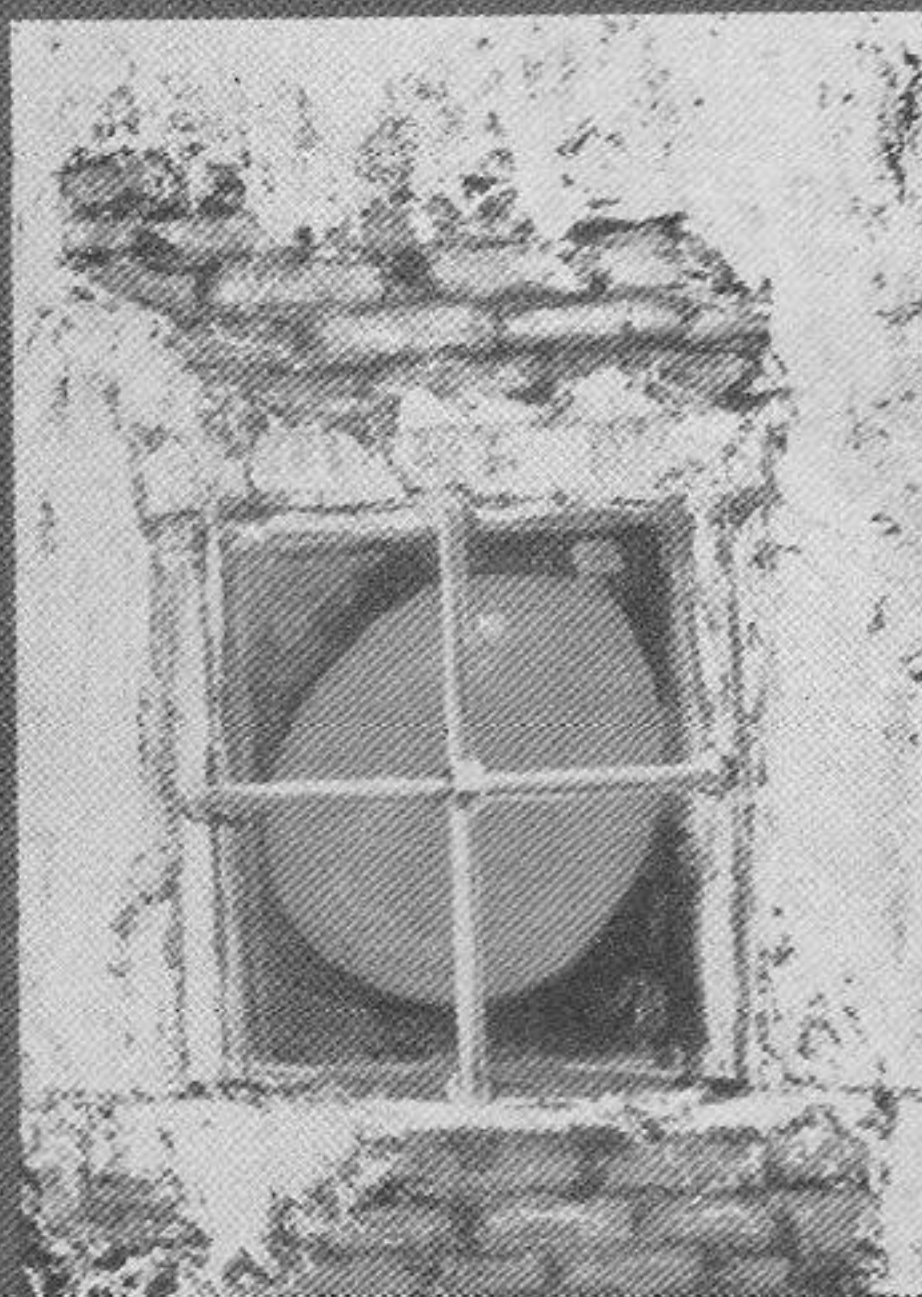
**LAS REVISTAS DE MAURO**

El nunca sería como los demás ...

# LOS ESPACIOS PROHIBIDOS

MAXIMILIANO MARIOTTI

Los espacios prohibidos



**SOLO \$a 90.-**

Una novela sugerente que nos introduce en el ámbito surreal de alguien que no puede compartir el

mundo con sus semejantes. Una metáfora vívida y descarnada que usted recordará por siempre. No se la pierda.

## Maximiliano Mariotti

Solicito un ejemplar de LOS ESPACIOS PROHIBIDOS.  
FORMA DE PAGO ESCOGIDA: (Indicar con una cruz)

OFERTA VALIDA  
POR 45 DIAS

OFERTA CONTADO (Adjunto cheque/giro postal sobre Buenos Aires, No A La Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por \$a 90)

CONTRAREEMBOLSO (Al recibirlo abonaré \$a 120)

NOMBRE:.....  
CALLE:.....  
NUMERO:..... PISO:..... DPTO:..... C.POSTAL:.....  
LOCALIDAD:.....  
PROVINCIA:.....

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

No envíe dinero. No es imprescindible el envío del cupón.

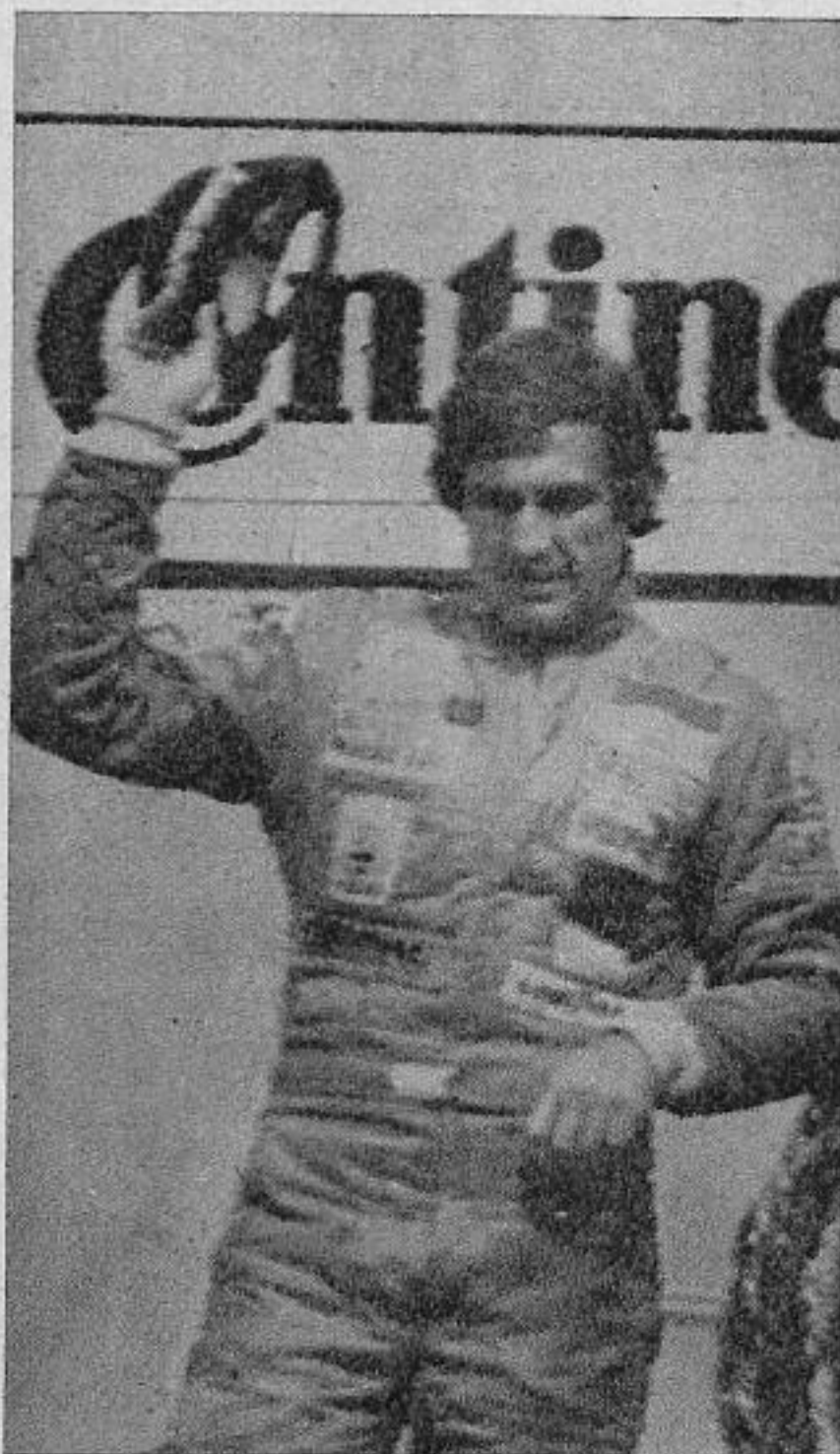
# EN LA INAUGURACION DEL NUEVO NÜRBURGRING

# REUTEMANN

# VOLVIO AL PODIO

No quedan dudas sobre la magia del nombre. Nürburgring es una leyenda con su solo nombre, y su vigencia quedó demostrada el sábado pasado cuando una multitud impresionante ocupó el nuevo circuito para presenciar los festejos de la inauguración del nuevo trazado pese a que el día era insufrible. Escasa visibilidad por las nubes que ocupaban toda esa región de los montes Eiffel, lluvia que por momentos quería convertirse en nieve, viento y frío glacial. No faltaba nada para descorazonar al más fanático pero igualmente más de 60.000 personas estaban allí para observar finalmente nada más que una simple carrera de autos de calle a doce vueltas. Pero no era una carrera común. Se trataba de una versión más de la variante "Desafío de los Valientes", o sea entregar autos de calle estrictamente iguales a un grupo de pilotos de primer nivel, para que se saquen chispas en la pista. Los autos eran los novísimos **Mercedes Benz 190** (el Mercedes chico) dotados del nuevo motor 2,3 litros, inyección y cuatro válvulas por cilindro. Y los invitados a tomar el volante eran los nombres más famosos del automovilismo de los últimos veinte años: estaban allí **Niki Lauda, Alan Jones, Jody Scheckter, Stirling Moss, Jack Brabham, John Surtees, James Hunt, Keke Rosberg, John Watson, Alain Prost, Denis Hulme...** y **Carlos Reutemann**, invitado especialmente como todos sus colegas, por la fábrica alemana, y que desde su llegada al nuevo Nürburgring se tomó las cosas muy en serio como siempre fue su estilo. El día viernes, reservado a las primeras prácticas, Reutemann (que viajó con la superlicencia renovada...) giró consistentemente en el Mercedes para tratar de encontrar cuáles eran sus secretos. No le fue muy mal en la averiguación puesto que al cabo de la media hora de tiempos cronometrados, se ubicaba en primera fila con el segundo mejor tiempo absoluto, a pocas centésimas de Alain Prost que ganaba la pole position. Muy atrás quedaban en cambio Niki Lauda o Keke Rosberg, cuyos autos no habían estado a la altura de los otros. Pero en total 24 pilotos (había también varios alemanes como Winkelhock, Hans Hermann, Manfred Shurtti) lanzados luego del giro inaugural al nuevo Nürburgring realizado por **Juan M. Fangio** —gran figura del día en un Mercedes de 1927—, prometían una batalla de gran nivel.

Lo fue sin duda. Y Allí brilló como en sus mejores momentos Carlos Reutemann que estuvo presente en todas las batallas



Abajo: Reutemann y su reencuentro con un podio. Esta vez junto a Senna Da Silva y Niki Lauda. Arriba: Juan Manuel Fangio, al volante de un Mercedes 1927, ofició de guía en la vuelta previa en la Carrera de los Campeones.


decisivas por la punta. En el momento de la largada, la pista estaba mojada por la lluvia y la maniobra de la partida era especialmente difícil para no quedar allí patinando. En ese momento clave Reutemann fue el más preciso y su auto salió disparado hacia la punta en forma incontenible. Prost se vio retrasado unos metros y Carlos ingresó cómodamente primero en la primera curva con su Mercedes negro. Pero no había diferencia alguna de rendimiento entre los coches que iban adelante y rápidamente se formó un pelotón de punta durísimo integrado en el siguiente orden por Reutemann, Prost, Senna Da Silva, Alan Jones y Niki Lauda que en forma totalmente ilegal se había adelantado en la largada pasando así de las últimas filas a una de las primeras posiciones en el momento de la luz verde.

Reutemann giró en punta dos vueltas y Prost, que lo atacaba en la primera "ese" después de boxes, siguió violentamente de largo por el barro perdiendo toda chance en la discusión. Quedó justo Alan Jones detrás de Reutemann y así se repetía la historia con todas sus ironías. Reutemann y Jones —que se habían cruzado más que friamente en el almuerzo del sábado en la gran carpa Mercedes— mantuvieron en cambio un intercambio "caliente" en materia conductiva. El australiano lo tocó de atrás a Reutemann en su afán de lograr la punta, consiguiendo que los dos autos perdieran varios metros en un dibujo y que allí apareciera el brillante Senna Da Silva como primero. Reutemann ya no pudo recobrar la punta, Jones abandonó porque explotó el motor en una furiosa pasada de vueltas buscando lo imposible, y por su lado Niki Lauda, que tenía un "avión" el día sábado, había llegado al segundo puesto pero sin poder inquietar ya a Senna que ganó limpiamente. Reutemann logró conservar el tercer puesto a pesar de furiosos ataques de John Watson y subió por lo tanto al podio donde Senna festejó a la brasileña mojado a todo el mundo. Lole se quedará en Europa para los GG.PP. de Francia y Mónaco, "a ver qué pasa"... Un ausente con aviso en la gran fiesta fue Nelson Piquet, ocupado con pruebas del Brabham en el fin de semana. Pero la reapertura del nuevo Nürburgring —que tiene poco que ver con el viejo, lamentablemente— igualmente fue una fiesta y por lo tanto volvemos pronto sobre el tema. Prometido.

**Germán Sopena (enviado especial a Nürburgring, Alemania)**

4TA. EDICION DE LA VUELTA DE PUNTA ALTA

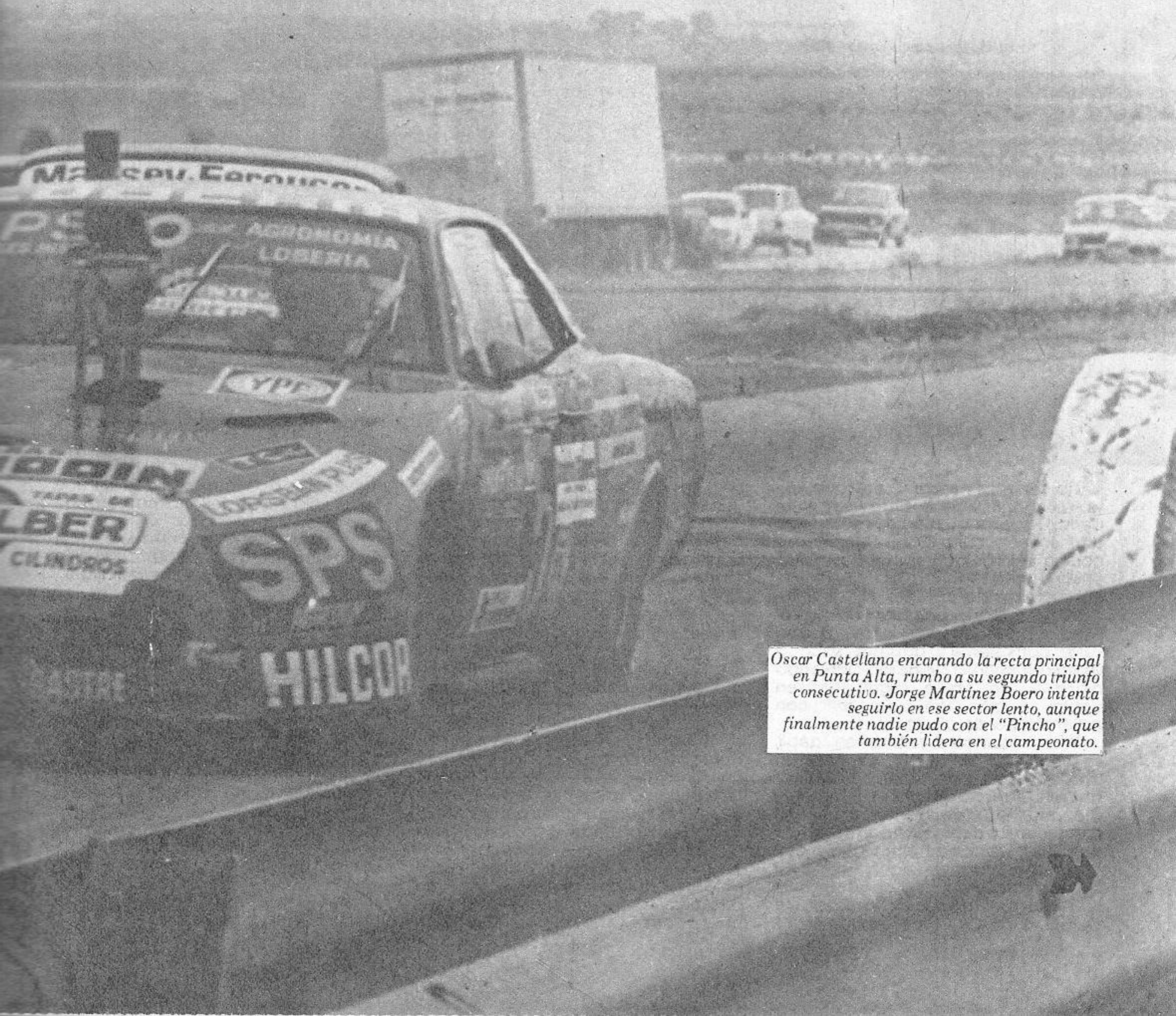
# CASTELLANO QU



Casi al carbónico, con la misma contundencia que mostrara en Tandil, Oscar Castellano se adjudicó otra victoria afianzándose en la punta del Campeonato. El suyo fue un trabajo "in crescendo" y a partir de la mitad de carrera fue estableciendo la ventaja necesaria como para funcionar sin problemas. Jorge Martínez Boero se perdió en su afán por alcanzarlo. Y Roberto Mouras llegó al segundo lugar durante el último giro.

Por Oscar Izzo. Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

# BIERE LA CORONA



Oscar Castellano encarando la recta principal en Punta Alta, rumbo a su segundo triunfo consecutivo. Jorge Martínez Boero intenta seguirlo en ese sector lento, aunque finalmente nadie pudo con el "Pincho", que también lidera en el campeonato.



Una vez más, Oscar Castellano volvió a exponer la verdad de su contundencia, desarrollada hace quince días en el circuito de Tandil. De esa carrera dijimos que era un banco de ensayo importante para medir las condiciones de un auto. Allí se apreció que el Dodge naranja de Castellano tenía todos los atributos: era veloz, consistente y, además, sacaba ventaja a la hora de doblar, teniendo quizá como único argumento en contra la dificultad para salir con potencia desde abajo.

Y lo de quince días atrás en Tandil, se repitió ahora en Punta Alta. Un trazado totalmente distinto y que aunque el "Gaucho" Martínez Boero afirma que "eso de los circuitos que favorecen a determinada marca es un mito...", estaba hecho a la medida de los Dodge.

Mientras Roberto Mouras mantenía su tercera colocación a bastante distancia de Castellano, Jorge Martí-

nez Boero permanecía a tiro de la punta, pero el de Lobería fue lo suficientemente astuto como para que alguien le arrebatara la posición de privilegio. Lo único que conseguía Martínez Boero era arrimarse en esas zonas donde el Dodge tiene su punto débil: las curvas lentas. Pero una vez que Castellano "pisaba", Boero debía resignarse a ser escolta. Y a través de los 12.400 metros de este trazado, la mayor parte de esa distancia se transita a ritmo veloz, y es allí, justamente, donde resulta favorecido el Dodge. En el caso de Castellano, se puede apreciar, además de una correcta elaboración en el auto, tanto algo tardía como eficiente, un tremendo deseo de ir juntando los puntos necesarios para ganarse el derecho a lucir el número uno en sus puertas. Estas dos últimas carreras sirvieron para aclarar el panorama que en principio aparecía con un decidido predominio de Ford y Chevrolet pero, abrupta-

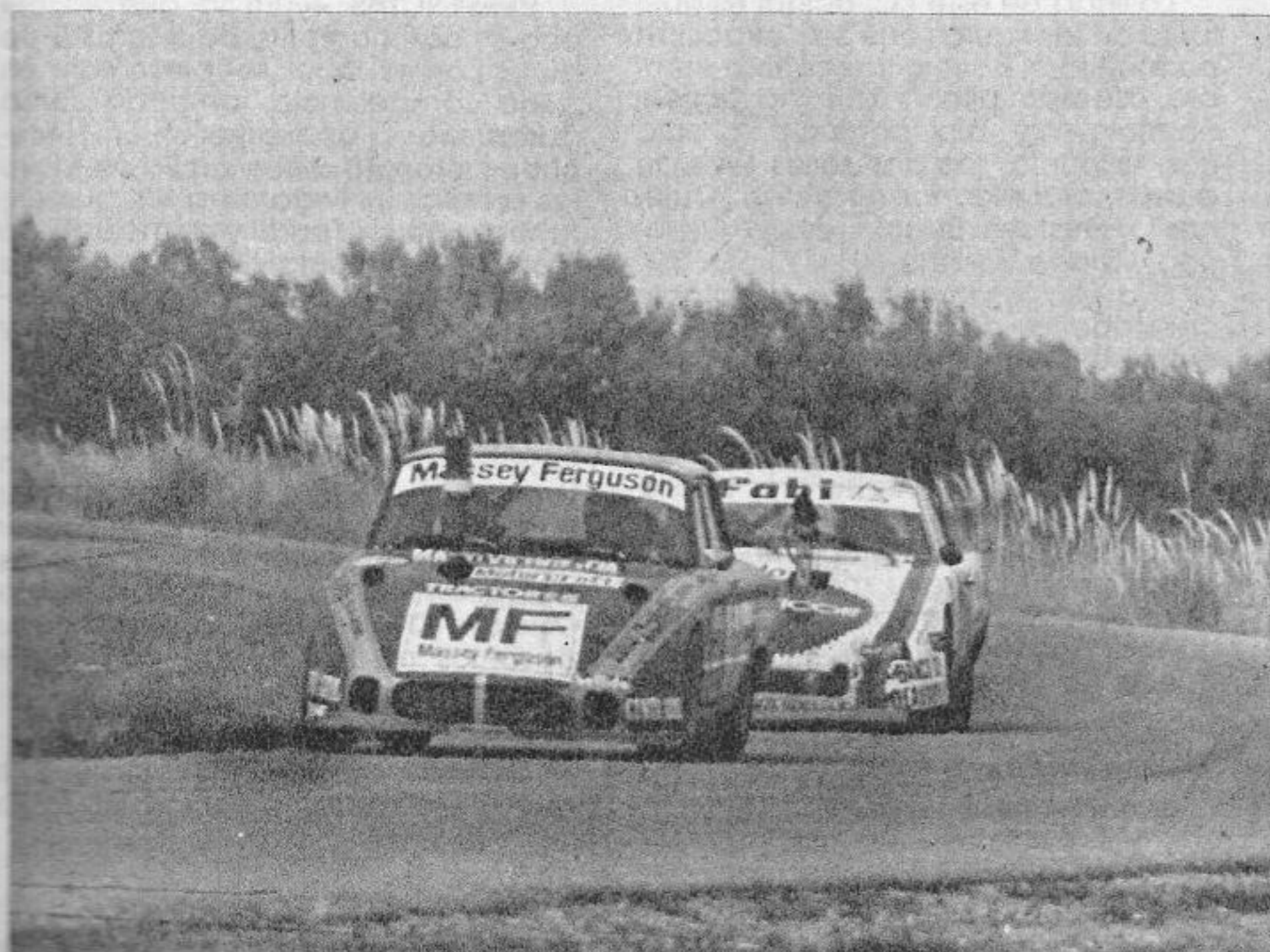
mente, todo cambió y a partir de Tandil, Oscar Castellano comenzó a recorrer la senda de la victoria, fortificando su fe en la búsqueda del Campeonato. Y aunque aún falte mucho para la hora de la definición, estos puntos logrados en Tandil y Punta Alta llegarán a pesar en el momento de los cálculos.

#### EL ASCENSO DE MOURAS

Quizá, de no haber mediado ese inconveniente con la cubierta, detallado aparte, Roberto Mouras habría tenido más chance a la hora de la Final. Condenado a largar retrasado, debió luchar duramente, manteniendo el tercer puesto con una diferencia que, si nos atenemos al funcionamiento de su auto, aparece como alejada de la realidad. Para colmo, debió sortear escollos y eso lo fue "tirando para atrás", pero en la parte



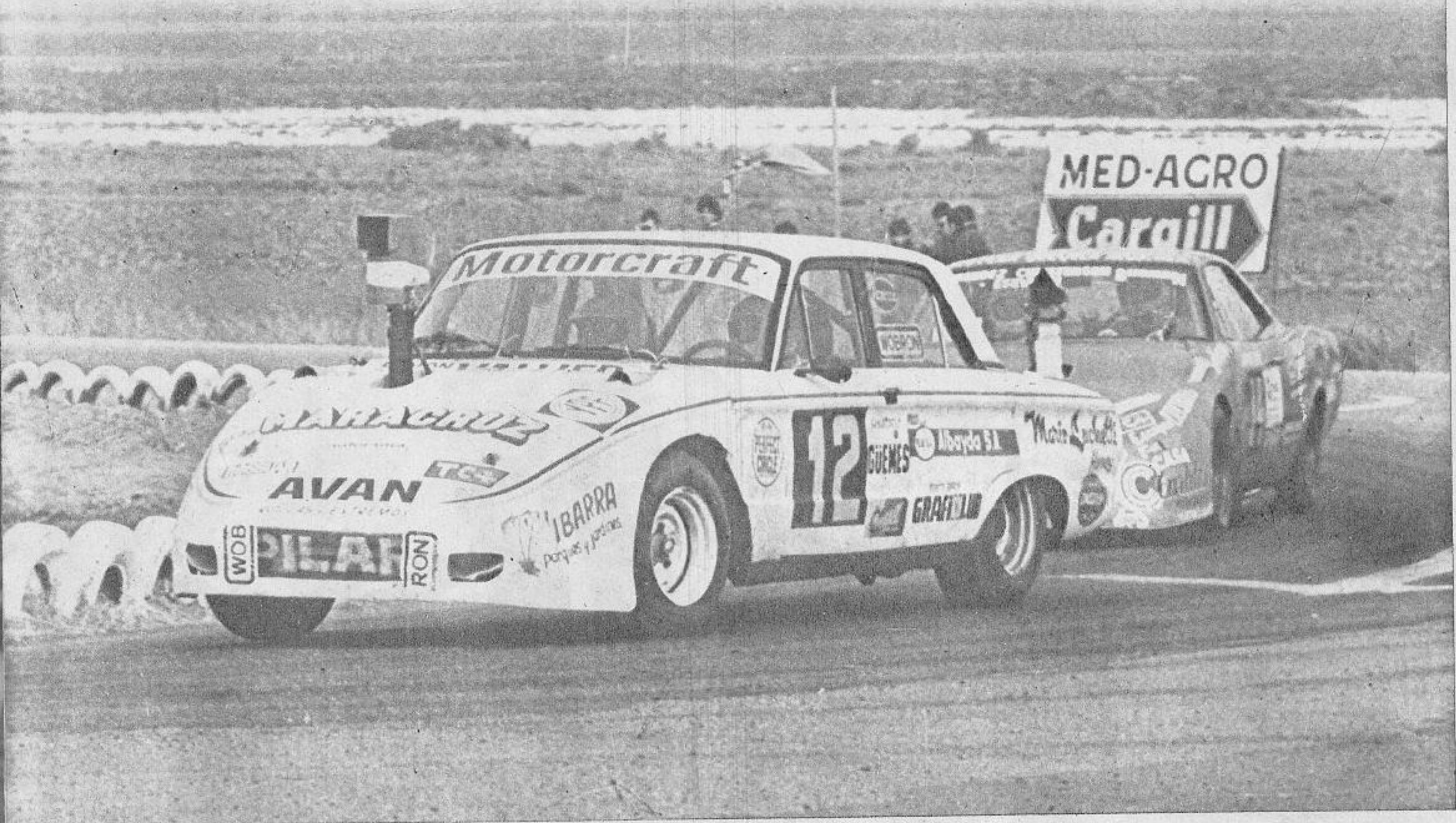
*Roberto Mouras, segundo sobre el final arrebatándole la posición a M. Boero, seguido aquí por Oscar Aventin, ganador de una serie y cuarto al final. A la derecha, el podio con Castellano en lo más alto, saludando al público, acompañado por Boero y Mouras. Abajo, el Falcon de M. Boero doblando adelante de Eduardo Martínez, antes de encarar la última curva. El Ford fue tercero mientras que el piloto de Olavarria terminó quinto.*



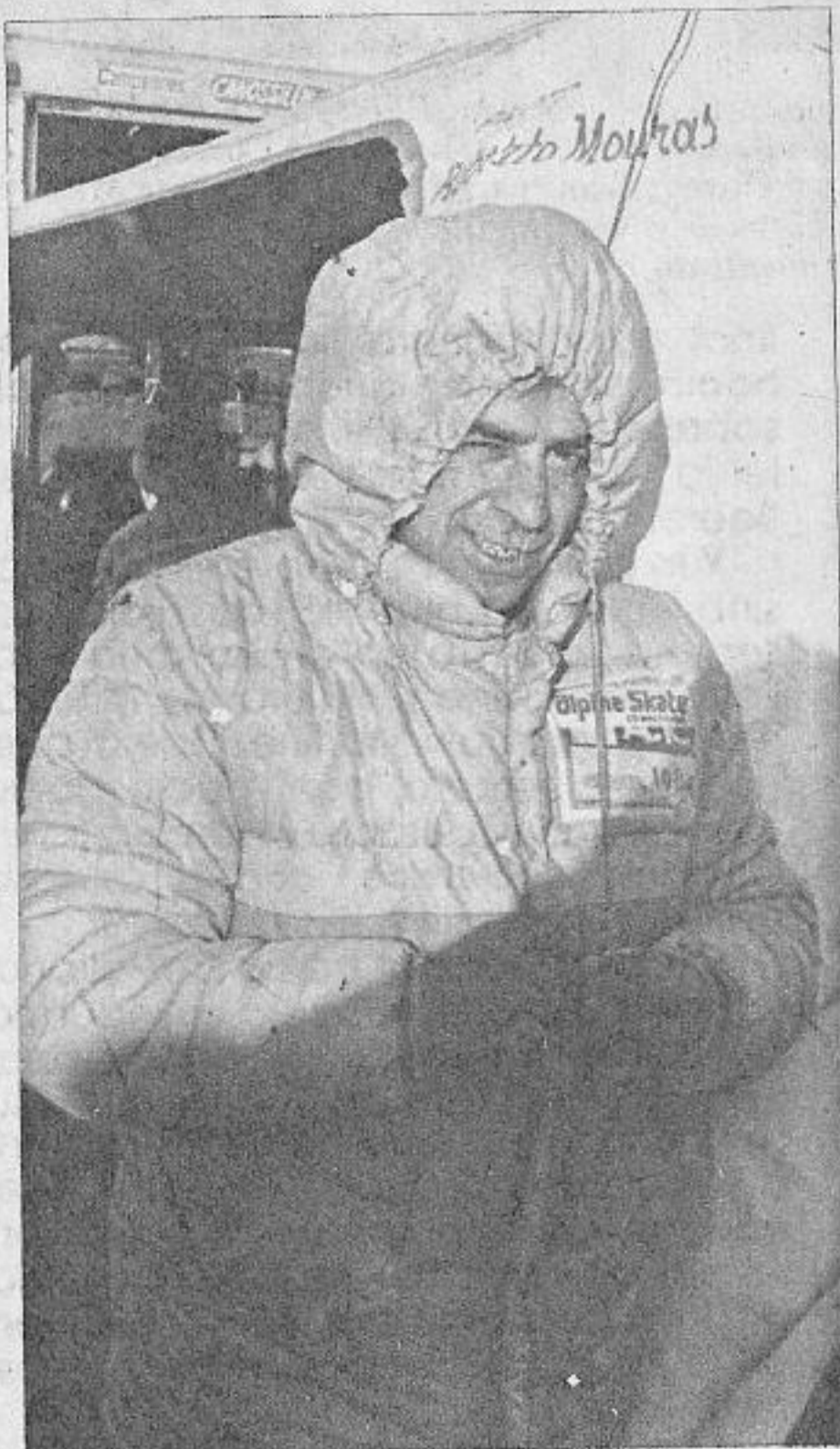
final de la carrera se fue con todo hacia adelante, arrebatándole casi sobre el epílogo los "porotos" que ya tenía "asegurados" Jorge Martínez Boero.

Y lo postergó no sólo en la carrera, sino que también lo desalojó del segundo puesto en el Campeonato. Entre Castellano y Mouras se interponen diez puntos. Martínez Boero quedó ahora tercero, con medio punto menos que Mouras, y la próxima, en Olavarria, aparece como dudosa para su pretensión.

Querer funcionar como Castellano, le costó a Martínez Boero el segundo puesto en la carrera y en el Campeonato, ya que trató de encontrar en su Ford una virtud que no tiene, pagando muy alto el precio de pretender entrar en cuarta (como el ganador) en un curvón que no favorece para nada a las características del Falcon en el que José Miguel Herceg tiene tanto que ver.



Jorge Oyhanart (séptimo) fue otro de los que brilló en Punta Alta, con este Falcon con fierros de Hecceg. Aquí, seguido por Juan De Benedictis (décimo), que volvió a destacarse por su espectacularidad. Abajo, Jorge Pedersoli, enfundado en una tremenda campera que hasta lo hacía más grande además de cubrirlo del frío.



### LAS SORPRESAS

Lo lindo de este T.C. actual es que, fuera de las figuras que son atracción permanente, carrera tras carrera siempre asoman pilotos que no tienen, normalmente, un contacto directo con la punta. Las dos series sirvieron para anotar algunos nombres. ¿Quiénes?... Gustavo Brescia, Jorge Oyhanart y Diego Vassolo.

Si a eso le agregamos el notable desempeño de Oscar Aventín ("El auto mejoró mucho, anda rápido y se demostró en la serie. En la final me vine abajo porque coloqué un rodado más chico que me hizo perder dos segundos por vuelta"), la ductilidad de Juan De Benedictis, quien expuso su talento habitual aunque no ayudado en la parte mecánica, y la vibrante lucha que volvieron a protagonizar Angel Banfi y Octavio Suárez, queda en claro que, a pesar de las apariencias que muestran a Oscar Castellano como ganador con total dominio, la carrera tuvo aspectos sobresalientes.

### TIRITAS DE ASADO

**PRESENCIAS** — En lo que va del año es notoriamente baja la cifra de participantes que se presentan en cada competencia, tomando como parámetro el año anterior. En **Necochea** fueron **48 autos**, en **25 de Mayo** las presencias llegaron a **50**, aumentando a **58** en **Tandil** y disminuyendo a sólo **35** en **Punta Alta**. El promedio de autos en estas cuatro competencias asciende a menos de **48**. Muy bajo.

**AUSENCIAS** — Entre otras, las de los representantes marplatenses **Juan Landa** y **Roberto Caparello**, quienes desistieron de correr como un postrer homenaje a la memoria de **Marcos Gaggino**. También estuvo ausente **Gustavo Degliantoni**, aunque en su caso los motivos fueron puramente mecánicos. Su auto no estaba listo.

**COLABORACION** — Como siempre que hay una competencia en Bahía



## LA NOTICIA MAS ESPERADA DEL RALLY NACIONAL ¡VUELVE PEUGEOT!

En el taller del Club de Concesionarios SEVEL se presentó (¡Al fin, muchachos...!) el equipo oficial de la marca que participará en el Campeonato Argentino de Rally a partir de la próxima competencia en La Rioja. El mismo es dirigido por **Gastón Perkins**, a quien secundan **Jackie Forest Greene** (director técnico) y el "Nene" **Nuccilo** (gerente técnico). Los dos Peugeot 504 GR IITN (blanquitos e impecables...) serán tripulados por **Carlos Garro-Marcelo Tornquist** y **Alfredo Pisandelli-Daniel Muzzio**. Apenas finalizado el ágape de presentación, adonde concurren altas autoridades de SEVEL Argentina, el equipo se trasladó a La Rioja para comenzar a preparar su debut.



## MOTOCICLISMO:

### PREMIO APERTURA DE VELOCIDAD

El motociclismo de pista tuvo su **Premio Apertura** el pasado domingo en el Autódromo Municipal. La reunión fue organizada por la **Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas** y el **Mataderos Automóvil Club**, coincidiendo con la fiscalización de las flamantes autoridades de la **Federación Argentina de Motociclismo**, liderada por **Arturo Scalise**. Participaron las categorías **Promocional Juniors**, **125 Standard Exterior**, **250 Nacional**, **350 Fórmula Internacional**, **Supermotos** y **Sidecars**. La organización fue acertada y el programa resultó ágil y entretenido, sobresaliendo las carreras de 125, 350 y Sidecars por su emotividad y buen nivel. Los resultados de las pruebas fueron los siguientes: **Promocional** (circuito 10): **Rubén Soria** (Zanella), **Víctor Barrientos** (Gilera 200) y **Mario Garocchio** (Zanella); **125 EE**: **Oscar Cobas** (Kawasaki), **Fabían González** (Kawasaki) y **Jorge Cattaneo** (Honda); **250 FN**: **Claudio Benedetto** (Suzuki), **Gabriel Martínez** (Honda) y **Alberto Nanni** (Kawasaki); **350 FI**: **Fernando Cordera** (Kawasaki), **Hugo Vigneti** (Kawasaki) y **Francisco Nicosia** (Yamaha); **Supermotos**: **Horacio Chulver** (Kawasaki), **Roberto Ramírez** (Suzuki) y **Raúl Cordasco** (Kawasaki); **Sidecars** (circuito 5): **Angiono-Ramírez**, **Deganis-Deganis** y **Corsi-Marcos**.

M. G. I.

## F-2 CODASUR: CAMBIOS IMPORTANTES

Al cierre de nuestra edición, y quizá como respuesta anticipada a nuestra nota de páginas 42 a 45 ("Una luz para la F-2" —una "luz" que al fin podía ser de esperanza aunque por el momento fuera más bien de advertencia—), se estudiaban una serie de posibilidades muy trascendentes para la especialidad, llámense incorporaciones de pilotos extranjeros o confirmaciones de carreras en el exterior. Así, al importante ingreso de **Eliseo Salazar** se agregarían otras novedades que darían la pauta de una verdadera toma de conciencia por parte de F-2 Asociados, de cuál es el camino que se debe seguir para reencontrar las premisas que dieron fundamento a la "empresa sudamericana" de la categoría. Ampliaremos en nuestro próximo número.

**anri** SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE CIGÜEÑALES ROTOS Y FISURADOS  
CAMBIAMOS VOLTEO A CIGÜEÑALES DE COMPETICION  
SOLDADURA EN FRIJO DE BLOCKS Y TAPAS  
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PERA - Tel. 757-2179/4204

**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.

**RESORTES de SUSPENSION**  
PARA AUTOMOTORES NAC. E IMP.  
**AG**  
Fabrica y distribuye:  
**ANICETO GOMEZ**  
Infórmese sobre Agente más cercano  
TEL. 641-2907/641-8429

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

CALIDAD SUPERIOR  
**CAÑOSSILEN**  
INDUSTRIA ARGENTINA  
SOLO FALTAN 4 DIAS...

**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  
**MITSUBISHI MOTORS**  
IMPORTADORES - EXPORTADORES  
**DE MARCO HNOS. S. R. L.**  
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

**GA-TA**  
ESTABLECIDA EN 1956  
IMPORTADORES  
Luis GARBETA y Cía.  
Teléfono: 4341, 7340, 8610, 9969  
**CANGALLO 1314/24**  
1036 - CAPITAL FEDERAL

FOR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A: ENDE PUR, SRL, Córdoba 413, 1º B, "A", Tel. 311-2184

El "Presi" Octavio Suárez fue nuevamente animador de un importante segundo pelotón. Tercero en su serie y sexto en la final, continuó sumando puntos gordos.

Blanca, los "ex" Héctor Plano y Santos Ilacqua estuvieron colaborando estrechamente con los organizadores.

**COMPRA-VENTA** — Carlos Luercho no estuvo presente en Punta Alta, en virtud de que su máquina fue adquirida por una peña de la ciudad de San Lorenzo, donde próximamente se hará una prueba de T.C. Los locales quieren que un piloto de esos pagos corra dicho auto.

**PENURIAS** — Oscar Alaux las tuvo y al por mayor. La culpa fue de los motores que en el curso de los últimos días rompiera el volante de Pigüé. Cuando parecía que todo estaba solucionado, volvió a romper otro en su serie y no largó la final.

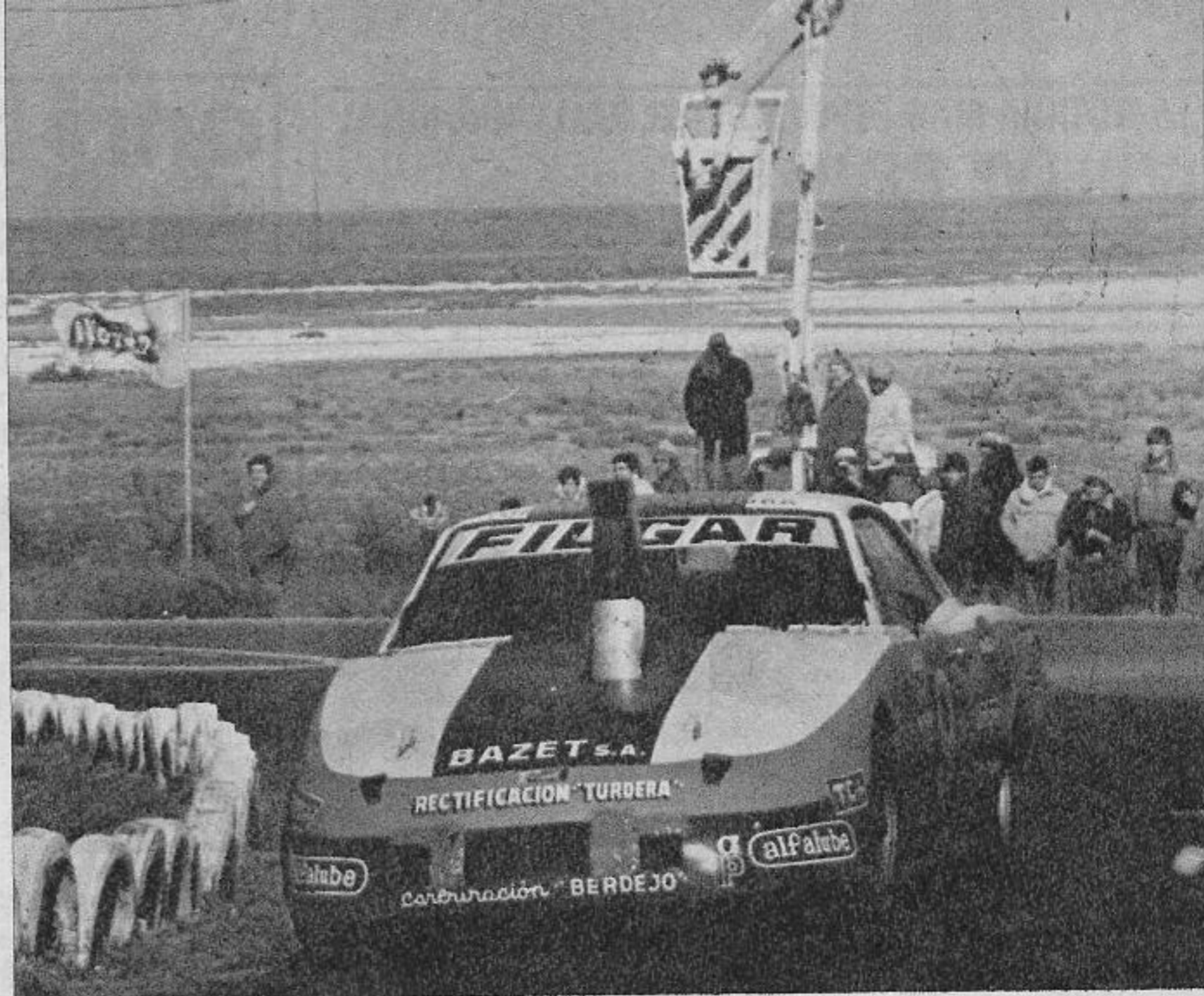
**INTERES** — "El auto anda perfecto y a mí me interesa solamente juntar puntos." Oscar Castellano comentaba esto antes del comienzo de la reunión, y luego de la carrera debe estar muy satisfecho por su cosecha de Punta Alta...

**FRIO** — Una temperatura bajísima y un viento que llevó la sensación térmica a casi diez grados bajo cero, afectó no solamente al público sino también a la puesta en marcha de los motores. "Hay que hacerlo con cuidado...", comentó Satriano, mientras que Mouras dijo: "Siempre le cuesta arrancar, y ahora, aun a pesar del frío, arrancó de movida...".

**GOMAS** — Y ya que hablamos de Roberto Mouras, podemos decir que durante la primera serie, el Campeón corrió con una goma trasera izquierda casi nueva ("de esas que tenemos guardadas para cuando llueve...") y el auto no se podía tener...

**FALLAS** — Al desembocar en la recta principal y cuando tenía la bandera a cuadros al alcance de su vista, Juan De Benedictis sufrió la rotura del soporte del condensador. Fallando ostensiblemente llegó a la meta en su serie para detenerse cien metros más adelante. En la Final, cuando estaba haciendo una muy buena carrera, problemas en la caja lo retrasaron en el epílogo.

**PUBLICO** — A raíz del intenso frío, no fue el acostumbrado el público que se llegó al trazado ahora bautizado como "Pago Chico", para ver T.C. De todos modos, aun con ese retaceo, la cifra de asistentes no fue para lamentar.



## CLASIFICACION

Punta Alta Automóvil Club - Circuito semipermanente de 12,400 km. - Dos series de 5 y final a 15 vueltas - Recorrido total: 186 km. - 13-5-84.

### PRIMERA SERIE

O. Aventin, 18m58s48, 5 vueltas; E. Martínez, 18m59s59, 5; Brescia, 19m04s70, 5; Satriano, 19m05s65, 5; Mouras, 19m08s94, 5; Oyhanart, 19m20s05, 5; Herraiz, 19m25s89, 5; Doumic, 19m25s95, 5; Occhionero, 19m32s22, 5; Nani, 19m37s62, 5; Malisia, 20m05s25, 5; Cosma, 20m16s26, 5; Villaverde, 20m39s05, 5; Gallinotti, 20m47s54, 5; Alauri, 21m01s83, 5; Blanco, 16m17s48, 4; Bianchi, 8m54s63, 2.

No registró paso: Segad.

No largó: O. M. Franco.

Promedio del ganador: 196,007 km/h.

Record de vuelta: O. Aventin en la quinta vuelta en 3m44s11/1000 a un promedio de 199,187 km/h.

### SEGUNDA SERIE

Castellano, 19m05s89, 5 vueltas; Martínez Boero, 19m06s20, 5; Hnos. Suárez, 19m11s50, 5; A. Banfi, 19m17s84, 5; Vassolo, 19m26s96, 5; De Benedictis, 19m31s25, 5; Marques, 19m42s56, 5; Calamante, 19m44s86, 5; De Arzave, 19m45s56, 5; M. Di Nezio, 19m55s61, 5; Paolucci, 19m56s93, 5; N. Fernández, 19m59s82, 5; Francia, 20m32s35, 5; Reynoso, 8m32s51, 2.

No registró paso: Vigilante.

No largó: Alaux.

Promedio del ganador: 194,783 km/h.

Record de vuelta: Castellano en la quinta vuelta en 3m44s68/100 a un promedio de 198,682 km/h.

### FINAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	5	Oscar Castellano	Dodge	55m56s31	15
2º	1	Roberto Mouras	Dodge	56m03s97	15
3º	2	Jorge Martínez Boero	Ford	56m06s94	15
4º	6	Oscar Aventin	Dodge	56m33s70	15
5º	10	Eduardo Martínez	Dodge	56m40s28	15
6º	9	"Hermanos Suárez"	Dodge	57m05s82	15
7º	12	Jorge Oyhanart	Ford	57m21s23	15
8º	17	Fernando Herraiz	Chevrolet	57m24s23	15
9º	28	Pedro Doumic	Dodge	57m24s81	15
10º	14	Juan De Benedictis	Dodge	57m35s36	15
11º	73	Diego Vassolo	Dodge	57m55s36	15
12º	29	Ricardo De Arzave	Dodge	58m07s43	15
13º	114	Oriando Marques	Dodge	58m16s47	15
14º	19	Carlos Nani	Chevrolet	58m25s82	15
15º	30	José L. Paolucci	Dodge	54m47s48	14
16º	80	José Malisia	Chevrolet	55m04s96	14
17º	54	Miguel Alauri	Dodge	56m04s75	14
18º	134	Oswaldo Villaverde	Dodge	56m20s57	14
19º	44	Juan Bianchi	Dodge	56m25s79	14
20º	96	Rubén Blanco	Chevrolet	56m37s31	14

Luego se clasificaron: N. Fernández, 46m57s22, 12; A. Banfi, 47m21s24, 12; R. Miraldi, 47m49s38, 12; M. Calamante, 50m32s33, 12; J. Cosma, 53m09s64, 12.

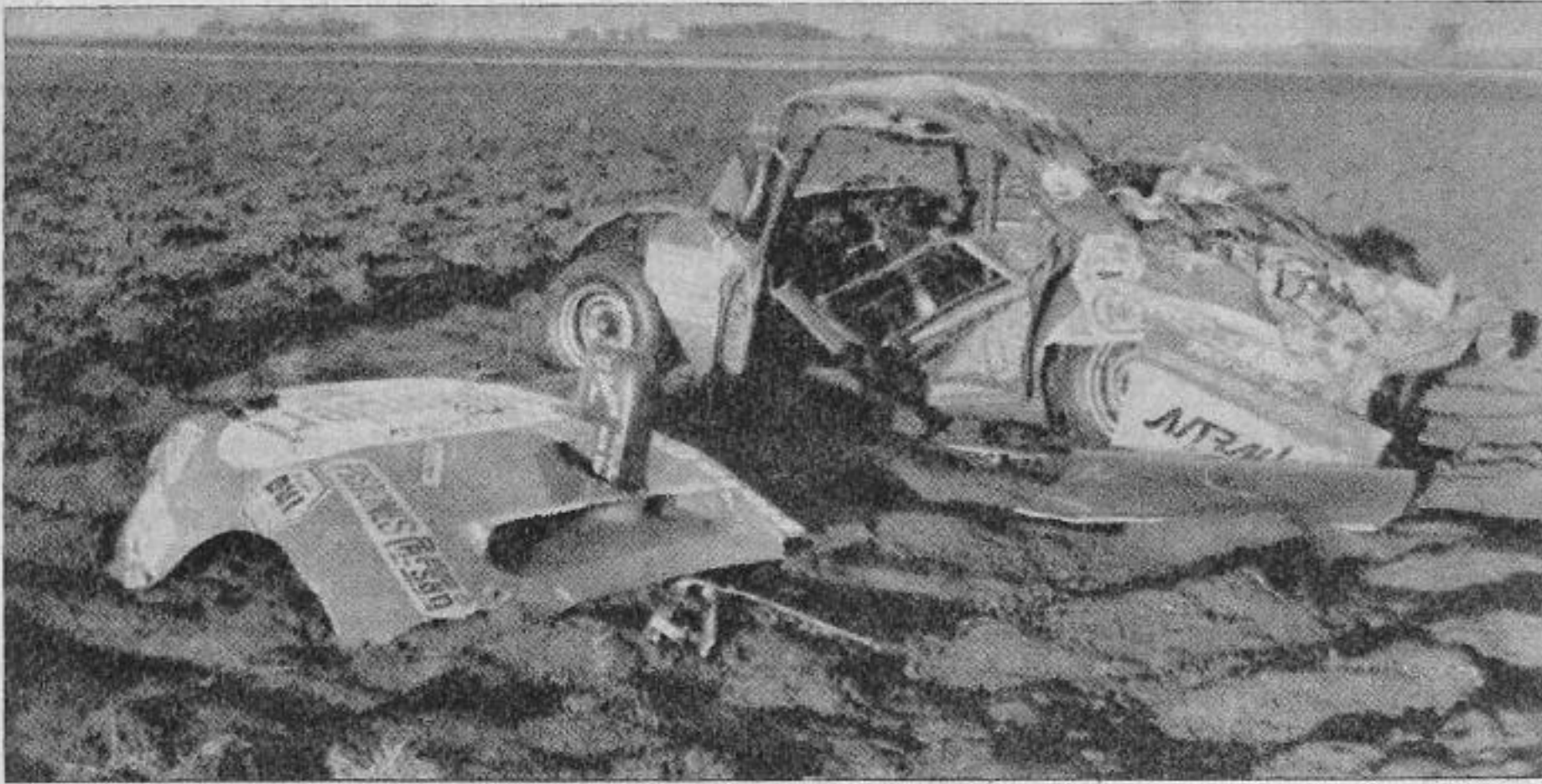
No se clasificaron: Occhionero y Vigilante, 7 vueltas; G. Brescia, 5; Segad, 3; Francia, M. Di Nezio y Reynoso, 2; Satriano, 1.

Promedio del ganador: 199,504 km/h.

Record de vuelta: Castellano en la octava vuelta en 3m41s09/100 a un promedio de 201,908 km/h.

Posiciones en el campeonato: Castellano, 72,50 puntos; Mouras, 62,50; Martínez Boero, 62; O. Aventin, 37,50; Martínez, 32; Oyhanart, 28,50; A. Banfi, 20,50; Brescia, 16,50; A. Di Nezio, 15; Hnos. Suárez, 11,50; Marcos, De Arzave, Herraiz, 11; Pacchialat, 6,50; Vassolo, 6; M. Di Nezio, 5; Lynn y Doumic, 5,50; Marques, 5; De Benedictis, 4,50; Nani, 4; Altuna, 3; Deglantonni, Franco, Alauri y Malisia, 2; Apella, N. Fernández, Paolucci, Malisia, 1,50; Alaux, Cosma, R. Fernández, Gaggino, Landa, Loio, Miraldi, Occhionero, 1; Espinosa, Muñiz, Villaverde, Bianchi y Blanco, 0,50.

# PERDIO LA VIDA EL MIERCOLES 9, PROBANDO SU T.C.... EL TRIBUTO DE GAGGINO



Que esto se entienda bien...: Ahora no pretendemos hacer "leña del árbol caído" explotando la dolorosa experiencia (otra más y van...) de un episodio que habla a las claras de una inconciencia rayana en la locura. Ni tampoco está en nuestro ánimo golpear sobre una categoría que cuenta con el respaldo pleno del público, sino todo lo contrario: defenderla y cuidarla. Los antecedentes son muchos. Lamentablemente, la lista de víctimas fatales se nutrió del falso machismo del "Yo no me ato, si sólo voy a hacer una tiradita'..."

Exactamente doce años después que el "Pelado" Mariani perdiera la vida en un accidente similar, fue el turno de **Marcos Gaggino**. Y acude a nuestra mente el recuerdo de los accidentes de Jorge Recalde y de Ricardo Iglesias, también en esas clásicas tiradas previas.

Semanalmente, en vísperas de cada una de las competencias de TC, somos testigos de muchas de esas pruebas y comprobamos que en la generalidad de los casos (hay excepciones, claro) no se toman en cuenta ni mínimamente, las condiciones de seguridad. Pareciera que ajustarse los cinturones de seguridad o calzarse el casco, fuera una falta de hombría... Y si a esto le agregamos el lógico riesgo de circular a 250 kilómetros, o más, entre el tránsito normal de cualquiera de nuestras rutas, ¿qué podemos esperar?...

Hoy fue Marcos Gaggino. Mañana puede ser otro más... Lamentablemente, dentro de muy poco tiempo este hecho pasará al olvido, y la práctica de omitir el cinturón y del casco durante las pruebas cobrará otra vez vigencia.

El pasado miércoles 9, **Marcos Gaggino** se dispuso a probar su Ford. Para ello, alrededor de las 2 de la tarde, se dirigió a su lugar habitual, un tramo ya marcado, de tres kilómetros, en la localidad de Mechongué, a 50 kilómetros de Mar del Plata. Por supuesto, iba desatado y sin casco..., no así su acompañante, **Néstor Blanco**, quien tomó las previsiones comunes como si fuera en carrera. De repente, un camión que venía en sentido contrario y el consiguiente choque aerodinámico, junto a una irregularidad del piso, hicieron que el auto se descontrolara. Zigzagueante, recorrió de extremo a extremo el pavimento, quedando en el mismo la clásica marca de una frenada violenta. Y luego, el drama: el coche ya totalmente descontrolado que va a la banquina, sigue y pega en una tranquera, elevándose hasta caer dentro de un campo. La sucesión de tumbos culmina cuando el Ford pega de cola contra el piso. Marcos Gaggino, que fuera despedido, yace sin vida, pagando muy alto precio a su temeridad. Su acompañante, en cambio, acusa sólo algunos magullones mientras el respaldo de la butaca izquierda queda inclinado sobre el volante retorcido.

¡Qué absurdo, por Dios...! ¿Era necesario semejante ofrenda?... Reconocemos que, por las características de los autos y porque el motor así muestra su real rendimiento mejor que en el banco, resulta necesario hacer este tipo de pruebas en rutas públicas ante la ausencia de autódromos con rectas de tres kilómetros... Ese es el verdadero problema... (¿Acaso el TC necesita "un país" para probar?!). ¡Qué incongruencia, por fa-

## SU CAMPAÑA



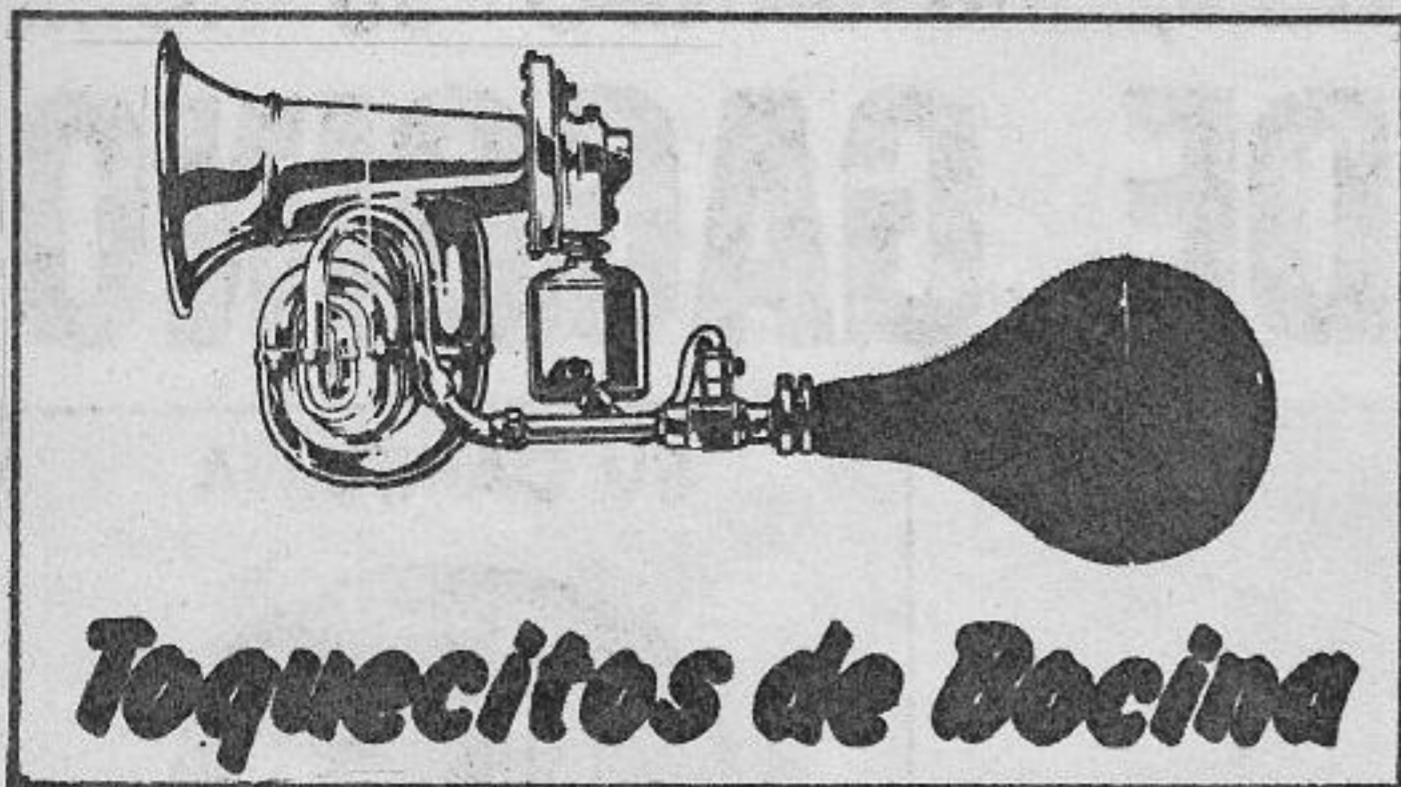
Marcos Gaggino había nacido el 4 de julio de 1954, comenzando su actividad deportiva en Turismo Nacional durante la temporada de 1976, en una competencia corrida el 12 de setiembre en el autódromo de la ciudad de Buenos Aires. Ganó por primera vez el 24 de setiembre de 1978 en Potrero de los Funes y posteriormente en el Oscar Cabalén y en El Zonda. En 1981 formó equipo con Rodolfo Zualn, ganando en Las Flores el 4 de octubre y en San Juan el 18 del mismo mes. A principios de 1982 adquirió uno de los Ford Falcon TC, con el que se inició en la categoría, sin lograr ese año resultados positivos. Permaneció alejado el año pasado, poniendo en condiciones la máquina y volviendo a la ruta en la presente temporada, en la que corrió las tres pruebas iniciales del calendario con aquel mismo Falcon, preparado por Ricardo Pré, y acompañado por Néstor Blanco, luciendo en sus puertas el número 118.

vor...! Y encima, algunos, escudándose en el: "¿Y a mí qué me va a pasar?", regalan su vida agregando más riesgos a una práctica de por sí peligrosa al extremo.

Repetimos...: acá no hacemos un cargo a la categoría. Simplemente, queremos evitar que esto siga repliéndose.

Por eso este llamado a la reflexión ante algo que se nos ocurre **incongruente... además de mortal.**

Oscar Izzo



## Toquecitos de Bocina

**APELACION** — Se confirmó la desclasificación del piloto Eduardo Martínez, que se había ubicado en la tercera colocación en la prueba de Turismo Carretera realizada en el circuito de Tandil, con la denominación de 3ª Vuelta de Lobería. Si bien la instancia legal está contemplada en el RDA para estos casos, no tiene muchas posibilidades de prosperar el alegato, ya que el propio Martínez aceptó, en la verificación final, que la brida limitadora no estaba encuadrada en las medidas reglamentarias. Si el correcto piloto de Olavarría no estaba conforme con el dictamen de la CT debía haber apelado en Tandil, pues los verificadores tenían que retener el elemento cuestionado. Esa circunstancia no se dio y Martínez se llevó la brida, por lo tanto ya no hay lugar para una nueva medición y quedará en firme el dictamen.

**CASA NUEVA** — La Asociación Propietarios de Turismo Competición 2000 ya tiene su nueva sede social; la misma está ubicada en la calle Cochabamba 3247 de la Capital Federal. Con este nuevo domicilio, abandonan definitivamente la residencia que momentáneamente estaban ocupando en el San Isidro Automóvil Club. En su nuevo local realizarán las reuniones de CD los días miércoles a las 21, variando también los días de deliberación ya que hasta ahora las realizaban los martes. Hoy se efectuará el primer encuentro de los asociados en el barrio de Boedo, y en las próximas semanas se realizará la inauguración oficial con una fiesta a la que será invitado el periodismo.

**CAMBIOS** — Ernesto Farall dejará de conducir el Datsun 280 ZX que pertenece a Freddy Castaño y que el barbado piloto utilizaba en las pruebas del Club Argentino de Pilotos. El lugar dejado vacante por Farall será ocupado por Edgardo Lavari, quien de esta manera retornará a la categoría después de un alejamiento de casi seis meses.

**CUMPLEAÑOS** — Ya se encuentra en los talleres de Cañossilen, ubicados en la avenida Córdoba de esta Capital, el Turismo Carretera de Luis Di Palma, para que Mario y Antonio le coloquen la jaula de seguridad y le confeccionen los caños de escape. La llegada del Dodge de Luis, coincide con la celebración de los 25 años de la empresa, que tiene justamente en el piloto de Arceifes a su representante N° 1 desde hace veinte temporadas. Mario Rosemberg anunció que se hará una reunión íntima para celebrar la fecha y adelantó que la firma no cambiará de domicilio como se había anunciado el año pasado. El coche de Di Palma estará terminado para este fin de semana y casi con seguridad será presentado el 10 de junio en Buenos Aires.

**CAMPEONES AL POR MAYOR**  
— La Federación Regional N° 1

### LOS RALLY-RAIDS SE PONEN DE MODA

#### EN 1985, EL PANAFRICANO

De acuerdo con lo dicho por su organizador, el francés Jean Claude Bertrand, se esperan 200 autos para participar en el rally PanAfricano que se desarrollará en abril de 1985 sobre 15.000 kilómetros. El trayecto comenzará en Roma, pasando por Sicilia, Argelia, Níger, Alto Volta, Costa de Marfil, Malí y Marruecos, regresando a Europa por España y Portugal.

Bertrand es el creador del Rally Costa de Marfil, y ha decidido no aceptar inscripciones de motos ya que éstas retardan la carrera. Aunque sí, por supuesto, habrá autos y utilitarios de dos y cuatro ruedas motrices.

de Automovilismo Deportivo, que fiscaliza la actividad en el ámbito de la Capital y Gran Buenos Aires, entregará los premios a los Campeones de la temporada 1983, en una reunión que se realizará el 17 de mayo en la confitería del Autódromo Municipal. En la oportunidad recibirán sus trofeos los campeones y subcampeones de las categorías Sport 1050, Standard Mejorado, 07, Limitada del 31, F-2 Biplaza Bonaerense, Libre 1000, Citroën, Fórmula 5, Libres 850, TC Bonaerense y TC Biplaza. La fiesta comenzará a las 20.30 y han sido invitadas autoridades del automovilismo nacional y de la administración municipal.

**DESIGNACION** — Carlos Alberto Pairetti ha sido designado delegado permanente de las Asociaciones de Pilotos ante la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino. Pairetti será secundado por representantes de las categorías que animan los campeonatos argentinos, quienes se turnarán para ocupar el segundo escaño que la CDA le cede a los corredores en la administración de la actividad.

**VACACIONES PARA TRABAJAR** — Carlos Akel, presidente de la APTC-2000, solicitará un período de vacaciones en sus funciones como presidente de la entidad. El período de inactividad como dirigente lo empleará en remodelar su taller de competición, donde tiene pensado encarar un nuevo plan de desarrollo para los motores Ford Taunus (¿...y Sierra?), ya que últimamente tiene bastante abandonada esa función fundamental en su equipo. "La Asociación ocupó todo mi tiempo últimamente y tengo bastante parados los desarrollos, por lo tanto me dedicaré exclusivamente a los autos durante 60 días, para tratar de recuperar el tiempo perdido", dijo el "presi", sin mencionar que tal dedicación puede estar conectada con la política que impondrá Ford en el futuro, mediante la cual existirán varios preparadores de la marca y Akel aspirará, lógicamente, a ser uno de ellos. Y para eso hacen falta buenos resultados...

**SATANAS METE LA COLA** — Todo parece indicar que Gabriel Raies será el encargado de conducir el Ford Falcon que pertenece al equipo de Roberto Del Campo y que prepara Eduardo Souza Martínez. La versión que aseguraba que la plaza sería nuevamente confiada a Juan María Traverso, aparentemente se desvaneció en la misma medida en que surgió la que menciona a "Satanas" Raies como interesado. Como todas estas gestiones están supeeditadas a los aportes publicitarios, no sería difícil que el habitual participante de las

pruebas de rally del ACA, alterne con las carreras ruterías de la ACTC, ya que dispone de un importante apoyo económico que le gestiona su padre, el conocido manager Alcides "Turco" Raies.

**ENCUENTRO** — En la fiesta que realizó Carlos Gallicchio para celebrar la obtención del Campeonato Metropolitano de Midget, celebrada en los talleres de su preparador Emilio Hanus, se produjo el ocasional encuentro de José Miguel Herceg con el ex dirigente de la ACTC, Osvaldo Cortti. Como es de dominio público, ambos sostuvieron un serio distanciamiento por el problema reglamentario que oportunamente enfrentó a Ford con la ACTC. El cordial saludo que intercambiaron, pareció haber disipado todo rencor entre ambos, en actitud positiva para la actividad. Herceg concurrió a la fiesta acompañando a Mario Gayraud que es primo de Gallicchio y además coterráneo, ya que ambos son de Pigüé.

**ASCENSO** — El Campeón 1983 de la categoría TC del Sudeste, Carlos Garrido, está preparando una máquina para dedicarse al Turismo Carretera. El nuevo representante de la zona que tantos pilotos está aportando al TC, reside en Mar del Plata y está trabajando sobre una cupé Dodge GTX que tendrá su preparación particular. Garrido tiene 24 años y espera debutar al promediar la temporada.

**INQUIETUD COMPARTIDA** — Una inquietud que se está notando en varios estamentos del automovilismo deportivo, relacionada con el aprovechamiento integral de las instalaciones del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, aparentemente llegó también a las Asociaciones de Pilotos. Una delegación de corredores licenciados en la CDA, que participan de los Campeonatos Argentinos de las categorías F-2, TC-2000, CÁP, Turismo y F-R, se entrevistaron con autoridades municipales para hacerles llegar su inquietud respecto de los prohibitivos impuestos que deben abonar los clubes para organizar carreras en el escenario porteño. Por los resultados de las gestiones, puede producirse una reactivación del autódromo capitalino, prácticamente ignorado por las categorías nacionales. Se dice que el ACA podría realizar una gran fiesta con la participación de todas las categorías, si las condiciones son aceptables y lógicas.

**PRESENTACION** — El jueves de la semana pasada (10 de mayo) los pilotos Carlos Porchetto y Norberto Bressano presentaron, en una confitería de la zona de San Martín, el Ford Falcon que utilizarán alternati-

vamente en las pruebas de TC. La reunión se realizó en "Los años idos" y sirvió además para confirmar que Bressano será el encargado de correr la primera prueba, ya que reaparecerá el 27 en el circuito de Olavarría, y Porchetto hará su presentación el 10 de junio en el Autódromo Municipal.

**NO SON CUENTOS** — Luis Landriscina, el popular "cuentista", se presentará en el Rally de la República Argentina que el ACA hará disputar en Córdoba entre el 27 de julio y el 1º de agosto. Los Landriscina serán dos en la oportunidad, ya que también participará su hijo Luigi. Ambos conducirán sendos Peugeot 504. En el curso de la corriente semana se realizará la presentación del equipo que, según dicen, será "una cosa seria".

**SOLO INTENCIONES** — Una respuesta de compromiso brindada por Emilio Satriano, ante una pregunta circunstancial, motivó el rumor de su posible dedicación al Turismo Competición 2000. "Un amigo me preguntó si me gustaba el TC 2000 y le contesté que sí. Alguien que no entendió bien la pregunta, interpretó que estaba anunciando mis deseos de correr, y lanzó a rodar la primicia", aclaró el piloto de Chivilcoy, quien por el momento estará dedicado exclusivamente al Chevrolet tres litros. Sin embargo no negó que los autos de dos litros también gozan de su simpatía, y que en un futuro (lejano aún) puede intentar una prueba para conocer el rendimiento de los TC pisteros.

**AJUSTES OPORTUNOS** — Ante el cariz que estaban tomando las discusiones entre las Asociaciones de Pilotos, por la ubicación de sus carreras en el Calendario Deportivo, la CDA llamó a una sesión extraordinaria para tomar a su cargo la definición del inconveniente que amenazaba con anarquizar la actividad. A la cita concurren Egozcue (FR), Pentecoste (APAT), Pairetti (CAP) y Akel (APTC-2000). Según trascendió, hubo algunos "tironeos de orejas", y la definición de establecer quién es el que, en última instancia, rige la actividad. Así se confirmó el calendario del Club de Pilotos, uno de los más complicados y se reorganizó el de TC-2000, que prácticamente se renovó en su totalidad. Quedó pendiente el de F-R hasta que se establezca si compartirá su programa con la F-2, y se asoció al Turismo Pista con el CAP.

**DOBLE CLASIFICACION** — Las pruebas del Turismo Competición 2000 contarán en el futuro con doble jornada clasificatoria, ya que se realizarán las sesiones para ordenar la grilla de práctica, viernes y sábado. Con esta medida se espera aumentar la expectativa de los

aficionados, ya que existirá una doble difusión de los entrenamientos y clasificaciones oficiales. Lógicamente, las carreras seguirán realizándose los domingos en horas del mediodía.

**UN PILOTO PIOLA** — Mario Segad realizará la semana próxima una reunión en su taller de competición para anunciar el nuevo patrocinante de su Turismo Carretera. El auxilio económico le llegará de una fuente no tradicional en el automovilismo: una fábrica de hilos y sogas, "Polisogas". ¡Qué piola!

**RETORNA** — Alberto Baldinelli volverá a competir en el Campeonato Argentino de Turismo con un Fiat 128 1300. El piloto de Mataderos abandonará por el momento sus proyectos vinculados con el TC 2000. El auto le será confiado por las carreras que faltan para terminar la temporada, y producirá su rentrée en la prueba que se realizará en el circuito pampeano de Gral. Pico.

**AAAS: LA "NUEVA" COMISION DIRECTIVA** — En fecha reciente, la AAAS (Asociación Argentina de Automóviles Sport) realizó una Asamblea Extraordinaria en la cual se constituyó la nueva Comisión Directiva. La misma está integrada de la siguiente forma: Presidente: Heriberto Zapperi; Vice: Hugo Amadeo Videla; Secretario: Fernando Algañarás; Tesorero: Alberto Starna; Protesorero: Mario Rodano; Vocales titulares: Alain Baudena, Carlos Egozcue, Raúl Escolar, Aníbal Leguizamón, Luis Martino; Vocales suplentes: Miguel Vignaroli, Héctor Fliter, Juan Vignau, Juan Senesi y Nolin Tisera. Finalmente, la Comisión Revisora de Cuentas se integrará con Jorge Yebra, Augusto Palma y Guillermo Martire.

**ALQUILER** — El piloto Eduardo Drivet pasó a ocupar el lugar que dejara Raúl Barmetche en el auto ex Etchegaray. El debut en Rafaela fue auspicioso por los tiempos conseguidos, aunque quedó prontamente eliminado el sábado en su serie al ser tocado por un rezagado cuando marchaba con serias aspiraciones de triunfo.

**MALA RACHA** — Jorge Pernigotte volvió obligadamente a la Fórmula Renault en Rafaela con el auto prestado por Hernán Ayerza. Ocurrió que Juan Laskac tuvo la mala ocurrencia de perder el Fórmula Dos mientras circulaba por la avenida General Paz. El monoplaza sufrió daños diversos en la colisión contra el césped y "Perni" debió viajar a Alta Gracia tras la prueba rafaelina, a comprar repuestos.

**MALA RACHA II** — José Luis Bessone debutó con un chasis Berta de F-R en Rafaela, pero solamente alcanzó a completar tres giros. "Venía asombrado, porque en la tercera vuelta y sin

QUIEN ES...

## NESTOR JORGE SERRANO



Nació en Mendoza (ciudad capital), tiene 27 años y comenzó en la actividad en 1979 corriendo en el Campeonato Cuyano de Karting, donde fue subcampeón en 1980/81, formando equipo con el sanjuanino Martín. También intervino en el Campeonato Nacional de esa especialidad figurando en varias temporadas entre los 10 primeros del ranking. En 1983 se incorporó a la Fórmula 4 cuyana bajo la dirección de Eduardo Copeillo, ganando tres carreras y terminando segundo en otra. Faltando cuatro reuniones para concluir esa temporada, cuando peleaba el título de la categoría, —de la que resultó subcampeón— pasó a la Fórmula 2, debutando en noviembre de 1983 en el equipo de Osvaldo Antelo, clasificando noveno.

forzar metí un tiempo de 1m08s. Adelante de mí viajaba Berecibar y de repente se le cruzó el auto en el curvón, traté de esquivarlo pero no me alcanzó la pista y me monté sobre una de sus ruedas. Di tres vueltas pegando de trompa y cola; el auto no sirve más para nada, pero fue sólo mala suerte, no hubo mala intención de parte de Raúl". Por su parte, consultado Raúl Berecibar, corroboró la versión de Bessone y agregó: "No fue intencional pero igual le pedí disculpas. No me las aceptó porque entendió que estaban de más; es un caballero...".

**LA TERCERA NO FUE LA VENDIDA** — Para Gustavo Sommi, en Rafaela, quien por tercera vez consecutiva se quedó de a pie y por lo tanto aún no compitió en 1984. Esta vez la causa fue que, a raíz de una explosión provocada por acumulación de gases de combustible dentro de un tanque, Gustavo sufrió quemaduras de consideración en su mano derecha. La misma la tenía en cabestrillo en Raphy, lo que no le impidió colaborar con todo lo atinente al F-2 de su coequipier Passadore, cuyo rendimiento sigue mostrando buena efectividad. Es como para creer en las brujas...

**CAMBIO DE MOTOR** — Cansado de luchar solo y sin apoyo por parte de Sevel, Ricardo Rissatti ya encargó una unidad R-18 a Oreste Berta. Debido al exceso de trabajo que tiene el "Mago", la misma recién estaría lista para después de la carrera de Salta, en lo que se presume una fecha a confirmar en país vecino. Así, la representatividad Fiat en la marca desaparece una vez más, ya que

cabe recordar que algo similar le había sucedido en 1979 a Guillermo Maldonado, quien en 1980 dejó de usar el 125 para pasar a correr con un VW. Una verdadera lástima...

**TRAMITE ESPECTACULAR** — Llamó poderosamente la atención en Rafaela, el trámite de carrera que durante toda la prueba llevó el tándem Maldonado-Guerra. A tal punto que a partir de la vuelta 20 comenzaron a orillar sus mejores registros de clasificación y, sobre el final, incluso los bajaron. Por ejemplo, Guerra bajó en más de 1/10 el tiempo de la pole en la vuelta 32ª —penúltima—, y cuando, según nos contaba después, "trataba de escaparme del 'Yoyo' para no darle la posibilidad —a través de la chupada— de que me inquietara sobre el final".

**OFICIO: CAMPEON** — Nuevamente se clasificó Campeón en el Torneo Nocturno de Autos Midget, el piloto Carlos Gallicchio, quien ya tuvo esta satisfacción en la temporada 1981/82. Gallicchio utilizó un motor Fiat 1500 preparado en "Autoparque" por Oscar Nadín. El chasis fue puesto en condiciones por Emilio Hannus y utilizó las gomas Paul. El título fue una recompensa a la suspensión que lo afectó durante la temporada 1982/83, donde prácticamente no pudo actuar. Gallicchio obtuvo el título con relativa comodidad, ya que muy pocos pilotos pudieron discutirle la victoria. Es de destacar que en la tercera posición del Campeonato finalizó Héctor Pozzueta (h), descendiente del "Mono" Pozzueta, quien fuera atracción

# CORSA

Año XVI N° 936  
Del 15 al 21 de mayo  
Redacción: Avda. Alem 896 - 1001  
Capital Federal  
Télex 9229/22148 - Abril - AR  
TE: 312-6010/29

**DIRECTOR**  
Jorge A. Augé Bacqué

**JEFE DE REDACCION**  
Oscar D. Fittipaldi

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

**DIAGRAMACION:**  
Eduardo César González (*Jefe de Arte*)  
Carlos Romano (*Jefe de Diagramación*)  
Enrique Giovanetti y Oscar Stepancich  
(*Diagramador*)

### COLABORADORES:

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

**SECRETARIA:**  
María Delia Cadrés de Mango

### DEPARTAMENTO DE SERVICIOS FOTOGRAFICOS

**Director:** Hugo Pérez Campos  
**Jefes:** Osvaldo Dubini  
Juan Carlos Franceschini  
**GALERIA:** Isidoro Rubini (*Jefe*)  
**LABORATORIO:** Armando Pirro  
**Fotógrafos:**  
Casales Mario (Coordinador); Alborno  
A., Bianco E., Capria A., Caló R.,  
Calascione A., Carra E., Corbalán I.,  
Fernández J., Gemelli L., León D.,  
Kichul Bae, Martí E., Nuñez E., Paganetti  
M., Portillo L., Rueda D., Rivas A., Sala  
C., Urteaga J. M., Varone O.

### DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO

**Jefe:** Hugo García  
**Corresponsales:** Mario Diamant  
(Nueva York), Armando Puente (Madrid)  
Fernando Elenberg (Roma), Germán  
Sopeña (París).

**ARCHIVO:** Francisco Forcinitti (*Jefe*)



editorial abril.s.a.

### AREA EDITORIAL

**Director Editorial**  
Guillermo Mártire  
**Gerente Servicios Editoriales:**  
Jorge N. Milani.  
**Director de Arte:** Julio Peralta.

### AREA PUBLICIDAD

**Gerente Adjunto:** Fernando Costanzo  
**Gerente de Ventas:** Gerardo Cerolini  
**Jefe de Tráfico:** Rodolfo Eusebio  
**Promotor:** Miguel Angel Drommi

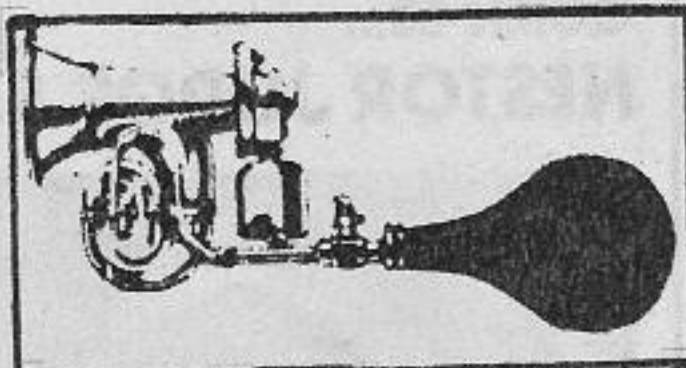
### AREA CIRCULACION

**Gerente:** Adolfo Nerpiti.

Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital  
Tel.: 30-7891/99

### AREA INDUSTRIAL

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



en la "Pista Roja de Ferro", hace  
varios años.

**CONDICIONES** — La *Asociación Pilotos Automóviles de Turismo* resolvió ponerle punto final a las prolongadas y estériles discusiones en torno a los montos de premios que deben abonar los clubes para tener derecho a organizar una carrera. APAT decidió someterse a lo que determina la Comisión Deportiva, entidad que fijó en el valor de 6.000 litros de nafta la recompensa en efectivo para los participantes en las carreras de Turismo.

### CONSTRUCTOR Y MAESTRO

— Jorge Andújar está por finalizar los trabajos en su nuevo monoplaza para *Fórmula Renault*. La máquina será confiada a un nuevo piloto, César Porreca, quien recientemente obtuvo su licencia de corredor. Porreca se presentará, momentáneamente, con el chasis *Martos* que anteriormente perteneció a Roberto Milohanich, máquina que ha sido puesta a punto por Andújar. Justamente el constructor tiene grandes esperanzas en el desempeño de su nuevo piloto, quien recibe los consejos del conocido fabricante de monoplazas.

### GOLF Y VELOCIDAD

— Dos deportes totalmente opuestos ocupan la atención de José Migliore: el automovilismo y el golf. Justamente se había anunciado que "Pepe" iba a retornar a las competencias en el Club Argentino de Pilotos, para lo cual ya tiene prácticamente listo un Datsun 280 ZX. Pero el entusiasmo de "El Cóndor" se enfrió bastante y aparentemente seguirá dedicándose al sedante deporte de los palos y la pelotita. El 280 ZX ya estuvo en el autódromo y Migliore lo probó, pero además se dio la oportunidad de hacer sus primeras armas en la categoría a un nuevo piloto, Héctor Pujadas, quien aparentemente será el conductor definitivo de la máquina. Pujadas tiene experiencia en carreras de Rally, en las cuales participó en el extremo sur del país. Se puede asegurar que Migliore dejará su puesto al nuevo volante de Santa Cruz.

## CALENDARIO DE LAS CATEGORIAS TC-2000, CAP y TURISMO PISTA

	Club de Pilotos Turismo	TC-2000
Mayo	20	Marcos Juárez
"	27	Gral. Pico
Junio	10	Gral. Pico
"	17	Marcos Juárez
"	24	Marcos Juárez
Julio	1	Buenos Aires
"	8	Buenos Aires
"	22	Las Flores
Agosto	5	Resistencia
"	19	a designar
Setiem.	2	San Juan
"	23	Gral. Roca
"	30	Balcarce
Octubre	14	Mendoza
"	21	Mendoza
"	28	Salta
Noviemb.	4	Bahía Blanca
"	18	Bahía Blanca
"	25	Río IV
Diciem.	9	La Pampa
"	16	La Pampa
		Buenos Aires
		Buenos Aires
		Buenos Aires

## CORSA hace 15 años

N° 160 del 13 de mayo de 1969



**FORMULAS 1 y 2 EN EL CABALEN.** De mecánica nacional, claro. Hubo pocos autos a tal punto que en F-2 sólo Carlos Reutemann (BWA-Fiat) y Ernesto Santamarina (Rafaela-Peugeot) cumplieron con las 20 vueltas. El cuarto, Oscar Franco, a nueve vueltas... En F-1 Carlos Pairetti ganaba las dos series con el AMCS-Chevrolet, quedando segundo Víctor Hugo Plá con un Bravi-Chevrolet. Tercero Nasif y cuarto Orlando Satro con su Sotro-Falcon.

**LA FORMULA ES 4,** aseguraba desde el título Julio Pérez Balbi luego de verse un carrerón en el autódromo. Angel Menguzzi ganó una serie y Guillermo Stegman, debutante con una batata vieja, la otra. En la final, primero Menguzzi y segundo Ragno, los dos pilotos oficiales de IKA-Renault, delante de una serie de BMW, Fiat, otros "renoles" y

el insólito Isard de Norberto Pastura, eterno defensor de causas perdidas.

**BERGANDI Y EL GAMUZA.** Una doble buenísima de vida al pincel y la pluma de Pirin Bergandi abordaba el tema de los franelas, a los que pudorosamente llamaba "gamuzas". Una de las obligaciones del gamuza era "manejar muy estirado, muy atrás. Debe mirar a las niñas por detrás del parante de la ventanilla delantera y conducir muy hundido en el asiento..."

**POR EL SUR A LOS SALTOS.** Un envío de nuestro corresponsal en Bariloche, el circunspecto Francisco De Cesare, nos anunciaba de una nueva modalidad de motociclismo que se había introducido en la Argentina por el sur: el motocross. Jean P. Raemdonck, Germán Pesce, Don Nello y Doña Hella Garagnani, eran nombres que se mezclaban en la nota con los de los chilenos Kuto Horta, Erhard Kausel y Marito Rojas. Estos fueron los pioneros de una actividad que se haría grande con el tiempo.

**KARTING EN SAN NICOLAS.** Neira y Sorokin se fueron a San Nicolás a ver una carrera de karting por el Campeonato Argentino. Veamos algunos de los nombres que figuraron en las clasificaciones: Roberto Del Campo, Jorge María De Amorrortu, Angel y Oscar Chiviló, Pablo Satriano, Abel Salmán Feljóo, Coco Der Ohanessian, Jorge Oyhanart, Eduardo "Pirulo" Tuero y Oscar "Bici" García. ¿Qué tal?...

# ACTIVIDAD ZONAL

Año 1 N° 10

15 de mayo de 1984

## FECHA INAUGURAL EN POSADAS



**Posadas, Misiones** — El domingo 29 de abril, en el Autódromo San Isidro de esta capital, se llevó a cabo la fecha inaugural del **Campeonato Misionero de Automovilismo**, organizada por el **Auto Club Misiones** con la fiscalización de la Federación Misionera de Automovilismo Deportivo.

La reunión fue un éxito total, pese a un boicot decretado por un grupo de pilotos disconformes con la aplicación de nuevas reglamentaciones, y también pese al hecho de haberse anulado la presentación de la categoría Libre Internacional. Estuvieron en cambio numerosos re-

presentantes de las categorías **Fiat 850**, **Turismo Nacional Clase "B"** y **TC del Nordeste**, provenientes no sólo de distintos puntos de Misiones, sino también de Chaco y Corrientes, y aun de Brasil. El marco de público fue impresionante, calculado en más de 6.000 personas, pese a haberse vendido 3.400 entradas. Pero los chicos, los ancianos, los invitados, y por supuesto los "colados", no pasan por tesorería...

En **Fiat 850** el triunfo correspondió al campeón misionero **Héctor Oliveira**, hombre de Oberá, que ya había hecho lo propio en su serie. Su compueblano Okulovich, ganador de la serie

restante, lo escoltó en la final ganada por aquel con cierta comodidad.

La categoría **TN clase "B"**, de hecho monomarca Fiat IAVA, presentó el enfrentamiento entre chaqueños, correntinos y locales. En la **primera serie**, se impuso el campeón misionero Enrique Urrutia, de Oberá, al titular chaqueño Juan Carlos Kesqui. En la **segunda** fue el correntino Jorge Luis Perego, de Paso de los Libres quien postergó a otro chaqueño: Héctor Rodolfo García.

En la **final** de TN no se pudo asistir al duelo entre Oliveira y Perego, ya que al ser cuestionadas las cubiertas del correntino, fue "condenado" a

*Largada de la final de 850 en el autódromo misionero. En punta Oliveira, seguido por Raúl Badaracco. Obsérvese la cantidad de público. (Foto cortesía del diario "El Territorio", de Posadas).*

largar con otras cubiertas desde el fondo de la grilla. Sin embargo se las ingenió con manejo y recursos mecánicos para terminar segundo a 5 segundos de Oliveira, ganador, en una remontada memorable. Tercero fue el chaqueño Sgropo, con lo que el podio se conformó con representantes de las tres provincias.

Por fin, el **TC del Nordeste** corrió directamente la final. El debutante **Anildo Kluser** de San Vicente, conduciendo el auto de Hassan, se recompuso de algunos contratiempos que sufrió en el trabado, y con manejo vehemente y mucha garra llegó hasta la punta, superando al posadense Rogelio Ratoski.

### CLASIFICACIONES:

**Fiat 850:** 1° Héctor C. Oliveira (Oberá) 16m 37s74/100; 2° Raúl Badaracco (Eldorado) 16m48s41; 3° Oscar N. Trendel (Eldorado) 17m13s25; 4° Juan A. Badaracco (Eldorado) 17m15s02; 5° Roberto González (Posadas) 17m24s43. **Promedio del ganador:** 97,429 km/hora. Fue desclasificado

Okulovich, segundo, por no cumplir con la revisión técnica.

**Turismo Nacional, Clase "B":** 1° Enrique Miguel Urrutia, (Oberá) 16m44s22; 2° Jorge Perego (Paso de los Libres) 16m49s33; 3° José Sgropo (Resistencia); 4° Juan Carlos Kesqui (Chaco) 16m54s30; 5° Héctor Rodolfo García (Chaco) y 6° Miguel Giullano (Chaco) 17m07s98, todos con Fiat IAVA. **Promedio del ganador:** 96,791 km/h.

**TC del Nordeste:** 1° Anildo Kluser (San Vicente) 14m26s26; 2° Rogelio Ratoski (Posadas) 14m31s00; 3° Marcelo Bordín (Foz de Iguazú, Brasil) 15m05s00; 4° Otto Zárate (Posadas) 15m19s54 y 5° Chimer Fenig (Posadas) 14m32s18, una vuelta menos. **Promedio del ganador:** 89,765 km/hora.

Es de destacar una medida ejemplar en pro de la seriedad que público y organizadores merecen: fue suspendido por todo el año el piloto Ceferino Leguizamón, por haberse inscripto y dar seguridad de su participación y no haberlo hecho sin causa que lo justificare.

## LIMITADA 1931, A COLONIA, EL 20

El 20 de mayo (o sea el próximo domingo, y no el 13 como habíamos informado erróneamente en una edición anterior) se presentará en **Colonia del Sacramento**, la antiquísima y pintoresca ciudad de la vecina Banda Oriental, la categoría **Limitada 1931** que cumple sus actuaciones habitualmente en el Autódromo de Estancia Chica.

Hay nada menos que 33 autos inscriptos para la carrera que se hará en el circuito **Real de San Carlos** con el auspicio del Consulado Ar-

gentino, la Intendencia local y el Jockey Club de Colonia. Esta última entidad hará disputar en el hipódromo local el Gran Premio (turfístico) Limitada 1931, en homenaje de la delegación argentina, la que será agasajada con un almuerzo campestre.

Esta categoría tiene un parque compuesto por máquinas propulsadas con motores Chevrolet 1925/31, Ford "A" 1929/33 y Jeep IKA de 1590 cm<sup>3</sup>, siendo estas últimas plantas motrices las más exitosas en la actualidad. Entre los pi-

lotos que irán al Uruguay merecen destacarse el campeón Omar Furlán, el subcampeón Jorge Delgado, el puntero del campeonato Norberto Spinella, el lezamense Alberto Corona (todos con Jeep), Miguel Angel Pascual (Ford "A") y Antonio Balbuena (Chevrolet).

Para quienes no elijan cruzar el charco, estará la opción de sintonizar en 1590 Kh a Radio Real de Colonia, ya que el equipo Planillando, dirigido por nuestro colaborador Carlos Ramón Varela, transmitirá todas las alternativas de las pruebas.

## NOVEDADES EN CONCEPCIÓN

**Concepción, Tucumán** — El Concepción Auto Club, la prestigiosa entidad del deporte motor que impulsara la actividad zonal en el sur tucumano en tiempos no muy remotos, ha decidido volver por sus fueros.

En efecto, el C.A.C. acaba de anunciar la realización de una carrera para la categoría Standard (Turismo), clases "A", "B" y "C", con la fiscalización de la Federación Regional N° 9. Esta prueba unirá la ciudad de Concepción con el paraje turístico de Cochuna, distante unos 50 kilómetros, y regreso, y podrán participar de ella pilotos de la especialidad de cualquier lugar del país. De seguir adelante las negociaciones, la carrera se largaría en el mes de agosto, según lo declarado por el secretario del club, el Dr. Alejandro Molinuevo, quien agregó que para el mejor desarrollo de la actividad prevista para el futuro, la entidad sureña requerirá la colaboración del Club Tucumano de Regularidad.

En otro orden de cosas, y con el apoyo del Aero Club Concepción se realizarían en terrenos de éste "picadas" automovilísticas, que despiertan gran atracción entre los tuercas de nuestra provincia.

# ACTIVIDAD ZONAL

## AUTOCROSS EN TRANCAS

**San Miguel de Tucumán** — El autocross tucumano rompió el silencio el 1° de mayo en Trancas, cuando se inauguró el nuevo circuito de 1.000 metros de extensión, ubicado en terrenos donados por la Municipalidad de esa localidad, de la que es titular Roberto Moreno. Momentos antes de iniciarse la primera competencia, el R.P. Silvio Medina bendijo las instalaciones, aledañas al Pozo de San Francisco Solano. Cabe destacar que la recaudación fue destinada a la fundación del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Trancas.

El piloto **Ricardo García**, que cumplió una eficaz labor, fue quien se impuso en la carrera final. Pero para llegar a

ello hubo que pasar por las series clasificatorias y el repechaje.

En la **primera** serie César Paz le ganó a Humberto Fortino; en la **segunda**, fue Roque Caram quien postergó a Carlos Nazar, y en la **tercera** fue García el ganador y José Bianconi su escolta. El **repechaje** permitió que se clasificaran para la definición, los volantes Abel Vestidelli y Ramón Oláz.

La **final** tuvo un desarrollo interesante. Roque Caram fue puntero buena parte de la misma, pero por desperfectos mecánicos se detuvo en el sector más trabado del circuito, y ahí fue embestido desde atrás, volcando sin consecuencias graves para el piloto.



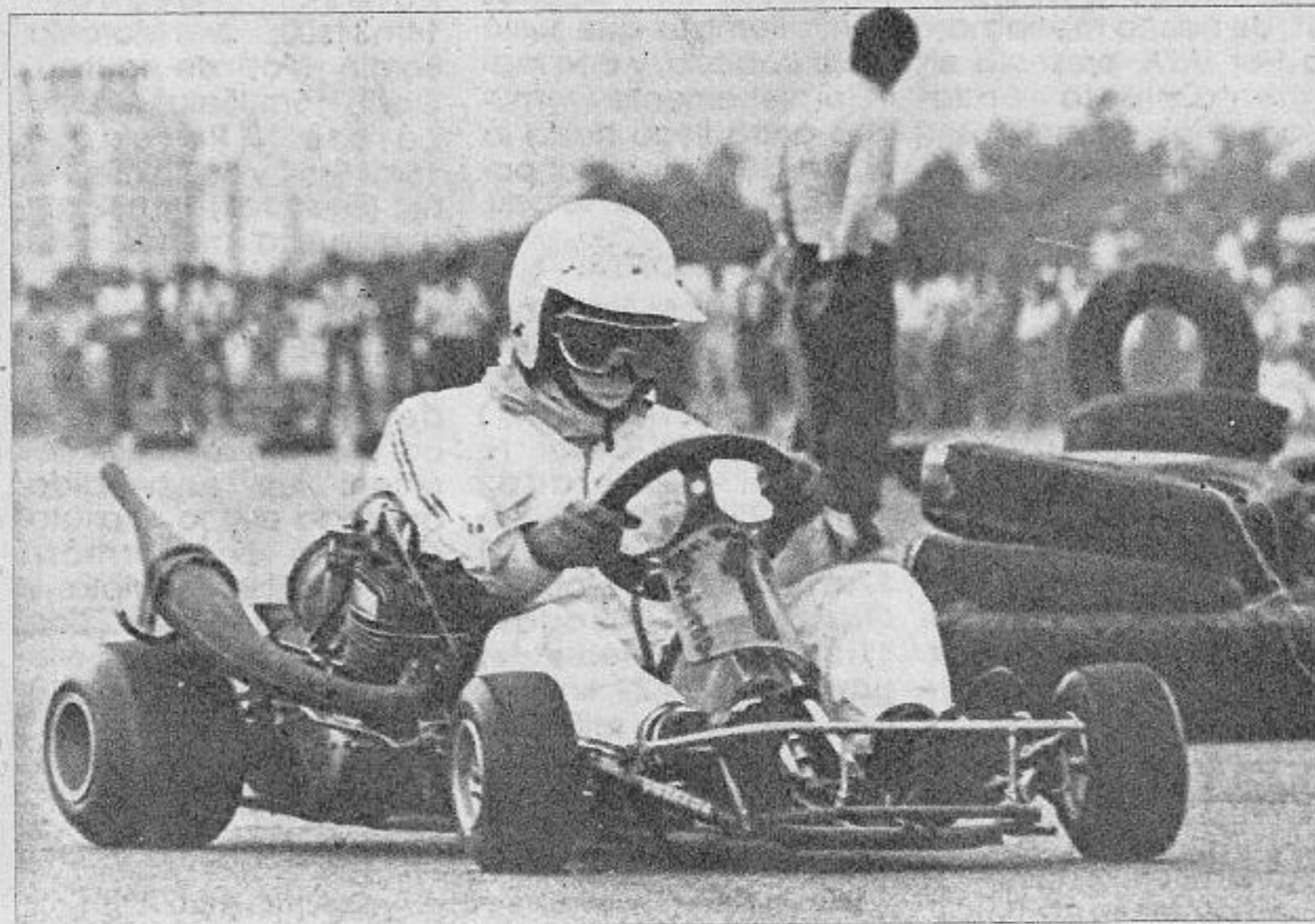
Esa contingencia fue aprovechada por García, que pasó a la vanguardia hasta el banderazo final.

Con 15 vueltas se cla-

sificó 1° **Ricardo García**, 2° Carlos Nazar, 3° Humberto Fortino, 4° Roberto Navaja, 5° José Bianconi, 6° Juan Morales (todos con 15 vueltas). Lue-

go se clasificaron Abel Vestidelli, Carlos Benzi y César Paz.

(Informe de Harry W. Gray)



Lito Mohamed, el campeón de karting federado de Tucumán, va camino a una nueva victoria.

Foto: Daniel Font

## MOHAMED EN KARTING TUCUMANO FEDERADO

**San Miguel de Tucumán** — El 29 de abril se efectuó la segunda fecha del campeonato zonal de la **Asociación Tucumana de Karting** en un nuevo circuito totalmente asfaltado, de 850 metros de recorrido, el que está ubicado en el extremo sud del ex aeropuerto capitalino, prácticamente sobre el centro de esta ciudad.

Compite por dicho campeonato la categoría monomarca **Standard Exterior**, de libre preparación con motores **Zanella 180 cm<sup>3</sup>**.

**Lito Mohamed** fue el vencedor de la final y también de la primera de las dos baterías que sirvieron para el encolumnamiento de aquella. En la restante se impuso **Julio Cruzado**. Con estos resultados, Mohamed sigue al frente del campeonato.

**Resultados: Primera serie:** 1° Lito Mohamed, 2° Jorge Burgio, 3° Rafael González y 4° Raúl Mendilaharsu. **Segunda serie:** 1° Julio Cruzado, 2° Rodolfo Fernández, 3° Ernesto Yanicelli y 4° Juan Ramírez.

**Final (a 25 vueltas):** 1° Lito Mohamed, 2° José Cusumano, 3° Antonio Burgio, 4° Martín Toffoletti, 5° Rafael González, 6° Juan Ibars y 7° Rodolfo Fernández.

(Informe de Harry W. Gray)

## NUEVOS VIENTOS SOPLAN EN SAN PEDRO

**San Pedro B.A.** — Una de las instituciones tradicionales del automovilismo argentino, el **Automóvil Club San Pedro**, está viviendo climas de renovación luego de una prolongada temporada de inactividad. Un grupo de entusiastas

sampedrinos ha conformado una lista para presentar a una eventual Asamblea y reactivar la actividad automovilística en la zona. **Juan Teodoro Rolla** ha sido el gestor de este movimiento que llevará como presidente de la institución

al conocido volante (...ahora de Turismo de Carretera y ex campeón de Turismo Nacional) **Oswaldo "Pato" Morresi**. Rolla se postulará como vice-presidente y en la Comisión Directiva se integrarán **Juan Enrique "Ratón" Galeotti**,

**Mattig**, "Tito" **Oliva**, "Lolo" **Cremona**, **Miguel A. Artiges**, **Oswaldo García**, **Norberto Porta**, **Hugo Barberis**, "Masa" **Polimante** y otros.

Entre las inquietudes de este grupo renovador se encuentra la construcción de un kartódromo en los terrenos propiedad de la entidad sobre las barrancas y la organi-

zación de competencias de orden zonal de diversas categorías. No sería extraño, también, que la nueva gente del **Automóvil Club San Pedro** encaré propuestas algo más ambiciosas como podría ser la organización de una competencia de **Turismo de Carretera** en un trazado de 11 km que se estaría estudiando detalladamente.



# ACTIVIDAD ZONAL

## CAMPEONES ZONALES

### NORBERTO DELLA SANTINA, VARIAS FORMULAS PARA TRIUNFAR

Marcos Juárez, Cba. — En esta ciudad del centro-este de la provincia de Córdoba, centro de una cuenca lechera, emporio agrícola-ganadero y polo industrial, fermenta desde hace años el virus de la velocidad. En la última década, con la inauguración del autódromo asfaltado Juan Manuel Fangio, la actividad fue en aumento, destacándose desde 1977 el accionar de la **Fórmula Renault Córdoba** (antes F-4 Cordobesa) que tiene precisamente en Marcos Juárez su epicentro, el que expande sus ondas hasta más allá de la capital provincial.

Hay un hombre que es sinónimo de F-R en esta ciudad. Es **Norberto Della Santina**, un largo y rubio hijo de Marcos Juárez que nació en ella hace 28 años, donde vive dedicado a la mecánica con su mujer, Adriana Benetti y sus tres cachorros: Juan José (5), Romina (4) y Marina (2).

Afortunadamente su altura (mide 1,97 m) no

bastó para que el basketbol lo "robara". "Me probaron durante tres meses y me echaron por tronco..." —confiesa sin rubores Titi, nombre con el que se lo conoce en el pago.

"Mi pasión siempre fue el automovilismo. Empecé a correr en 1976 cuando se creó la **Fórmula Cordobesa**. El día del debut de la categoría éramos apenas cuatro; mi auto era un **Tulia 12** con motor 850, que ya tenía una larga campaña en el campeonato argentino."

Pronto el gringuito comenzó a destacarse; en 1978 incursionó entre sus vecinos, y tras la frontera se clasificó campeón de **Fórmula 4 Santa-fesina**; en 1980 fue subcampeón de **Fórmula 4 Cordobesa** y desde 1981 en adelante nadie le pudo pisar el poncho: fue campeón de **FR Cordobesa** en ese año y en 1982 y 1983. Cuatro títulos en un lustro, ¿qué tal?...

"Antes se corría más en tierra, pero en la actualidad la cosa está com-

pensada entre tierra y asfalto: por ejemplo este campeonato se corre en los autódromos de Río Cuarto, Alta Gracia y el de aquí, siendo los de tierra compactada los de Guatimozin, Monte Buey y Monte Maiz. Eso hace que se hile más fino y que la proyección a la **Fórmula Renault Argentina** sea más factible para los pilotos del zonal."

Precisamente durante 1983, Della Santina comenzó a participar en el campeonato argentino. Obtuvo un solo punto, en la última carrera del año disputada en el circuito N° 8 del autódromo de Buenos Aires, pero hizo experiencia para ser considerado en 1984 como uno de los candidatos al triunfo, como lo demostró en Rafaela donde salió 5° a poco más de 5 segundos del ganador, piloteando un **Berta-Renault** preparado por Rullo y atendido por su propio equipo.

"Mi éxito se debe a dos causas: una es el apoyo de **Radiadores Pratt**, ya que sin él no hubiera

podido hacer nada por falta de medios y otro es el trabajo de quienes componen mi equipo: **Luis Pratt** (jefe y atención del chasis); **Mauricio Della Santina**, mi papá, y **Daniel Romano**, mi amigo de siempre, que están en todo; **Fernando Alvarez** (cronometrista e hijo de sponsor, **Alvarez y Brunori**, YPF); **Raúl Astuti** y **Héctor Muñoz**, ayudantes de cronometrista y **Adrian Fauro**, asistente. A todos, mi agradecimiento."

De sus actuales rivales en la zona, Titi destaca a **Gustavo Mandrini**, 21 años, de Leones (que

posiblemente corra pronto en FRA), al reapeparecido **Augusto Guernier** (que es de Guatimozin, y no de Armstrong, como dijimos hace poco); a **Mario D'Angelo**, de Gral. Roca, Córdoba y a **Héctor Porta**, de Godeken.

En cuanto a lo que puede decirse del "flaco" como piloto, y sin errarle, es que es un piloto rápido y seguro, (tanto que en cien carreras no registra una sola piña) a lo que se agrega rápida adaptación al circuito y buenas cualidades de tester. Lo que no es poco. (Carlos Ranceles)



Della Santina (derecha) con Luis Prats, su jefe de equipo

### "RAMON" REPITIO EN OLAVARRIA

**Olavarría, BA** — El piloto olavarricense **Omar Bonsignore** —más conocido por su seudónimo "**Ramón**"— fue el brillante ganador del **Premio Carlés**, tercera fecha del **Campeonato Galardo y Endere**, para la categoría **Promocional 850**.

La carrera se realizó en el circuito Dante y Torcuato Emiliozzi ("La Bota") de esta ciudad con la participación de 40 pilotos de una extensa zona del centro de la

Provincia de Buenos Aires, el 1° de mayo.

La actividad dio comienzo con la **clasificación**, en la que resultó el mejor "**Ramón**", seguido en los cómputos por el campeón, **Carlos Tomasello** y por **Luis Pennacchioni**, hasta ahí el mejor **Renault** frente a los **Fiat**-ines.

Las series se hicieron a 12 vueltas. A poco de iniciarse la primera, un roce entre **Pennacchioni** y **Raúl Bouciguez** produ-

jo el despiste y posterior vuelco del primero de ellos, tumbo al que se sumó el del bolivarense **Porcaro**, salvándose por poco **Juan Angel Moya** de correr igual suerte tras la rotura de una llanta. La batería fue ganada por "**Ramón**", seguido por **Héctor Pando**, **Emilio Parisi**, **Raúl Bouciguez** y **Alberto Iturregui**.

En la segunda serie, la más veloz de ambas, fue once vueltas para **Tomasello**, pero la definitiva, la última para **Mateo Amanzi**, que cruzó primero la sentencia con su "renolito". Tercero fue **Juan Maineri**, cuarto **Alfredo Pérez** y quinto **Luis Bordignon**.

Veinticuatro autos largaron la final. De entrada **Tomasello** se adueñó del liderazgo seguido

por **Amanzi**, "**Ramón**" y **Pando**. Poco había transcurrido cuando **Amanzi** se retrasó al tocar tierra en el curvón, siendo pasado por "**Ramón**", **Pando** y **Parisi**, este último sumándose así a la lucha grande. Mientras tanto, en el fondo, se producía el espectacular avance de la dupla **Pennacchioni** y **Plácido Turrina**, que habían largado atrás, vía repechaje.

**Tomasello**, promediando la carrera corría con unos tres segundos de luz, pero cuando "**Ramón**" comenzó a apretarlo, hizo un trompo en la puntera de La Bota y quedó definitivamente relegado, ya que no pudo arrancar con prontitud.

De ahí en más, el ganador se dedicó a dibujar prolijo, sin descuidar al veterano **Parisi** que en vano esperó una oportunidad que le fuera favorable para arrebatarse el puesto.

**Clasificación final: 1°**

"**Ramón**" (**Fiat/Olavarría**) 20m04s67; 2° **Emilio Parisi** (**Renault/25 de Mayo**) 20m06s55; 3° **Raúl Bouciguez** (**Fiat/Olavarría**) 20m11s48; 4° **Mateo Amanzi** (**Renault/Olavarría**) 20m12s31; 5° **Plácido Turrina**, (**Fiat/Olavarría**) 20m17s76; 6° **Héctor Pando** (**Fiat/Bolívar**) 20m17s90; 7° **Luis Pennacchioni** (**Renault/Olavarría**) 20m18s78; 8° **Luis Bordignon** (**Fiat/Bolívar**) 20m31s28; 9° **Marcelo Jurio** (**Fiat/Olavarría**) 20m32s34 y 10° **Carlos Tomasello** (**Fiat/Olavarría**) 20m32s81. **Promedio del ganador: 100,490 k/hora.**

**Campeonato Galardo y Endere: disputadas tres fechas. "Ramón", 48 puntos; Tomasello, 36; Parisi y Pennacchioni, 27; Turrina, 24; Amanzi, 20; Jurio, 18; Bouciguez, 13; Alfredo Pérez, 10; Pando, 6; José Cataldi, 5; José Romero y Bordignon, 3; Oscar Fernández, 2 y Julio Galardo, 1 punto.**

*Bordignon y Jurio encabezan este trencito en la final de la Promocional 850 del Centro de la provincia. (Foto Miguelangel)*



**FALTAN 72 DIAS...**



# ...Y YA ESTA PRESENTADO

Se realizó en el Automóvil Club Argentino la presentación oficial del Rally de Argentina 1984, a la cual asistieron el presidente de la institución, Dr. Baltasar Martínez Briones, otras altas autoridades del ACA, el Sr. **Renato Coñi**, asesor del presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, el contador **Domingo Marimón**, representando al gobierno cordobés, representantes de fábricas automotrices, dirigentes de automovilismo, pilotos, navegantes y periodistas. Allí se dieron a conocer las principales características de la prueba, como recorrido, premios, posibles participantes y otras cantidades de detalles que, a lo largo de las últimas semanas, hemos ido informando a nuestros lectores por medio de esta sección.

Por lo pronto, las inscripciones serán abiertas el próximo viernes 1° de junio a las 12 hs, cerrando DEFINITIVAMENTE el 16 de julio a las 20 hs. Los patrocinantes serán Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Marlboro (división de Massalin Particulares S.A.), empresas unidas al A.C.A. en distintos rallies ya disputados (Grandes Premios; Codasur '80, '81 y '83).

## HOJITAS DE RUTA

**LANCIA ESPERA** — Aunque está a pocos puntos de Audi en el Campeonato, el equipo oficial Lancia espera confirmar su venida al Rally de Argentina luego del de Acrópolis —a partir del 1° de junio próximo—. En caso de decidirse por la afirmativa, como es altamente probable, **Giorgio Pianta**, tester y director técnico, vendría a nuestro país para recorrer la ruta en los primeros días del mes que viene. Como se sabe, los caminos cordobeses son propicios para destacar la gran maniobrabilidad del Lancia Rally, punto fuerte de este modelo.

**EL GACEL EN RALLY** — Aprovechando la homologación de este nuevo modelo, que regirá a partir de julio próximo, el cordobés **Altamirano** está terminando de preparar un auto amarillo para debutar en el Rally de Argentina. Según los chimentos que nos llegan desde "La Docta", el motor —con carburador chico— llegó a 125



HP en el banco. Si es así, podrá darle un susto a los casi intocables R-12 semioficiales de la clase dos.

**LARROCA POR LA VUELTA** — Otro cordobés que pretende volver al rally es **Juan Carlos Larroca**, para quien se está armando un **Fiat Super Europa 1500**. Objetivo: correr el Rally de Argentina 1984...

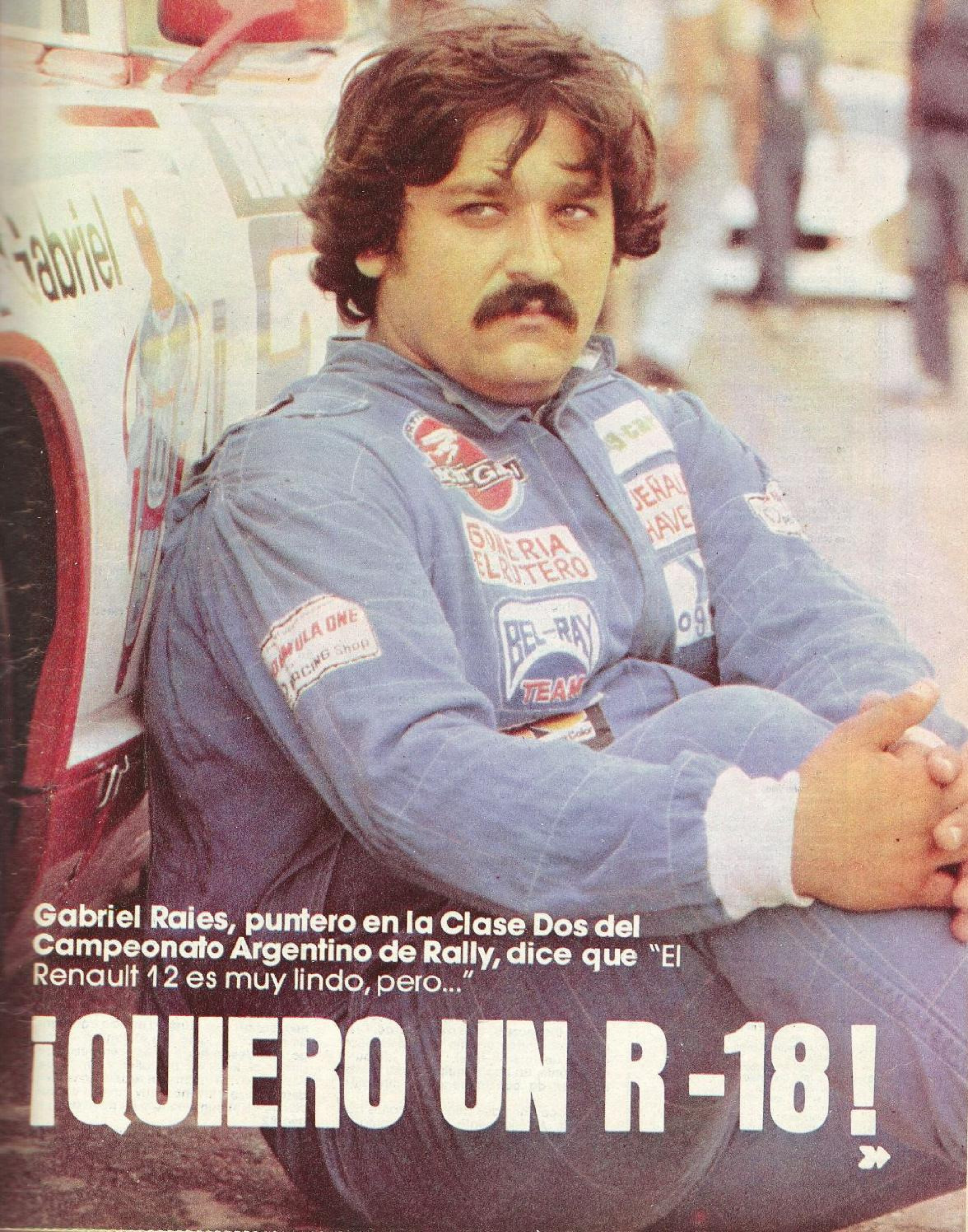
**R-18 PARA ARMAR** — Es el que actualmente tiene **Diego Fenoglio**. Luego de su múltiple piña en la Vuelta de la Manzana —que no le impidió terminar la carrera— dejó de lado su viejo casco R-18 y adquirió uno nuevo. Sin embargo, y dado el tiempo que se necesita para armar el auto nuevo "como Dios manda", recién podrá retomar en pruebas del campeonato, en el Rally Día de la Bandera o en el Rally de Argentina, de acuerdo con estimaciones de su navegante, **Jorge González**.

**NOVEDADES AUDI** — Ya absolutamente confirmada la presencia del equipo alemán **Audi Sport** en el Rally de Argentina, se espera para la primera semana de junio la llegada del coordinador del team, quien tomará

contacto con **Volkswagen Argentina** —específicamente con el ingeniero **Eduardo Feijóo**— a fin de preparar el terreno, tanto para la carrera propiamente dicha como para las pruebas anteriores a ella.

Asimismo, y de acuerdo con lo expresado por el ingeniero Feijóo, existe la posibilidad de que un piloto argentino corra este rally con un **Audi Quattro**, en forma similar a lo realizado por Di Palma el año pasado. Sin embargo, este tema aún se encuentra "muy verde" y no se ha hablado con Audi en profundidad.

**ALGUNOS INTERESADOS...** — Además de Audi y la fuerte posibilidad de que venga el equipo Lancia, se sabe que el keniano **Shekhar Mehta** vendrá con un **Audi Quattro** particular. Además, existen grandes probabilidades de que participe un equipo uruguayo con tres **Ford Escort** (quizá modelo **RS 2000** y piloteados por **De Vitta**, **West** y **Etchegoyen**) y otro integrado con dos **Fiat 147**. De Brasil vendría un team de Tres **Volkswagen** encabezado por **Paolo Lemos**. Por su parte, han pedido información **Jean-Pierre Rouget** (Talbot Samba Grupo B), **Björn Lie** (Honda Prelude), **Fulvio Giustetto**, **Tony Stubbz** (Ford Capri).



Gabriel Raies, puntero en la Clase Dos del Campeonato Argentino de Rally, dice que "El Renault 12 es muy lindo, pero..."

**¡QUIERO UN R-18!**



## 100 PREGUNTAS A G.R.

- 1) Un libro: Juan Salvador Gaviota
- 2) Un diario: La Voz del Interior
- 3) Una revista: Gente
- 4) Un periodista: Pancho Ibáñez
- 5) Un periodista especializado: Héctor Acosta
- 6) Una moto: Honda 500 XR
- 7) Un auto de calle: Renault 18 Break
- 8) Un auto de carrera: BMW M-1
- 9) Un auto de F-1: McLaren MP4
- 10) Una pick-up: Toyota
- 11) Un tractor: John Deere
- 12) Una carrera: 24 Horas en el Autódromo
- 13) Una categoría: TC tres litros
- 14) Un piloto: Gilles Villeneuve
- 15) Un piloto joven: Jancz Fiere
- 16) Un piloto internacional: Nelson Piquet
- 17) Un jefe de equipo: mi padre
- 18) Un mecánico: Osvaldo Guignard
- 19) Un preparador: Nuccio
- 20) Un constructor: Oreste Berta
- 21) Un acompañante: Rubén Quiroz
- 22) Una película: Faena a la italiana
- 23) Una bebida: Coca-Cola
- 24) Una comida: Milanés con papas fritas
- 25) Una fruta: Manzana
- 26) Un postre: Frita
- 27) Un restaurante: Los Lomitos
- 28) Un bolicho: Cuore
- 29) Una música para oír: ritmos lentos
- 30) Un ritmo para bailar: movido
- 31) Un disco: Quiéreme
- 32) Un tema musical: Flashdance
- 33) Un conjunto musical: Los Fronterizos
- 34) Un cantante: Piero
- 35) Una cantante: María Elena
- 36) Un cómico: Landriscina
- 37) Un actor: Carlos Calvo
- 38) Una actriz: Lúisina Brando
- 39) Una ciudad: Buenos Aires
- 40) Un país: Argentina
- 41) Un deseo: Correr Turismo en Europa
- 42) Una superstición: Ponerme primero la media derecha
- 43) Una cábala: Atarme los cintos al mismo tiempo
- 44) Un amigo: Muchos
- 45) Un enemigo: El tiempo
- 46) Una audición: Carburando
- 47) Un programa de TV: 30 Millones
- 48) Un error: Volcar en el rally de Bariloche '82
- 49) Un celerto: Correr con R.12
- 50) Un trauma: No tengo
- 51) Un miedo: Pagarme la pifa y no tener un amigo cerca
- 52) Una tristeza: Cuando falleció mi abuelo
- 53) Una alegría: El nacimiento de mis hijos
- 54) Un hombre: Mi viejo
- 55) Una mujer: Mi madre
- 56) Un deporte: Esquí acuático
- 57) Otro: Motocross
- 58) Un deportista: Luis Di Palma
- 59) Un equipo de fútbol: Talleres de Córdoba
- 60) Un jugador de fútbol: Filloi
- 61) Un equipo de rugby: Los Pumas
- 62) Un jugador de rugby: No conozco
- 63) Una obra de arte: La Gioconda
- 64) Una profesión: Médico
- 65) Un reloj: Omega
- 66) Un color: Rojo
- 67) Un color mufa: verde
- 68) Un número: 5
- 69) Un número mufa: no tengo
- 70) Una virtud: Reconocer los errores
- 71) Un defecto: Ponerse fácilmente de mal humor
- 72) Un escritor: Richard Bach
- 73) Un escritor argentino: Borges
- 74) Una escritora: María Elena Walsh
- 75) Una escritora argentina: La misma... obviamente
- 76) Un político: Juan Domingo Perón
- 77) Un militar: Ninguno
- 78) Un lugar de Buenos Aires: Palermo
- 79) Una época: La del automovilismo entre el 77 y el 80
- 80) Una manera de vestir: sport
- 81) Un arma: Revólver Magnum 357
- 82) Un accidente: El mío en la Cuesta del Portezuelo
- 83) Una muerte: La de Cabalén
- 84) Un animal: el caballo
- 85) Una fiera: el tigre
- 86) Un hobby: esquiar
- 87) Un dirigente automovilístico: Antonio Meritello
- 88) Un partido político: Justicialista
- 89) Un lugar de verano: Bariloche
- 90) Un lugar de reunión: mi casa
- 91) Un rival: Carbonari
- 92) Un avión: Beechcraft Baron
- 93) Un jabón: Lux
- 94) Un perfume: Poco Rabanne
- 95) Un cigarrillo: Chesterfield
- 96) Un circuito: San Juan
- 97) Una deuda: Hasta dónde podré llegar en el automovilismo
- 98) Un ídolo: Rubén Luis Di Palma
- 99) Una ambición: Correr rally en Europa
- 100) Una pregunta: ¿Mejorará el país?



Faltando poco para una curva de 90° en un rally cualquiera, se ve cómo Gabriel Raies acelera como si hubiese una recta interminable. Cuando todas las referencias anteriores quedan atrás, y pareciera que "Satanás" no podrá doblar, pega un volantazo, cruza el auto, vuelve a cruzarlo con un balanceo perfecto, y encara la curva de referencia más rápido que nadie. Tirando piedras mientras los 110 HP del "Doce" traccionan, envolviendo al público enardecido en una espesa nube de tierra. Espectacular y temerario, pero con todo bajo su control. Si hasta tiempo de saludar tiene...

Protagonista en cada rally, el mayor de los hijos de Alcides Raies ya tiene sobre sus espaldas una enorme experiencia en automovilismo, que comenzó a acumularse cuando, como un nene bien travieso, acompañaba a su padre. Desde su debut en Turismo hasta ahora, integró dos equipos (Fiat y Renault) y obtuvo igual número de campeonatos de la categoría. Hoy es el hombre a batir en la clase Dos del Campeonato Argentino de Rally. Por ello conversamos con él. Charlando sobre sus comienzos, la "etapa Renault", sus rivales, la categoría...

### CONVERSEMOS...

—Gabriel, ¿es éste tu mejor momento?  
—Sí, creo que sí. Aunque todos los días se aprende algo nuevo, cada vez son menos los secretos que desconozco. Creo que desde hace un año estoy estabilizado en un mismo nivel. Tengo un buen navegante, un buen equipo, y esa estabilidad se da con referencia a cualquier auto.

—Hace unos dos años que corrés con Renault. Anteriormente a eso, tanto tu nombre como el de tu padre eran casi sinónimos de Fiat. ¿Por qué no volvemos

atrás y hacés un "racconto" que explique ese cambio?

—Durante el 81 corrí con Fiat 128 integrando, junto a Horacio Badra, el equipo de la Comisión de Concesionarios Fiat. Luego, cuando se deshizo ese equipo, me prestaron el auto y mi padre se ocupó de conseguir el dinero necesario para correr. Con todo éxito porque, demás del campeonato que obtuvimos —de la clase "C"—, ganamos la general del Rally Gran Premio de Turismo en Villa Carlos Paz. Luego, a principios del '82 compramos una coupé Datsun 280 ZX para integrarnos al Campeonato Argentino de Pilotos. Pero sólo hice cuatro o cinco carreras, ya que me parece que tenía un mal auto, y como se decía que no se podía tocar nada, lo vendimos. Sin embargo, cuando usé (en Córdoba) otra coupé, no desentoné para nada. Pero la idea era ganar dinero con las participaciones y eso no se estaba dando...

### LOS R-18 GRUPO A

"En Renault Argentina estaba Jesús Peón como director del Departamento Experimental. Y con la idea de hacer algo en rally con autos de la marca, lo fuimos a ver. De allí surgió una variante: como en el equipo de rally sólo estaban Alejandro Moroni y Jorge Recalde, podríamos concretar algo, pero en pista, con Renault 18. Hablamos con Berta para que él hiciera los motores y el desarrollo de las partes necesarias —ya Mustafá estaba trabajando en eso— y, junto con Alejandro —amigo mío desde hace años— empezamos a armar el R-18 en mi taller y en el de competición. Finalmente resultó un verdadero autazo y tuvimos muy buenas actuaciones en el campeonato de pista de ese año 82.

"Poco más adelante, volvimos a verlo a Peón para que nos vendiera un Renault



12 TS y dedicamos con él al rally. Aceptó y compramos el "Doce" que Celis había corrido en San Luis. Lo armamos y, lamentablemente, me fui abajo en Paso del Córdoba, en el Gran Premio del ACA de 1982. No fue un buen principio, claro. Pero quiero destacar algo en particular: Yo tenía una formación "Fiat" de cinco años, y si no te ayudan a ganar, todo se complica. En Renault me dieron en cuatro meses, lo que Fiat en cinco años. Como verás, me trataron muy, muy bien...".

—Ser hijo de Alcides, ¿fue importante?

—Más que importante, fue básico. El haber tenido la oportunidad de estar en el ambiente gracias a mi padre, repercutió inmensamente en mi carrera. Estar al lado de pilotos como Recalde, Carlomagno, Garro, Rizzuto... me enseñó muchísimas cosas que no habría podido captar de otra manera. Gente, conocimientos, técnicos, estrategia... son todos elementos fundamentales para un piloto que se inicia. Y esto hasta es un gusto para mi padre. Como un padre médico quiere que su hijo continúe la profesión, el mío tuvo un gustazo al dedicarme al automovilismo. Además, no tengo que congraciarme con él, como quizá sucediera con otro jefe de equipo. Tenemos nuestras "agaradas", por supuesto. Pero nada que no podamos superar.

—¿Desde cuándo manejas?

—Empecé a manejar a los nueve años. Y a los catorce ya andaba fuerte. Pero hay que tener en cuenta que en casa las carreras de autos siempre se vivieron como algo natural. Por ejemplo, cuando era bebé, se cubicaban las tapas de cilindros ¡con una mamadera! Y ahora esto es mi medio de vida...

—¿Cómo ve tu familia tu dedicación "full time" a las carreras?

—Y... como lo más natural del mundo. Mi nena, cada vez que me voy de casa, sea a una carrera común o a un rally, lo

ve como si me fuera a trabajar. Toda la familia me alienta. Incluyendo a mi mujer. Me puse de novio con ella un 10 de mayo, el 11 cumplí dieciocho años y el 14 debuté en la Vuelta del Noroeste. Así que me conocí dedicándome a esto...

—¿Y tus amigos? ¿Te apoyan?

—¡Por supuesto! Tengo tres que son "de fierro": Julio Rega, José Chavez y el "Pato" Alcázar. Me ayudan en todo sentido, más allá del meramente económico.

—¿Cómo formaste tu estilo de manejo, tan agresivo?

—Como te decía, desde chico anduve con "monstruos", y viéndolos manejar pude tomar de cada uno los elementos que más me gustaban y dejar a los otros de lado. Los que más me gustaron fueron Gradassi y Recalde.

—Vos andás de costado la mitad de cada carrera. ¿Tus autos no sienten ese trato?

—No, no tenemos problemas con los autos. Están muy bien armados —y mejoran en cada rally. La explicación de por qué ando así es muy fácil: freno mucho mejor de esa forma, y en un tramo menor. Por lo tanto, mi auto recorre más metros a mayor velocidad y, al ponerlo de costado, desacelera en menor tiempo. Ese es el punto. Al cabo de cada prime, los resultados de esa teoría se ven...

Si manejo de otra forma, voy más despacio. Además, mi auto va tanto tiempo en el aire que sufre menos que ninguno, y se rompe muy, muy poco.

—¿Cuántas veces te pegaste?

—Cinco en total. Una en el Cabalén junto con Carbonari, otra con R-12, en Bariloche; en la Cuesta del Portezuelo —fue la peor de todas—, y en mi debut, en la Vuelta del Noroeste. La que falta, no me puedo acordar dónde y cómo fue...

—¿Qué pensás de tus principales rivales en Rally: Stillo, Celis y Torrás?

—Para mí, el verdadero rival es el

*El "Turquito" Raies en el escritorio de Augé Bacqué, haciendo travesuras...*

*Derecha: en su taller de*

*Córdoba: "No dejes de nombrar a*

*Alfredo Joan, Rubén Quiroz, Gabriel Wais, Roberto Prunesti, Sigfrido Soeder y Walter, gracias a quienes el auto anda como una trompada".*

"Colorado" Stillo. El es a quien más considero cuando hago mi plan de carrera previamente. No se lo puede descuidar. Entre él y yo es la "discusión" principal en cada carrera, ya que es muy veloz. En cambio, Carlos Celis, sin ser tan rápido, tiene una virtud fundamental: llega siempre. Siempre. Por eso es peligrosísimo. Suma puntos en todas las carreras, y a la hora del balance eso importa. "Pichirulo" Torrás, por su parte, es veloz pero le falta experiencia. Sin embargo, el año que viene, cuando yo no esté en la Clase Dos, creo que será el protagonista más importante.

Igualmente, hay que hacer una salvedad importante: a los tres les arma el auto Batelli en Córdoba. Y con la experiencia que él tiene es que han ganado carreras. De eso no me cabe duda.

En cuanto a Stillo, vale la pena un par de aclaraciones. Donde el camino es veloz, yo tengo algo de ventaja sobre él; en cambio, en lo trabado se invierten las posiciones. Además, creo que si él dedicara más tiempo, podría andar mejor aún. Daniel, su hermano, que le hace de navegante, tiene una voluntad de ganar increíble. Y ese sentimiento ayuda mucho arriba del auto...

—¿No te parece que te ha llegado la hora de pasar a manejar un auto más grande, más potente?

—Mirá, muchos me dicen que el Renault 12 ya me queda chico. Pero no creo que sea exactamente así. Siempre que uno maneja un auto al límite, va exigido,



y ningún coche es "chico". Siempre hay secretos o cositas para encontrarle. Lo que sucede es que cada auto es como un desafío. Por eso, el año que viene voy a subirme a un Renault 18 GTX de rally. Salga o no campeón este año. No interesa. Aunque todavía no me puse "en campaña" para cambiar, lo haré después del Rally de Argentina. Eso sí: si tengo que desarrollar por mi cuenta un casco y/o un motor, dejo y me dedico a otra cosa. Como yo vivo de esto, no puedo darme el lujo de perder demasiado tiempo en desarrollos.

El R-12, por ahora, me conviene económicamente gracias a muchas cosas, entre ellas el importante apoyo que me da Renault Argentina, que me facilita moto-

res, repuestos y mano de obra.

—Desde que corres con el "Dace", ¿qué innovaciones técnicas tuvo?

—No demasiadas. Primero le pusimos un intercambiador de calor que posteriormente fue reemplazado por un radiador de aceite. Pero, salvo los detalles (que a veces te "salvan" una carrera), no hubo grandes cosas. Probablemente sea la suma de los pequeños factores que van mejorándose día tras día, el elemento principal. Los coches que corrí estaban muy bien armados... Por el lado del motor, lo fundamental son la tapa de cilindros y el árbol de levas. Ambos elementos los hacen en la fábrica. No sé si los desarrollaron ellos o no. Pero Renault me los da. Los coloco sobre el auto

y chau... Andan perfectamente.

—¿Cómo preparás cada rally?

—Son muchos los factores que hay que tener en cuenta. La ruta la hago dos veces. Ambas con un muletto (idéntico al auto de carrera). En la primera recorrida, Rubén (Quiróz) anota, y en la segunda corregimos. Luego, y de acuerdo con quienes corran, planificamos con mi padre el plan de carrera, decidiendo dónde pondremos los auxilios y qué repuestos van en cada camioneta, así como las gomas que necesitaremos.

—¿Cómo será el Rally de Argentina, en Córdoba?

—Una cosa de locos. En Córdoba prácticamente no se habla de otra cosa. De acuerdo a como veo las cosas, van a



*El R-12 ganador de los dos primeros rallies nacionales, trepando el cerro Chapelcó desde San Martín de Los Andes, en la última Vuelta de la Manzana. A su paso, el público delira...*

largar unos 200 autos, y si bien a todo el mundo le preocupa el tema de la seguridad, si no se replen prims el mismo día, no habrá problemas.

—¿Vas a correr con R-12?

—Estuvimos averiguando cuánto saldría tener un Renault 5 Turbo con asistencia técnica. Pero los costos son muy altos. Además, sería difícil entrenarse. Y si agarre un "bicho" de 300 HP sin entrenamiento, y para colmo "en el patío" de casa, por vergüenza voy a querer acelerarlo un poco. De ahí a la piña hay un trecho corto, ¿no? Así que, casi seguro, voy a estar con mi R-12.

—¿Qué te parece la categoría?

—El rally está en alza. Eso es indudable. Lo que ahora necesita es que Sevel

presente su equipo de Peugeot y que haga lo mismo con los Fiat 1500 Super Europa. Aunque sea, que les den un par de autos a pilotos que los preparen y corran. Además, el rally necesita mayor difusión. Tenemos una gran categoría. Démosla a conocer...

—¿Alguna recomendación para un principiante?

—Que se consiga un buen navegante. Luego, que arme bien su auto partiendo de una carrocera pelada, y que tenga un solo auxilio para no complicarse. ¿El auto? Un R-12, por supuesto; para comenzar es lo mejor...

—¿Pensás hacer algo, además de rally?

—Sí, me gustaría mucho armar un

Renault 18 para pista. Veo que la categoría está levantando y querría estar ahí. Y si no un TC-2000, si bien para esto hace falta más dinero y tiempo. Veremos. Pero esto es así; como una droga. Cuando andás en rally querés ir a pista, y viceversa. Sin embargo, yo anduve bien en autodromos. Gané con 128 cuando corrían "todos", y también en 1982 —aunque ese año casi teníamos el "caballo del comisario".

Pero la prioridad la tiene, por supuesto, el rally. Es lo más parecido a los autos de calle, y si hubiese lucha de marcas, mejor que mejor.

Eduardo Enrique Neira  
Fotos: Enrique Bianco y  
Antonio Capria

# MCLAR

*Izquierda: Llegada triunfal de Alboreto en Zolder ante la euforia de los mecánicos de Maranello. Hacia 18 años que no ganaba un italiano sobre una Ferrari... Derecha: Prost celebrando en Imola flanqueado por Arnoux y varias autoridades. No era para menos, ahora lidera con cierta comodidad el Campeonato y a través del rendimiento de su auto se perfila como aspirante.*

# WORLD C





UNO LO COMPROBO:

# EL DUELO DEL AÑO ES... EN VS. FERRARI



Italia es sin duda la cuna de la pasión automovilística. Por si no bastaran como evidencia los 150.000 fanáticos que colmaban el circuito de Imola, va como yapa una auténtica anécdota personal recogida durante nuestro regreso de Italia hacia Francia. Al cruzar la frontera entre los dos países, el normal control aduanero del lado italiano —habitualmente severo para evitar fugas de divisas— preguntaba cuidadosamente sobre la razón del traslado del completo equipo fotográfico de nuestro equipaje. "Soy periodista, vengo de Imola", bastó para que el aduanero italiano cambiara radicalmente su expresión

adusta y comenzara a preguntar qué había pasado exactamente en Imola, y por supuesto queriendo saber si "la Ferrari podía ganarle al McLaren de Prost".

Le expliqué que, al parecer, era difícil, aunque Arnoux podría haber intentado el ataque con buen éxito ya que Prost sufría un problema de frenos, pero que el piloto Ferrari prefirió un planteo conservador sobre el final porque corría el riesgo de quedarse sin nafta en las últimas vueltas. "¡Qué reglamentación absurda!", concluyó de inmediato el funcionario-aficionado, sintetizando así gran parte de lo que hay que considerar al hacer un

primer análisis del año sobre lo que sucede en la Fórmula Uno '84.

## ¿CAMPEONATO DE PILOTOS O DE INGENIEROS?

La duda está indiscutiblemente planteada. ¿Es realmente lógico correr en Fórmula Uno con una limitación en el total de combustible a utilizar por carrera (220 litros)? Hay por supuesto respuestas divergentes. Enzo Ferrari en persona se ha pronunciado a favor de tal reglamentación porque considera que así se privilegia el rendimiento de los motores, faceta en la cual la técnica de Maranello siempre ha brillado al más alto nivel. Los ingenieros alemanes de Porsche tampoco ocultan su comodidad ante una limitación que conocen bien por su larga experiencia en las carreras de Endurance donde se aplicaba —insólita paradoja— una severa limitación de combustible antes que Jean-Marie Balestre cambiara totalmente las normas para la próxima carrera de Le Mans, provocando así un violento enfrentamiento con el equipo oficial Porsche que se ha retirado de las tradicionales 24 Horas en 1984.

Entre quienes critican abiertamente la medida, no hay que buscar mucho: los diversos pilotos que carrera a carrera sufren el ingrato momento de quedarse sin nafta al final (en Imola fueron tres: Cheever, De Cesaris y De Angelis) no disimulan luego su indignación ante lo que parece una burla directa al espíritu de competición por encima de todo que se supone es la esencia de la Fórmula Uno.

A causa de tal reglamentación, el Campeonato de Fórmula Uno —llamado justamente Campeonato Mundial de Pilotos— corre el serio riesgo de transformarse en un Campeonato Mundial de Ingenieros ya que nadie puede correr hoy en día tan cómodo como Alain Prost, a sabiendas de que el motor TAG-Porsche es el mejor equilibrado actualmente para correr todo un GP sin el riesgo de quedarse sin combustible.

Los pilotos de Alfa Romeo o Renault viven en cambio en la angustia permanente por el consumo, y la carrera que llevan a cabo no puede desarrollarse normalmente como si fuera un simple ejercicio de manejo. El más penalizado en Imola fue Derek Warwick, cuyo motor consumía más de la cuenta según pudo observar el propio piloto en sus instrumentos, y merced a la conexión por radio con su propio box se acordó que desde mitad de carrera en adelante Warwick

redujera sensiblemente la presión del turbo y se limitara a no tirar más de 11.000 vueltas para poder llegar al término del Gran Premio. Tuvo que abandonar sus esperanzas de un segundo puesto que se le ofrecía como muy posible, y de todos modos correr en esa forma no es proplamente correr, pecado mayor en una categoría como la Fórmula Uno que debe ser justamente la exigencia máxima para un piloto.

Comparando los tiempos de carrera, uno se lleva además grandes sorpresas. El fenómeno fue particularmente notorio en Zolder donde el ritmo era en algunos casos siete u ocho segundos más lento que en clasificación, diferencia que marca el estilo conservador que impera actualmente en la carrera en sí. Dos semanas antes habían corrido en Zolder los Fórmula Tres europeos, y los tiempos de carrera de la punta de Fórmula Tres eran casi los mismos que los tiempos de carrera de los Fórmula Uno más mediocres en Zolder. Ese nivelamiento no es normal e indica claramente que la regla de los 220 litros como tope sigue siendo harto discutible.

Si no hubiera límite, cada motor utilizaría entonces 800 caballos o más, alegan los defensores de la racionalidad de esa propuesta. Pero si se trata de limitar la potencia de los motores turbo, nada resultaría más práctico en tal caso que adoptar el sistema de una brida obligatoria que limite el paso del aire, medida vieja y efectiva, además de fácil de controlar.

Por el momento no habrá cambios. Pero la cuestión seguirá siendo una polémica de fondo durante todo 1984, además de un factor decisivo en la evolución del campeonato por lo que veremos a continuación en este análisis.

## LA FORMULA UNO '84 EQUIPO POR EQUIPO

En efecto, la principal consecuencia de la regla de limitación en el uso de la nafta debe medirse en el actual predominio del equipo **McLaren-Porsche**, sólo amenazado por **Ferrari** que produjo una excepcional jornada en Zolder. No es una casualidad. Los dos equipos son precisamente los que atesoran mayor experiencia en materia de motores y los que son capaces de un análisis más certero sobre las complejidades del rendimiento energético de un motor de Fórmula Uno. Así se explica que el campeonato actual esté frustrando gran parte de las expectativas que esperaban una



lucha extraordinaria entre los distintos motores turbo. Por el momento, no hay tal lucha a la hora de la carrera en sí, y McLaren ha triunfado en forma inobjetable en tres de las cuatro carreras gracias a la concentración en las dificultades que impone un Gran Premio completo con no más de 220 litros. Siempre lúcido, Alain Prost afirmaba en Imola que "el gran mérito del equipo es haberse dado cuenta desde antes de comienzo del año, que ahora cambiaban las necesidades y que lo importante es trabajar sobre todo pensando en la carrera y no tanto en el lugar de clasificación". La mejor confirmación la brindó además Niki Lauda en Imola. El austríaco quedó bloqueado en la largada por el Williams de Rosberg, que por se-



segunda vez consecutiva se quedó casi parado en la largada. Lauda perdió allí muchos puestos, pero con un auto perfecto —igual al de Prost en su rendimiento— no tardó mucho en recuperarlos y se encaminaba rumbo a un seguro "uno-dos" si no sufría un inconveniente de motor.

Quedó la Ferrari de Arnoux detrás del McLaren de Prost. Era lo lógico y la situación puede repetirse muchas veces en el año con la sola variación que pueden aportar las gomas, batalla aparte entre Goodyear y Michelin donde la casa americana dio una gran sorpresa en Zolder con neumáticos perfectos para sus clientes mientras que Michelin dominó con cierta comodidad en las tres carreras restantes.

*En la vuelta previa en Imola, luego del tándem Piquet-Prost, se encolumnaban Rosberg, Warwick, Lauda, Arnoux, Winkelhock y el resto. Luego del abandono de Piquet, la carrera italiana no tendría otro dominador más que el pequeño piloto del McLaren-Porsche, quien a pesar de un inoportuno trompo sobre el final, se adjudicó en forma terminante la carrera.*

Si hay que hacer entonces un análisis equipo por equipo, no resulta muy difícil dividir los distintos niveles de rendimiento en los cuales se mueven actualmente los actores de la Fórmula Uno. Podemos plantearlo así:

**1) Los afirmados** - Terreno estrictamente limitado a McLaren y Ferrari por ahora, con una ligera ventaja para el team anglo-alemán en el conjunto de las cuatro carreras a pesar del paso en falso de Zolder, atribuido por los ingenieros alemanes a un problema en la calidad de la nafta.

**2) Los de resultados variables** - Capaces de largar desde adelante y luchar un buen rato aunque aún no hayan aspirado realmente a una victoria. Allí encontramos a Renault, Lotus-Renault y el sorprendente equipo



**ATS** donde Winkelhock está presto a liderar una carrera en cualquier momento.

**3) Los confundidos** - Williams, Ligier, Alfa Romeo, Arrows.

Es ciertamente una sorpresa encontrar en ese nivel al equipo Williams. Keke Rosberg ha demostrado en varias ocasiones que su fogosidad está intacta y que el motor Honda puede propulsarlo a la punta en cualquier momento. Pero el auto en general no está en un nivel óptimo y el propio finlandés se muestra nervioso e insatisfecho en cada carrera, asegurando que "hace falta trabajar mucho todavía". Ligier, por su lado, encontró por fin una suspensión que funciona, y De Cesaris tiene grandes ambiciones. Pero no está resuelto el problema del consumo del motor Renault. Alfa también sufre con el consumo (es el motor "a priori" más consumidor por sus ocho cilindros) mientras que Arrows recién comienza con un motor turbo y aún tiene que pagar el necesario derecho de piso.

**4) Lo sorprendente por lo efectivo** - El equipo Tyrrell, que con sus viejos chasis y motores aspirados se da el lujo de recolectar puntitos por todos lados, gracias a dos pilotos más que prometedores —Bellof y Brundle— y también a una cierta trampa legal que practica el Inglés al cargar agua a mitad de carrera para dar el peso mínimo de 540 kilos. Largando con menos nafta (apenas 175 litros), los Tyrrell-Cosworth son muy maniobrables y da gusto verlos en acción. Pueden dar todavía una sorpresa en Mónaco o Detroit.



*Izquierda: Testimonio mudo del trágico accidente de Villeneuve en Zolder. Su casco y un Cavallino Rampante dentro de dos cajas de cristal sobre un pedestal. Derecha: "La batalla del champán" en Bélgica, cuyos principales protagonistas son Alboreto y Arnoux. De espaldas, Warwick se limita a contemplar.*

**5) Lo sorprendente por lo ineffectivo** - El equipo del Campeón Mundial, o sea Brabham-BMW, increíblemente afectado por la ruptura de sus motores y con ciertos signos de desconcierto y falta de motivación general. Puede haber tocado fondo en Imola donde Gordon Murray estaba visiblemente ofuscado —cosa rara en el ingeniero sudafricano— por el magro resultado.

**6) Allá lejos...** - Toleman, Osella, Spirit y RAM condenados por el momento a una figuración menos que discreta. Las mayores culpas son para el equipo Toleman, potencialmente capacitado para cosas mayores. Problemas de organización y con Pirelli —que explotaron en Imola— no lo colocan sin embargo muy lejos de otros teams totalmente modestos como lo son Osella, Spirit y RAM cuya permanencia en Fórmula Uno parece a veces más una obcecación que otra cosa.

¿Puede cambiar en algo este panorama a medida que avance el Campeonato? Seguramente, sí. La Fórmula Uno es cambio y movimiento por definición. Pero las grandes líneas parecen planteadas y la batalla McLaren-Ferrari domina totalmente el escenario. Difícil que alguien les robe ese lugar central.

## PATIO DE BOXES

● **VILLENEUVE** - Permanentes homenajes a la memoria del inolvidable canadiense. Tanto en Zolder como en Imola se inauguraron sendos monumentos recordatorios. El de Zolder, sin embargo, ubicado a la entrada de la calle de boxes, fue criticado por varios pilotos que no encontraban de muy buen gusto tener en primer plano el recordatorio de un accidente fatal. El de Imola, más sobrio (una serie de círculos simbólicos de mayor a menor), estaba ubicado en el parque, sirviendo naturalmente de plataforma para espectadores poco preocupados por el monumento.

● **NAFTA FRIA** - El recurso de refrigerar la nafta antes de la carrera para poder colocar así algunos litros más en el tanque (gracias a la reducción de volumen de cada gramo de nafta al reducir considerablemente su temperatura), provocó en Imola un incómodo problema en el Ligier de De Cesaris. La nafta enfriada desreguló por completo el funcionamiento de la bomba inyectora y De Cesaris ape-



## PILOTOS UNO Y DOS, ETERNA HISTORIA

Las dificultades técnicas que complican actualmente a los equipos de Fórmula Uno no hacen más que agudizar algunas disputas evidentes entre los dos pilotos de cada equipo. El clima es bueno pero evidentemente tenso entre **Prost** y **Lauda** en **McLaren**, donde el francés ha dado algunos golpes decisivos para ganarse el apoyo interno de técnicos y mecánicos. Lauda no es sin embargo una personalidad que asimile mansamente tal desafío y resulta previsible una batalla sorda y sostenida entre ambos durante todo el año.

Más disconformes se muestran en cambio **Laffite** en **Williams** o **Fabi** en **Brabham**, cansados de recibir una atención francamente deficitaria. Laffite, en varias carreras se limitó a girar en prácticas siempre con tanques llenos como conejito de Indias y está cansado de ese trato. Fabi se resigna por el momento pero está descubriendo lo difícil que es ser número dos en Brabham, equipo tradicionalmente concentrado en su primer piloto y nada más.

Otro clima tenso es el del equipo **Renault** donde **Patrick Tambay** pasaba por ser el piloto número uno "a priori" pero donde **Derek Warwick** le ha robado totalmente la dedicación de preferencia gracias a un rendimiento más firme y sostenido por parte del piloto inglés.

Tambay acusó el golpe y no pasa por su mejor momento moral.

Finalmente, el único equipo donde, como siempre, es innegable que no hay diferencias mayores entre uno y otro es el **Ferrari**, aun a pesar de lo que significa tener esta vez a un piloto italiano en sus filas. **Arnoux** puede atestiguarlo luego del resultado de Imola.

nas podía moverse en el giro previo a la colocación en la grilla, por lo cual perdió su posición y debió largar desde atrás.

● **DISCUSION** - Duras palabras se intercambiaron después de la carrera, en Imola, **Gerard Ducarouge** y **Gerard Larrousse**. El técnico de **Lotus-Renault** atacaba al responsable del equipo **Renault** por el exagerado consumo del motor que había provocado el abandono de **De Angelis** en la última vuelta al quedarse sin nafta. "Duca" no sabía aún que a pesar de quedar a pie en la curva de La Rosa, **De Angelis** no había perdido sin embargo su tercer puesto porque todos los demás tenían una vuelta menos.

● **VELOCES** - **Alain Prost** recibió en el podio una serie de premios entre los cuales una caja conteniendo una medalla de oro de la **República de San Marino**. Al bajar del podio y llegar a la sala de prensa, Prost seguía teniendo su caja en la mano... pero la medalla había desaparecido de su interior.

● **FRENOS DE CARBONO** - La novedad tecnológica de avanzada está constituida sin duda por los frenos de carbono —discos y callpers construidos en ese material— cuya principal ventaja es la ganancia de unos tres kilos por rueda, especialmente interesantes por cuanto se trata de masa no suspendida. Varios equipos los están probando actualmente pero sólo **McLaren** los usó en Imola ya que las pruebas aún no dan todos los

resultados previstos. El principal problema se plantea en la mala difusión del calor que es propia del carbono. No hay preocupación por el material en sí, que no se daña, pero en cambio se afecta la densidad del líquido de freno, el trabajo de los pistones de las bombas de frenos recalentados en cada rueda, etc. Prost sufrió ese inconveniente cuando, al pisar el pedal de freno, sintió un resultado totalmente distinto que le produjo su espectacular trompo en una bajada a 200 km/h. Luego tuvo que controlar cuidadosamente la maniobra de frenado y habría sufrido problemas de ser atacado de cerca por otro rival. Por su lado, **Ferrari** también está probando frenos de carbono pero en carrera usa por ahora los tradicionales de metal.

● **SIN EMBRAGUE** - **Nelson Piquet**, mucho más distendido que otros años, se toma las cosas con calma y, luego de Imola, refería incluso que había corrido una de sus mejores carreras de toda la vida. "Desde la vuelta 10 no tenía embrague y tuve que correr así hasta que abandoné. Nunca me había pasado y creía que era casi imposible correr a buen ritmo sin embrague. Pero me pasó y fue una experiencia interesante. Pude incluso aguantar durante muchas vueltas el ataque de **Arnoux**."

● **SOCIALES** - Para los cronistas más emotivos no pasó desapercibido en Zolder e Imola el cambio de novia por parte de **Nelson Piquet**. El brasileño no estaba ya con la otrora insepa-

rable **Sylvia** sino con una festejante italiana de nombre **Emmanuela**. Asimismo, el equipo **Brabham** promete festejos ya que su propio dueño, **Bernie Ecclestone**, está pronto a ser padre por primera vez. Nunca es tarde.

● **PRECIOSOS LITROS** — Al vaciar los tanques de los autos en Imola luego de la carrera, se evidenció una vez más que el motor **TAG-Porsche** es el más económico y rendidor de la Fórmula Uno. En los tanques del auto de Prost quedaban aún 12 litros útiles mientras que en la **Ferrari** de **Arnoux** había 9 litros y en el **Renault** de **Warwick** sólo 6 litros pese a que el inglés había manejado media carrera al estilo "yachero" para no gastar nafta.

● **DIA DE MULETTOS** — A causa de las jornadas de clasificación complicadas por la lluvia, varios pilotos optaron en definitiva por los mulettos ante la imposibilidad de trabajar adecuadamente en sus autos titulares. Sin poder corregir pequeños defectos, tanto Prost como **Mansell** y **Tambay** decidieron el domingo a la mañana —en la prueba de tanques llenos que fue esencial porque allí hubo que probar todo lo que no se había podido hacer en viernes y sábado sobre pista húmeda—, que sus respectivos mulettos andaban mejor. El caso más llamativo fue el de **Alain Prost** que obtuvo el mejor tiempo con tanques llenos y estaba muy confiado en lo que podría pasar en carrera.

La larga expectativa llegó a su fin y aquí le mostramos en detalle la novedad automotriz del año, con impresiones de manejo y la opinión de Oscar Gálvez incluidas

# ESTE ES EL FORD



Haciendo travesuras con el "L" (1,6) en Puerto Pañuelo. Visualmente, se lo diferencia de inmediato del "Ghia" por su parrilla, que éste obvia en beneficio de unidades ópticas mayores. Los valores de velocidad final de ambos modelos, son interesantes. En cuanto a la terminación, si bien las unidades probadas eran casi "prototipos", se le puede abrir crédito esperando las "de serie". Por supuesto, profundizaremos en el próximo "road-test"

# SIERRA



# SIERRA

## EL IMPERIO CONTRAATA

"Con esta nueva etapa que representa el Sierra, Ford sale de una 'siesta' que de ninguna manera ha derivado en sueño; así que la competencia deberá estar alerta...", subrayaba Juan María Courard durante una distendida reunión en el bar del Hotel Catedral de Bariloche... Y uno ya casi terminaba de convencerse de lo adecuado que sería el título que encabeza estas líneas.

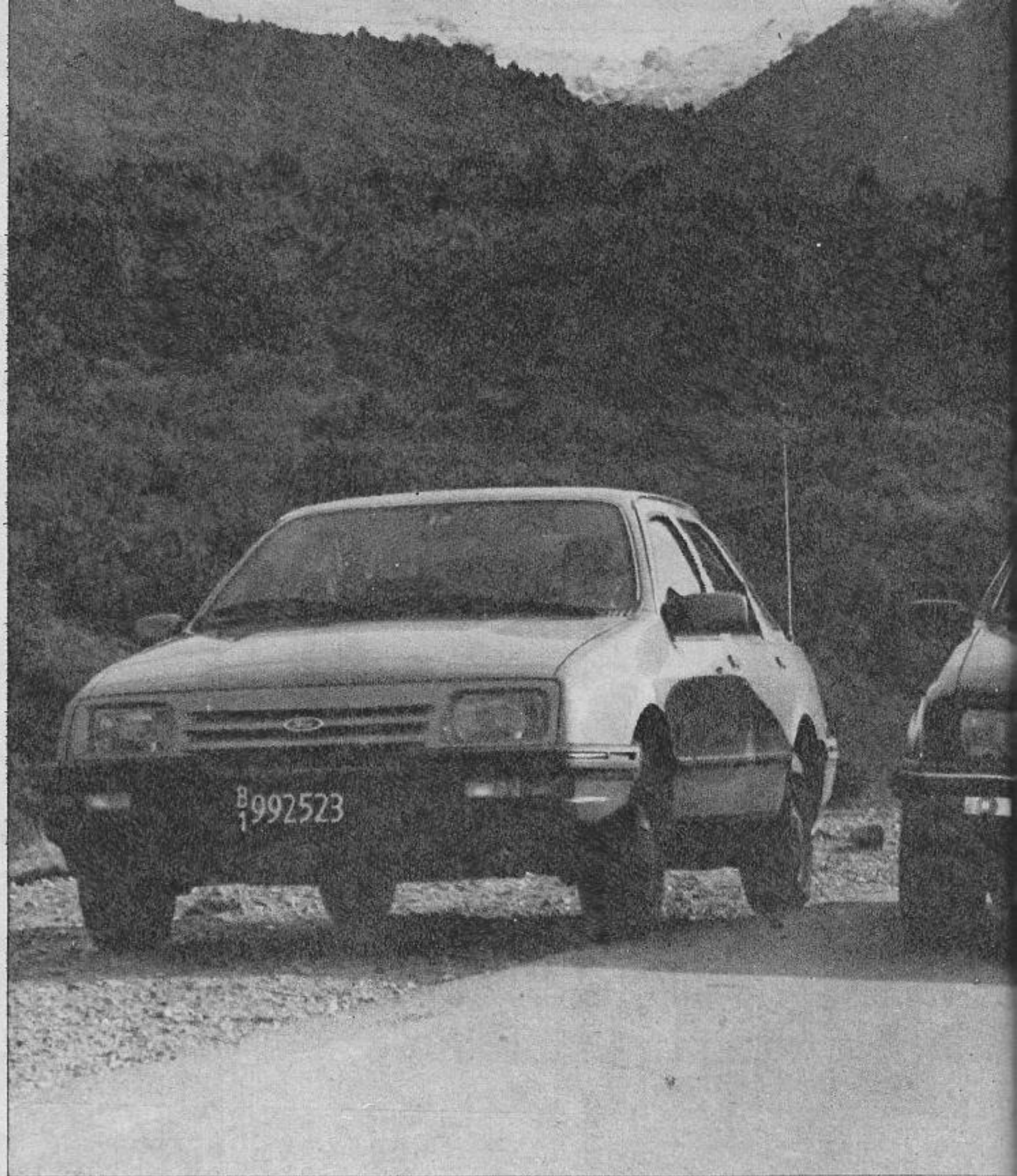
—Esto se entiende mejor si a aquello le adosamos el hincapié que el presidente de Ford Motor Argentina acaba de hacer en "la nueva era de Ford en el mundo y especialmente en la Argentina", y reparamos en la arraigada tradición fordista de nuestro país. Eso, sumado a la gigantesca red tendida por el emporio norteamericano desde sus humildes orígenes en Dearborn, a todo el orbe, simbolizada en este caso específico por el concepto de "auto mundial" del Sierra —lanzado en Europa a mediados del 82, acá hoy y en los EE.UU. próximamente—.

Y se entenderá mejor aún si —mirando para adentro— recapitulamos algo de la historia (más o menos...) reciente de nuestra industria, y recordamos una vez más que un auto del óvalo en particular, se ha dado en llamar, no sin cierta justicia, "el clásico argentino". Y que, mientras, entre los demás terminales automotrices ha prevalecido la tendencia —salvo honrosas excepciones— a renovar o ampliar la gama de modelos, política decisivamente impulsada entre nosotros cuando la efímera pero contundente "invasión del importado".

Así es como la marca más tradicional del país —... y no sólo del mismo— forjó la imagen de solidez por sobre todas las cosas y a toda prueba (... a prueba incluso de propias líneas superadas), de sus productos, Falcon y después...

Una doctrina conservadora cuya aplicación ha sabido rendir sus buenos frutos pero que, tal parece, llegó la hora de cambiar.

La cuestión es que —volviendo a lo del Catedral— a esa altura uno ya estaba relamiéndose... No sólo con el aperitivo gastronómico sino con el automovilístico que acabábamos de deglutir, y aún digeríamos, en forma de somera conferencia acompañada por una interesante película acerca del desarrollo del Sierra. "Pienso que ésta no le hace honor al auto porque es un poco estática y este coche luce con todo su esplendor, en acción...", nos había azuzado el bueno de Alberto Salem, responsable de



que la prensa especializada viviera ese original anticipo en Bariloche, como director de RR.PP. y Gubernamentales de F.M.A. que es. La cosa iba a ser al día siguiente, no más.

Suculenta cena y, luego, a soñar con el Sierra y acelerar hasta la madrugada.

## EN PERSONA

A las 07.00 salté de la cama y, descorriendo discretamente una cortina, me asomé a la ventana. Y lo vi.

Debo confesar que cuando "conocí" el auto a través de las fotografías europeas bastante tiempo atrás, la primera impresión de su aspecto —de innegables reminiscencias CX de Citroën, o Escort XR3 dado el origen común en el profundo cuidado del Cx (coeficiente de forma) en su concepción aerodinámica —no me causó mucha gracia... ni desgracia, vamos... Que ni fu ni fa, ¿eh? Porque no era la primera vez que veía una línea "revolucionaria" del tipo, éstas nunca me habían atraído especialmente —si bien siempre las respeté— y ésta en particular ni siquiera me ofrecía el atractivo de lo novedoso (o "perso-

nal"), habida cuenta de los antecedentes citados. Sin embargo, coherente —y blanco...— como uno es, también debo confesar (yo pecador) que, de tanto seguir viéndolo en revistas del Viejo Mundo, acabó por... ¡gustarme! Y... sí. Me acostumbré, ¿vivo? Resultó que la "lógica aerodinámica" era mi tipo, no más (porque también me gustan el CX, el XR3, el Audi 100, el Mercedes 190, en fin...).

Y en tren de seguir comparando, una vez que pude apreciarlo "en volumen" comprobé que, igual, también, a mi juicio, que por ejemplo, el Mercedes Benz 190 no es un auto "fotogénico", o sea que, presente, luce mucho más que impreso.

Empecé a constatarlo desde aquella ventana tras la cual, casi furtivo, observaba los últimos retoques de los mecánicos enfundados en camperas amarillas, guantes y gorros contra el frío matinal, a los once Sierra que constituían esa verdadera "avanzada del avanzado". Y terminé de hacerlo cuando bajé y los tuve definitivamente al tiro de buscarles el ángulo que se me antojara.

Precisamente en eso, que personalmente he resuelto como queda





- LOS COMANDOS DEL GHIA**
- 1) Tacómetro.
  - 2) Luces de advertencia para: presión de aceite, luz titilante, luz larga, encendido y freno de mano.
  - 3) Señal de advertencia cuando el cinturón de seguridad no está sujeción.
  - 4) Indicador de combustible y temperatura.
  - 5) Regulador para el aire caliente-frío, con tres símbolos luminicos que marcan tres escalas de intensidad.
  - 6) Intercambiador de aire por toberas.
  - 7) Vidrios laterales con toberas para desempañador.
  - 8) Palanca para combinar la bocina con la luz, en corta, larga y titilante.
  - 9) Palanca para combinar el limpiaparabrisas con diversos intervalos (regulado con un botón iluminado).
  - 10) Botonera para la luneta térmica.
  - 11) Reloj digital de tres funciones.
  - 12) Porta cassettes y regulador para cuatros parlantes.
  - 13) Regulador de la intensidad de luz sobre el panel instrumental.
  - 14) Luz de advertencia de bajo nivel del combustible, aceite, refrigeración, agua para el lavaparabrisas, y desgaste de los frenos.
  - 15) Monitor de seguridad con la imagen del coche con señales de: pérdida de un foco de luz de cruce, luz trasera, luz de freno o intermitente, cuando las puertas no están cerradas, y lo propio con el baúl.
  - 16) Medidor de revoluciones.
  - 17) Radio estéreo, pasacassettes.

### SIERRA 1.600: UN AUTO CON CRITERIO

La primera salida del playón del Hotel Catedral —siguiendo al Sierra colorado de Oscar Gálvez— fue a bordo de un modelo Ghia 2.3 con caja automática y llevando como acompañante al amigo Orlando Ríos, hombre de El Gráfico. En el retorno desde Puerto Pañuelo, trajinando el Circuito Chico de Bariloche, la opción me llevó a conducir un modelo con caja manual con el Ing. Julio Codino de "navegante". Aunque ambos autos me gustaron en profundidad (... confieso haber tenido un prejuicio negativo previo), desde el primer momento estuve seguro de que el modelo "L" equipado con motor 1.600 era el que había que probar. Por varias razones: porque era uno de los Sierra "originales" diseñados en Europa; porque el concepto de vehículo avanzado y a la vez económico era sumamente original y porque reunía casi todas las características del auto promedio ideal para el usuario argentino. Por la tarde, luego de las dos caravanas multitudinarias, partimos con Willy Martire y el Ingeniero Enrique Lorenzo a recorrer nuevos caminos de la región en busca de las sensaciones que produce un contacto relativamente profundo y reposado con un nuevo auto.

Y en aquellos pocos kilómetros de asfalto sinuoso, "alegre" y en ciertos lugares complicado, fuimos tomando verdadera noción de este 1.600 de la nueva línea Ford.

Todo auto debe ser analizado como lo que es o para la función para la que fue pensado. Es por ello que nos sentamos al volante despojados del preconceito de vértigo o prestaciones escalofriantes. El 1.600 es un auto concebido para el usuario promedio, para aquel señor que quiere tener un gran auto pero a la vez quiere viajar sin llevar a la rastra la destilería de Campana... Por ello el Sierra "uno punto seis" es un auto tranquilo, manso pero que tiene el suficiente motor como para reaccionar cuando hace falta. De su confort, ni hablar. Viajando en el habitáculo no se da cuenta uno de la velocidad que desarrolla pues ni el motor ni el viento producen zumbido alguno. Las posiciones, tanto de manejo como de pasajeros, constituyen impecables ejemplos de estudio y pruebas. En el asiento trasero uno puede viajar tranquilo y aunque el piloto tenga veleidades de Alain Prost (...asiento corrido a fondo) nuestras rodillas no serán aplastadas por el respaldo.

Tiene un manejo agradable, suave y mullido. Reacciona perfectamente bien a las exigencias del freno y la dirección es precisa y suave. El Sierra 1.600 me gustó y no necesité ser convencido por los señores de Ford de las bondades de su producto.

Hablando en términos generales creo que el lanzamiento del Ford Sierra constituye un hecho importante para nuestra industria automotriz. **Jorge Bacqué**

dicho, reside empero uno de los más serios dilemas acerca de este advenimiento: ¿cómo recibirá el "clásico" y "mayoritario" usuario de Ford este brusco cambio de frente de la marca de sus amores? ¿Asimilará sin mucho trámite este guaso bofetón a su hasta ahora olímpica ortodoxia, porque "total es un Ford", o le dará vuelta la cara? No, si sabe lo que es bueno, me contesto. Pero, ¿lo sabrán?, o ¿podrán aprenderlo, al menos?, sigo preguntándome (aunque confío en ello) y no termino. Porque no cabe duda de que, como tantas otras cosas, un auto "entra por los ojos", lo que en este caso puede oficial de aliado vital o encarnizado rival del consabido aval de la marca.

¿Y los hasta ahora no-usuarios de Ford...? ¿Qué tal? Bien, gracias. Ahí la cosa suena a ganancia pura... o casi, para quien sepa salvar la barrera atávica que suele separarnos de las líneas "de avanzada", claro.

Lo concreto es que nada evidencia más directamente que su (¿discutible?) línea, el significado del Sierra: el de una revolución en Ford, nada menos. ¡Otra que "se juega el Clásico"!

# SIERRA

co"...! (¿Se acuerdan de nuestro último road test del Falcon...?)

## A LA HORA SEÑALADA

Finalmente llegó el momento de instalarnos a bordo del primero de los Sierra que nos llevarían a lo largo de una experiencia prolongada virtualmente por todas las versiones de la gama.

Una vez dentro, lo primero que preocupa, obviamente, es la dotación **interior(!)**. Butacas, tapizado, panel de instrumentos (bien cumplido en los "top of the line") y consola, reflejan buen gusto y un esmerado estudio ergométrico cuyo resultado acaso más espectacular sea el tablero "envolvente" (curvado a medida que se aleja del puesto de conducción) estilo BMW. Desde el completísimo equipamiento "a la japonesa" del Ghia (2.3 litros), con levantavidrios eléctrico, cortina y ventana levadiza o corrediza —de accionamiento manual— en el techo, entre otros elementos de indudable confort que sería arduo enumerar, se llega al decididamente espartano (instrumental incluido) del 1.6 que, se nos ocurre, requeriría una versión también Ghia para poder competir "bien armado" contra sus potenciales rivales del mercado.

Abrochados que fueron los cinturones inerciales, emprendemos la marcha bien acomodados y gozando de una visual razonable —cintura baja mediante— y considerablemente facilitada hacia atrás merced al viejo truco de los dos panorámicos espejos retrovisores laterales (¡...uno por lado, gracioso!) complementando al infaltable central.

La **posición de manejo** resulta cómoda a quien suscribe; la pedalera, el volante y su tamaño, también el accionamiento de la palanca de cambios, no tanto; los demás controles, sensatamente a mano...

Volviendo al rubro "transmisión", galerazo para la **caja automática** que equipa a una de las variantes, de funcionamiento bastante superior a la que oportunamente (¿...o no?) dotara al Taunus.

Entregados de lleno a la embriaguez de la marcha (...), la suspensión se revela como otro punto indiscutiblemente fuerte de este Ford, también mucho mejor en esto que sus antecesores del óvalo en el país. Francamente, da la impresión de que "se dobla y se tiene, todo"... Dobla bien y manifiesta buena tenida de ruta, bah.

Y frena bien. El pedal, sin ser "esponjoso", transmite acción progresiva, así que no satisfará mucho a los

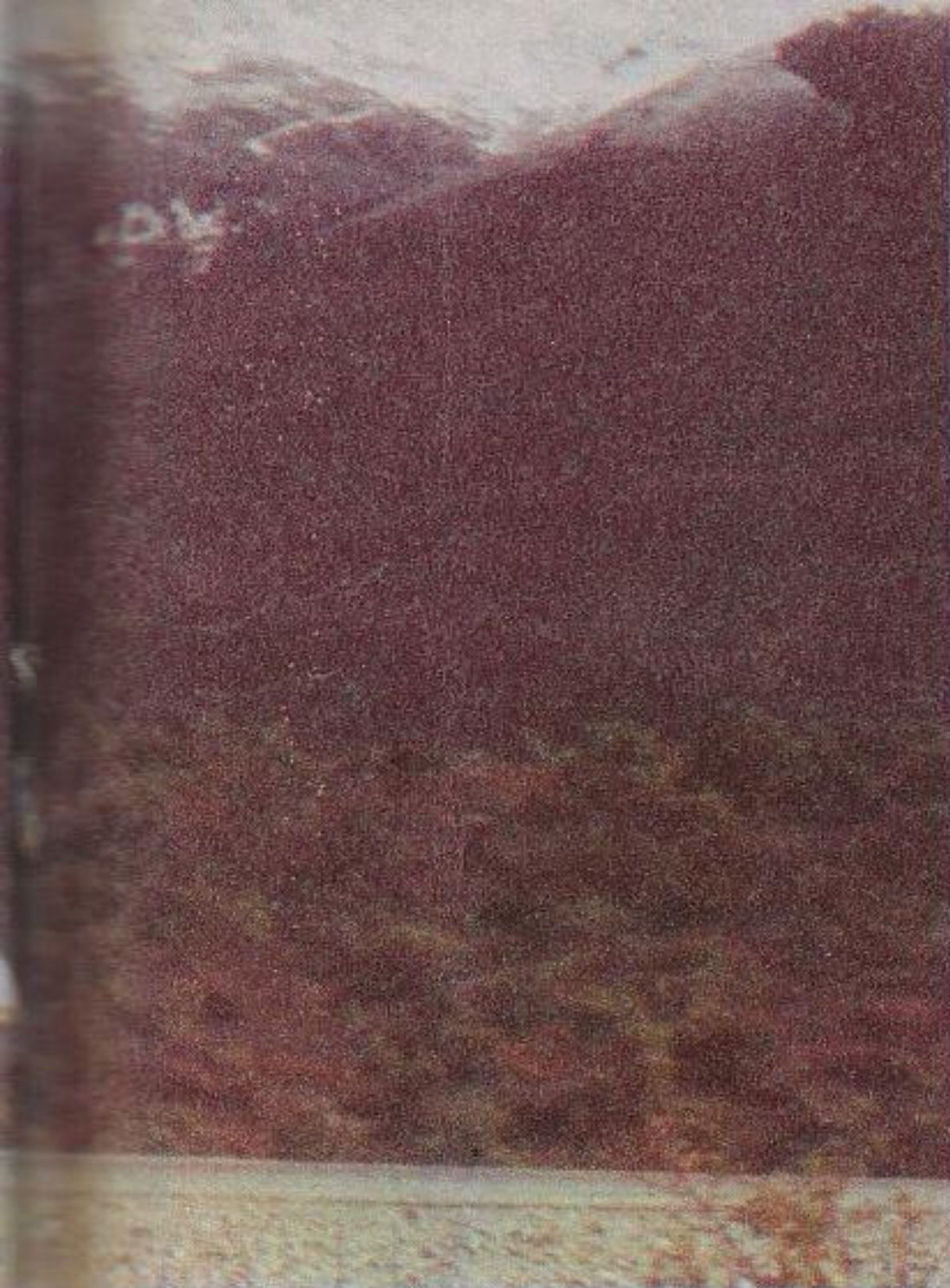


acostumbrados a clavar los frenos y que éstos respondan de inmediato a fondo, al más brutal estilo "ultradeportivo", pero les evitará más de una bloqueada inútil y peligrosa...

Además, cuando a uno, de puro "tester" (farsante...) que es, no más, se le ocurre pegarle el patadón al pedal de freno **para-ver-cómo-reacciona-este-aparato**, la válvula compensadora de los circuitos y la equitativa distribución de pesos (¡casi 50/50!, no vaya a creer...) hacen que el auto no "cabecee", no baje sólo la trompa como resulta habitual, sino que se "agache" parejo, "chupándose" todo contra el piso como una gran ventosa, vea... Ventaja innegable con respecto a la mayor transferencia de peso que se produce por el comportamiento convencional de los vehícu-

los en estas circunstancias, pero hay que acostumbrarse a "sentir" esa diferente forma de respuesta del coche, para no perder, justamente, la necesaria sensibilidad de conducción.

El discreto encanto de los **motores** que ofrece el Sierra radica en un sobrio (dentro de lo que la planta básica puede permitir aún) "agglomeramiento" del pesado **2,3 litros** que ya equipara a los Taunus en su versión SP —que será más "envenenado" para animar a la rabiosa coupé XR4 cuya aparición se prevé para septiembre—, y en la incorporación (he aquí la mayor novedad del tópico) de un **1,6** de origen europeo, varias de cuyas piezas son todavía importadas de Alemania (lo mismo —dicho sea de paso— que los paneles laterales de las carrocerías).



La relación de puente trasero, más "económica" que "briosa" en ambos casos (especialmente en el primero), va en obvio detrimento relativo del manejo "sportivo", pero no es para tanto... si el ahorro de combustible, merced a esto y a la bendita aerodinamia, resulta como dicen.

Y para retornar (¡cuándo no!) a la estética aunque siempre por vía de los "fierros calientes", vale acotar que los Ingenieros de Pacheco sufrieron no pocos dolores de cabeza hasta poder acomodar al venerable impulsor 2.3 del Taunus en el vano del Sierra Ghia que no tiene parrilla sino sólo una canalización inferior de aire para los 2.0 y 2.6 que alberga, entre otros, en Europa... Vaya esto como simple referencia a la labor de nuestros técnicos, verdaderos especialistas en "traducir al argentino" a cuanto auto aparezca por estas pampas...

Ya que estamos por delante, se impone la mención a un detalle que resulta inédito entre los coches de producción nacional; el lavafaros automático, accionado desde el habitáculo (si no, ¡qué gracia...!).

### VIAJE A LAS ESTRELLAS

Con o broche de oro, nos fuimos por enésima vez a recorrer el interesante —y pintoresco, por su— circuito programado para los "tests"... pero en esta oportunidad en tres autos, "de la mano" de **Oscar Alfredo Gálvez** (¿algo más...?) a quien secuestramos con **Pancho Ibáñez** para averiguar más pormenores del Sierra y hacerle varias tomas televisivas y fotográficas.

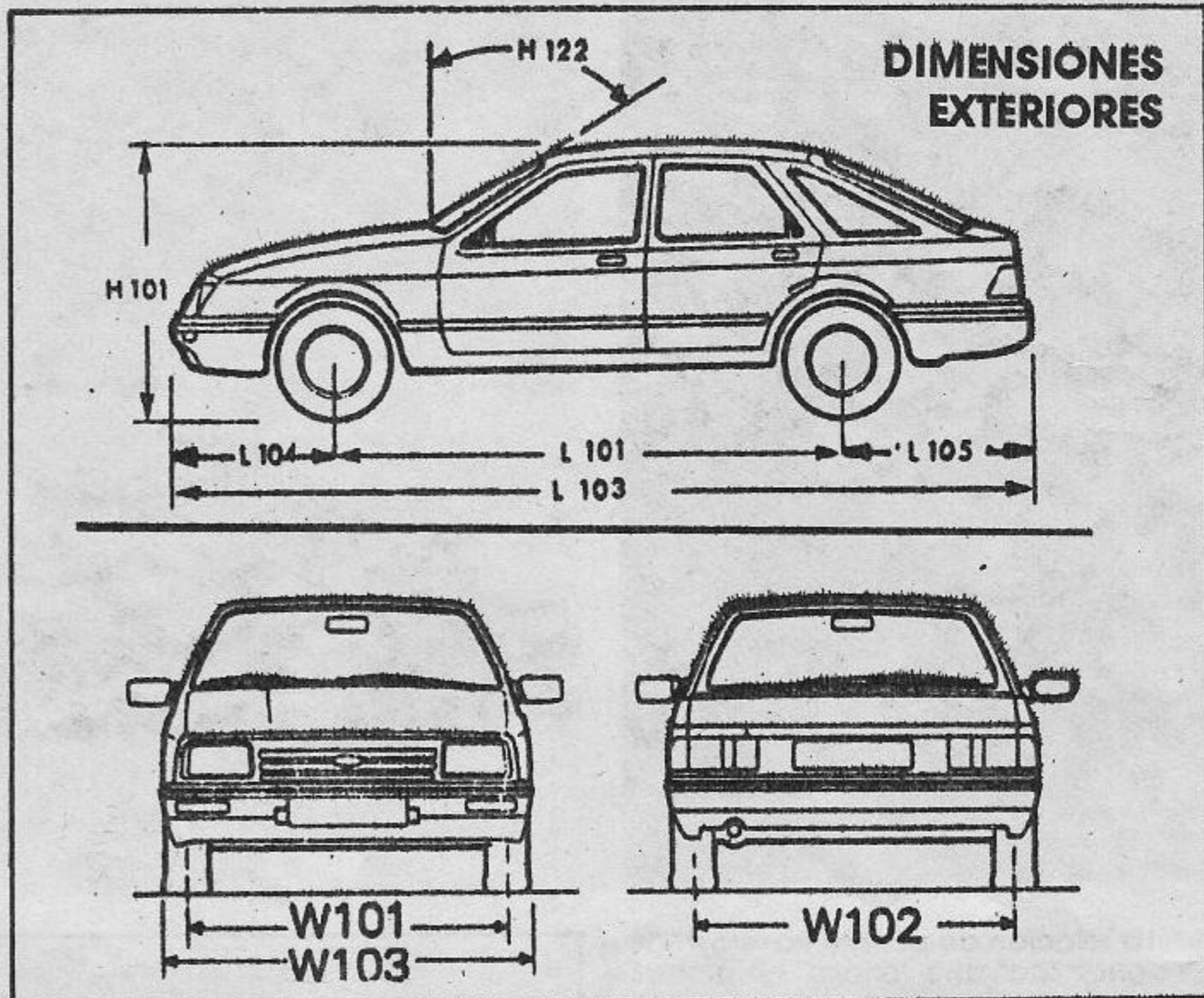
Cuando volvíamos —un tanto retrasados para el almuerzo del pobre

## LA OPINION DE OSCAR GALVEZ

Desde enero del año pasado, tuve oportunidad de probar intensamente el Ford Sierra y puedo decir que es un auto excepcional, notablemente superior, por ejemplo, al Taunus. Si hubiera que establecer comparaciones con algún otro modelo, diría que el Sierra es el "BMW argentino" o el "Mercedes Benz argentino". Agregando más datos y luego de conocerlo casi íntimamente, no tengo dudas en decir que es una copia del Granada. El sistema de amortiguación es de diseño alemán, pero luego de todas las pruebas hechas en un país con muchos pozos y terrenos y calles con piso irregular, se lo adaptó a estas características, respondiendo con total efectividad, lo mismo que la dirección, que es a cremallera. Todos estos elementos fueron reforzados para evitar problemas, ya que es sabido que en la Argentina no se cuenta con el tipo de caminos que hay en Europa. Lleva una válvula compensadora del circuito de frenos, lo que contribuye a que el auto se "aplaste" al frenar, y suspensión independiente en las cuatro ruedas, del tipo Mc Pherson adelante. La carcasa del diferencial es de aluminio, de fácil desarme. Se agarra al piso como muy pocos autos, tiene un andar sereno, lo que aumenta la confortabilidad, y, además, tiene encendido electrónico, sin platinos. En cuanto al consumo, el modelo 1.6 salió con el tanque lleno desde

Córdoba y llegó a Buenos Aires con nafta, sin parar en el camino para reponer, a una velocidad que osciló entre los 110/115 kilómetros por hora; rindió 360 kilómetros con veinte litros. Otra de las ventajas del Sierra es que se le cambia aceite y filtro a los 10.000 kilómetros y las bujías a los 20.000. Honestamente, debo reconocer que el auto reúne todas las cualidades para ser revolucionario en la Argentina ya que, en tren de encontrarle defectos, se lo sometió a pruebas durísimas a lo largo y ancho del país y, además, en la pista de pruebas de Pacheco, girando continuamente sin que apareciera ningún problema. No tengo ninguna duda: ¡el Sierra es fabuloso! Llevaría mucho tiempo hablar de todo lo bueno que tiene este auto, que por otra parte no muestra ningún defecto. Las que mencioné fueron las principales referencias, agregando por último que en el Ghia, el tablero es completísimo: lleva luces que marcan si está alguna puerta abierta y detalles por el estilo. Es el resultado de una tecnología que en Austria y en Alemania fue probada intensamente durante más de un año.

# SIERRA



LARGO	L-101	DISTANCIA ENTRE EJES	2608
	L-103	LARGO TOTAL	4454
	L-104	VOLADIZO DELANTERO	821
	L-105	VOLADIZO TRASERO	1025
	H-101	ALTURA (DESCARGADO)	1423
ALTO	H-122	ANGULO DE PARABRISAS	60°
	W-101	TROCHA DELANTERA	1452
ANCHO	W-102	TROCHA TRASERA	1468
	W-103	ANCHO TOTAL	1720

Longitudes en: mm

Oscar—, decidimos cortar camino en la subida al Catedral, por la tierra, elemento sobre el cual no habíamos circulado aún con el "recién nacido". Al poco trecho, bastante satisfechos de empezar a desvirtuar la fama de exclusivo "autopistero" que pueda tener el Sierra como buen europeo que es, decidimos lo inevitable: tomarle más fotos al "Aguilucho" levantando toda la polvareda posible mientras no lo tapara por completo...

Total, "si alguien puede hacer derrapar alguna vez a este coche con lo neutro que es, ése debe ser Oscar Gálvez, y más fácil en la tierra", pensamos. Ni llegamos a explicarlo. "¡Noooo, querillido! ¡Si este auto no derrapa!", exclamó con esa voz única que suena a coro desafinado, y un inocultable dejó de orgullo.

Quizá entre lo último que pueda decirse, aun maliciosamente, del impagable Oscar, figure que le falta voluntad para quedar bien con todos y cada uno de quienes se acercan a pedirle algo... Le sobra. La cuestión es que, sin llegar a "loquear", claro, se esforzó pero no pudo hacerlo colear sino apenas. Casi no había caso...

Cuando ya encarábamos el tramo final de vuelta al hotel, mientras se asentaba el polvo que generosamente había levantado Oscar para la foto, el ídolo se nos acercó y, como por toda explicación de lo que acababa de pasar, sentenció: "Y..., viejo: ¡es un Ford! ¡Qué se le va a hacer! "

Sí, querido "Tito" (gracias por todo). Es un Ford. Pero distinto. ¿El mejor?

Oscar D. Fittipaldi

Fotos: Jorge Amichini y Produc. CORSA

COMPARTIMIENTO DELANTERO	ESPACIO EFECTIVO DE CABEZA	977
	ESPACIO EFECTIVO MAXIMO DE PIERNAS	1041
	ESPACIO DE HOMBROS	1384
	ESPACIO DE CADERAS	1422
COMPARTIMIENTO TRASERO	ESPACIO EFECTIVO DE CABEZA	968
	ESPACIO EFECTIVO MINIMO DE PIERNAS	904
	ESPACIO DE HOMBROS	1384
	ESPACIO DE CADERAS	1422
	DISTANCIA ENTRE ASIENTOS	789
	ESPACIO DE RODILLAS	60

# CARACTERISTICAS TECNICAS "L"

<b>CARROCERIA</b>	Tipo Versión Nº de Plazas	<b>AUTOPORTANTE SEDAN DE 5 PUERTAS 5 PERSONAS</b>	
<b>MOTOR</b>	Tipo	4 cilindros en línea con árbol de levas a la cabeza.	
	Denominación	14 - 1.6L - OHC.	
	Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1597	
	Diámetro/Carrera (mm)	81.30 / 76.95	
	Relación de Compresión	9,5:1	
	Combustible	<b>NAFTA ESPECIAL</b>	
	Potencia Neta DIN-70020	35.0 (75,0) / 5000	
	Kw (CV) / rpm	123,0 (12,5) / 3000	
	Par motor Neto DIN-70020	123,0 (12,5) / 3000	
	Nm (kgm) / rpm	123,0 (12,5) / 3000	
	Carburador, tipo	Webér, de 2 bocas con cebador automático.	
	Sistema de Ignición	Electrónico sin ruptor.	
<b>ENFRIAMIENTO</b>	Tipo	Circulación de agua forzada a presión con botellón de recuperación presurizado.	
	Ventilador	De palas plásticas con acoplamiento viscoso.	
<b>EMBRAGUE</b>		Monodisco seco a diafragma. Accionamiento mecánico, por cable auto-ajutable.	
<b>TRANSMISION</b>	Tipo	Manual de 4 vel. (Estandar)	Manual de 5 vel. (Opcional)
	Relaciones:	1ra. 3,650:1	3,650:1
		2da. 2,135:1	2,135:1
		3ra. 1,370:1	1,370:1
		4ta. 1,000:1	1,000:1
		5ta. —	0,816:1
		M.A. 3,660:1	3,660:1
<b>PUENTE DE TRACCION</b>	Tipo	Suspendido - Hipoidal con semiejes oscilantes.	
	Ubicación	<b>TRASERA</b>	
	Relación	3,62:1	
<b>RUEDAS</b>	Neumático	165 SR x 13 Radial textil - Estandar.	
	Llanta	165 SR x 13 Radial acero - Opcional.	
		5 1/2 x 13 de acero, ventiladas.	
<b>SUSPENSION</b>	Delantera	Independiente tipo Mc PHERSON con brazos inferiores de control y barra estabilizadora. Amortiguadores telescópicos hidráulicos de doble acción.	
	Trasera	Independiente, con brazos dispuestos en forma angular, resortes helicoidales de acción progresiva, amortiguadores telescópicos hidráulicos de doble acción.	
<b>DIRECCION</b>	Tipo	Piñón y cremallera con columna de seguridad.	
	Relación	37,1 mm/vuelta.	
	Radio de giro	4,15 vueltas de tope a tope del volante	
		5 metros (entre cordones)	
<b>FRENOS</b>	Tipo	Servo asistidos de doble circuito hidráulico, con válvula proporcional inercial.	
	Delanteros	De disco ventilado.	
	Traseros	De tambor con cintas autoajustables.	
	De mano	Actúan sobre las ruedas traseras. Comando entre butacas con luz recordatoria de freno accionado.	
<b>SIST. ELECTRICO</b>	Batería	Libre de mantenimiento - 12 Volt - 360 A 60 RC.	
	Alternador	Con regulador electrónico incorporado - 55 A.	
<b>DIMENSIONES</b>	Largo (m)	4,454	
	Ancho (m)	1,725	
	Alto (descargado) (m)	1,423	
	Dist. entre ejes (m)	2,608	
	Trocha delantera (m)	1,452	
	Trocha trasera (m)	1,468	
<b>PESOS</b>	Peso en orden de marcha (kg)	1115	
	Carga máxima recomendada (kg)	420	
	Peso máximo (kg)	1535	
	Capacidad de remolque (kg)	450/500	
<b>CAPACIDADES</b>	Tanque de combustible (L)	60,0	
	Capacidad de baúl (con carga oculta) (dm <sup>3</sup> )	353	
	Capacidad máxima c/asientos rebatidos (dm <sup>3</sup> )	1465	
<b>PERFORMANCE</b>	Coef. aerodinámico CD	0,34	
	Aceleración 0-100 (km/h) (seg.)	Transm. 4 vel. 14,2	Transm. 5 vel. 14,2
	Velocidad máxima (km/h)	165,0	165,0
<b>CONSUMOS</b>	Imponible I.N.T.I. - L/100 km	8,6	8,0
	- km/L	11,6	12,5
	Impuesto al consumo Ley 23047 %	8,0	6,0

# CARACTERISTICAS TECNICAS "GHIA"

<b>CARROCERIA</b>	Tipo Versión Nº de Plazas	<b>AUTOPORTANTE SEDAN DE 5 PUERTAS 5 PERSONAS</b>		
<b>MOTOR</b>	Tipo	4 cilindros en línea con árbol de levas a la cabeza.		
	Denominación	14 - 2.3L - OHC		
	Cilindrada	2299		
	Diámetro/Carrera (mm)	96,0 / 79,4		
	Relación de Compresión	9,0:1		
	Combustible	<b>NAFTA ESPECIAL</b>		
	Potencia Neta DIN-70020	77,0 (105,0) / 5000		
	Kw (CV) / rpm	167,0 (17,0) / 2500		
	Par Motor Neto DIN-70020	167,0 (17,0) / 2500		
	Nm (kgm) / rpm	167,0 (17,0) / 2500		
	Carburador, tipo	Solox de 2 bocas con cebador automático.		
	Sistema de ignición	Electrónico sin platinos.		
<b>ENFRIAMIENTO</b>	Tipo	Circulación de agua forzada a presión con botellón de recuperación presurizado.		
	Ventilador	De palas plásticas accionado eléctricamente.		
<b>EMBRAGUE</b>		Monodisco seco a diafragma. Accionamiento mecánico, por cable autoajutable.		
<b>TRANSMISION</b>	Tipo	Manual de 4 vel. (Estandar)	Manual de 5 vel. (Opcional)	Automático de 3 vel. (Opcional)
	Relaciones:	1ra. 3,650:1	3,650:1	2,470:1
		2da. 2,135:1	2,135:1	1,470:1
		3ra. 1,370:1	1,370:1	1,000:1
		4ta. 1,000:1	1,000:1	—
		5ta. —	0,816:1	—
		M.A. 3,660:1	3,660:1	2,110:1
<b>PUENTE DE TRACCION</b>	Tipo	Suspendido - Hipoidal con semiejes oscilantes.		
	Ubicación	<b>TRASERA</b>		
	Relación	3,14:1		
<b>RUEDAS</b>	Neumático	185/70 - SR x 13 Radial textil - Estandar.		
	Llanta	185/70 - SR x 13 Radial acero - Opcional.		
		5 1/2 x 13 de acero ventiladas.		
<b>SUSPENSION</b>	Delantera	Independiente tipo Mc PHERSON con brazos inferiores de control y barra estabilizadora. Amortiguadores telescópicos hidráulicos de doble acción.		
	Trasera	Independiente, con brazos dispuestos en forma angular, resortes helicoidales de acción progresiva, amortiguadores telescópicos hidráulicos de doble acción.		
<b>DIRECCION</b>	Tipo	Piñón y cremallera servoasistida con columna de seguridad.		
	Relación	40,0 mm/vuelta		
	Radio de giro	3,85 vueltas de tope a tope del volante		
		5 metros (entre cordones)		
<b>FRENOS</b>	Tipo	Servo asistidos, de doble circuito hidráulico, con válvula proporcional inercial.		
	Delanteros	De disco ventilados con indicador de desgaste de pastillas.		
	Traseros	De tambor con cintas autoajustables.		
	De mano	Actúan sobre las ruedas traseras. Comando entre butacas con luz recordatoria de freno accionado.		
<b>SIST. ELECTRICO</b>	Batería	Libre de mantenimiento - 12 volt - 500 A 75 RC		
	Alternador	Con regulador electrónico incorporado - 70 A		
<b>DIMENSIONES</b>	Largo (m)	4,454		
	Ancho (m)	1,725		
	Alto (descargado) (m)	1,423		
	Dist. entre ejes (m)	2,608		
	Trocha delantera (m)	1,452		
	Trocha trasera (m)	1,468		
<b>PESOS</b>	Peso en orden de marcha (kg)	1165		
	Carga máxima recomendada (kg)	420		
	Peso máximo (kg)	1585		
	Capacidad de remolque (kg)	500 / 550		
<b>CAPACIDADES</b>	Tanque de combustible (L)	60,0		
	Capacidad de baúl (con carga oculta) (dm <sup>3</sup> )	353		
	Capacidad máxima c/asientos rebatidos (dm <sup>3</sup> )	1465		
<b>PERFORMANCE</b>	Coef. aerodinámico CD	0,34		
	Aceleración 0-100 (km/h) (seg.)	Man. 4 vel. 11,5	Man 5 vel. 11,5	Auto. 3 vel. 14,4
	Velocidad máxima (km/h)	181	181	174
<b>CONSUMOS</b>	Imponible I.N.T.I. - L/100 km	9,2	8,4	9,6
	- km/L	10,9	11,9	10,4
	Impuesto al consumo (Ley 23047) %	9,5	8,0	9,5



**Buscando el auto más lindo  
(o el más original) de Buenos Aires**

Fotos: Osvaldo Reynoso

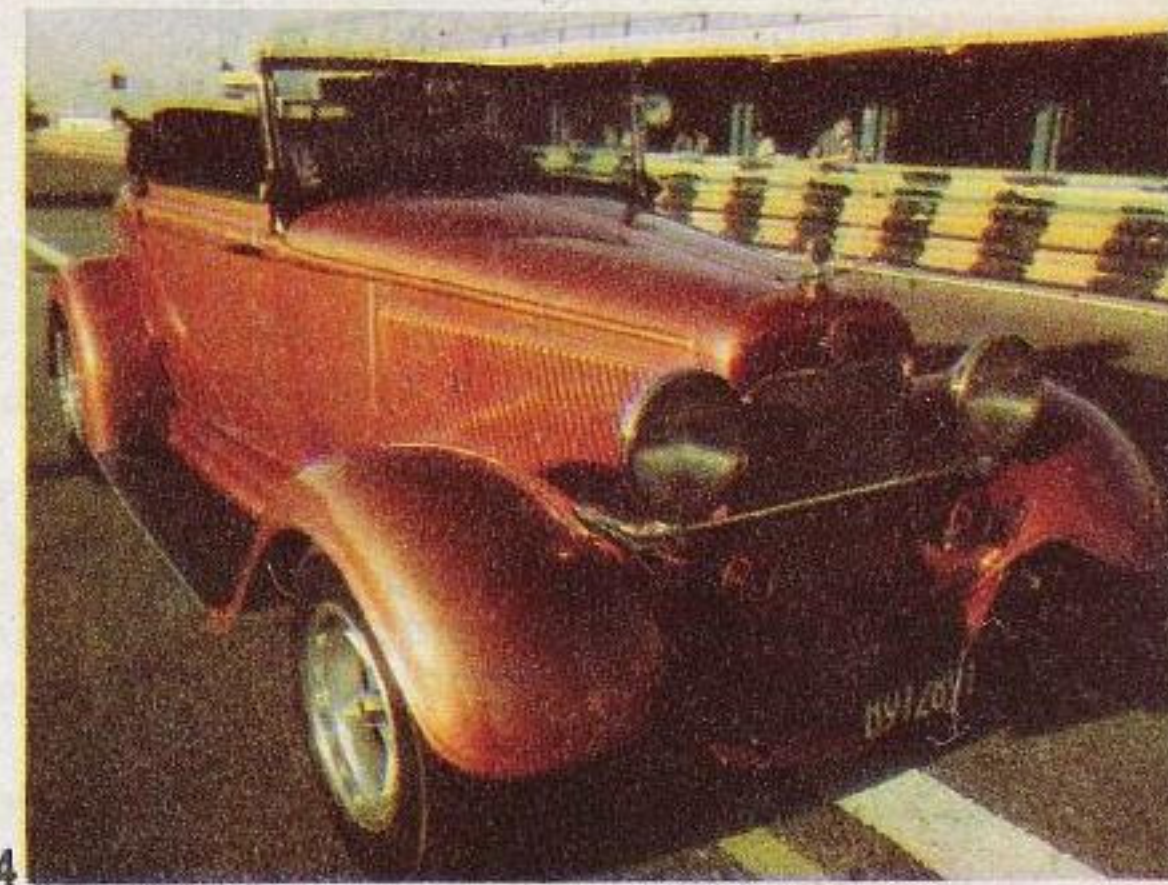
# LAS TARDECITAS DEL AUTODROMO

Más de 300 automóviles de las más disímiles características se dan cita una vez por mes en el Autódromo de Buenos Aires para competir en una especie de remozado "Concurso de Elegancia". Esta nueva variante del automovilismo —creada y difundida por el Club de Autos Especiales— tiene cada día más adeptos. Sus propietarios —que años atrás hubiesen sido bautizados como "franelas"— dedican horas de trabajo y mucho ingenio a superar a sus rivales en esta gran muestra estática



1. Esta auténtica joyita es nada menos que el colectivo que entre 1923 y 1933 efectuó el recorrido Basilica de Luján-Estación Luján, con su "trac-trac-chuf-chuf-trac" que salía debajo del capó. Con una capacidad de 10 pasajeros sentados, posee la carrocería original con su estructura en lapacho. Si bien el color era rojo, éste fue pintado de cremita ya que no se conocía este dato.

2. ¡El Mustang! ¿Qué Mustang?... Pocos fueron los miembros del jurado que tuvieron tiempo de observar lo bien presentado de este rutilante auto americano cuando a su lado desfilaron estas señoritas tan monas y simpáticas. ¿Qué les parece esta parejita para la tapa de Corsa...? ¿Cómo "sin el auto"...? ¡No... ésta todavía es una revista de autos...! Aunque...



3. Ni Alan Ladd en sus mejores películas de guerra tuvo un jeep "camuflado" como el de la foto. A este ejemplar no le faltan ni el malacate, ni la barra de remolque, ni los bidones, ni la barra antivuelco ni... (eso no existía en la época del buen Alan) las anchisimas cubiertas con llantas de magnesio.

4. Jorge Abeleira tardó casi seis años en armar este Hot-Rod. Aunque partió de la carrocería de un Chrysler 34, poco quedó de sus líneas originales. Tiene un motor Chevrolet 250, tres Weber dobles, caja ZF, frenos a disco en las 4 ruedas, puente Dana con autoblocante y palieres flotantes... Todo un chiche que (...además) hace 13 seg. 68 para los 400 metros, lo que significa algo así como 185 km/h... ¡Qué tall!

5. El Zonda Caveat es realmente una artesanía sobre ruedas, realizada por Ernesto Salkin quitándole horas a su sueño (y vaya a saber a qué más). Ante la sorpresa de todos, esta carrocería no es de fibra de vidrio sino ¡de chapa 18!! El chasis posee caños de sección cuadrada (pared de 3 mm), mecánica de Fiat 1600, tapizados en pana capitonée (tipo sillón Chesterfield), tablero de madera..., en fin, un auténtico fuera de serie.

6. No, no estuvo presente Clark Gable con este Hudson 1947 Coupé Convertible. Pero esta belleza, propiedad de Javier Lafalce, paseó su elegancia recordando la época de oro de Hollywood. Además de estar totalmente original, posee todo el instrumental funcionando; incluso funciona al pelo la manijita que regula el ángulo de ataque del ventilote, como si recién hubiera salido de la agencia.

7. No se asusten que no va a salir de la foto, pero no nos quisiéramos imaginar qué ocurriría si ello pasara. Realmente, esto se parece más a un animal con toda su agresividad y potencia esperando ser dejadas en libertad (¡¡Por favor, que ello no ocurra!!) que a una pick-up.

## LAUDA Y PROST DICEN QUE NO PASA NADA

Y si ellos lo dicen, así será, aunque medios deportivos europeos consiguieron recientemente la existencia de una serie de divergencias entre los integrantes del team McLaren. Algo previsible entre dos pilotos de primera línea cuando comparten un equipo con aspiraciones al título. Al parecer los problemas surgieron a raíz de unas declaraciones de Niki Lauda, quien señaló que prefería a John Watson como compañero, porque con él se podía trabajar mejor ya que aportaba más datos para la tarea común del equipo. El austríaco se apresuró a desmentir tales afirmaciones, agregando que no tiene ningún problema con Alain Prost, y también dijo lo suyo al francés, señalando que "todo se debe a inventos periodísticos que tratan de crear polémicas artificiales para vender más..." De esta manera pareció quedar cerrado el tema, aunque algunos afirman lo contrario y aseguran que en muy poco tiempo más el malestar entre ambos tomará estado público.

**VAMOS A LE MANS** — Esta ha sido la orden en la huestes de Jaguar luego de conocerse las nuevas determinaciones sobre consumo de combustible que regirán este año en las Veinticuatro Horas de Le Mans. Re-

glamentaciones que ya motivaron el retiro de equipo oficial Porsche, hecho que ha incentivado la participación de otros equipos, como el de los Jaguar, marca que volverá a competir en la tradicional carrera gala luego de una ausencia de 20 años y tratando de reverdecer los laureles conquistados allá por la década del 50 cuando lograron imponerse en cinco oportunidades en la competencia. La participación de los Jaguar en Le Mans tendrá pilar principal en el equipo de dos autos que pondrá en pista el norteamericano Bob Tullius y que tendrá como su baluarte más destacado en la conducción al inglés Brian Redman, quien buscará ganar en La Mans, un logro que hasta el momento se le ha negado en su extensa campaña deportiva sobre autos Sport.

**UN RECORD DE PESCAROLO** — Habrá muchos aficionados que seguramente recordarán a Henri Pescarolo, el barbado piloto francés que pasara hace algún tiempo por la Fórmula Uno y también cosechara numerosos éxitos en Sport sobre los Matra y Alfa Romeo. Ahora vuelve a ser noticia y por haber logrado un récord que, contrariamente a lo que se pueda suponer, no fue sobre un auto de

carrera sino a bordo de un avión. El particular primado establecido por Pescarolo y su acompañante, el francés Patrick Fourica, fue para realizar una travesía entre los océanos Pacífico y Atlántico al comando de un Piper Malibú monomotor, partiendo desde el Aeropuerto de Totterboro y arribando a New Jersey. Una distancia que fue cubierta en 22 horas y media, lo que configuró un nuevo récord para dicho tipo de avión.

**BALÉSTRE A FAVOR DEL INTERCAMBIO** — Otra vez tenemos que ocuparnos del polémico Jean-Marie Balestre, y en este caso para comentar un nuevo proyecto que se halla en mente del presidente de la FISA. Trata el mismo de la posibilidad, para la próxima temporada, de permitir la participación de los autos del grupo GT que en los Estados Unidos corren en el certamen de IMSA, en las competencias del Campeonato Mundial de Resistencia. Algo que Balestre parece haber prometido a la gente de la categoría norteamericana, con el fin de incentivar las pruebas de Endurance. Claro que el favor del titular de la FISA no sería gratuito, ya que, por su parte, comprometió a los dirigentes norteamericanos para que ellos también hicieran lo suyo a fin de permitir que los coches del Grupo C que intervienen en el Mundial, puedan, a partir del próximo año, volver a participar en las Veinticuatro Horas de Daytona, competencia que de esta manera retomaría al calendario del mencionado certamen. Cosas de la política, que le dicen...

**DALLAS ASEGURO SU GRAN PREMIO** — No se habían escuchado muchos comentarios sobre el Gran Premio de Dallas, previsto para el 8 de julio, y esto hizo que semanas atrás algunos comenzasen a preguntarse sobre la verdadera posibilidad de concreción de la carrera. La contestación llegó inmediatamente y por parte de Larry Waldrop, presidente del comité organizador, que aseguró la realización de la competencia no sólo para este año sino también por cuatro temporadas más de acuerdo con un convenio firmado con la Asociación de Constructores. Según comentó Waldrop, la organización del Gran Premio, entre el pago a la FOCA y gastos para el circuito, costará aproximadamente unos cinco millones de dólares, agregando que si bien éste es un gasto que demandará un gran esfuerzo, el mismo será necesario ya que "Dallas precisaba un acontecimiento de la envergadura del Gran Premio de F-1 para

## TRES OPINIONES "F-1" SOBRE LA LIMITACION DE COMBUSTIBLE

Transcurridas ya las primeras competencias del Campeonato Mundial y comprobadas en la práctica las derivaciones producidas por la nueva reglamentación sobre limitación de combustible, fueron varios los pilotos de la Fórmula Uno, que se animaron a dar su opinión sobre el tema. Y cada concepto tuvo una visión muy particular de la cosa. Como, por ejemplo, el del campeón mundial Nelson Piquet, quien comentó: "No creo que con la limitación del combustible se haya avanzado mucho, porque igualmente se sigue andando cada vez más fuerte. Además, tampoco estoy de acuerdo con aquellos que dicen que ahora las carreras de Fórmula Uno se parecen a las de Resistencia".

Por su parte, Keijo Rosberg no coincide en mucho con la opinión

de su colega. "Creo que a pesar de que la medida de reducir el consumo de combustible se tomó en forma apresurada, la misma tiene sus beneficios pues permite que el papel de importancia del piloto se incremente aún más, ya que ante la restricción del consumo el corredor debe decidir su propia táctica de conducción, a fin de andar lo más rápido posible y al mismo tiempo gastar la menor cantidad de combustible".

Finalmente, no podía estar callado Jean-Marie Balestre, uno de los propulsores de la idea, quien acotó que "la decisión está destinada a proteger a los mismos pilotos, ya que si no existiese una limitación, los constructores llegarían un día a utilizar autos de mil caballos, elevando las velocidades en las pistas a niveles de gran peligrosidad para los conductores".



despertar el interés mundial".

**DOS HERMANITOS VELOCÉS** — Los chicos crecen, dirán las comadres, y esto es cierto en todos los terrenos... También en el automovilismo, donde actualmente vemos trepar los peñaños de las diversas categorías a los hermanos menores de dos pilotos que, a su turno, llegaran a la Fórmula Uno. Se trata de **David Hunt**, hermano del ex campeón mundial, y de **Ross Cheever**, que lo es del actual piloto de Alfa Romeo. Ambos participan del **Campeonato Inglés de Fórmula Tres**, y lo más destacado hasta ahora lo ha hecho David (también es el de mayor experiencia) quien, conduciendo un **Ralt-Toyota** del equipo de **Eddie Jordan** ha concretado varias actuaciones interesantes, llegando en un par de ocasiones a ocupar el tercer lugar del podio.

**RUMBO A ORIENTE** — Parece estar fijado el interés de quienes quieren abrir nuevos mercados para el automovilismo deportivo. A la tradicional carrera de **Macao** podría agregarse este año una competencia nada más y nada menos que en la **China**, utilizándose para esto un circuito en la ciudad de **Shang Lang**. La categoría que correría sería la **Fórmula Dos**, y la prueba en territorio chino, además de convertirse en una plataforma para el futuro lanzamiento de la **Fórmula Uno** hacia dichas tierras, podría también significar el primer paso para la concreción de un certamen oriental de la Fórmula Dos, algo que por el momento sólo tiene su versión reducida en el torneo japonés.

**PARA "EMBELLECER" A INDIANAPOLIS** — Los norteamericanos no se

conforman con tener a las **500 Millas** como la prueba más redituable del automovilismo deportivo, sino que también quieren que el escenario sea el más bonito. Y en busca de lograrlo no reparan en gastos, como lo demuestra el presupuesto de **cuatro millones de dólares** recientemente aprobado para efectuar tareas de remodelación en el tradicional óvalo. Entre las obras planeadas se destaca la construcción de una **nueva tribuna** para 10.000 personas, lo que ampliará a **300.000** la capacidad del circuito, y el emplazamiento de un **puesto de observación** para ser utilizado por **27 fotógrafos** en la curva más peligrosa del trazado. Las tareas comenzarán a tomar forma una vez culminada la edición de este año de las 500 millas, estando prevista su finalización para principios de **1987**.

## MG METRO 6R4, EL NUEVO PRODUCTO AUSTIN ROVER

Semanas atrás se efectuó en Londres la presentación oficial del prototipo MG Metro 6R4, el nuevo producto que Austin Rover ha lanzado al mercado con intenciones de lograr en breve tiempo más la homologación necesaria para su intervención en las competencias del **Grupo B de Campeonato Mundial de Rally**.

En su aspecto exterior el nuevo producto muestra una notable semejanza con la versión anterior del Metro; aunque buscando detalles se nota que es algo más chico y que su trocha es más angosta. En cuanto al motor, es un V6 (que reemplaza a los V8 que equiparan anteriores modelos del Metro) de 2,5 litros y que eroga una potencia máxima de **240 HP**. Contrariando las técnicas actuales, el tipo de motor es de aspiración normal y no turbo, debido a las sugerencias de los ingenieros que trabajaron en la parte técnica del proyecto.

Otra detalle de importancia es la tracción integral en las cuatro ruedas, algo que paulatinamente parecen haber ido adoptando todos los equipos con pretensiones de logros importantes en el torneo mundial de rally. Pasando al tema del peso del auto, el mismo es de 890 kilos.

El proyecto de este nuevo prototipo MG Metro 6R4 data del año 1981, y más precisamente del mes de febrero, cuando la gente de Austin Rover recurrió a algunos de los responsables técnicos de Williams para buscar asesoramiento sobre la forma de construir un auto simple, limpio y resistente. Fue allí cuando entró en escena nuestro conocido **Patrick Head**, quien tomó en sus manos la primera parte experimental del proyecto hasta que en octubre del año pasado se hicieron cargo del mismo los ingenieros **David Wood** y **Richard Hurdwell**. Para ese tiempo ya el auto había sido construido, por lo que ambos se limitaron a concluir lo que habían comenzado Head y su gente.



Los planes de los responsables de Austin Rover prevén la participación del nuevo Metro en las competencias del Mundial de Rally para la temporada 1985, contando para ello con la colaboración de Michelin, Champion, Esso y Bilstein. De todas maneras, y a modo experimental, se ha pensado hacer correr el auto en rallies sin puntaje a fin de que, sobre la marcha y en la práctica, se vayan detectando los defectos del nuevo producto. **"Queremos comprobar que las piezas funcionan también en la práctica y no sólo en la teoría, como ocurre con otras marcas..."**, fue el categórico comentario de uno de los técnicos participantes en el proyecto.

El rubro pilotos también ha sido, obviamente, contemplado, en este proyecto del

prototipo Metro. Y para encargarse de la nada sencilla tarea de puesta a punto y conducción de los autos en pruebas y competencias, han sido elegidos el inglés **Tony Pond** y el belga **Marc Duez**, dos pilotos de vasta experiencia el comando de autos de rallies. Pond ya ha comenzado su tarea, junto con el desarrollo del auto, teniendo como colaborador a su compatriota **Colin Malkin**, que será el eventual tercer piloto. En cuanto Duez, fundamental para su incorporación a este proyecto del Metro resultó su amplia experiencia sobre todo tipo de vehículos, pues a pesar de contar con apenas 27 años, ha manejado, desde su ingreso al mundo de los rallies, nada menos que 47 diferentes tipos de autos de competición.

El excelente espectáculo de Rafaela no ocultó la falta de "integración CODASUR", pero se ha encendido...

# UNA LUZ PARA LA F-2





Toda la espectacularidad de la carrera no alcanzó para soslayar la carencia de integración que mostró la F-2 CODASUR en Rafaela.

Es bien cierto que a ello contribuye —con tres carreras disputadas y a esta altura del año— la reiterada negativa brasileña que subsiste aún a pesar de todas las concesiones que los directivos argentinos hicieron y siguen haciendo. Sin duda, habría que asumir el caso como crónico, aunque no prescindir del intento de contar con los brasileños. Sin entrar en detalles de los porqués sobre la insólita reticencia brasileña, conviene aclarar que hay motivos para pensar que también hay en esta falta de integración cuestiones que sólo le competen a los argentinos, "factótum" de este proyecto.

Por ejemplo **Luis Di Palma** disolvió su equipo pasándose a **INI Competición**. Esto, además de reducir el número de teams, hizo que se ocupara una butaca potencialmente habilitada para un eventual piloto extranjero. E hizo que en la actualidad haya un par de Berta parados...

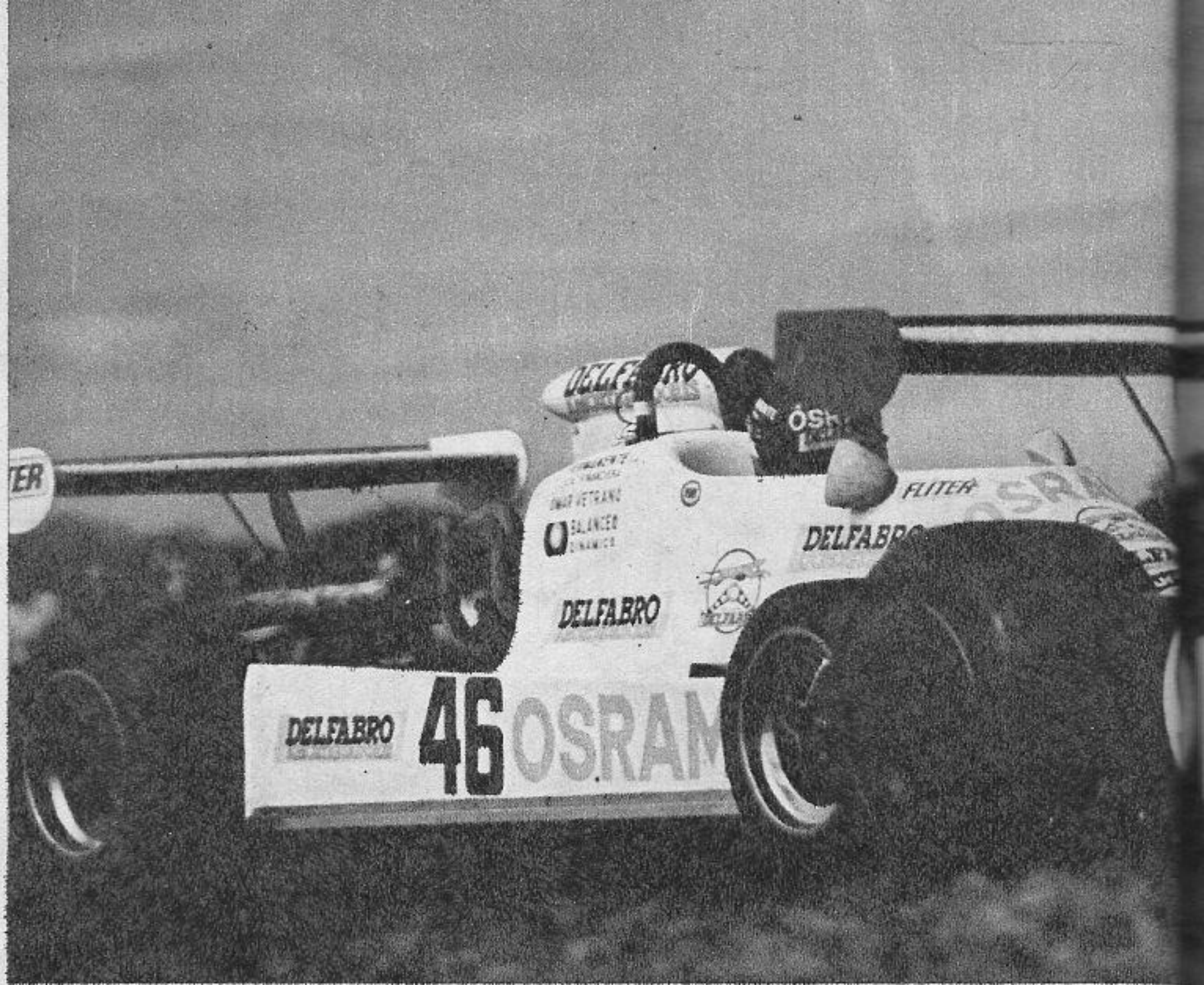
**Guillermo Maldonado** alquiló su segundo auto a **Silvio Oltra** (de buen trabajo en el ex óvalo) y de esta manera se canceló otra alternativa. A duras penas el paraguayo **Danny Candia** se mantiene en el team de **Kissling** y lo propio hace el oriental **Passadore** en el de **Sommi**, quien precisamente por mantener la posibilidad de tener un extranjero en su equipo, ve, a menudo, escapar la chance de competir él mismo. También se mantiene el uruguayo **Elnöder** en el de **De Guidi**, pero no alcanza...

Así, la tan mentada integración comenzó a ponerse en riesgo en el momento en que se comenzó con el "alquiler local". A tal punto que cuando se hicieron todos los contactos para que **Raúl Boesel** estuviera en Mendoza (contando con un OK a medias del brasileño), resultó que no había auto para que se subiera...

Somos conscientes de que no es sencillo resistirse a un piloto que venga con el dinero presto —sea de la procedencia que fuere— pero así tampoco es simple mantener ese "espíritu de cuerpo" que hasta ahora (o al menos hasta hace un tiempo) reinó en la categoría y que la llevó al sitial que ocupa. Creemos que este argumento fue uno de los más valederos y en este caso debe ponerse al servicio de la integración; al menos, la F-2 siempre basó todo el "tema" continental, precisamente, en esa unidad de grupo de la que desde mucho tiempo atrás hace gala.

Pero no seríamos justos si no le diéramos la chance a través de una perspectiva que en verdad merece por ser la categoría más exigente y con mayor proyección que tiene el continente sudamericano.

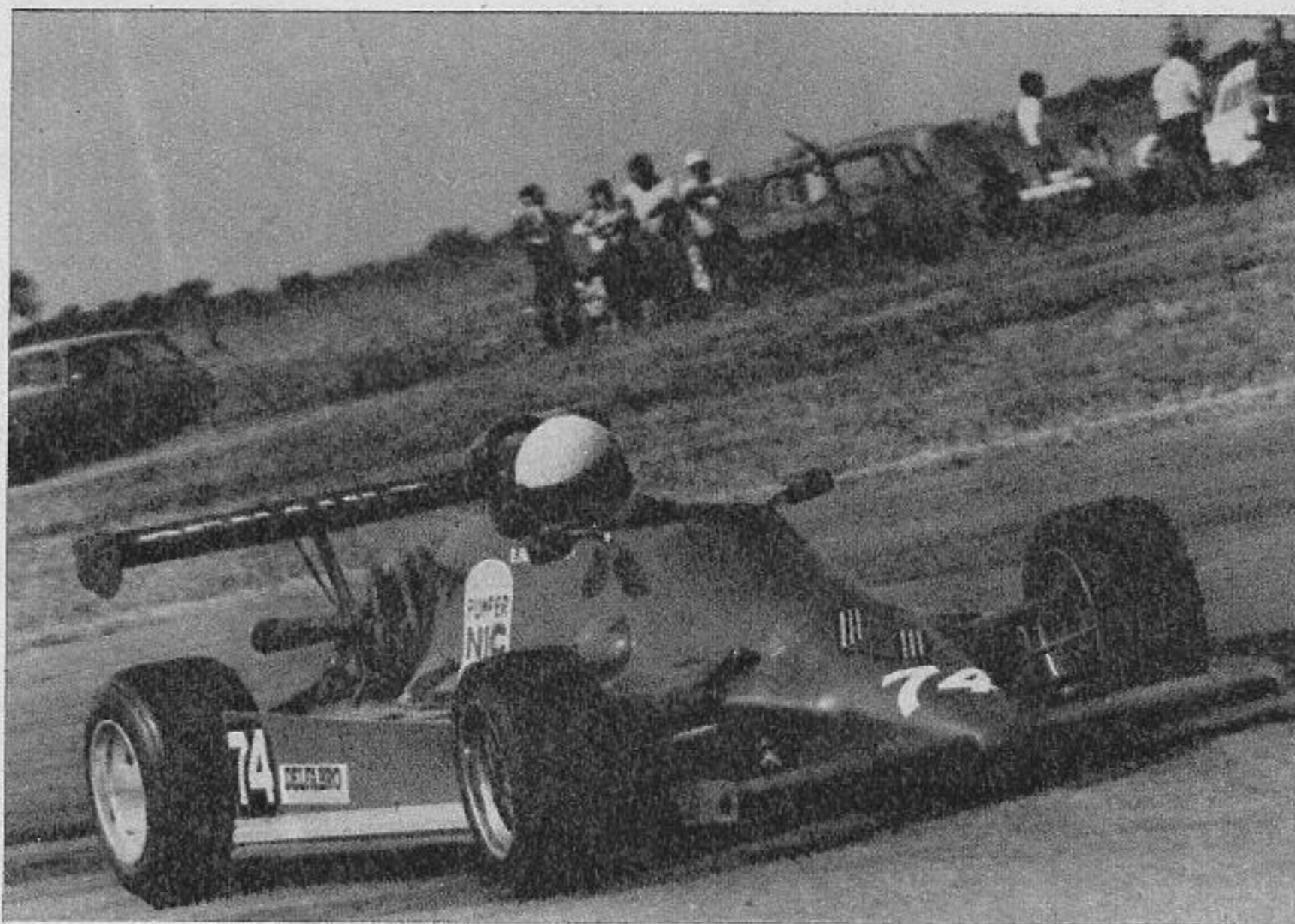
Hay firmes tratativas, probablemen-





ENRIQUE BENAMO

## LA VUELTA DE UN HIJO PRODIGO



Después de tres temporadas en Europa con los altibajos ya conocidos, y diez meses de inactividad deportiva, **Enrique Benamo** retornó oficialmente a la F-2 (ahora CODASUR), luego de su despedida en 1980, cuando ganara el Premio Coronación corriendo en el equipo de De Guidi. Quinto en clasificación, cuarto en carrera hasta que pinchara una cubierta, en su rentrée rafaelina, pusieron de manifiesto la competitividad del flamante **Berta-Renault** y la justa puesta a punto realizada por el bahiense, que luego de la carrera analizó de esta manera la categoría en general y la experiencia vivida en Rafaela. "El balance es muy bueno para mí, aun reconociendo que al auto le faltan limar miles de detalles por ser totalmente nuevo. Giré realmente rápido, por primera vez, recién en Rafaela, reconociendo el circuito, ya que antes no tuvimos tiempo. Entrené, clasifiqué y corrí con un solo motor que respondió perfectamente, sin perder ni un caballo hasta el final de la carrera. Sólo tuve dos juegos de gomas y me vi obligado a largar con cuatro cubiertas que tenían 30 vueltas. Con todo, hice una buena largada y creo que tenía el cuarto puesto asegurado de no ser por esa goma delantera izquierda que empezó a desinflarse entre la séptima y la octava vueltas. Lentamente me fue creando muchos problemas porque ya no podía hacer el mixterio en cuarta sin salirme de la huella, y luego, doblando en el curvón, el auto se espantaba hacia arriba. Para colmo, al final comprobamos que también la cubierta trasera del mismo lado tenía 4 ó 5 libras..."

"Al margen de mi carrera me llevo una inmejorable impresión de la categoría. Evidentemente, mientras yo hacía las temporadas europeas, aquí se evolucionó mucho, y creció todavía más el lote de primera línea, de punta. Honestamente, pienso que estoy en la especialidad más exigente y por eso continuaremos trabajando a fondo para pelear la punta muy pronto."

J.F.M.

*Angel Guerra en el preciso momento en que le está por descontar una vuelta a Diez, en la zona de la horquilla de Raphy. A pesar del aceptable trabajo del segundo, nada podía detener el aplastante avance del auto de Guerra.*

*Nueva presentación del Crespi-Renault en un circuito que teóricamente lo favorecía. Gurini lo llevó dignamente, pero no pudo contra los problemas de gomas y motor. Según su constructor, el sábado, "si hubiésemos tenido autoblocante, hoy estábamos con los de adelante".*

te ya concretadas, para que **Eliseo Salazar** y otro chileno se incorporen a un nuevo team de F-2, y es casi un hecho que **Arthur Bragantini** se siente, de aquí en más y hasta fin de año, en un F-2 argentino. Por otra parte, existen conversaciones para que un piloto peruano también se integre al grupo.

No es lo ideal comparado con la presencia masiva de los brasileños que se pretendía para "empujar" al resto de los pilotos de otros países, pero es algo que seguramente servirá

como puntada inicial. Habrá representatividad, pilotos de buen nivel sobre autos con óptima performance (otro detalle para tener en cuenta), y la confrontación continental podría comenzar a tomar forma cabal.

A la luz de lo que sucedió en Rafaela, sólo faltaría eso para que la F-2 CODASUR cobre la envergadura que desde sus comienzos, los dirigentes de F-2 Asociados pretendieron.

**Texto: Ricardo Delgado**  
**Fotos: Antonio Capria y R.O.D.**

# LA ORQU Y FAL



UIMOS EL ENDURO HASTA BARILOCHE Y DESCUBRIMOS QUE...

# UESTA SE AGRANDA... TAN INSTRUMENTOS



Esta actividad de las dos ruedas tiene cada vez más adeptos, pero el problema se plantea para el futuro, en la falta de motos adecuadas para reemplazar las actuales. ¿La Industria nacional tiene la palabra?

Texto y fotos: Marcelo García Lobelo:

No podía ser de otra manera: el Enduro se viene a valor. Porque es la forma plena de disfrutar del motociclismo para aquellos a quienes las especialidades tradicionales (motocross, por ejemplo) les resultan demasiado absorbentes y complicadas.

El Enduro ofrece entonces la variante ideal (y amateur) para tutearse mano a mano con la moto y los paisajes, sacándose el gusto de acelerar hasta donde uno puede. Se abre así una interesante posibilidad para veteranos, aficionados y principiantes. El Enduro es, en definitiva, una gran excusa para pasar dos días entre motos y amigos enmarcados por paisajes increíbles y con la única preocupación de divertirse lo máximo posible.

La especialidad nació tímidamente hace unos tres años como derivado de las excursiones por la montaña que realizaban algunos mendocinos, barilochenses y otros que tenían a mano topografía adecuada. Mientras en el interior del país, con el advenimiento de las motos importadas, mucha gente comenzaba a plegarse a esas excursiones cada vez más veloces, en la capital todavía se optaba por la moto "pistera". Pero cada día más motociclistas descubrían el Enduro y lo transformaban en su pasión sobre dos ruedas. El fenómeno se expandió por todos los rincones y la cosa se organizó alrededor de los pioneros. Y hoy el entusiasmo ya es imparable; en cualquier lugar del país donde se corra una prueba por el flamante Campeonato Argentino, entre ochenta y cien participantes pueblan de color el parque cerrado. El Enduro es una creciente realidad.

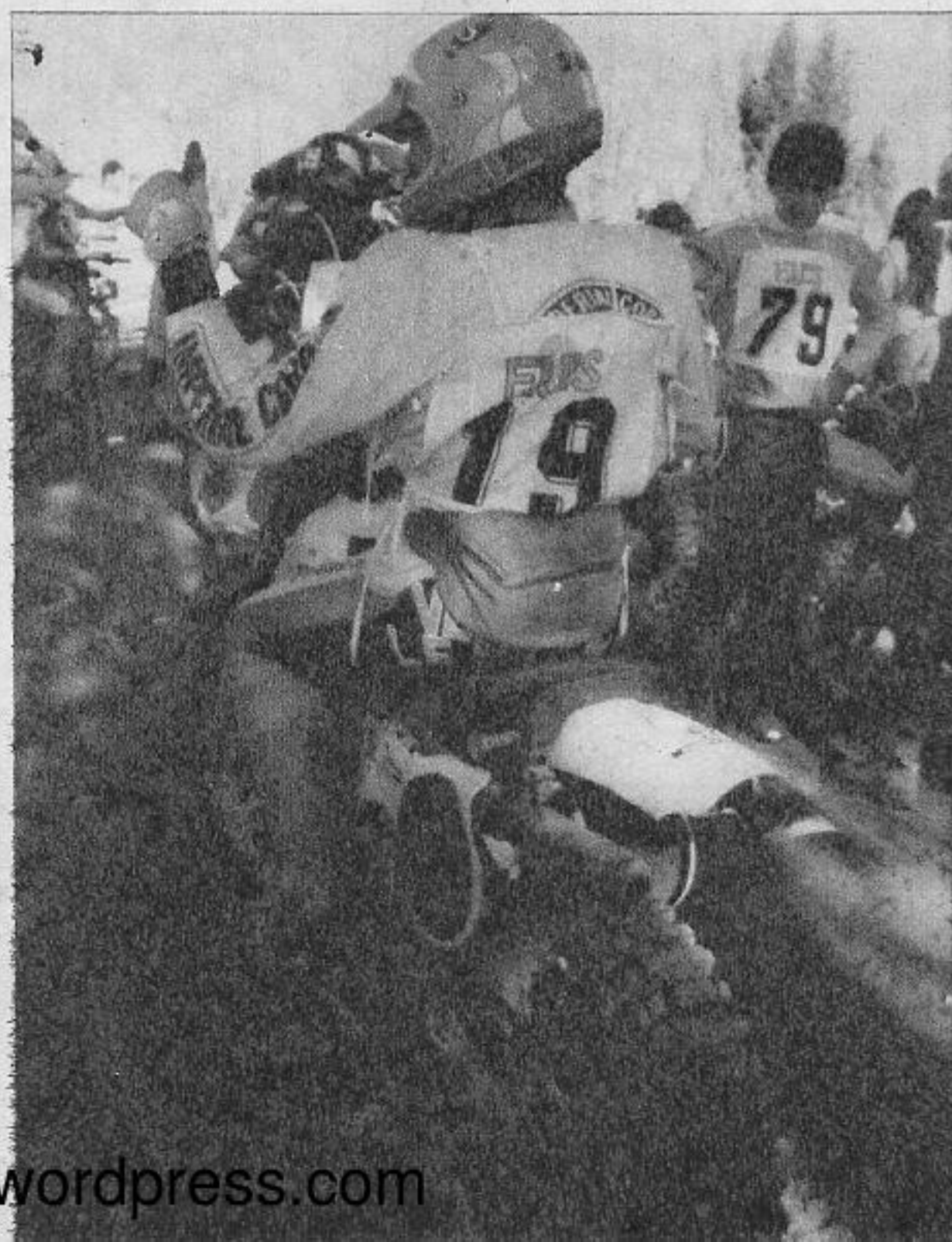
### El futuro depende de las motos.

Pero 1981 marcó un hito que para esta especialidad puede ser el comienzo del fin: se terminó abruptamente la importación de motos. El material disponible en ese entonces era superabundante, lo suficiente como para que el impulso llegara hasta el presente. Pero todo se termina, las motos se fueron rompiendo, gastando y desvencijando con el tiempo transcurrido. Si bien hoy cualquier parque cerrado de carrera muestra motos saludables, es inevitable que esto se acabe muy pronto. Los repuestos escasean y los enduristas están usufructuando las últimas máquinas que quedaban en plaza.

La industria nacional tiene ahora la gran oportunidad que se le ha negado por años. El futuro de esta actividad está en sus manos; pero los fabricantes deben tener en claro que para ganar este mercado (en franca expansión) no se puede andar con medias tintas: hay que hacer una moto Enduro en serio y que funcione. La cosa es sumamente factible ya



*Arriba: El grupo de pilotos, formado antes de la carrera. ¡Pensar que hace poco menos de dos años, en una de estas pruebas se juntaban quince motos! Abajo, izquierda: El Negro Lentini, uno de los especialistas de la actividad y principal defensor del amateurismo a ultranza. Abajo, derecha: Maximiliano Terza pilotea su minimoto de Enduro y sueña con competir en el futuro (notar su tamaño al lado de una moto de verdad). ¿Existirán ya, dentro de un par de años, motos nacionales aptas? El desafío es grande.*







que aquí no se necesitan motores sofisticados (los que se hacen en el país son básicamente aptos) sino cuadros y suspensiones bien hechos.

La industria nacional siempre le ha esquivado el bulto a las actividades todo-terreno (salvo algunos intentos de compromiso), volcándose más a la moto de turismo, pero hoy el mundo evoluciona a grandes pasos hacia la "moto verde" y esto ya no puede ignorarse; sobre todo en un país con la geografía del nuestro.

En la prueba de Bariloche estuvo Juan Zanella (h) acompañado por gente de fábrica, interiorizándose personalmente de la actividad, conversando con los pilotos y cambiando ideas con los especialistas. "Estamos con una moto Enduro en la fase de proyecto —nos contó—, pero aún falta trabajo para que comience a ser una realidad. Nuestro gran problema es que no tenemos una industria de motopartes como para descargar algo del peso en ella; tenemos que hacer todo nosotros y así es imposible. Actualmente derivamos el

desarrollo de una horquilla delantera y una suspensión trasera monoamortiguador en nuestro proveedor de amortiguadores, lo que nos alivia el peso en casi un 50%, pero hay que tener en cuenta que la industria nacional viene remontando una situación muy brava...".

Las cosas están cambiando, porque un fabricante se interesa personalmente y no tiene problemas en compartir el frío y el polvo con los pilotos... Y es la única forma; tomar contacto con la realidad es el primer gran paso. El desafío está lanzado y parece que hay gente dispuesta a recoger el guante. Mejor.

---

### Clima de Enduro

---

**CHAPUZON** — El piloto Marcelo Candaosa viajó desde Buenos Aires para ser el primero de la troupe en caer al río Limay, habiendo recorrido apenas un kilómetro el sábado. La moto tenía agua hasta los ejes, pero el motorista no se había mojado más





**Izquierda:** Freddie Campbell es uno de los motocrossistas más avezados que se sacan el gusto en estas carreras; además fue candidato al triunfo en las tres pruebas que se llevan disputadas. **Arriba:** No todo son especialistas, no vaya a creer; también están los entusiastas como nuestro amigo "J" Blanc, capaz de dar cátedra si se lo propone. **Abajo:** Todas estas motos deberán ir dejando su espacio a las nacionales. Aunque el reemplazo no será sencillo, hay que trabajar duro.

que los pies, hasta que tuvo la idea de cruzar el río para salir por el otro lado, donde parecía más fácil... Lo sacaron de un pozo que lo tapó totalmente.

**DISCUSION** — El doctor Lentini, uno de los mejores enduristas del país, sostenía una ardua discusión técnica (con otro piloto mendocino) sobre el contenido de uno de los matafuegos del hotel. El conserje intercedió amablemente pero fue tarde: el Negro Lentini ya había abierto la válvula y perdido el control del aparato...

**DIFERENTE** — "¿Viste que acá la nafta tiene otro color, como a solvente...? Porque no está 'bautizada'. Las motos no pistonean como cuando

cargás en algunos lugares de Buenos Aires...". Claudio Pesce (cuarto en la carrera) nos comentó esto mientras agitaba el bidón para hacer la mezcla.

**LABURITO** — "¡Qué malaria, local! Estoy sin laburo...", se lamentaba ante nosotros Freddie Campbell antes de la carrera. Ocurre que el piloto oficial Honda trabaja de piloto de helicópteros!

**"JOTITA" VIEJO NO MAS...** — Nuestro amigo "J" Blanc, pionero de esta actividad, nos detalló cómo anda el ambiente motero por Bariloche: "Aquí hay mucho entusiasmo; hacemos excursiones todos los sábados, somos de diez a quince motociclistas; y ahora, con esto del Campeonato

Argentino de Enduro, hay unas ganas bárbaras". Es necesario aclarar que las excursiones a que se refiere son para avanzados en la materia por lo difícil de los lugares a los que se llega.

**OTRA DE "J"** — En el Enduro los pilotos largan de a uno, cada treinta segundos y con el motor detenido. "J" estaba parado en el control y algo nervioso, preguntándole al largador cada dos segundos: "¿Y...? ¿Y...?". El control le respondió: "Tranquilo, Jotita, que vos tenés toda una vida por delante todavía...".

**DOMINIO** — En Bariloche dominaron los pilotos locales, que evidentemente tenían ventaja por disputarse la carrera en terreno conocido. "Para el año que viene se correrá sin que los pilotos conozcan el camino —nos decía la gente del Club Enduristas Bariloche—; formaremos una comisión que marcará la ruta y nadie más lo sabrá hasta el momento de largar". Una buena idea que habría que aplicar en todas las carreras.

**SUSTO** — "Charlie" Alué, piloto oficial Honda en cross junto a Campbell, se tomó el Enduro como debe ser: en solá. Paró en una recta de quinta a fondo, tiró la moto en el piso y se acostó a veinte metros del lugar en posición de "desparramado" esperando a su coéquiper Freddie cortó su sprint cuando lo vio, y se bajó de la moto. Cuando llegó adonde estaba el delirante, éste lo recibió con un pito catalán. Entre matarlo y seguir, Freddie optó por seguir. Fue tercero, mientras Charlie abandonó...



**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. 86-6295.

## 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 Parabrisas 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 Parabrisas 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

Parabrisas 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—

**MONOPOSTO 850** motor Citroën tira 8.000 rpm, listo para largar, caja relacionada ideal para principiante \$a 40.000, acepto permuta. Mitre 699, Zarate. TE: 0328-3351, Sr. Ermino.

**FIAT 600** standard, mejorado; mecánica Passarelli; 2° en las "3" Horas, auto de punta, listo para largar, cubiertas, Fliter, trailer, 2 motores auto de primerísima; tomo auto usado. \$a 200.000, V. Sarsfield 437, Avellaneda, TE.: 203-3437.

**KART CHASIS DAP** motor parrilla TT2755, buzo, casco, coronas otro motor parrilla TT235, Blanco Encalada 5214, Capital. TE.: 52-8503, Daniel de 9 a 14 hs.

**COUPE TC** ideal regional o Categoría del Sur, muy buena línea, sin motor, caja, ni ruedas. Chasis Bounier diferencial Ika puertas de aluminio parabrisas Fiat 1500, jaula Baufer, etc. \$a 30.000. Laiz Hnos. Alvarado 370, San Pedro. TE.: 24121 de 13 a 15.30 hs.

**URGENTE CITROËN 3CV** semi preparado listo para largar, un juego de llantas sin uso. Tratar Av. Roca 1124. TE.: 25605 en horario de comercio. Pergamino.

**R12 RALLY** por no poder dedicarme, ex oficial, caja corta, jaula y butacas oficiales, tanque supl. chapón dura, etc., etc. Listo para largar 0331-8124/8103, Carlos Almaro o TE.: 01-2532603/2531090. Sr. Rubén.

**DATSUN 280 ZX** por no poder dedicarme, lista para largar en el C.A.P. cupé 10 puntos sin golpes, modelo 81, llamar Carlos Aimar. TE.: 0331-8124/8103, Rancul, La Pampa.

**FIAT 128 1980** Turismo Nacio-

nal, motor 0 km, listo para largar. Totalmente equipado pintura y gomas Fliter, nuevas vendo o permuta Puppio Competición, Chacabuco. TE.: 28554.

**DOS CHASIS SPORT 1050** un Ladys y un Tulla 12. Los dos con carrocería tratar en Ada, San Martín 597, Adrogué o al TE.: 2940803, después 15 hs. Preguntar por Héctor.

**504 RALLY** listo para largar preparación Ponce-Griwieniec, relaciones de diferencial a elegir, opcional. Otro motor completo. Acepto vehículo de serie en parte de pago. H. Yrigoyen 2154, Capital.

1.0

### Automóviles de Competición —PERMUTA—

**CHASIS TULIA XXI OK** por

Chasis Berta usado en buenas condiciones, Santa Fe 4892, Cap. Fed. T.E.: 772-8107. Preguntar Sr. Alberto.

**PIC PIC O PICCARD** Pictet compro o recompenso, datos sobre ubicación de uno de estos autos suizos. Tomás Diago 664, Montevideo, Uruguay. TE.: 70-3359.

2.0

### Automóviles —VENTA—

**COUPE TORINO ZX 79**, roja, aire, dirección, muy buen auto, Giribone 609, Avell. TE.: 201-7660.

**COUPE POLARA 1972**, mecánica a toda prueba, tapizado original impecable, radio v calefac-

**EL GRAN PUMA**  
 ELASTICOS PARA AUTOMOTORES  
 de BIANCO E HIJO  
 Alineación y Balanceo Electrónicos  
 Tren Delantero y Suspensión  
 AV. ROSALES 1327 HAEDO NORTE

**CAÑOS DE ESCAPE  
 EL PUMA**  
 COLOCACION Y VENTA  
 SILENCIADORES  
 atendido por sus dueños  
 AV. IPARRAGUIRRE 990  
 casi D. Vélez - L. del Mirador

**ESCAPESSIONS**  
 Silenciadores  
 y escapes deportivos  
 Jaula de seguridad



**EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS**

**FALCON 4 CILINDROS**

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

**NO ESPERE ROMPER LA TROMPA DE SU PICK-UP**  
 COLOQUELE ANTES DEFENSAS PROTECTORAS INTEGRALES

**CYCLE WORLD**

TOYOTA F100  
 PEUGEOT RANCHERA



COLOCACION Y VENTAS • ENVIOS AL INTERIOR  
 PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORAS  
 Av. del Libertador 6822. Cap.  
 Tel. 784-4808

**ANEXO J**  
 BUZOS • QUANTES  
 BOTAS • CAPUCHAS  
 ANTIPLAMA • CASCOS  
 JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

• ESCARABAJO • PASSAT • KOMBI • AUDI •

REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINALES IMPORTADOS Y NACIONALES



Envios al interior.

TODOS LOS MODELOS 1951 - 1983 NUEVOS Y USADOS.

**HECTOR SANTELLI & Cia S R L**  
 ARRIBENOS 2632 Tel. 783-4366; 782-9000. 1428. Bs. As.

FIAT 600 - 125 128 - 147 - 131 - 132

**TECNICA 84**

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platinos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES  
**POTENCIACIONES**  
 BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

**OSVALDO MACEIRA**  
 COMPETICION  
 ITALIA 355  
 TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - B. M. W. - INNOCENTI MINI - FORD

REPUESTOS Y ACCESORIOS

**FIAT DA**

OFERTAS EXCLUSIVAS  
 Avda. ROSALES 1693 Haedo Norte

**F.A.D.E.S**

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

AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyen.  
 FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)  
**760-0866**

**EMBRAGUES NOGOYA**

STANDARD y COMPETICION:  
 Todas las categorías. Bombas de agua reacondicionadas  
 NOGOYA 6187 - CAP.  
 642-0773

**DISTRIBUIDORA DEL NORTE**

- LUBRICANTES • ADITIVOS
- FILTROS • ACCESORIOS
- PASTILLAS Y LIQUIDO DE FRENO
- BUJIAS

Catamarca y Santamaría - SAN JUSTO

**BUZOS ANTIPLAMA**

**EDANOR**

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

**EL CROMADOR**

\* PARAGOLPES \* OPTICAS  
 PARRILLAS DE RECAMBIO  
 CROMADOS ANODIZADOS

Trabajos especiales Envios al interior  
 Av. Catamarca 2684 - San Justo.  
 (1754) Tel. 651-7767 Bs. AS.

**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.

**DA-DA**

**PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR**

- BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE-TABLEROS
- APOYA BRAZOS • APOYACABEZAS ORIGINALES
- PARASOLES • FUNDAS

Envios al interior ARREGLOS

Colocación en el acto  
 Batalla de Pari 471. Tel. 855-0449  
 (alt. Warnes 1100)

ción, llantas de magnesio alarma antirrobo, papeles al día o permuta por Coupé Chevy 71/72 TE.: 90-6762 - 981-9338.

COUPE DODGE GTX V-8 1973, primera mano, amortiguadores y bujías nuevas, servofreno y bomba agua en garantía. \$a 110.000 o permuta por multicarga Fiat 1980. Tratar Belgrano 309, Don Torcuato. TE: 748-1994, sáb. y dom.

**2.1**

**Automóviles de Colección**

—VENTA—

FORD "A" voiturette Mod. 1929, 2000 dls., Morteros, Pcia. B.A. TE.: 2445, escribir a Raúl Alberto

Demarchi. Estado muy bueno o cambio por moto importada o auto.

**2.2.**

**Automóviles Importados**

—VENTA—

FORD ESCORT, rural, modelo 81. Impecable estado, aire acondicionado.

**LAMUTOS Luicar**

Servicio de engrase completo  
 Lavado a vapor  
**CHILAVERT 6399**  
 (esq. Cosquín) Cap.



**ENCASQUILLADORA**  
**"SAN CAYETANO"**  
 REPARA SU TAPA DE CILINDRO. SOLDADURAS EN ALUMINIO Y FUNDICION  
 Sgto. Cabral 5244, alt. Crovara 1600  
 Tel. 652-1694 V. Insuperable.  
 Suc. Saladillo 3331 - Tel.: 68-5005

dicionado, pasacassette, comando manual y automático de aceleración, paragolpes retráctiles. Llamar al TE.: 981-3457 (al mediodía o a la noche).

preparado, falta terminar, liquido 1º oferta razonable, llamar después 19.30 hs. Sarratea 2971, Caseros. TE.: 750-5788.

**POCA VIDA**  
 Competición  
**ALINEACION. TREN DELANTERO**  
**BALANCEO ELECTRONICO**  
 Sgto. CABRAL 470. R. Mejía  
 Tel. 658-9540

**6.0**  
**Repuestos y accesorios**  
 —COMPRA—

**casa CHARLY**  
 Venta y Colocación de Guardabarros Plásticos  
 ONCE AÑOS EN LA ZONA  
 GARANTIZAN NUESTROS TRABAJOS  
 AV. DE MAYO 1896 - RAMOS MEJIA

**CAJA MOTOR** carrocería por separado, Renault 12, TE.: 253-6310, Rubén.

1400. Motor semiarmado Chevr. 230. Republicuetas 3599, Cap.

**VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES**  
  
**JORGE BIANCOSPINO**  
**competición 5**  
**NUEVA DIRECCION**  
 BOLIVIA 3668 - TEL. 571-6778  
 (a 1 1/2 cuadra de Francisco Beiró, alt. 2500)

**6.0**  
**Repuestos y accesorios**  
 —VENTA—

**CAÑOS DE ESCAPE** Andrés Spies  
 ESPECIALIDAD EN SILENCIADORES ORIGINALES DIRECTOS  
**SUPERSONICO CICLON** Tarjetas de Crédito y ACA  
 10% descuentos  
 CURUPAYTI 820  
 TEL. 629-6150 - MORON

**JUEGO DE LUCES** de giro, para Suzuki, cuatro por \$a 350 o dos por \$a 200. Llamar de lunes a viernes de 9 a 18 hs., al TE.: 773-6904.

**REPUESTOS VOLKSWAGEN** motor, caja, carrocería 1956, guardabarros, asientos, etc. Berutti 289, Campana. TE.: 031522560.

**ESCAPES DE COMPETICION EL RAPIDO**  
 IMPORTADOS Y ORIGINALES  
 CATAMARCA 2076 SAN JUSTO y Kennedy

**AROS DE ACEITE UFLEX** franceses para Renault 850, para competición Luis Moroni, Ovidio Lagos 2366, Casilda. Llamar por la noche. TE.: 22138.

**CALZADOS CARCER**  
 PIJALO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1684) EL PALOMAR

**CARBURADORES FERRARI** digno el que se usa en Turismo Carretera OK \$a 20.000. Laiz Hnos. Alvarado 370, San Pedro. TE.: 24121, de 13 a 15.30 hs.

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

**TAPA CILINDROS 128 88 HP.** OKM, jaula Baufer 128, cigüeñal, Chery 250, cigüeñal, Renault

**1ª BATERIA ARGENTINA**  
  
 para motos importadas  
**SPADA MOTO**  
 CONGRESO 5960, Capital  
 Tel. 572-5323

**9.0**  
**Casas rodantes y trailers**  
 —COMPRA—

**TRAILER PARA TC Chevrolet**, balancin Cholo competición Mariano Moreno 630, 9400, Río Gallegos.

**NOGAR S.R.L.**  
 Repuestos: CARBURADORES • BOMBAS DE NAFTA  
 AV. RIVADAVIA 12130  
 Tel. 653-3644, Ciudadela

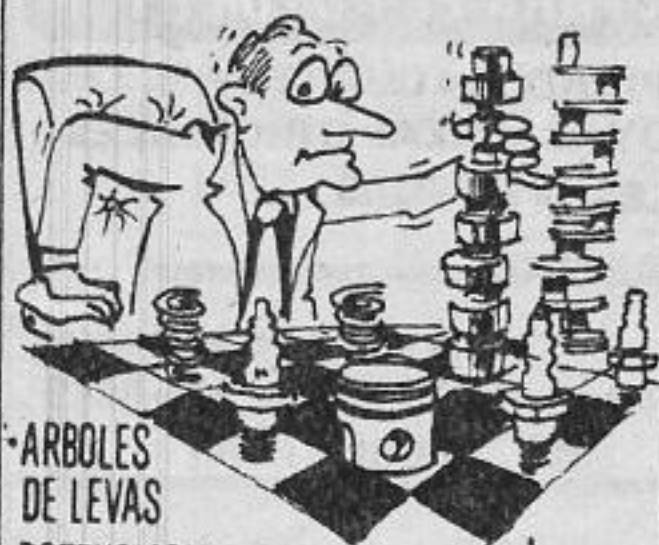
**10.0**  
**Varios**  
 —PERMUTA—

**TERRENO EN DERQUI** centro 10 x 40 por moto nacional o importada. Tratar al TE.: 792-0694 de 18 a 22 hs.

**2.3**  
**Autos fuera de serie**  
 —VENTA—

**RUBEN ANDREUCHI** vende "Chivo 400", motor central "De Andreuchi" campeón Dragster 1/4 de milla con todos los fierros. Villegas 755, Ramos Mejía.

**no cruce ni avance así su arbol de levas**  
 CONSULTE UN ESPECIALISTA



- ARBOLES DE LEVAS
- POTENCIACIONES
- PREPARACION DE MOTORES
- EQUIPOS ESPECIALES

**ALBERTO CRESPO**  
 COMPETICION

ACASSUSO 1393 - 1525 OLIVOS (1636)  
 T. E. 796-9864 - 791-4121  
 (Altura Avda. MAIPU 3.200)

**O PERMUTO CHEVROLET 1929**, caja Corvett, frenos a disco, diferencial Torino, motor

**NEUMATICOS PETRUCHELLI**  
 AV. DEL TRABAJO 7233/61 y Sucursales en Chacabuco y San Andrés de Giles ☎ 68-7139

**CUBIERTAS PARA EL AGRO AUTOMOVIL + TRANSPORTE NACIONALES E IMPORTADAS**

- CICLOMOTOR JUKI
- RUEDAS SPINA Hnos.
- ANTIVUELCOS "M.P."
- BICICLETAS "OLMO"
- RUEDAS "MONZA"

**MOTOCROSS HONDA CR 125 R**, modelo 1981. Refrigerado por agua. Sin carreras. Para enduro o cross. Motor nuevo u\$s 1.500. Jorge Semperena, Castelli 753, Venado Tuerto, Provincia Santa Fe. TE.: 3810.

**ZANELLA** competición 250 cc. c/horquilla Sapucay. Excelente estado con o sin motor tratar Pueyrredón 1249 (2700). Pergamino, Bs. As.

**MOTOCROSS HONDA CR 125 pro-link 81**. Refrigerada por agua sin carreras para enduro o cross motor nuevo u\$s. 1.500. Jorge Semperena, Castelli 753, Venado Tuerto, Provincia Santa Fe. TE.: 3810.

**LLEGO EL FURGON DE FIBRA PESO: 70 Kg.**  
 PARA TRANSPORTE DE:  
 SUSTANCIAS ALIMENTICIAS - ENCOMIENDAS  
 FORRAJES - MAQUINARIAS - PERSONAS  
 AMBULANCIAS - CAMPER DE WEEK END  
 CLEARING BANCARIO  
**TAMBIEN CUPULAS PARA TODA MARCA DE PICK UP NACIONAL O IMPORTADA**  
  
**WORLD CAR SA**  
 Avda. Mitre 1130/38 (c.p. 1602). FLORIDA. TEL 780-8995

**AMORTIGUADORES SADAR**  
**PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS**  
**Suspencar s.r.l.** VENTA Y COLOCACION  
**TARJETAS DE CREDITOS**  
 Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255. **ENVIOS AL INTERIOR**

**AUTO RUEDAS**  
 Miguel Competición  
 VENTA DIRECTA DE FABRICA  
 LLANTAS Y RUEDAS ORIGINALES - DEPORTIVAS - REPARACION Y VENTAS.  
 Av. Mosconi 2086/88 San Justo  
 651-2959/2409.

**ESCAPES DEPORTIVOS PARA MOTOS**  
 DESCUENTOS A MECANICOS Y REVENDADORES  
**MOOG**  
  
 6A1  
 4A1  
 2A1 \$a 1.300  
**PERFORMANCE CENTRE**  
 AV. J. B. JUSTO 3525 +58 5143  
 Febrero no cerramos por vacaciones  
 Capital **ENVIOS AL INTERIOR**  
 Todo Moto  
 Rivera Indarte 529 - Córdoba

**QUIENES CONOCEN DEL TEMA DICEN QUE SOMOS LOS UNICOS "ESPECIALISTAS"**

- LAVADO DE MOTOR
- LAVADO DE BAUL
- LIMPIEZA DE TAPIZADOS
- LIMPIEZA DE TECHOS

Atendido por sus dueños  
**LAVAUTOS J.B. Avda. J.B. Justo 3081**

**10.0 Varios**  
**ESTAMPILLAS CAMBIO** con chicos argentinos y de otros

**SUSPENSION**  
 Ej. Amortiguación Falcon \$ 700  
 Rotula superior  
**REPUESTOS ORIGINALES PARA TODAS LAS MARCAS**  
 Envíos al Interior  
 Avda. CONSTITUYENTES 5529  
 Tel. 571-7348

**FRENOS Y EMBRAGUES**  
**LM LE MANS**  
 Standard y Competición  
**TODOS PARA EL FRENO Y EMBRAGUE**  
 Envíos al Interior  
 AV. SAN MARTIN 3030  
 LOMAS DEL MIRADOR  
 Tel. 652-4501

**10.0 Varios**  
**—VENTA—**

**COLECCION AUTOMUNDO** en buen estado. También números sueltos. TE.: 58-9786.

**CASA DADER**  
 CAJAS DE VELOCIDAD DIFERENCIALES • REFORMAS — RECAMBIOS  
 Av. Diaz Vélez 1833/37 (1752). L del Mirador. Tel. 653-2770

**NIKON FE** objetivo 50 mm.; gran angular 28 mm.; teleobjetivo, Nikon 135 mm. Para entendido. Avenida Salvador María del Carril 3395, 4º 15, Capital. TE.: 752-8200.

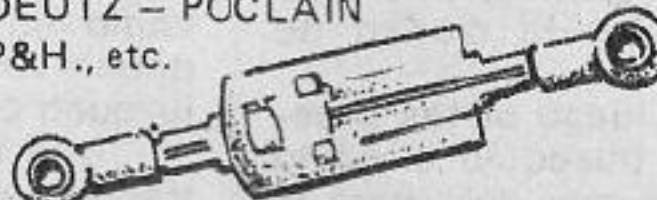
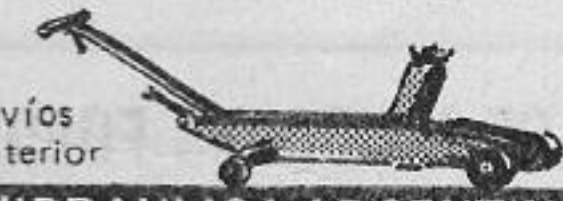
**URGENTE** vendo colección completa Corsa a primera oferta razonable. TE: 797-7078, Valle Grande 2990, Olivos, Pcia. Buenos Aires.

**LINEA COMPLETA DE AUTOPARTES**  
**CHAPAS TITO S.C.**  
 AUTOPARTES LINEA COMPLETA  
 AUTOMOVILES COLECTIVOS CAMIONES  
 ACCESORIOS RECAMBIOS  
 Envíos al interior  
**CATAMARCA 2957 - SAN JUSTO**

**REPARACION Y MANTENIMIENTO DE SISTEMAS HIDRAULICOS**

BOMBAS \* CILINDROS  
 \* COMANDOS \* CAJAS \* CONVERTIDORES

CATER PILLER MICHIGAN FIAT  
 DEUTZ - POCLAIN  
 P&H., etc.

  
 CRIQUES \* CARROS \* BOTELLAS  
 PRENSAS \* EXPANSORES \* PLUMA  
 COMPACTADORES Y ELEVADORES
  
 Envíos al interior  
**HIDRAULICA ARGENTINA**  
 Avda. RIVADAVIA 12.028 (c.p. 1702)  
 CIUDADELA  
 TEL. 653-8229 (2 cuadras de Gral. Paz)

países. Juan Pablo Gasparrini, 3 de Febrero 798, 8000. Bahía Blanca, Argentina.  
**FILMADORA CANON** sonora,

**CHAPAS TITO S.C.**  
 LINEA COMPLETA EN AUTOPARTES  
 • AUTOMOVILES  
 • COLECTIVOS  
 • CAMIONES  
 ACCESORIOS • RECAMBIOS  
 ENVIOS A DOMICILIO  
 AV. CATAMARCA 2957  
 SAN JUSTO (B.S. AS)

**ACCESORIOS Y ENCENDIDO**  
**"EL MAGO"**  
 Sab y dom abierto  
 Prov. Unidas 5104 - San Justo

micrófono profesional Canon BM-70; iluminador Tauro 1000W; todo nuevo en estuche de cuero; \$a 14.000. Tel. 657-6939. Sábados y domingos.

**COMPETICION ANDREUCCI**  
**POTENCIACION**  
 ESPECIALIDAD 1/4 DE MILLA  
 Av. VILLEGAS 755 - R. MEJIA

**11.0 Automodelismo**  
**—VENTA—**  
**AUTOMODELO de COMPETI-**

**LA CASA DEL JAPONES**  
**Guardabarros Plásticos Originales**  
**SPOILER** ((Alarmas antirobo))  
 Autoestéreo • Autoradio  
 Av. Díaz Vélez 1404  
**653-9656 CIUDADELA**

do. Entrego con repuestos carrocerías, batería, starter, box, etc. Precio razonable, 92-9994, después de las 20 hs.

**R. H. COMPETICION**  
**BUZO INTEGRAL y PANTALON ANATOMICO**  
**VELOCIDAD - CROSS - KARTING**  
**¡EL DE LOS CAMPEONES!**  
 NUEVA FIBRACION  
 METAN 3625 - CAPITAL - T. E. 923-1726  
 CALZADA BUENO AL 1991

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. 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 Prensa Técnica de la Argentina (APTA), 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° 259.428. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. Distribución Internacional. Editorial ABRIL S.A., Av. Belgrano 824; 8º piso. Tel.: 30-7891/99. Télex 17216/22630. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078. Montevideo. PARAGUAY: Ag. Lobos, Montevideo 693. Asunción. PERU: Distrib. Ediciones Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, 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.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso N° 4981

Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión N° 7970

## IMPORTANTE DONACION

El Presidente de Editorial Abril S.A., **Dr. Norberto Valotta**, hizo entrega de una donación de veinte mil libros a la **Dirección Nacional de Enseñanza Media y Superior**, que fue recibida por su titular, **Dra. Graciela Meroni**. La donación consiste en una selección de algunos de los más importantes clásicos de la literatura argentina como Pago Chico, Juvenilia, La Cautiva, Fausto, Fray Mocho, Santos Vega, Don Segundo Sombra y La Gran Aldea, entre otros. Estos volúmenes están destinados a enriquecer las bibliotecas de los establecimientos dependientes de dicha Dirección.



## GRAN PROMOCION DE VERANO FIRESTONE '84



La zona atlántica (Mar del Plata, Pinamar, Villa Gessell) fue el lugar elegido por Firestone para una activa promoción durante los meses de verano.

En una unidad móvil pintada con los colores de la empresa (rojo y blanco) un agradable grupo de promotoras se encargó de distribuir gran cantidad de folletos, calcomanías, remeras, parasoles, llaveros, gorros F-1 y encendedores de manera simpática y atractiva. La promoción despertó —como es de suponer— notable interés en el público, que se acercó entusiastamente cada vez que la unidad móvil se detenía en las proximidades de las playas y lugares céntricos de cada ciudad.

La estrella de toda la actividad desplegada fue, indiscutiblemente, la **S 211**, el primer neumático argentino tecnológicamente diseñado para ser de acero y producido por Firestone.

Debido al éxito de este tipo de promoción, que se cumple por segundo año consecutivo, la empresa resolvió trasladarse también a Mendoza en ocasión de la Fiesta de La Vendimia, donde la unidad móvil participó del desfile final de la fiesta, ante una impresionante multitud que siguió el desarrollo del llamado "Carrousell" a lo largo de sus casi 40 cuadras.

De esta forma, Firestone se acercó al público de manera simpática y original, siguiendo así pautas publicitarias abiertas hace un año, con la presentación de su **S 211**, la Radial de Acero.

## AGASAJO Y TROFEO

Poniendo en ejecución el acuerdo establecido oportunamente entre el **Automóvil Club Argentino**, **Fórmula 2 Asociados** y la empresa **M. Chandon**, desinado a dar a las carreras de FORMULA 2 CODASUR todo el brillo de las grandes competencias internacionales, el pasado sábado 5 de mayo, a las 21 hs., se ofreció a dirigentes, pilotos y periodistas un agasajo en la ciudad de Rafaela.

Durante esa reunión, luego de las pruebas de clasificación, se obsequió al piloto que logró la posición de privilegio para la largada, Guillermo Maldonado, una cantidad de botellas de champagne igual al peso de este al concluir las tandas.

Los periodistas acreditados para la co-

bertura de la carrera, pudieron, además, en formularios especiales que les fueron entregados, emitir su voto para calificar al corredor de actuación deportiva más destacada en las tres competencias iniciales de la temporada, lo que a lo largo del año determinará quién será el destinatario del trofeo especial M. Chandon. La calificación podrá ser independiente de las posiciones alcanzadas en clasificación o en carrera, basándose tanto en la mejor conducción como en cualquier otro de los aspectos deportivos que los hombres de prensa juzguen como destacables.

Todo esto se sumará a la entrega del tradicional botellón de champagne del podio de los ganadores, cumpliendo con el ritual que acompaña a los triunfadores en los escenarios deportivos automovilísticos más importantes del mundo.

## VENTA DE UNIDADES FORD F7000 A CUBA

Desde el puerto metropolitano, fueron embarcadas las primeras 70 unidades Ford F7000, con sus repuestos y equipos, que sobre un total de 322 adquirió de Ford Motor Argentina S.A. la empresa Transimport, de La Habana, Cuba.

Ford Motor Argentina compite en los mercados de cargas generales y de la

construcción, del mencionado país, ya que esa empresa, cliente tradicional de la compañía argentina desde 1974, posee en operación una flota de 3.500 unidades Ford Falcon para el transporte público de pasajeros, y 1.800 camiones Ford F7000 dedicados a tareas relacionadas con la industria azucarera.





# ACTUALIDAD INTERNACIONAL

## FORMULA UNO AL DIA

**Un Ford de F.1** — Noticia averiguada en Alemania. Ya estaría listo un chasis de Fórmula Uno construido por el preparador alemán **Erick Zakowski** (especialista en motores Ford), responsable de los famosos motores y equipos de competición **Zakspeed**. Dicho chasis llevaría el motor Ford turbo que prepara el mismo Zakowski que podría tener el aval oficial de Ford para un gran retorno de la marca a la Fórmula Uno. Podría incluso debutar antes de fin de año.

**Fabi por Fabi** — Como se suponía, **Teo Fabi** no podría escapar a sus compromisos con el equipo de Indianápolis justamente en oportunidad de las famosas 500 millas. Teo Fabi no podrá correr entonces el GP de Mónaco y será reemplazado en **Brabham** por... su hermano **Corrado**. Cambio de nombres pero no de apellido, entonces, en el equipo de **Bernie Ecclestone**.



El argentino **Victor Rosso** obtuvo su segundo triunfo consecutivo en el torneo **Radio Trent de Fórmula Ford 2000**. Rosso también se había impuesto en la carrera de apertura en Donington. Esta carrera se disputó en el circuito de **Silverstone**, ganando el argentino de punta a punta luego de haber conseguido la pole position y el record de vuelta. Picó adelante en la largada aventajando al segundo pelotón cómodamente, y desde la vanguardia fue marcando el ritmo de carrera. Sobre el final **Graham De Ville**, con **Van Diemen**, se acercó al puntero, pero de ninguna manera comprometió el triunfo de Rosso. El argentino empleó 15m30s62/100 para el total del recorrido y 1m31s42/100 para el record de vuelta a un promedio de 185,069 km/h. En la actualidad, obviamente, Rosso encabeza las posiciones de dicho certamen con **22 puntos**, seguido por **John Bright**, con 16, y **Frank Bradley**, con 13. La próxima fecha del Radio Trent será el **16 de junio** en **Donington**, mientras que la siguiente intervención de Rosso será el **20** de este mes en **Zolder**, Bélgica, por el Campeonato Europeo de Fórmula Ford 2000.

## MANSILLA EN EE.UU.

Importantes novedades se produjeron en los últimos días en la situación de **Enrique Oscar Mansilla**. El lunes pasado, Quique llegó desde Inglaterra a los Estados Unidos, donde parece estar su futuro deportivo inmediato a efectos de finiquitar las gestiones para su participación en la **Copa Can Am** con un **March-BMW** del equipo **Diversified Manufacturing System**, propiedad de **Gregory Sorrentino**. El debut sería en **Mosport**, Canadá, el **10/6**.

No sería la Can Am la única categoría donde estaría presente Mansilla en tierras norteamericanas, ya que este viaje también tiene por objeto evaluar las posibilidades de su ingreso al tan promocionado certamen de **CART**. Para ello Quique tendría un par de opciones. Una de ellas sería la de probar el auto de **Danny Sullivan** y, en caso de obtener buenos registros, intervenir en algunas carreras del certamen de la presente temporada. La alternativa

se la daría el mismo equipo donde participará en Can Am, pero en este caso más probablemente para 1985.

Tampoco faltaría la ansiado Fórmula Uno en estos planes de Mansilla, ya que existiría una (lejana) posibilidad de manejar en el G.P. de Canadá el **Tyrrell** que **Siefan Bellof** dejaría vacante en caso de que Porsche se decida a participar en Le Mans (algo muy poco factible). De todas maneras, y aunque no se concrete esto, las conversaciones con Tyrrell seguirán abiertas, ya con vistas a 1985, donde según parece quedaría un lugar disponible ya que se da por probable el alejamiento de **Martin Brundle**. En cuando a la **Fórmula Dos Europea**, Mansilla seguirá sin participar en el torneo, aunque queda abierta la posibilidad de que esté presente en las cuatro últimas competencias de la temporada, dinero mediante, claro.

## LARRAURI EN SILVERSTONE

**Oscar Larrauri** realizó su segunda presentación en el **Campeonato Mundial de Endurance** en los **1.000 Kilómetros de Silverstone**, corriendo con un **Porsche 956** en pareja con el italiano **Massimo Sigala**. Dicho binomio se mantuvo en carrera hasta que faltaban 36 vueltas para el final, donde abandonaron por problemas de motor. Habiendo clasificado séptimos, Larrauri-Sigala estuvieron novenos al comienzo de la prueba y luego fueron ascendiendo hasta el tercer puesto, antes del abandono. La carrera fue ganada por **Ickx-Mass** con Porsche 956, en 5hs24m, seguidos por **Ludwig-Pescarolo** (Porsche 956) a 2 vueltas, **Keegan-Edwards** (Porsche 956) a 5 vueltas, **Barilla-Baldi** (Lancia) a 6 vueltas y **Lammers-Palmer** (Porsche 956) a 9 vueltas.

**Riccardo Patrese-Bob Wolleck** (Lancia) habían realizado la pole position en clasificación, mientras que Larrauri logró ubicarse a 3s para largar esta segunda prueba puntuable.

C.A.P. EN CHACO - Las gomas Paul concretaron su amenaza

# BESSONE Y LA RESERVA "PAULISTA"



...Y para colmo de "paulista", el circuito parecía una suerte de Interlagos reducido, rodeado como estaba por el agua que dejaron las últimas lluvias torrenciales... K.O. de los neumáticos entrerrianos a los bonaerenses (10° el mejor con éstos)

*El banderazo para Bessone y Fernandino luego de su duelo metro a metro y el abrazo del ganador con su preparador Giambrone. Punto final para una carrera que se desarrolló en medio de la polémica.*



sobre las tradicionales Fliter, con una gran victoria de...

# STENCIA

Por Eduardo E. Neira  
Notas: Felipe Mc Gough  
Fotos: Diego Rueda



**"¿P**or qué pusimos Paul? No es difícil contestarte. Trabajamos mucho en el auto, descuidando la fábrica, la familia... Son muchas horas de taller, de autódromo, de esfuerzo, como para que no valgan en una carrera. Si no colocábamos gomas Paul el domingo, no teníamos ninguna posibilidad. No ya de estar en la punta, sino de figurar entre los diez primeros. Entrené y clasifiqué con Fliter, pero era obvio que no podía competir por la punta. Y por eso cambié".

La explicación dada por "Tito" Bessone fue un calco de las de los otros pilotos que decidieron trocar sus gomas Fliter por las Paul entre el sábado y el domingo pasados. Porque sin dudas, "El Tema" de esta última carrera del CAP se titulaba "Las Gomas". Esa "guerra" iniciada en la prueba inicial de esta temporada —ó quizás antes...—, llevó por primera vez en este año a una coupé Datsun 280 ZX calzada con neumáticos Paul a la victoria, mostrando en Resistencia un dominio aplastante. De hecho, de los once autos que rodaron el sábado calzados con Fliter, sólo cinco volvieron a sus respectivos "domicilios" con las mismas gomas. Los otros seis se volcaron a quien ofrecía el mejor producto —por lo menos en esa carrera—. Faraoni, distribuidor de Paul en el C.A.P., no cabía en sí de contento. Fliter, por su parte, declaraba que **"hoy sólo tengo cinco 'mosqueteros', pero... volveremos y seremos millones..."** Porque la elección era clara. Y para demostrarla vale un solo ejemplo: Edgardo Lavari —quien alquiló un auto a Freddy Castaño preparando la presentación en su ciudad —General Pico—, dejó las Fliter usadas que tenía colocadas para los entrenamientos y puso gomas Paul nuevas para clasificar: ¡Bajó cuatro segundos por vuelta! ubicándose tercero en el orden, a sólo 24/100 del 1m10s85 clavado a última hora de la tarde del sábado por Ricardo Iglesias (Paul) y a 14/100 de Sancho (Paul). Los nombres habituales estaban lejos... por allá atrás. "Cocho" López quedó a 62/100. Seguían: Bessone, Mustafá, Der Ohanessian y Fernandino. Así, los tres ganadores del año y los cinco primeros del campeonato revelaban la cola, todos con Fliter. Como puede suponerse, no se quedarían de brazos cruzados mirando cómo las coupés "Paul" dominaban a "piacere".

### AGUA Y PUBLICO POR DOQUIER

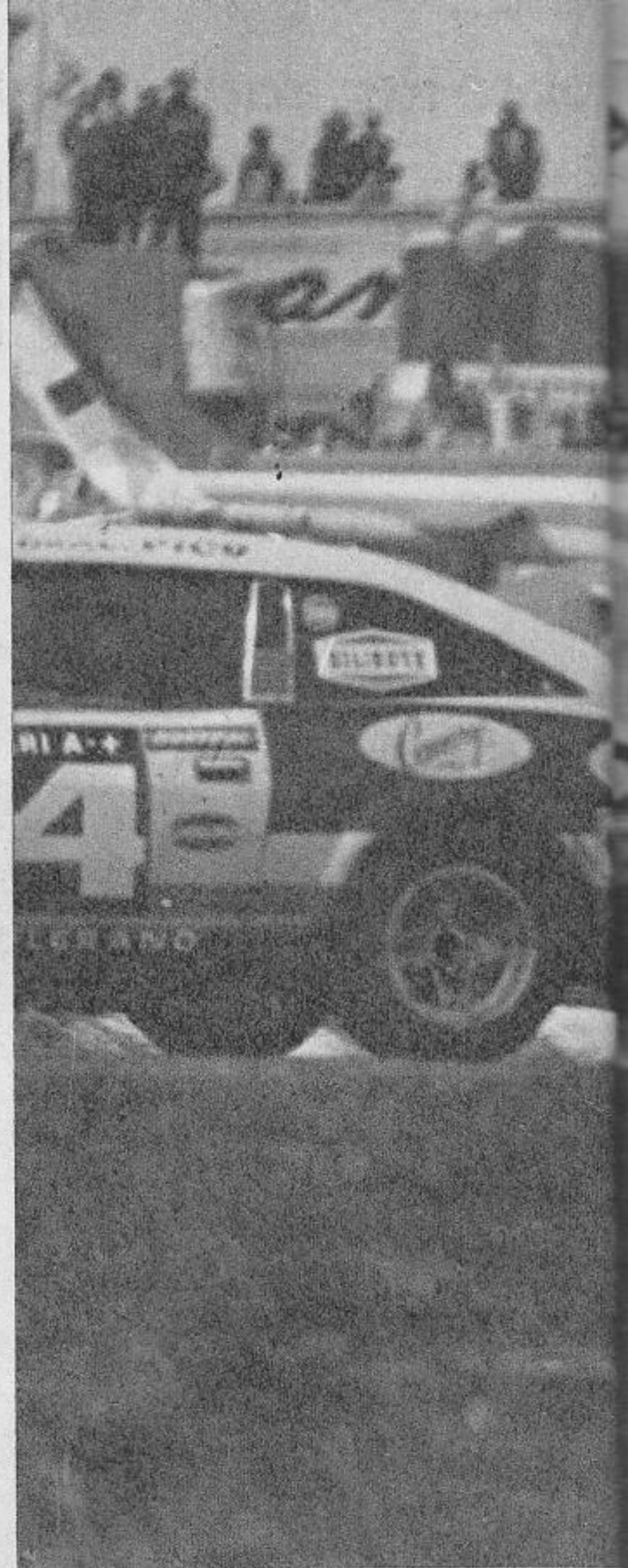
A la preocupación de todos, centrada

en... las benditas gomas, se sumaba un factor no pequeño. El circuito chaqueño estaba rodeado en casi todo su perímetro por agua. Mucha agua. Y suficiente para imposibilitar un retorno rápido a la pista luego de un eventual "fuori-pista". Lavari, Bessone, Luaces, Larroca y Sancho, pueden atestiguarlo. El agua y el barro reinantes, provocaron incómodas situaciones en el público, obligando a una cantidad de espectadores a situarse en lugares inseguros e ilógicos. No debe olvidarse que ese público, que **PAGA**, es quien posibilita la existencia misma de estos espectáculos. Por lo tanto, debe tratárselo en consecuencia, ofreciéndole seguridad y comodidad...

### DOMINACION PAUL

En las series no hubo nada novedoso o inesperado. En la primera, Lavari punteó las cuatro primeras vueltas hasta que sus gomas (ya usadas en clasificas) hicieron que cediera posiciones ante Iglesias y Fernandino, quienes terminaron en ese orden seguidos por Mustafá. La segunda se caracterizó por el dominio de Sancho, hasta que la goma trasera derecha pinchada de éste, hizo que derrapara dejando el campo abierto a Bessone y Rey. Esta última batería fue más veloz que la inicial, dejando por lo tanto a estos dos pilotos en la primera fila para comenzar la final, escoltados por Iglesias y Fernandino. Todos con Paul. El primer auto con Fliter (Cocho López) estaba en la quinta fila.

Para Bessone todo pareció sencillo. Aprovechó la "pole position" y se proyectó inmediatamente hacia adelante. Tomó la cuerda en la primera curva, y adiós... Fernandino lo siguió poco después, una vuelta más tarde, cuando venció a Rey (aquejado por la pastilla de frenos D.I.) e Iglesias (quien luego sufriría con el chupador de su tanque de nafta). Por lo tanto, los dos punteros se fueron, y cómodamente. Detrás se destacaba el avance de Sancho, que llegó a integrar un interesante pelotón con Monguzzi, Gervasoni, Lavari, Luaces y Der Ohanessian. Más adelante, Iglesias, Rodríguez Marsili y Rey luchaban



Daniel Mustafá fue un excelente tercero. En la foto casi "pegado" a la cola del Datsun de Lavari. El helicóptero no corrió.

El sábado, Edgardo Lavari se fue afuera y no quiso mojarse los pies para volver a la pista.





*Auto que se iba afuera auto que se "encajaba" hasta los ejes. Carlos Luaces no esperó mucho: se fue afuera en la primera curva, en la primera vuelta de la primera serie.*

*Luego de un toque con Der Ohanessian, Daniel Sancho fue a parar al pantano. Lo que parece humo es el vapor producido por los "fierros" calientes al tomar contacto con el agua.*



## FLITER ANTE SU DERROTA CHAQUEÑA "NOS EQUIVOCAMOS"



**"Es cierto. Pensamos que usando el mismo compuesto que tenían las gomas de Turismo en la carrera que se hizo aquí, en Resistencia, en 1983, podíamos estar en la 'conversa'. Nos jugamos a eso y perdimos. Además, las gomas traseras nuevas eran de construcción diferente, más anchas y con una fibra parecida al rayón. Pero las condiciones del piso de este autódromo variaron fundamentalmente y el asfalto era mucho más abrasivo, por lo que nuestra durabilidad y performance disminuyeron". Héctor Fliter, dueño y principal responsable de su propia fábrica de neumáticos de competición FANECO, nos contaba acerca de su error cuando ya la migración de pilotos hacia las Paul se había producido, dejando a sus usuarios en franca minoría. Sólo restaron fieles Cocho López, Traverso, Der Ohanessian, Monguzzi y Larroca, ya que el sábado a la noche cambiaron de "bando" Femandino, Bessone, Rodríguez Marsili, Mustafá, Rey y Lavari. "Esto no quedara así", proclamaba Fliter a quien quisiera oírlo. Conociéndolo, sabemos que cumplirá su palabra.**

por el tercer puesto, logrado finalmente por el último de ellos. Traverso y Cocho López penaban atrás.

Entre Bessone y Fernandino todo siguió sin novedad hasta que, cuando el campeón se disponía a sacarle una vuelta a Cocho López, una pequeña demora de éste en darle paso fue suficiente para que "El Chango" se pusiera a tiro, viendo la posibilidad de ganar la punta. Pero sus ataques fueron vanos, aunque "...hubiera podido; sólo hacía falta no frenar tanto y tocar a Tito en un costado. Pero no me gusta ganar puestos así...", decía Fernandino mientras caminaba hacia el podio, una vez que Bessone cruzó la línea de llegada primero. Mustafá, solo en su tercer puesto, continúa liderando el torneo. Mientras, los protagonistas del Campeonato Argentino de Pilotos no se llaman ni Bessone ni Mustafá ni Fernandino. No, señor. Las "vedettes" son Paul y Fliter. En una categoría que nació como muestrario de "figuras", no parece que esto sea lo ideal. ¿Le pondrán remedio?

### DESDE EL PANTANO

**MUSTAFA SIN MUFA** — "Las Paul tienen un "grip" increíble en este circuito. Podés pisar tranquilo que transmiten la potencia al piso. Pero mi carrera fue solitaria. Y eso no siempre es bueno ya que al perder referencias salís de ritmo fácilmente. Aunque la mayoría de mis vueltas estuvo en 1m11s, con una de 1m10s8". Su tercer lugar le vale mantenerse en la punta del campeonato, aunque no ha ganado todavía ninguna carrera.

**COCHO** — Su fin de semana fue perfectamente olvidable. Séptimo en la clasificada,

*Iglesias detrás de Carlos Rey. Quinto y cuarto respectivamente en la final. El de Pergamino "hizo de las suyas" en carrera luego de haber hecho la "pole" el sábado.*

*Uno de los directivos del C.A.P. estaría probando una nueva forma de conciliación entre los dos proveedores de cubiertas de la categoría.*

*Largada de la final y preludio de lo que sería la lucha entre Bessone y Fernandino. El Chango hizo todo lo posible para ganar pero Tito tenía el "restito" justo para ganar.*

### CLASIFICACION

Iglesias.....	1.10.85	Paul
Sancho.....	1.10.95	Paul
Lavari.....	1.11.09	Paul
Rey.....	1.11.22	Paul
Luaces.....	1.11.27	Paul
Paredes.....	1.11.35	Paul
López.....	1.11.47	Fliter
Bessone.....	1.11.54	Fliter
Mustafá.....	1.11.68	Fliter
Fernandino.....	1.11.83	Fliter
Gervasoni.....	1.11.94	Paul
Larroca.....	1.12.07	Fliter
R. Marsili.....	1.12.14	Fliter
Monguzzi.....	1.12.17	Fliter
Ciancio.....	1.12.20	Paul
Cura.....	1.12.54	Paul
Traverso.....	1.13.28	Fliter

Promedio de Iglesias: 136,256 km/h.





## CLASIFICACION

Asociación Pilotos del Nordeste - Autódromo Regional del Nordeste - 13-5-84.

### - PRIMERA SERIE

R. Iglesias, 12m05s77, 10 vueltas; E. Fernandino, 12m05s95, 10; D. Mustafá, 12m06s60, 10; E. Lavari, 12m11s48, 10; O. López, 12m23s53, 10; A. Monguzzi, 12m23s92, 10; J. Larroca, 12m32s47, 10; C. Cura, 5m16s15, 4; C. Luaces, 1m21s91, 1.-

Promedio del ganador: 114,680 km/h.

Record de vuelta: Fernandino en la tercera vuelta en 1m11s08/100 a un promedio de 117,096 km/h.

### SEGUNDA SERIE

E. Bessone, 12m01s86, 10 vueltas; C. Rey, 12m02s57, 10; O. Rodríguez Marsili, 12m15s01, 10; J. Gervasoni, 12m22s41, 10; J. Traverso, 12m26s46, 10; G. Der Ohanessian, 12m26s65, 10; C. Paredes, 12m34s77, 10; D. Sancho, 12m39s76, 9; A. Ciancio, 6m16s07, 5.-

Promedio del ganador: 115,302 km/h.

Record de vuelta: Bessone en la décima vuelta en 1m10s80/100 a un promedio de 117,559 km/h.

### FINAL

POS	Nº PILOTO	TIEMPO	DIFERENCIA	VTAS	GOMAS	PROCEDENCIA
1º	1 Ernesto Bessone	30m52s66		26	Paul	Capital
2º	5 Esteban Fernandino	30m52s91	25/100	26	Paul	Cnel. Pringles
3º	6 Daniel Mustafá	31m02s04	9s38/100	26	Paul	Córdoba
4º	16 Carlos Rey	31m10s89	18s23/100	26	Paul	Capital
5º	12 Ricardo Iglesias	31m12s77	20s11/100	26	Paul	Pergamino
6º	54 Carlos Luaces	31m38s36	45s70/100	26	Paul	Pilar
7º	19 Carlos Paredes	31m40s06	47s40/100	26	Paul	Daireaux
8º	44 Ariel Ciancio	32m02s64	1m09s98/100	26	Paul	Rosario
9º	30 Carlos Cura	31m06s20	1 v.	25	Paul	Capital
10º	9 G. Der Ohanessian	31m32s55	2 v.	24	Filter	Ciudadela
11º	4 Angel Monguzzi	31m52s77	3 v.	23	Filter	Córdoba
12º	22 O.R. Marsili	31m45s13	5 v.	21	Paul	Capital
13º	3 "Cocho" López	25m19s99	6 v.	20	Filter	Capital
14º	33 Juan M. Traverso	31m54s78	6 v.	20	Filter	Ramallo
15º	24 Edgardo Lavari	23m11s69	7 v.	19	Paul	Gral. Pico

No se clasificaron: Sancho (P) y Gervasoni (P).

No registró paso: Larroca (F)

Promedio del ganador: 116,807 km/h.

Record de vuelta: Bessone en la octava vuelta en 1m10s55/100 a un promedio de 117,975 km/h.

Posiciones en el campeonato: Mustafá, 48 puntos; Bessone, 40; Fernandino, 38; López, 32; Der Ohanessian, 27; Monguzzi, 23; Luaces, 21; Di Palma, 14; Pisandelli, 12; Traverso, Paredes y Rey, 10; Costilla, 9; Vallasciani, 8; Ciancio, 5; Juárez, 4; Cura, 3.-

Próxima competencia: el 25 y 27 de mayo en Gral. Pico, La Pampa junto a la categoría Turismo Grupo A.

NO IMPORTA SU EDAD  
**APRENDA** **GANE \$\$\$**  
**Y ADELANTESE AL FUTURO**

**ENERGIA SOLAR**

Maravílese con esta especialidad del presente y del futuro.  
Conozca los secretos de la energía solar y sus aplicaciones prácticas.

Y OBTenga GRATIS: agua caliente, AGUA POTABLE, agua destilada, REFRIGERACION, calefacción, GAS COMBUSTIBLE, electricidad y energía en general. PRIMER CURSO PRACTICO, con diseños de aparatos CASEROS que funcionan (y muchas ventajas más).

**CET** CIRCULO DE ESTUDIOS TECNOLOGICOS  
Casilla 14 - MF Suc. 23 (1423) BS. AS. Argentina

¡TERMINE PARA SIEMPRE CON SUS PROBLEMAS ECONOMICOS!

**APRENDA BATERIAS** FABRICACION REPARACION

COMERCIALIZACION Y VENTA  
CON CLASES DE APOYO SOBRE ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL Y MUESTRAS DE COMPONENTES INTERNOS

LUCRATIVA PROFESION A SU ALCANCE

**APRENDA** **INSTALACIONES ELECTRICAS** INCLUYE: iluminación fluorescente y reparación de aparatos eléctricos.

(con materiales de práctica) Montaje - Reparación

EN SU CASA POR CORREO infórmese

Envíe Su Cupón a:  
C.E.T. Casilla 14 - MF - Suc. 23 (1423) BS. AS. Argentina

No se requiere experiencia previa alguna.

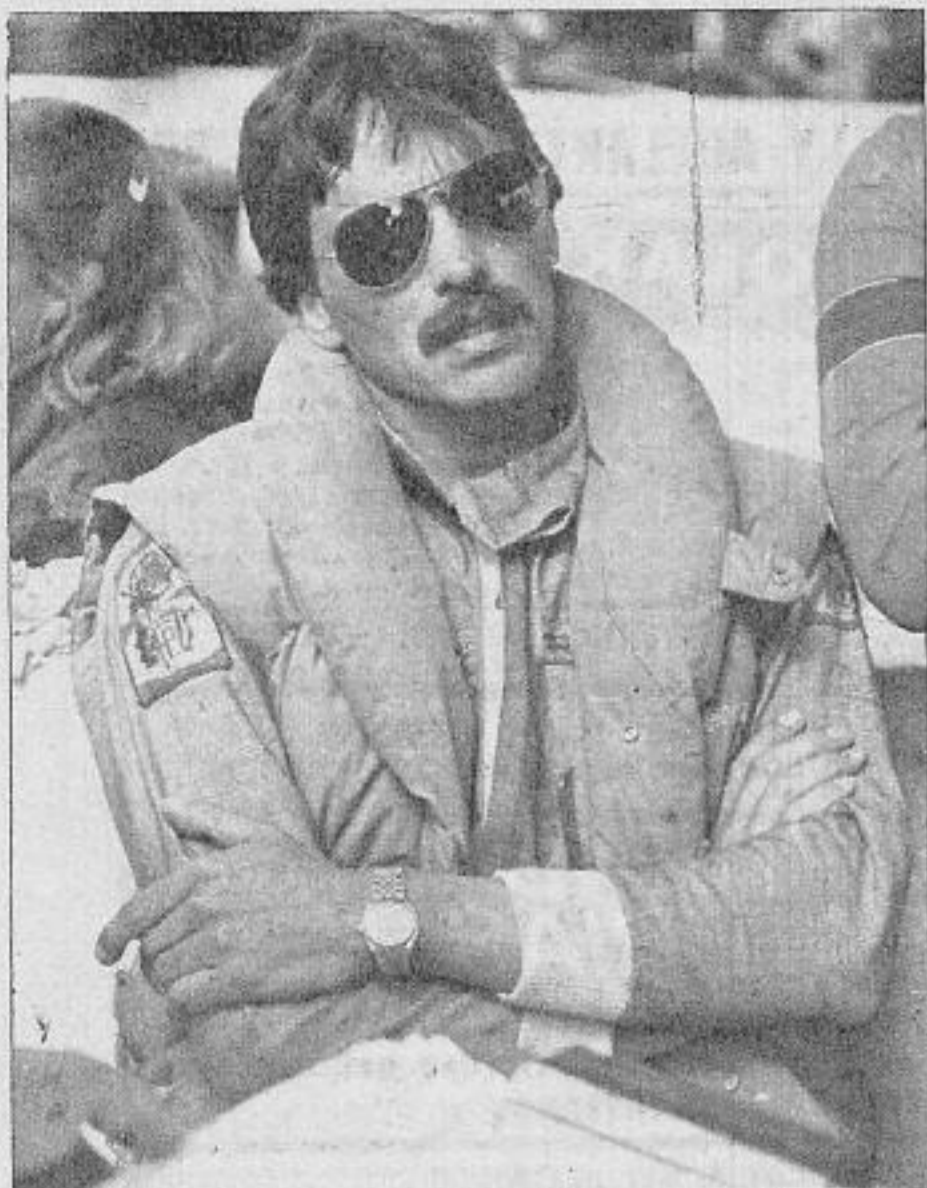
NOMBRE \_\_\_\_\_  
DIRECCION \_\_\_\_\_  
CIUDAD \_\_\_\_\_  
COD. POSTAL \_\_\_\_\_ PAIS \_\_\_\_\_  
enseñanza privada no incorporada

(Si no desea cortar la revista, escriba por separado) DIRIJASE POR VIA AEREA

## UN AUTENTICO DOCUMENTO TESTIMONIAL



Los héroes. Los cobardes.  
Las tensiones. Las carencias.  
El júbilo. Los miedos.



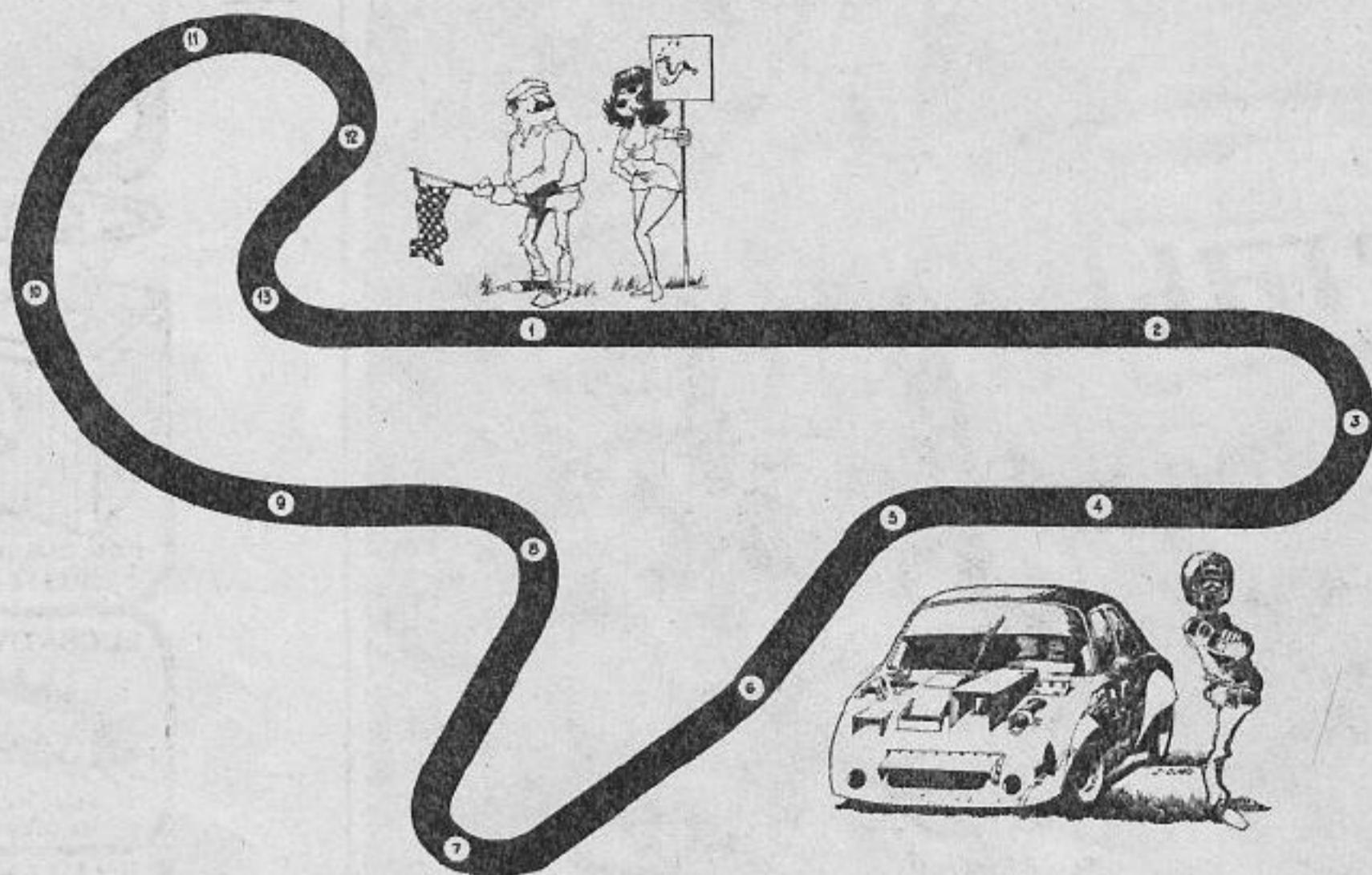
"Por fin!" ...Dijo Carlos Rey al llegar cuarto. Luego de haber abandonado en Mar del Plata, Allen y San Juan sumó sus primeros y meritorios puntos.

quinto en su serie, largó en quinta fila la final, lo tocaron en la largada, pinchó dos gomas y entró tres veces a boxes terminando 13° a seis vueltas. Un de-sas-fre.

**RESISTENCIA'S NEWS** — Faltó Di Palma una vez más. Pareciera que Luis da prioridad absoluta a su participación y la de su hijo en TC-2000... Las gomas Paul costaban \$a 2.250... Tres carreras zonales complementaron el espectáculo: Turismo Libre, Fiat 128 y Fórmula Renault Chaqueña... Larroca rompió la placa de su embrague en la serie, cambió, largó la final y se quedó en la primera curva... El servicio de prensa montado por la organización funcionó muy bien... El auto de Traverso continúa sin rendir lo suficiente... Hubo quejas de los organizadores por el pequeño número de coupés Datsun 280 ZX presentes, tan sólo 18... Traverso rompió el radiador en los entrenamientos, y prácticamente no pudo clasificar... Mustafá cambió, segundos antes de su serie, el regulador de combustible... Raúl Escolar fue el comisario deportivo... Osvaldo Dádamo (Vértigo) llevó dos niñas (Nancy y Dulce...), muy agradecidas ellas... "Cholo" Cano —afamado fotógrafo internacional— se salvó por casualidad de ser atropellado por Luaces... En un minicampeonato de pool, Rodríguez Marsili y Héctor Acosta fueron definitivamente vencidos por Wandler y CORSA. Habrá revancha...

**CHANGO AL PODIO** — Después de su victoria en Mar del Plata, Esteban Fernando se reencontró con el podio el pasado domingo en el Chaco. "El sábado, después de la clasificación —comentaba el de Coronel Pringles—, dada la magra performance de las Fliter, mis patrocinantes me "recomendaron" utilizar las Paul... Yo lo hablé con Tito (Bessone), Mustafá, y Fliter, y espero que hayan comprendido... En carrera todo se presentó favorable: en la serie fui segundo, y en la final, después de alcanzar el segundo puesto, lo busqué

## El próximo domingo TC-2000 EN MARCOS JUAREZ



### HORARIOS

#### Viernes 18

14.30 a 18.30 Entrenamientos no-oficiales

#### Sábado 19

8.00 a 12.00 Revisación Técnica y Administrativa  
11.30 a 12.30 Entrenamientos EntreCor  
14.15 a 15.15 Entrenamientos EntreCor  
15.30 a 16.00 1º. Clasificación TC-2000  
16.10 a 16.40 1º. Clasificación EntreCor  
17.00 a 17.30 2º. Clasificación TC-2000  
17.45 a 18.15 2º. Clasificación EntreCor

#### Domingo 20

9.30 a 10.00 Tanques llenos EntreCor  
10.15 a 10.45 Tanques llenos TC-2000  
12.12 Final EntreCor - 30 vueltas  
12.48 Final TC-2000 - 33 vueltas

#### ANTECEDENTES:

La categoría se presentó por última vez en Marcos Juárez el 13 de marzo de 1983, en la primera competencia de esa temporada. En la clasificación sabatina de aquella oportunidad, Jorge Omar Del Río conseguía el mejor registro en 1m13s03/100 con su VW 1500.

En carrera, Rubén Luis Di Palma y Del Río fueron amplios dominadores de la competencia, siendo el de Arrecifes finalmente el ganador al superar al auto campeón con un serio inconveniente en una de las gomas. La clasificación definitiva para las 33 vueltas al trazado de 2.250 metros fue la siguiente: 1º) Di Palma, VW 1500, 41m33s84/100; 2º) Del Río, VW 1500, 41m39s18/100; 3º) Sáenz, VW 1500, 42m18s69/100; 4º) Gustavo Del Campo, Ford Taunus, 42m40s75/100; 5º) Buzzuro, Ford Taunus, 41m42s78/100 (32 vts.); 6º) Rossone, Ford Taunus, 42m46s23/100 (32 vts.)

### CAMPEONATO

(disputada una competencia)

POS	PILOTO	PTS
1º)	Mario Gayraud	20
2º)	Rubén Luis Di Palma	15
3º)	Carlos Crocco	12
4º)	Jorge Serafini	10
5º)	José Luis Di Palma	8
6º)	Domingo Gava	6
7º)	Eduardo Uzandizaga	4
8º)	Alejandro Pugliese	3
9º)	Gerardo Del Campo	2
10º)	Gonzalo Barceló	1

a Tito hasta la última vuelta, pero no pudo ser... El auto tenía la goma trasera izquierda pinchada, (me enteré en el parque cerrado) se me iba de cola en la zona de los mixtos, y aunque alcancé a Bessone aprovechando el tapón de "Cocho", no me alcanzó".

**LA PAMPA** — Allí será la próxima cita del Campeonato Argentino de Pilotos, el 27 de este mismo mes, en la ciudad de General Pico. Para esa competencia, y según nos comentaba Carlos Pairetti, la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires ha cedido gentilmente 3.000 metros de guard-rail para ser utilizados en el Parque Industrial en donde se realizará la prueba. El organigrama para esta carrera variará de lo habitual, ya que el viernes habrá entrenamientos y clasificaciones (aprovechando el feriado del 25 de

mayo), el sábado habrá un gran asado y el domingo se realizará todo a partir de las doce del mediodía.

**ABANDONOS** — Fueron varios los pilotos que no llegaron en la final: el cordobés Larroca se fue afuera en la primera vuelta, "Cucho" Gervasoni corrió la misma suerte nueve giros más tarde. En el 14º, Daniel Sancho quedó afuera luego de un toque con Der Ohanessian. El reaparecido Lavari desertó en la vuelta 19º con un neumático en llanta y "Cocho" se detuvo una ronda más tarde con la goma delantera izquierda totalmente en llanta. Rodríguez Marsili en la 21º con el mismo inconveniente pero en la trasera izquierda. Juan María Traverso, quien se había detenido por un problema de temperatura cerca del final, salió en los últimos giros para seguir probando novedades en el Datsun de Carlos Pairetti.





# PARA VIVIR EL DEPORTE EN EL '84

## YIYO ARANGIO Y LA SELECCION DE PERIODISTAS DE **SPLENDID-ARGENTINA DEPORTIVA**

OSCAR GAÑETE BLASCO    RICARDO ARIAS  
HUMBERTO DATOLA    RAFAEL OLIVARI  
MARIO TRUCO    EDUARDO PEREZ TRIGAS

MIGUEL ANGEL BARRAU - GUSTAVO LISI - GERARDO RODRIGUEZ PALOMERO -  
HERNAN CERES - JULIO ERNESTO VILA - DAVID SBARKY

OSCAR MILETTI - MARCELO BECERRA - ALEJANDRO DELGADO MORALES - GUILLERMO CANEPA -  
MARCELO BONIN - JOSE PARATORE - CARLOS AGUILAR - OSCAR BLANCO -  
ALBERTO BARTOLOME - CHOLO CALABRESE - CARLOS EDUARDO PEREZ PENGÜE -  
RICARDO MARTIRE - LUIS CALI - OSCAR CALZADA - ENRIQUE MARTIN - ANGEL RIVERA -

Todo el fútbol grande  
AL MEJOR ESTILO

Fútbol de Primera  
en 1a. "B"

Todo el automovilismo  
con EMOCION EN LAS RUTAS

REVISTA DEL MEDIODIA  
Lunes a viernes 12.30 hs.

LA REVISTA DE LOS SABADOS  
14.00 a 1.00 hs

LA REVISTA DEL DOMINGO  
8.00 a 20.00 hs.

A cada instante informa  
SPLENDID-ARGENTINA DEPORTIVA

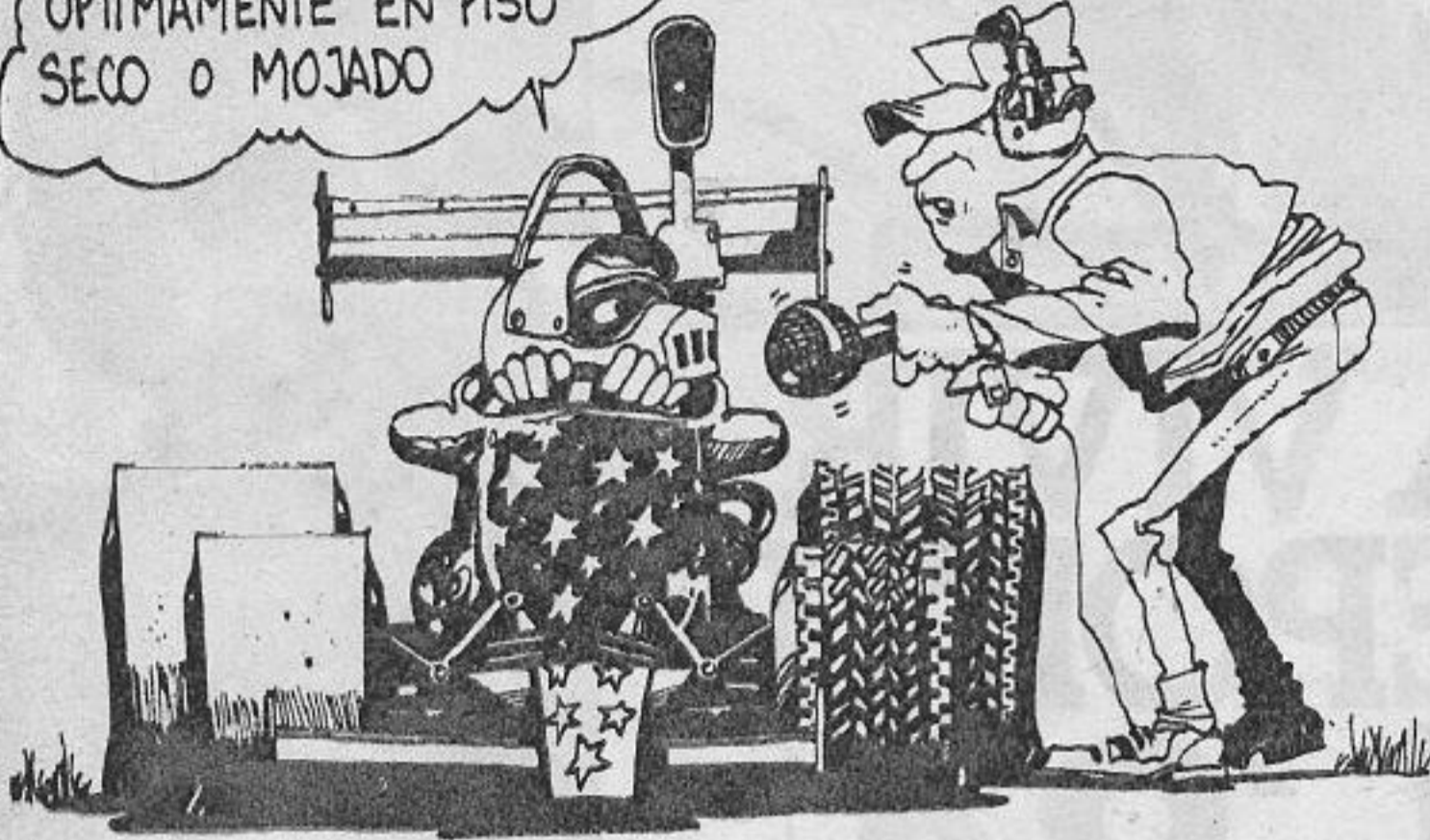
El boxeo de  
ENTRE LAS SOGAS



LR4 RADIO SPLENDID - 990 khz.  
y La Radio Cadena Argentina Deportiva

COCHO, ¿TE PUEDE PERJUDICAR LA LLUVIA?

¡NO, NO! MIRÁ, COMO YO NO PUEDO FALLARLE A TANTA GENTE AMIGA QUE ME QUIERE MUCHO, PUSE TODO MI TALENTO, HABILIDAD Y CONOCIMIENTOS PARA LOGRAR UN AUTO QUE SE COMPORTE ÓPTIMAMENTE EN PISO SECO O MOJADO



¡CARLITOS, CARLITOS!  
¿JUSTO AHORA?



# ¡RAFA!

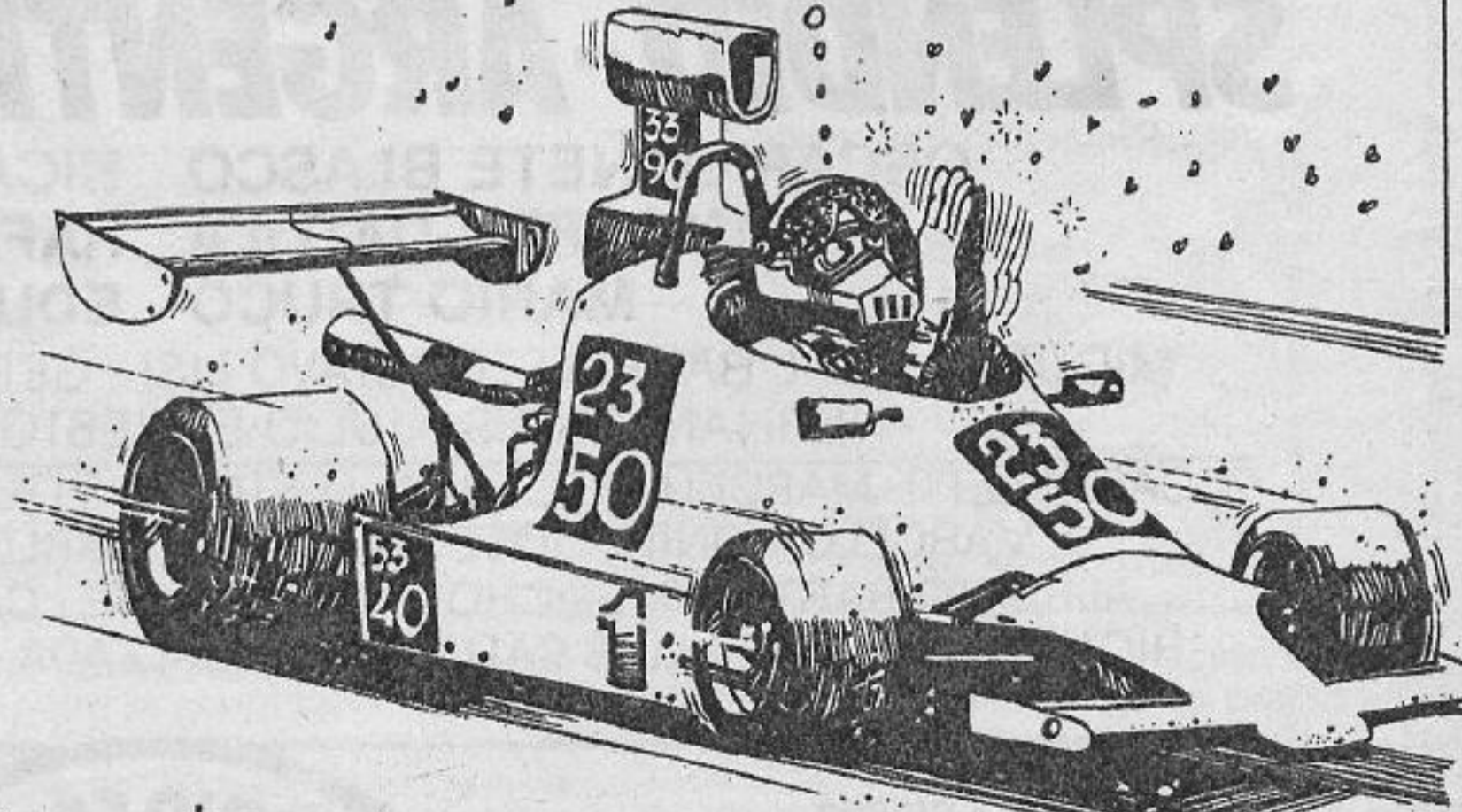
¡FELICITACIONES!  
¡FELICITACIONES!  
¡MNNN... CHUCK!

¡PARÁ LOCO!  
¡YO SOY UN MECÁNICO!

¡YO SOY BANDERILLEZO  
Y NO COMPADREO TANTO...!



¡BICHOS  
@#NM\*!\*



¡SI SEÑORES! ESE ES EL GESTO DE UN VERDADERO CAMPEÓN. UN GESTO QUE ENALTECE AL DEPORTE AUTOMOTOR. EL RECONOCIMIENTO A QUIEN ES EL LEGÍTIMO GANADOR  
¡BIEN POR MALDONADO!

Todas las grandes voces de la  
poesía argentina le cantan a la  
ciudad.

# La mejor poesía de Buenos Aires

Selección de OSVALDO ROSSLER.

El tema más entrañable de los porteños, recreado en versos perdurables por la lírica y la vena popular de todos los artistas que dejaron testimonio de su amor por Buenos Aires. Una antología imprescindible, para recorrer, de la mano de un juglar moderno, la geografía poética de nuestra urbe. No se la pierda.

**SOLO**  
**\$a. 145**

## La mejor poesía de Buenos Aires

Selección de  
Oswaldo Rossler

ALMAFUERTE  
LARRETA  
LUGONES  
BORGES  
MARECHAL  
OLIVARI  
TUÑÓN  
MARIA ELENA WALSH  
HOMERO MANZI

Consígalo en las mejores librerías de todo el país, en LIBRERIA LEONARDO - Córdoba 335 - Capital, o solicítelo por correo, enviando este cupón a: CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo N° 386 - (1000) Correo Central.

Solicito un ejemplar de LA MEJOR POESIA DE BUENOS AIRES.

FORMA DE PAGO ESCOGIDA: (Marque con una cruz)

OFERTA CONTADO (Adjunto cheque/giro postal sobre Buenos Aires, No A La Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por \$a 145

CONTRA REEMBOLSO (Al recibirlo abonaré \$a 190

NOMBRE: .....

CALLE: .....

NUMERO: ..... PISO: ..... DPTO: ..... C. POSTAL: .....

LOCALIDAD: .....

PROVINCIA: .....

No envíe dinero. No es imprescindible el envío del cupón.

Colección

# cuentorregalo ¡CRECIO!

ADULTOS

## DOS EXTRAORDINARIAS NOVEDADES DE PRESTIGIOSAS AUTORAS NACIONALES

**CUENTO CRUEL** de  
Silvina Bullrich.  
Toda la polémica  
personalidad de esta  
creadora sale a la  
superficie en este libro  
imprescindible.  
104 págs.  
\$a. 95.-  
Contra reembolso:  
\$a. 125.-



**EL VISITANTE** de  
María Granata.  
En esta obra, la  
escritora nos lleva de  
la mano a un mundo  
de seres que no hallan  
respuestas a sus  
interrogantes.  
166 págs.  
\$a. 90.-  
Contra reembolso:  
\$a. 120.-

### ...Y LOS GRANDES TITULOS DE SIEMPRE



**ARAMINTA O EL PODER**  
de Marco Denevi. 133  
págs. \$a 90.- Contra  
reembolso: \$a 120



**TODA LA FUNCION** de  
Marta Lynch 87 págs.  
\$a 90.- Contra  
reembolso: \$a 120.-



**URSULA Y EL  
AHORCADO** de Luisa  
Mercedes Levinson. 142  
págs. \$a 90.- Contra  
reembolso: \$a 120.-

Consígalos en las mejores librerías de todo el país,  
en Librería LEONARDO Córdoba 335 - Capital o solicítelos por correo a:  
CLUB DE LETRAS - Casilla de Correo N° 386 - Correo Central - (1000)

**OFERTA ESPECIAL:  
LOS 5 TITULOS**  
\$a. 360  
Contra reembolso:  
\$a. 480

(Indique con una cruz su pedido)  
SOLICITO ME ENVIEN:

OFERTA VALIDA  
POR 45 DIAS

EL LIBRO

QUE ABONARE:  AL CONTADO (Adjunto giro/cheque sobre B.Aires, No a La Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por \$a.....).  
 CONTRA REEMBOLSO (Al recibirlo pagaré \$a.....).

LA OFERTA ESPECIAL 5 TITULOS. LA QUE ABONARE:

AL CONTADO (Adjunto cheque/giro postal sobre Buenos Aires, No A la Orden de EDITORIAL ABRIL S.A. por \$a....).  
 CONTRA REEMBOLSO (Al recibirlo pagaré \$a.....).

NOMBRE: \_\_\_\_\_

CALLE: \_\_\_\_\_

NUMERO: \_\_\_\_\_

PISO: \_\_\_\_\_

DPTO: \_\_\_\_\_

C.POSTAL: \_\_\_\_\_

LOCALIDAD: \_\_\_\_\_

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

No envíe dinero. No es imprescindible el envío del cupón.